

Maria Kozanecka

Kolejnictwo polskie na tle komunikacji kolejowej w niektórych krajach europejskich

Komunikacja ułatwia wymianę materialną i kulturalną, usprawnia administrację, podnosi obronność kraju. W większości krajów kolej odgrywa dominującą rolę w tym zakresie. Jej praca jest ważnym wskaźnikiem stanu i rozwoju gospodarczego poszczególnych państw. Fakt ten uzasadnia przeprowadzenie porównania stanu kolejnictwa polskiego, zwłaszcza zaś gęstości sieci kolejowej w naszym kraju w roku 1938 i 1955 — na tle sytuacji w tym zakresie w niektórych krajach europejskich.

Na wstępie należy podkreślić, że Polska weszła w okres 20-lecia międzywojennego mając wyjątkowo trudną sytuację w dziedzinie kolejnictwa. Złożyło się na to szereg przyczyn, z których kilka niżej wymienimy.

Po zaborcach otrzymała Polska sieć kolejową skonstruowaną jako całość bardzo słabo i w porównaniu z krajami Europy zachodniej niedostatecznie rozwiniętą: „...sieć nasza składa się z wyraźnie trzech części: niemieckiej, rosyjskiej i austriackiej, które były w przeszłości słabo ze sobą powiązane, a odgraniczone barierami celnymi; żyły więc w znacznym stopniu odrębnym życiem, wchodziły w skład odrębnych organizmów ekonomiczno-handlowych i służyły odrębnym celom politycznym i wojskowym...”¹. Państwa zaborcze stosowały różną politykę w zakresie budowy kolei na naszych ziemiach. Gęstą sieć budowały Prusy. W 1914 roku gęstość sieci wynosiła w Poznańskim 11,8 km na 100 km², gdy tymczasem w Galicji wynosiła ona 5,1 km/100 km², w Królestwie zaś tylko 2,7 km/100 km²². Jak już podkreślono wyżej, budowa tych kolei była dostosowana do interesów gospodarczych i wojskowych państw

¹ A. Miszke, *Przyszłość i rozwój kolei polskich na tle ogólnego stanu nowoczesnych środków komunikacyjnych*. „Inżynier Kolejowy”. Nr 6/1938, str. 224.

² K. Bromek, *Geografia Komunikacji*, Katowice 1951, str. 27.

zaborczych. Tak np. najważniejsze linie zaboru pruskiego schodziły się wachlarzowato w kierunku Berlina i Saksonii, a kilka linii z dobrymi połączeniami wiązało Prusy Wschodnie z centrum Niemiec. Główne linie w zaborze austriackim miały charakter strategiczny i w wielu wypadkach były budowane bez uwzględniania potrzeb gospodarczych terenów, przez które przechodziły. Wzdłuż Karpat przebiegały dwie linie połączone z głębią cesarstwa austro-węgierskiego szeregiem linii przechodzących przez to pasmo (przez Zwardoń, Podczerwone, Leluchów, Łupków). Miały one służyć szybkiemu dowożeniu wojsk na ewentualny front podkarpacki (i istotnie taką rolę podczas I wojny światowej spełniły). Odmienną politykę stosowała Rosja carska. Rząd carski nie rozwijał komunikacji w terenach przygranicznych i w całym Królestwie. Traktując ziemie polskie jako przedpole czy też tereny przyszłych walk usiłował uczynić z nich „pustkę” komunikacyjną dla nieprzyjaciela³.

O tendencji odcięcia Królestwa od pozostałych zaborów może świadczyć to, że były tylko trzy kolejowe przejścia graniczne z zaboru austriackiego na teren rosyjski: Szczakowa, Podwołoczyska, Brody oraz pięć z zaboru pruskiego: Sosnowiec, Herby, Skalmierzyce, Aleksandrów, Mława. Sieć kolei wąskotorowych, budowana też z punktu widzenia potrzeb armii w czasie I wojny światowej, była chaotyczna. Zmniejszało to jeszcze bardziej sprawność sieci istniejącej w tej części Polski.

