

Próby uratowania kolei wąskotorowej we wschodniej Saksonii w latach osiemdziesiątych XX w.*

Słowa kluczowe: kolej wąskotorowa, Góry Żytawskie, wydobywanie węgla brunatnego, Niemiecka Republika Demokratyczna, petycje, ochrona przyrody

Keywords: narrow-gauge railway, Zittau Mountains, lignite mining, German Democratic Republic, petitions, nature conservation

Jeszcze słyhać swojskie „sapanie” lokomotyw parowych jadących pod górę do Oyбина lub Jonsdorfu, charakterystyczny turkot kół na złączach szynowych, dźwięk dzwonka i gwizd na przejazdach kolejowych w całej dolinie żytawskiej. Ich dni są już jednak policzone. Wraz ze wstrzymaniem ruchu turystycznego rozpoczęto likwidację linii kolejowej tuż przed stuleciem jej istnienia. Usytuowanie jej w zagłębiu węglowym siłą rzeczy musiało kiedyś do tego doprowadzić¹.

Tymi słowami rozpoczyna się blisko stustronicowa książeczka zmarłego w 2004 r. byłego nadradcy Deutsche Reichsbahn i regionalisty Herberta Bauera. W ciągu dwóch lat, które upłynęły między ukończeniem maszynopisu (1988) a publikacją książki (1990), w rejonie Żytawy zaszły gruntowne zmiany. Wstrzymano wydobywanie węgla brunatnego metodą odkrywkową, kolej wąskotorowa po dłuższych negocjacjach została zaś przejęta przez prywatną spółkę kolejową i nadal kursuje już nie jako środek transportu towarów, lecz popularna atrakcja turystyczna². W niniejszym tekście, po krótkim wprowadzeniu historycznym, omówiony zostanie proces podejmowania decyzji o jej likwidacji w ostatniej dekadzie istnienia NRD, który bynajmniej nie przebiegał logicznie i bez dyskusji. Ponadto prześledzone zostaną podejmowane przez lokalną społeczność próby niedopuszczenia do jej demontażu.

Celem artykułu jest udzielenie odpowiedzi na pytanie o interaktywne możliwości obrony własnych interesów w gąszczu różnorodnych powiązań politycznych, gospodarczych i społecznych, charakterystycznych dla systemu w rodzaju NRD. Na

* Niniejszy artykuł powstał w ramach projektu „«Wolne przestrzenie». Marginesy swobody w realnym socjalizmie: między adaptacją a eksperymentami” / „Rooms for Maneuver in State Socialism: Between Adaptation and Experiment” (ROOMS, KR 3510/2–1), finansowanego ze środków programu „Beethoven”, który został zainicjowany przez Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) i Narodowe Centrum Nauki (NCN) w celu wspierania polsko-niemieckiej współpracy naukowej.

¹ BAUER 1990.

² Więcej szczegółów na ten temat pod adresem: www.zittauer-schmalspurbahn.de (dostęp: 27 VII 2018).

zakończenie warto się zastanowić, czy można w tym wypadku zauważyć jasną hierarchizację interesów, a co za tym idzie, czy w ostatecznym rozrachunku decydującej roli nie odgrywała jednak kwestia władzy.

*

Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. ochrona środowiska stanowiła rzeczywiście jeden z głównych filarów enerdowskiej polityki wewnętrznej i zagranicznej. Szef SED Walter Ulbricht widział w niej kolejny element socjalistycznej modernizacji kraju, do której dążył. Zamierzano w ten sposób przede wszystkim przyspieszyć uznanie kraju na arenie międzynarodowej, m.in. dzięki aktywnej współpracy w odnośnych instytucjach i udziałowi w konferencjach. Oszczędne gospodarowanie własnymi zasobami miało ponadto stworzyć nowe możliwości w innych gałęziach gospodarki. Wszechstronna ochrona środowiska w ramach „socjalistycznej pielęgnacji krajobrazu” stała się odtąd na pewien czas jednym z kluczowych zadań przywódców państwowych i partyjnych. Odsunięcie od władzy Ulbrichta w maju 1971 r. początkowo nie stanowiło pod tym względem widocznej cezury³. Również jego następcą Erich Honecker zapowiedział bowiem dalszy rozwój polityki ekologicznej. Utworzono nawet Ministerstwo Ochrony Środowiska, które jako pierwszy objął w marcu 1972 r. Hans Reichelt. W praktyce jednak dały się już zauważyć sygnały świadczące o rychłym przestawieniu zwrotnic. Wynikało to z pewnością z różnic poglądów politycznych w łonie elity partyjnej, w której Reichelt w gruncie rzeczy nie odgrywał żadnej znaczącej roli⁴. Do końca istnienia NRD za wszystkie sznurki szeroko rozumianej polityki gospodarczej pociągał bowiem właściwy sekretarz Komitetu Centralnego, którym w latach 1963–1973 oraz ponownie od roku 1976 był Günter Mittag. Nie mniej istotny wydaje się fakt, że proces zawierania umów gwarantujących międzynarodowe uznanie NRD w dużej mierze został wówczas zakończony, toteż nie potrzebowano już do tego celu polityki ekologicznej. Decydujące znaczenie miały także, jak się zdaje, obydwa kryzysy paliwowe z lat siedemdziesiątych, których konsekwencje wyraźnie odczuły również kraje socjalistyczne, co zmusiło je do ponownego skoncentrowania się na własnych zasobach naturalnych⁵. Stosunkowo ubogiej w surowce mineralne Niemieckiej Republice Demokratycznej nie pozostało zatem w zasadzie nic innego jak produkcja energii z miejscowego węgla brunatnego. W niektórych elektrowniach, np. w Wolfen, drogą ropę naftową ze Związku Radzieckiego znów zastąpił stosunkowo tani węgiel⁶.

³ STELKENS 1997.

⁴ Aspekt ten podkreśla Tobias Hoff w swym kompetentnym studium enerdowskiej polityki ekologicznej, które mimo ogólnie brzmiącego tytułu w gruncie rzeczy ogranicza się oczywiście do procesów zachodzących w (zachodniej i środkowej) Saksonii. Cf. HOFF 2015, tu zwłaszcza s. 177–179.

⁵ Inaczej argumentuje Frank Bösch, którego zdaniem drugi kryzys paliwowy z 1979 r. miał o wiele poważniejsze skutki niż pierwszy. Cf. BÖSCH 2012.

⁶ HOFF 2015, s. 197.

Wszyscy zainteresowani mieli przy tym świadomość skutków tej decyzji dla środowiska i kultury, pocieszali się jednak perspektywą kompleksowego zaopatrzenia w energię jądrową „po roku 2000”⁷. Ponadto narzucony przez Moskwę i realizowany niemal we wszystkich państwach sojusznicych plan podniesienia standardu życia dzięki konsumpcji wymagał rozbudowy stosownych gałęzi przemysłu. Po rozważeniu różnych możliwości kierownictwo SED uznało za znacznie ważniejsze potencjalne niezadowolenie robotników z braków w zaopatrzeniu niż z pozoru słabe protesty obrońców przyrody, zrzeszonych poza tym w organizacjach z reguły stabilizujących system, takich jak Związek Kultury (Kulturbund)⁸. Podobny proces można było zaobserwować również w Polsce. Od połowy lat siedemdziesiątych inwestycje ekologiczne realizowano jedynie punktowo, co uniemożliwiało kompleksową walkę zwłaszcza z degradacją lasów i wód.

