

S T U D I A

Grzegorz Miernik

<https://orcid.org/0000-0003-0924-7408>

Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach

Polska w okowach lodu zimą 1946/1947 roku. Gospodarcze i społeczne konsekwencje kłopotów w funkcjonowaniu transportu i komunikacji

Zarys treści: Artykuł zawiera wyniki badań dotyczących funkcjonowania transportu i komunikacji w warunkach surowej i długiej zimy 1946/1947 r. W pierwszej części starano się przedstawić dynamiczną zmienność warunków pogodowych. Zasadnicza część zawiera ustalenia dotyczące transportu drogowego, kolejowego i wodnego w pierwszych trzech miesiącach 1947 r. Przedstawiono także działania służące utrzymaniu przejezdności lądowych szlaków komunikacyjnych i dostępu do portów morskich. Pozwoliło to zaprezentować na wybranych przykładach wpływ ciężkiej zimy na funkcjonowanie państwa i życie codzienne.

Abstract: The paper contains research results into the functioning of transportation and communication in the conditions of the severe and long winter of 1946–1947. The first part of the text presents the dynamic weather changes. The central paragraphs of the paper demonstrate findings concerning road, railway, and waterways transportation during the first three months of 1947, including the activities to maintain the land routes' traffic flow and the access to the seaports. The chosen examples made it possible to present the severe winter's impact on the state's functioning and everyday life.

Słowa kluczowe: zima 1946/1947, gospodarka, transport i komunikacja, życie codzienne

Keywords: winter of 1946–1947, economy, transportation and communication, everyday life

Wprowadzenie

Kilkanaście miesięcy po zakończeniu wojennej pożogi mieszkańcy Europy musieli przeciwdziałać skutkom kolejnego niszczycielskiego żywiołu. Zima 1946/1947 r. była w Europie jedną z najsurowszych w XX w., a Polska krajem, w którym problemy wynikające z katastrofy wojennej zostały spotęgowane ekstremalnie trudnymi warunkami atmosferycznymi. Najważniejsze ustalenia

dotyczące gospodarczych i społecznych konsekwencji pierwszej powojennej „zimy stulecia” znalazły już swego dziejopisa¹. Wiemy też sporo o dwóch kolejnych zimach (1962/1963 oraz 1978/1979), które mocno odcisnęły się na gospodarce i życiu mieszkańców PRL². Warto jednak prowadzić dalsze analizy. Kierując się tą konstatacją, w niniejszym studium przedstawione zostaną niektóre gospodarcze następstwa zimowej kłęski przełomu lat 1946 i 1947. Celem podjętych badań jest znalezienie odpowiedzi na kilka zasadniczych pytań. Po pierwsze, czy zima 1946/1947 była szczególnie surowa? Jaki był czas jej trwania? Jakie tereny zostały dotknięte żywiołem w sposób wyjątkowo dotkliwy? Jaki był wpływ zimowej aury na funkcjonowanie gospodarki w Polsce, a zwłaszcza transportu: drogowego, kolejowego i wodnego? Istotne będzie także ukazanie konkretnych działań podejmowanych w zmaganiach z zimą. Podane też zostaną wybrane przykłady skutków zimy 1946/1947 i ich wpływ na codzienne funkcjonowanie państwa oraz życie mieszkańców. Podjęcie tych badań wpisuje się w nurt gospodarczej i społecznej historii klimatu, obecnej we współczesnej historiografii.

Zima 1946/1947

Zima jest szczególnie uciążliwą porą roku. Oczywiście, bywają zimy łagodne, ale zdarzają się też wyjątkowo ostre. Szczegółowe dociekania dowiodą, czy zimą 1946/1947 należy uznać za ekstremalną. Odpowiedzi na to pytanie należy szukać w różnych źródłach historycznych oraz sięgnąć do dostępnych wyników badań klimatologów. Z tych naukowych opracowań wynika, iż po II wojnie światowej zdarzały się w Polsce surowe zimy. Mroźna była zima 1955/1956 r., a wyjątkowo niskie temperatury rejestrowano w lutym. To właśnie 10 lutego 1956 r. w Jeleniej Górze odnotowano najniższe po wojnie minimum dobowe temperatury powietrza, które osiągnęło aż $-36,9^{\circ}\text{C}$. W Warszawie średnia temperatura w tym miesiącu wyniosła $-12,4^{\circ}\text{C}$. Jednak najsurowszą zimą w drugiej połowie XX w. w Polsce, charakteryzującą się niskimi temperaturami, dokuczliwymi opadami śniegu i długotrwałością, była zima 1962/1963 r. Przykładowo w Warszawie średnia miesięczna temperatura stycznia wynosiła -13°C . W sezonie 1986/1987 r. bardzo

¹ D. Jarosz, *Pierwsza powojenna „zima stulecia” w Polsce. Wybrane konteksty*, w: *Od powietrza, głodu, ognia i wojny... Kłęski elementarne na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, E. Kościak, Wrocław 2013, s. 215–226.

² H. Wilk, *Zima stulecia – zmagania z żywiołem 1962/1963*, w: *Od powietrza, głodu...*, s. 309–317; R. Skobelski, „Na pierwszej linii drogowcy, kolejarze, energetycy i wojsko”. *Tak zwana zima stulecia 1979 roku na przykładzie Ziemi Lubuskiej*, „Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały” 19, 2021, s. 189–214; B. Grudnik, *Zimy stulecia w PRL*, „Mówią Wieki” 2003, nr 2, s. 34–37; G. Sieczkowski, *Zima stulecia. Portret pamięciowy kataklizmu*, Warszawa 2017.

mroźna była pierwsza połowa stycznia. Potwierdza to średnia miesięczna temperatura w Warszawie wynosząca również -13°C ³.

Kwerendy archiwalne i biblioteczne poświadczają, że zimą 1946/1947 zaliczyć należy do niezwykle surowych po II wojnie światowej. Dokuczliwa fala mrozów ogarnęła znaczne połacie kontynentu już w pierwszej połowie listopada. W następnych miesiącach, aż do końca kalendarzowej zimy, okresy lepszej pogody, z wyższymi temperaturami, ale rzadko dodatnimi, były krótkotrwałe. Siarczystem mrozom towarzyszyły obfite opady śniegu i silne wiatry. Krótkotrwałe odwilże z opadami deszczu, po których nadchodziły kolejne śnieżycy i fale mrozów, tylko potęgowały problemy. Sroga i bardzo długa zima spowodowała dezorganizację życia w wielu państwach na północnej części globu. Doszło do znaczących perturbacji gospodarczych wywołanych przerwaniem dostaw.

Było wspomiane, że pierwszy atak zimy nastąpił w listopadzie. Długotrwałe mrozy już w grudniu 1946 r. doprowadziły do zamrażnięcia nie tylko północnych, ale także południowych akwenów Morza Bałtyckiego⁴. Jednak w Polsce najgorsze były pierwsze trzy miesiące 1947 r. Na początku stycznia niemal w całym kraju wystąpiły obfite opady śniegu, jedynie na Pomorzu Szczecińskim zima nadal była bezśnieżna. Jeszcze w pierwszej dekadzie miesiąca nadeszła druga fala srogich mrozów. W poniedziałek, 6 stycznia, w Warszawie temperatura spadła do 22°C poniżej zera. W Polsce szybko zamrzała Wisła i pozostałe rzeki⁵. Z wielu europejskich stolic napływały wiadomości o utrudnieniach w komunikacji kolejowej. W północnej i środkowej Europie zamrzały kanały i rzeki, a transport śródlądowy ustał. W Pradze 6 stycznia temperatura spadła do -27°C ⁶. Nawet w Szczecinie, gdzie zimy bywają łagodne, 7 stycznia przy pogodnym niebie i wschodnim wietrze odnotowano 21°C mrozu. Lokalna prasa informowała, iż tak ostrej zimy nie pamiętali „najstarsi autochtoni szczecińscy”⁷. W pierwszej dekadzie stycznia zamrzała Zatoka Pucka, a grubość lodu wynosiła ponad 20 cm⁸. Silne mrozy dokuczały mieszkańcom Niemiec. Chłód dotarł też na południe kontynentu – do Bukaresztu i Belgradu⁹. W połowie stycznia śnieg spadł na Pomorzu Zachodnim¹⁰.

³ A. Woś, *Klimat Polski*, Warszawa 1999, s. 83; idem, *Klimat Polski w drugiej połowie XX wieku*, Poznań 2010, s. 112–115; J. Boryczka [et al.], *Mroźne zimy i upalne lata w Polsce*, Warszawa 2003, s. 30; M. Falarz, *Wieloletnia zmienność pokrywy śnieżnej w Krakowie na tle zmian w obszarach podmiejskich*, w: *Klimat i bioklimat miast*, red. K. Kłysik, Łódź 1999, s. 475.

⁴ [b.a.], *Bałtyk w okowach lodu. Utrudniona żegluga – Porty zamierają*, „Kurier Szczeciński” 20 II 1947, nr 47.

⁵ [b.a.], *Lód 15 cm pokrył ujście Wisły*, „Dziennik Powszechny” 7 I 1947, nr 7.

⁶ [b.a.], *Fala mrozów w Europie*, „Głos Wielkopolski” 9 I 1947, nr 8.

⁷ [b.a.], *21 stopni mrozu. Brak śniegu grozi poważnymi zniszczeniami ozimin*, „Kurier Szczeciński” 8 I 1947, nr 5.

⁸ [b.a.], *Zatoka Pucka zamrzała*, „Gazeta Ludowa” 10 I 1947, nr 9.

⁹ [b.a.], *Dokuczliwe mrozy w Niemczech*, „Dziennik Powszechny” 14 I 1947, nr 14.

¹⁰ [b.a.], *Nareszcie śnieg na Pomorzu Zachodnim*, „Rzeczpospolita” 17 I 1947, nr 15.

Nagłe ocieplenie okazało się chwilowe¹¹. Trwające bez przerwy przez dwa miesiące mrozy nawet w Polsce były rzadkością.

W ostatnich dniach stycznia nad całą Europę nadciągnęła kolejna, trzecia tej zimy fala dużych mrozów¹². W Anglii zamarzło wiele rzek, a zasy na drogach miały nawet 3 m. W Holandii i północnej Francji na skutych lodem kanałach utknęły barki z węglem. Lód pokrył Ren na całej długości. Pogorszyło się zaopatrzenie Paryża, a wiele tamtejszych szkół zamknięto¹³. Placówki oświatowe zamknięto też w Hadze. Silne zawieruchy miały miejsce na południu Ukrainy¹⁴. W Szwecji temperatura spadła do -50°C . Bałtyk szybko pokrywał się lodem, a żegluga niemal całkowicie ustała¹⁵. Dokuczliwe wiatry wiejące z północy i północnego-wschodu spychały krę na południe Morza Bałtyckiego, tworząc wzdłuż wybrzeża lodowe bariery, zwłaszcza w Zatoce Gdańskiej. Zamarzył też Kanał Kiloński i jedyną drogą dla statków kierujących się na Bałtyk pozostały cieśniny duńskie. Tam, mimo trudnych warunków, tylko dzięki wytężonej pracy lodołamaczy udawało się jeszcze utrzymać żeglugę. Jednak w połowie lutego obawiano się, że cieśniny w końcu zamrzną, zamykając jedyną drogę na Morze Bałtyckie¹⁶. Ocieplenie w połowie lutego okazało się krótkotrwałe i po kilku dniach zima powróciła. Europa po raz kolejny została zasypana śniegiem i skuta lodem¹⁷. W Anglii panowało dokuczliwe zimno. W Czechosłowacji było podobnie, a Bratysława została „odcięta od świata”. W zachodniej części Węgier śnieżycy doprowadziły do przerwania transportu kolejowego. Prasa informowała także o zamknięciu wszystkich szkół w Oslo, co spowodowane było brakiem opału¹⁸. W Rumunii zamierzano użyć bombowców do kruszenia lodu na Dunaju. W Jugosławii wiatry wiejące z szybkością 100 km/h tworzyły zasy, które zupełnie zatrzymały pociągi

¹¹ [b.a.], *Przygotowania przeciwpowodziowe na terenach nadwiślańskich*, „Rzeczpospolita” 21 I 1947, nr 20.

¹² [b.a.], *Nowa fala mrozów*, „Kurier Szczeciński” 30 I 1947, nr 27; [b.a.], *Śnieżycy w Francji*, „Kurier Szczeciński” 30 I 1947, nr 27; [b.a.], *Fala mrozów w Europie*, „Dziennik Powszechny” 30 I 1947, nr 30.

¹³ [b.a.], *Mrozy w Europie Zachodniej*, „Rzeczpospolita” 31 I 1947, nr 30; [b.a.], *Europa w okowach mrozu. Ren zamarzył na całej długości*, „Gazeta Ludowa” 31 I 1947, nr 30; [b.a.], *Śnieg i mróz w Europie. W Anglii stoją koleje, w Paryżu nieopalone mieszkania*, „Kurier Szczeciński” 1 II 1947, nr 29.

¹⁴ [b.a.], *Mrozy w Europie dezorganizują komunikację*, „Dziennik Powszechny” 3 II 1947, nr 34.

¹⁵ [b.a.], *Bałtyk zamarza*, „Głos Wielkopolski” 12 II 1947, nr 42.

¹⁶ B.W. Święcicki, *List z Wybrzeża. Gdy lód pokrywa morze...*, „Rzeczpospolita” 18 II 1947, nr 48; [b.a.], *Bałtyk w okowach lodu. Utrudniona żegluga – Porty zamierają*, „Kurier Szczeciński” 20 II 1947, nr 47.

¹⁷ [b.a.], *Mrozy się skończyły. Ciepłe powietrze napływa z Bałkanów*, „Rzeczpospolita” 15 II 1947, nr 45; [b.a.], *Europa w zaspach śniegu i okowach mrozu*, „Rzeczpospolita” 21 II 1947, nr 51; *Walka ze śniegiem na dwóch półkulach*, „Rzeczpospolita” 23 II 1947, nr 52.

¹⁸ [b.a.], *Wszędzie mroźno*, „Głos Wielkopolski” 19 II 1947, nr 50.

do Belgradu¹⁹. W Berlinie z powodu mrozów i braku węgla wstrzymano produkcję w 1820 zakładach przemysłowych zatrudniających ponad 40 tys. pracowników²⁰. Na kanale La Manche i Morzu Północnym pojawiły się góry lodowe. Chcąc wykryć to zagrożenie, prowadzono zwiad lotniczy. Z powodu silnych i długotrwałych mrozów zamarzał Bałtyk²¹. Utrzymujące się długo ujemne temperatury doprowadziły do jego zlodzenia na obszarze niemal maksymalnym. W pierwszych miesiącach 1947 r. powierzchnia lodu na Bałtyku przekroczyła 400 tys. km². Odwołując się do ustaleń klimatologów, warto przypomnieć, że podobnie było w 1940 i 1942 r. Ekstremalnie surowe były także pierwsze miesiące 1956 i 1987 r.²²

W trzeciej dekadzie lutego pogoda zmieniała się dynamicznie. Silne mrozy ustąpiły. Niewielkie ocieplenie nastąpiło w Moskwie. W Austrii nagły wzrost temperatury spowodował gwałtowne topnienie śniegów, a ulicami miast spływała woda²³. Zima jednak nie zamierzała odpuścić. W centralnej Polsce miały miejsce obfite opady śniegu. Najwięcej spadło w nocy z 25 na 26 lutego w województwach warszawskim, lubelskim i łódzkim²⁴. Ostatnie dni lutego przyniosły w Europie długo oczekiwane ocieplenie. W Niemczech odnotowano nawet 17°C²⁵. W całej Polsce temperatura wzrosła²⁶. Jednak na skutek długotrwałych niskich temperatur wzdłuż polskiego wybrzeża Bałtyku utrzymywał się lód mający nawet 6 km szerokości²⁷. Niebawem okazało się, że nie był to jeszcze koniec zimy. Ostatni jej atak w Europie nastąpił pod koniec pierwszej dekady marca. W Anglii doszło do paraliżu komunikacyjnego. W Londynie 8 marca temperatura spadła do -16°C²⁸. W Polsce w niektórych regionach szalały niespotykane o tej porze zamiecie śnieżne. Opady były tak intensywne, że wiele dróg ponownie stało się nieprzejezdnych²⁹. Najgorzej było w okolicach Słupska. Nocna zamieć zasypała

¹⁹ [b.a.], *Europa w zaspach śniegu i okowach mrozu*, „Rzeczpospolita” 21 II 1947, nr 51.

²⁰ [b.a.], *Unieruchomienie 1820 zakładów przemysłowych Berlina*, „Echo Krakowa” 22 II 1947, nr 52.

