INSTYTUT KOLEJNICTWA

ROZWÓJ SIECI KOLEJOWEJ W POLSCE PO 1918 r. - PLANY I REALIZACJA

Dr inż. Andrzej Massel

Instytut Kolejnictwa

Treść prezentacji

- Plany budowy linii kolejowych w II RP
- Budowa linii kolejowych w latach 1919-1939
- Plany z okresu II wojny światowej
- Plany budowy linii w okresie 1945-1990
- Budowa linii kolejowych po 1945 roku
- Ciągłość i kontynuacja

Rok 1918 – punkt wyjścia

- Sieć kolejowa niedostosowana do potrzeb nowo powstałego Państwa
  - Zabór niemiecki (1914):
    - 5000 km linii,
    - 48 000 km^2 obszaru,
    - **10,4 km linii na 100 km^2**
  - Zabór austriacki (1914):
    - 4500 km linii,
    - 79 000 km^2 obszaru,
    - **5,7 km linii na 100 km^2**
  - Zabór rosyjski (1914):
    - 6400 km linii,
    - 262 000 km^2 obszaru,
    - **2,4 km linii na 100 km^2**

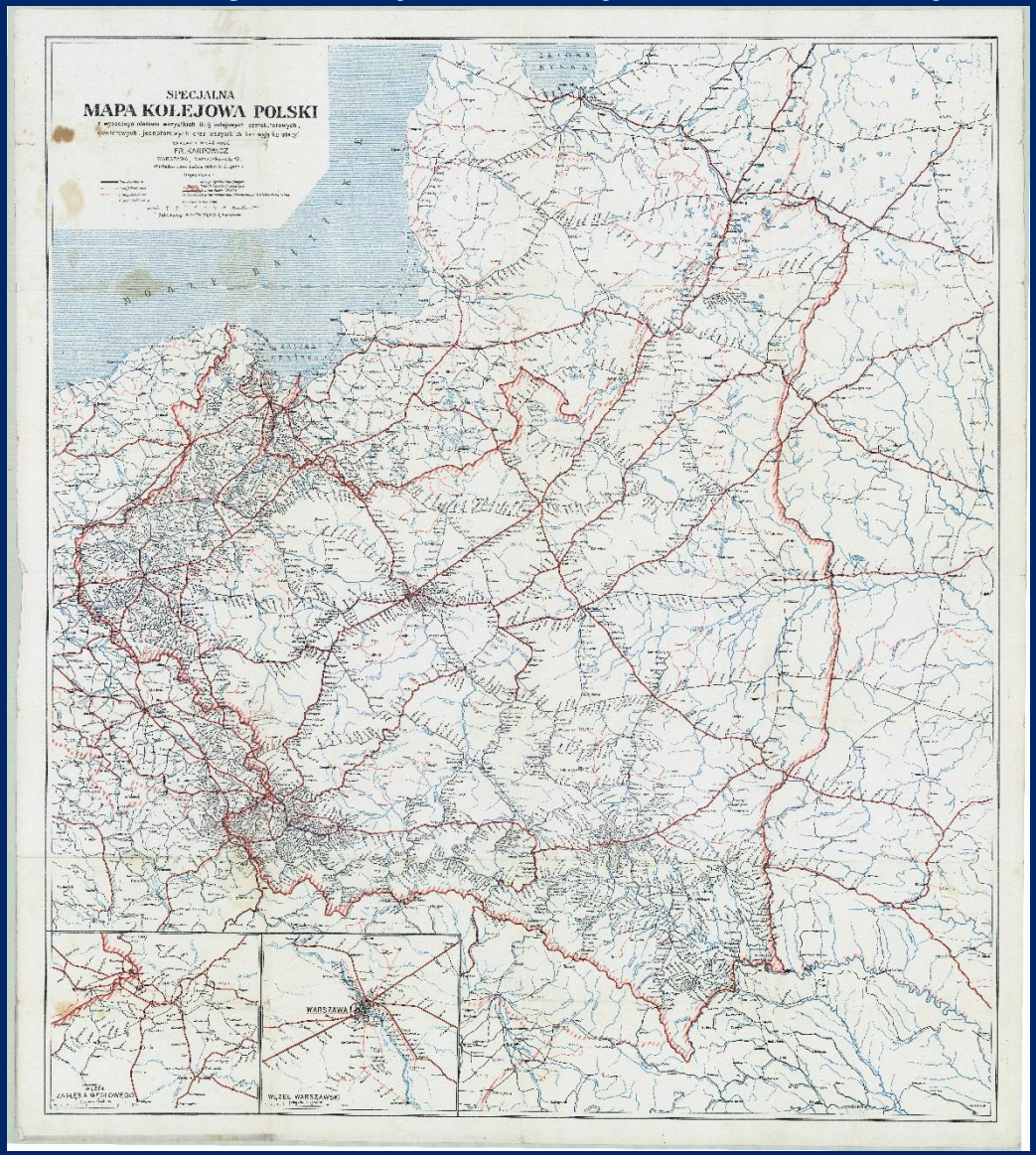
Pierwsze analizy potrzeb rozwoju sieci kolejowej 1915-1917