Owa „modernizacja przez zanieczyszczenie”, jak Dariusz Jarosz określił pierwsze 25 lat polskiej polityki po wojnie⁹, wymagała w odniesieniu do węgla brunatnego dalekosiężnych działań. Uchwalony przez Radę Ministrów NRD w marcu 1957 r. tzw. plan węglowo-energetyczny przewidywał wprawdzie skoncentrowanie wydobycia w okręgu chociebuskim, gdzie występowała niemal połowa wszystkich złóż węgla i gdzie — w Senftenbergu, Lauchhammer i samym Chociebużu — szybko powstały wzorowe obiekty przemysłowe, ale obejmował także górnołużycką część okręgu drezdeńskiego¹⁰. W celu zapewnienia dostaw węgla nowo powstałym wielkim elektrowniom w Hirschfelde i Hagenwerder przystąpiono od lat pięćdziesiątych do intensywnej rozbudowy przez pewien czas jedynie w niewielkim stopniu eksploatowanych kopalni odkrywkowych, np. w Olbersdorfie koło Żytawy czy w Berzdorfie koło Zgorzelca. Z tego powodu już pod koniec lat sześćdziesiątych zniknął z mapy Berzdorf auf dem Eigen, a już po upadku NRD zostały zrównane z ziemią wsie Neuberzdorf i Deutsch-Ossig, a także część Olbersdorfu. Równie radykalne procesy przekształcania krajobrazu zachodziły (i nadal zachodzą) w położonej po sąsiedzku kopalni odkrywkowej w Turowie.

Oprócz likwidacji całych miejscowości konieczna okazała się również znacząca ingerencja w infrastrukturę, polegająca na zmianie przebiegu strumieni, ulic i linii kolejowych oraz przeniesieniu w inne miejsce zakładów przemysłowych. Wiązało się to z ogromnym wysiłkiem logistycznym i nakładami finansowymi. Za przykład ekonomicznego ustalania priorytetów może służyć to, że w latach osiemdziesiątych budowano w regionie żytawskim przeważnie mieszkania i domy zastępcze dla przesiedleńców, co doprowadziło do znacznego pogorszenia ogólnej sytuacji na lokalnym rynku mieszkaniowym. Wynikające z tego głosy niezadowolenia ludności dotarły aż do uszu berlińskiego kierownictwa SED, które w styczniu 1989 r. utworzyło liczącą

⁷ MÜLLER 2001.

⁸ HOFF 2015, s. 191.

⁹ JAROSZ 2017.

¹⁰ KNOTH 1993; BRAUNKOHLVEREDELUNG 2009.

ponad stu członków grupę roboczą na czele z Günterem Mittagiem, w celu szczegółowego zbadania uchybień organizacji partyjnej okręgu drezdeńskiego, zwłaszcza w powiecie żytawskim¹¹.

Chwiejność eneradowskiej polityki energetycznej dała się odczuć także na Łużycach Górnych. Z uwagi jednak na kluczowe znaczenie węgla brunatnego, który w latach osiemdziesiątych pokrywał ok. 85% zapotrzebowania na energię, stale myślano o zwiększeniu jego wydobywania, zmieniało się jedynie tempo. Kopalnia odkrywkowa w Olbersdorfie, której początki sięgają XIX w., zatrudniała po 1945 r. zaledwie kilkuset robotników¹². W 1961 r. złożono wniosek o jej powiększenie o kolejne dwa pola wydobywcze, natomiast w latach 1975 i 1985 otwarto odpowiednio trzecie i czwarte pole wydobywcze¹³. W uchwale z 6 listopada 1975 Rada Ministrów nie tylko zalecała przemysłowi energetycznemu podniesienie wydajności i większą oszczędność, lecz także zapowiadała „przygotowania do uruchomienia zastępczych kopalń odkrywkowych w miejsce złóż na wyczerpaniu oraz do zwiększenia wydobywania” siedmiu nowych kopalń odkrywkowych węgla brunatnego¹⁴. Jedną z nich znajdowała się w Olbersdorfie. Inne koncepcje całościowej regulacji wydobywania węgla brunatnego w rejonie Żytawy z lat osiemdziesiątych, w tym projekt zniszczenia dużej części miasta czy też wspólnej eksploatacji złóż nad Nysą Łużycką przez Polskę i Niemcy, nie zostaną w tym miejscu omówione.

Realizacja tych postanowień wymagała oczywiście czasu, zwłaszcza że regulacje prawne przewidywały w tym przypadku ściśle określony tryb postępowania. Odwoływano się przy tym do długoletnich doświadczeń związanych z analogicznymi gruntownymi przekształceniami na Łużycach Dolnych¹⁵. Kluczową rolę, i to nie tylko z przyczyn czysto technicznych, lecz także ideologiczno-społecznych, odgrywało przy tym przesunięcie infrastruktury komunikacyjnej, która uchodziła za jeden z najważniejszych elementów socjalistycznej modernizacji¹⁶.

W XIX i na początku XX w. budowa wąskotorowych linii kolejowych o rozstawie szyn od 750 do 1000 mm stanowiła próbę poprawy infrastruktury komunikacyjnej na obszarach wiejskich stosunkowo niewielkim kosztem. Swego rodzaju pionierem było pod tym względem na terenie Niemiec Królestwo Saksonii, gdzie w przeciwieństwie chociażby do Prus decyzje o budowie sieci połączeń wąskotorowych zapadały na szczeblu centralnym. W 1923 r. tamtejsze koleje wąskotorowe

¹¹ STRAFJUSTIZ 2000, s. 246–247, 279.

¹² KITTA, KULESSA, MÄNNIG 1999, s. 7.

¹³ WALTER 2001.

¹⁴ BAB, DC/20-I/3/1284a, Materiały do punktów porządku dziennego: koncepcja efektywnego zużycia i oszczędności energii, surowców i materiału na lata 1976–1980, k. 59. Odbywający się w 1976 r. IX Zjazd SED uznał plany zwiększenia wydobywania za priorytet ekonomiczny. W wygłoszonym cztery lata później przemówieniu szef partii Erich Honecker musiał jednak ponownie zwrócić uwagę na konieczność podjęcia w przyszłości dodatkowych wysiłków w tej dziedzinie.

¹⁵ FÖRSTER 2014.

¹⁶ Cf. m.in. FRAGEN 1982, s. 15.

kursowały na trasach o łącznej długości 542 km¹⁷, ale ich eksploatacja niezmiernie rzadko pokrywała ponoszone koszty. Po zakończeniu II wojny światowej wiele odcinków w radzieckiej strefie okupacyjnej zdemontowano, pozostałe przejęły natomiast enerdowskie koleje państwowe¹⁸. Wraz z postępującą modernizacją infrastruktury sieć kolei wąskotorowych zaczęła się ustawicznie, choć powoli kurczyć, a w jej utrzymanie inwestowano niewiele środków. Mimo to nadal odgrywały one istotną rolę społeczną, pełniąc jednocześnie kilka funkcji. W południowej części Łużyc Górnych należące do nich wagony wykorzystywane były w komunikacji podmiejskiej, turystyce oraz transporcie towarów. W połowie lat osiemdziesiątych na odcinku pomiędzy Żytawą a górami, rozwidlającym się na dwie części na wysokości dworca w Bertsdorfie, kursowało od 20 do 24 pociągów dziennie. W każdej z jedenastu par pociągów znajdowało się 156 miejsc siedzących, natomiast maksymalna liczba pasażerów przypadająca na pociąg wahała się od 300 do 400¹⁹. Rocznie z pociągów tych, które m.in. ze względu na zły stan techniczny nie mogły rozwinąć większej prędkości niż 25 km/h, korzystało ok. 300 tys. osób²⁰. Dane liczbowe dotyczące przewozów towarowych były mniej imponujące. Plany na rok 1982 przewidywały transport ładunku o łącznej masie 82 110 ton. Miał on pochodzić jedynie z pięciu zakładów państwowych, z których najważniejsza była odlewnia stali „Georg Schwarz” w Olbersdorfie²¹.

Wdrożenie wszystkich środków służących rozbudowie górnołużyckich kopalń odkrywkowych węgla brunatnego wymagało zaangażowania ze strony wielu podmiotów w aparacie państwowym i partyjnym. Przedsięwzięcie to z uwagi na swoją ogromną skalę absorbowало znaczną część działań gospodarczych i administracyjnych w okręgu drezdeńskim. Ze względu na kluczowe znaczenie inwestycji dla całego kraju nie ulegało wątpliwości, że władze nie dopuszczą do powstania jakiegokolwiek oporu, zwłaszcza że wysoko postawieni członkowie partii wiedzieli o grożącej NRD niewypłacalności. Błędem byłoby zatem interpretowanie dyskusji na temat kolei wąskotorowej w kategoriach otwartego ataku na cały system bądź też ukrytej próby zainicjowania gruntownych zmian. Próbę taką stanowiły w drugiej

¹⁷ ZIEGLER 1996; MACHEL 2008.

