

RYSZARD DOMAŃSKI

TRANSPORT LĄDOWY W POLSCE W LATACH 1944—1959

Piętnaście lat to okres niezbyt długi w rozwoju transportu, stwarza jednak dostateczną perspektywę dla prawidłowej oceny przebytej przezeń drogi. Przyniósł też wiele doświadczeń i zmian, które domagają się takiej oceny. Historia bowiem marudząca do niedawna na naszych ziemiach, nabrała ostatnio rozmachu i toczy się w przyspieszonym tempie. Sprawia ono, że coraz rzadziej uświadamiamy sobie rozmiary zniszczeń, jakich doznał transport w okresie drugiej wojny światowej. Zacierają się też w pamięci trudności przewozowe pierwszych miesięcy i lat powojennych. Trzeba jednak do nich sięgnąć, gdyż bez takiej retrospekcji nie sposób dzisiaj odpowiedzieć na pytanie: co dało transportowi minione piętnastolecie Polski Ludowej?

ZNISZCZENIA WOJENNE I ODBUDOWA TRANSPORTU

Największe straty poniósł w czasie wojny transport kolejowy. Zniszczeniu uległo 11 864 km torów, 46% wszystkich mostów, 37% budynków, 84% wagonów towarowych, 88% wagonów osobowych, 81% lokomotyw oraz 92% urządzeń mechanicznych, elektrycznych i bezpieczeństwa ruchu. Ogółem zniszczenia i straty wojenne wyniosły 9 074 378 000 zł według cen z roku 1938, co odpowiadało 64,1% wartości majątku kolejnictwa na ziemiach dawnych i odzyskanych¹.

Poważnie ucierpiał także transport drogowy. Nawierzchnie dróg twardych zostały zniszczone w 30%, a mosty w 46% (przeszło 100 tysięcy mb). Łączne straty drogownictwa spowodowane wojną

¹ Liczby według M. Łopuszyńskiego, *Podstawowe zagadnienia polityki komunikacyjnej*, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, nr 6, Warszawa 1947, s. 306; L. Gehorsama, *Komunikacja kolejowa w planie 6-letnim*, Państwowe Wydawnictwa Techniczne, Warszawa 1952, s. 9; „*Osiągnięcia transportu kolejowego w Polsce Ludowej*”, „Transport” 1954, nr 6.

oblicza się na 1 609 234 000 zł. Równa się to blisko 20% jego wartości majątkowej².

Odbudowę transportu rozpoczęto jeszcze w czasie działań wojennych. Chodziło o jak najszybsze doprowadzenie zdewastowanej sieci transportowej do stanu używalności i zorganizowanie aparatu przewozowego. Znujnowany bowiem transport utrudniał odbudowę zakładów przemysłowych, miast i wsi, regulację zaopatrzenia ludności w artykuły konsumpcyjne oraz funkcjonowanie nowej administracji państwowej. Był więc przeszkodą w rozwiązywaniu najpilniejszych zadań, jakie stanęły przed odrodzonym państwem polskim.

Uznany za „wąski przekrój” całej gospodarki narodowej, transport pochłaniał w latach 1944—1946 gros będących do dyspozycji środków inwestycyjnych. W celu uzyskania maksymalnych efektów przewozowych środki te skierowano przede wszystkim na odbudowę kolei i portów morskich. Umożliwiło to szybkie usprawnienie transportu wewnątrz krajowego i przywrócenie łączności Polski z gospodarką światową. Plan trzyletni (1947—1949) przewidywał utrzymanie wysokiego — choć stopniowo malejącego — udziału transportu w globalnej kwocie inwestycji. Wytyczne planu postanawiały: „Transport wobec wysokich zadań, jakie wyznacza Plan, zajmować będzie w całym okresie Planu miejsca naczelne pod względem rozmiarów inwestycji, z tym, że w późniejszym etapie Planu punkt ciężkości, spoczywający w tej chwili na kolejnictwie, przenieść się powinien również na transport kołowy i wodny, przy systematycznej i dostosowanej do oczekiwanych rozmiarów importu, eksportu i tranzytu, odbudowie portów oraz jednoczesnym rozwoju żeglugi morskiej”³.

Odbudowa kolejnictwa polskiego odbywała się wyjątkowo szybko, stwarzając korzystne warunki dla ożywienia całego organizmu gospodarczego. W jej finansowaniu przestrzegano zasady celowej koncentracji środków na wybranych kierunkach i obiektach komunikacyjnych. Uwzględniano przy tym następujące postulaty:

1. uprzywilejowanie linii magistralnych,

² Liczby według L. Borowskiego, *Drogi i motoryzacja*, Referat generalny na Kongresie Techników Polskich, „Drogownictwo” 1946, nr 9—10; M. Łopuszyńskiego, op. cit., s. 312.

³ Według T. Bissagi, *Komunikacje w 3-letnim Narodowym Planie Gospodarczym*, „Przegląd Komunikacyjny” 1946, nr 11.

2. synchronizacja odbudowy portów i głównych połączeń z zapleczem,
3. zabezpieczenie przewozów tranzytowych,
4. sprostanie potrzebom transportowym rozwijającego się przemysłu i rolnictwa.

Tabela 1

Udział komunikacji w ogólnych nakładach inwestycyjnych
(środki limitowane)

Rok	1946	1947	1948	1949
Procent	40,8	27,5	24,3	18,4

Źródło: K. Secomski, *Analiza wykonania planu trzyletniego*, Państwowe Wydawnictwa Gospodarcze, Warszawa 1950, s. 69.

Równocześnie usuwano zniszczenia i braki w zakresie taboru, uprzywilejowując wzrost taboru towarowego przed osobowym. Poprawę łożystwa wagonów i parowozów ułatwiała duża produkcja krajowego przemysłu komunikacyjnego. Mimo to zadania przewozowe wyprzedzały znacznie przyrost zdolności przewozowej, wywołując trudności komunikacyjne, zwłaszcza w okresie jesiennym. Dla ich złagodzenia podjęto zakrojoną na szeroką skalę akcję usprawniania przewozów i poprawy technicznych wskaźników pracy

Tabela 2

Odbudowa torów i mostów kolejowych

Rok	Tory kolejowe w km	Mosty odbudowane w metrach	
		prowizorycznie	trwale
1945	3 480	44 400	1 150
1946	2 292	6 700	9 310
1947	539	1 830	12 560
1948	661	277	8 430 ⁴

Źródło: Rocznik Statystyczny 1949, s. 76–77.

⁴ Po odbudowaniu w 1949 r. 11 559 mb pozostało do odbudowy jeszcze około 60 000 mb mostów kolejowych. Por. Rocznik Statystyczny 1950, s. 58, oraz *Zagadnienia i wytyczne planu gospodarczego komunikacji*, Ministerstwo Komunikacji — Biuro Planowania, Warszawa 1948, s. 137.

kolei. W latach 1947—1949 przyniosła ona wzrost szybkości handlowej pociągów towarowych o 33%, zmniejszenie czasu obrotu wagonu towarowego o 39% i spadek zużycia węgla o 40 kg na 1000 brutto tonokilometrów.

Tabela 3

Odbudowa dróg i mostów drogowych

Drogi o twardej nawierzchni			Mosty	
Rok	Nowo zbudowane	Odbudowane	Rok	Odbudowane trwale ⁵
w kilometrach			w metrach	
1944—1945	1,8	199	1945—1946	23 160
1946	11,5	1297	1947	4 621
1947	206,3	2015	1948	8 856
1948	698,2	2965		

Źródło: Rocznik Statystyczny 1949, s. 81—82.

W drogownictwie lata 1944—1946 były okresem prowizorycznej odbudowy. Roboty przeprowadzone w tym czasie miały charakter doraźny, stwarzały stan tymczasowy, który w następnych latach miał ulec zmianie. Spełniły jednak doniosłą rolę: umożliwiły użytkowanie wszystkich tras drogowych i prawie wszystkich zniszczonych mostów. W okresie planu trzyletniego kontynuowano prace nad usunięciem zniszczeń i zaniechów wojennych. (Posuwały się one wszakże w tempie wolniejszym niż w innych dziedzinach komunikacji. Drogownictwo bowiem nie otrzymało preliminowanych początkowo środków inwestycyjnych, zostały one dotkliwie zredukowane na rzecz odbudowy i rozbudowy przemysłu, który zajmował wyjątkową pozycję w hierarchii zamierzeń państwowych. Wskutek tego nie nastąpiło zapowiedziane przesunięcie punktu ciężkości inwestycji komunikacyjnych na drogi kołowe (ami wodne). Mimo to wykonano poważną pracę, której wyniki ilustruje tabela 3.