²¹ [b.a.], *Góry lodowe na morzu Północnym. Nie widziano ich tam odkąd sięga pamięć ludzka*, „Dziennik Bałtycki” 21 II 1947, nr 51; [b.a.], *Bałtyk w okowach lodu. Utrudniona żegluga – Porty zamierają*, „Kurier Szczeciński” 20 II 1947, nr 47; [b.a.], *Europa w zaspach śniegu i okowach mrozu*, „Rzeczpospolita” 21 II 1947, nr 51; [b.a.], *Zagadnienie dnia. Mrozy, śniegi i wody*, „Rzeczpospolita” 28 II 1947, nr 58.

²² A. Styszyńska, *Zlodzenie Bałtyku a temperatura powietrza w Polsce*, w: *Klimat Polski na tle klimatu Europy. Warunki termiczne i opadowe*, red. E. Bednorz, Poznań 2010, s. 98–99.

²³ [b.a.], *Mrozy i śnieżycy na całym świecie, a w Austrii odwilż*, „Dziennik Bałtycki” 25 II 1947, nr 55.

²⁴ [b.a.], *W walce ze śnieżycą. W obawie przed powodzią*, „Rzeczpospolita” 27 II 1947, nr 57; [b.a.], *Dalsze opady śnieżne*, „Echo Krakowa” 2 III 1947, nr 61.

²⁵ [b.a.], *Odwilż w Niemczech*, „Głos Wielkopolski” 27 II 1947, nr 57.

²⁶ [b.a.], *Kra na Odrze. Rezerwy w pogotowiu, 2 lodolamacze, 24 tony dynamitu*, „Kurier Szczeciński” 28 II 1947, nr 55.

²⁷ [b.a.], *W najbliższych dniach ruszą lody*, „Rzeczpospolita” 8 III 1947, nr 65.

²⁸ [b.a.], *Mrozy i opady śnieżne w Rosji i Anglii*, „Głos Wielkopolski” 11 III 1947, nr 69.

²⁹ [b.a.], *Trwa walka z mrozem, lodem i śniegiem*, „Głos Wielkopolski” 6 III 1947, nr 64.

miasto, uszkodziła dachy, zerwała linie telefoniczne. Katastrofalne skutki zimowej nawałnicy widoczne były w całym powiecie³⁰.

W połowie marca na Bałtyku nadal panowały trudne warunki, a 90% obszaru morza pokrywała kora³¹. Cieśniny duńskie wciąż były zamrożone, a statki nie mogły wpływać z Morza Północnego. Pas lodu wzdłuż polskiego wybrzeża miał jeszcze szerokość około 3 km. Był na tyle gruby i mocny, że stanowił przeszkodę dla żeglugi. Postępujący wzrost temperatury i zachodnie wiatry sprzyjały topnieniu lodów i odpychały krę na pełne morze³². Po długiej, surowej zimie nastąpiła gwałtowna odwilż³³. Szybko topniejące śnieg i lód doprowadziły do kolejnego nieszczęścia – niszczycielskiej powodzi³⁴.

Transport i komunikacja

Z powodu działań wojennych ucierpiały drogi i szlaki kolejowe. Podobnie rzecz się miała z pojazdami. Samochodów w stosunku do potrzeb było za mało. Brakowało parowozów i wagonów kolejowych. Poważnym problemem negatywnie odbijającym się na transporcie lądowym były zniszczone mosty³⁵. Największe porty morskie były zrujnowane, a transport wodny, także śródlądowy, utrudniały zniszczone nabrzeża, magazyny, zatopione konstrukcje, wraki i miny. Jednostek pływających morskich i śródlądowych było niewiele. Wymienione czynniki utrudniały odbudowę kraju, aprowizację i migracje osób. Nadejście zimny 1946/1947 r. spotęgowało trudności. Pierwsze poważne kłopoty w komunikacji i transporcie wystąpiły na początku stycznia 1947 r. W kolejnych zimowych tygodniach było tylko gorzej. Warto przedstawić problemy spowodowane srogą zimą, odwołując się do konkretnych sytuacji i wybranych przykładów z terenu całego kraju.

³⁰ [b.a.], *Zamieć śnieżna w powiecie słupskim. Milicja, wojsko i ludność oczyszczają drogi*, „Kurier Szczeciński” 11 III 1947, nr 66; J. Horyńgrodzki, *Galopujący Hitler na Wybrzeżu*, „Rzeczpospolita i Dziennik Gospodarczy” 16 III 1947, nr 73.

³¹ [b.a.], *Środkowy Bałtyk pokrywa gęsta kora. Na Górnej Odrze i dopływach zatory lodowe*, „Kurier Szczeciński” 13 III 1947, nr 68.

³² [b.a.], *Sytuacja nawigacyjna na Bałtyku. Kiedy ożywią się porty polskie?*, „Dziennik Bałtycki” 19 III 1947, nr 77.

³³ [b.a.], *Woda płynie po lodzie*, „Kurier Szczeciński” 16 III 1947, nr 71.

³⁴ [b.a.], *Stan alarmu powodziowego na Odrze*, „Głos Wielkopolski” 16 III 1947, nr 74; [b.a.], *Sytuacja powodziowa poważna*, „Głos Wielkopolski” 21 III 1947, nr 79; [b.a.], *Kłęska powodzi w Polsce*, „Głos Wielkopolski” 23 III 1947, nr 81; [b.a.], *Ciężka sytuacja powodziowa*, „Głos Wielkopolski” 24 III 1947, nr 82; D. Jarosz, G. Miernik, *Powódź roku 1947. Z badań nad kontekstami kłęsk elementarnych w Polsce po II wojnie światowej*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 73, 2013, s. 201–220.

³⁵ Przykładowo, w północno-zachodniej Polsce zniszczone były mosty przez Wartę w Gorzowie i Świerkocinie, przez Notec w Santoku, w Kostrzynie przez Odrę, APZG, Urząd Wojewódzki Poznański, Ekspozytura w Gorzowie Wielkopolskim, 34, „Starosta Powiatowy Gorzowski, Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc grudzień 1946”, k. 9.

Sytuacja na drogach

Kwestia zapewnienia przejezdności dróg od wieków uznawana była za ważną dla funkcjonowania państw³⁶. W związku z tym zostały wypracowane procedury określające warunki utrzymania dróg. Rozwój transportu w epoce przemysłowej skutkowało wydaniem przepisów dotyczących zapewnienia utrzymania właściwego stanu dróg. Zadaniem tym miały się zajmować w pierwszej kolejności profesjonalne służby, ale też w razie potrzeby ludność obszarów dotkniętych wypadkami nadzwyczajnymi. W Polsce świadczenia drogowe w naturze określone zostały w *Ustawie z 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej*³⁷. Po wojnie miały też zastosowanie przepisy zawarte w *Ustawie z dnia 26 marca 1935 r. o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne* z późniejszymi zmianami³⁸. W okresie powojennym stosowano sprawdzone sposoby mające zabezpieczyć przejezdność dróg. Najprostszym było stawianie wzdłuż dróg i linii kolejowych płotków przeciwnieźnych. Tych prostych konstrukcji jednak brakowało, bo większość „bezpośrednio po wojnie” została zniszczona i rozkradziona³⁹.

Obowiązujące przepisy umożliwiały mobilizowanie niezbędnych sił i środków na wypadek wystąpienia zimowych trudności komunikacyjnych. Jeszcze przed nadejściem zimy 1946/1947 r. władze wojewódzkie w Krakowie przypomniały, że artykuł 28 przywołanej już ustawy z 10 grudnia 1920 r. umożliwiał przymusowe dostarczanie robocizny i środków transportowych w sytuacji pojawienia się zasp śnieżnych na drogach⁴⁰. Odwołując się do tych przepisów, wojewoda krakowski w piśmie do starostów przypominał o możliwym stosowaniu przymusowego angażowania ludzi i środków przewozowych, gdyby występowało zagrożenie komunikacji spowodowane śnieżycami⁴¹. Takie rutynowe działania dobrze świadczą o zapobiegliwości urzędników władz terenowych. W powiatach rejonowe zarządy dróg powinny były otrzymać wsparcie od wójtów i burmistrzów. Władze lokalne miały bowiem zapewnić odpowiednią liczbę osób i furmanek do utrzymania dróg i ochrony mostów na wypadek kataklizmów. Obowiązujące przepisy stanowiły, że w takich przypadkach robociznę pieszą i konną opłacały zarządy drogowe

³⁶ B. Wyrozumska, *Drogi w ziemi krakowskiej do końca XVI wieku*, Wrocław 1977, s. 36–43.

³⁷ Dz.U. 1921, nr 6, poz. 32, art. 28–33.

³⁸ Dz.U. 1935, nr 27, poz. 204. Należy wspomnieć o zmianach wprowadzonych dekretem z 4 listopada 1936 r., zob.: Dz. U. 1936, nr 85, poz. 593.

³⁹ ANK, Urząd Wojewódzki Krakowski 1945–1950 (UWK II), 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 91.

⁴⁰ ANK, UWK II, 3411, „Urząd Wojewódzki Krakowski, Wydział Administracyjny, Wydziałowi Komunikacyjnemu w miejscu”, [Kraków, 18 XI 1946], k. 19–20.

⁴¹ ANK, UWK II, 3411, Wojewoda krakowski, „Do starostw powiatowych (wszystkich)”, [Kraków, 25 XI 1946], k. 25.

według stawek urzędowych⁴². Nie można też pominąć kolejnej ważnej kwestii. Oto władze powiatowe, działając zgodnie z postanowieniem ustawy z 10 grudnia 1920 r., wydawały zarządzenia dla urzędów gmin o dostarczaniu siły roboczej i środków transportowych do prowadzenia odśnieżania dróg, jednak samo doprowadzenie ludzi do miejsca pracy pozostawiały pracownikom administracji drogowej. Ta jednak nie posiadała żadnych możliwości egzekucji w stosunku do opornych. Dlatego też władze centralne apelowały, aby wojewodowie wydali stosowne zarządzenia, dające możliwość „przymusowego dostarczania ludzi” do odśnieżania⁴³. Pozytywnie należy ocenić wydanie polecenia przez władze wojewódzkie w Krakowie, nakazującego nadsyłanie meldunków o stanie przejezdności dróg w powiatach. Dzięki temu władze miały rozeznanie, jak wyglądała sytuacja w terenie⁴⁴. W praktyce wyglądało to tak, że po porannym obchodzie dróżnicy raportowali do powiatowych zarządów drogowych. Zbiorczy meldunek z powiatu wysyłano do Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego. Następnie zbiorczy raport z województwa telegraficznie przekazywano do Ministerstwa Komunikacji⁴⁵.

Trudności w zapewnieniu utrzymania przejezdności dróg w pierwszych tygodniach nowego roku wynikały także z braku pieniędzy. Linie kredytowe wygasły 31 grudnia i z tego powodu wydziałom komunikacji urzędów wojewódzkich brakowało gotówki na opłacenie koniecznych prac. Pieniądze były dostępne dopiero po uzyskaniu nowych kredytów, co nastąpiło w drugiej połowie stycznia 1947 r.⁴⁶

Częste i obfite opady śniegu oraz kolejna fala siarczystych mrozów zimą 1946/1947 r. sprawiły, że w wielu regionach kraju utrzymanie dróg było coraz trudniejsze, a mnóstwo z powodu ogromnych zasp stało się nieprzejezdne. Na początku lutego m.in. na Lubelszczyźnie skutkiem intensywnych opadów śniegu na wielu drogach powstały dwumetrowe zasy⁴⁷. Podobnie było w innych regionach kraju. Komunikacja samochodowa została sparaliżowana. Z całego kraju napływały meldunki o trudnościach w utrzymaniu przejezdności dróg. Problemy te wynikały nie tylko z ekstremalnie trudnych warunków atmosferycznych, ale z niedostatku specjalistycznego sprzętu do odśnieżania, zwłaszcza ciężkich pługów wirnikowych. Jeśli już wydziały komunikacji urzędów wojewódzkich dysponowały

⁴² APZG, Zarząd Miejski w Nowym Miasteczku, 18, „Starostwo Powiatowe, Rejonowy Zarząd Dróg w Koźuchowie, Do Ob. Burmistrza m. Nowe Miasteczko”, [Koźuchów, 28 XII 1946], k. 1.

⁴³ ANK, UWK II, 3411, „Ministerstwo Ziem Odzyskanych, Departament Administracji Publicznej, Pismo okólne”, [Warszawa, 23 XII 1946], k. 39.

⁴⁴ ANK, UWK II, 3411, „Urząd Wojewódzki Krakowski, Wydział Komunikacji, Do Starostwa Powiatowego (Powiatowego Zarządu Drogowego; wszystkich)”, [Kraków, 10 I 1947], k. 43.

⁴⁵ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 93.

⁴⁶ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 94–95.

⁴⁷ [b.a.], *Zasy śnieżne i kra paraliżują życie*, „Gazeta Ludowa” 5 II 1947, nr 33.

mocnymi, stalowymi pługami, to nie było możliwości ich montowania, bo posiadane samochody były za lekkie. Dla powiatowych zarządów drogowych priorytetowe było odśnieżanie najważniejszych arterii i na tym koncentrowano wysiłki. Z tego powodu nieprzejezdne, nawet przez wiele dni, były drogi lokalne. Wspomniana ustawa drogowa przewidywała wprowadzie przymusu pracy w czasie akcji odśnieżania, jednak tylko w formie odpłatnej. W realiach długiej i ciężkiej zimy fundusze przewidziane na zimowe utrzymanie dróg okazały się niewystarczające. Informacje o niedostatku pieniędzy na odśnieżanie napływały z całego kraju⁴⁸.

Mimo wielu problemów, lokalne władze starały się organizować odśnieżanie dróg i linii kolejowych, korzystając z przedwojennych rozwiązań ustawowych. Przykładowo, starosta międzyrzecki wzywał burmistrzów i wójtów do organizowania „szarwarkowych drużyn [...] w sile 15–25 ludzi” do odśnieżania. Polecał też: „w razie oporu ze strony ludzi należy użyć przymusu milicyjnego”, a wobec uchylających się od udziału w akcji przewidywano zastosowanie sankcji karno-administracyjnych⁴⁹. Takie możliwości dawał artykuł 47 *Ustawy z dnia 13 marca 1934 r. o ochronie przed pożarami i innemi klęskami*⁵⁰. W przebadanych archiwaliach odnaleziono informacje o stosowaniu tych przepisów w praktyce. W województwie krakowskim każdego dróżnika zobowiązano do przygotowania wykazu osób, które miały być w razie potrzeby powoływane do odśnieżania. Gdyby ludzi było za mało, sołtysi i milicja otrzymywali „zapotrzebowanie robocizny pieszej i ciąglej”. Problem tkwił w tym, że – jak już było wspomniane – służba drogowa nie miała żadnych możliwości egzekucji w stosunku do osób wytypowanych, które nie stawiały się do pracy⁵¹. Mimo trudności, starano się organizować ekipy do odśnieżania dróg. Świadczy o tym zachowana dokumentacja. Przykładowo w aktach Nowego Miasteczka zachowały się listy osób wyznaczonych do akcji odśnieżania dróg w ostatniej dekadzie lutego i na początku marca⁵². W źródłach archiwalnych odnaleźć można informacje o niezgłaszaniu się wskazanych do pracy. Zdarzały się także przypadki ucieczek ludzi skierowanych do tych robót.

⁴⁸ AAN, MAP, 135 (mkf. B–826), „Wojewoda Śląsko-Dąbrowski, Sprawozdanie z działalności za I kwartał 1947 r.”, k. 24; *ibidem*, 107, „Wojewoda Pomorski, Sprawozdanie kwartalne za I kw. 1947”, k. 62; *ibidem*, 48 (mkf. B–739), „Sprawozdanie kwartalne woj. białostockiego za I kwartał 1947”, k. 34; *ibidem*, 62 (mkf. B–753), „Sprawozdanie z działalności Urzędu Wojewódzkiego Krakowskiego za czas od 1 I 1947 do 31 III 1947”, k. 22–23; *ibidem*, Ministerstwo Ziemi Odzyskanych, 193 (mkf. B 5297), „Sprawozdanie sytuacyjne wojewody poznańskiego za miesiąc luty 1947”, k. 131; ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 91–92.

⁴⁹ APZG, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Zbąszynku, 40, „Starosta Powiatowy Międzyrzecki, Do Wszystkich Ob. Ob. Burmistrzów i Wójtów”, [Międzyrzec, 13 II 1947], k. 4.

⁵⁰ Dz. U. 1934, nr 41, poz. 365.

⁵¹ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 92–93.

⁵² APZG, Zarząd Miejski w Nowym Miasteczku, 18, k. 8–10, 13, 25, 27.

