

Gdyby przeprowadzić sondę uliczną i zapytać przypadkowo napotkane osoby, czym jest LHS, z pewnością wielu byłoby zakłopotanych, nie wiedząc, jak odpowiedzieć na to pytanie. Z drugiej strony, w chwili pisania tego tekstu, wyszukiwarka internetowa Google, zapytana o LHS, udziela ponad 5,4 miliona odpowiedzi. Niewątpliwie LHS to bardzo SZEROKI temat, lecz znany jedynie przez WĄSKIE grono osób.

Ku zaspokojeniu ciekawości i głodu wiedzy tych, którzy być może trzymają w ręku niniejszą książkę z przypadku, oraz tych, którzy z kolejnictwem nie mają nic wspólnego na co dzień, na początek należy się parę słów wyjaśnienia.

Polska jest spowita pajęczyną rozmaitych połączeń, którą, obok dróg kołowych, stanowią głównie linie kolejowe. LHS jest właśnie jedną z takich linii, przebiegających przez południowo-wschodnie tereny naszego kraju. Jej długość to prawie 400 kilometrów, ale nie to wyróżnia ją (z gąszczy innych) na kolejowej mapie Polski. Podczas gdy znakomita większość torów kolejowych posiada tzw. normalny rozstaw szyn (1435 mm), LHS jest jedną z niewielu posiadających rozstaw (tzw. prześwit) 1520 mm, określany szerokim, stosowany powszechnie na kolejach państw byłego ZSRR. Powiedzmy sobie szczerze – długość pozostałych linii szerokotorowych na terenie Polski stanowi raptem ułamek długości LHS. Między innymi dlatego, iż jest to przysłowiowy rodzynek na naszej sieci kolejowej.