PROBLEM UNIFIKACJI I ROZBUDOWY SIECI TRANSPORTOWEJ

Odbudowa transportu kolejowego i drogowego w sensie przywrócenia zniszczonych linii i urządzeń do stanu przedwojennego

⁵ Długość mostów odbudowanych prowizorycznie wynosiła w 1946 r. 63 315 mb.

nie wyczerpywała jednak zadania⁶. Inne bowiem były już warunki geograficzne i społeczno-gospodarcze rozwoju Polski. Ukształtowały się one pod wpływem zmiany granic państwowych, odzyskania ziem zachodnich, powiększenia granicy morskiej, przemiany ustroju społecznego i stosunków międzynarodowych.

Ziemie odzyskane, wchodząc przez długi okres czasu w skład (państwa niemieckiego, zostały z nim połączone licznymi więzami. Polityka przemysłowa i agrarna, finansowa i handlowa, administracja i ustawodawstwo miały na celu wciągnięcie ich w orbitę interesów Rzeszy i podporządkowanie gospodarce macierzystych ziem niemieckich. Podobnie jak i na terenie b. zaboru pruskiego, znalazło to swój wyraz w formowaniu się głównych kierunków komunikacyjnych.

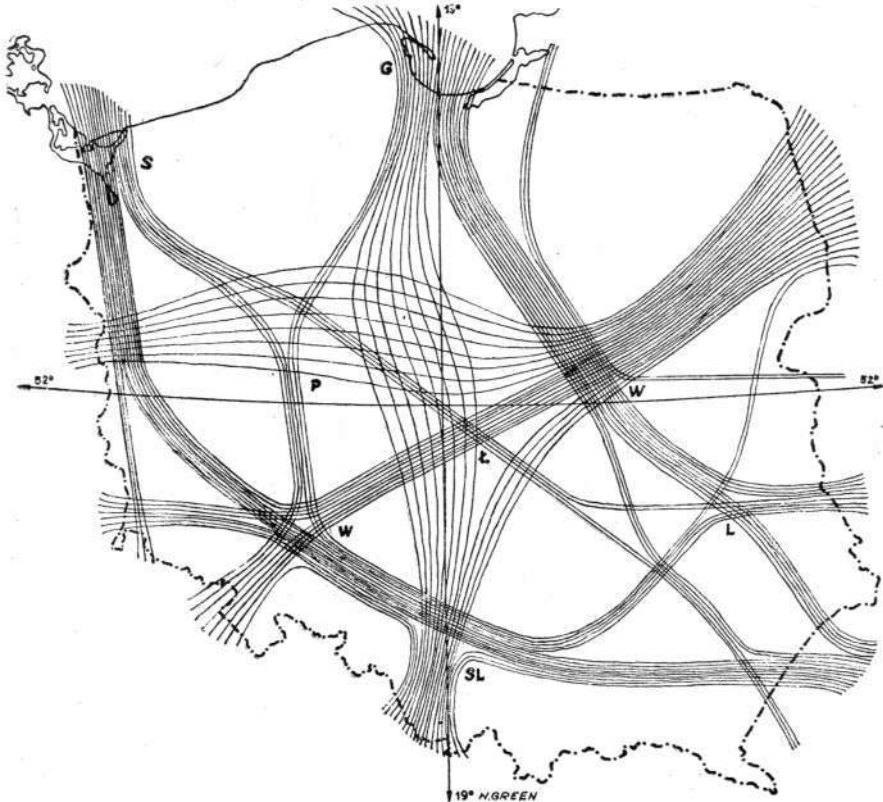
Już Fryderyk II, uruchamiając Kanał Bydgoski, ustanowił jednocześnie komory celne na Wiśle (w kierunku Gdańska), aby handel i ruch polskich towarów skierować do Prus. Taka polityka komunikacyjna dominuje w ciągu XIX w. również w dziedzinie lokalizacji kolei. Linie kolejowe Berlin—Piła—Tczew—Malbork—Królewiec oraz linia Bydgoszcz—Toruń—Królewiec, omijając Gdańsk, stwarzały poprzeczne zasieki w stosunku do potrzeb komunikacyjnych ziem polskich. Linia kolejowa Toruń—Wystruć odrywała od Gdańska naturalnie ~~ku~~ niemu ciężące rozwinięte okręgi Torunia i Grudziądza.

Gdy w roku 1877 uruchamiano linię kolejową Kowel—Warszawa—Mława, było rzeczą oczywistą, że przedłużenie jej do Gdańska przyniosłoby temu ostatniemu olbrzymie korzyści. Tymczasem niemiecki przecież wówczas Gdańsk musiał stoczyć otwartą wojnę zanim program tego przedłużenia (Mława—Malbork—Gdańsk) został urzeczywistniony.

Identyczne tendencje pruskiej polityki komunikacyjnej przeja-

⁶ Nie została też tak dalece doprowadzona. Nie było to nawet możliwe w tak krótkim czasie. Jeszcze dziś na sieci PKP istnieje około 1600 km linii nieczynnych wskutek częściowych zniszczeń, z tego około 1200 km na Mazurach oraz na Pomorzu Zachodnim. W zmienionej sytuacji przewozowej wywołanej ekspansją transportu samochodowego oraz unieruchomieniem obiektów przemysłowych, które dawniej ciążyły do tych linii, połowa z nich nie kwalifikuje się już prawdopodobnie do odbudowy. Liczby według E. Małunowicza, *Rozbudowa i modernizacja sieci kolejowej w okresie 1961—1975 r.*, „Przegląd Kolejowy” 1958, nr 10, oraz *III Kongresu Inżynierów i Techników Polskich*, t. II, Wydawnictwa Czasopism Technicznych NOT, Warszawa 1958, s. 475.

szczególnymi rejonami kraju. Przekształceniu uległy również kierunki tranzytu, eksportu i importu. Wraz z tym wytworzyły się odmienne niż dawniej ciągi przewozowe, stawiając komunikację w obliczu nowych wymagań. Na ich tle ujawniło się szereg luk



Ryc. 2. Tendencje kierunkowe. (Źródło: Studium Planu Krajowego, GUPP, Warszawa 1947)

w sieci (połączeń komunikacyjnych). Niektóre linie, poprzednio pierwszorzędne, utraciły swe znaczenie, inne natomiast, dawniej drugorzędne, stały się ważnymi magistralami o wielkim obciążeniu ruchowym⁸.

⁸ Podobna sytuacja zaistniała również po pierwszej wojnie światowej. Przykładem może być spadek lub wzrost wartości gospodarczej stacji granicznych. Z jednej strony, znane przed wojną wielkie stacje Maczki i Aleksandrów uległy w okresie międzywojennym degradacji i spadły do roli przystanków. Z drugiej zaś — mała stacja Zbąszyń zyskała w tym czasie znaczenie międzynarodowe.

Równoległe więc z odbudową niezbędne stało się scalenie komunikacji ziem dawnych i odzyskanych oraz stworzenie jednolitego systemu połączeń odpowiadającego nowym potrzebom i dążeniom gospodarczym Polski⁹.