Stosowanie przymusu po kilkuletniej okupacji pewnie było źle przyjmowane. Administracja lokalna generalnie niechętnie uciekała się do takich praktyk⁵³.

Kolejny atak zimy w drugiej połowie lutego doprowadził do ponownego zasypania wielu dróg. Międzymiastowa komunikacja autobusowa została zupełnie zdezorganizowana. Z powodu śnieżnych zasp zmieniano trasy przejazdów i odwoływano kolejne kursy⁵⁴. Na krótkich liniach nie było lepiej. Między Gdańskiem a Gdynią jeździło tylko kilkanaście autobusów, choć według rozkładu miało kursować około 50. Pojazdy eksploatowane w tak ciężkich warunkach psuły się, co potęgowało trudności⁵⁵. W tym okresie nawet główne drogi krajowe na długich odcinkach były czasowo całkowicie zasypane i nieprzejezdne. Do takich sytuacji dochodziło między Katowicami a Krakowem. Choć brakowało pługów motorowych i koszty odśnieżania były znaczne, starano się utrzymywać przejezdność tej ważnej drogi. Jednak 20 lutego komunikacja na kilkanaście godzin została przerwana. Na wielu odcinkach starano się przekopywać zasy, aby zapewnić przejazd choćby po jednym pasie jezdni bez możliwości mijania pojazdów. Następnie, jeśli pogoda pozwalała, robiono zatoki mijankowe, a później poszerzano drogę⁵⁶. Wydział Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie uznawał za priorytet utrzymanie przejezdności drogi Katowice–Kraków i dróg dojazdowych do kopalń węgla. Dzięki tym wysiłkom zaopatrywano Kraków i inne miasta, w tym „zimowe kurorty”⁵⁷. W związku z „katastrofą śniegową na drogach” starano się skierować do odśnieżania jak najwięcej sprzętu. Wiadomo, że Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych na wniosek ministra komunikacji zadysponowało do odśnieżania dróg traktory ze stacji traktorowych. Za te prace wydziały komunikacji urzędów wojewódzkich miały płacić ustaloną kwotę 935 zł za godzinę pracy⁵⁸.

Utrzymanie przejezdności dróg – jak już wspomniano – pochłaniało znacznie koszty. Aby potwierdzić wydane pieniądze i ogrom pracy włożony w odśnieżanie dróg, polecono sporządzanie szczegółowych rozliczeń, a nawet dokumentacji fotograficznej. Dlatego Wydział Komunikacji krakowskiego Urzędu Wojewódzkiego określił, co mają przedstawiać fotografie i jak powinny zostać opisane. Dzięki temu wiemy, że zdjęcia miały obrazować „punkty charakterystyczne, gdzie rozmiar kłęski zaśnieżenia wystąpił istotnie w sposób katastrofalny”. Polecano, aby na

⁵³ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 94–95.

⁵⁴ *O gorączce, zaspach i motoryzacji*, „Echo Krakowa” 11 II 1947, nr 41.

⁵⁵ B.W. Świącicki, *List z Wybrzeża. Gdy lód pokrywa morze...*, „Rzeczpospolita” 18 II 1947, nr 48.

⁵⁶ ANK, UWK II, 3411, „Do Wydziału Społeczno-Politycznego Urzędu Wojewódzkiego”, [Kraków, 4 III 1947], k. 65.

⁵⁷ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 94.

⁵⁸ ANK, UWK II, 3411, Rzeczpospolita Polska, Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych, Telegram b[ardzo] pilne, Do Ob. Dyrektora Sztegera Państwowe Przedsiębiorstwo Traktorów i Maszyn Rolniczych, [Warszawa, 21 II 1947], k. 61.

fotografiach utrwać „na bieżąco” ekstremalne zasy na drogach i ich odśnieżanie. Fotografie miały stanowić załącznik do sprawozdań z akcji odśnieżania prowadzonych przez powiatowe zarządy drogowo, które wysyłano do krakowskiego Urzędu Wojewódzkiego⁵⁹. Warto wspomnieć, że zachowało się kilkadziesiąt takich zdjęć, dobrze obrazujących sytuację na drogach w województwie krakowskim. Widać na nich zasy, które nierzadko były wyższe od ludzi najczęściej ręcznie usuwających śnieg⁶⁰.

Intensywne opady śniegu w trzeciej dekadzie lutego ponownie zasypały szosy i linie kolejowe. Komunikacja drogowa i kolejowa została znów ograniczona, a na wielu szlakach przerwana na kilka dni. Wiadomo, że Łódź została niemal odcięta od reszty kraju. Tam władze skierowały do oczyszczania dróg i torów kolejowych liczne brygady robotnicze. W pracach uczestniczyli także żołnierze. Do odśnieżania głównych dróg używano ciężkiego sprzętu: pługów ciągnionych przez traktory i ciągniki artyleryjskie. U uruchomiono też „specjalny pług amerykański dostarczony swego czasu przez UNRRA”. Efektem tych prac było przywrócenie przejezdności drogi z Łodzi do Pabianic i częściowo trasy Łódź–Stryków. Na wznowienie połączenia z Warszawą potrzebowano kilku dni⁶¹. Zimą szczególnie zagrożone były drogi na obszarach podgórskich i tam, mając tego świadomość, zwykle skwapliwie przygotowywano się przed nadejściem tej pory roku. W bazach w Zakopanem, Myślenicach i Krakowie stały ciężkie pługi mechaniczne. Pługi konne rozstawiono w najbardziej zagrożonych i najważniejszych miejscach. Gdy otrzymano buldożery, przekazano je do dyspozycji powiatowych zarządów drogowych w Nowym Targu i Miechowie⁶². W ten sposób ciężki sprzęt mógł odśnieżać drogę z Zakopanego przez Karków i dalej w kierunku Warszawy. W Wielkopolsce obfite opady śniegu i dokuczliwe wiatry, mające nieraz siłę huraganu, pod koniec lutego tworzyły zasy śnieżne, miejscami wysokie na 1,5 m. Także tam walkę ze śniegiem zasypującym drogi utrudniał niedostatek maszyn do usuwania dużych zasp i brak płotów chroniących przed nawiewaniem śniegu na drogi. Wiadomo, że lokalne władze wielokrotnie mobilizowały społeczeństwo do odśnieżania dróg⁶³. Należy podkreślić, że na brak specjalistycznego sprzętu, a nawet płotów przeciwsnieżnych, narzekano w całym kraju⁶⁴.

⁵⁹ ANK, UWK II, 3411, „Urząd Wojewódzki Krakowski, Wydział Komunikacji, Do Starostwa Powiatowego (Powiatowego Zarządu Drogowego)”, [Kraków, 24 II 1947], k. 63.

⁶⁰ ANK, UWK II, 3411, fotografie, k. 104, 121, 123, 125, 127, 156, 195, 202, 203.

⁶¹ [b.a.], *W walce ze śnieżycą. W obawie przed powodzią*, „Rzeczpospolita” 27 II 1947, nr 5; [b.a.], *Zagadnienie dnia. Mrozy, śniegi i wody*, „Rzeczpospolita” 28 II 1947, nr 58.

⁶² ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 92.

⁶³ AAN, MZO, 193 (mkf. B 5297), „Sprawozdanie sytuacyjne wojewody poznańskiego za miesiąc luty 1947”, k. 131.

⁶⁴ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 91.

Prasa informowała, że gdy wiele dróg było nieprzejezdnych, to: „Szoferzy, nie mogąc wprost, doprowadzali pojazdy do miejsca przeznaczenia okrężnymi drogami”⁶⁵. Śnieżyce, zasy, gołoledź bardzo utrudniały transport w całym kraju. Tak też było na Ziemi Lubuskiej. Tam z powodu fatalnej pogody, braku części zamiennych i warsztatów naprawczych w niektórych przedsiębiorstwach aż 80% samochodów nie jeździło. Komunikacja autobusowa między Zieloną Górą a Gorzowem, przez Świebodzin, Międzyrzecz i Skwierzynę w lutym prawie nie funkcjonowała. Mimo apeli PKS nie uruchomiła drugiej linii Zielona Góra–Gorzów przez Krośno nad Odrą i Sulęcín⁶⁶. W marcu sytuacja niewiele się poprawiła. Notowano trudności w połączeniach między miastami powiatowymi. Szwankująca komunikacja wynikała nie tylko z warunków atmosferycznych, ale ze wspomnianego już fatalnego stanu pojazdów, braku opon, dętek i innych części zapasowych⁶⁷. Podobnie było w pozostałych częściach kraju. W województwie białostockim z trudem utrzymywano połączenia komunikacyjne Białegostoku z Warszawą, Łomżą, Sokółką i transgraniczne z Wołkowyskiem na Białorusi (ZSRR). Na dłużej została przerwana komunikacja z Bielskiem Podlaskim, Wysokiem Mazowieckiem i Grajewem. Unieruchomienie trasy Białystok–Grajewo spowodowało odcięcie północnych powiatów województwa⁶⁸. W województwie krakowskim w czasie odśnieżania wszystkich kategorii dróg używano pługów mechanicznych, konnych, ale ogrom prac wykonywano ręcznie. Łączna długość odśnieżanych dróg wyniosła 2800 km, z których usunięto ponad 2 mln m³ śniegu. W sprawozdaniu krakowskiego Urzędu Wojewódzkiego podawano, że choć wielokrotnie już oczyszczone drogi były zasypywane i ponownie musiały być oczyszczane, to „sytuacja była opanowana i żadne przerwy w komunikacji, mogące powodować większe komplikacje w normalnym toku życia gospodarczego nie miały miejsca”⁶⁹. Analiza bogatej dokumentacji wytworzonej przez ośrodki władzy lokalnej w Krakowskim ujawnia jednak liczne przypadki, gdy – z powodu wielkich zasp – drogi były nieprzejezdne.

Nadzieją na poprawę funkcjonowania transportu i komunikacji była zmiana pogody, choć jednocześnie obawiano się skutków ocieplenia. Wzrost temperatury po długiej, mroźnej i śnieżnej zimie groził gwałtownymi roztopami i powodzią. W całym kraju zagrożone były mosty. W województwie gdańskim do ochrony wałów i mostów na Wiśle w Tczewie i Kńybowie zamierzano skierować

⁶⁵ [b.a.], *Zagadnienie dnia. Mrozy, śniegi i wody*, „Rzeczpospolita” 28 II 1947, nr 58.

⁶⁶ AAN, MZO, 196 (mkf. B-5300), „Urząd Wojewódzki Poznański, Ekspozytura w Gorzowie, Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc luty 1947”, k. 86–87.

⁶⁷ AAN, MZO, „Urząd Wojewódzki Poznański, Ekspozytura w Gorzowie Wlkp., Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc marzec [19]47”, k. 140–141.

⁶⁸ AAN, MAP, 48 (mkf. B-739), „Sprawozdanie kwartalne woj. białostockiego I kwartał 1947”, k. 34.

⁶⁹ AAN, MAP, 62 (mkf. B-753), „Sprawozdanie z działalności Urzędu Wojewódzkiego Krakowskiego za czas od 1 I 1947 do 31 III 1947”, k. 22.

saperów⁷⁰. Podobne działania podjęto w Toruniu i Chełmnie. W czasie akcji przeciwpowodziowej most w Chełmnie został uszkodzony, ale przeprawa przetrwała⁷¹. W województwie białostockim saperzy starali się ocalić mosty w Łomży, Osowcu, Wasilkowie, Tykocinie i Fastach⁷². W krakowskim z powodu lodów i powodzi zniszczonych lub uszkodzonych zostało kilkadziesiąt przepraw. Były to m.in. mosty drogowe w Proszówkach na Rabie, w Zatorze na Skawie, w Biskupicach na Dunajcu i most Dębnicki w Krakowie na Wiśle⁷³.

Kolejny atak zimy pod koniec lutego i w pierwszych dniach marca przyniósł kilkudniowe obfite opady śniegu, a te w niektórych rejonach kraju ponownie sparaliżowały komunikację. W powiecie częstochowskim śnieg zasypał wszystkie drogi. Wysokość zasp w niektórych miejscach dochodziła do 4 m. Na drogach zalegały one na wielu kilometrach. Najważniejsze było przywrócenie przejezdności drogi do Katowic. Odśnieżanie prowadzono systemem szarwarkowym. Wysiłek ten niweczony był jednak przez silny wiatr, nanoszący sypanki śniegu z pól, zasypujący dopiero co oczyszczone odcinki dróg. Często już po kilku godzinach nie było śladu po odśnieżaniu, a droga znów nie była przejezdna⁷⁴. Po tych śnieżycach w Kieleckiem nieprzejezdne były drogi z Kielc do Buska, Włoszczowy, Pińczowa i Łodzi. Kolejny raz przystąpiono do odśnieżania dróg. Mozolnie starano się zapewnić przejezdność z Kielc przez Ostrowiec do Sandomierza. Używając ciężkiego sprzętu, stale odśnieżano najważniejszą drogę Warszawa–Kraków na odcinku od Radomia przez Kielce do Jędrzejowa⁷⁵. Na Lubelszczyźnie pługi mechaniczne pracowały w powiatach radzyńskim i łukowskim. Udało się odśnieżyć drogi do Zamościa i starano się oczyścić trasę do Puław. Ogromne opady śniegu zasypały szlaki na Dolnym Śląsku. Całkowicie nieprzejezdne były m.in. drogi Kłodzko–Wałbrzych, Kłodzko–Nysa, Lignica (Legnica)–Ząbkowice. Na wielu drogach powstały zasypy mające ponad 2 m wysokości. W odśnieżaniu brały udział brygady robotnicze i pługi ciągnięte przez traktory. Zakładano, że akcja oczyszczania zajmie kilka dni⁷⁶.

Długotrwała zima 1946/1947 r. znacznie ograniczała przewozy pasażerskie. Autobusy oraz doraźnie przystosowane do przewozu osób ciężarówki z trudem radziły sobie na zaśnieżonych i oblodzonych drogach. Najważniejszy przewoźnik – Państwowa Komunikacja Samochodowa – w styczniu wykonał 31,8 tys. kursów,

⁷⁰ APG, UWG, 64, „Sprawozdanie sytuacyjne Wojewody Gdańskiego za miesiąc luty 1947”, k. 159.

⁷¹ AAN, MAP, 107, „Wojewoda Pomorski, Sprawozdanie kwartalne za I kw. 1947”, k. 62.

⁷² AAN, MAP, 48 (mkf. B–739), „Sprawozdanie kwartalne woj. białostockiego I kwartał 1947”, k. 34.

⁷³ AAN, MAP 62 (mkf. B–753), „Sprawozdanie z działalności Urzędu Wojewódzkiego Krakowskiego za czas od 1 I 1947 do 31 III 1947”, k. 23.

⁷⁴ [b.a.], *Lody kruszeją... Ludność powiatu częstochowskiego przygotowuje się do akcji przeciwpowodziowej*, „Głos Narodu” 28 II 1947, nr 50.

⁷⁵ [b.a.], *Całkowite uruchomienie komunikacji nakazem chwili*, „Głos Narodu” 4 III 1947, nr 53.

⁷⁶ [b.a.], *Trwa walka z mrozem, lodem i śniegiem*, „Głos Wielkopolski” 6 III 1947, nr 64.

przewożąc 842 tys. pasażerów. Jednak dla autobusowej komunikacji pasażerskiej najgorszym okresem był luty. W tym miesiącu udało się zrealizować 26 tys. kursów i przewieźć 654 tys. pasażerów⁷⁷. W sprawozdaniu o sytuacji gospodarczej w Polsce w lutym 1947 r. podano: „Państwowa Komunikacja Samochodowa była w okresie sprawozdawczym niemal nieczynna”⁷⁸.

Groźnym zjawiskiem występującym zimą na drogach była gołoledź. Zimą 1946/1947 r. stosowano wypróbowane sposoby radzenia sobie z oblodzeniem. Niebezpieczne fragmenty dróg: podjazdy, spadki i łuki starano się posypywać piachem i popiołem⁷⁹. W marcu, z powodu ciągłych zmian temperatury, lodu na drogach przybywało, gdyż topniejący w dzień śnieg nocami zamieniał się w lód. W czasie odwilży powstawały też koleiny, często uniemożliwiając przejazd małym pojazdom. Wysokie garby lodowe ograniczały szerokość jezdni i utrudniały mijanie się pojazdów. O takich kłopotach donoszono z wielu regionów kraju. Powiatowy Zarząd Drogowy w Miechowie informował, że chcąc poszerzyć drogi, należało usunąć lód, który niekiedy miał grubość kilkudziesięciu centymetrów. Wymagało to zaangażowania wielu robotników i ogromnych wydatków, znacznie przekraczających możliwości finansowe miejscowych władz⁸⁰. Z powodu takich uwarunkowań z niecierpliwością wypatrywano nadejścia wiosny.