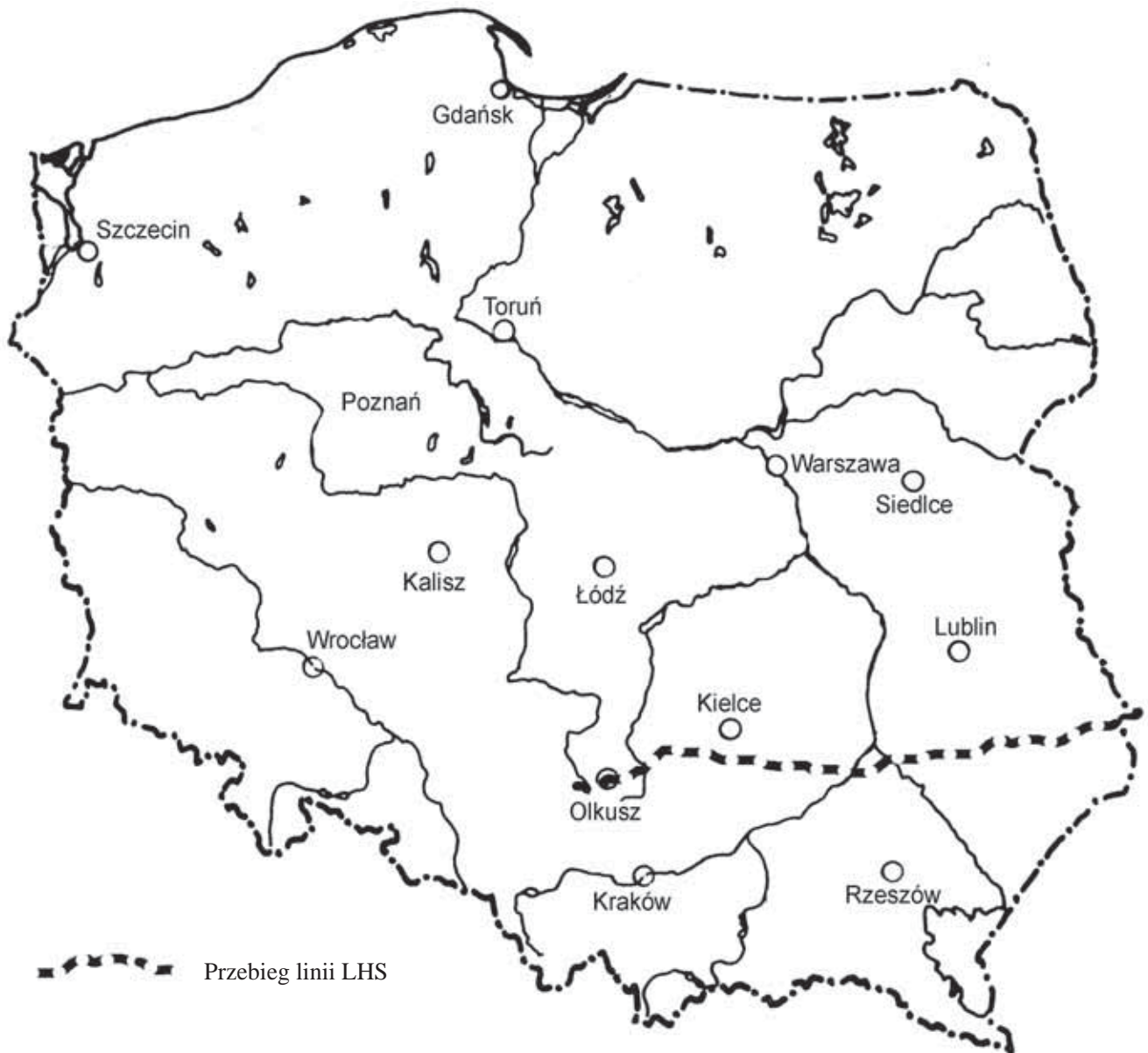


Zdj. 1. Połączenie, tzw. splot torów rozstawu normalnego i szerokiego. Różnica szerokości jest niezauważalna gołym okiem – wynosi zaledwie 85 mm, czyli nieco ponad szerokość główki szyny. Z tego względu sploty tego typu realizuje się w postaci czterech szyn ułożonych na przemian dla każdego z rozstawów (w tym przypadku pierwsza i trzecia, patrząc od lewej to tor normalny, a druga i czwarta tor szeroki).

Wola Żydowska, 10 sierpnia 2004 r. Fot. T. Ciemnoczułowski

LHS bierze swój początek na granicy z Ukrainą, w okolicach Hrubieszowa (woj. lubelskie). Jeśli spojrzeć na mapę granic Polski, to jest to poniżej najdalej wysuniętego na wschód punktu naszego kraju. Następnie biegnie na zachód przez Zamość, Roztocze, Kotlinę Sandomierską, Staszów, Ponidzie, Sędziszów, Wyżynę Miechowską, Wolbrom, Olkusz. Swój bieg kończy na terenie Zagłębia Dąbrowskiego, w leżącym 30 kilometrów na wschód od Katowic Sławkowie.

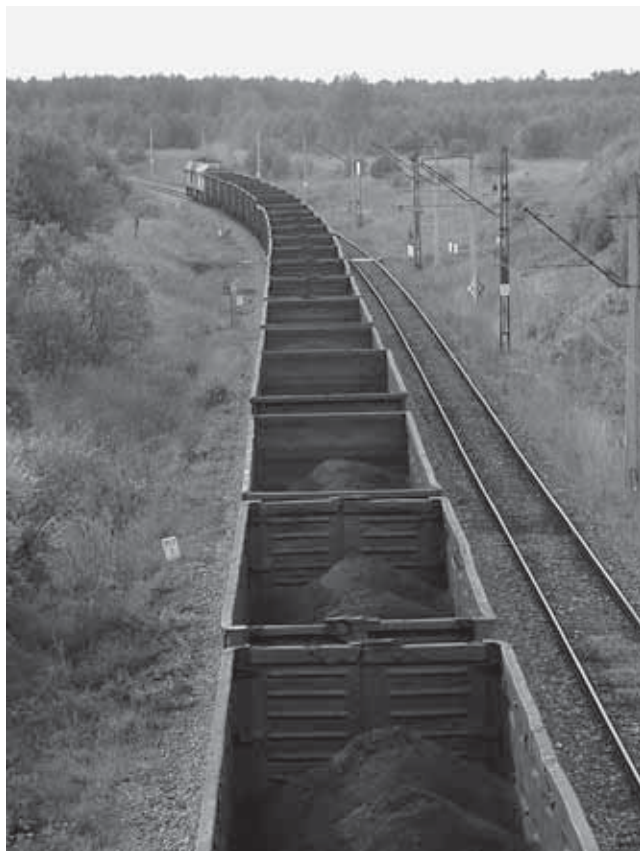
Ze względu na przeznaczenie LHS oraz jej przebieg z dala od dużych miast kursują po niej wyłącznie pociągi towarowe. Ruch pasażerski z punktu widzenia infrastruktury linii jest oczywiście możliwy – jednak najczęściej spotyka się tu pociągi służbowe, gospodarcze lub (sprowadycznie) dalekobieżne wprowadzane na zarządzenie.



