

# X Ogólnopolskie Dyktando Niepodległościowe

*„Po polsku o historii”*

dla uczniów kl. IV - VIII szkół podstawowych i szkół ponadpodstawowych  
w roku szkolnym 2022/2023



## ETAP SZKOLNY

**29 września 2022 roku**

### Instrukcja dla osoby czytającej dyktando

Szanowni Państwo!

1. Tekst należy przeczytać trzykrotnie:
  - a) pierwszy raz – w całości
  - b) drugi raz wolniej, dyktując po jednym zdaniu, zapowiadając kolejny akapit
    - każde zdanie wielokrotnie złożone należy podzielić na mniejsze, logiczne części, zgodnie z interpunkcją, a następnie przeczytać to zdanie jeszcze raz w całości
    - znaki interpunkcyjne mogą być sygnalizowane jedynie przez intonację, a nie nazywane
  - c) trzeci raz – znów w całości.
2. Łączny czas dyktanda (pisanie dyktanda) nie może przekroczyć 45 minut.
3. Udział w Konkursie ma być dla uczniów przede wszystkim okazją do rozwijania zainteresowań humanistycznych i dociekliwości poznawczej: językowej i historycznej, dlatego zadbajmy o spokój i tonujmy emocje.

*Dziękujemy!*

## Tekst dyktanda dla uczniów SZKOŁY PONADPODSTAWOWEJ

### O kolei co nieco

Megagwiazda polskiej piosenki śpiewa: „Wsiąść do pociągu byle jakiego”, a wszakże pociąg to nietuzinkowy środek komunikacji, istniejący na ziemiach polskich od lat czterdziestych XIX wieku. Wówczas uruchomiono linię kolejową Wrocław – Oława oraz odcinek Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Znaczenie kolei szybko wzrastało, a kolejarze przeczuwali, że nadchodząca I wojna światowa przybliży wskrzeszenie niepodległości. Dlatego też wspierali Polaków, np. wpłacając niebagatelne sumy na rzecz Legionów Polskich. Utworzenie państwa polskiego z trzech części wymagało wytężonych działań administracyjno-gospodarczych, w tym także scalenia systemów kolejowych. Potężnym wyzwaniem było m.in. przekształcenie rozstawu szyn z szerokotorowych na sieć normalnotorową czy unifikacja jazdy pociągów na prawostronny kierunek ruchu. Działania naprawcze dotyczyły także skodyfikowania języka używanego w kolejnictwie tak, aby zastąpić sformułowania obcojęzyczne rodzimymi. Ponadto zaprojektowano niezgrzebny granatowochabrowy mundur kolejarzki będący elementem etosu kolejarzki oraz symbolem ich patriotyzmu. Nawet w latach okupacji tenże uniform nie wzbudzał niepokoju, lecz niósł niegasnącą nadzieję powrotu wolnej ojczyzny.

Już w pierwszych tużpowojennych latach II RP kolejarze świadomi swego znaczenia stawali się coraz mocniejszą grupą polityczną, co pozwoliło im utworzyć silny Związek Zawodowy Kolejarzy Rzeczypospolitej Polskiej. Równorzędnymi celami związkowców były i obrona interesów bytowych pracowników, i walka o utrzymanie suwerenności nowo powstałego państwa. Szczególne zaangażowanie widoczne było podczas wojny na Kresach Wschodnich. Piłsudski publicznie podkreślił, iż militarne zwycięstwo nie byłoby możliwe bez heroicznego wysiłku kolejarzki. O tym, jak wielką mocą dysponowała brać kolejarzka, bezsprzecznie świadczą wydarzenia z roku 1926. Wtedy to kolejarzki rozstrzygnęły o zwycięstwie Marszałka w przewrocie majowym.

O jakości usług PKP w międzywojniu – podobnie jak dziś – świadczyła również infrastruktura kolejowa. Ważki element teje to budynki dworców kolejowych, wznoszone w stylu narodowym. Były to obiekty nie tylko użyteczności publicznej, ale także znaki polskości na wieloetnicznych obszarach II RP. Symbolem potęgi przedwojennej kolei stały się naprawdę supernowoczesne pociągi, wśród nich legendarna luxtorpeda rozwijająca zawrotną prędkość. Któż by dziś uwierzył, że z Krakowa do Zakopanego jechano zaledwie dwie godziny osiemnaście minut! Nie lada zaskoczeniem jest wieść o turystycznym pociągu Narty-Dancing-Brydż umożliwiającym podróżowanie luksusowymi wagonami, w których można tańczyć czy wziąć kąpiel.

Jakże nieprawdopodobne są informacje o osiągnięciach przedwojennej kolei także w dostarczaniu rozrywki tym, którzy wsiedli do pociągu nie byle jakiego!