W rezultacie tego wszystkiego Polska otrzymała w 1918 roku sieć — jak już powiedzieliśmy — słabo wzajemnie powiązaną, o kierunkach i przebiegu nie odpowiadającym w wielu wypadkach potrzebom nowego państwa i jego życia, a nawet o różnych szerokościach toru. Wskutek takiej sytuacji ruch na wielu liniach był minimalny, a na jednej z nich, mianowicie Tuszcz — Pilawa, wstrzymano go całkowicie. Chcąc przeprowadzić zmianę tego stanu rzeczy należało przebudować istniejące węzły, wybudować nowe odcinki linii i całe linie (przede wszystkim z południa na północ, których było szczególnie brak). Zwłaszcza należało połączyć Zagłębie z morzem, rejon krakowski z Warszawą; należało zmienić niedogodne ukierunkowanie głównych magistrali Poznańskiego i Pomorza (zbiegających się w znacznej części ku Berlinowi) i powiązać je ze stolicą. Wymagało również przebudowy szeregu stacji. Niektóre bowiem z dawnych stacji granicznych omal zamarły, natomiast niekiedy małe przystanki wymagały powiększenia. Również wiele trudności nastręczała odmienna organizacja kolejnictwa i odmienne przepisy prawne i drogowe w poszczególnych zaborach. Uni-

³ J. Ginsbert, *Drogi żelazne Rzeczypospolitej*, Warszawa 1937 (1938), wyd. Arcta, str. 36.

fikacja w tym zakresie nie była łatwa (zresztą ciągnęła się długo). Ponadto należy podkreślić, że w wyniku wojny nastąpiły duże zniszczenia taboru, mostów, linii, a także samych stacji i budynków stacyjnych. W sumie więc kraj był w trudnej sytuacji ze względu na duże zacofanie w zakresie transportu. Trzeba też powiedzieć, że w okresie 20-lecia zrobiono niewiele dla likwidacji tego stanu rzeczy, co wynikało z ogólnego stanu ekonomicznego Polski przedwrześniowej.

Obecnie dokonamy pewnych porównań w zakresie kolejnictwa polskiego i niektórych krajów europejskich. Dla analizy stanu kolejnictwa duże znaczenie mają dane zawierające zestawienie długości sieci kolejowej. Zawiera je tablica I, której dane pochodzą z lat 1937 — 1939, choć w kilku wypadkach dotyczą roku 1936 i 1940, w jednym zaś wypadku — 1941 r. Wynika to stąd, że trudno znaleźć dane dotyczące wszystkich państw europejskich z jednego roku, niemniej wydaje się, iż nie spowoduje to jakichś istotnych wypaczeń obrazu, jeżeli uwzględni

Tablica I¹⁾

Lp.	Państwo	Długość linii w km
1	Niemcy	58 967
2	Francja ²⁾	42 500
3	W. Brytania i Półn. Irland.	33 506
4	Włochy	23 252
5	Polska	20 200 ⁴⁾
6	Szwecja	16 762
7	Hiszpania	16 750
8	Czechosłowacja	13 900 ⁴⁾
9	Rumunia	11 400
10	Jugosławia	10 200 ⁴⁾
11	Węgry	8 650 ⁴⁾
12	Finlandia	5 900
13	Szwajcaria	5 483
14	Belgia ³⁾	5 100
15	Norwegia	4 000
16	Holandia	3 666
17	Bułgaria	3 560
18	Grecja	2 976

¹⁾ Większość danych do tablicy zaczerpnięto z *Globus — Jahrbuch des Deutschen Verlages*, Berlin. Tylko w czterech wypadkach korzystano z innych źródeł podanych w notce⁴⁾.

²⁾ Jak wyżej; nie wlicza się linii lokalnych o długości 20 000 km.

³⁾ Jak wyżej; nie wlicza się linii lokalnych o długości 5 250 km.

⁴⁾ *Mały Rocznik Statystyczny 1938*. Warszawa 1938. Nakładem Głównego Urzędu Statystycznego, str. 185.

się, że okres ten nie odznaczał się w żadnym kraju żywym tempem budownictwa kolejowego — wręcz odwrotnie, osłabło ono znacznie. Na pierwszym miejscu w tabelicy I znajdują się Niemcy z 58 967 km sieci, na drugim Francja z 42 500 km, na trzecim Wielka Brytania z 33 506 km sieci. W poniższym zestawieniu Polska zajmuje wysokie — 5 miejsce⁴ z 20 200 km sieci.

Już jednak następna tablica, pokazująca ilość linii kolejowych przypadających na 100 km² obszaru, mówi, jak daleko było nam do poziomu przodujących pod względem gospodarczym i komunikacyjnym krajów. Polska, posiadając 5,1 km linii na 100 km² powierzchni, została wyprzedzona przez 9 krajów.