Ogrom tego zadania jest powszechnie doceniany. Ilustruje go dobrze mapa komunikacyjna, z której od razu rzucają się w oczy różnice wyposażenia w koleje i drogi na obszarze b. zaboru pruskiego, austriackiego i rosyjskiego. Ogólne dysproporcje wynikające z niejednakowej gęstości sieci pogłębia jeszcze istnienie tzw. szwów granicznych, tj. pasów terenu przyległych do dawnych granic politycznych, gdzie urywa się nawet sieć połączeń lokalnych. Należy do nich obszar b. pogranicza rosyjsko-austriackiego, obejmujący dolinę Wisły między Krakowem, Sandomierzem i Puławami, obszar b. pogranicza rosyjsko-niemieckiego od Lublińca po Kępno i Kalisz na zachodzie oraz od Mławy i Działdowa do Grajewa, Ełku i Suwałk na północy. Rozcinają one sieć komunikacyjną Polski na nie powiązane ze sobą i różne w swych założeniach części. Do pierwszej wojny światowej kilkusetkilometrową granicę austriacko-rosyjską kolej przecinała tylko w jednym punkcie: Szczakowa—Maczki (w obecnych granicach Polski). Niewiele lepiej ułożyły się stosunki komunikacyjne na granicy rosyjsko-niemieckiej. Punktów stycznych było tam cztery: Szopienice—Sosnowiec, Toruń—Aleksandrów, Mława—Działdowo oraz Skalmierzyce—Kalisz, przy czym ten ostatni doszedł dopiero po roku 1904. Kilka ważnych połączeń, zwłaszcza w relacji z Warszawą, powstało w okresie międzywojennym. Nowo zbudowane linie Warszawa—Radom i Kraków—Miechów związały Warszawę z Krakowem, linia Kutno—Strzałkowo Warszawę z Poznaniem, linia Nasielsk—Sierpc Warszawę z Toruniem, linia Sierpc—Brodnica Warszawę z Gdańskiem i Gdynią. Ponadto zbudowano m. in. linię Kalety—Podzamcze dla obejścia granicy z Niemcami i powiązania Śląska z Poznaniem oraz znaną „strzałę bałtycką” Herby—Gdynia.

Po ostatniej wojnie światowej unifikację systemu komunikacyj-

⁹ Ponadto PKP musiało przekuć na szerokość 1433 mm (normalną) linie kolejowe o torach poszerzonych dla potrzeb wojennych do 1524 mm (transporty radzieckie). Dotyczyło to szeregu linii o kierunku wschód—zachód, a wśród nich ważnych magistrali: Przemyśl—Kraków—Katowice, Terespol—Warszawa—Słubice, Kuźnica—Warszawa. Przywrócenie normalnego prześwitu toru usunęło szereg trudności ruchowych, Przykładem może być węzeł krakowski, gdzie wskutek wplecenia szerokich szlaków przejazd ze strony południowej na północną wymagał przebiegu ponad 100 km.

nego rozpoczęto od prac adaptacyjnych na istniejącej sieci. Było to niezbędne zwłaszcza w kolejnictwie. Zmienione bowiem kierunki i natężenie przewozów wymagały nowego układu torów stacyjnych, stacji rozrządowych i całkowitej nieraz przebudowy połączeń lokalnych, adaptowanych dla potrzeb krajowych. Trzeba było też zorganizować nowe stacje graniczne, zwłaszcza po stronie wschodniej i zachodniej. Zgodnie z umowami o sąsiedzkiej komunikacji kolejowej stacje takie powstały m. in. w Kuźnicy, Małaszewiczach, Terespolu, Dorohusku, Żurawicy i Przemyślu po stronie wschodniej oraz w Gumieńcach, Kostrzynie, Słubicach, Gubinie i Węglińcu po stronie zachodniej. Przystosowanie sieci (kolejowej do nowego układu kierunkowego) przebiegało łatwiej na dobrze zainwestowanych terenach b. zaboru pruskiego, natomiast w środkowej i południowo-wschodniej części kraju nie było w pełni możliwe z powodu braku podstawowych powiązań kolejowych. Jeszcze dziś jednak PKP odczuwają na ziemiach zachodnich trudności, które nieprędko znajdą rozwiązanie. Za przykład może posłużyć węzeł wrocławski. W ruchu pasażerskim na trasie Jelenia Góra—Wałbrzych—Wrocław—Warszawa i Łódź, na stacji Wrocław Główny zachodzi konieczność zmiany kierunku jazdy.

Nowe budownictwo kolejowe, zmierzające do uzupełnienia sieci połączeń i ich zagęszczenia w okręgach wschodnich, nie osiągnęło, jak dotąd, poważniejszych rozmiarów. W ciągu ubiegłych 15 lat zdołaliśmy zbudować zaledwie niecałe 500 km nowych linii. Wśród nich są linie: Radom—Tomaszów Mazowiecki¹⁰, Pyskowie—Lubliniec, Hrebenne—Werchrata, Kielce—Busko, Łuków—Skierniewice, Kochłowice—Łazy oraz Korwinów—Poraj, Tychy—Wesoła—Ziemowit, Kucelinka—Częstochowa Osobowa i Kucelinka—Częstochowa Stradom. Linia Radom—Tomaszów Mazowiecki umocniła powiązania komunikacyjne pomiędzy zachodnimi i centralnymi okręgami Polski i skróciła przewozy w relacji wschód—zachód o 45 km¹¹.

¹⁰ Rozpoczęta w czasie wojny.

¹¹ Obwód zapoczątkowany na prawym brzegu Wisły, miał według dawnych projektów łączyć Pilawę — Mińsk Mazowiecki — Tłuszcz — Nasielsk — Sochaczew—Skierniewice. Po wojnie, wskutek zniszczenia odcinków Pilawa—Mińsk Mazowiecki — Tłuszcz i Legionowo — Nasielsk przestał właściwie istnieć. Uruchomienie tych odcinków polepszyłoby warunki eksploatacyjne w węzle warszawskim i obsługę lokalnych potrzeb przewozowych. Dlatego też trzeba by w krótkim czasie przeprowadzić badania nad możliwością i opłacalnością ich odbudowy.

Linia Pyskowice—Lubliniec ma na celu rozładowanie przeciążenia linii katowickich przez przejęcie ładunków w kierunku na porty Gdańsk—Gdynia. Usprawnieniu pracy w tym okręgu służy również linia Kochłowice—Zawiercie, która ponadto ma znaczenie dla prowadzenia robót elektryfikacyjnych. Odcinek Hrebenne—Werchrata połączył linię Munina—Werchrata i Zwierzyniec—Hrebenne, których punkt styeczny — Rawa Ruska znalazł się po wojnie za granicą. Dzięki temu uzupełnieniu linie te stały się ciągłą arterią o nieporównanie większej wartości gospodarczej. Jej znaczenie podnosi jeszcze fakt, że przecina niedoinwestowane pod względem komunikacyjnym obszary Lubelszczyzny i Rzeszowszczyzny.

Kolej Kielce—Busko stanowi część projektowanej linii Kielce—Żabno. O linii tej mówiono już w czasach carskich, wskazując na wielostronne zalety projektu. Przypisywano jej szczególnie duże znaczenie dla rozwijającego się uzdrowiska w Busku. W *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego* z roku 1880 czytamy o Busku: „Skoro tylko lepszą komunikacją z Warszawą połączony zostanie, stanie się jednym z pierwszorzędných zakładów balneologicznych”. Rola linii Kielce—Żabno nie ograniczy się jednak do tego. Po jej ukończeniu ulegnie znacznemu skróceniu odległość między Warszawą a Krynica. Ponadto wywrze ona istotny wpływ na przemysłowanie południowej Kielecczyzny. Linia Skierniewice—Łuków stworzyła szlak tranzytowy wschód—zachód z ominięciem przeciężonego węzła warszawskiego i warunki komunikacyjne dla aktywizacji życia gospodarczego na obsługiwanym obszarze.

Tabela 4
Długość kolei w km na 100 km² powierzchni

Polska	7,4
Województwa wschodnie	4,6
Województwa zachodnie	10,0

Źródło: a) Rocznik Statystyczny 1947, s. 103; b) Mały Rocznik Statystyczny 1959, s. 75; c) „III Kongres Inżynierów i Techników Polskich”, op. cit., s. 468.

Długość eksploatacyjna kolei normalnotorowych w 1958 r. wzrosła (przede wszystkim w wyniku uruchamiania linii istniejących) w porównaniu z 1946 r. Ich zagęszczenie zmieniło się nieznacznie: z 6,8 km do 7,4 km na 100 km² powierzchni i nadal rozkłada się nierównomiernie. Dysproporcje i upośledzenie województw wschodnich przedstawia tabela 4.

Wobec małych rozmiarów robót wykonanych dotychczas dla poprawy układu sieci kolejowej, główny ciężar inwestycji spada na okres przyszyły. Zadanie to rozciągnie się prawdopodobnie na dłuższy czas, ze Względu na słabe tempo przyrostu nowych linii. Ostatnio przyrost ten niemal zupełnie ustał. Ilustrują to następujące dane: w latach międzywojennych budowano corocznie średnio 100 km nowych linii kolejowych, w latach planu sześcioletniego 47 km, a realizowany obecnie plan pięcioletni przewiduje zaledwie 6 km.