Rys. 1. Przebieg Linii Hutniczej Szerokotorowej na tle Polski.

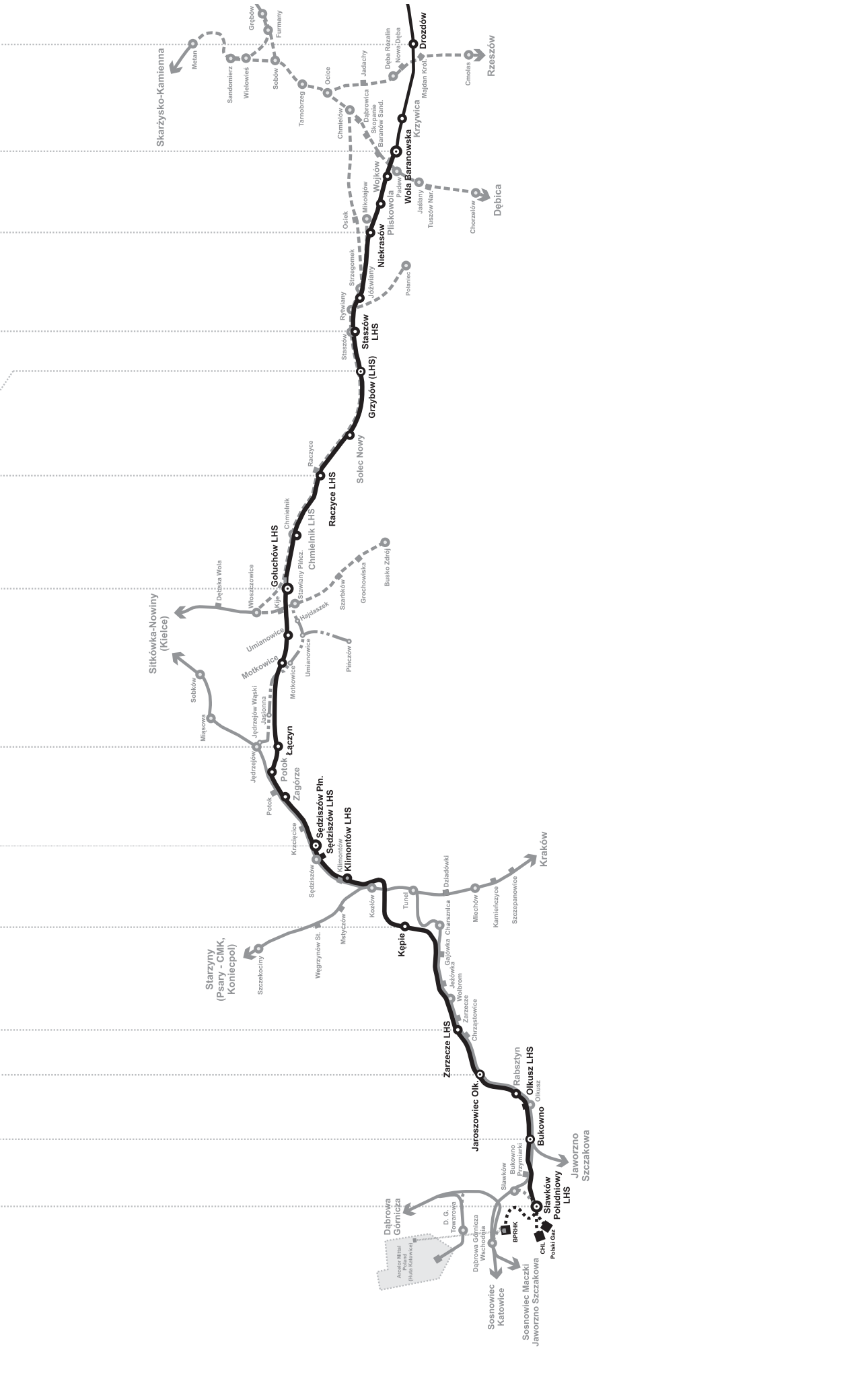
Głównym surowcem, transportowanym po LHS jest ruda żelaza pochodząca z Krzywego Rogu na Ukrainie. Jest dowożona węglarkami do Bazy Przeładunku Rud Huty Katowice, zlokalizowanej w Dąbrowie Górniczej.