Tablica II¹⁾

Lp.	Państwo	Obszar w km ²	Na 100 km ² obszaru przypada linii w km
1	Belgia	30 506	16,7
2	Wielka Brytania i Półn. Irlandia	243 980	13,7
3	Szwajcaria	41 294	13,2
4	Niemcy	470 714	12,5
5	Holandia	32 920	11,1
6	Czechosłowacja	140 446	9,8
7	Węgry	93 073	9,3
8	Francja	550 986	7,7
9	Włochy	310 190	7,4
10	Polska	389 000	5,1
11	Jugosławia	247 542	4,4
12	Rumunia	295 049	3,8
13	Szwecja	448 953	3,7
14	Hiszpania	505 720	3,1
15	Grecja	112 000	2,6
16	Bułgaria	154 779	2,3
17	Finlandia	382 801	1,5
18	Norwegia	322 681	1,2

¹⁾ Dane dotyczące obszaru zaczerpnięto z tych samych źródeł co długości linii zamieszczone w tabelicy I.

Tablica III przedstawia ilość kilometrów linii kolejowej przypadającą na 10 000 mieszkańców. Tutaj na pierwszym miejscu widzimy Szwecję z 26,2 km linii, dalej idą: Finlandia z 15,5 km i Norwegia

⁴ Jak widać, w tablicach nie uwzględniono ZSRR, gdyż na podstawie roczników statystycznych, którymi dysponowałam, nie można było ustalić porównawczych danych statystycznych dla interesujących nas okresów odnośnie do europejskiej części ZSRR. Z innych danych wiadomo, że pod względem długości sieci kolejowej europejska część ZSRR zajmowała jedno z najbardziej czołowych miejsc.

z 14,2 km linii. Polska zajmuje 13 miejsce z 5,8 km linii na 10 000 mieszkańców. Warto zauważyć, że te państwa, które w tabeli II pod względem długości linii kolejowych na 100 km² obszaru zajmują dolne partie zestawienia, np. Norwegia i Finlandia, tutaj figurują na czołowych miejscach. Wynika to z bardzo małej gęstości zaludnienia na 1 km² powierzchni w tych krajach.

Tablica III¹⁾

Lp.	Państwo	Liczba mieszkańców	Na 10 000 mieszkańców przypada linii w km
1	Szwecja	6 310 214	26,2
2	Finlandia	3 863 800	15,5
3	Norwegia	2 814 194	14,2
4	Szwajcaria	4 265 703	12,8
5	Węgry	10 180 000	11,8
6	Francja	41 905 968	10,1
7	Niemcy	59 688 300	9,8
8	Czechosłowacja	14 729 536	9,4
9	Wielka Brytania i Półn. Irlandia	47 521 000	7,0
10	Jugosławia	14 730 000	6,9
11	Belgia	8 092 004	6,3
12	Hiszpania	26 220 000	6,3
13	Polska	34 500 000	5,8
14	Rumunia	19 993 800	5,7
15	Włochy	42 993 602	5,3
16	Grecja	6 485 000	4,5
17	Holandia	8 923 000	4,1
18	Bułgaria	8 792 000	4,0

¹⁾ Dane dotyczące liczby mieszkańców zaczerpnięto z tych samych źródeł co dane do poprzednich tablic.

Tablica IV pokazuje stan zaludnienia poszczególnych państw. Te kraje, które występują w tablicy III na czołowych miejscach, w tym zestawieniu zajmują miejsca końcowe. I tak np. Szwecja, Finlandia, Norwegia w tablicy III zajmują miejsca od 1 — 3, tutaj znajdują się na samym końcu: Szwecja z 14 mieszkańcami na 1 km², Finlandia z 10, Norwegia z 8. Tymczasem takie państwa, jak Holandia, Belgia, Wielka Brytania, Włochy i Niemcy znajdujące się w tablicy III poza uprzednio wymienionymi (np. Holandia znajduje się na 17, przedostatnim miejscu), w tablicy IV zajmują najbardziej czołowe miejsca (np. Holandia pierwsze z 271 mieszkańcami na 1 km²). Jest to zjawisko zupełnie zrozumiałe.