Chociaż dla wytłumaczenia tego spadku można przytoczyć wiele ważkich argumentów, nie zmienia to faktu, że sieć kolejowa rozwija się w tempie niewystarczającym. Podstawowe braki w powiązaniach międzydzielnicowych układają się w linie o kierunku równoleżnikowym. Do najważniejszych należą linie: Sędziszów—Rozwadów—Szczepreszyn, Kielce—Ostrowiec—Lublin, Sieradz—Wieruszów i Płock—Ciechanów—Ostrołęka—Łomża—Mońki—Kamienna Nowa. W kierunku południkowym zaznacza się przede wszystkim brak połączenia Warszawy z Pojezierzem Mazurskim, który można by usunąć poprzez budowę linii Zegrze—Pułtusk—Maków Mazowiecki—Chorzele lub Ostrołęka—Pisz. Dla usprawnienia transportu w relacji Śląsk—Warszawa projektuje się linię Zawiercie—Włoszczowa—Opoczno—Warszawa, Ponadto zarysowują się projekty linii: Rudawa—Olkusz—Zawiercie, Radom—Ostrowiec Świętokrzyski i Tarnów—Jasło.

W drogownictwie, zaraz po wojnie, został nakreślony długofalowy trzydziestoletni plan rozwoju, którego podstawowe idee nie straciły dotąd swej aktualności. Znalazły one wyraz m. in. na Kongresie Techników Polskich, obradujących w dniach 1—3 XII 1946 r.¹². Rozwinięciem przestrzennym ogólnych założeń planu było studium planu krajowego, opracowane przez Główny Urząd Planowania Przestrzennego¹³. Dla powiązania sieci drogowej na ziemiach dawnych i odzyskanych postuluje ono budowę uzupełnień na wielu trasach. Na czoło wysuwa się projekt bezpośredniego połączenia między Poznaniem a Szczecinem. Jego odcinek Szamotuły—Krzyż—Dobiegniew wypełnia pustkę drogową powstałą na peryferiach dawnej granicy polsko-niemieckiej. Pas izolacyjny na b. pograniczu rosyj-

¹² Por. L. Borowski, op. cit.

¹³ Por. *Planowanie przestrzenne. Plan krajowy I*, Wydawnictwo Ministerstwa Odbudowy, nr 15, Warszawa 1947.

sko-austriackim przecina w planie droga Kraków—Sandomierz. Stanowi ona część wielkiego szlaku Kraków—Sandomierz—Puławy—Warszawa—Toruń, uzupełniającego uzbrojenie drogowe doliny Wisły. W kierunku morza zarysowują się jeszcze dwa inne ciągi komunikacyjne. Trasę pierwszego wyznaczają: Częstochowa—Sieradz—Koło—Toruń albo Inowrocław—Bydgoszcz. Ma on na celu bezpośrednie powiązanie Śląska z Gdańskiem oraz stworzenie warunków komunikacyjnych dla organizacji osi gospodarczej, strefy intensywnego uprzemysłowienia i urbanizacji o znaczeniu ogólnokrajowym. Drugi ciąg biegnie wzdłuż Odry i Nysy i łączy Szczecin z Pragą. Na jego trasie brakuje tylko kilku niedługich odcinków, przeważnie w strefie Dolnego Śląska. Powiązanie stolicy z głównymi ośrodkami regionalnymi uzupełniają: odcinek Nasielsk—Ciechanów—Mława na trasie Warszawa—Gdańsk, droga Warszawa—Łódź i odcinek Warka—Radom na trasie Warszawa—Kraków. Dalsze projekty zmierzają do wzmocnienia kierunku wschód—zachód, którego znaczenie systematycznie wzrasta.

Ogółem przewidziano budowę 25 000 km nowych dróg o nawierzchni twardej, przebudowę 40 000 km nawierzchni zwykłych na ulepszone (bitumiczne, betonowe, kostkowe itd.), odbudowę i budowę mostów stałych (stalowych, stalowo-betonowych, betonowych itd.) długości 231 000 mb i mostów drewnianych 726 000 mb oraz budowę 3300 km autostrad.

Dotychczas zbudowaliśmy ponad 6500 km nowych dróg, dokonaliśmy pełnej przebudowy 3500 km dróg i wybudowaliśmy 68 500 mb mostów stałych oraz 45 070 mb mostów drewnianych (na ogólną ilość 116 694 mb mostów stałych i 76 645 mb mostów drewnianych i półstałych istniejących w końcu roku 1957)¹⁴. Dzięki temu Warszawa została połączona drogami o nowoczesnej nawierzchni z wszystkimi miastami wojewódzkimi. Wzrosła też znacznie ilość dróg o nawierzchni ulepszonej pomiędzy miastami wojewódzkimi i powiatowymi. Mimo tych postępów pozostaje jeszcze do rozwiązania przeważająca większość zadań drogownictwa.

W ciągu lat 1947—1958 długość dróg wzrosła ogółem z 251 491 do 284 893 km, dróg twardych z 96 605 do 101 890 km, a ich gęstość z 31,0 do 32,8 km na 100 km² powierzchni. Z dróg twardych na-

¹⁴ Według A. Gajkowicza, *Podstawowe założenia rozwoju dróg na lata 1961—1965*, „Drogownictwo” 1959, nr 1.

Tabela 5

Długość dróg kołowych w kilometrach na 100 km² powierzchni

Polska			Czechosłowacja	NRF	Francja
ogółem	wojew. wschodnie	wojew. zachodnie			
32,6	19,1	42,5	56,0	101,0	120,0

Źródło: Rocznik Statystyczny 1958, s. 8–15, 227; *III Kongres*, op. cit., s. 468.

wierzchnie nieulepszone posiada 70 282 km, ulepszone 31 608 km, z tego jednak do intensywniejszego ruchu samochodowego dostosowanych jest tylko 19 600 km¹⁵.

Rozwojowi motoryzacji musi towarzyszyć zastępowanie na drogach państwowych nawierzchni nie ulepszonych przez ulepszone. W przeciwnym razie jego efektywność społeczną będą pomniejszały straty spowodowane przez wzrost kosztów przewozu i utrzymania nie przystosowanych do ruchu samochodowego nawierzchni. Udobętnienie dla transportu samochodowego dróg lokalnych wymaga w pierwszym rzędzie utwardzenia nawierzchni. Ich ulepszenie jest sprawą dalszą, która (powinna być rozwiązywana w miarę wzrostu obciążenia ruchem samochodowym i możliwości materialnych.

Z obliczeń Centralnego Zarządu Dróg Publicznych wynika, że straty transportowe powstające wskutek nienależytego stanu naszych dróg wynoszą 2 mld zł rocznie (bez strat pośrednich gospodarki narodowej)¹⁶. Gdyby stan ten utrzymywał się nie zmieniony, wówczas straty wzrastałyby proporcjonalnie do wzrostu intensywności ruchu drogowego. Miejscami nie jest wykluczony wzrost więcej niż proporcjonalny. Zdecyduje o tym utrzymanie dróg (konserwacje, naprawy). Obecnie potrzeby w tym zakresie są zaspokajane tylko w 65%. Pociąga to za sobą dekapitalizację dróg¹⁷.

¹⁵ Według Rocznika Statystycznego 1949, s. 81; Małego Rocznika Statystycznego 1959, s. 75; *III Kongresu...*, op. cit., s. 476.

¹⁶ Według A. Gajkowicza, op. cit.

¹⁷ Trudności drogowe związane z motoryzacją odczuwa nie tylko Polska. Zdaniem E. Buszmy, „nie istnieje w Europie taki kraj, gdzie rozbudowa sieci drogowej szłaby w parze z rozwojem ruchu i gdzie byłaby do dyspozycji sieć dróg odpowiadająca w pełni wymaganiom tego ruchu” (*Kierunki rozwoju budownictwa drogowego i techniki ruchu drogowego w Europie zachodniej*, „Drogownictwo” 1958, nr 10).