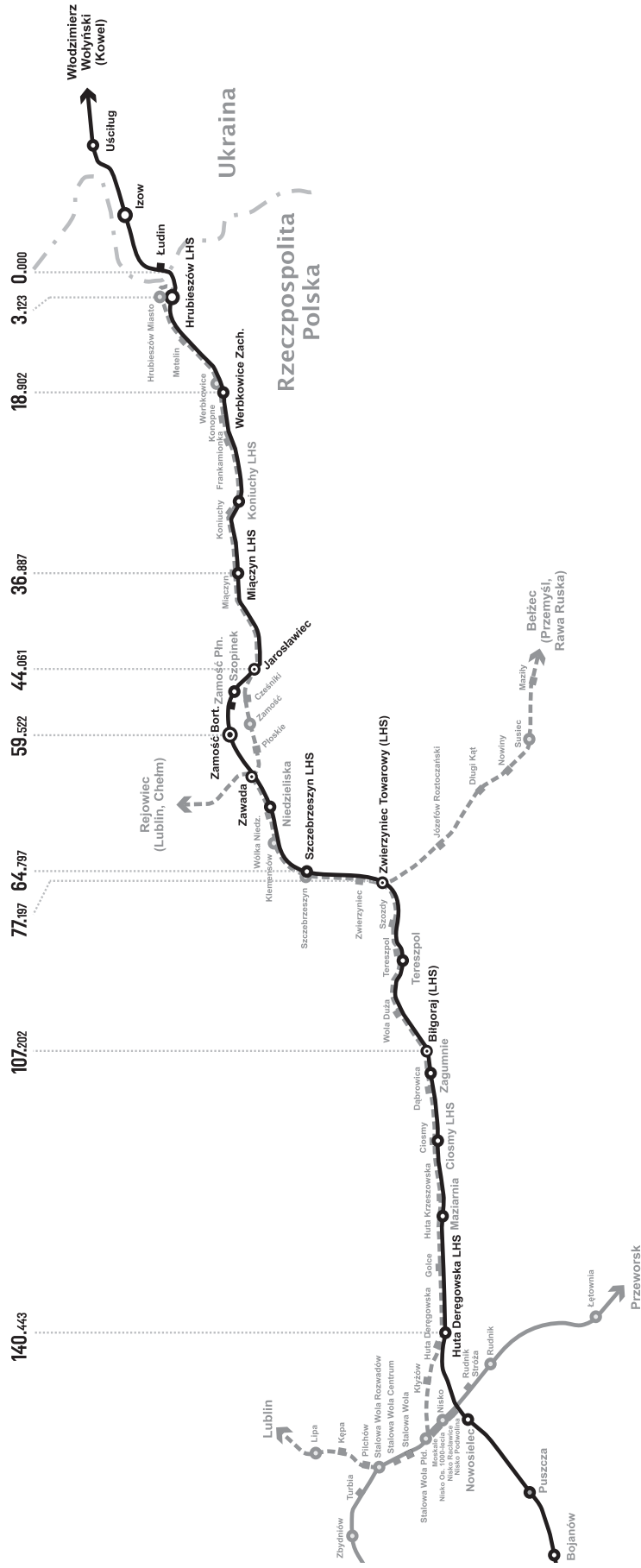
Rudę z wagonów wysypuje się wywrotnicami i następnie trafia ona kilkukilometrowym taśmociągiem do huty. Po LHS transportuje się również gazy skroplone, drewno, kruszywa oraz inne surowce i towary.