Tablica IV

Lp.	Państwo	Na 1 km ² obszaru przypada mieszkańców
1	Holandia	271
2	Belgia	265
3	Wielka Brytania	194
4	Włochy	138
5	Niemcy	126
6	Węgry	108
7	Czechosłowacja	104
8	Szwajcaria	103
9	Polska	88
10	Francja	76
11	Rumunia	67
12	Jugosławia	59
13	Grecja	58
14	Bułgaria	57
15	Hiszpania	52
16	Szwecja	14
17	Finlandia	10
18	Norwegia	8

Z powyższych zestawień widać, że gęstość sieci nie przedstawiała się w naszym kraju zadowalająco. Wyraźnie pokazuje to tablica II, w której poza Polską znajdują się najbardziej zacofane i słabe gospodarczo kraje, jeśli nie liczyć Szwecji i Finlandii, których niskie miejsce w tablicy wynika ze specyficznych warunków geograficznych (duże, słabo zaludnione obszary kraju wysunięte na północ). A przecież niektóre cyfry z interesującej nas dziedziny mogłyby sugerować dość poważny postęp, zmiany na lepsze. Np. wzrosła liczba osób korzystających z usług PKP (i tak, przewóz pasażerów w 1934 roku wynosił 146 mln osób, w 1935 — 144 mln osób, w 1937 — 211 mln osób⁵); wzrastała, acz powoli, długość linii kolejowych. Takie jednak sugestie byłyby fałszywe. Trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że ludność w kraju rosła szybciej, niż budowano nowe linie, tak że utrzymanie stanu rzeczy przedstawionego w tablicy III na dalszą metę było niemożliwe.

Niektóre nowe elementy wnosi do tego obrazu zestawienie dokonane przez A. Miszkę w artykule powstałym na tle refleksji po I Polskim Kongresie Inżynierów (Lwów 1937 r.)⁶.

⁵ *Mały Rocznik Statystyczny 1938*, str. 178 i 183.

⁶ A. Miszka, *Przyszłość i rozwój kolei polskich na tle ogólnego stanu nowoczesnych środków komunikacji*, „Inżynier Kolejowy”. Nr 6/1938, str. 224.

Tablica V.

Obszar w tys. km ²	Rok	Ludność w mln	Długość sieci kolejowej			$c = \sqrt{a \cdot b}$
			w km	na 100 km ² „a“	na 10 tys. mieszk. „b“	
Była dzielnica rosyjska 160	1924	15	7 423	2,35	4,84	3,72
	1935	18	8 300	3,2	4,6	3,82
Była dzielnica austriacka 80	1924	8	4 417	5,51	5,79	5,65
	1935	10	4 500	5,7	4,5	5,07
Była dzielnica niemiecka 46	1924	4	4 805	10,4	12,35	11,34
	1935	5	5 000	10,8	10,00	10,4
O g ó ł e m 386	1924	27	16 645	4,3	6,19	5,16
	1935	33	17 800	4,6	5,14	4,95

Cyfry podane przez autora zestawienia są nieco odmienne od poprzednio podanych przez nas; niemniej nie zmienia to istoty rzeczy. „a” określa ilość kilometrów linii na 100 km² terenu i świadczy o jego udostępnieniu przez kolej, natomiast „b”, mówiąc o długości linii na 10 000 mieszkańców, mówi zarazem o wysiłku finansowym ludności w kierunku rozwoju linii kolejowych (musi on być tym większy, im mniejsza jest gęstość zaludnienia). Wskaźniki „a” i „b” mogą się w poszczególnych krajach bardzo różnić w zależności od gęstości zaludnienia i intensywności życia gospodarczego. Najpełniejszą, łączną charakterystykę daje wskaźnik $c = \sqrt{a \cdot b}$. W przodujących gospodarczo i rozwiniętych pod względem komunikacyjnym krajach wskaźnik „c” jest wysoki; przed pierwszą wojną światową dla Anglii, Francji i Niemiec wynosił od 10 — 11, a po wojnie wzrósł jeszcze bardziej (Francja — 13,3, Niemcy — 12,3), co świadczy o tym, że kraje te bardzo intensywnie w dalszym ciągu rozbudowywały swoją sieć kolejową. Według autora artykułu wskaźnik „c”, niższy niż Polska, mają w Europie następujące państwa: Grecja, Litwa, Portugalia, Hiszpania i Turcja. Jak wiadomo, były to kraje mało uprzemysłowione i wyjątkowo zacofane. Z tablicy daje się wyczytać kilka innych momentów. Przede wszystkim widać, jak nierównomiernie rozwinięta była sieć w poszczególnych częściach Polski. W byłym zaborze pruskim gęstość sieci zbliżała się do poziomu przodujących państw europejskich (trochę gęstsza niż w Niemczech przed I wojną światową, lecz mniej gęsta niż w Niemczech w 1935 roku; przedwojenny stan w Poznańskim wynikał z troski rządu pruskiego o rozbudowę sieci w tym rejonie, głównie ze względów wojskowych). W Małopolsce sieć była dwa razy słabsza, a w byłym zaborze rosyjskim prawie trzy razy. Ponadto z zestawienia można wyczytać, że