¹⁸ BAB, DO/3/1645, Niemiecka Centralna Komisja ds. Sekwestru i Konfiskaty: przejęcie przez koleje państwowe kolei wąskotorowych należących do podmiotów prywatnych i kraju związkowego Saksonia.

¹⁹ BAB, DM 1/13121, Ministerstwo Transportu, wydział racjonalizacji przewozu towarów, biuro opiniowania inwestycji przy Ministerstwie Transportu, stanowisko dr. Stautmeistra w sprawie planów i działań inwestycyjnych w zakresie komunikacji w związku z programem węglowo-energetycznym w rejonie Żytawy, 15 maja 1985, s. 1–2.

²⁰ KLGZ, 3913, Rada powiatu żytawskiego / wydział kultury, tekst filmu dokumentalnego „Historia pewnej kolei wąskotorowej”, [ok. 1985], s. 6–8.

²¹ KLGZ, 4349, Rada powiatu żytawskiego / powiatowa komisja planowania, koncepcja zmiany operatora przewozów towarowych na odcinku kolei wąskotorowej Żytawa–kurort Oybin/kurort Jonsdorf, 15 listopada 1977, s. 3–5.

połowie lat osiemdziesiątych protesty przeciwko polityce wobec środowiska naturalnego, których główni organizatorzy interesowali się wprawdzie skutkami wydobycia węgla brunatnego, ale nie losem lokalnej kolei wąskotorowej²².

Siódmego listopada 1974 r., a więc jeszcze przed uchwałą Rady Ministrów z listopada roku następnego, eneradowskie Ministerstwo Transportu ogłosiło pierwszy plan działań, zakładający jeszcze zachowanie żytawskiej sieci komunikacyjnej w niezmienionym kształcie mimo rozbudowy kopalni odkrywkowej. Już w maju 1975 r. pojawił się jednak nowy projekt, przewidujący likwidację kolei wąskotorowej w 1988 r. oraz budowę dużego dworca przeładunkowego w Żytawie-Pethau, z którego wydobyty węgiel miał być dostarczany do obydwu dużych elektrowni w okolicy. Na tej podstawie w 1986 r. drezdeńskie Biuro Inżynierii Ruchu zaproponowało Ministerstwu Transportu cztery koncepcje. Stały się one przedmiotem wielu dyskusji w kolejnej dekadzie, mimo że resort już 23 lipca 1976 podjął decyzję o zastąpieniu kolejowych przewozów towarowych (1982) i pasażerskich (1988) transportem kołowym. Wytyczne te znalazły się również w uchwale Biura Politycznego z 19 lipca 1977 pod niewinnie brzmiącym tytułem „Sprawozdanie z przygotowań do wyboru lokalizacji nowych osiedli mieszkaniowych poza granicami miasta Żytawy z uwzględnieniem eksploatacji pokładów węgla w Niece Żytawskiej”, sankcjonującej na marginesie także wyburzenie Olbersdorfu oraz demontaż kolei wąskotorowej²³. O ile jeszcze w 1979 r. wychodzono z założenia, że zmiana operatora transportu nastąpi wraz z wprowadzeniem letniego rozkładu jazdy w roku 1983²⁴, o tyle nowy plan działań Ministerstwa Transportu z 17 lipca 1981 zakładał likwidację i demontaż sieci kolejowej dopiero w 1990 r.²⁵ Opóźnienie o blisko dekadę wynikało z jednej strony ze zmienionych planów wydobycia właściwej państwowej kopalni węgla na Górnych Łużycach, z drugiej zaś — z trudności związanych z przenoszeniem przedsięwzięcia i budową mieszkań zastępczych. Przeciwno nowym wytycznym zaprotestowała w 1983 r. odpowiedzialna za utrzymanie tego odcinka Dyrekcja Kolei Państwowych w Chociebużu, domagając się wcześniejszej likwidacji torowiska na koszt skarbu państwa²⁶. Propozycja ta została wprawdzie szybko odrzucona przez czołowe organy, ale opór pojawił się z innej strony. Otóż Kombinat Węgla Brunatnego Senftenberg początkowo nie zgadzał się na uznanie zastąpienia kolei wąskotorowej innym środkiem transportu za inwestycję towarzy-

²² Rozmowa z Andreasem Schönfelderem, kierownikiem biblioteki ekologicznej w Großhennersdorfie, 7 sierpnia 2018.

²³ BAB, DY/30/J IV 2/2/1684.

²⁴ KLGZ, 4349, Rada powiatu żytawskiego / powiatowa komisja planowania, pismo Mendyka do Hirchego, pierwszego sekretarza komitetu powiatowego SED w Żytawie, 30 listopada 1979.

²⁵ BAB, DM/1/13121, Dyrekcja Kolei Państwowych w Chociebużu, wydział nauki i techniki, zaktualizowane zestawienie decyzji w sprawie żytawskiej sieci kolei wąskotorowej (stan na sierpień 1988).

²⁶ KLGZ, 4349, Rada powiatu żytawskiego / powiatowa komisja planowania, pismo Schumanna do Wittecka, 13 lipca 1983.

szą w górnictwie ani też na pokrycie kosztów tego przedsięwzięcia²⁷. Negocjacje, prowadzone również z właściwymi ministerstwami, ciągnęły się ostatecznie aż do czerwca 1989 r. Udało się wówczas „nakłonić Ministerstwo Przemysłu Węglowego i Energetyki do zastosowania w odniesieniu do inwestycji komunikacyjnych towarzyszących wydobywaniu węgla paragrafu 44 [...] zarządzenia w sprawie inwestycji z 30 XI 1988”²⁸.

Tymczasem jednak koleje państwowe przeforsowały swoje stanowisko zakładające realizację pierwotnego planu, chociaż przemysł węglowy sygnalizował, że demontaż kolei przed 1992 r. nie jest konieczny²⁹. Istniejące wówczas „trudności związane z wydobywaniem węgla” wynikały najwyraźniej z braku nowych maszyn, które trzeba było zamówić w innych krajach socjalistycznych. Planiści gotowi byli natomiast tak zmienić lokalizację olbersdorfskiej kopalni odkrywkowej, by odlewnia stali „Georg Schwarz” mogła korzystać z kolei wąskotorowej aż do 1996 r.³⁰ Do pomysłu tego przychylnie odniosła się również rada okręgu drezdeńskiego, która miała duże wątpliwości, czy uda się dostatecznie szybko wybudować mieszkania zastępcze. Dyrekcja kolei państwowych argumentowała dwutorowo. Z jednej strony zwracała uwagę na to, że przesunięcie demontażu odbyłoby się na jej koszt, z drugiej podkreślała zaś, że stan techniczny kolei wąskotorowej już choćby ze względów bezpieczeństwa nie pozwala na jej eksploatację dłużej niż do 1990 r.³¹ Uważała zarazem, że nie można już dłużej tolerować „kolejnych prób opóźniania” realizacji w gruncie rzeczy dawno postanowionego rozwiązania³². Ponadto, jak pisała w liście do podległego jej wydziału racjonalizacji transportu towarów, prowadzenie badań nad tym, czy warto elektryfikować koleje wąskotorowe, a tym samym „budzenie w mieszkańcach tej i innych miejscowości większego niepokoju i nadziei”, było nieodpowiedzialne i „pozbawione znaczenia politycznego”³³.

²⁷ KLGZ, 4349, Rada powiatu żytawskiego / powiatowa komisja planowania, protokół narady z 23 sierpnia 1984 w sprawie alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych w miejsce kolei wąskotorowej na odcinku Żytawa–Oybin/Jonsdorf, przewidzianej do likwidacji w związku z eksploatacją złóż węgla.

²⁸ BAB, DY/30/39787, Projekt omawiany podczas trzydziestej drugiej narady służbowej ministra transportu: informacja dr. Kunze o stanie przygotowań do wstrzymania w 1990 r. przewozów pasażerskich koleją wąskotorową na trasie Żytawa–Oybin/Jonsdorf, 10 sierpnia 1989.