ROZWÓJ I STRUKTURA PRZEWOZÓW

Jednolitość systemu transportowego polega nie tylko na powiązaniu wszystkich rejonów kraju sprawną siecią obsługi, ale również na racjonalnej współpracy poszczególnych rodzajów transportu między sobą.

Jak pod tym względem należy ocenić powojenny rozwój transportu kolejowego i drogowego?

Przytoczone liczby odzwierciedlają przytłaczającą przewagę kolei w naszym systemie transportowym. Na przestrzeni 12 lat ich udział w pracy przewozowej liczony w tonokilometrach zmniejszył się za-

Tabela 6

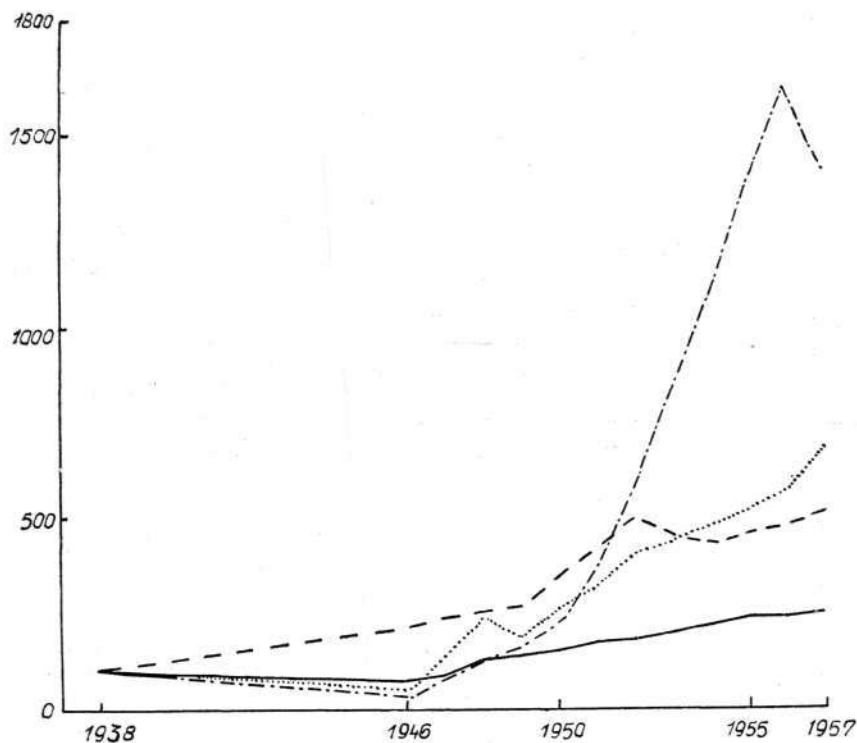
Struktura przewozów i pracy przewozowej wg rodzajów transportu (w %)

Rodzaje transportu	Przewozy ładunków				Przewozy pasażerów			
	1947		1958		1947		1958	
	tony	tonokm	tony	tonokm	pasaż.	pasażero- km	pasaż.	pasażero- km
Polskie Koleje Państwowe	99,5	99,6	84,7	96,7	96,1	97,4	80,5	87,7
Transport samochodowy	0,2	0,1	14,5	2,1	3,8	2,4	19,3	11,9
Żegluga śródlądowa	0,3	0,3	0,8	1,2	0,1	0,1	0,2	0,2
Transport lotniczy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Rocznik Statystyczny 1949, s. 77, 82, 84; Mały Rocznik Statystyczny 1959, s. 75, 77, 78.

ledwie z 99,6% do 96,7%, a w pasażerokilometrach z 97,4% do 87,7%. Transport samochodowy wykazuje wyraźny niedorozwój. Co prawda statystyki polskie dotyczące struktury przewozów obejmują z reguły jedynie transport samochodowy uspołeczniony użytku publicznego. Łącznie więc z transportem branżowym i własnym ciężar gatunkowy przewozów samochodowych jest większy. Według danych za rok 1955 wyniósł on 52,1% w tonach oraz 6,3% w tonokilometrach. W porównaniu z krajami posiadającymi bardziej nowoczesny transport jest to jednak wciąż za mało.

W tym samym bowiem czasie na transport samochodowy przypadało: w NRF — 60% t i 21% tonokilometrów, we Francji — 75% t i 24% tonokilometrów, we Włoszech — 85% t i 66% tonokilometrów¹⁸.



Ryc. 3. Rozwój przewozów kolejowych i samochodowych (rok 1938 = 100). — tonokilometry w transporcie kolejowym; — — — — — pasażerokilometry w (transporcie kolejowym; — . — . — . — . — tonokilometry w transporcie samochodowym; pasażerokilometry w transporcie samochodowym

Również w stosunku do niektórych krajów demokracji ludowej pozostajemy daleko w tyle. Podczas gdy u nas na 1 mieszkańca przypada średnio 2,4 t ładunków przewożonych samochodami, to w Czechosłowacji odpowiedni wskaźnik wynosi 5,8, na Węgrzech 6,2, a w NRD 9,9¹⁹.

¹⁸ Według Annual Bulletin of Transport Statistics 1955, United Nations, Genève 1956, s. 97.

¹⁹ Ibidem, s. 16.

Mimo iż transport samochodowy w Polsce nie przejął dotąd należytej części przewozów, jego rozwój w okresie powojennym był bardzo poważny i wyprzedzał rozwój (pozostałych rodzajów transportu). Jest to prawidłowy kierunek ewolucji, prowadzący zgodnie z postępowaniem technicznym do unowocześnienia struktury transportu polskiego. Szybki, choć nie w tym samym stopniu, był również wzrost rozmiarów pracy kolejnictwa. Ożywienie bowiem obrotów gospodarczych i ruchliwości społeczeństwa związane z uprzemysłowieniem kraju i ogólnymi przemianami społecznymi, wywołało silny popyt na przewozy wszystkimi rodzajami transportu.

Tabela 7

Rozwój przewozów samochodowych (publicznych)

Rok	Przewóz ładunków		Przewóz pasażerów	
	mln t	mln tonokm	mln pasaż.	mln pasażerokm
1938	—	88	27	631
1946	0,7	40	13	333
1947	1,2	—	31	—
1948	3,5	110	49	1491
1949	6,6	130	45	1115
1950 ²⁰	11,1	190	70	1618
1951 ²⁰	18,4	342	103	2162
1952	24,0	514	122	2515
1953	34,3	742	126	2789
1954	42,2	952	138	3063
1955	52,5	1216	152	3318
1956	56,0	1418	172	3700
1957	46,1	1231	197	4358
1958	42,8	1258	231	5150

Źródło: Rocznik Statystyczny 1949, s. 82; Rocznik Statystyczny 1957, s. 205—206; Rocznik Statystyczny 1958, s. XXXVIII, 228—229; M. Łopuszyński, op. cit. s. 205, 241; Mały Rocznik Statystyczny 1959, s. 77.

Szybki wzrost (kolejowych przewozów pasażerskich, ujmowany z osobna, spowodował pojawienie się tezy o tzw. klęsce przewozów pasażerskich w Polsce. W gruncie rzeczy klęska taka jest iluzoryczna. Pod względem ilości przejazdów kolejami przypadającej na 1 mie-

²⁰ Tylko przewozy PKS, stanowiące około 90% przewozów towarowych i 90—95% przewozów pasażerskich wykonanych przez transport samochodowy publiczny.

szkańca przewyższamy rzeczywiście nawet wysoko uprzemysłowione kraje europejskie. Jednakże porównanie takie jest niewystarczające, gdyż nie obejmuje wszystkich rodzajów transportu. W całościowym ujęciu przewozy (pasażerskie przedstawiają się w Polsce znacznie skromniej i — jak wynika z zamieszczonej tabeli 9 — kraje zachodnie wyprzedzają nas 2—3,5-krotnie, tzn. bardziej niż pod względem produkcji przemysłowej na 1 mieszkańca.