wskaźnik $c = \sqrt{a \cdot b}$ dla Polski w roku 1935 wyraźnie opadł w porównaniu z rokiem 1924, zmniejszył się, czyli że po okresie odbudowy ze zniszczeń wojennych nie nastąpiła dość szybka rozbudowa linii (przy wzrastającej liczbie mieszkańców). Działo się to w tym samym czasie, kiedy w innych krajach ów wskaźnik wzrastał.

Budownictwo kolejowe rozwijało się w wolnym tempie w porównaniu do potrzeb. Chcąc osiągnąć gęstość sieci z byłego zaboru pruskiego (w którym wskaźnik „c” pogorszył się od czasu I wojny światowej z 11,34 do 10,4), dla całego państwa przy stanie zaludnienia w 1935 r. należało w byłych dyrekcjach: warszawskiej, wileńskiej i radomskiej ilość linii potroić, a w dyrekcji krakowskiej i lwowskiej ilość tę podwoić. Tymczasem budowano w Polsce w pierwszym 10-leciu średnio 70 km linii rocznie, w drugim po 95 km rocznie. W poszczególnych latach wyglądało to następująco: [†]

Rok	km	Rok	km
1919	0	1929	0
1920	0	1930	272
1921	28	1931	25
1922	154	1932	92
1923	0	1933	172
1924	97	1934	208
1925	87	1935	2
1926	57	1936	119
1927	128	1937	55
1928	143	1938	7
1919 — 1928	694	1929 — 1938	952

Równocześnie trzeba podkreślić, że nowe linie powstawały przede wszystkim w województwach zachodnich, i dysproporcja pomiędzy tzw. Polską „A” i Polską „B” pogłębiała się jeszcze bardziej. Popatrzmy, jak wyglądała budowa nowych linii kolejowych na terenie niektórych województw.

Długość linii wybudowanych od 1920 — 1936 ^a

Województwo	Wybudowane	W budowie	Razem
Łódzkie	419	—	419
Kieleckie	127	37	164
Lubelskie	—	—	—
Białostockie	18	—	18

[†] A. Miszke, *Zagadnienie rozwoju linii kolejowych w Polsce*, „Inżynier Kolejowy”. Nr 6/1939, str. 263.

^a M. Łopuszyński, *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*. Warszawa 1939, str. 90 (Podział administracyjny z roku 1938).

Poleskie	—	—	—
Pomorskie	267	30	297
Śląskie	63	42	105
Krakowskie	98	—	98
Lwowskie	6	—	6

Wielu ludzi widziało tę niekorzystną sytuację. W wielu artykułach różnych fachowych pism, na zjazdach inżynierów padały słowa krytyki, projekty zmian i wyjścia z trudności; wystąpiły one także na I Polskim Kongresie Inżynierów we Lwowie w 1937 roku i znalazły odbicie w jego rezolucjach.

Polska bowiem dysponowała świetną armią organizatorów i kierowników oraz pracowników kolejnictwa. Różne dane, których ze względu na rozmiary artykułu nie przytaczam, świadczą o wysoce racjonalnej — jak na warunki, w których działano — organizacji kolejnictwa⁹, o sprawności przewozów osobowych i towarowych — nawet w porównaniu z krajami zachodnimi (np. pod względem ilości pracowników zatrudnianych na 100 tys. osio-km Polska stała na czwartym miejscu z 2,37 pracownikami, ustępując tylko Szwecji z 1,96 pracowników, Niemcom — 2,21, Szwajcarii — 2,24. Oczywiście do tych danych należy podchodzić z całą ostrożnością, uwzględniając specyficzne warunki poszczególnych państw; w warunkach polskich dane te wiązały się ściśle, chociaż nie wyłącznie, z rzadkością sieci przystanków osobowych i stacji na niektórych liniach wschodnich i centralnych). Polska dysponowała świetną kadrą inżynierską i konstruktorską, np. nasze parowozy budowane według polskich planów w Zakładach Cegielskiego (Poznań) i w Chrzanowie należały do najlepszych w świecie.