- Maj 1915 r.
  - Odczyt inż. A. Gołębiowskiego w Stowarzyszeniu Techników w Warszawie pt. „Niezbędny rozwój komunikacyj lądowych i wodnych w Polsce”
  - Potrzeby budowy nowych linii w Królestwie Kongresowym ocenione na 3000 km
- Wiosna 1917 r.
  - Podjęcie studiów dotyczących rozwoju gospodarczego Polski przez Polską Radę Ekonomiczną i Rozrachunkową w Petersburgu
  - powstanie ponad 80 memoriałów opracowanych przez ekspertów, w tym 10 memoriałów poświęconych kolejnictwu,
  - 4 memoriały dotyczyły rozwoju sieci kolejowej, autorstwa K. Tyszyńskiego, J. Łempickiego, W, Jakubowskiego, J. Gieysztora

Prace nad projektami rozbudowy sieci kolejowej 1919-1922

- 7.01.1919 r.
  - Utworzenie Komisji do spraw Odbudowy i Budowy przy Ministerstwie Komunikacji (od 8.02.1919 Ministerstwo Kolei Żelaznych)
  - Skład Komisji: Józef Stecewicz (przewodniczący), Aleksander Wasiutyński, Michał Piechowski
- 11.04.1919 r.
  - Obrady Sejmu Ustawodawczego nad pierwszymi ustawami o budowie linii kolejowych:
    - Łódź – Kutno – Płock,
    - Płock – Sierpc (i przebudowie linii Nasielsk – Sierpc),
    - Kutno - Strzałkowo

Polska sieć kolejowa po odzyskaniu niepodległości



Prace nad projektami rozbudowy sieci kolejowej 1919-1922

- 19.07.1919 r.
  - Obrady Sejmu Ustawodawczego – wystąpienie posła Jędrzeja Moraczewskiego:
    - „Przemysł posunięty jest w Królestwie znacznie więcej, niż w którejkolwiek innej dzielnicy, z wyjątkiem Górnego Śląska, a sieć kolejowa potrzebom tego przemysłu nie odpowiada. Z tego powodu Komisja Kolejowa … żąda od Ministerstwa Komunikacji, aby ono przedłożyło program budowy kolei w całej Polsce i, aby uwzględniło te wymagania, które Państwo Polskie kolejnictwu stawia. …. Inne zadania, które przy programie muszą być uwzględnione – to jest konieczność połączenia dzielnic ze sobą. Dotychczas koleje były budowane tak, że wielka liczba linii kolejowych kończyła się na granicach dawnych państw: austriackiego, niemieckiego i rosyjskiego. … O ile połączenie nie leżało w interesie państw zaborczych, te linie były urywane i wisiały jakby w powietrzu. Połączenie dzielnic ze sobą za pomocą tak silnych węzłów, jak linie kolejowe – jest konieczne.”

Prace nad projektami rozbudowy sieci kolejowej 1919-1922

- Założenia do prac Komisji do spraw Odbudowy i Budowy
  - Rozwój sieci musi dotyczyć przede wszystkim regionów dotychczas najbardziej upośledzonych pod względem komunikacji kolejowej
  - Na równi z czynnikami ekonomicznymi należy uwzględnić zmienioną sytuację polityczną
  - Przyjęcie, że z projektowanych linii kolejowych na były zabór rosyjski powinno przypaść zdecydowanie więcej niż na Galicję i na ziemie dawnego zaboru pruskiego
    - Dla byłego zaboru rosyjskiego niezbędne było zaprojektowanie nowej sieci kolejowej, uzupełniającej niewystarczającą sieć istniejącą.
    - Dla Galicji Zachodniej uznano za dostateczne przygotowanie budowy stosunkowo niewielkiej liczby linii, głównie o znaczeniu lokalnym.
    - Dla byłego zaboru pruskiego, uznano istniejącą sieć za wystarczającą, za wyjątkiem niektórych miejscowości, pozbawionych dogodnej komunikacji wskutek odcięcia przez nową granicę z Niemcami kilku węzłów kolejowych

Prace nad projektami rozbudowy sieci kolejowej 1919-1922

- Zasadnicze przesłanki:
  1) niezbędność równomiernego zasilania kraju w paliwo mineralne i inne bogactwa mineralne polskich zagłębi węglowych
  2) ułatwienie wywozu produktów z ośrodków przemysłowo-wytwórczych (Warszawa, Łódź, Zagłębie) i ułatwienie dowozu do nich surowców i produktów spożywczych,
  3) ułatwienie eksportu i importu lądowego w celu wsparcia produkcji krajowej oraz ułatwienie tranzytu z uwagi na korzystne położenie geograficzne kraju,
  4) udoskonalenie i rozwinięcie komunikacji z Bałtykiem przez Gdańsk,
  5) zapewnienie obsługi miejscowości dotychczas pozbawionych komunikacji kolejowej,
  6) względy natury administracyjno-politycznej i strategicznej.