²⁹ BAB, DM/1/13121, Pismo dr. Schmidta, sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, do Grahla, pierwszego wicedyrektora generalnego Niemieckich Kolei Państwowych, 28 lipca 1988.

³⁰ BAB, DM/1/13121, Protokół narady przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania, tow. Schürera, z pierwszym sekretarzem komitetu okręgowego SED w Dreźnie, tow. Modrowa, 15 czerwca 1988.

³¹ BAB, DY/30/39787, Adnotacja Ministerstwa Transportu, centralnej administracji ruchu kolejowego i służby ruchu Niemieckich Kolei Państwowych, do pisma Państwowej Komisji Planowania, 7 kwietnia 1987.

³² BAB, DM/1/13121, Dyrekcja Kolei Państwowych w Chociebużu, wydział nauki i techniki, informacja Knaacka sytuacji żytawskiej sieci kolei wąskotorowej, 19 sierpnia 1988.

³³ BAB, DM 1/13121, Teleks Knaacka z wydziału nauki i techniki Dyrekcji Kolei Państwowych z Chociebużu, 4 sierpnia 1988.

Zachowanie to wyraźnie pokazuje, że również koleje państwowe pragnęły zachować pewien margines swobody. W ich interesie leżała przede wszystkim modernizacja, czytaj: elektryfikacja sieci kolejowej, przewidziana faktycznie w obszernych planach dla okręgu drezdeńskiego. Z tego powodu opowiadały się jednak także przeciwko uruchomieniu na odcinku prowadzącym w Góry Żytawskie wyłącznie komunikacji autobusowej, upatrując zdecydowanie lepszego rozwiązania w nowoczesnych tramwajach firmy Tatra³⁴.

W szeregach SED panował ambiwalentny stosunek do tej kwestii. Wydział transportu i łączności z jednej strony powoływał się na twarde argumenty ekonomiczne, przypominając, że tabor kolejowy jest bardzo zużyty i tylko połowa wszystkich lokomotyw nadaje się jeszcze do użytku, natomiast nowe można — o zgrozo — sprowadzić jedynie z kapitalistycznego Zachodu. Z drugiej strony likwidacja innych kolei wąskotorowych przyniosła negatywne doświadczenia. Trzeba było bowiem wówczas przełamywać ogromne opory, znajdujące odzwierciedlenie w licznych petycjach indywidualnych i zbiorowych³⁵.

*

Jakkolwiek w 1983 r. plany demontażu kolei wąskotorowej nie zostały jeszcze oficjalnie podane do wiadomości publicznej, dowiedziała się o nich lokalna społeczność Żytawy. Decydenci nie byli zatem zaskoczeni protestami, które zaczęto wkrótce organizować w ramach możliwości dostępnych w ustroju socjalistycznym. Podobne procesy dały się zauważyć już wcześniej w innych regionach NRD, w których również doszło do likwidacji kolei wąskotorowej, np. na zamkniętym ostatecznie w 1986 r. odcinku między Wolkensteinem a Jöhstadt w środkowych Rudawach³⁶. Przestrzenie swobody, w których poruszali się protestujący, były z jednej strony ściśle zdefiniowane w prawie, z drugiej — były tworzone dzięki wykorzystywaniu istniejących struktur do celów niezgodnych z ich właściwym przeznaczeniem bądź powstawały na drodze nieformalnych, tymczasowych procesów zawiązywania sieci kontaktów. Dzięki ogromnemu zaangażowaniu osobistemu, które jak najbardziej określić można mianem obywatelskiego, a także elastycznemu, taktycznemu sposobowi argumentacji stosunkowo niewielka grupa, licząca na miejscu najwyżej piętnaście osób, zdołała przez ponad pięć lat wywierać wpływ na wdrażanie ogólnopństwowych procesów. Uprzedzając nieco dalszy wywód, warto w tym miejscu podkreślić, że żytawsko-oybińska kolej wąskotorowa ostatecznie swoje ocalenie zawdzięczała wprawdzie wyłącznie upadkowi NRD, ale i bez niego niezliczone próby wpłynięcia na zmianę podjętych decyzji zakończyłyby się przynajmniej częściowym sukcesem.

³⁴ BAB, DM 1/13121, Teleks Knaacka z wydziału nauki i techniki Dyrekcji Kolei Państwowych z Chociebużu, 4 sierpnia 1988.

³⁵ BAB, DY 30/39787, Pismo Dietera Wüstenfelda z wydziału transportu i łączności przy KC SED do sekretarza KC Güntera Mittaga, 11 stycznia 1988.

³⁶ HASCHECK 1987.

Przewidziane w prawie formy protestu obejmowały wnoszenie petycji i zgłaszanie wniosków racjonalizatorskich, w sferze nieformalnej zaś — kontakty z decydentami. W ustroju socjalistycznym petycja należała do najważniejszych możliwości zwracania uwagi na istniejące problemy i konflikty. Prawo szczegółowo regulowało związaną z tym procedurę, określając zarazem terminy, w których należało ustosunkować się do pisma. Od 1969 r. obowiązywało w NRD specjalne zarządzenie, na mocy którego każdemu obywatelowi przysługiwało prawo składania petycji do wszystkich instytucji państwowych i społecznych³⁷. W drugiej fazie rządów Ericha Honeckera SED zwracała baczną uwagę na to, by liczba takich petycji nadmiernie nie wzrosła, gdyż mogłoby to zostać uznane za symptom rzeczywistego niezadowolenia. Zachowane zestawienia dla Żytawy i powiatu żytawskiego dowodzą jednak, że się to nie udało. W pismach skierowanych do władz przewijały się przede wszystkim kwestie zaopatrzenia w żywność i dobra konsumpcyjne oraz braku mieszkań, a od połowy lat osiemdziesiątych także zanieczyszczenia powietrza³⁸.

Wnioski racjonalizatorskie stanowiły natomiast intensywnie promowany element państwowej gospodarki planowej. Miały one służyć zwiększeniu produktywności i były wynagradzane. Kreatywne współdziałanie, przejawiające się zgłaszaniem tego rodzaju pomysłów, świadczyło — przynajmniej w odczuciu partii — o pozytywnym stosunku do socjalistycznego ładu³⁹.

Wzorce postępowania miały przy tym charakter taktyczny i z biegiem lat ewoluowały. W archiwach nie zachowały się pierwsze apele, petycje i wnioski racjonalizatorskie zgłaszane przez dobrze się znające osoby prywatne z regionu żytawskiego⁴⁰. Zaproszenie jednego z protestujących, pochodzącego z Żytawy Konrada Springera, na poufną rozmowę w lutym 1984 r., a także znaczna liczba udzielonych później odpowiedzi świadczą jednak o przestrzeganiu regulacji prawnych.

Nie ulega wątpliwości, że u źródła protestów od samego początku leżały dwie przyczyny: z jednej strony zanieczyszczenie środowiska, w tym obumieranie lasów, z drugiej — chęć kultywowania lokalnych tradycji. Springer w ogóle nie przejął się pierwszymi próbami uciszenia go. Kilka tygodni po wspomnianej rozmowie ponownie wysłał zadziwiająco szczere pismo do ministra transportu. Przyznawał w nim, że wprawdzie podczas spotkania informacyjnego rzeczywiście nie przyszły mu już do głowy żadne argumenty, ale obecnie po namyśle chciałby przedstawić kilka nowych pomysłów, nie mogąc „wyrazić zgody na przeniesienie całego ruchu z torów na drogi”. Z uwagi na fakt, że okres eksploatacji planowanych autobusów

³⁷ MÜHLBERG 1999, s. 198.

³⁸ Vide na ten temat np. KLGZ, 1432, 1434, 1435, rada powiatu żytawskiego, wydział ochrony środowiska, gospodarki wodnej i rekreacji, zbiór petycji 1–3.

³⁹ KOBLANK 2012.

