

MONOGRAFIE

INSTYTUT GEOGRAFII
I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO
PAN

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
STANISŁAW LESZCZYCKI INSTITUTE OF GEOGRAPHY
AND SPATIAL ORGANIZATION
MONOGRAPHTES, 7

Zbigniew Taylor

THE GROWTH AND CONTRACTION
OF THE RAILWAY NETWORK
IN POLAND



WARSZAWA 2007

<http://rcin.org.pl>

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO
MONOGRAFIE, 7

Zbigniew Taylor

**ROZWÓJ I REGRES
SIECI KOLEJOWEJ W POLSCE**



WARSZAWA 2007

<http://rcin.org.pl>

Redakcja: prof. dr hab. Leszek Starkel
prof. dr hab. Teresa Kozłowska-Szczęsna
prof. dr hab. Piotr Korcelli

Opinia wydawnicza: dr hab. Stanisław Koziarski, prof. UO

Praca wykonana w ramach projektu badawczego nr 6 P04E 026 20 (*Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce w nowych warunkach gospodarowania i integracji europejskiej*) KBN, który również współfinansował wydanie niniejszej publikacji.

PL ISSN 1643-2312
ISBN 978-83-87954-79-9

Opracowanie redakcyjne: Ludmiła Kwiatkowska
Czystorysy map: Ariel Ciechański
Skład, łamanie: Robert Maik

© Copyright by Zbigniew Taylor, 2007
© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 2007

Druk i oprawa: Drukarnia Klimiuk
ul. Foksal 11, 00-372 Warszawa

<http://rcin.org.pl>

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA	7
1. CEL I ZAKRES PRACY	9
2. PODSTAWOWE POJĘCIA	12
3. PRZEGLĄD PIŚMIENICTWA	16
4. ROZWÓJ SIECI KOLEJOWEJ	20
4.1. Wprowadzenie	20
4.2. Uogólniony przebieg rozwoju linii kolejowych	22
4.3. Rozwój sieci w ujęciu historycznym	25
4.3.1. Okres budowy głównych połączeń (lata 1842–około 1880) ...	26
4.3.2. Okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych (około 1880–1914)	33
4.3.3. Okres budowy wojennych linii strategicznych i eksploatacyjnych (1914–1918)	43
4.3.4. Okres łączenia sieci trzech zaborów i inwestycji międzywojennych (1919–1939)	47
4.3.5. Okres inwestycji wojennych, zniszczeń i demontażu (1939–1945)	56
4.3.6. Okres odbudowy, rozbudowy i modernizacji powojennej (po 1945 r.)	59
4.3.7. Stan obecny	84
4.3.8. Zmiany gęstości sieci i punktów obsługi	87
4.4. Elektryfikacja sieci	91
5. ZAMKNIĘCIA I LIKWIDACJE LINII KOLEJOWYCH	100
5.1. Całkowite zamknięcia linii kolejowych	102
5.1.1. Okres wojennego i powojennego demontażu (lata 1944–1948)	103
5.1.2. Okres rosnącej konkurencji transportu samochodowego (lata 1961–1990)	133
5.1.3. Okres współczesnego regresu (po 1990 r.)	135
5.1.4. Sposoby użytkowania terenu po zlikwidowanych liniach kolejowych	140
5.2. Zamknięcia linii kolejowych w ruchu pasażerskim	153

6. SPOŁECZNE SKUTKI ZAMKNIĘĆ LINII DLA RUCHU OSOBOWEGO	165
6.1. Ankiety i badania miejscowości	165
6.2. Charakterystyka gospodarstw domowych	169
6.3. Codzienne przemieszczenia ludności wiejskiej	174
6.3.1. Przemieszczenia związane z pracą zawodową	175
6.3.2. Przemieszczenia związane z kształceniem	177
6.3.3. Przemieszczenia związane z zakupami	179
6.3.4. Przemieszczenia związane z opieką lekarską	179
7. PRZYCZYNY OBECNEGO REGRESU	183
8. WSPÓŁCZESNY PRZEBIEG PROCESU ZAMYKANIA LINII KOLEJOWYCH	193
9. PODSUMOWANIE	209
PIŚMIENNICTWO	214
ANEKSY	229
A. Zamknięcia i likwidacje normalnotorowych linii kolejowych	230
B. Zamknięcia i likwidacje wąskotorowych linii kolejowych	261
C. Kwestionariusz wywiadów	283
THE GROWTH AND CONTRACTION OF THE RAILWAY NETWORK IN POLAND [SUMMARY]	289
SPIS TABEL / LIST OF TABLES	304
SPIS RYCIN / LIST OF FIGURES	306
SPIS FOTOGRAFII / LIST OF PLATES	312
CONTENTS	321
ROZWÓJ I REGRES SIECI KOLEJOWEJ 1842–2002 (mapa–załącznik)	