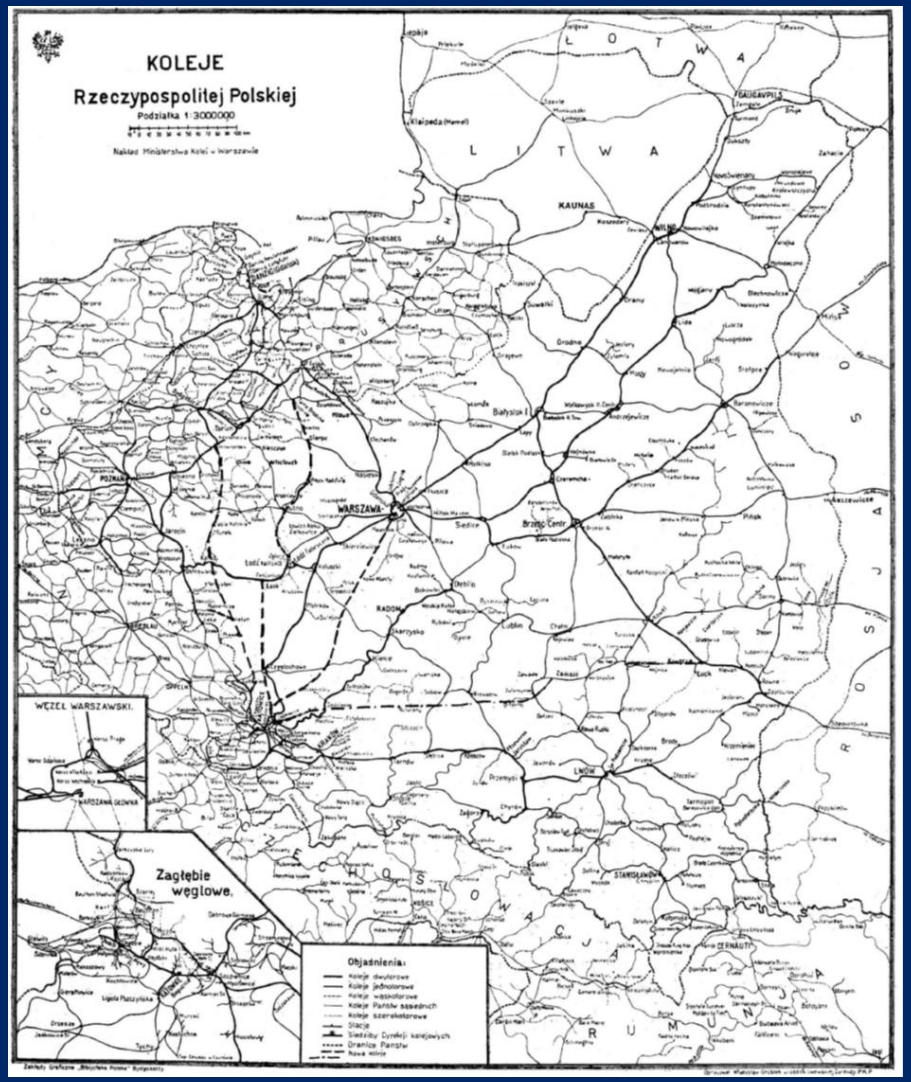
Prace nad projektami rozbudowy sieci kolejowej 1919-1921

- Linie węglowe projektowane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych:
  1) Zagłębie – Częstochowa – Łęczyca – Kutno – Płock – Sierpc – Brodnica i dalej przez istniejące odcinki do Gdańska,
  2) Zagłębie – Sandomierz – Rozwadów – Janów – Zamość – Hrubieszów i ewentualnie dalej do Łucka i Równego,
  3) Lubliniec – Wieluń – Opatówek – Konin – Gopło,
  4) Łazy – Żelisławice – Opoczno – Nowe Miasto – Grójec – Warszawa.
- Linia do przewozu ropy naftowej i produktów naftowych:
  - Galicja – Ostrowiec – Radom – Nowe Miasto – Skierniewice – Łowicz – Płock
- Linia na potrzeby eksportu przez Gdańsk:
  - Nasielsk – Płońsk – Raciąż - Sierpc – Brodnica

Projektowane linie kolejowe (1922)

- Sumaryczna długość projektowanych linii pierwszorzędnych i drugorzędnych w b. zaborze rosyjskim: 3370 km
- Sumaryczna długość projektowanych linii kolejowych w b. zaborze austriackim: 717 km

Propozycja budowy linii w trybie koncesyjnym (1924)



Koncesja wydana 15.12.1924 r. firmom TRI, Société Génerale d'Entreprises, Schneider:

1) Kalety – Herby – Wieluń – Opatówek (względnie Błaszki) – Inowrocław, z odgałęzieniem Wieluń – Podzamcze (Wieruszów),
2) Chorzów – Czeladź – Wojkowice – Łask z odgałęzieniami w Zagłębiu Dąbrowskim,
3) Wojkowice – Opoczno – Warszawa,
4) Ciechomice – Brodnica,
5) Południowa obwodnica Warszawy

Weryfikacja potrzeb przewozowych (dane z 1926 r.)

Dyrekcja	Praca przewozowa [mln paskm]	Praca przewozowa [mln tonokm]	Razem [mln. zastępczych tonokm]	Długość eksploatacyjna [km]	Intensywność przewozów [tys. tonokm na 1 km linii]
Warszawska	1553	6164	7541	2171	3473
Radomska	660	1710	2407	2278	1057
Wileńska	508	1098	1650	3006	549
b. zabór rosyjski	**2721**	**8972**	**11598**	**7455**	**1556**
Krakowska	618	1634	2272	1421	1600
Lwowska	556	1243	1854	1983	935
Stanisławowska	208	360	603	1113	542
b. zabór austriacki	**1382**	**3237**	**4729**	**4517**	**1047**
Poznańska	740	1618	2424	2353	1030
Gdańska	838	2478	3319	2084	1593
Katowicka	434	1022	1490	578	2578
b. zabór pruski	**2012**	**5118**	**7233**	**5015**	**1442**
Ogółem	6115	17328	23561	16987	1386

Weryfikacja potrzeb przewozowych (1927)