Ostatni atak zimy nastąpił na przełomie pierwszej i drugiej dekady marca. Było już wspomniane, że szczególnie dotknięty został powiat słupski. Tam na drogach powstały zaspasy „nie do przebycia”. Wiele samochodów ugrzęzło w zaspach. Walkę z żywiołem prowadzili mieszkańcy, wojsko, słuchacze szkoły milicyjnej. Mając nadzieję na poprawę pogody, przewidywano, że ruch na drogach powiatu słupskiego będzie szybko przywrócony⁸¹.

Po tym ostatnim ataku zimy nastąpiła raptowna odwilż. Wzdłuż dróg, a często i na jezdniach gromadziła się woda. W miastach zwały śniegu szybko topniały, a woda zalewała drogi i chodniki, utrudniając komunikację. Tak było w Szczecinie, gdzie z powodu zalania torów 15 marca wstrzymano ruch tramwajowy na wszystkich liniach⁸². W innych miastach było podobnie.

⁷⁷ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce styczeń 1947”, k. 29; *ibidem*, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce luty 1947”, k. 54.

⁷⁸ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce luty 1947”, k. 43.

⁷⁹ AAN, MZO, 185 (mkf. B-5289), „Wojewoda Olsztyński. Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc luty rb.”, [Olsztyn, 17 III 1947], k. 15.

⁸⁰ ANK, UWK II, 3411, „Powiatowy Zarząd Drogowy w Miechowie, Do Urzędu Wojewódzkiego Wydział Komunikacyjny w Krakowie”, [Miechów, 11 III 1947], k. 69; *ibidem*, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 91.

⁸¹ [b.a.], *Zamieć śnieżna w powiecie słupskim. Milicja, wojsko i ludność oczyszczają drogi*, „Kurier Szczeciński” 11 III 1947, nr 66; [b.a.], *W marcu jak w garncu*, „Kurier Szczeciński” 13 III 1947, nr 68; J. Horyńgrodzki, *Galopujący Hitler na Wybrzeżu*, „Rzeczpospolita i Dziennik Gospodarczy” 16 III 1947, nr 73.

⁸² [b.a.], *Odwilż unieruchomiła tramwaje*, „Kurier Szczeciński” 16 III 1947, nr 71.

Po ustąpieniu zimy rozkradano i niszczone montowane w jej trakcie płyty przeciwśnieżne, stojące wzdłuż dróg. Chcąc ukrócić ten proceder, władze polecały ich szybki demontaż, bezpieczne zmagazynowanie oraz informowanie MO o przypadkach kradzieży i dewastacji⁸³.

Koleje

Zima niosła też zagrożenia dla funkcjonowania kolei. Polskie Koleje Państwowe na skutek wojny poniosły duże straty, które w przypadku wystąpienia ekstremalnie trudnych warunków pogodowych potęgowały trudności. Wspomniana już kilkakrotnie ustawa z 10 grudnia 1920 r. dawała możliwości mobilizowania ludzi do odśnieżania linii kolejowych. W piśmie Ministerstwa Komunikacji do wojewodów z 10 grudnia 1945 r. zalecano administracji lokalnej „dostarczanie” na żądanie władz kolejowych „drużyn roboczych do usuwania zasp śnieżnych na liniach PKP”⁸⁴. Prowadzono i inne działania prewencyjne. Przykładowo, w połowie stycznia 1947 r., obawiając się dużych opadów śniegu, które mogłyby sparaliżować ruch kolejowy w północno-zachodniej Polsce, Ministerstwo Ziem Odzyskanych wydało zalecenia wojewodom, aby na terenach przez nich administrowanych podjąć dodatkowe kroki. Wiadomo o przygotowaniu pługów do oczyszczania torów na obszarze szczecińskiej Dyrekcji PKP. Choć w tej części kraju zimy zwykle bywały łagodne, to w styczniu 1947 r. wzdłuż zagrożonych zawiewaniem linii kolejowych ustawiono drewniane płyty przeciwśnieżne⁸⁵.

Wielkie mrozy z początków roku potęgowały trudności na kolei. Mnożyły się awarie parowozów i wagonów. Wielokrotnie pękały szyny kolejowe, a zaspły śnieżne uniemożliwiały przejazdy pociągów. Utrzymanie normalnej komunikacji na wielu trasach nie było możliwe. Notowano wielogodzinne opóźnienia pasażerskich pociągów dalekobieżnych. Pociągi z Warszawy i Krakowa przybyły do Szczecina z sześciogodzinnym opóźnieniem. Jednym z powodów opóźnień były trudności z ogrzewaniem wagonów już na stacjach początkowych. Nierzadko parowóz nie był w stanie ogrzać całego prowadzonego składu i tylko w pierwszych wagonach temperatura była dostateczna⁸⁶. Z powodu fatalnej pogody, niedostatku taboru kolejowego, zwłaszcza parowozów, trudności z wykonywaniem

⁸³ ANK, UWK II, 3411, „Urząd Wojewódzki Krakowski Wydział Komunikacji, Do Starostwa Powiatowego (Powiatowy Zarząd Drogowy) wszystkie”, [Kraków, 27 III 1947], k. 85.

⁸⁴ ANK, UWK II, 3411, „Ministerstwo Ziem Odzyskanych, Departament Administracji Publicznej, Pismo okólne”, [Warszawa, 23 XII 1946], k. 39.

⁸⁵ [b.a.], *Zabezpieczymy transport kolejowy na wypadek zasp śnieżnych*, „Rzeczpospolita” 17 I 1947, nr 15.

⁸⁶ [b.a.], *21 stopni mrozu. Brak śniegu grozi poważnymi zniszczeniami ozimin*, „Kurier Szczeciński” 8 I 1947, nr 5.

bieżących napraw Ministerstwo Komunikacji zarządziło „czasowe ograniczenie ruchu pasażerskiego”. Zawieszono kursowanie wielu pociągów, przede wszystkim dalekobieżnych. Dotyczyło to m.in. pociągów pospiesznych jeżdżących na trasach: Warszawa–Zakopane, Warszawa–Gdynia, Warszawa–Kudowa. Zmieniono też trasy przejazdów kilku innych. Pociąg kursujący dotychczas na trasie Warszawa–Gdynia–Białogard kończył bieg w Gdyni. Pociąg z Warszawy do Jeleniej Góry trzy razy w tygodniu, a mianowicie w poniedziałki, środy i soboty, kursować miał do Kudowy, a w pozostałe dni do Jeleniej Góry i Karpacza. Ponadto usunięto z rozkładów pociągi Radom–Wrocław, Chabówka–Nowy Sącz. Zmniejszono częstotliwość połączeń na liniach Częstochowa–Katowice oraz Poznań–Szczecin⁸⁷.

W konsekwencji wprowadzonych ograniczeń wiele osób musiało zrezygnować z podróży. Trzeba podkreślić, że w tym czasie w Polsce najczęściej ludzi podróżowało właśnie pociągami, a w ruchu dalekobieżnym alternatywnych połączeń autobusowych było niewiele. Osoby, które musiały odbyć podróż, doświadczały licznych problemów z powodu konieczności przesiadek, długiego oczekiwania na przyjazd pociągu, przebywania w zimnych wagonach. Na łamach prasy próbowano wyjaśnić przyczyny trudności na kolei. Przypominano, że po wojnie, mimo ogromu zniszczeń, kolejarze zdołali przywrócić sprawne i punktualne przejazdy pociągów. Jednak surowa zima unieruchomiła część zdewastowanego i doraźnie remontowanego taboru. Większość parowozów była w złym stanie, a niskie temperatury wielokrotnie nie pozwalały na naprawę. Brakowało części zamiennych, choć już w styczniu podjęto działania mające umożliwić ich produkcję⁸⁸. W kotłach trudno było utrzymać wymagane ciśnienie pary, zamarzały instalacje wodne, przewody hamulcowe, a w wagonach przewody centralnego ogrzewania. Na stacjach kolejowych zamarzały krany, uniemożliwiając zasilanie parowozów w wodę. Mróz i śnieg utrudniały oczyszczanie zwrotnic. Często nie działały sygnalizatory przy kolejowych szlakach. Ekipy pracujące na torach nie miały odpowiednich narzędzi, brakowało filcowych butów, ciepłych ubrań, a szczególnie kożuchów. Niezadowolonych pasażerów najpewniej nie pocieszały prasowe informacje: „w krajach wiele mniej zniszczonych, jak Francja, Anglia i częściowo Włochy dezorganizacja spowodowana w kolejnictwie falą mrozów, przeciągającą nad Europą, jest większa niż w Polsce”⁸⁹.

Kolejne mocne spadki temperatury i śnieżyce potęgowały zakłócenia w ruchu kolejowym w całym kraju. Przykładowo, 9 lutego z Warszawy nie wyjechało 20

⁸⁷ [b.a.], *Czasowe ograniczenia pociągów w ruchu pasażerskim*, „Rzeczpospolita” 10 I 1947, nr 9; [b.a.], *Czasowe ograniczenia w ruchu pasażerskim*, „Głos Wielkopolski” 13 I 1947, nr 12.

⁸⁸ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce styczeń 1947”, k. 16.

⁸⁹ [b.a.], *Dlaczego pociągi się spóźniają?*, „Dziennik Powszechny” 13 I 1947, nr 13; [b.a.], *Dlaczego kolej źle funkcjonuje?*, „Głos Wielkopolski” 17 I 1947, nr 16.

pociągów dalekobieżnych m.in. do Krakowa, Wrocławia, Zakopanego, Jeleniej Góry, Katowic i Pragi⁹⁰. Zimowa aura utrudniała także funkcjonowanie lokalnych połączeń. Wiadomo, że 6 lutego z powodu silnego mrozu pękły przewody trakcyjne w warszawskiej EKD (Elektryczne Koleje Dojazdowe) i przez dwie godziny nie jeździły pociągi do stacji Warszawa Włochy i Warszawa Szczęśliwice⁹¹.

Z powodu utrzymującej się surowej zimy, miesiąc po pierwszych ograniczeniach w kolejowym ruchu pasażerskim Ministerstwo Komunikacji zdecydowało „zredukować aż do odwołania pewną ilość” pociągów. Ponadto zarządzono ograniczenie sprzedaży biletów dla podróżnych i określono kolejność ich zakupu:

- 1) wojskowi, urzędnicy państwowi i samorządowi z rozkazami wyjazdów;
- 2) delegacje zrzeszeń, związków, organizacji i spółdzielni, z zaświadczeniem o konieczności wyjazdu;
- 3) podróżujący w sprawach gospodarczych na podstawie odpowiednich zaświadczeń;
- 4) podróżni prywatni⁹².

Chcąc zapewnić ruch kolejowy, do odśnieżania torów kierowano doraźnie organizowane brygady robotników. Podobnie jak na drogach, także na torach większość prac wykonywano ręcznie. W dyrekcjach PKP warszawskiej i poznańskiej przy oczyszczaniu torów pomagało wojsko. Warunki pogodowe były bardzo trudne i w zaspach utknęły nie tylko pociągi, ale też pługi odśnieżające tory⁹³. Zdarzało się i tak, że parowóz, który „powinien po dojściu do celu prowadzić już inny pociąg”, nadal stał „w polu z powodu zasp śnieżnych czy też wyczerpania się zapasu węgla”, oczekując na „pług śnieżny lub drugą lokomotywę”. Decyzja dyrekcji PKP o wprowadzeniu kolejnych ograniczeń w ruchu pasażerskim podyktowana była koniecznością utrzymania transportów towarowych. Co prawda w połowie lutego prasa informowała, że pociągi towarowe jeżdżą „sprawnie”, zapewniając pracę kopalń i fabryk⁹⁴, ale tak dobrze jednak nie było. W kolejnych dniach liczba przejazdów malała. Drastycznie rosło zużycie węgla przez parowozy. W lutym było dwukrotnie większe niż w miesiącach jesiennych. Za najgorszy dzień na kolei zimą 1946/1947 r. uznano 20 lutego⁹⁵. Władze kolejowe, obawiając się konsekwencji ewentualnego szybkiego wzrostu temperatury, podniesienia rzek

⁹⁰ [b.a.], *Fala mrozów w Europie. 40 stopni poniżej zera zapowiadają uczeni norwescy*, „Dziennik Powszechny” 11 II 1947, nr 43.

⁹¹ [b.a.], *Przerwa w komunikacji E.K.D.*, „Rzeczpospolita” 7 II 1947, nr 37.

⁹² [b.a.], *Ograniczenia w ruchu kolejowym z powodu mrozów*, „Rzeczpospolita” 11 II 1947, nr 40; [b.a.], *Częściowo odwołanie pociągów*, „Gazeta Ludowa” 11 II 1947, nr 41; [b.a.], *Ograniczenia komunikacyjne w Polsce*, „Głos Wielkopolski” 12 II 1947, nr 42.

⁹³ [b.a.], *Zabiegi władz kolejowych w walce z mrozem i zaspami*, „Rzeczpospolita” 13 II 1947, nr 43.

⁹⁴ [b.a.], *Jak kolej walczy z mrozem? Szyny pękają – zamarzają parowozy – 20% pociągów osobowych wycofane, aby umożliwić w pełni transport towarów*, „Głos Narodu” 16–17 II 1947, nr 40.

⁹⁵ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce luty 1947”, k. 43.

i płynącej kry, grożących zniesieniem mostów, w lutym prewencyjnie zarządziły rozebranie prowizorycznego drewnianego mostu przez Wisłę w Opaleniu⁹⁶.

Kolejne fale mrozów, zamiecie i zawieje śnieżne paraliżowały kolej, utrudniając ruch pasażerski, transport towarów i pracę fabryk. Priorytetem stały się przewozy węgla i żywności. Wiele stacji w centralnej części kraju zostało sparaliżowanych. Potrzebowano sprzętu i wielu osób do oczyszczania torów i rozjazdów. Chcąc przywrócić pracę węzła kolejowego Skarżysko-Kamienna, należało zatrudnić 500 osób przez cztery dni. W celu udroźnienia stacji Sędziszów postulowano zatrudnienie do odśnieżania 100 osób przez trzy dni, a na stacji Kielce Herby 60 robotników. Podobnych nakładów pracy wymagały stacje Kozłów, Karsznice, Wolbrom czy Rabsztyn. Mimo ogromnych wysiłków, trudno było utrzymać przejezdność na kolejowych szlakach. W ostatniej dekadzie lutego prasa informowała o 15 pociągach towarowych, które stanęły w zaspach. Jeszcze gorzej było na liniach wąskotorowych, mających duże znaczenie dla lokalnych społeczności. Przykładowo, linia kolejki wąskotorowej z Jędrzejowa do Pińczowa została całkowicie zasypana. Przewidywano, że komunikacja na tym szlaku będzie mogła być przywrócona własnymi siłami po dwóch tygodniach⁹⁷. Niedostatek osób do odśnieżania torów był powszechny. Zdarzało się, że stosowano nadzwyczajne metody. Kuriozalna sytuacja miała miejsce w Inowrocławiu. Tam do uprzątnięcia zasp śnieżnych na torach kolejowych władze PKP zgłosiły zapotrzebowanie na około 100 osób. Miejskowa komenda MO otrzymała polecenie „zmobilizowania” takich sił. Milicjanci 23 lutego po prostu przeprowadzili „łapankę”, zabierając z ulic i lokali „wszystkich mężczyzn”, wśród których było dużo młodzieży szkolnej. Zgromadzonym na komisariacie wyjaśniono powody zatrzymania, oświadczając, że praca potrwa dwie–trzy godziny. Jednak kierujący akcją kolejarze oznajmili, że zajmie ona całą noc. Przymusowo zebrani dorośli rozbiegli się, a młodzież pracowała do drugiej w nocy. Incydent ten spowodował niezadowolenie mieszkańców miasta, a władze szkolne złożyły protest. Komendant MO zaistniałą sytuację tłumaczył „surowym materiałem funkcjonariuszy MO i niewłaściwą interpretacją otrzymanego polecenia”⁹⁸. W pierwszych dniach marca wskutek opadów śniegu sytuacja na kolei znów się pogorszyła. Na niektórych warszawskich liniach podmiejskich ruch został wstrzymany. Pociągi do Piaseczna kursowały z wielkimi trudnościami, choć ciągnięte były przez dwa parowozy⁹⁹.

⁹⁶ APG, UWG, sygn. 66, „Sprawozdanie sytuacyjne Wojewody Gdańskiego za miesiąc luty 1947”, k. 159. Prace zakończono 15 marca, [b.a.], *Most pod Opaleniem rozebrany*, „Dziennik Bałtycki” 22 II 1947, nr 80.

