

wstała później parowozownia normalnotorowa. Tym samym Zawisna stała się stacją węzłową: linie wybiegały stąd w trzech kierunkach, były duże parowozownie, warsztaty, budynki zaplecza i bardzo rozbudowany układ torowy. Stacjonowało tu 17 parowozów, dziennie wyprawiano kilkadziesiąt pociągów. Aż trudno w to uwierzyć, patrząc dzisiaj na spokojne przedmieście Praszki.

W sierpniu roku 1916 komenda powiatowa w Wieluniu planowała uruchomienie kolejki już we wrześniu tego roku, jednak dopiero 18.09.1916 uzyskano pozwolenie na prowadzenie ruchu kolejowego na pruskim odcinku w Zawisnie (długości 520 m).

Ostatecznie linię Praszka – Wieluń uroczystie otwarto do ruchu 26 września 1916 r. W Wieluniu zbudowano nawet swego rodzaju bramę triumfalną dla wjeżdżającego pociągu, a więc otwarcie musiało być uroczyste.

Pierwszy opublikowany rozkład jazdy zawiera trzy pary pociągów wyruszające z Zawisny rano, około południa i wieczorem. W niedzielę i święta nie kursowała para poranna. Według nieco późniejszych dokumentów właścicielem taboru i odpowiedzialną za prowadzenie ruchu była berlińska firma Lenz & Co. Nie wiemy niestety jaki był układ torowy ani jakie budynki powstały wówczas w Wieluniu.

Nieco światła na ówczesne realia rzucają informacje z „Gazety Powiatowej”: *Na linii kolejki Zawisna – Wieluń, w obrębie terytorium wsi Komorniki, Mokrsko, Chotów, ostatniemi czasy niejednokrotnie poczyniono zamachy przez nastawianie zwrotnic, usunięcie śrub itp. Ponieważ złoczyńcy dotychczas nie są wykryci, ukarałem podane wsie grzywną 200 rubli. Wieluń 24 sierpnia 1916 naczelnik kpt. Christian Timm.*

Dnia 20.09.1916 r. pisano: *Zabrania się uszkodzania urządzeń kolejowych, ruchu lub wagonów kolejowych, kładzenia przedmiotów na szynach lub pomiędzy szynami, odejmowanie jakichkolwiek części przy szynach, przestawianie zwrotnic [...]. Tyczy się to kolejek: Praszka – Rudniki – Szczepany i Praszka – Wieluń – Niedzielsko, następnie kolejki roboczej Wieluń – Olewin – Osjaków i Wieluń – Nowy Świat.*

Dwie ostatnie linie to najpewniej tymczasowe tory ułożone na szosach w celu dowozu kruszywa drogowego.

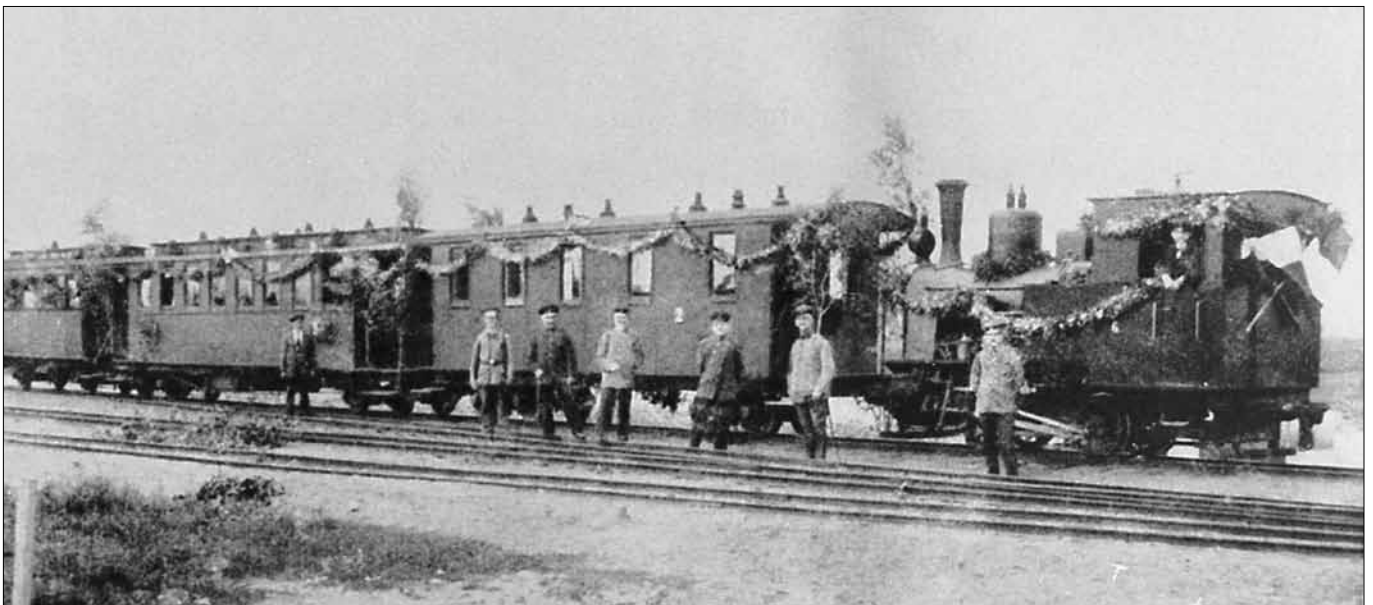
Jesienią 1917 roku oznaczono granice gruntów kolejowych: *W celu ustalenia granicy Wieluńskich Kolejek zostaną obecnie usta-*



Uroczysta brama wjazdowa dla pierwszego pociągu w Wieluniu. Ze zbiorów K. Soidy.

*wione kamienie graniczne wzdłuż linii kolejowej, które muszą być na przyszłość utrzymywane. Usuwanie kamieni granicznych jest wzbronione. Pola po za liniami granicznymi nie mogą być uprawiane. Również zabrania się orkę do samych kamieni, mogącą spowodować obalenie ich. Wykroczenia będą w każdym wypadku karane. Prócz tego zmuszony zostanie posiadacz do zrównania należącego do kolejki pola granicznego. Wieluń, 15.10.1917. Naczelnik Powiatu von Bülow.*

Budowane linie, czy to do Działoszyna czy do Wielunia przekraczały w Zawisnie granicę. Nie była to co prawda granica między państwami, jak przed I wojną, niemniej nadal istniały kontrole. Nawet jeśli władze wojskowe czy administracyjne prowadziły przewozy na całej długości linii Olesno – Wieluń, to obywatele musieli mieć stosowne pozwolenia. I tak w „Gazecie Powiatowej” z listopada 1917 czytamy: *przejazd przez granicę na kolei Zawisna – Praszka jest dozwolony tylko osobom posiadającym przepustkę upoważniającą do przejścia przez granicę.* Mimo formalnych przeszkód, okres I wojny to w zasadzie jedyny czas, kiedy można było przejechać bezpośrednio z Wielunia do Olesna wąskim torem.



Pociąg inauguracyjny Kolei Wieluńskiej, prowadzony jednym z parowozów O&K. Zdjęcie z publikacji „Ein Jahr des Wiederaufbau des Kreises Velun”, Łódź 1941, ze zbiorów Muzeum Ziemi Wieluńskiej.