- Bardzo duże różnice intensywności przewozów w poszczególnych dyrekcjach KP:
  - Największa gęstość (intensywność) przewozów w Dyrekcji Warszawskiej (3,473 mln. tonokm na 1 km linii),
  - Najmniejsza gęstość przewozów w Dyrekcjach Stanisławowskiej (0,542 mln tonokm na 1 km linii) oraz Wileńskiej (0,549 mln tonokm na 1 km linii).
- Wnioski z analizy wykorzystania sieci kolejowej:
  - konieczność jak najoszczędniejszego prowadzenia eksploatacji w dyrekcjach, których dochody nie pokrywają wydatków
  - konieczność bardzo ostrożnego podchodzenia do budowy nowych linii w poszczególnych dzielnicach Polski
  - Nowe linie powinno się budować wyłącznie na tych obszarach, na których linie istniejące są przeciążone i które mają warunki do zapewnienia ich dochodowości

Weryfikacja potrzeb przewozowych

- Wiele przedsięwzięć planowanych w 1919 roku okazało się w praktyce zbędne:
  - Nie doszacowano możliwości tkwiących w istniejącej sieci.
  - zwiększenie zdolności przepustowej głównych linii kolejowych, w tym szczególnie dawnej linii Warszawsko-Wiedeńskiej,
  - budowa drugich torów na najpotrzebniejszych odcinkach, na przykład Kutno – Toruń,
  - wprowadzenie do eksploatacji nowych, silniejszych parowozów,
  - coraz bardziej powszechne prowadzenie pociągów z hamulcami zespolonymi,
- Na głównych liniach II RP można było realizować dużo większe przewozy, niż w okresie sprzed I wojny światowej.
- Pociągi węglowe o masie brutto rzędu 2000 ton należały do najcięższych w Europie

Plan min. Romockiego (1928)

- Program rozbudowy sieci kolejowej z początku 1928 roku:
  - Przedstawiony przez ówczesnego Ministra Komunikacji Pawła Romockiego
  - Wychodził z oceny możliwości finansowych jako podstawy propozycji budowy nowych linii
  - W okresie ośmiu lat (od wiosny 1928 r. do wiosny 1936 r.) przewidywał budowę 17 odcinków linii normalnotorowych o łącznej długości około 2500 km, czyli około 300 km rocznie
  - Stanowił uszczuplenie i urealnienie wcześniejszych zamierzeń inwestycyjnych.
  - Linie objęte programem miały zróżnicowany charakter.
  - Zawierał zarówno linie niezbędne dla rozwoju gospodarczego kraju, linie pożyteczne dla osiągnięcia tego celu, jak i linie o charakterze lokalnym.

Plan min. Romockiego (1928)

Linie przewidziane do budowy:

- Bydgoszcz – Gdynia (185 km),
- Herby – Inowrocław (255 km),
- Woropajewo – Druja (90 km),
- Łazy – Kiwerce (502 km),
- Lublin – Bełżec (146 km),
- Warszawa – Ostrowiec (175 km),
- Toruń – Ostrołęka (210 km),
- Łódź – Uniejów (46 km),
- Kamień K. – Wołkowysk (208 km),
- Ożarów – Modlin (33 km),
- Katowice – Działoszyn (150 km),
- Niezwiska – Korszów (27 km),
- Kraków – Miechów (51 km),
- Chełm – Sokal (105 km),
- Płock R. – Brodnica (107 km),
- Wieluń – Konin (126 km),
- Stary Sącz – Nowy Targ (80 km)

Plany kolejowej obsługi COP (1936-1939)

- Przedsięwzięcia związane z zapewnieniem obsługi komunikacyjnej powstającego Centralnego Okręgu Przemysłowego
  - zakładano, że linie kolejowe biegnące w kierunku południkowym powinny powiązać COP przez Sandomierz z Warszawą i dalej z Gdynią i Gdańskiem
    - dokończenie rozpoczętej w 1919 roku (i niemal natychmiast przerwanej) budowy linii Rzeszów – Kolbuszowa – Majdan – Tarnobrzeg – Sandomierz
    - Planowana budowa nowej linii Radom – Ostrowiec Świętokrzyski z pominięciem przeciążonego węzła kolejowego Skarżysko-Kamienna.
    - Planowana budowa linii kolejowej Dwikozy – Zawichost – Dęblin lub Kozienice
  - W kierunku równoleżnikowym konieczność połączenia z Górnośląskim Zagłębiem Węglowym (w kierunku zachodnim) oraz z województwem wołyńskim (w kierunku wschodnim)
    - Planowana linia Kozłów – Busko – Staszów – Sandomierz (lub Tarnobrzeg) – Rozwadów – Zwierzyniec.

Budowa linii kolejowych w latach 1919-1939

- Ogółem w okresie 1918-1939 zbudowano 1873 km linii kolejowych
- odcinki linii o największej sumarycznej długości zostały przekazane do eksploatacji w latach:
  - 1930 (274,6 km),
  - 1934 (224,0 km), oraz
  - 1933 (177,0 km), w okresie wielkiego kryzysu gospodarczego.
- Nie wszystkie zbudowane linie kolejowe znalazły się na obecnym terytorium Polski.