Inaczej ukształtowały się analogiczne wskaźniki w zakresie przewozu ładunków (por. tabela 10). Największą w Polsce ilość tono-

Tabela 8

Przewozy ładunków i pasażerów przez PKP (normalnotorowe)

Rok	Przewozy ładunków		Przewozy pasażerów	
	mln t	mld tonokm	mln pasaż.	mld pasażerokm
1938	75	22,4	226	7,5
1946	67	19,4	245	15,6
1947	88	21,3	331	18,0
1948	114	28,2	388	19,8
1949	132	32,6	461	21,1
1950	150	35,0	581	26,6
1951	166	38,3	678	31,0
1952	176	40,1	793	37,5
1953	199	44,4	815	35,9
1954	210	48,0	870	35,6
1955	224	51,7	906	36,4
1956	227	51,8	921	37,0
1957	236	55,0	920	37,7
1958	237	56,9	928	37,5

Źródło: Mały Rocznik Statystyczny 1939, s. 190; Rocznik Statystyczny 1949, s. 77; Rocznik Statystyczny 1957, s. 205—206; Rocznik Statystyczny 1958, s. 228—229; Biuletyn Statystyczny 1959, nr 2.

kilometrów przypadającą na 1 mieszkańca — poza ZSRR, co jest rzeczą zupełnie zrozumiałą — należy ocenić jako zjawisko negatywne. Przyczyny, które je wywołały są dwojakiej natury: organizacyjnej i strukturalnej. Mam na myśli z jednej strony przewozy nieracjonalne, możliwe do zlikwidowania już obecnie, a z drugiej — wady w rozmieszczeniu sił wytwórczych, nierównomierny rozwój poszczególnych regionów kraju. Z istoty tych przyczyn wynika, że mogą one i powinny być w przyszłości przezwyciężone. W oblicze-

niach perspektywicznych należy jednak liczyć się z tak istotnym elementem naszej struktury przestrzennogospodarczej, jakim jest dominanta okręgu śląskiego. Będąc nadawcą wielkich mas ładunków przeznaczonych dla całej Polski i odbiorcą produktów wytworzonych w odległych ośrodkach kraju, powoduje on utrzymywanie się dużych rozmiarów przewozów dokonywanych na dalekie odległości.

Likwidacja (przewozów nieracjonalnych jest w dużej mierze uzależniona od powodzenia zamierzonej reformy systemu taryf i cen. Celem tej reformy w odniesieniu do transportu jest: 1. wprowadzenie w życie zasady, że koszty przewozu obciążają te jednostki gospodarcze, które decydują o wyborze środka transportu i drogi przewozu; 2. skoordynowanie wewnętrzne taryf przewozowych w oparciu o prawidłowo obliczone i sprowadzone do porównywalności koszty własne poszczególnych rodzajów transportu.

Tabela 9

Przewozy pasażerskie na 1 mieszkańca rocznie

Kraj	Ilość pasażerów				Ilość pasażerokm			
	koleje	autobusy	samochody osobowe	razem	koleje	autobusy	samochody osobowe	razem
Polska	32	8	2	42	1376	160	30	1566
NRF	25	22	23	70	647	447	460	1554
Francja	12	34	47	93	598	677	942	2217
W. Brytania	19	75	55	149	659	1491	1100	3250

Źródło: *Charakterystyka porównawcza transportu w niektórych krajach europejskich*, „Transport” 1957, nr 1.

Obecnie porównywanie kosztów jednostkowych rejestrowanych przez różne organizacje transportowe może prowadzić do (błędnych wniosków. Tak na przykład koszt 1 tonokilometra wykazywany przez rachunkowość wynosi w PKP 11 gr, a w PKS 98 gr (dane z 1956 r.)²¹. W rzeczywistości stosunek jest zupełnie inny. Przede wszystkim PKP nie obciąża swych kosztów pełną amortyzacją majątku trwałego. Ponadto przedsiębiorstwo to znajduje się w lepszej

²¹ Cz. Gierałtowski, *O zastosowanie bodźców ekonomicznych w walce o racjonalizację przewozów*, „Transport” 1956, nr 7.

Tabela 10

Przewozy ładunków na 1 mieszkańca rocznie (w tonokilometrach)

Kraj	Przewozy ogółem	Przewozy kolejowe	Przewozy samochod.	Przewozy wodne śródlądowe
W. Brytania	1311	708	590	13
Francja	1471	971	353	147
NRF	1877	1050	395	432
ZSRR	5405	4855	337	213
Polska	2035	1880	127	28

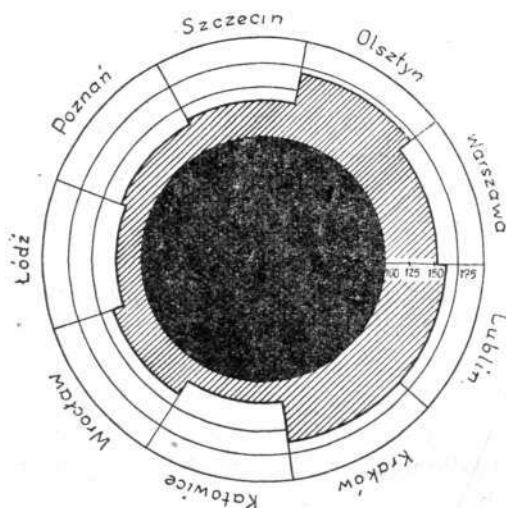
niż PKS sytuacji pod względem zaopatrzenia w paliwo. Węgiel sprzedawany jest PKP po cenie niższej od kosztów wydobycia, natomiast w cenach materiałów pędnych zawarta jest poważna akumulacja finansowa. Bardzo charakterystyczne jest porównanie stosunku cen węgla, oleju gazowego i benzyny w obrocie krajowym i międzynarodowym. W pierwszym przypadku stosunek ten kształtuje się jak 1 : 10 : 20, w drugim zaś jak 1 : 1,6 : 2,2. Dalej, koszty rejestrowane przez PKP nie obejmują wydatków związanych z dowozem (odwozem) do (ze) stacji kolejowych, nie występujących przy przewozach samochodowych. Różna (jest także średnia odległość przewozów wykonywanych przez oba przedsiębiorstwa: w PKP wynosi ona 233 km, a w PKS — 27 km. Z drugiej strony PKS nie jest obciążany kosztami amortyzacji dróg kołowych, (budowanych i utrzymywanych ze środków budżetowych.

Wynika stąd, że przy ustalaniu nowego, (naturalnego systemu taryfowego, w miejsce istniejącego systemu ad valorem, należy ewidencjonowane koszty tak uzupełnić, aby odzwierciedlały faktyczne nakłady pracy społecznej ponoszone w różnych dziedzinach transportu. Wykaże to niewątpliwie konieczność podniesienia stawek taryfowych, które są obecnie rażąco niskie. Dysproporcję charakteryzują przytoczone liczby. Przed wojną (w 1938 r.) wpływy kolei z 1 tonokilometra wynosiły 3,4 gr, a w 1956 r. 9,9 gr. Nie wzrosły więc nawet trzy razy. Tymczasem wskaźnik cen podniósł się przeszło dziesięciokrotnie²².

²² Już po rozpoczęciu druku niniejszego artykułu dokonano podwyżki kolejowej taryfy pasażerskiej. Liczby z „Dokumentacji Geograficznej”, zes. 5, *Potoki ładunków*, Warszawa 1958, s. 31.

Kierunki zmian w przestrzennym układzie przewozów ilustruje załączony radiogram. Jego wskaźniki odzwierciedlają stosunkowo szybszy wzrost przewozów na obszarze DOKP obejmujących wschodnią część kraju. Wiąże się to niewątpliwie z ożywieniem gospodarczym województw wschodnich (DOKP Kraków, Lublin, Warszawa), po części jednak wynika z niskiego poziomu przewozów w roku wyjściowym (DOKP Olsztyn). Gros przewozów przechodzi nadal przez stacje DOKP Katowice. W roku 1954 na stacjach tych nadano 52% i przyjęto 29% wszystkich ładunków nadanych na sieci PKP.

Niejednakowo wzrastało również obciążenie ruchowe poszczególnych linii komunikacyjnych. Do największych rozmiarów doszło ono



Rys. 4. Wzrost przewozów kolejowych wg DOKP (lata 1949—1952; rok 1949=100)

na liniach: Górnośląski Okręg Przemysłowy — Wrocław, GOP — Kraków oraz Śląsk—Gdynia i Gdańsk. Na każdej z nich potoki ładunków osiągają w obu kierunkach wielkość rzędu 20 mln ton rocznie.