⁴⁰ W zestawieniu dotychczasowych działań pierwszy wniosek racjonalizatorski Rainera Franza i Hansa Menzla z Żytawy figuruje pod datą 30 listopada 1983, natomiast odezwa wzywająca do ocalenia kolei wąskotorowej została wydana w sylwestra 1983 r. Petycje do Ministerstwa Transportu oraz DMV (Deutscher Modelleisenbahnverband) noszą datę 11 stycznia, 27 stycznia oraz 3 lutego 1984.

wynosił zaledwie dziesięć, natomiast pojazdów szynowych aż 50 lat, postulował uruchomienie na trasie z Żytawy-Pethau do Olbersdorfu-Oberdorfu normalnego połączenia kolejowego na torach o regularnym rozstawie. Jego zdaniem umożliwiłoby to dojazd do nowego osiedla mieszkaniowego (potocznie zwanego później „Wzgórzami Golan”) przy jednoczesnym zachowaniu kolei wąskotorowej na odcinku prowadzącym w góry⁴¹.

Gdy w 1984 r. odpowiedzialne za ten projekt Biuro Planowania Przestrzennego w Dreźnie zasięgnęło opinii organizacji społecznych na temat zmian w komunikacji, okazało się, że w części z nich znalazły już oddźwięk argumenty przeciwko przewidywanym posunięciom. Rada okręgu ds. środowiska i gospodarki wodnej wskazywała na „krytyczne głosy” ludności w sprawie likwidacji kolei, podając zarazem w wątpliwość to, że do przewozu turystów wystarczą same autobusy. Wydział polityki społecznej przy zarządzie okręgowym Wolnego Zrzeszenia Niemieckich Związków Zawodowych w Dreźnie stwierdził natomiast, że pracujący negatywnie zareagowali na ograniczenia w ruchu turystycznym⁴².

W swym oficjalnym stanowisku Ministerstwo Transportu, reprezentowane przez podległą mu, wspomnianą wyżej Dyрекcję Kolei Państwowych w Chociebużu, powoływało się przede wszystkim na względy ekonomiczne, ale też na obowiązujące przepisy prawa. Te ostatnie — jak to ładnie ujęto w żargonie prawniczym — nie pozwalały na połączenie Niemieckich Kolei Państwowych z boczną koleją elektryczną węglową oraz koleją przemysłową w rejonie Żytawy-Pethau „ze względu na niemający zastosowania do wszystkich typów kolei obowiązek przewozu publicznego, wynikające stąd różne rodzaje odpowiedzialności cywilnej, poczynając od kodeksu cywilnego, a skończywszy na Ustawie o odpowiedzialności państwa oraz odmienne zasady organizacji i zabezpieczenia”⁴³. Od 1979 r. rzeczywiście przystąpiono do szczegółowej kalkulacji kosztów ekonomicznych wszystkich pięciu koncepcji (całkowite zastąpienie pociągów autobusami, budowa linii tramwajowej, przeniesienie kolei wąskotorowej, zachowanie jej na pewnym odcinku, uruchomienie linii kolejowej o normalnym rozstawie torów). Najtańsze okazywało się przy tym zawsze połączenie autobusowe, którego koszt szacowano na ok. 15 mln marek⁴⁴.

⁴¹ KLGZ, 4349, Rada powiatu żytawskiego / powiatowa komisja planowania, pismo Konrada Springera do Ministerstwa Transportu, 12 czerwca 1984.

⁴² KLGZ, 4349, Rada powiatu żytawskiego / powiatowa komisja planowania, pismo rady ds. środowiska i gospodarki wodnej (dr Wächter) do Biura Planowania Przestrzennego w Dreźnie (Hübel), 17 lipca 1984; pismo Kurfürsta z wydziału polityki społecznej zarządu okręgowego Wolnego Zrzeszenia Niemieckich Związków Zawodowych w Dreźnie do Hübla, 19 lipca 1984.

⁴³ KLGZ, 4349, Rada powiatu żytawskiego / powiatowa komisja planowania, pismo Schumanna, prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych w Chociebużu, do Konrada Springera, 1 czerwca 1984.

⁴⁴ W 1987 r. szacowano koszt budowy normalnotorowej linii kolejowej z Żytawy przez Hainewalde do Oyбина na 100 mln, utrzymania połączenia wąskotorowego na odcinku od Bertsdorfu na 25 mln, wytyczenia nowej trasy omijającej kopalnię od zachodu na 60 mln, natomiast budowy linii tramwajo-

Tymczasem przeciwnicy likwidacji kolei wąskotorowej postanowili nie tylko nadal pisać petycje, które adresowali odtąd m.in. do okręgowego i powiatowego komitetu SED oraz Powiatowej Dyrekcji Planowania⁴⁵, lecz także wykorzystać ramy instytucjonalne Związku Kultury NRD, który, ogólnie mówiąc, dotychczas raczej nie zasłynął krytycznym stanowiskiem wobec reżimu. Była to podzielona na sekcje organizacja masowa, założona w 1945 r. w duchu „centralizmu demokratycznego” z myślą o odnowie kulturalnej Niemiec. Ostatecznie Związek nie zdołał osiągnąć tego celu, gdyż stanęły mu na przeszkodzie „sprzeczności w łonie enerdownskiego społeczeństwa oraz własne rozdarcie między dużymi ambicjami intelektualnymi a koniecznością dostosowania się do sytuacji”⁴⁶. Na poziomie okręgów i powiatów skupiał jednak rozmaitych hobbystów, począwszy od esperantystów, a skończywszy na hodowcach kaktusów. W warunkach lokalnych jego członkowie podejmowali również działania na rzecz „ochrony stron ojczystych”⁴⁷. Grupa terenowa w Oybinie była zainteresowana zarówno ochroną Gór Żytawskich, jak i ocaleniem kolei wąskotorowej. Nie dziwi zatem, że oybińscy działacze starali się wykorzystać do realizacji tych celów struktury swego zrzeszenia. Skupiali się przy tym na osobach, które już w innych miejscach w różny sposób angażowały się na rzecz ochrony zabytków. Należący do oybińskiej grupy terenowej Gernot Beyer nawiązał kontakt z przewodniczącym grupy roboczej Związku Kultury ds. zabytków techniki, uznanym drezdeńskim historykiem gospodarki Rudolfem Forbergerem (1910–1997). W liście z 7 listopada 1984 przytaczał argumenty dalekie od romantycznego sentymentalizmu, podkreślając konieczność zachowania technicznego zabytku historii komunikacji. Jednocześnie prosił profesora o pomoc w wyborze właściwego sposobu postępowania⁴⁸. W następnych latach Forberger i jego żona angażowali się na rzecz kolei żytawskiej i pozyskali kolejnych orędowników jej ocalenia. Najpierw zwrócili się w tej sprawie do Instytutu Konserwacji Zabytków w Dreźnie. Instytucja ta, której możliwości wpływu były raczej ograniczone, najwyraźniej podpowiedziała im, by złożyli wniosek do rady powiatu żytawskiego o wpisanie kolei wąskotorowej na listę obiektów zabytkowych na podstawie § 13 enerdownskiej Ustawy o ochronie zabytków⁴⁹. Okazało się jednak, że procedurę tę można wprowadzić w odniesieniu do poszczególnych budynków wzdłuż linii kolejowej, ale nie do całego kompleksu. W związku z tym naczelny konser-

wej na 100 mln marek. Cf. BAB, DM/1/13121, Pismo kierownika wydziału transportu i łączności okręgu drezdeńskiego do różnych odbiorców z tegoż wydziału w sprawie „rozwiązania problemu komunikacji w związku z kopalnią odkrywkową w Żytawie/Olbersdorfe, 27 maja 1987.

⁴⁵ Pisma z 29 lipca 1984, 3 października 1984 oraz 18 października 1984.

⁴⁶ LUDWIG 2012, s. 131.

⁴⁷ BEHRENS 1993.

⁴⁸ SLUB, Spuścizna Forbergera, list Gernota Beyera do prof. dr. Rudolfa Forbergera z grupy roboczej Związku Kultury ds. zabytków techniki, Drezno, 7 listopada 1984.