*Zdj. 2/3. Ruda żelaza w drodze do Huty Katowice. Jest przesyłana zarówno w postaci sypkiej, jak i skoncentrowanej (granulat). Ciężar właściwy rudy pozwala załadować nią tylko połowę wagonu, aby nie przekroczyć dopuszczalnych nacisków na osie. Przededworze, 10 sierpnia 2004 r. Fot. T. Ciemnoczułowski*

394,850 386,435 368,854 362,404 335,891 314,610 295,985 270,790 255,152 238,617 230,296 210,992 195,781 179,258





### LEGENDA

	Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS - 1520mm)
	Linie normalnotorowe ("N" - 1435mm)
	Świętokrzyska Kolej Dojazdowa (ŚWKD - 750mm)
	Linie dwutorowe/jednotorowe (lub bocznicę)
	Bocznicę szerokotorową
	Kierunki linii
	Stacje lub przystanki na ŚWKD
	Stacje, mijanki i przystanki na LHS
	Posterunki LHS planowane w czasie projektowania linii
	Posterunki LHS przewidziane do odbudowy
	Posterunki wspólne dla torów LHS i "N"
	Stacje lub przystanki na liniach normalnotorowych
	Stacje lub przystanki na ŚWKD

Rys. 3. Położenie LHS wraz z rozmieszczeniem posterunków na tle przyległych linii kolejowych.

Poznanie przyczyn powstania dzisiejszej LHS wymaga cofnięcia się w czasie aż do drugiej połowy XIX wieku. Ówczesny układ sieci kolejowej Królestwa Kongresowego tworzyły linie o szerokości pięciu stóp (1524 mm) za wyjątkiem Drogi Żelaznej Warszawsko–Wiedeńskiej, posiadającej normalny prześwit toru. Szlaki tworzone w myśl zasady wyznaczającej ich budowę głównie w osi północ–południe. Było to oczywiście celowe działanie, gdyż brak dobrej komunikacji kolejowej w relacji zachód–wschód uniemożliwiał w warunkach ewentualnej agresji nieprzyjaciela szybkie zajęcie terenów i przerzucenie wojsk dalej na wschód.

Rosjanie starali się hamować działania zmierzające do rozbudowy sieci kolejowej na tym obszarze również ze względów gospodarczych (ma to poniekąd swoje reperkusje do dziś – patrząc na mapę sieci kolejowej Polski, widać wyraźną dysproporcję między gęstością sieci kolejowej po lewej i prawej stronie Wisły). Wówczas szczególnie dotkliwie odczuwała to Kielecczyzna, na terenie której umiejscowiono Staropolski Okręg Przemysłowy. Transport pomiędzy jego głównymi ośrodkami (Kielce, Końskie, Ostrowiec Świętokrzyski, Radom, Starachowice, Skarżysko–Kamienna) odbywał się konno drogami kołowymi i był nieopłacalny na dalsze odległości, skutecznie ograniczając wymianę towarową i rynek zbytu. Rozwijający się przemysł i epoka maszyn parowych wymusiły zwiększenie dostaw węgla, którym je opalano. Powstanie nowego szlaku kolejowego, łączącego Zagłębie Dąbrowskie z miastami zlokalizowanymi w rejonie SOP, a także dalej na wschód, znakomicie rozwiązałyby problem zaopatrzenia w węgiel, jak i zapewniło dostęp do rynku zbytu.