⁹⁷ [b.a.], *Olbrzymie straty spowodowane przez mróz i śnieg*, „Rzeczpospolita” 23 II 1947, nr 53; [b.a.], *Zagadnienie dnia. Mrozy, śniegi i wody*, „Rzeczpospolita” 28 II 1947, nr 58; [b.a.], *Całkowite uruchomienie komunikacji nakazem chwili*, „Głos Narodu” 4 III 1947, nr 53.

⁹⁸ AAN, MZO, 190 (mkf. B-5294), „Sprawozdanie wojewody pomorskiego za luty 1947”, k. 104.

⁹⁹ [b.a.], *Na kolejkach podmiejskich ruch wstrzymany częściowo*, „Rzeczpospolita” 5 III 1947, nr 62.

Jednym z istotnych czynników zapewniających sprawny transport kolejowy było utrzymanie pod parą jak największej liczby parowozów. Zima utrudniała remonty, co powodowało obniżenie liczby sprawnych lokomotyw w najtrudniejszych miesiącach (tab. 1).

Tabela 1. Stan parowozów w Polsce w okresie styczeń–marzec 1947 r.

Miesiąc	Parowozy sprawne	Parowozy niesprawne
Styczeń	3086	2458
Luty	3002	2589
Marzec	3150	2525

Źródło: AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce styczeń 1947”, k. 28; *ibidem*, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce luty 1947”, k. 54; *ibidem*, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce marzec 1947”, k. 81.

Zimowe miesiące z całą bezwzględnością ujawniły „katastrofalny wprost stan taboru parowozowego”. Potwierdzają to dane liczbowe. Przed nastaniem zimy PKP miały około 4 tys. parowozów. Przy normalnej eksploatacji w bieżących naprawach było 10–15% parowozów. W czasie długotrwałej i surowej zimy awaryjność znacznie wzrosła i zdarzało się, że 40% lokomotyw stało, czekając na remont.

Trudności w funkcjonowaniu transportu kolejowego w pierwszym kwartale 1947 r. potwierdzają miesięczne zestawienia liczby pasażerów i ilości przewiezionych towarów (tab. 2).

Tabela 2. Liczba pasażerów i ilość przewiezionych towarów koleją w styczeń–marzec 1947 r.

Miesiąc	Liczba pasażerów	Przewozy towarów w tonach
Styczeń	20 130 402	6 297 920
Luty	17 115 987	5 142 000
Marzec	19 367 146	5 584 133

Źródło: AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce styczeń 1947”, k. 28; *ibidem*, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce luty 1947”, k. 54; *ibidem*, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce marzec 1947”, k. 81.

Powyższe zestawienia tabelaryczne potwierdzają, że w badanym okresie najcięższy dla transportu kolejowego był luty 1947 r. Wyraźnie spadła liczba pasażerów i ilość przewiezionych towarów. W ostatniej dekadzie lutego prasa informowała o ograniczeniu ruchu dalekobieżnych pociągów pasażerskich o 25%¹⁰⁰.

¹⁰⁰ [b.a.], *Olbrzymie straty spowodowane przez mróz i śnieg*, „Rzeczpospolita” 23 II 1947, nr 53.

Żegluga w okowach mrozu

Żegluga, zwłaszcza morska, miała istotny wpływ na odbudowę kraju po wojnie. Umożliwiła wymianę handlową z zagranicą, odbieranie transportów z pomocą. Doceniając znaczenie transportu morskiego, starano się pilnie odbudować zniszczone porty i prace te dość sprawnie prowadzono. Jednak pod koniec 1946 r. z powodu sztormów, wysokiego poziomu wód oraz mrozów roboty budowlane spowolniły. Opóźnienia dotyczyły szczególnie portu gdyńskiego. W Gdańsku i Szczecinie udało się zakończyć budowy i remonty kilku hal magazynowych¹⁰¹. Wiele wysiłku wkładano również w uruchomienie przewozów śródlądowymi drogami wodnymi. Najważniejszymi były Odra, Wisła, Kanał Gliwicki i Kanał Bydgoski. Mniejsze znaczenie miała warmińska droga wodna i droga Wisła–Niemen. Chcąc w pełni wykorzystać te śródlądowe wodne arterie, odbudowywano nabrzeża i urządzenia przeładunkowe, usuwano wraki i miny, remontowano ocalałe jednostki pływające, barki i holowniki.

Zdając sobie sprawę, że silne mrozy mogłyby sparaliżować pracę portów, jeszcze przed nadejściem zimy władze starały się o zakup lub dzierżawę lodołamaczy, których Polska nie posiadała. Najbardziej obawiano się zamarznięcia szlaku wodnego do portu w Szczecinie. W grudniu 1946 r. Główny Urząd Morski zapowiedział przybycie z Gdańska do Szczecina holowników do pracy w porcie i na Odrze¹⁰². Ostatecznie jednostki nie przyplęły. Wiadomo o wyczarowaniu szwedzkiego holownika ze wzmocnionym przeciwlodowym kadłubem „Port Stanley” oraz negocjacjach w sprawie zakupu w Danii lodołamacza dla portu szczecińskiego¹⁰³. Sprawa była ważna, bo zamarzający Bałtyk ograniczał dostępność polskich portów i dostawy towarów. W porównaniu z poprzednimi miesiącami w grudniu 1946 r. przeładunki w Gdańsku i Gdyni spadły o około 14%¹⁰⁴. Trzeba jednak podkreślić, że obroty w portach malały już jesienią¹⁰⁵.

Zimne masy powietrza, które nadciągnęły nad znaczne obszary Europy w pierwszej dekadzie stycznia spotęgowały utrudnienia w żegludze do polskich portów¹⁰⁶. Zamarzał Kanał Kiloński – wygodna droga dla statków płynących na Bałtyk. Nadzieję na utrzymanie tej drogi wodnej wiązano z pracującymi lodołamaczami¹⁰⁷. Pogarszały się także warunki żeglugowe w wiodących na Bałtyk cieśninach duńskich. Z powodu kry na drodze wodnej do Szczecina wstrzymano

¹⁰¹ AAN, MŻiHZ, 16, „Biuletyn Informacyjny”, Warszawa, 31 I 1947, k. 54.

¹⁰² [b.a.], *Szczecin alarmuje. Grubość lodu na odrze dochodzi do 40 cm*, „Rzeczpospolita” 13 I 1947, nr 11.

¹⁰³ AAN, MŻiHZ, 16, „Biuletyn Informacyjny”, Warszawa, dnia 31 I 1947, k. 60.

¹⁰⁴ *Ibidem*.

¹⁰⁵ E. Kwiatkowski, *Diariusz 1945–1947*, wyd. Z. Machaliński, Gdańsk 1988, s. 250.

¹⁰⁶ [b.a.], *Świat w okowach mrozu*, „Kurier Szczeciński” 9 I 1947, nr 6.

¹⁰⁷ [b.a.], *Kanał Kiloński zamarzł*, „Kurier Szczeciński” 9 I 1947, nr 6.

ruch mniejszych jednostek, choć większe statki nadal pływały. Obawiano się, że trwające mrozy spowodują przerwę w żegludze, a przeładunki w portach staną. Położenie Szczecina sprawiało, że przy silnych mrozach port i tor wodny na Bałtyku zamarzały. Lepiej położone Gdańsk, a zwłaszcza Gdynia nie zamarzały tak szybko. Optymistycznie zakładano utrzymanie pracy Gdyni, gdyż ten port, mający głęboką redę i awanport, uznawano za trudno zamarzający. Potwierdzały to doświadczenia surowej zimy 1928/1929 r., kiedy prawie wszystkie porty na Bałtyku zamarzły, a w Gdyni dokerzy pracowali¹⁰⁸. Warto też wspomnieć, że wody w basenach portowych Gdańska były płytsze, mniej zasolone, co przyczyniało się do szybszego ich zamarzania.

Chcąc utrzymać pracę portów w sytuacji braku lodołamaczy do kruszenia lodów, w basenach portowych doraźnie wykorzystywano holowniki. Jednostki te jednak, ze względu na konstrukcję i moc, można było używać w ograniczonym zakresie. O ile nieźle radziły sobie z cienkim lodem, to zupełnie nie nadawały się do kruszenia rozległych pól lodowych, blokujących dostęp do portów. Szczególnie zagrożony był Szczecin. W pierwszej połowie stycznia grubość lodu na Odrze dochodziła już do 40 cm. W szczecińskim porcie przybywało kry, z którą z trudem radziły sobie większe jednostki. Realne stawało się unieruchomienie ruchu statków¹⁰⁹. W Szczecinie z niecierpliwością czekano na przybycie zapowiedzianego szwedzkiego lodołamacza „Ice Bredaren”. Ten jednak nie przyплыł. W tej sytuacji miano nadzieję, że dotrą podobne jednostki wynajęte w Danii i Holandii¹¹⁰. Tymczasem o świcie 28 stycznia temperatura w Szczecinie spadła do -16°C i po kilkudniowej odwilży lodu zaczęło przybywać. Funkcjonowanie portu było zagrożone, a oczekiwane lodołamacze nie dotarły¹¹¹. W ostatnich dniach stycznia do portu w Szczecinie nie mogły wpływać nawet największe statki. Mniejszych jednostek nie obsługiwano już od Bożego Narodzenia¹¹². Prace w porcie szczecińskim stanęły.

W drugiej połowie miesiąca w Gdyni udało się jeszcze zapewnić dostęp statków do części basenów portowych. Jednak kolejna fala niskich temperatur skuła porty gdański i gdyński¹¹³. W tym drugim w jednym z basenów uwięzionych zostało 40 kutrów. Zamierzano uwolnić je z lodowej matni, ale w obawie przed minami magnetycznymi zrezygnowano z użycia holowników i poproszono saperów

¹⁰⁸ [b.a.], *Z Gdyni do Szczecina po węgiel*, „Kurier Szczeciński” 12–13 I 1947, nr 9.

¹⁰⁹ [b.a.], *Szczecin alarmuje. Grubość lodu na odrze dochodzi do 40 cm*, „Rzeczpospolita” 13 I 1947, nr 11.

¹¹⁰ [b.a.], *Dwa lodołamacze dla Szczecina*, „Kurier Szczeciński” 28 I 1947, nr 25.

¹¹¹ [b.a.], *Nowa fala mrozów*, „Kurier Szczeciński” 30 I 1947, nr 27.

¹¹² B.W. Święcicki, *List z Wybrzeża. Gdy lód pokrywa morze...*, „Rzeczpospolita” 18 II 1947, nr 48; [b.a.], *Bałtyk w okowach lodu. Utrudniona żegluga – Porty zamierają*, „Kurier Szczeciński” 20 II 1947, nr 47.

¹¹³ [b.a.], *Gdynia znów w okowach mrozu*, „Głos Wielkopolski” 2 II 1947, nr 32.

Marynarki Wojennej, aby dynamitem rozsadzili powłokę lodową¹¹⁴. W pierwszych dniach lutego silny północny wiatr wepchnął z zatoki na redę portu gdańskiego ogromne zwały kry. Próby przebicia tej bariery przez holowniki nie powiodły się. Port stał się niedostępny, a statki, które utknęły na redzie, oczekiwały pomocy. Uwięzionym jednostkom na ratunek wysłano ze Szwecji lodołamacz „Atlee”¹¹⁵. Jeszcze przed jego przybyciem, wykorzystując holowniki „Delfin” i „Żbik”, udało się wyprowadzić na otwarte morze 13 statków z Gdańska¹¹⁶.

Surowa zima spowodowała wzrost popytu na węgiel. Surowiec ten był po wojnie podstawowym polskim towarem eksportowym i źródłem dewiz¹¹⁷. Głównymi importerami węgla z Polski w analizowanym okresie były państwa skandynawskie. Szwedzi, chcąc zapewnić sobie dostawy, gotowi byli wysłać lodołamacz, aby umożliwić wypłynięcie masowców z Gdyni i Gdańska¹¹⁸.

Obawiając się uwięzienia w lodach, wiele statków nie wpływało na Bałtyk. Zawijały do portów duńskich i szwedzkich, rezygnując z dotarcia do Polski. Prasa informowała, że tak zrobiły dwa statki wiozące zakupione przez spółdzielnię „Społem” w Wielkiej Brytanii nawozy sztuczne¹¹⁹. Podobnie z Danii nie mógł dopłynąć kolejny transport 200 chevroletów z 600 zakupionych przez Polskę¹²⁰. Z powodu zamarznięcia Kanału Kilońskiego i Sundu frachtowce przewożące towary do Polski były rozładowywane w Antwerpii i Rotterdamie. Tak stało się z transportem oleju jadalnego i bawełny¹²¹.

Z powodu ekstremalnie trudnych i długotrwałych warunków pogodowych prace w polskich portach morskich niemal zupełnie ustały. Szczególnie dotkliwe dla gospodarki było ograniczenie przeładunków w największych portach nad Zatoką Gdańską. Prasa informowała, że z Gdańska ostatni statek wypłynął 6 lutego, z Gdyni 11 lutego¹²². Cztery statki z węglem, które wypłynęły z Gdyni 9 lutego, następnego dnia wróciły, oczekując poprawy warunków żeglugo-
wych¹²³. Jak wynika z zapisów w „Księdze ruchu statków”, do Gdyni, mimo

¹¹⁴ [b.a.], *Saperzy rozsadzają lód w basenie Prezydenta*, „Dziennik Bałtycki” 11 II 1947, nr 10; [b.a.], *Rozsadzanie lodu na morzu przez saperów przy pomocy dynamitu*, „Gazeta Ludowa” 16 I 1947, nr 15.

¹¹⁵ [b.a.], *Statki uwięzione przez krę w porcie gdańskim*, „Rzeczpospolita” 4 II 1947, nr 34; [b.a.], *Port gdański zamknięty zwałami lodu*, „Dziennik Powszechny” 8 II 1947, nr 39.

¹¹⁶ [b.a.], *Odlodzenie portu gdańskiego*, „Gazeta Ludowa” 5 II 1947, nr 33.

¹¹⁷ W 1946 r. eksport węgla i pochodnych tonażowo stanowił prawie 95% wywiezionych z Polski towarów, zob.: E. Kwiatkowski, *op. cit.*, s. 250.

¹¹⁸ [b.a.], *Z morzem nie ma żartów*, „Gazeta Ludowa” 12 II 1947, nr 42.

¹¹⁹ [b.a.], *Okręty uwięzły w lodach*, „Rzeczpospolita” 14 II 1947, nr 44.

¹²⁰ [b.a.], *Transport samochodów dla Polski zamarzył na Bałtyku*, „Dziennik Powszechny” 20 II 1947, nr 51.

¹²¹ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce luty 1947”, k. 43–44.

¹²² B.W. Świącicki, *List z Wybrzeża. Gdy lód pokrywa morze...*, „Rzeczpospolita” 18 II 1947, nr 48.

¹²³ [b.a.], *Żegluga coraz cięższa*, „Dziennik Bałtycki” 12 II 1947, nr 42; [b.a.], *Port gdański otwarty, ale nie ma do niego dostępu*, „Dziennik Bałtycki” 12 II 1947, nr 42.

opisanych trudności, wpływały jednak – i to dość regularnie – szwedzkie promy „Konung Gustav V” i „Starke”¹²⁴. Były to stosunkowo duże jednostki przewożące pasażerów, towary i wagony kolejowe na stałej linii Trelleborg–Gdynia. Jednak lód szybko zajmował coraz większy obszar Bałtyku, cieśniny duńskie zamrzły, a żegluga niemal całkowicie ustała. W Szwecji temperatura spadła do -50°C ¹²⁵. Kilkudniowy sztorm co prawda rozproszył krę blokującą dostęp do portów nad Zatoką Gdańską¹²⁶, ale poprawa była chwilowa. W kolejnych dniach silny wiatr, spychając zwały lodu ku południowym brzegom Bałtyku, spowodował blokadę wejścia do Świnoujścia. Z tych samych powodów zagrożony był dostęp do Gdańska. Nawet w Gdyni sytuacja była bardzo trudna. Pchana przez wiatry z północy kra blokowała redę i wejście do portu. Jeśli wierzyć doniesieniom prasowym, Gdynia była jedynym portem bałtyckim dostępnym dla statków¹²⁷. Dzięki pomocy długo oczekiwanego szwedzkiego lodołamacza „Atlee”, do Gdyni wpłynął amerykański statek „Marine Reven”, którym przybyli repatrianci. Szwedzka jednostka uwolniła też uwięziony w zwałach lodu statek „John S. Whitter”. Z odblokowanego gdyńskiego portu mogły wypłynąć dwa fińskie statki załadowane węglem. Zebrane na redzie jednostki uformowały konwój, prowadzony przez lodołamacz, i wypłynęły na pełne morze poza obręb lodu. W tym czasie port gdański zamrzł zupełnie. Tam załadowane statki zacumowane przy nabrzeżach czekały na cieplejszą aurę i odblokowanie portu¹²⁸. W sprawozdaniu Centralnego Urzędu Planowania podano, że w lutym komunikacja morska, i to w ograniczonym zakresie, utrzymywana była jedynie ze Szwecją¹²⁹. Zamarznięty Bałtyk był groźny nawet dla lodołamaczy. Przedzierający się do Świnoujścia radziecki „Goliat” 4 marca został uwięziony przez potężne zwały lodu, kadłub nie wytrzymał naporu i jednostka zatonięła¹³⁰. Było już wspomniane, że do Gdyni mimo trudności regularnie wpływały szwedzkie promy. Wykorzystywały to inne jednostki. Gdy prom „Starke” opuszczał gdyński port, to za nim ruszyły trzy amerykańskie statki, które dotarły do Karlskrony¹³¹. Od połowy lutego do połowy marca do Gdyni przyplływały i odpływały szwedzkie promy „Konung Gustav V”, „Starke” i pływający pod

¹²⁴ APG, Oddział Gdynia, Gdański Urząd Morski w Gdyni, 536, „Księga ruchu statków, Rok 1947/8”.