⁴⁹ SLUB, Spuścizna Forbergera, pismo Forbergera do wydziału kultury przy radzie powiatu żytawskiego, 8 marca 1985.

wator zabytków w Dreźnie Gerhard Schlegel zmuszony był poinformować Forbergera, że zastosowanie wspomnianych przepisów do obiektów kolejowych wymagać będzie petycji do Rady Państwa i że jego instytut oczywiście nie może jej złożyć⁵⁰. Mimo to Forbergerowie nadal starali się popularyzować wśród decydentów pomysły oyińskich miłośników kolei wąskotorowej.

Równocześnie aktywiści, tacy jak Gernot Beyer i Helmut Langer, przystąpili do kolejnej akcji wysyłania petycji, tym razem do Rady Państwa NRD, Ericha Honckera oraz wiceprezesa Rady Ministrów Wernera Krolikowskiego⁵¹. Wszystkie reakcje utrzymane były w podobnym, negatywnym tonie, przy czym dało się zauważyć tendencję do spychania obowiązku odpowiedzi na podległe organy. Pismo do Rady Państwa ostatecznie trafiło okrężną drogą — przez Okręgowe Centrum Racjonalizacji w Dreźnie, Kombinat Węgla Brunatnego Senftenberg oraz elektrownię węglową w Hagenwerder — do Okręgowej Komisji Planowania w Dreźnie⁵². Nadzwyczaj pozytywną opinię wydał natomiast niemający realnej władzy Powiatowy Urząd Konserwacji Zabytków⁵³.

Na trzecim poziomie Klaus Reichel z Niederoderwitz, Jürgen Wilke, Konrad Springer oraz Gernot Beyer złożyli na ręce różnych adresatów wnioski racjonalizatorski, przewidujący zastąpienie kolei wąskotorowej efektywnym tramwajem. Wprawdzie Biuro Inżynierii Ruchu odrzuciło ten projekt ze względu na koszty, z biegiem czasu stał się on jednak punktem wyjścia do ożywionej dyskusji⁵⁴.

Wszyscy zainteresowani zdawali sobie sprawę z tego, że nie istnieje idealna droga do osiągnięcia wyznaczonego celu. W związku z tym otwarcie zastanawiali się nad możliwościami skuteczniejszego wykorzystania systemu petycji. Gernot Beyer twierdził przy tym, że uzyskanie w większości przychylnych opinii właściwych resortów (transportu, ochrony środowiska, kultury, górnictwa), Wolnego Zrzeszenia Niemieckich Związków Zawodowych oraz służby zdrowia siłą rzeczy zmusiłoby również Komisję Planowania do podjęcia pozytywnej decyzji. Miało to jakoby wynikać z logiki ustroju⁵⁵.

⁵⁰ SLUB, Spuścizna Forbergera, pismo Schlegla do Forbergera, 9 września 1985.

⁵¹ BAB, DY-27-4302, Sporządzone przez Ute Löffler zestawienie wszystkich dotychczasowych działań, 21 lipca 1986.

⁵² SLUB, Spuścizna Forbergera, pisma z 20 stycznia 1986, 24 stycznia 1986, 5 lutego 1986 oraz 11 lutego 1986.

⁵³ KLGZ, Rada powiatu żytawskiego, powiatowa komisja planowania, pismo Wrobla, członek rady ds. kultury powiatu żytawskiego do przewodniczącego powiatowej komisji planowania Heinza Mendyka, 15 listopada 1985.

⁵⁴ KLGZ, Rada powiatu żytawskiego, powiatowa komisja planowania, pismo Schwerga z Biura Inżynierii Ruchu do Klause Reichela, 1 października 1985. Oprócz informacji o tym, że budowa linii tramwajowej jest zbyt droga, a zmiana komunikacji w całej Żytawie nieopłacalna, znalazło się w nim również stwierdzenie: „Przyczyną obumierania lasów nie jest komunikacja autobusowa, lecz prze-mysł”.

⁵⁵ SLUB, Spuścizna Forbergera, pismo Beyera do Forbergera, 14 lutego 1986.

Zamiast tego na początku 1986 r. wybrano drogę wiodącą przez struktury Związku Kultury. W piśmie do historyka Karla-Heinza Schulmeistra (1925–2017), który był członkiem zarządu centralnego tej organizacji i uchodził za umiarkowanego, Helmut Langer apelował do poczucia odpowiedzialności Związku za ochronę zabytków techniki, podkreślając, że należy zachować jak najwięcej z nich dla potomności⁵⁶. Schulmeister nie chciał się nadmiernie narażać w tak drażliwej kwestii jak zaopatrzenie NRD w energię. Pozyskał jednak do współpracy jako męża zaufania członka centralnego zarządu Towarzystwa Konserwacji Zabytków, geologa Otfrieda Wagenbretha (1927–2017), który następnie przez pewien czas rzeczywiście zajmował się tą sprawą. Tymczasem w i tak już skomplikowanej sieci wzajemnych powiązań pojawił się nowy gracz w osobie Uty Löffler, świeżo wybranej do Izby Ludowej NRD żytawskiej posłanki z ramienia Związku Kultury, której działania na rzecz kolei wąskotorowej są dobrze udokumentowane. Na prośbę Herberta Mücke, kolejnego członka grupy roboczej ds. konserwacji zabytków i historii regionalnej przy Związku Kultury w Oybinie, przeprowadziła ona szereg zakulisowych rozmów, prosząc rozmówców o zajęcie stanowiska w tej kwestii⁵⁷. O ile jednak Wagenbrethowi nieobca była przynajmniej problematyka ochrony zabytków, a kolej wąskotorowa chyba rzeczywiście leżała mu na sercu, o tyle Löffler i kierownictwu Związku Kultury chodziło przede wszystkim o skanalizowanie lokalnego protestu w duchu ustroju. Muzykolog Klaus Lenk, odpowiedzialny w Związku Kultury za historię regionalną i konserwację zabytków, skrytykował Wagenbretha za jego otwarte zaangażowanie, podkreślając, że „wiele zagadnień przedstawiono w politycznie nieodpowiedzialny sposób”. Jego zdaniem należało się zamiast tego „postarać o więcej rzeczowości i niezależności, jeśli chcemy wzmocnić autorytet Towarzystwa Konserwacji Zabytków”⁵⁸. W związku z tym Wagenbreth początkowo zachęcał Löffler do większej aktywności, potem jednak wycofał się wyprowadzony z równowagi przekazaną mu przez żonę Forbergera informacją, że posłanka do Izby Ludowej sama zaczęła występować jako członek związku miłośników kolei wąskotorowej⁵⁹. Lenk natomiast wziął ją w obronę i sam włączył się do — jak to określił — „zabawy w ciuciubabkę”⁶⁰. Oybińscy aktywiści, którzy po dłuższych zabiegach uzyskali w 1987 r. pozwolenie na utworzenie przy Związku Kultury lobby na rzecz kolei wąskotorowej, zaprosili go do regionu, by mógł wyrobić sobie zdanie o całej sprawie⁶¹. Wizyta, która odbyła się 3 listopada 1988, najwyraźniej przekonała go o wzniosłości zamiarów tej grupy.

Tymczasem jednak uległa zmianie ogólna sytuacja. Latem 1987 r. przedstawiciele ministerstw ponownie spotkali się z zastępcą przewodniczącego Państwo-

⁵⁶ BAB, DY/27/4319, Pismo Langer do Schulmeistra, 15 lutego 1986.

⁵⁷ BAB, DY/27/4302, Pismo Mücke do Löffler, 14 maja 1986.

⁵⁸ BAB, DY/27/4302, Pismo Lenka do Wagenbretha, 9 marca 1988.

⁵⁹ BAB, DY/27/4302, Odręczny list Wagenbretha do Lenka, 3 maja 1988

⁶⁰ BAB, DY/27/4302, Pismo Lenka do Wagenbretha, 3 czerwca 1988.