Budowa linii kolejowych w latach 1919-1939

Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3121-21

Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3135-10

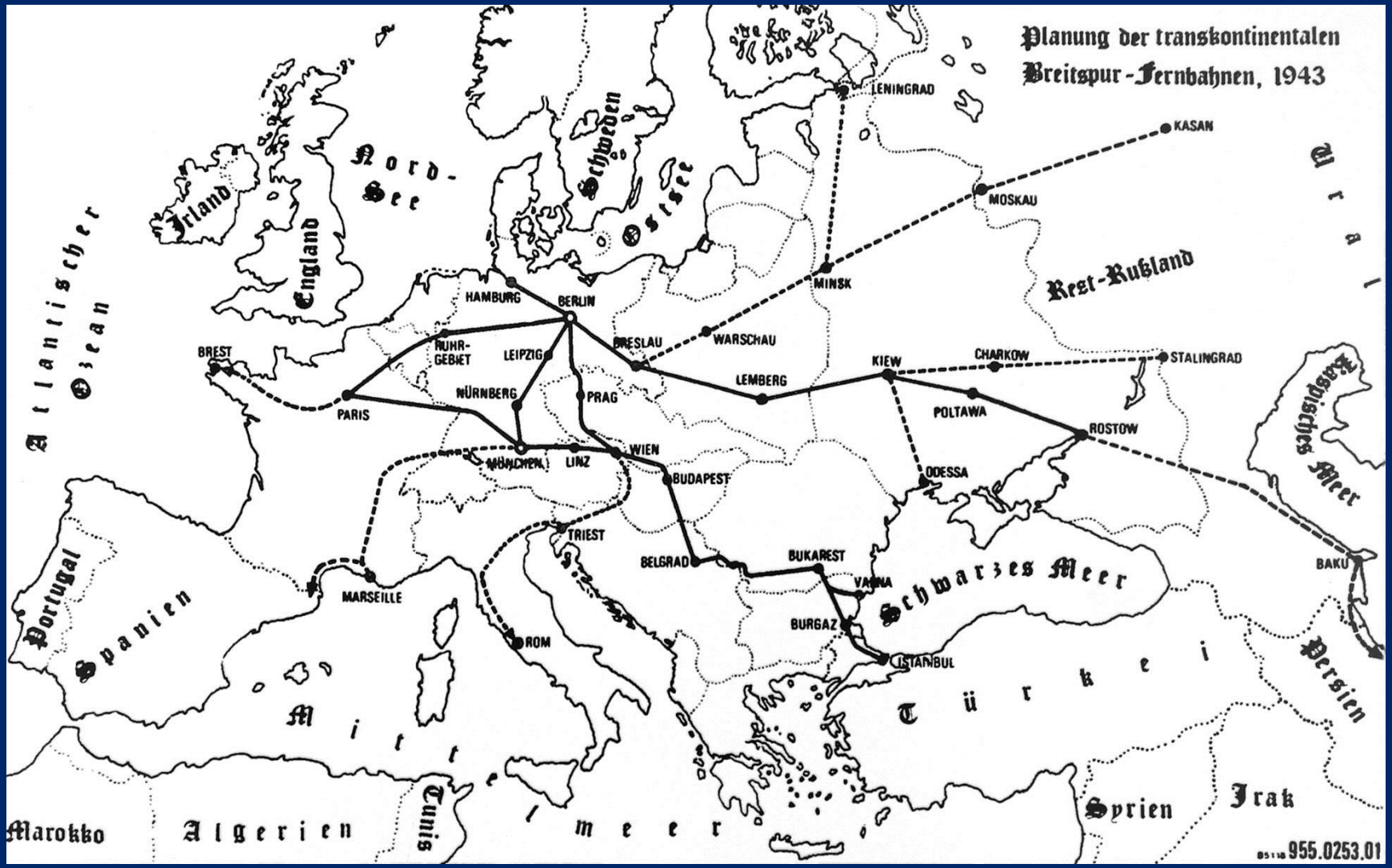
Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3168-3

Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3176-5

Plan transkontynentalnej magistrali szerokotorowej 1942

- Przebieg:
  - (Iran/Indie – Baku -) Rostów – Kijów – Lwów – Kraków – Katowice – Wrocław – Cottbus – Berlin – Zagłębie Ruhry - Paryż
- Szerokość toru 3000 mm,
- Prędkość maksymalna:
  - 250 km/h dla pociągów pasażerskich, 100 km/h dla poc. towarowych
- Długość pociągu:
  - 500 m dla pociągów pasażerskich, 1100-1200 m dla pociągów towarowych

Plan transkontynentalnej magistrali szerokotorowej 1942



Plany budowy linii z lat 1945-1946

- Rok 1945: plan opracowany w Ministerstwie Komunikacji
  - przewidywana budowa 2981 km nowych linii
  - w ciągu 20 lat
  - podział na cztery okresy realizacji
- Rok 1946: założenia do Planu Krajowego I
  - Nowy plan układu przestrzennego sieci kolejowej (S. Zieliński)

Plan budowy linii (Łopuszyński, 1946-1947)