¹²⁵ [b.a.], *Bałtyk zamarza*, „Głos Wielkopolski” 12 II 1947, nr 42.

¹²⁶ [b.a.], *Komunikacja z Helem na sankach z żaglem*, „Rzeczpospolita” 18 II 1947, nr 48.

¹²⁷ [b.a.], *Bałtyk w okowach lodu. Utrudniona żegluga – Porty zamierają*, „Kurier Szczeciński” 20 II 1947, nr 47.

¹²⁸ [b.a.], „Atle” – *nie Attlee. Lodołamacz toruje drogę naszym statkom*, „Rzeczpospolita” 23 II 1947, nr 52. Wspomniane w artykule jednostki wpłynęły do gdyńskiego portu 19 lutego, APG, Oddział Gdynia, Gdański Urząd Morski w Gdyni, 536, „Księga ruchu statków, Rok 1947/8”. W tej księdze nazwę zapisano jako „Atlee”.

¹²⁹ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce luty 1947”, k. 43.

¹³⁰ [b.a.], *Lodołamacz „Goliat” zatonił*, „Kurier Szczeciński” 5 III 1947, nr 60.

¹³¹ [b.a.], *Trwa walka z mrozem, lodem i śniegiem*, „Głos Wielkopolski” 6 III 1947, nr 64.

banderą ZSRR lodołamacz „Jermak”¹³². W pierwszych dniach marca nastąpiła długo oczekiwana poprawa warunków żeglugowych. W związku „z odejściem lodów” w porcie gdańskim zamierzano udroźnić zamrożony przez wiele dni kanał żeglugowy. Dlatego Kapitanat Portu Gdańsk prosił o przysłanie z Gdyni holownika „Port Stanley”, wcześniej wykorzystywanego do łamania lodu w basenach gdyńskiego portu¹³³. Jeszcze w połowie marca lody nadal utrudniały dostęp do Świnoujścia. Nawet ciężki lodołamacz radziecki „Jermak” po wyjściu z portu z wielkim trudem przebijał się przez lody, pokonując zaledwie pół mili¹³⁴.

Jak trudnym okresem dla żeglugi bałtyckiej była zima 1946/1947 r. świadczą fakty. Szczecin był niedostępny dla statków od połowy stycznia do końca marca, port w Gdańsku pozostał zablokowany przez miesiąc, jedynie Gdynia obsługiwała pojedyncze jednostki. Nadejście ocieplenia w drugiej połowie marca dawało nadzieję na topnienie lodów blokujących dostęp do portów. Zakładano, że najwcześniej ruszą przeładunki w Gdyni, później w Gdańsku, a na końcu w Szczecinie. Rozmarznięcie Zalewu Szczecińskiego i spłynięcie kry do morza wymagało czasu. Ocieplenie zwiastujące wiosnę dawało nadzieję na wznowienie żeglugi na Bałtyku. Rozważano zorganizowanie konwoju statków, które przez wiele dni cumowały w portach duńskich i szwedzkich, nie mogąc wypłynąć na pełne morze. W asyście ciężkich holowników i lodołamaczy konwój miał przedostać się przez barierę lodową i dopłynąć z towarami do Gdańska i Gdyni¹³⁵.

Opisane ograniczenia w żegludze wywołane surową zimą 1946/1947 r. miały istotny wpływ na funkcjonowanie portów Gdańska i Gdyni. Skalę zjawiska dobrze ilustrują dane o ruchu statków w okresie od sierpnia 1946 do lipca 1947 r. (tab. 3).

Dane zawarte w poniższej tabeli potwierdzają poczynione już wcześniej ustalenia dotyczące znaczącego spadku liczby statków wpływających i wypływających z najważniejszych polskich portów nad Zatoką Gdańską. Obraz gospodarczych konsekwencji zimy 1946/1947 r. będzie pełniejszy, jeśli porównamy miesięczne obroty towarowe w portach Gdańsk i Gdynia od sierpnia 1946 do lipca 1947 r. (tab. 4).

¹³² „Konung Gustav V” przypłynął 11 lutego, 14 lutego, a następny rejs odbył dopiero 3 kwietnia. „Starke” wpłynął do gdyńskiego portu 15 lutego, 17 lutego, 20 lutego, 25 lutego, 5 marca, 10 marca, 19 marca i tydzień później 26 marca, APG, Oddział Gdynia, Gdański Urząd Morski w Gdyni, 536, „Księga ruchu statków, Rok 1947/8”.

¹³³ APG, Oddział Gdynia, Gdański Urząd Morski w Gdyni, 466, „Dziennik Portowy Nr 12. Kapitanat Portu w Gdyni, Dnia 5 marca – środa”.

¹³⁴ [b.a.], *Środkowy Bałtyk pokrywa gęsta kora. Na Górnej Odrze i dopływach zatory lodowe*, „Kurier Szczeciński” 13 III 1947, nr 68.

¹³⁵ [b.a.], *Sytuacja nawigacyjna na Bałtyku. Kiedy ożywią się porty polskie?*, „Dziennik Bałtycki” 19 III 1947, nr 77.

Tabela 3. Ruch statków w portach Gdańsk i Gdynia w okresie sierpień 1946 – lipiec 1947

Miesiąc	Liczba jednostek	
	Wejścia	Wyjścia
1946		
sierpień	473	484
wrzesień	425	424
październik	388	376
listopad	315	334
grudzień	335	298
1947		
styczeń	281	297
luty	62	88
marzec	11	8
kwiecień	248	194
maj	518	506
czerwiec	566	561
lipiec	536	511

Źródło: APG, Oddział Gdynia, Gdański Urząd Morski w Gdyni, 656, „Gdański Urząd Morski Wydział Ekonomiczny, 1947 rok. Ruch statków w portach Gdynia-Gdańsk wg. miesięcy”, s. 7; *ibidem*, „Gdański Urząd Morski Wydział Ekonomiczny, 1946 rok. Ruch statków w portach Gdynia-Gdańsk wg. miesięcy”, s. 8.

Tabela 4. Obroty towarowe w portach Gdańsk i Gdynia w okresie sierpień 1946 – lipiec 1947

Miesiąc	Obroty w tonach		
	Razem	Import	Eksport
1946			
sierpień	833 059	334 446	498 613
wrzesień	704 932	279 341	425 591
październik	649 741	206 011	488 730
listopad	641 096	186 146	454 950
grudzień	533 840	147 299	385 941
1947			
styczeń	541 013	110 950	430 063
luty	142 747	31 200	110 547
marzec	4158	930	3228
kwiecień	445 004	186 544	258 460
maj	1 031 752	338 983	692 769
czerwiec	1 087 214	324 497	762 717
lipiec	1 148 817	371 604	777 213

Źródło: APG, Oddział Gdynia, Gdański Urząd Morski w Gdyni, 656, „Gdański Urząd Morski Wydział Ekonomiczny, Obroty towarowe według miesięcy w portach Gdynia-Gdańsk w 1947 roku”, s. 58; *ibidem*, „Gdański Urząd Morski Wydział Ekonomiczny, Obroty towarowe według miesięcy w portach Gdynia-Gdańsk w 1946 roku”, s. 59.

Wiadomo, że przeładunki w zespole portowym Gdańsk-Gdynia w lutym 1947 r. były mniejsze nawet od tych z września 1945 r.¹³⁶

Na zachodzie kraju najważniejszym portem był dopiero co przejęty Szczecin. Należy wspomnieć, że przeładunki rozpoczęto tam wiosną 1946 r. Pierwszy statek „Posejdon” przycumował do nabrzeża 3 kwietnia. Pod koniec tego miesiąca, 29 kwietnia, z Koźła dopłynęło Odrą sześć pierwszych barek¹³⁷. W kolejnych miesiącach ruch statków powoli rósł. Jednak zimą 1946/1947 r. droga wodna do Szczecina zamarzła i na trzy miesiące ruch statków ustał. Potwierdza to zestawienie przeładunków (tab. 5).

Tabela 5. Obroty towarowe w porcie Szczecin w okresie sierpień 1946 – lipiec 1947

Miesiąc	Obroty w tonach			Tranzyt
	Razem	Import	Eksport	
1946				
sierpień	3251	491	2760	–
wrzesień	6958	319	6639	–
październik	13 093	2169	10 924	–
listopad	12 981	1000	11 981	–
grudzień	8396	664	7705	–
1947				
styczeń	875	–	875	–
luty	–	–	–	–
marzec	–	–	–	–
kwiecień	4843	–	4843	–
maj	57 261	3854	50 583	2824
czerwiec	60 085	19 909	34 340	5836
lipiec	56 451	14 724	35 856	5871

Źródło: APS, Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Szczecinie, 5209, W. Myślenicki, „Port Szczecin 1945–1949”, k. 12, 16.

Ekstremalnie trudne warunki atmosferyczne, szczególnie od stycznia do marca, miały katastrofalne konsekwencje dla żeglugi śródlądowej. Siarczyste mrozy skuły lodem wszystkie rzeki i kanały, a przewozy stanęły. Jeszcze w styczniu 1947 r. Polska Żegluga na Odrze przeładowała 875 t, a w lutym i marcu nic. Dopiero w kwietniu 1947 r. przeładunki eksportowe wyniosły ponad 4784 t¹³⁸. Paraliż

¹³⁶ E. Kwiatkowski, *op. cit.*, s. 260.

¹³⁷ APS, Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Szczecinie, 5209, k. 11.

¹³⁸ APS, Polska Żegluga na Odrze, Oddział w Szczecinie, 29, Wykaz przeładunków Polskiej Żeglugi na Odrze za rok 1947 na eksport, k. 1.

przewozów śródlądowych potwierdzają zbiorcze dane o transporcie na rzekach i kanałach. W *Roczniku statystycznym* brak informacji o przewozach przedsiębiorstw żeglugowych na Wiśle i Odrze w pierwszym kwartale 1947 r. Transport śródlądowy ruszył w kwietniu¹³⁹.

Gdy na początku marca nastąpiło ocieplenie, spodziewano się rychłego ruszenia lodów na rzekach. Obawiano się powodzi, ale – mając też nadzieje na odblokowanie Szczecina – 6 marca od ujścia Odry ruszyły w kierunku miasta dwa radzieckie lodołamacze. Miały one wykruszyć w lodzie rynnę do Szczecina. Tor wodny próbowali też odblokować robotnicy i saperzy. Ponowne, ostatnie już ochłodzenie, przerwało te prace. Lody na Odrze w rejonie Kostrzyna ruszyły 17 marca. W następnych dniach, używając lodołamaczy, holowników i ładunków wybuchowych, starano się przyspieszyć spływ kry. Niebezpieczne stały się mniejsze rzeki uchodzące do Bałtyku – Prośnica (Parsęta) i Słupia. Zagrożony był Kołobrzeg, a niżej położone części Słupska zostały zalane. W następnych dniach sytuacja, zwłaszcza na Odrze, była zła. Aby umożliwić spływ lodu, holowniki pracowały bez przerwy. Starano się przede wszystkim chronić istniejące mosty¹⁴⁰.

Niektóre gospodarcze i społeczne skutki zimy 1946/1947 roku

Długotrwała mroźna i śnieżna zima 1946/1947 r. w Polsce doprowadziła do poważnych perturbacji gospodarczych. Najpoważniejsze, już przedstawione, dotyczyły transportu. Zakłócenia w tym dziale gospodarki niekorzystnie wpływały na zaopatrzenie w towary i surowce zarówno z importu, jak i w obrocie wewnętrznym. Wyraźnie negatywnie odbijało się to na produkcji przemysłowej i zaopatrzeniu kraju. Jeszcze w styczniu produkcja przemysłowa przebiegała „na ogół normalnie”, choć notowano niedobory węgla¹⁴¹. W lutym sytuacja gospodarcza pogorszyła się. Szwankujący transport ograniczył krajową i zagraniczną wymianę towarową. Handel morski praktycznie ustał. Przedłużająca się zima pogłębiała trudności kooperacyjne. W artykule opublikowanym w ostatnim dniu lutego na łamach „Rzeczpospolitej” przyznano, że z powodu nierytmicznych dostaw węgla i surowców niektóre zakłady przemysłowe ograniczyły, a nawet wstrzymały produkcję¹⁴².

¹³⁹ *Rocznik statystyczny* 1948, Warszawa 1949, s. 139.

¹⁴⁰ APS, Urząd Wojewódzki Szczeciński, 5683, „Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc marzec 1947”, k. 249–250.

¹⁴¹ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce styczeń 1947”, k. 2, 7, 16.

¹⁴² [b.a.], *Zagadnienie dnia. Mrozy, śniegi i woda*, „Rzeczpospolita 28 II 1947, nr 58; J. Kaliński, *Wpływ sytuacji rynkowej na warunki bytowe ludności. Lipiec 1946 – grudzień 1948*, „Kwartalnik Historyczny” 76, 1969, nr 2, s. 320–321.

W najtrudniejszym okresie prasa informowała o spadku produkcji o 50%¹⁴³. Przerwy w dostawach prądu spowodowały trudności w funkcjonowaniu wielu zakładów. Takie perturbacje dotyczyły choćby łódzkich fabryk włókienniczych i zakładów papierniczych¹⁴⁴. Przedstawione problemy w transporcie morskim odbiły się szczególnie na przemyśle włókienniczym. Z powodu wspomnianego już wstrzymania transportów morskich do polskich portów w styczniu i lutym nie docierała bawełna. Jeszcze gorzej rzecz się miała z jutą. Statek z zakontraktowanym transportem juty do Polski nie dotarł i został rozładowany w Londynie. Brak surowca doprowadził do zatrzymania fabryk przerabiających jutę w Częstochowie, a „parę tysięcy robotników musiało przerwać pracę”. Skutkiem braków wymienionych włókien spadła produkcja w marcu, a prognozy na kwiecień też nie były dobre¹⁴⁵.

W dokumentacji odnajdujemy wzmianki o różnych trudnościach spowodowanych zimą. Już styczniowe śnieżyce i mrozy zahamowały prace na Żuławach, gdzie z mozołem odbudowywano system melioracyjny, chcąc osuszyć te tereny¹⁴⁶.

Surowa zima negatywnie wpływała na transport towarów. Było już wspomniane o problemach z zaopatrzeniem w żywność i węgiel. Malowały dostawy towarów rynkowych, co skutkowało pogorszeniem aprowizacji ludności, zwłaszcza w miastach. Kłopoty występowały w całym kraju. Wiadomo, że w Łodzi w marcu zmniejszono przydziały chleba i konserw, nie można było też dowieźć potrzebnych ilości mleka i płodów rolnych¹⁴⁷. W Krakowie z powodu długotrwałej zimy zaopatrzenie uległo znacznemu pogorszeniu. W marcu przydziały kartkowe miały 80% pokrycia w towarach¹⁴⁸. Jeszcze gorzej wyglądała aprowizacja w powiecie nowotarskim¹⁴⁹. Zaburzenia dostaw żywności ze wsi do miast skutkowały „spekulacyjną falą drożyzny”¹⁵⁰. W całym kraju podaż artykułów spożywczych, zwłaszcza zbóż i nabiału, była ograniczona, co faktycznie wywołało wzrost cen¹⁵¹. Podwyżki

¹⁴³ [b.a.], *Olbryzie straty spowodowane przez mróz i śnieg*, „Rzeczpospolita” 23 II 1947, nr 53.