Potoki rzędu 10 mln ton rocznie przebiegają na liniach: GOP Poznań—Szczecin, Częstochowa—Warszawa, Kielce—Lublin oraz (GOP) Kraków—Przemyśl. W stosunku do okresu przedwojennego przyrost przewozów uwidocznił się najwyraźniej na linii Poznań—Szczecin. W granicach Polski stała się ona znowu częścią wielkiej magistrali łączącej Śląsk ze Szczecinem, co ogromnie podniosło jej znaczenie komunikacyjne. Skierowano na nią — obok ładunków przeznaczo-

nych dla miejscowych rejonów ciężenia — podstawową masę węgla eksportowanego przez Szczecin oraz rud żelaznych i innych ładunków masowych importowanych przez ten port. Spowodowało to konieczność dobudowania drugich torów. Wzrost zadań przewozowych i rozbudowa linii GOP — Poznań—Szczecin wiąże się ze słabym rozwojem przewozów na Odrze oraz na linii kolejowej, biegnącej ze Śląska przez Kostrzyn do Szczecina (tzw. Odra żelazna)²³. Nie bez wpływu pozostało także zaprzestanie eksportu węgla przez małe porty środkowego wybrzeża, które w okresie planu 3-letniego uzupełniały zdolność przeładunkową odbudowywanych portów wielkich.

Obciążenie mniejsze niż 10 mln ton — nie niższe jednak niż 2 mln ton rocznie — wykazują linie: Wrocław—Legnica—Żagań (NRD), Wrocław—Wałbrzych, Wrocław—Zielona Góra, Wrocław—Poznań—Toruń—Olsztyn, Słubice—Warszawa—Terespol, Wrocław—Ostrów Wlkp.—Warszawa, Warszawa—Olsztyn, Warszawa—Gdańsk, Warszawa—Białystok, Kłodzko—Nysa—Kędzierzyn—GOP²⁴.

Wzrost potrzeb przewozowych niejednokrotnie zaskakiwał koleje, stawiając je w obliczu zadań, którym nie mogły podołać. Tak na przykład w roku 1952 na szeregu linii, stacji i węzłów lubelskiej DOKP powstały trudności, wywołane zwiększonym załadunkiem wewnętrznym. Z największym nasileniem wystąpiły one w węzłach: Lublin, Rozwadow, Skarżysko oraz w niektórych relacjach do tych węzłów. Podobne trudności, choć w mniejszym stopniu, wystąpiły w DOKP Kraków, ale zostały dość szybko pokonane dzięki przedsięwzięciom organizacyjnym.

WYPOSAŻENIE TECHNICZNE TRANSPORTU

Wykazany wzrost przewozów został osiągnięty przy stosunkowo słabszym wzroście środków technicznych transportu. Było to możliwe dzięki polepszeniu pracy eksploatacyjnej. W kolejnictwie osiągnięcia w tym zakresie przedstawiają się następująco: obrót wagonu towarowego zmniejszył się w latach 1938—1956 z 7,58 do 5,16 doby, przebieg dobowy parowozu wzrósł w tym czasie z 137 do 182,7 km, a zużycie węgla trakcyjnego na 1000 brutto tonokilometrów spadło

²³ Rozwój przemysłu, handlu zagranicznego i tranzytu powinien doprowadzić do bardziej intensywnego wykorzystania zarówno Odry właściwej, jak i „Odry żelaznej”. Współdziałanie żeglugi śródlądowej i kolei na wielką skalę ma miejsce np. w dolinie Renu, gdzie obok skanalizowanej arterii wodnej (po obu stronach) biegną dwie magistrale kolejowe.

²⁴ Por. „Dokumentacja Geograficzna” s. 32,

z 50,5 do 45,3 kg. Oznacza to oszczędność równoważną około 82 000 nowych wagonów, około 592 nowym parowozom i około 792 000 t węgla rzeczywistego rocznie²⁵.

Coraz intensywniejsze wykorzystanie taboru i urządzeń kolejowych doprowadziło do wyczerpania rezerw, stanowiących (w uzasadnionych granicach) niezbędny warunek sprawnego funkcjonowania kolejnictwa. Ale i to okazało się niewystarczające. Mimo czynionych wysiłków koleje nie były w stanie sprostać wszystkim potrzebom przewozowym. W ruchu pasażerskim trwały niezmiennie złe warunki (podróżowania, w ruchu towarowym — brak wagonów, powodujący ograniczanie przewozów w okresie szczytów przewozowych, zwłaszcza jesiennych. W roku 1957 brak ten wynosił 10 000 wagonów średniodziennego ilostanu. Polska, dysponując rozwiniętym przemysłem taboru kolejowego, znalazła się w sytuacji, która ją zmusza do korzystania z pomocy wagonowej kolei obcych²⁶. Na wielu liniach kolejowych wykorzystanie przelotności osiąga swój kres. To samo dotyczy zdolności przepustowej i przetwórczej stacji i węzłów. Dalszy więc wzrost przewozów może wywołać nowe zakłócenia komunikacyjne, tym bardziej że przemysł zwykle nie informuje kolei zawnazu o poczynaniach, które pociągają za sobą zmiany potoków ruchu.

Przeciążenie naszego kolejnictwa staje się wyraźniejsze na tle pracy kolei zagranicznych. Liczby porównawcze zawiera tabela 11.

Wynika z niej, że PKP eksploatuje swoje środki techniczne intensywniej niż koleje pozostałych krajów. Trzeba przy tym dodać, że w tabeli ujęto kraje gęsto zaludnione, o rozwiniętym przemyśle, dostarczającym do przewozu masowych ładunków.

Trudna sytuacja przewozowa na kolejach polskich jest następstwem trwającego od lat ich niedoinwestowania. Zadania inwestycyjne planu sześcioletniego, przekroczone w globalnych sumach w dziedzinie przemysłu, w transporcie kolejowym nie zostały zrealizowane (por. niżej). „Co gorsza, takie upośledzenie transportu nie ma charakteru doraźnego. Potwierdzeniem tego stanu są wytyczne

²⁵ Liczby według R. Strzeleckiego, *13 lat pracy PKP*, „Przegląd Kolejowy” 1957, nr 9.

²⁶ Liczby dotyczące obciążenia i sitami technicznego kolei — jeśli nie zaznaczono inaczej — według S. Czerniaka, *Rola i znaczenie transportu kolejowego w gospodarce narodowej i kierunki jego rozwoju*, „Przegląd Kolejowy” 1957, nr 4.

Tabela 11

Obciążenie PKP i kolei zagranicznych pracą przewozową

Kraj	Ilość btkm na 1 km eksploatowanej linii	Ilość pasażerów w 1 wagonie osobowym	Ilość ntkm przewiezionych w 1 wagonie towarowym	Ilość btkm na 1 czynną lokomotywę
Polska — 1955 r.	5,8	101,7	306,7	35,3
Polska — 1938 r.	3,3	25,2	229,0	23,0
NRF	6,9	44,7	188,0	22,0
Belgia	5,8	39,5	95,0	21,4
Francja	4,6	22,5	144,0	29,9
Włochy	4,35	33,4	120,0	19,8

do obecnego planu pięcioletniego. Wytyczne te nie tylko nie zapewniają odrobienia powstałych w planie sześcioletnim zaległości w zakresie transportu, lecz jeszcze nadal je pogłębiają²⁷.

Tabela 12

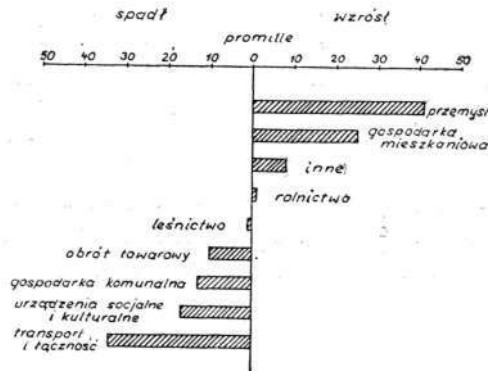
Realizacja ważniejszych tytułów inwestycyjnych w planie sześcioletnim

Wyszczególnienie	Procent wykonania w stosunku do planu
Budowa nowych linii kolejowych w km	49
Budowa drugich torów i drugich par torów w km	124
Odbudowa linii kolejowych i drugich torów w km	70
Budowa i odbudowa mostów kolejowych w km	56
Elektryfikacja kolei w km	77

W ocenie efektów działalności inwestycyjnej prowadzonej w ubiegłych latach nie można jednak poprzestawać na liczbach względnych. Łatwo bowiem przeoczyć olbrzymi wysiłek dokonany dla sprawnego funkcjonowania kolejnictwa w warunkach wzrastających szybko przewozów; tym bardziej że zmiany pozytywne nie zawsze były dostrzegalne na pierwszy rzut oka i należycie popularyzowane. Przykładowo można wymienić budowę trwałych mostów

lub przebudowę linii kolejowych na dwu- i więcejtorowe, na które mało kto zwracał uwagę.