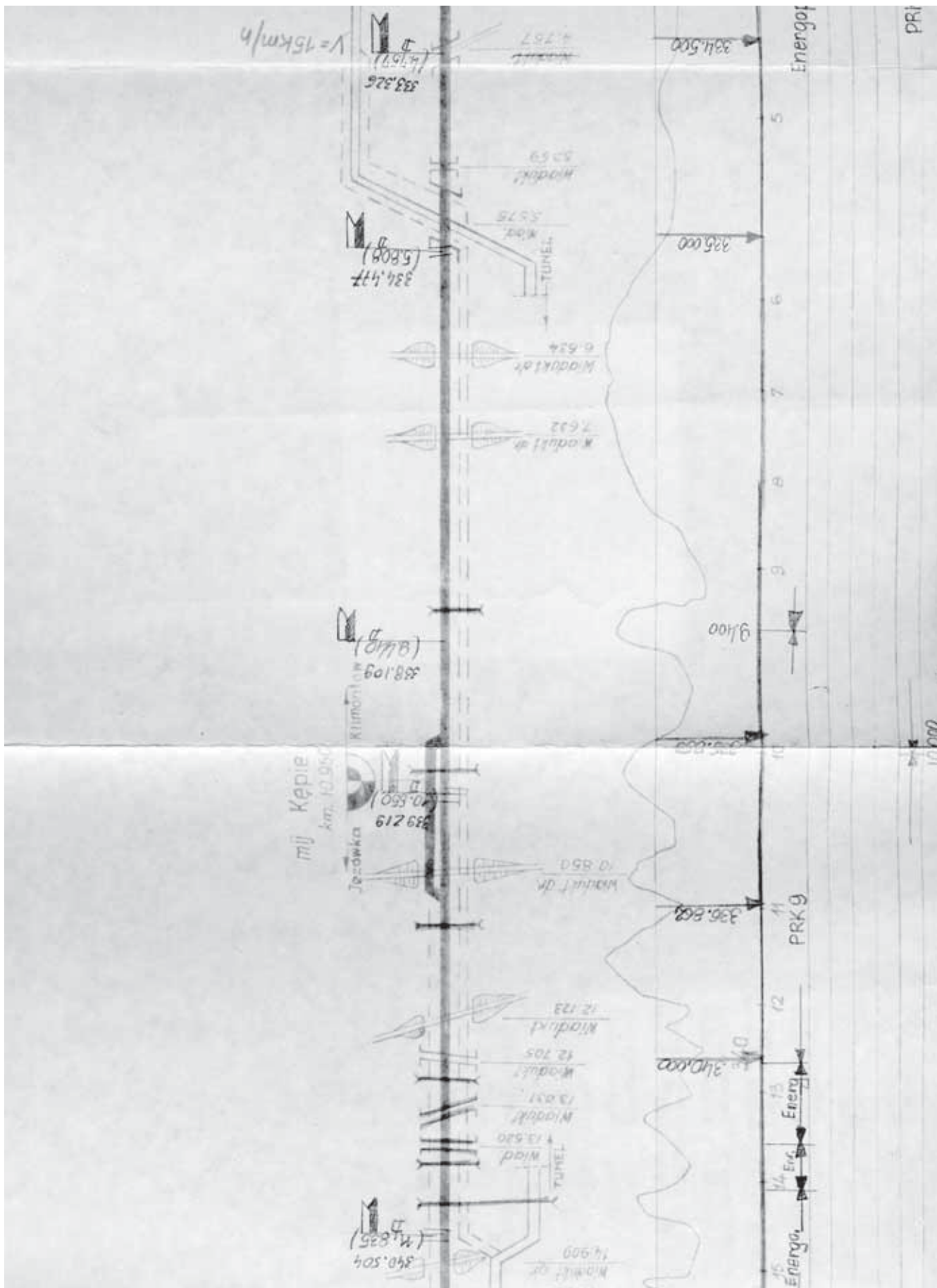
Wieloletnie starania uwieńczone zostały sukcesem dopiero w kwietniu 1875 r., kiedy to ówczesne władze podjęły decyzję o budowie szerokotorowej Drogi Żelaznej Iwanogrodzko–Dąbrowskiej, biegnącej z Iwanogrodu (Dęblin) przez Radom, Bzin (Skarżysko–Kamienna), Kielce,

Olkusz, Strzemieszyce do Dąbrowy (obecnie Dąbrowa Górnicza). Linia ta posiadała także przedłużenie ze Strzemieszyc do stacji Granica (Sosnowiec Maczki), gdzie stykała się z Drogą Żelazną Warszawsko–Wiedeńską.