¹⁴⁴ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce luty 1947”, k. 41, 43.

¹⁴⁵ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce marzec 1947”, k. 67.

¹⁴⁶ APG, UWG, 64, „Sprawozdanie sytuacyjne Wojewody Gdańskiego za miesiąc styczeń 1947”, k. 1.

¹⁴⁷ AAN, MAP, 87 (mkf. B-778), „Sprawozdanie sytuacyjne Zarządu Miejskiego w Łodzi za m. marzec 1947”, k. 59; *ibidem*, „Sprawozdanie z działalności Zarządu Miejskiego w Łodzi za I kwartał 1947”, k. 72.

¹⁴⁸ ANK, UWK II, 923, „Prezydent stoł[ecznego] król[ewskiego] m[iasta] Krakowa jako Starosta Grodzki, Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc marzec 1947”, k. 785.

¹⁴⁹ ANK, UWK II, 930, „Starosta Powiatowy Nowotarski, Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc marzec 1947”, k. 585.

¹⁵⁰ [b.a.], *Zagadnienie dnia. Mrozy, śniegi i woda*, „Rzeczpospolita 28 II 1947, nr 58.

¹⁵¹ Wskaźnik cen detalicznych artykułów żywnościowych w Warszawie kształtował się tak: kwiecień 1945 r. – 100; styczeń–grudzień 1946 r. – 87,6; styczeń 1947 r. – 97,3; luty 1947 r. – 101,2; marzec 1947 r. – 109,2; kwiecień 1947 r. – 102,3, zob. „Rocznik Polityczny i Gospodarczy” 1948, s. 597; ANK, UWK II, 923, „Prezydent stoł[ecznego] król[ewskiego] m[iasta] Krakowa jako Starosta Grodzki, Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc marzec 1947”, k. 787.

wynikały także z zahamowania importu, choćby zbóż czy bawełny. Ograniczenia w transporcie powodowały, że z fabryk nie można było wysyłać do odbiorców krajowych i zagranicznych wyprodukowanych artykułów¹⁵².

Sroga zima ograniczyła też połowy ryb. W grudniu połowy bałtyckie były mniejsze od listopadowych o 69,5 t. Połowy dalekomorskie spadły w tym czasie o dwie trzecie. W listopadzie 1946 r. suma połowów bałtyckich i dalekomorskich wyniosła 2 385 274 kg, a w grudniu spadła do 2 115 476 kg¹⁵³. W następnych tygodniach zima uniemożliwiła połowy. Było już wspomniane o kutrach uwięzionych w Gdyni. Zamarzł też port we Władysławowie. W połowie stycznia w morze na połowy wychodziły jeszcze największe jednostki z Helu¹⁵⁴. Pod koniec miesiąca udało się odblokować kutry we Władysławowie. W tym czasie na połowy nadal wypływały jedynie mocniejsze jednostki z Helu, z portu rybackiego w Gdyni kutry już nie mogły¹⁵⁵. Później było znacznie gorzej. Wszystkie porty zamarzły. Zima spowodowała więc załamanie dostaw świeżych ryb na rynek.

Śnieżyce i tęgie mrozy utrudniały funkcjonowanie miast. Zalegający na ulicach śnieg ograniczał komunikację autobusową i tramwajową. Trudności potęgował zły stan taboru. Pojazdy były wyeksploatowane, zajezdnie małe, a warsztaty prowizoryczne. W tej sytuacji każda awaria ograniczała możliwości przewozowe miejskich zakładów komunikacyjnych. W Warszawie z powodu zimy wiele wozów tramwajowych i autobusów ulegało awariom. Niskie temperatury utrudniały uruchamianie pojazdów. Dlatego silników nie wyłączano na noc¹⁵⁶. W kolejnych dniach sprawnych tramwajów w stolicy było coraz mniej. Choć stolica miała 223 wozy, to w ostatniej dekadzie lutego jeżdzące były tylko 193¹⁵⁷. Podobnie sytuacja wyglądała w innych miastach.

Długa zima sprawiła, że w wielu miastach rosły przyzmy śniegu na ulicach, placach, chodnikach i podwórzach. Obawiano się, że wzrost temperatury doprowadzi do powodzi i lokalnych podtopień. Dla władz municypalnych ich usuwanie było poważnym problemem, który starały się rozwiązać. Przykładowo, w Radomiu 13 lutego na zorganizowanej przez prezydenta miasta naradzie dyskutowano o przeprowadzeniu akcji usuwania śniegu. Jeden z dyskutantów, znany działacz socjalistyczny Józef Grzeczmarowski zwracał uwagę, że to właściciele domów nie usuwają śniegu ze swych posesji, choć są do tego zobowiązani. Dyskutanci

¹⁵² AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce marzec 1947”, k. 61.

¹⁵³ AAN, MŻiHZ, 16, „Biuletyn Informacyjny”, Warszawa, 31 I 1947, k. 61.

¹⁵⁴ [b.a.], *Rozsadzanie lodu na morzu przez saperów przy pomocy dynamitu*, „Gazeta Ludowa” 16 I 1947, nr 15.

¹⁵⁵ [b.a.], *Kutry z Helu i Władysławowa łowią, tylko kutry gdyńskie uwięzione przez lody*, „Dziennik Bałtycki” 31 I 1947, nr 30.

¹⁵⁶ [b.a.], *Mróz i śnieg wrogami komunikacji*, „Gazeta Ludowa” 8 II 1947, nr 38.

¹⁵⁷ [b.a.], *Do walki z topniejącym śniegiem zmobilizować wszystkie rozporządzalne wozy*, „Gazeta Ludowa” 23 II 1947, nr 53.

zgodnie podkreślili konieczność „zmuszania właścicieli nieruchomości i dozorców do oczyszczania chodników i podwórz”¹⁵⁸. W Łodzi i okolicznych miejscowościach śnieg usuwali pracownicy fabryk, instytucji, młodzież i wojsko. Deklarowano, że zakłady przemysłowe skierują do tej akcji 20 tys. robotników¹⁵⁹. Mimo podejmowanych działań nie radzono sobie z oczyszczaniem. Tymczasem dzieci wykorzystywały okazję i urządziły ślizgawki na ulicach i chodnikach. Konsekwencją takich zabaw były upadki pieszych, a nawet złamania kończyn. Chcąc temu zaradzić, domagano się, aby chodniki posypywać piaskiem lub popiołem¹⁶⁰. Zima nie odpuszczała i kolejne intensywne śnieżyce pod koniec lutego stały się „prawdziwym utrapieniem Warszawy”. Do odśnieżania ulic stolicy skierowano jeńców niemieckich, co wywołało różne komentarze¹⁶¹. Na początku marca prezydent Częstochowy wystosował odezwę, wzywając mieszkańców miasta do usuwania śniegu¹⁶². Do wywiezienia leżących na ulicach mas śniegu potrzebna była mobilizacja tysięcy osób, zapewnienie samochodów ciężarowych, furmanek. W stolicy szacowano, że zalegającego śniegu mogło być około 600 tys. m³ i do wywiezienia należało użyć nawet tysiąca ciężarówek, a akcja mogła zająć 20 dni. Chcąc ją przeprowadzić, władze miejskie apelowały, aby zakłady pracy oddelegowały codziennie po 10 osób wyposażonych w sprzęt do odśnieżania¹⁶³. Gdy nadeszło długo wyczekiwane ocieplenie, zalegający śnieg topniał, następując kolejnych problemów. W Warszawie powstawały wielkie bajora, kałuże, a niedrożna kanalizacja i zasypane rynsztoki nie mogły odprowadzić wody. Do usuwania zwałów brudnego śniegu mobilizowano dozorców domów, właścicieli sklepów, pracowników, studentów, ale wciąż brakowało ludzi oraz ciężarówek mogących wywozić śnieg¹⁶⁴. W drugiej połowie marca w miastach starano się szybko likwidować śnieżne pryzmy.

Paradoksalnie mróz, który tak bardzo utrudniał życie, niekiedy pomagał złagodzić kłopoty komunikacyjne. Już w styczniu po zamrożniętej Zatoce Puckiej zorganizowano transporty między Puckiem a Swarzewem. Sanie z Pucka docierały też do Kuźnicy na Półwyspie Helskim¹⁶⁵. W następnych tygodniach pokrywa lodowa na Zatoce Puckiej miała już ponad 30 cm, a z Pucka do Władysławowa, Kuźnicy

¹⁵⁸ [b.a.], *Wszyscy do usuwania śniegu. Dozorcy w pierwszym rzędzie a pomoże im społeczeństwo*, „Dziennik Powszechny” 14 II 1947, nr 45.

¹⁵⁹ [b.a.], *Pociągi kursują bez większych trudności. Śnieg usuwany z szyn energicznie*, „Gazeta Ludowa” 23 II 1947, nr 53.

¹⁶⁰ [b.a.], *O piasek trudno, ale jest popiół!. Dokąd ludzie w Kielcach będą łamać nogi?*, „Dziennik Powszechny” 19 II 1947, nr 50.

¹⁶¹ [b.a.], *Na ulicach zaśnieżonej stolicy*, „Gazeta Ludowa” 27 II 1947, nr 57.

¹⁶² [b.a.], *Obywatele! Wszyscy na front akcji przeciwpowodziowej. Odezwa prezydenta miasta*, „Głos Narodu” 2–3 III 1947, nr 52.

¹⁶³ [b.a.], *Góry śniegu. Nowy kłopot Warszawy*, „Kurier Szczeciński” 3 III 1947, nr 59.

¹⁶⁴ [b.a.], *Gdzie są samochody? Stołeczna akcja odśnieżania trwa*, „Rzeczpospolita i Dziennik Gospodarczy” 20 III 1947, nr 77.

¹⁶⁵ [b.a.], *Zatoka Pucka zamarzła*, „Gazeta Ludowa” 10 I 1947, nr 9.

i Chałup przemieszczano się sankami i na łyżwach¹⁶⁶. Pomysłem szeroko stosowanym w kraju było wytyczanie przepraw przez skute grubym lodem rzeki, nawet te największe. Dzięki temu łagodzono problemy spowodowane brakiem przepraw mostowych zniszczonych w czasie wojny. Oto w dolnym biegu Wisły wyrównano i wzmocniono pokrywę lodową, aby zapewnić przejazdy pojazdów o ładowności do 5 t¹⁶⁷. Jeszcze na początku marca prasa informowała o lodzie półmetrowej grubości na Wiśle. Ruch kołowy między Tolkmickiem a Krynicą Morską odbywał się po zamrożniętym Zalewie Wiślanym¹⁶⁸. Amatorzy sportu motocyklowego zorganizowali zawody na zamrożniętej Zatoce Gdańskiej na trasie Hel–Sopot¹⁶⁹.

Zdarzały się zachowania kierowców samochodów, które piętnowano: „Istotnie szkodliwym czynnikiem utrudniającym komunikację była natomiast ciemnota umysłowa i niesforność kierowców samochodowych, którzy częstokroć w stanie nietrzeźwym nie stosowali się do wskazówek służby drogowej, zajętej przy odśnieżaniu i zajeżdżali sobie drogę bez względu na kolejność, przez co nie tylko utrudniali pracę brygadom odśnieżnym ale niejednokrotnie powodowali długie okresy «zakorkowania» jednotorowych przejazdów, tak że dopiero energiczna interwencja Milicji Obywatelskiej musiała wprowadzić porządek i poskromić wybryki”¹⁷⁰. Jak było wzmiankowane, kierowcy, pomimo zakazów, wjeżdżali na zasypane lub odśnieżane odcinki dróg. W efekcie auta utykały w zaspach, a prowadzący często w sposób grubiański „żądali pomocy przy wyciąganiu swych wozów”. Tworzące się z takich powodów zatory utrudniały odśnieżanie. Tymczasem służby drogowe nie miały możliwości egzekucji zarządzeń wobec niezdyscyplinowanych kierowców¹⁷¹.

Generalnie zmagania z ekstremalnymi mrozami i opadami śniegu w sprawozdaniach oceniano dobrze. Doceniano wysiłki ludzi pracujących przy odśnieżaniu dróg i torów. Chwalono innowacyjność osób, które budowały drewniane pługi ciągnięte przez konie i traktory. Słusznie wskazywano na wielki wysiłek włożony przez niezliczone rzesze obywateli, którzy odśnieżali drogi. W działaniach tych brało udział wojsko. Dzięki temu udawało się utrzymywać przejezdność dróg, choć czasami odśnieżanie trwało kilka dni¹⁷².

¹⁶⁶ [b.a.], *Zatoka Gdańska w okowach lodu*, „Gazeta Ludowa” 31 I 1947, nr 30.

¹⁶⁷ AAN, MAP, 55 (mkf. B-746), Wojewoda Gdański, Sprawozdanie za I kwartał 1947, k. 131; APG, UWG, 66, „Sprawozdanie kwartalne z działalności za I kwartał 1947”, k. 26.

¹⁶⁸ [b.a.], *Gdy zmniejsza się groźba powodzi rosną znowu trudności komunikacyjne*, „Rzeczpospolita” 5 III 1947, nr 62; [b.a.], *Trwa walka z mrozem, lodem i śniegiem*, „Głos Wielkopolski” 6 III 1947, nr 64.

¹⁶⁹ [b.a.], *W najbliższych dniach ruszą lody*, „Rzeczpospolita” 8 III 1947, nr 65.

¹⁷⁰ ANK, UWK II, 3411, „Do Wydziału Społeczno-Politycznego Urzędu Wojewódzkiego”, [Kraków, 4 III 1947], k. 65.

¹⁷¹ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 95.

¹⁷² ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 91; [b.a.], *Zagadnienie dnia. Mrozy, śniegi i wody*, „Rzeczpospolita” 28 II 1947, nr 58.

Konsekwencje opisanych perypetii w funkcjonowaniu portów, kolei i transportu drogowego fatalnie wpływały na gospodarkę. Pogorszenie warunków atmosferycznych szczególnie negatywnie oddziaływało na te prace, które prowadzono pod gołym niebem. Tak było na budowach, w portach, na stacjach kolejowych. Już w grudniu 1946 r. spadła produkcja w stoczniach¹⁷³. Z powodu przerw w dostawach węgla i innych surowców fabryki musiały ograniczyć produkcję. Na początku trzeciej dekady lutego „Rzeczpospolita” podawała, że spadek ten wyniósł 50%. Już wówczas twierdzono, że konsekwencje zimy gospodarka będzie odczuwać przez co najmniej miesiąc¹⁷⁴.

Ekstremalna zima negatywnie oddziaływała na rolnictwo. W województwie pomorskim z braku węgla wiele mechanicznych młocarni nie mogło pracować. W nieogrzewanych ciepłarniach wymarzły nowalijki i kwiaty. Największe szkody z powodu przerywania dostaw węgla i koksów ponieśli ogrodnicy w okolicach Inowrocławia¹⁷⁵. Przemarzły też zakopcowane ziemniaki. Ucierpiały oziminy. Szacowano, że wymarzło 62% zasianego rzepaku, 44% pszenicy, 22% żyta. Dlatego wiele pól obsianych jesienią trzeba było wiosną ponownie zaorać i obsiać. Może jedynym pozytywnym następstwem ostrej zimy było ograniczenie plagi myszy¹⁷⁶. Długa i śnieżna zima opóźniła rozpoczęcie wiosennych prac na polach. Gwałtownie topniejące śniegi, wylewy rzek, lokalne podtopienia wymuszały odkładanie zasiewów do czasu oschnięcia pól. Niepokojące były niedobory ziarna siewnego, sadzenia i nawozów sztucznych¹⁷⁷.

Zima ujawniła też brak zapobiegliwych działań władz oświatowych. Wiele szkół nie zgromadziło zapasów opału. Gdy nadeszły tęgie mrozy, śnieżyce, nie można było zapewnić bieżących dostaw węgla do placówek oświatowych. Jak informował wojewoda krakowski, już w styczniu braki węgla były dotkliwie, co niejednokrotnie groziło zamykaniem szkół¹⁷⁸. Z tego też powodu w lutym w 10 spośród 104 szkół powszechnych w Warszawie przerwano zajęcia¹⁷⁹.

Zimą 1946/1947 r. wystąpiły problemy w funkcjonowaniu poczty. Tam, gdzie nie mogły dotrzeć auta, doraźnie wykorzystywano furmanki i sanie. O takich działaniach informowano z Olsztyna¹⁸⁰.

¹⁷³ AAN, MŻiHZ, 16, „Biuletyn Informacyjny”, Warszawa, 31 I 1947, k. 60.

¹⁷⁴ [b.a.], *Olbrzymie straty spowodowane przez mróz i śnieg*, „Rzeczpospolita” 23 II 1947, nr 53; [b.a.], *Zagadnienie dnia. Mrozy, śniegi i wody*, „Rzeczpospolita” 28 II 1947, nr 58.