Wdrażanie nowej techniki przyczyniło się do wzrostu blokady liniowej, blokady stacyjnej i zwrotnic scentralizowanych, do usprawnienia i rozszerzenia łączności dyspozytorskiej oraz automatyzacji i kabełkizacji sieci telefonicznej; niektóre stacje rozrządowe otrzymały łączność radiową.



Ryc. 5. Udział w nakładach inwestycyjnych w latach 1950—1955 w stosunku do roku 1950

Na ogół jednak poziom techniczny naszego kolejnictwa jest niezadowolający. Poprawy wymaga zwłaszcza stan elektryfikacji kolei głównych. Obecnie odsetek linii zelektryfikowanych wynosi 2,9 (670 km wobec 23 km w 1946 r. i 109 km w 1938 r.)²⁸; w innych zaś krajach europejskich przedstawia się on następująco:²⁹ Austria — 24,6, Belgia — 10,0, Francja — 12,7, NRF — 6,8, Włochy — 36,6, Holandia — 42,2, Szwajcaria — 97,1, W. Brytania — 5,1, ZSRR — 4,2.

Wiele do życzenia pozostawia również stan talk podstawowego urządzenia kolei, jak górki rozrządowe. Dotychczas mają one w większości bardzo rozmaite urządzenia do ześrodkowanego ustawiania zwrotnic i tylko niektóre są wyposażone w hamulce mechaniczne. Tymczasem kraje o rozwiniętej technice kolejnictwa, po wprowadzeniu najnowszego sprzętu przekaźnikowego do centralizacji zwrotnic, przechodzą obecnie do automatyzacji ich ustawiania przy pomocy tzw. magazynów rozrządów. Ostatnim zaś słowem techniki

Sprawozdanie z wykonania narodowego planu gospodarczego w 1958 r. Annual Bulletin ..., op. cit., s. 58—59.

jest samoczynne regulowanie siły hamowania odpręgów odpowiednio do zmian w ciężarze, w sile wiatru itd. Radykalne unowocześnienie górek rozrządowych w Polsce jest utrudnione z powodu nieprodukowania w kraju odpowiedniego sprzętu i problematycznej efektywności podjęcia produkcji wobec niewielkiego zapotrzebowania.

Tabor kolejowy jest w znacznej części przestarzały. W eksploatacji znajduje się 39% parowozów w wieku powyżej 36 lat. Około 57% wagonów osobowych przekroczyło 35 lat, a 20% wagonów towarowych — 37 lat³⁰.

Konieczny jest szybszy niż dotąd postęp we wprowadzaniu blokady liniowej, blokady samoczynnej, dyspozytorskich urządzeń nastawczych, telewizji itd.

Wyposażenie techniczne transportu samochodowego wzrastało z roku na rok bardzo szybko, choć nierównomiernie. Ilość pojazdów mechanicznych na przestrzeni lat 1946–1958 zwiększyła się następująco: samochodów osobowych z 8847 do 87 500, samochodów ciężarowych z 8297 do 109 000, motocykli z 4027 do 461 000³¹. Na 1 samochód osobowy przypada u nas 331, na samochód ciężarowy 266, a łącznie 148 mieszkańców. Według hipotezy motoryzacyjnej, w roku 1975 osiągniemy liczbę 330 000 samochodów ciężarowych, tj. 115 osób na 1 samochód i 850 000 samochodów osobowych, tj. 45 osób na 1 samochód. Nawet więc wtedy wyposażenie kraju w samochody będzie niższe niż obecnie na zachodzie Europy i w Stanach Zjednoczonych AP. Nie jest to jednak zapowiedzą niedostatku komunikacji. Równocześnie bowiem przewiduje się silny wzrost publicznej komunikacji autobusowej (z 7400 autobusów w roku 1959 do 30 000 w roku 1975). Wiele przemawia za tym (między innymi tłok komunikacyjny w miastach i na drogach zachodnioeuropejskich), że założona w hipotezie motoryzacyjnej proporcja między rozwojem taboru publicznego i własnego ostoi się próbie czasu.

Niekorzystnie przedstawia się charakterystyka techniczna eksploatowanych i produkowanych samochodów. Dotyczy to głównie nośności pojazdów i stosowanego napędu. Przeważającą część taboru ciężarowego (68%) stanowią u nas samochody średnie (o ładowności

³⁰ Przeciętny wiek wagonów osobowych na kolejach zachodnioeuropejskich wynosi 20–22 lat.

³¹ Na podstawie Rocznika Statystycznego 1947, s. 109 i danych wydziałów komunikacji rad narodowych.

Tabela 13

Liczba mieszkańców przypadająca na 1 samochód

Kraj	Przeciętnie na 1 samochód	Na 1 samochód osobowy	Na 1 samochód ciężarowy
USA	2,6	3,2	15
W. Brytania	10	13	41
Francja	9	13	31
NRF	16	24	44
Polska	148	331	266
Grecja	190	493	314
Jugosławia	465	1217	752

Źródło: Rocznik Statystyczny 1958, s. 488, 492, 559.

4 ton), zarzucane już w krajach o rozwiniętej motoryzacji. Zaznacza się tam teraz wzrost zróżnicowania parku samochodowego, w następstwie coraz szerszego wykorzystywania samochodów małych, służących dla celów dostawczych i jednocześnie samochodów dużych o ładowności powyżej 7 t. Pozwala to na lepsze wykorzystanie ładowności samochodów. Nasz przemysł motoryzacyjny i transport powinny więc działać w tym samym kierunku. Należy też rozwinąć szybko produkcję silników wysokoprężnych i pobudzić zainteresowanie napędem elektrycznym i gazowym. Silniki o napędzie benzynowym, stosowane obecnie prawie powszechnie, są droższe w eksploatacji i wymagają importowanych paliw płynnych³².

Zaplecze techniczne transportu samochodowego (garaże, stacje obsługi, zakłady naprawcze, stacje benzynowe itd.) wymaga rozbudowy i polepszenia organizacji. Już obecnie jednak na trudności napotyka lokalizacja nowych garaży w pobliżu osiedli. Brak bowiem wolnych przestrzeni (nie zarezerwowanych w planach urbanistycznych), zwłaszcza w największych miastach Polski: Warszawie, Łodzi i Krakowie. Z istniejących stanowisk garażowych (przeważnie małych, o powierzchni do 20 m²) 60% znajduje się w województwach zachodnich, które dysponują jedynie 35% taboru krajowego³³.

Rozwój motoryzacji wyzwoli znaczne zasoby siły roboczej i środków materialnych absorbowanych przez transport konny. Jak

³² Por. *III Kongres...*, op. cit., s. 480.

³³ *Ibidem*, s. 497.

(bardzo jest on jeszcze rozpowszechniony w Polsce, niech świadczy fakt, że nawet w górnośląskim okręgu przemysłowym przewozi się końmi 51% ładunków miejscowych. Ocenia się, że dla zastąpienia wozaków zatrudnionych w transporcie drogowym w liczbie 21 000 potrzeba 7000 samochodów, zaś w rolnictwie częściowa tylko zamiana zaprzęgów konnych na samochody, może zwolnić do robót rolnych około 250 000 pracowników³⁴.

*

Opracowywany obecnie plan perspektywiczny gospodarki narodowej na lata 1961—1975 nakreśli również kierunki naprawy i rozwoju transportu lądowego. Ich realizacja — ze względu na wielkość potrzebnych środków, jak i na znaczenie dla gospodarki — wykracza jednak poza dziedzinę działalności, zainteresowań i kompetencji jednego resortu, trzeba więc, aby znalazła właściwe miejsce w hierarchii zadań ogólnopństwowych.

³⁴ Ibidem, s. 479.