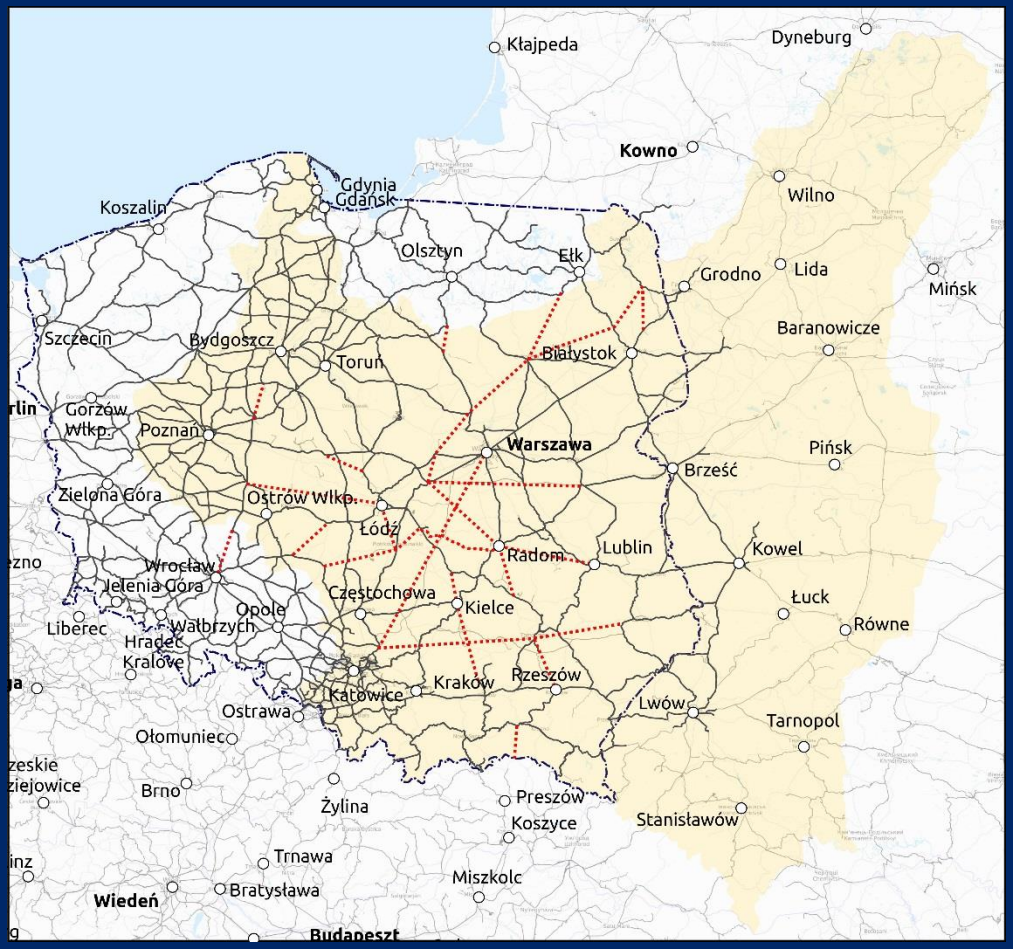
- Lata 1946-1947: autorski plan budowy linii kolejowych opracowany przez M. Łopuszyńskiego (opublikowany w 1947 r.)
- Przesłanki planu:
  - Potrzeba zagęszczenia sieci na obszarach całkowicie lub częściowo pozbawionych komunikacji kolejowej
  - Potrzeba powiązania systemu komunikacji kolejowej na obszarze całego państwa w jedną całość, dostosowaną do potrzeb przewozowych
- Podział planu na 4 okresy: I, II, III, IV
- Łączna długość nowych linii około: 3300 km
- Okres I
  - Tylko odbudowa najważniejszych linii pierwszorzędnych
  - Dokończenie budowy linii Tomaszów Mazowiecki – Radom

Plan budowy linii (Łopuszyński, 1946-1947)

Okres II (770 km)

- Zakończenie całkowitej odbudowy całej sieci kolejowej oraz jej przebudowy do nowych wymagań przewozowych
- Rozpoczęcie budowy linii mających podstawowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego, powiązania sytemu komunikacyjnego w najważniejszych kierunkach oraz połączenie kolejami obszarów dawnych i odzyskanych
- Wieruszów – Sieradz (55 km),
- Mława – Nidzica (30 km),
- Skierniewice – Sochaczew – Nasielsk – Ostrołęka – Łomża – Augustów (328 km),
- Ostrołęka – Biała (72 km),
- Czarna Wieś – Kamienna (45 km),
- Warszawa – Łazy (240 km)

Plan budowy linii (Łopuszyński, 1946-1947)



<u>Okres III (1263 km)</u>

Budowa linii kolejowych potrzebnych dla gospodarki narodowej i do uporządkowania sieci

- Łazy – Tarnobrzeg – Szczebrzeszyn (278 km),
- Końskie – Kielce – Żabno (115 km),
- Wrocław – Milicz i Gniezno – Żnin (85 km),
- Wieluń – Piotrków – Tomaszów Mazowiecki (110 km),
- Radom – Lublin (95 km),
- Skierniewice – Radom – Ostrowiec (145 km),
- Tarnobrzeg – Rzeszów (60 km),
- Jasło – granica (40 km),
- Skierniewice – Łuków (150 km),
- Jarocin – Łódź (110 km),
- Łęczyca – Koło (40 km),
- Łódź – Piotrków (35 km)