¹⁷⁵ [b.a.], *Duże straty w rolnictwie na skutek niedostarczenia na czas węgla*, „Rzeczpospolita” 21 II 1947, nr 51.

¹⁷⁶ D. Jarosz, G. Miernik, *op. cit.*, s. 204; J. Kaliński, *op. cit.*, s. 322.

¹⁷⁷ ANK, UWK II, 923, „Prezydent stoł[ecznego] król[ewskiego] m[iasta] Krakowa jako Starosta Grodzki, Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc marzec 1947”, k. 789.

¹⁷⁸ ANK, UWK II, 907, „Wojewoda Krakowski, Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc styczeń 1947”, k. 61.

¹⁷⁹ [b.a.], *Dlaczego szkoły nie otrzymały węgla? W dziesięciu szkołach warszawskich przerwano naukę*, „Rzeczpospolita” 21 II 1947, nr 51.

¹⁸⁰ AAN, MZO, 186 (mkf. B-5290), „Sprawozdanie sytuacyjne za miesiąc marzec rb.”, [Olsztyn, 18 IV 1947], k. 15.

Ostra i długotrwała zima negatywnie odbijała się na zdrowiu Polaków. Znaczne skoki temperatury, niedogrzone mieszkania i miejsca pracy, niedostatek ciepłego obuwia i ubrań, szwankująca aprowizacja, cierpiące na liczne niedostatki placówki ochrony zdrowia – to wszystko skutkowało wzrostem zachorowań. Wiele osób chorowało na grypę. Z powodu chorób rosła absencja w zakładach pracy, a to niekorzystnie wpływało na produkcję przemysłową. W styczniu raportowano, że na grypę zachorowało 20% zatrudnionych¹⁸¹. Epidemia grypy wśród kolejarzy miała być jedną z przyczyn utrudniających funkcjonowanie PKP¹⁸². Na początku lutego wiele zachorowań miało miejsce m.in. w Szczecinie¹⁸³. Podobnie było w Warszawie. Z powodu epidemii zamykano szkoły, a przed miejskimi aptekami ustawiały się kolejki chcących kupić leki¹⁸⁴.

Konsekwencją długotrwałej, mroźnej i śnieżnej zimy w przypadku szybkiego ocieplenia było gwałtowne topnienie mas śniegu i lodu oraz niebezpieczne podniesienie stanu rzek. Z tego powodu zagrożone były mosty. Na największych rzekach starano się zrobić rynny, którymi mogłyby spływać lody. W dolnym biegu Wisły obawiano się zniesienia mostów w Tczewie i Knybawie. Cztery lodolamacze nie były tam w stanie uporać się z lodem, którego średnia grubość miała 80 cm. W akcję zaangażowano wojsko. Na Wiśle tworzyły się lodowe bariery, a spław lodów utrudniały porzucone w wielu miejscach wraki, przeszła zburzonych mostów tarasujące koryto rzeki. Z tego powodu konieczne było wielokrotne powtarzanie kruszenia lodów. Zagrożone przerwaniem były wały chroniące obszary depresyjne¹⁸⁵.

Po zimie nadszedł czas na składanie sprawozdań z akcji odśnieżania. Wojewodowie zalecili starostom przygotowanie takich zestawień. Przykładowo, krakowski Urząd Wojewódzki zarządził, aby raporty zawierały wykaz prowadzonych działań, wydatkowanej pieniędzy, informacje o współpracy z administracją terenową, MO, podmiotami gospodarczymi. Do tego miała być dołączona dokumentacja fotograficzna¹⁸⁶. W kwietniu 1947 r. Ministerstwo Komunikacji prosiło wydziały komunikacji urzędów wojewódzkich o przesłanie do 1 lipca sprawozdań z akcji odśnieżania dróg publicznych. W dokumencie należało wyszczególnić wysokość wydatków na: siłę roboczą, pracę własnych pługów, pracę traktorów

¹⁸¹ AAN, CUP, 390, „Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej w Polsce styczeń 1947”, k. 2; [b.a.], *O gorące, zaspach i motoryzacji*, „Echo Krakowa” 11 II 1947, nr 41.

¹⁸² [b.a.], *Jak kolej walczy z mrozem? Szyny pękają – zamarzają parowozy – 20% pociągów osobowych wycofane, aby umożliwić w pełni transport towarów*, „Głos Narodu” 16–17 II 1947, nr 40.

¹⁸³ [b.a.], *Grypa szaleje w Szczecinie*, „Kurier Szczeciński” 8 II 1947, nr 35.

¹⁸⁴ [b.a.], *Grypa szaleje w Warszawie*, „Życie Warszawy” 11 II 1947, nr. 41.

¹⁸⁵ APG, UWG, 64, „Sprawozdanie sytuacyjne Wojewody Gdańskiego za miesiąc luty 1947”, k. 133, 159; *ibidem*, 66, „Wojewoda Gdański; Sprawozdanie kwartalne z działalności za I kwartał 1947”, k. 7.

¹⁸⁶ ANK, UWK II, 3411, „Urząd Wojewódzki Krakowski Wydział Komunikacji, Do Starostwa Powiatowego (Powiatowy Zarząd Drogowy) wszystkie”, [Kraków, 27 III 1947], k. 85.

wypożyczonych, stawianie płotków przeciwsnieżnych i dostawy piasku. Co ciekawe, w sprawozdaniu miała się znaleźć „charakterystyka zasp śnieżnych”. Oczekiwano także wskazania na braki w systemie odśnieżania, których usunięcie usprawniłoby w przyszłości organizację i „system meldunkowy”¹⁸⁷. Zachowana dokumentacja zawiera wiadomości o znacznym przekroczeniu kosztów przewidzianych na odśnieżanie. Wielotygodniowe zmagania z zimą skutkowały zmęczeniem osób pracujących przy utrzymaniu dróg¹⁸⁸. Wobec niedostatku pieniędzy władze starały się każdym sposobem minimalizować koszty odśnieżania szlaków komunikacyjnych wykonywanego przez mobilizowanych do tych prac obywateli. Rady narodowe organizowały pracę bezpłatną lub według stawek niższych od określonych urzędowo. W czasie odśnieżania wykorzystywano również „zaległe szarwarki”¹⁸⁹. Przytoczone działania świadczą o zaradności lokalnych władz.

Podsumowanie

Zebrane w niniejszym artykule ustalenia pozwalają na sformułowanie kilku wniosków. Z pewnością zimą 1946/1947 r. należy zaliczyć do ekstremalnych anomalii pogodowych. Trwała wyjątkowo długo – od listopada 1946 r. do końca drugiej dekady marca 1947 r. W tym czasie wystąpiły wszystkie uciążliwe zjawiska: kilka wielodniowych okresów silnych mrozów, powtarzające się intensywne opady śniegu, silne wiatry potęgujące te iście arktyczne zjawiska pogodowe. Szczególnie dokuczliwe były trzy uderzenia zamieci śnieżnych. Pierwszy w końcu stycznia, drugi w połowie lutego i trzeci na początku marca¹⁹⁰. Zima ta była szczególnie dokuczliwa w regionie nadbałtyckim. W miesiącach zimowych występują tam zwykle najłagodniejsze w kraju warunki termiczne¹⁹¹. Tymczasem zimą 1946/1947 r. na tym obszarze notowano temperatury znacznie poniżej wieloletnich średnich, silne wiatry i obfite opady śniegu. Zebrane i poddane analizie informacje upoważniają do stwierdzenia, że zima ta była długotrwała i sroga. Chyba bardziej dokuczliwa była tylko zima 1962/1963 r.

¹⁸⁷ ANK, UWK II, 3411, „Ministerstwo Komunikacji, Departament Dróg Kołowych, Do Urzędów Wojewódzkich Wydziałów Komunikacji (wszystkich)”, [Warszawa, 19 IV 1947], k. 89.

¹⁸⁸ AAN, MAP, 62 (mkf. B-753), „Sprawozdanie z działalności Urzędu Wojewódzkiego Krakowskiego za czas od 1 I 1947 do 31 III 1947”, k. 22.

¹⁸⁹ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 97.

¹⁹⁰ ANK, UWK II, 3411, „Sprawozdanie z akcji odśnieżnej na drogach publicznych w 1946/47 roku”, [Kraków, 23 VI 1947], k. 91.

¹⁹¹ M. Półrolniczak, K. Szyga-Pluta, L. Kolendowicz, *Bioklimat wybranych miast pasa Północno-Południowobałtyckiego na podstawie uniwersalnego wskaźnika obciążenia cieplnego*, w: *Klimat i bioklimat miast*, [red. J. Wibig], Łódź 2016, s. 147.

Przeprowadzone badania pozwoliły ukazać wpływ surowej aury na funkcjonowanie transportu, który w sposób znaczący wpływał na gospodarkę i życie codzienne mieszkańców podnoszącego się z pożogi wojennej zniszczonego państwa. Udało się z przebadanych źródeł wydobyć informacje o różnorodnych przedsięwzięciach prowadzonych celem utrzymywania przejezdności dróg i szlaków kolejowych. Wysiłek włożony w te działania był duży. Niestety, efekty tych prac często niweczyły kolejne opady śniegu, zamiecie, mrozy. Większość robót na drogach wykonywano ręcznie, angażując tysiące osób. W przebadanej dokumentacji aktowej wielokrotnie sygnalizowano niedobory odpowiedniego sprzętu, szczególnie mechanicznych pługów, buldożerów, płotków przeciwnieżnych. Problemem był niedostatek siły roboczej do odśnieżania. Wynikało to z uchylania się ludzi od obowiązku. Zdarzały się, i to często, ucieczki z pracy. Wskazać należy, że na początku 1947 r. władze państwowe nie zapewniły ciągłości finansowania odśnieżania dróg. Kolejne tygodnie ekstremalnej zimy nadwyrężyły budżety instytucji odpowiadających za utrzymanie przejezdności szlaków komunikacyjnych. Koszty walki ze skutkami zimy były znacznie większe od planowanych.

Surowa zima spowolniła funkcjonowanie gospodarki i odbudowę kraju. Trudności transportowe, nierytmiczne dostawy surowców ograniczały produkcję przemysłową i negatywnie odbijały się na aprowizacji ludności. W pierwszych miesiącach 1947 r. wzrosły wolnorynkowe ceny żywności. Zmniejszone możliwości przewozowe, a nierzadko przerwanie dostaw towarów, hamowały handel zagraniczny i krajowy. Kolejne uderzenia zimowego żywiołu doprowadziły do ograniczenia liczby kursujących pociągów pasażerskich. Trudności komunikacyjne komplikowały życie codzienne. Ludzie mieli kłopoty z przemieszczaniem się na dłuższych trasach koleją i autobusami, ale też komunikacją miejską, a nawet pieszo. Na skutek surowej zimy ucierpiało rolnictwo. Stanęła praca na budowach. Konsekwencją niedoboru opału, niedogranych mieszkań, szkół, zakładów pracy był wzrost zachorowań. Wiele osób przeziębilo się, niemało zapadło na grypę. Z powodu absencji zamykano szkoły, ograniczano pracę wielu gałęzi gospodarki i instytucji. W ekstremalnie trudnych warunkach prowadzono jednak działania mające doraźnie pomóc potrzebującym¹⁹².

Nadejście wyczekiwanej wiosny spowodowało gwałtowne topnienie śniegów i ruszenie lodów na rzekach. Kraj musiał się zmagać z kolejnym strasznym żywiołem – niszczycielskimi powodziąmi¹⁹³.

¹⁹² G. Miernik, *Akcja Pomocy Zimowej jako sposób reakcji na klęski mrozów w Polsce (1945–1947)*, w: *Od powietrza, głodu...*, s. 239–264.

¹⁹³ D. Jarosz, G. Miernik, *op. cit.* Obraz tego kataklizmu zapisany kamerą zobaczyć można w filmie dokumentalnym wyreżyserowanym przez Jerzego Bossaka i Wacława Kaźmierczaka pt. *Powódź*.

Poland in the Grip of Ice in the Winter of 1946–1947. Economic and Social Consequences of Transport and Communication Problems (Summary)

Several months after the end of the war, the Europeans had to struggle with one of the harshest winters of the twentieth century. In Poland, the problems caused by the war's catastrophe were amplified by the extreme weather conditions. The winter of 1946–1947 was very long, with heavy snowfalls and drifts of snow accompanying severe frost. These factors resulted in the disorganisation of everyday life in Poland and many countries of Central and Northern Europe. Rail and road transport was restrained and sometimes even stopped. Rivers and canals were frozen, and inland navigation did not function from January to March. Also, the waterway to Szczecin was frozen, the Gdansk Port was blocked for a couple of weeks, and only the largest ships entered the Gdynia Port.

All efforts to keep traffic and railway flow required extreme mobilisation of people and equipment, as well as large amounts of money. However, these efforts were only sometimes effective.

Transport difficulties and subsequent interruption of the supply chain influenced industrial production and harmed the food supply for the Polish people. The free market prices of food rose in the first months of 1947. The limited transport capacities hindered production and foreign and domestic trade. The successive winter waves limited the number of trains running, and transport-related problems complicated everyday life. People not only had problems with long-distance travel by train or bus and while using public transportation but experienced difficulties even when walking on the streets. The harsh winter also influenced the agricultural sector. Construction works could not be continued. The limited supply of heating fuel for living quarters, schools and workplaces led to an increase in sick leaves, to the closing of schools and official institutions, as well as limited production in many sectors.

Bibliografia

- Boryczka J. [et al.], *Mroźne zimy i upalne lata w Polsce*, Warszawa 2003
- Falarz M., *Wieloletnia zmienność pokrywy śnieżnej w Krakowie na tle zmian w obszarach podmiejskich*, w: *Klimat i bioklimat miast*, red. K. Kłysik, Łódź 1999
- Grudnik B., *Zimy stulecia w PRL*, „Mówią Wieki” 2003, nr 2, s. 34–37
- Jarosz D., *Pierwsza powojenna „zima stulecia” w Polsce. Wybrane konteksty*, w: *Od powietrza, głodu, ognia i wojny... Klęski elementarne na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, E. Kościk, Wrocław 2013
- Jarosz D., Miernik G., *Powódź roku 1947. Z badań nad kontekstami klęsk elementarnych w Polsce po II wojnie światowej*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 73, 2013, s. 201–220
- Kaliński J., *Wpływ sytuacji rynkowej na warunki bytowe ludności. Lipiec 1946 – grudzień 1948*, „Kwartalnik Historyczny” 76, 1969, nr 2, s. 319–336
- Kwiatkowski E., *Diariusz 1945–1947*, wyd. Z. Machaliński, Gdańsk 1988
- Miernik G., *Akcja Pomocy Zimowej jako sposób reakcji na klęski mrozów w Polsce (1945–1947)*, w: *Od powietrza, głodu, ognia i wojny... Klęski elementarne na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, E. Kościk, Wrocław 2013
- Półrolniczak M., Szyga-Pluta K., Kolendowicz L., *Bioklimat wybranych miast pasa Pobrzeży Południowobałtyckich na podstawie uniwersalnego wskaźnika obciążenia cieplnego*, w: *Klimat i bioklimat miast*, [red. J. Wibig], Łódź 2016
- „Rocznik Polityczny i Gospodarczy” 1948
- Rocznik statystyczny 1948*, Warszawa 1949

- Skobelski R., „Na pierwszej linii drogowcy, kolejarze, energetycy i wojsko”. *Tak zwana zima stulecia 1979 roku na przykładzie Ziemi Lubuskiej*, „Polska 1944/45–1989. Studia i Materiały” 19, 2021, s. 189–214
- Sieczkowski G., *Zima stulecia. Portret pamięciowy kataklizmu*, Warszawa 2017
- Styszyńska A., *Zlodzenie Bałtyku a temperatura powietrza w Polsce*, w: *Klimat Polski na tle klimatu Europy. Warunki termiczne i opadowe*, red. E. Bednorz, Poznań 2010, s. 95–105
- Wilk H., *Zima stulecia – zmagania z żywiołem 1962/1963*, w: *Od powietrza, głodu, ognia i wojny... Klęski elementarne na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, E. Kościk, Wrocław 2013
- Woś A., *Klimat Polski*, Warszawa 1999
- Woś A., *Klimat Polski w drugiej połowie XX wieku*, Poznań 2010
- Wyrozumska B., *Drogi w ziemi krakowskiej do końca XVI wieku*, Wrocław 1977

Grzegorz Miernik – dr hab., prof. Instytutu Historii Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach; w badaniach koncentruje się na historii społecznej i gospodarczej Polski po II wojnie światowej.
Kontakt: grzegorz.miernik@ujk.edu.pl