Sytuacja w omawianej dziedzinie uległa wyraźnym zmianom po II wojnie światowej. Podstawowe środki komunikacji przeszły w ręce państwa ludowego. Znacznie wzrosła ilość linii kolejowych na 100 km² i na 10 000 mieszkańców. Jest to nie tyle wynik budownictwa w tym zakresie w latach władzy ludowej, ile przede wszystkim wynik odzyskania ziem zachodnich z gęsto rozwiniętą siecią linii; podczas gdy obszary odstąpione Ukrainie i Białorusi radzieckiej posiadały sieć kolejową znacznie słabiej rozwiniętą.

Należy zaznaczyć, że polskie kolejnictwo poniosło w wyniku wojny ogromne straty, bez porównania większe niż po I wojnie światowej. W wyniku działań wojennych oraz celowo niszczyielskiej akcji okupanta uległo zniszczeniu 59% ogólnej długości mostów, 40% budyn-

⁹ Patrz dane cyfrowe i zestawienia, podawane przez pismo „Inżynier Kolejowy“ z 1938 roku, str. 314 i następne.

ków kolejowych, duża część urządzeń stacyjnych i urządzeń zapewniających bezpieczeństwo ruchu; zniszczono 10 000 km torów¹⁰. Tabor kolejowy (zwłaszcza dla ruchu towarowego) albo został wywieziony przez okupanta, albo uległ zniszczeniu podczas ataków bombowych i działań frontowych. Tylko nieznaczna jego część nadawała się do użytku.

Mimo tych ogromnych zniszczeń kolejnictwo musiało sprostać wielkim zadaniom przewozowym, które w całej ostrości stanęły przed nim jeszcze podczas wojny i zaraz po jej zakończeniu (przewóz armii na front, ogromny ruch ludności, odbudowa całej gospodarki). Odbudowano szybko — najpierw prowizorycznie, potem na stałe — dziesiątki mostów, tory, znaczną część urządzeń i budynków stacyjnych. O rozmachu i skuteczności tych prac świadczą cyfry¹¹:

Rok	Odbudowano torów w km	Odbudowano mostów w m bieżących
1945	3840	45 550
1946	2292	16 010
1947	539	14 390
1948	661	8 707

W wyniku likwidacji zniszczeń długość czynnej sieci kolejowej wzrosła z 17 938 km w końcu 1945 roku do 21 424 km w 1948 roku¹². W okresie 10-letnia odbudowano 15 mln m³ budynków stacyjnych i innych budynków kolejowych¹³. Od razu też przystąpiono do budowy nowych linii, np. jeszcze w czasie działań wojennych w 1945 roku rozpoczęto budowę linii Radom — Tomaszów Mazowiecki, a w 1947 r. oddano do użytku pierwszy jej odcinek o długości 35 km (Tomaszów — Drzewica). Jakkolwiek budowa nowych linii w okresie 10-letnia Polski Ludowej nie przedstawia się imponująco, to jednak, jeżeli weźmie się pod uwagę ogromny wysiłek w kierunku odbudowy kolejnictwa ze zniszczeń wojennych i rozbudowę istniejących urządzeń (przebudowa węzłów, rozbudowa stacji, budowa drugich torów itp.) oraz wysiłek w kierunku rozbudowy przemysłu ciężkiego i obronnego, należy zauważyć, że nie zaniedbano tej sprawy.

Sytuację kolejnictwa polskiego w porównaniu do innych krajów europejskich ilustrują niżej przedstawione tabele. Dane, jakie one za-

¹⁰ K. Bromek, *Geografia komunikacji*, Katowice 1951, str. 28.

¹¹ Jak wyżej, str. 29.

¹² Jak wyżej, str. 29.