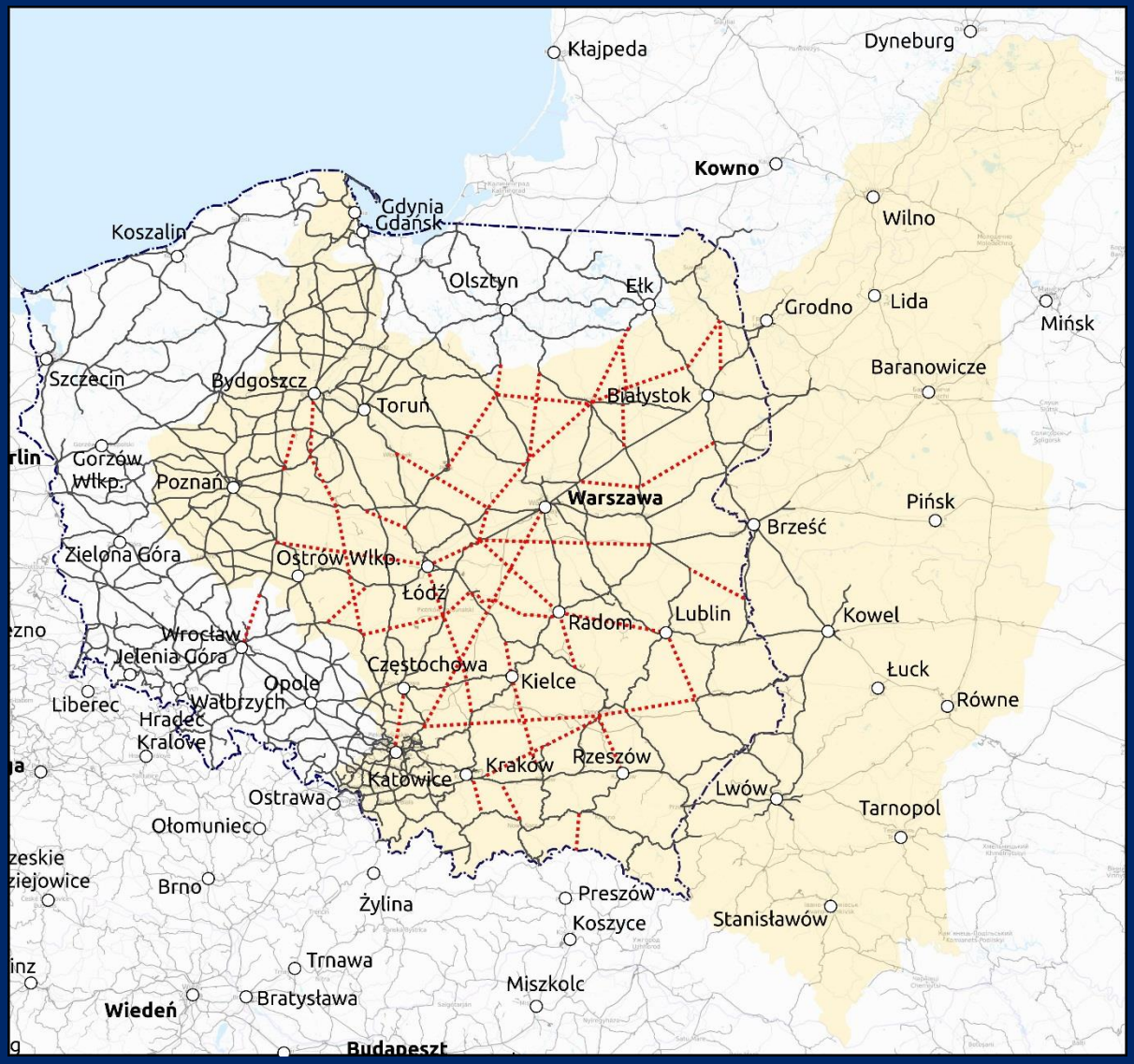
Plan budowy linii (Łopuszyński, 1946-1947)

Okres IV (1271 km)

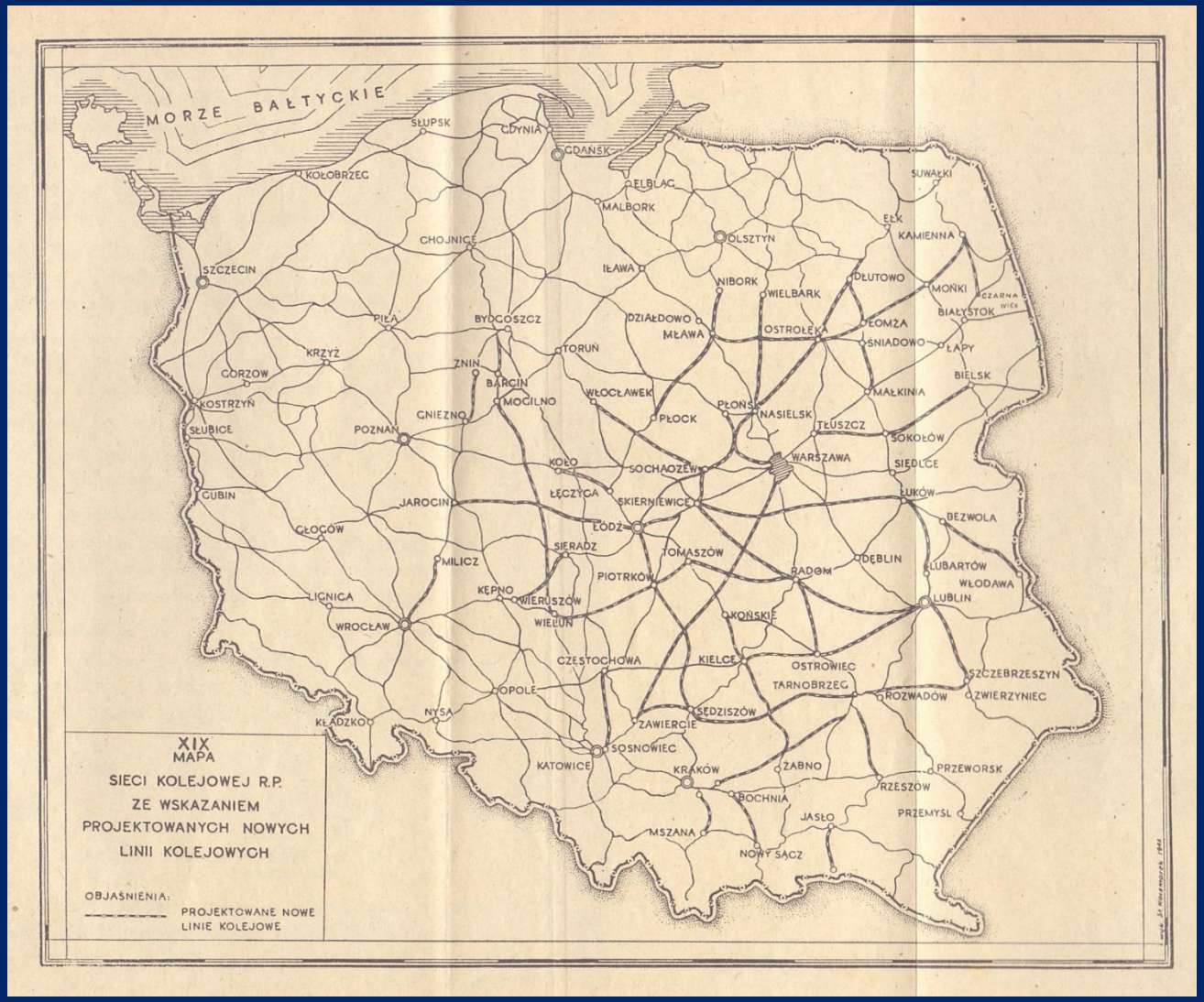
Dalsza budowa linii, które miały stanowić uzupełnienia sieci, lecz które mogły być odłożone do czasu wzrostu zapotrzebowania na przewozy:

- Nasielsk – Chorzele – Wielbark (75 km), Warszawa – Płońsk (60 km),
- Skierniewice – Łódź (40 km),
- Wieliczka – Mszana Dolna (30 km),
- Płock – Mława (75 km),
- Sędziszów – Włoszczowa – Piotrków (100 km),
- Mława – Ostrołęka (96 km), Włocławek – Sochaczew (100 km),
- Śniadowo – Małkinia (40 km), Łomża – Dłutowo (65 km),
- Katowice – Częstochowa (65 km),
- Tłuszcz – Sokołów – Bielsk Podlaski (130 km),
- Bochnia – Nowy Sącz (45 km),
- Lublin – Szczebrzeszyn (70 km),
- Bezwola – Włodawa (60 km),
- Wieluń – Konin – Bydgoszcz (160 km),
- Niepołomice – Tarnobrzeg (90 km)

Plan budowy linii (Łopuszyński, 1946-1947)



Plan budowy linii (Łopuszyński, 1946-1947)



Budowa linii kolejowych w latach 1945-1990

- Najważniejsze inwestycje w nowe linie kolejowe
  - Lata 1946-1950
    - Tomaszów Mazowiecki – Radom (89 km)
  - Lata 1951-1960
    - Lubliniec – Pyskowice (41 km),
    - Skierniewice – Łuków (160 km),
    - Sitkówka Nowiny – Busko Zdrój (44 km),
  - Lata 1961-1970
    - Sokółka – Sidra – Kamienna Nowa (42 km)
  - Lata 1971-1980
    - (Rzeszów -) Kolbuszowa – Dęba Rozalin (– Ocice) (25 km),
    - Koniecpol – Kozłów (44 km),
    - Zwierzyniec – Stalowa Wola Płd. (69 km),
    - CMK Zawiercie – Grodzisk Mazowiecki (224 km),
    - Hrubieszów – Dąbrowa Górnicza LHS (397 km)

Wnioski (1)

- W II Rzeczypospolitej opracowane zostały bardzo ambitne plany budowy nowych linii kolejowych. Zasadniczymi celami budowy tych linii miały być:
  - wyrównanie dysproporcji w obsłudze terenów dawnych państw zaborczych,
  - zapewnienie brakujących połączeń pomiędzy głównymi centrami życia społecznego i gospodarczego odrodzonego Państwa a przez to – wzmocnienie jego spójności terytorialnej,
  - stworzenie warunków dla eksportu polskich towarów, w tym przede wszystkim węgla
- W latach 1919-1939 powstało 1873 km linii normalnotorowych

Wnioski (2)

- W latach 1945-1990 powstało 1770 km linii normalnotorowych i szerokotorowych
- Największy zakres inwestycji – lata 1971-1980, kiedy powstało ponad 1000 km nowych linii, w tym:
  - Centralna Magistrala Kolejowa
  - Linia Hutniczo-Siarkowa

Wnioski (3)

- Ciągłość w planowaniu i realizacji inwestycji kolejowych w Polsce.
  - Niektóre z zamierzeń, które nie mogły być urzeczywistnione w czasach II Rzeczypospolitej, doczekały się realizacji już po II wojnie światowej,
  - Dwie z planowanych na początku lat dwudziestych XX wieku linii węglowych zostały zrealizowane ponad 50 lat później:
    - jako Centralna Magistrala Kolejowa (1974-1977),
    - jako Linia Hutniczo-Siarkowa (1979).
  - Linia Rzeszów – Tarnobrzeg,
    - Planowana jeszcze w czasach zaborów przez Wydział Krajowy w Galicji,
    - Budowa rozpoczęta na podstawie ustawy sejmowej z 1919 roku,
    - Linia przewidywana do obsługi Centralnego Okręgu Przemysłowego,
    - Ostatecznie ukończona w 1971 roku (po 52 latach od przyjęcia ustawy sejmowej
  - Linia Skierniewice – Łuków
    - Projektowana przed II wojną światową,
    - Przewidziana w planie M. Łopuszyńskiego (1947),
    - Ukończona w 1954 roku

Dziękuję za uwagę