⁶¹ BAB, DY 27/4319, Pismo Springera do Lenka, 3 października 1988.

wej Komisji Planowania Richardem Müllerem w celu przygotowania ostatecznej decyzji, która miała zapaść na najwyższym szczeblu. Narady Ministerstwa Transportu z Komisją Planowania i Biurem Inżynierii Ruchu, kolejami państwowymi oraz przedstawicielami okręgu zakończyły się 25 września w Dreźnie postanowieniem o konieczności powtórnej, szczegółowej analizy projektu zastąpienia kolei wąskotorowej tramwajem i autobusem, „a mianowicie w kontekście niezbędnych nakładów, konsekwencji dla zasobów ludzkich oraz zatorów komunikacyjnych”. Należało ponadto uwzględnić związane z tym polityczne kontrowersje w regionie⁶². Wątpliwości Komisji Planowania co do terminowego zakończenia wszystkich robót budowlanych udało się rozwiązać dopiero w czerwcu 1988 r. podczas rozmów między jej szefem Gerhardem Schürerem a sekretarzem okręgowym SED w Dreźnie Hanssem Modrowem.

Ogromna liczba petycji, skarg i innych działań właśnie ze względu na wspomniane „polityczne kontrowersje” rzeczywiście doprowadziła w końcu do znalezienia kompromisowego rozwiązania. W wewnętrznych rozmowach przede wszystkim wyrażano obawy, że likwidacja kolei wąskotorowej może wpłynąć na wynik żytawskich wyborów samorządowych w 1989 r. Był to niezmiernie istotny argument, zwłaszcza że z powodu słabych wskaźników rozwoju gospodarczego i niezadowolenia z działalności partii berlińska centrala SED i tak już bacznie obserwowała sytuację w powiecie. Projekt, opracowany dla Biura Politycznego przez Państwową Komisję Planowania oraz przedstawicieli wszystkich zaangażowanych ministerstw w lipcu i w niewielkim stopniu zmodyfikowany w październiku 1988 r., zawierał ponownie wszystkie pięć diskutowanych wariantów zmian w komunikacji. Tym razem jednak obok wyłącznie ekonomicznych uwzględniono w nim także innego rodzaju argumenty. Po trwającym od sześciu do dziesięciu lat okresie przejściowym miano zrealizować koncepcję mniej szkodliwą dla środowiska: „Wraz z budową połączenia tramwajowego w latach 1996–2000 spełniony zostanie postulat uruchomienia efektywnego i przyjaznego środowiska środka komunikacji podmiejskiej, zgłaszany w licznych opiniach, propozycjach i wskazówkach posłów, gremiów i instytucji społecznych, a także w petycjach obywateli”⁶³. Biuro Polityczne i Rada Ministrów zatwierdziły projekt bez żadnych zmian odpowiednio 1 i 15 listopada 1988.

Lobby na rzecz kolei wąskotorowej, będące przecież inicjatorem tego rozwiązania, nie było jednak w pełni usatysfakcjonowane. Pod koniec roku Springer pisał do Wagenbretha: „Ale jak ma wyglądać to przejściowe rozwiązanie [...], same autobusy, co się stanie ze środowiskiem w ciągu tych 8–10 lat?”⁶⁴. W akcie ostatniej

⁶² BAB, DM/1/13121, Protokół narady w sprawie projektu zastąpienia kolei wąskotorowej innym środkiem transportu, 25 września 1987 (Rainer Obst, zastępca ministra transportu).

⁶³ BAB, DM/1/13121, Przygotowany dla Biura Politycznego KC SED szkic projektu zadań i decyzji związanych z rozwojem przemysłu węglowego i energetyki [...], 4 lipca 1988; Stanowisko w sprawie projektu dla Biura Politycznego KC SED [...], 1 listopada 1988.

⁶⁴ SLUB, Spuścizna Forbergera, pismo Springera do Wagenbretha, 8 grudnia 1988.

desperacji przedstawiciele grupy interesu zwrócili się bezpośrednio do Gerharda Schürera, nie szczędząc mu ostrych słów:

Podejmując decyzję o demontażu kolei wąskotorowej w związku z rozbudową kopalni węgla w Olbersdorfie, minister transportu tow. Arndt zadał Górom Żytawskim śmiertelny cios. W żadnym razie nie zgadzamy się z tą decyzją. [...] Praktyki, które mają zostać zastosowane w Górach Żytawskich, przypominają działania klasy panującej. Nieliczni wysoko postawieni pracownicy na kierowniczych stanowiskach lakonicznie decydują o pomyślności tysięcy ludzi szukających wypoczynku⁶⁵.

W lapidarnej odpowiedzi podkreślano, że decyzje już zapadły i zachęcano do współpracy przy realizacji projektu budowy linii tramwajowej⁶⁶. W związku z tym lobby postanowiło skupić się na ochronie tradycyjnego połączenia kolejowego na jednym z odcinków⁶⁷.

Upadkowi reżimu SED towarzyszyła szybka rezygnacja z planów rozbudowy kopalni odkrywkowej w Olbersdorfie, do czego w znacznym stopniu przyczyniła się mierna jakość węgla o dużej zawartości popiołu. W styczniu 1990 r. uchylono plan zmian w komunikacji, dzięki czemu kolej wąskotorowa mogła kursować dalej. W ciągu kolejnych dwudziestu lat przeszła generalny remont i stanowi do dziś atrakcję turystyczną regionu żytawskiego.

*

Obrońcy kolei wąskotorowej zmieniali sposób argumentacji, dostosowując go do domniemyanych przekonań odbiorców. W 1988 r. powoływali się wręcz — co było dość śmiałym pomysłem — na podejmowane w Polsce wysiłki na rzecz ochrony środowiska, w ramach których w 1987 r. dokonano nawet elektryfikacji odcinka między Jelenią Górą i Szklarską Porębą⁶⁸. Z perspektywy czasu trudno ustalić, co dało im najważniejszy impuls do działania. W grę wchodziła zapewne wypadkowa różnych czynników: miłości do stron ojczystych, lęku przed skutkami poważnego zanieczyszczenia środowiska oraz entuzjazmu spowodowanego rozwojem techniki. Blisko piętnastoletnia debata poświęcona kolei wąskotorowej pokazuje jednak zarazem, jak złożony mógł być proces podejmowania decyzji w rzekomo jednorodnym i surowym ustroju politycznym, przynajmniej dopóki nikt nie kwestionował kluczowego znaczenia wydobycia miejscowego węgla brunatnego, co do którego panowała powszechna zgoda. Sami zainteresowani początkowo nie zdawali sobie

⁶⁵ BAB, DY 30/39787, Pismo/petycja lobby na rzecz kolei wąskotorowej (Wilke i dwa nieczytelne nazwiska) do przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gerharda Schürera, 10 marca 1989.

⁶⁶ SLUB, Spuścizna Forbergera, list Konrada Springera do żony Forbergera, 7 maja 1989.

⁶⁷ SLUB, Spuścizna Forbergera, pismo lobby na rzecz kolei wąskotorowej (sześć podpisów) do rady okręgu drezdeńskiego, cyt. za kopią do Rudolfa Forbergera z 21 sierpnia 1989.

⁶⁸ BAB, DY/27/4302, Pismo lobby na rzecz kolei wąskotorowej do Schwerga z Biura Inżynierii Ruchu w Dreźnie, 4 marca 1988.

sprawy z przestrzeni swobody, którymi dysponowali. Wchodzili w interakcje z różnymi partnerami, zmieniali sojuszników, mogli też liczyć na sympatyków w instytucjach, które w gruncie rzeczy miały zupełnie inne cele. Wynikało to m.in. z faktu, że dostępne informacje podstawowe niejednokrotnie zawierały niewiele treści, co z kolei było typowe dla państwa takiego jak NRD.

Tymczasowe, wzajemne powiązania miłośników kolei, które — jak dowodzą petycje w sprawie kolei wąskotorowej z innych zakątków wschodnich Niemiec — wykraczały poza granice regionu, pozwoliły ostatecznie na osiągnięcie zamierzonego celu, gdyż w latach osiemdziesiątych sytuacja społeczna w NRD nie przypominała już tej sprzed dekady. System wszędzie chwiał się w posadach, do czego w istotny sposób przyczyniły się narodziny ruchu ekologicznego. Spór o komunikację zastępczą we wschodniej Saksonii był jednak nieporównywalny pod względem politycznym i emocjonalnym ze skutkami, jakie pociągnęło za sobą niszczenie zwłaszcza dolnołużycyckich wsi. Mieszkańcy (nieliczni), którzy próbowali mu przeciwdziałać, zupełnie niespodziewanie musieli sobie odpowiedzieć na pytanie o przyszłość systemu i własnej egzystencji, a także narażeni byli na jawną przemoc i inwigilację ze strony państwa. Na Łużycach Górnych ucierpieli zwłaszcza mieszkańcy wsi Deutsch-Ossig koło Zgorzelca, co jest znakomicie udokumentowane dzięki niestrudzonym wysiłkom ówczesnego pastora Dietera Liebiga⁶⁹.