Warto przy okazji wspomnieć o istotnej ciekawostce. Kiedy w kwietniu 1875 r. na posiedzeniu Komitetu Ministrów w Petersburgu podejmowano decyzję o budowie tej drogi kolejowej, minister wojny zastrzegł, iż ma ona przebiegać przez dwa tunele, które w przypadku nieprzyjacielskiej agresji będą mogły być wysadzone, uniemożliwiając tym samym przejazd transportom wojskowym na wschód. Jeden z tuneli wybudowano w masywie Białej Góry na Wyżynie Miechowskiej i niewiele osób zdaje sobie sprawę, że w tym miejscu wystarczyłoby zwykły przekop lub też ominięcie góry tak, jak wytyczono 100 lat później szlak LHS. Paradoksalnie, tunel ten wysadzili Niemcy, wycofując się z frontu w czasie II wojny światowej, co zakończyło się jedynie eksplozją w północno–zachodnim portalu.

Drogę Żelazną Iwanogrodzko–Dąbrowską budowano w latach 1883–1885, jednak po oddaniu jej do eksploatacji transport węgla z Zagłębia Dąbrowskiego trasą wiodącą na wschód przez Kielce, Iwanogród, Lublin i Kowel był czasochłonny i znacznie wpływał na cenę tego surowca. Wybudowanie wówczas żelaznego szlaku wzdłuż południowej granicy Królestwa Kongresowego, skracającego drogę dostaw, nie było jednak możliwe ze względów militarnych, lecz kwestia połączenia Kielc z Wołyniem pozostawała wciąż aktualna. W „Inżynierze kolejowym” z 1926 r.<sup>4</sup> J. Śniechowski tak opisuje ten fakt:

***Ku końcowi ubiegłego stulecia na stan posiadania kolei Wiedeńskiej rząd usankcjonował nowy zamach, udzielając koncesję na budowę kolei Herby–Częstochowa, a w następstwie Herby–Kielce, z planem dotarcia w przyszłości aż do Włodzimierza Wołyńskiego. Koncesję tę otrzymało konsorcjum petersburskie, oparte na kapitałach niemieckich, z tem pierwotnie zastrzeże-***



Rys. 5. Plan przebiegu LHS w okolicach Białej Góry z nakreślonym drugim torem do Jeżówki i normalnotorowym obejściem tunelu.

Przy okazji opracowywania tego wariantu założono również dwie rzeczy:

1. Szlak od mijanki Kępie do planowanego posterunku odgałęźnego Jeżówka powinien być dwutorowy. Jest to związane z dużymi pochyleniami na odcinku od Sędziszowa do Jeżówki i koniecznością popychania ciężkich składów z rudą poprzez dołączoną z tyłu dodatkową lokomotywę, która po dojechaniu do kilometra 349,900 (Jeżówka) odłącza się od składu i powraca luzem do Sędziszowa. W przypadku budowy wyżej wspomnianego drugiego toru jej powrót nie blokowałby toru szlakowego i dawał szansę na wyprawienie z Kępie następnego składu w kierunku Sławkowa. Projektu tego nie zrealizowano, dziś jedynymi śladami tego pomysłu są wiadukty i nasypy w Charsznicy z miejscem przewidzianym na ułożenie drugiego toru.
2. Poprowadzenie równoległe do toru Linii Hutniczej normalnotorowej łącznicy Charsznica–Kozłów, umożliwiającej obejście węzła Tunel. Rozwiązania tego jednak nie ukończono. Do dziś znajdują się jednak ślady po tej koncepcji – tor normalny biegnący od Charsznicy do Uniejowa–Rędzin, system wykopów oraz południowa głowica stacji Kozłów z odcinkiem toru i semaforem wjazdowym.

Od pierwszej łopaty po pierwszy pociąg...

Pod koniec roku 1975, kiedy znany był już przybliżony przebieg nowego szlaku kolejowego, Linie, tudzież Magistralę Hutniczą zaczęto już określać *Linia Hrubieszów–Huta Katowice* (w skrócie określaną też *LH-H* lub *LH-HK*).