¹³ St. Wróbel, *Osiągnięcia kolei polskich w ciągu dziesięciolecia*, „Życie Gospodarcze“ Nr 18/221 z 1954 roku, str. 695.

wierają, odnoszą się w zasadzie do lat w granicach od 1952 do 1954. Danych dla 1955 r. jak też danych z tego samego roku dla różnych państw nie można było uzyskać. Tabela IV wskazuje, że Polska z 5 miejsca w 1938 roku awansowała na 4 miejsce w Europie pod względem długości sieci kolejowej (o ile nie liczymy europejskiej części ZSRR, gdyż w tym wypadku Polska byłaby na 5 miejscu. Zarówno w tej, jak też w poprzednich tabelach nie uwzględniono europejskiej części Związku Radzieckiego ze względu na niemożność otrzymania danych porównawczych). Długość linii w naszym kraju wyraźnie się zwiększyła — o blisko 6000 km.

Tablica VI

Lp.	Państwo	Długość linii w km
1	Niemcy	50 900
2	Francja	41 272
3	Anglia	31 872
4	Polska	26 999
5	Włochy	21 861
6	Hiszpania	17 885
7	Szwecja	16 456
8	Czechosłowacja	13 133
9	Rumunia	11 780
10	Jugosławia	11 721
11	Węgry	11 425
12	Szwajcaria	5 202
13	Belgia	5 056
14	Finlandia	5 028
15	Norwegia	4 472
16	Bułgaria	3 600
17	Holandia	3 210
18	Grecja	2 879

¹⁾ Dane dotyczące długości linii zaczerpnięto z *Calendario Atlante De Agostini*, Istituto Geografico de Agostini, Novara 1955.

Tablica VII, przedstawiająca ilość kilometrów linii na 100 km² powierzchni, pokazuje, że Polska wyprzedziła po wojnie tak przodujące w zakresie kolejnictwa kraje, jak Francja i Włochy, i uplasowała się na 8 miejscu (wobec dziesiątego w 1938 r.). Istotnie, zmiany na lepsze są tu bardzo wyraźne, o ile bowiem w 1938 roku na 100 km² obszaru przypadało tylko 5,1 km linii, to obecnie przypada 8,6 km. W rezultacie Polska zajmuje dobrą, środkową lokatę, niemniej do pierwszych pięciu najbardziej przodujących państw jest nam jeszcze daleko.

Tablica VII ¹⁾

Lp.	Państwo	Obszar w km ²	Na 100 km ² obszaru przypada linii w km
1	Belgia	30 507	16,5
2	Niemcy	356 414	14,2
3	Anglia	243 161	13,0
4	Szwajcaria	41 295	12,5
5	Węgry	93 011	12,2
6	Czechosłowacja	127 827	10,2
7	Holandia	32 401	9,9
8	Polska	311 730	8,6
9	Francja	550 986	7,4
10	Włochy	301 055	7,2
11	Rumunia	237 384	4,9
12	Jugosławia	256 589	4,5
13	Szwecja	449 200	3,6
14	Hiszpania	505 545	3,5
15	Bułgaria	110 842	3,2
16	Grecja	132 557	2,0
17	Finlandia	337 009	1,4
18	Norwegia	324 222	1,3

¹⁾ Dane dotyczące obszaru państw wzięto z pracy A. Maryańskiego, *Ludność świata w liczbach*. Warszawa 1955. PWN; jeżeli chodzi o Polskę — to z *Rocznika Statystycznego 1955*.

Tablica VIII ilustruje długość linii przypadającą na 10 000 mieszkańców. Jak już uprzednio podkreślaliśmy, jest rzeczą charakterystyczną, że te państwa, które w tablicy VII zajmują dalsze jej partie, w tym wypadku są na czołowych miejscach (wynika to z małej gęstości ich zaludnienia). Polska zajmuje 7 miejsce z 9,8 km linii wobec 13 miejsca przed wojną z 5,8 km linii na 10 000 mieszkańców. Zatem wzrost długości linii na 10 000 mieszkańców wynosi ponad $\frac{1}{3}$ przedwojennego stanu. Wobec tego obecne udostępnienie terenu przez kolej jest dużo większe niż przed 1939 rokiem.

Tablica IX pokazuje ilość mieszkańców zamieszkujących 1 km² kraju, mimo ogromnych strat w ludziach, poniesionych w czasie wojny, znajdujemy się tak, jak w 1938 roku, na dziewiątym miejscu, z identyczną gęstością zaludnienia (88/1 km²).