Uproszczeniem byłoby doszukiwanie się w dyskusji na temat kolei wąskotorowej typowej formy zażegnania konfliktów w ramach dyktatury SED. W aparacie władzy i poza nim można jednak dostrzec pewne mechanizmy będące wymowną ilustracją przebiegu procesów politycznych, których uczestnicy testowali dostępne przestrzenie swobody. Przestrzenie te podlegały nieustannym negocjacjom i musiały sprawdzić się w praktyce. Nie były one przy tym oczywiście pozbawione władzy, gdyż nigdy nie udało się rzeczywiście podważyć zasady odgórnego podejmowania decyzji.

Thumaczenie: Patrycja Pieńkowska-Wiederkehr

WYKAZ CYTOWANYCH ŹRÓDEŁ I LITERATURY PRZEDMIOTU

ŹRÓDŁA RĘKOPIŚMIENNE I MATERIAŁY NIEPUBLIKOWANE

BAB [= Bundesarchiv Berlin], DC/20-I/3/1284a; DO/3/1645; DY/30/J IV 2/2/1684; DY/27/4302; DY/27/4319; DY/30/39787; DM/1/13121

KLGG [= Kreisarchiv des Landkreises Görlitz, Standort Zittau], 1432, 1434, 1435, Rada powiatu żytawskiego, wydział ochrony środowiska, gospodarki wodnej i rekreacji: zbiór petycji 1–3; 3913, Rada powiatu żytawskiego, wydział kultury; 4349, Rada powiatu żytawskiego, powiatowa komisja planowania

SLUB [= Sächsische Landes- und Hochschulbibliothek Dresden], App. Forberger: spuścizna Rudolfa Forbergera

⁶⁹ LIEBIG 1993; LIEBIG 2015.

ŹRÓDŁA DRUKOWANE I LITERATURA PRZEDMIOTU

- BAUER 1990 = Herbert Bauer, *Reverenz für eine kleine Bahn. Der Bau und Betrieb der Schmalspurbahn von Zittau nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf*. Zittau: Kulturbund der DDR, Kreisleitung Zittau 1990
- BAYERL 2009 = *Braunkohleveredlung im Niederlausitzer Revier. 50 Jahre Schwarze Pumpe*, Hg. Günther Bayerl, Münster 2009
- BEHRENS 1993 = Hermann Behrens (u.a.), *Wurzeln der Umweltbewegung. Die „Gesellschaft für Natur und Umwelt“ (GNU) im Kulturbund der DDR*, Marburg 1993
- BÖSCH 2012 = Frank Bösch, *Umbrüche in die Gegenwart. Globale Ereignisse und Krisenreaktionen um 1979*, „Zeithistorische Forschungen“, IX, 2012, 1, s. 8–32, www.zeithistorische-forschungen.de/1-2012/id=4421
- FÖRSTER 2014 = Frank Förster, *Verschwundene Dörfer. Die Ortsabbrüche des Lausitzer Braunkohlereviere bis 1993*, Bautzen 2014
- Fragen 1982 = *Fragen der weiteren Stärkung der materiell-technischen Basis zur Sicherung eines hohen volkswirtschaftlichen Leistungsanstiegs auf der Grundlage der Wirtschaftsstrategie der 80er Jahre*, Berlin 1982
- HASCHEK 1987 = Michael Haschek, *Abschied im Erzgebirge. Preßnitztalbahn vor der Einstellung*, „Lok-Magazin“. 1987, 143, s. 117–120
- HOFF 2015 = Tobias Hoff, *Natur und Industrie im Sozialismus*, Göttingen 2015
- JAROSZ 2017 = Dariusz Jarosz, *Modernisation through Contamination. Degradation of the Natural Environment in Poland (1945–70) as perceived by the Authorities and the Society*, „Acta Poloniae Historica“, 2017, 115, s. 5–35
- KITTA, KULESSA MNNIG 1999 = Dietmar Kitta, Monika Kulessa, Klaus Männig, *Der Tagebau Olbersdorf und das Gelände der Landesgartenschau*, „Zittauer Geschichtsblätter“, VI, 1999, 1, s. 3–11
- KNOTH 1993 = Nikola Knoth, „*Ich war Bergmann, was wird nun?*“ *Die Niederlausitzer Braunkohlenregion aus umwelthistorischer Sicht*, „WerkstattGeschichte“, 1993, 3, s. 27–32
- KOBLANK 2012 = Peter Koblanck, *Das Neuererwesen der DDR*, „EUREKA-Impulse“, XI, 2012, http://www.koblanck.de/ideethek/d_neuerer.pdf (dostęp: 16 VIII 2018)
- LIEBIG 1993 = Dieter Liebig, *Terra infirma = unsichere Erde. Deutsch-Ossig-Report 1*, Görlitz 1993
- LIEBIG 2015 = Dieter Liebig, *Faustisch. Ein Deutsch-Ossig-Roman*, Görlitz 2015
- LUDWIG 2012 = Kurt Ludwig, *Zwischen Anspruch und Anpassung. Der Kulturbund im kulturellen Alltag der DDR*, w: *Die DDR zwischen Mauerbau und Mauerfall*, Hg. Heiner Timmermann, Münster 2012², s. 121–131
- MACHEL 2018 = Wolf-Dietger Machel, *Die Entwicklung der Schmalspurbahnen in Deutschland*, <http://bahn-extra.de/leseprobe/die-entwicklung-der-schmalspurbahnen-deutschland> (dostęp: 27 VI 2018)
- MARXEN, WERLE 2000 = *Strafjustiz und DDR-Unrecht. Dokumentation*, Bd. I: *Wahlfälschung*, Hg. Klaus Marxen, Gerhard Werle, Berlin–New York 2000
- MÜHLBERG 1999 = Felix Mühlberg, *Informelle Konfliktbewältigung. Zur Geschichte der Eingabe in der DDR*, Chemnitz (Diss. phil.) 1999
- MÜLLER = Wolfgang D. Müller, *Geschichte der Kernenergie in der DDR. Kernforschung und Kerntechnik im Schatten des Sozialismus*, Stuttgart 2001

STELKENS 1997 = Walter Stelkens, *Machtwechsel in Ost-Berlin*, „Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte“, XLV, 1997, 4, s. 503–533

WALTER 2001 = Andreas Walter, *Die Geschichte des Zugbetriebs und der Transport von Braunkohle im Tagebau Olbersdorf 1910–1995*, Oybin 2001

ZIEGLER 1996 = Dieter Ziegler, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung*, Stuttgart 1996

www.zittauer-schmalspurbahn.de

Attempts to save the narrow-gauge railway in Upper Lusatia in the 1980s

Lignite mining significantly changed the landscape of Upper Lusatia in the 1970s and 1980s, although by no means all plans were realized. In order to implement its economic policy, the GDR leadership was dependent on this only domestic energy source to supply the power stations and the population with heating capacity. The protests against the destructions were limited, also because state institutions offered material advantages to the resettled. However, the planned closure of the narrow-gauge railway, which runs from Zittau to the mountain resorts of Oybin and Jonsdorf, triggered various activities of a rather small circle of nature conservationists, lovers of regional traditions and railway enthusiasts. Through a complex network of personal contacts, petitions and suggestions for improvements, they tried to influence the decision-making process and plumbed the depths of their rooms to maneuver. The “Kulturbund” as a socialist mass organization played an essential role in this. The decisive factor was the willingness of the protesters to act within the system and to make constructive proposals. Even if it was in the end rather the fall of the GDR that ensured the rescue of the railway, it had already become clear before that the state and party leadership were not prepared to abandon the shutdown plans completely out of fear of increasing social protests, but willing to create environmentally friendly alternative solutions.