Nazwę *Linia Hutniczo–Siarkowa* i nierozdzielnie związany z nią skrót LHS wprowadzono na przełomie lipca i sierpnia 1976 r. Wynikało to ze względów praktycznych – koszmarnie długa nazwa, jaką musiano stosować w dokumentacji urzędowej, wymagała skrócenia (choć doskonale funkcjonowała w tej sferze przez następnych kilkanaście lat). Ponadto, jak nieoficjalnie wiadomo, na zmianę nazwy wpłynęło upowszechnione wśród budowniczych żartobliwe określenie „Linia Ha-Ha” tudzież „Linia Hi-Hi” wzięte od dotychczasowego skrótu.

Etymologia samej nazwy *Linia Hutniczo–Siarkowa* jest prosta i zawiła jednocześnie. Wzięła się stąd, iż linia przeznaczona była przede wszystkim do przewozu rudy żelaza z ZSRR (Krzywy Róg) do Hut w Polsce, a w odwrotnym kierunku – węgla i siarki. Przez chwilę określano ją mianem „*Magistrali rudy, węgla i siarki*”, jednak prostsze określenie „Hutniczo–Siarkowa” – mimo braku



Zdj. 15. Uniejów–Rędziny. Na pierwszym planie tor nieukończonyj łącznicy Charsznica–Kozłów. Torem LHS po prawej powraca do Sędziszowa z popychu lokomotywa SM48-041.

16 sierpnia 2003 r. Fot. T. Ciemnoczułowski



### Pierwsze dni nowej magistrali kolejowej

Ogólny bilans infrastrukturalny budowy według inż. Józefa Skorupskiego zamyka się następującymi faktami:

- przemieszczono ponad 32 mln m<sup>3</sup> ziemi,
- wybudowano 5 dużych przepraw mostowych + 43 mosty,
- postawiono 112 wiaduktów (63 kolejowe i 49 drogowych),
- w nasypach tkwiły 383 przepusty,
- łączna kubatura pomieszczeń techniczno–socjalnych przekroczyła 1 mln m<sup>3</sup>,
- przewidywano elektryfikację linii do 1982 r. <sup>[50]</sup>

Wstępną eksploatację LHS (graniczny odcinek Hrubieszów–Izów) rozpoczęto już 7 listopada 1977 r. Wtedy to około godziny 10.30 przez nowo wybudowany most na rz. Bug wjechał oficjalnie prowizoryczny pociąg skła-

dający się pięciu węglarek, lokomotywy spalinowej M62-1256 i wagonu krytego.

Na uroczystości licznie pojawili się mieszkańcy Hrubieszowa, którzy ze skarpy w Gródku z uwagą obserwowali wjazd pociągu, a następnie okolicznościowe przemówienia wygłoszone na dole przez zgromadzonych tam notabli polskich i radzieckich. Symbolicznie dzień ten wyznaczył datę wjazdu pierwszego pociągu na LHS. W tym momencie strona radziecka mogła również rozpocząć transporty z dostawami materiałów do budowy toru LHS.

W ówczesnym „Sztandarze Ludu”, red. Mariusz Horyński tak relacjonuje to wydarzenie:

*Uroczystość była bardzo podniosła. Teren w pobliżu mostu, wzdłuż nowych torów, przyozdobiony został olbrzymimi godłami Polski i ZSRR, flagami obu państw i planszą z hasłem w dwóch językach „W przyjaźni siła, w braterstwie moc, w jedności zwycięstwo socjalizmu”*



Zdj. 38. Licznie zgromadzeni mieszkańcy Hrubieszowa obserwują wjazd pierwszego pociągu przez most na Bugu . 7 listopada 1977 r. Fot. autor nieznan



Zdj. 39. Uroczystość przyjęcia pierwszego pociągu.  
Gródek, 7 listopada 1977 r. Fot. autor nieznan



Zdj. 40/41. Uroczystość przyjęcia pierwszego pociągu.  
Gródek, 7 listopada 1977 r. Fot. autor nieznan