Powyższe uwagi wskazują na pewne korzystne zmiany w zakresie kolejnictwa polskiego w porównaniu z okresem przedwojennym i sytuacją w innych krajach europejskich. W roku 1946 było już czynnych ponad 80% linii kolejowych w kraju, na których przewieziono 35 mln pasażerów. Praca przewozowa kolei wzrastała bardzo szybko, np. w 1949 r. koleje

Tablica VIII¹⁾

Lp.	Państwo	Liczba mieszkańców	Na 10 000 mieszkańców przypada linii w km
1	Szwecja	7 192 300	22,8
2	Norwegia	3 278 500	13,6
3	Finlandia	4 117 200	12,2
4	Węgry	9 500 000	12,0
5	Szwajcaria	4 715 000	11,0
6	Czechosłowacja	12 604 000	10,4
7	Polska	27 423 000	9,8
8	Francja	42 774 400	9,6
9	Rumunia	15 872 600	7,3
10	Niemcy	70 000 000	7,2
11	Jugosławia	16 927 300	6,7
12	Hiszpania	27 976 800	6,4
13	Anglia	50 774 400	6,3
14	Belgia	8 798 100	5,7
15	Bulgaria	7 022 200	5,1
16	Włochy	47 138 200	4,6
17	Grecja	7 631 100	3,5
18	Holandia	10 550 700	3,0

Tablica IX

Lp.	Państwo	Na 1 km ² obszaru przypada mieszkańców
1	Holandia	325
2	Belgia	288
3	Anglia	207
4	Niemcy	200
5	Włochy	156
6	Szwajcaria	114
7	Węgry	102
8	Czechosłowacja	99
9	Polska	88
10	Francja	73
11	Rumunia	67
12	Jugosławia	66
13	Bulgaria	63
14	Grecja	58
15	Hiszpania	55
16	Szwecja	17
17	Finlandia	13
18	Norwegia	10

1) Dane dotyczące liczby ludności wzięto z pracy A. Maryańskiego, *Ludność świata w liczbach*, Warszawa 1955, PWN — z wyjątkiem Polski, dla której dane uzyskano z *Małego Rocznika Statystycznego* 1955, str. 24.

przewiozły o 115 mln pasażerów i o 50% towarów więcej niż w 1947 roku ¹⁴.

Wzrost ilości przewozów towarowych i osobowych w następnych latach przedstawia następujące zestawienie:

Przewozy na kolejach normalno- i wąskotorowych				
	1949 r.	1953 r.	1954 r.	1955 r.
Przewozy towarów w tys. ton	140 206	211 377	221 939	236 422
Przewozy pasażerów w tys.	487 833	848 936	904 964	940 316

Jeżeli ilość przewozów w 1949 roku przyjmiemy za 100, to wskaźnik wzrostu ilości przewozów ładunków w 1955 roku wyniesie 169, a przewozów pasażerskich 193 ¹⁵. Pod względem wielkości przewozów towarowych na 1 mieszkańca polskie koleje zajmują 1 miejsce w Europie (8,5 tony na głowę), natomiast pod względem ilości przejazdów pasażerskich na 1 mieszkańca — 2 miejsce (36 przejazdów rocznie) ¹⁶. Jakkolwiek w zakresie sprawności przewozów osobowych (szybkość przejazdów, punktualność, wygoda podróży) PKP nie mogą zanotować większych wyników, to w zakresie przewozów towarowych osiągnęły pewne rezultaty. Dowodem wzrostu sprawności PKP w tym zakresie jest np. to, że szybkość handlową pociągów towarowych — i tak stosunkowo wysoką — zwiększyły o 5% w stosunku do 1938 roku i o 10% w stosunku do 1946 roku ¹⁷. Można zatem stwierdzić, że PKP wniosły poważny wkład w gospodarkę ogólnonarodową, w przemiany, jakie zachodziły po 1945 r. w życiu gospodarczym naszego kraju.

¹⁴ Wróbel, *Osiągnięcia kolei polskich w ciągu dziesięciolecia*, „Życie Gospodarcze“, Nr 18/1954, str. 695.

¹⁵ Dane do zestawienia i wskaźniki wzrostu przewozów zaczerpnięto z *Rocznika Statystycznego 1956*, Warszawa 1956, str. 210 i 212.

¹⁶ W. Dowiatt, *VII Zjazd Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji*, „Przegląd Kolejowy“, Nr 7/1954, str. 245.

¹⁷ St. Wróbel, *Osiągnięcia kolei polskich w ciągu dziesięciolecia*, „Życie Gospodarcze“, Nr 18/1954, str. 696.