„Koleje zabiły przestrzeń, pozostał nam tylko czas...”

Heinrich Heine na otwarciu kolei
z Paryża do Rouen i do Orleanu w 1843 r.
(za: Schivelbusch, 1978, s. 34)*

PRZEDMOWA

Niniejsza monografia powstała w wyniku realizacji projektu badawczego pt. „Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce w nowych warunkach gospodarowania i integracji europejskiej”, finansowanego ze środków Komitetu Badań Naukowych (projekt nr 6 P04E 026 20). Głównym jego celem było zbadanie części sfery funkcjonowania kolei w nowych warunkach gospodarczo-ustrojowych, a mianowicie czasoprzestrzennych zmian sieci kolejowej, ze szczególnym uwzględnieniem ostatnich kilkunastu lat.

Praca składa się z dwóch głównych części. W pierwszej omawia się rozwój sieci kolejowej na obecnym terytorium Polski, od momentu budowy pierwszych odcinków do czasów współczesnych. Dodatkowo, przedstawia się sieć kolejową Polski międzywojennej. Rozwój sieci kolejowej jest stosunkowo dobrze opisany w literaturze przedmiotu, dlatego pierwsza część pracy ma przede wszystkim charakter syntezy istniejących opracowań. Niemal równocześnie z budową nowych odcinków i linii kolejowych zachodził proces przeciwny, tj. ich zamykania, a następnie likwidacji, co jest przedmiotem drugiej części pracy.

Niestety, nasza wiedza dotycząca procesu zamykania jest stosunkowo skromna, literatura uboga, a materiały empiryczne niepełne i mało wiarygodne. Główny wysiłek został wobec tego skierowany na ustalenie stanu faktycznego zamkniętych linii i odcinków, czemu służyły badania terenowe, prowadzone przez autora w latach 2001–2003. Badaniami objęto wszystkie linie i odcinki, co do których istniały wątpliwości jeśli chodzi o ich obecny stan (sposób użytkowania).

Część linii jest zamknięta tylko dla ruchu pasażerskiego, co niejednokrotnie powoduje poważne problemy społeczne. Badania ankietowe gospodarstw domowych w 20 wybranych miejscowościach pozwoliły na określenie wpływu likwidacji przewozów pasażerskich na zmiany w życiu okolicznych mieszkańców oraz na ich sposób przystosowania się do sytuacji. Wszystkie zagadnienia związane z zamykaniem linii, także wyłącznie w ruchu pasażerskim, są przedmiotem drugiej części pracy.

Zebrany materiał empiryczny dotyczący zamykania i likwidacji linii kolejowych użytku publicznego jest na tyle ciekawy, że zdecydowano się na jego zamieszcze-

* Powtórzone później przez D. Gregory'ego (1998), s. 51.

nie w postaci Aneksu A (linie normalnotorowe) i Aneksu B (linie wąskotorowe). W Aneksie C podaje się natomiast wzorzec kwestionariusza wywiadów.

Podczas badań terenowych wykonano kilkaset zdjęć i przezroczy, stanowiących wartościowy materiał dokumentacyjny. Z oczywistych powodów w monografii, zamieszczono tylko część fotografii. Dopelnieniem tekstu jest również kilkadziesiąt rycin, z których znaczna część to opracowania własne, wykorzystujące autorski lub zebrany przez autora materiał empiryczny. Treść rycin przerysowanych została zweryfikowana, i – jeśli zachodziły nieścisłości – poprawiona. Ryciny wykonał mgr A. Ciechański. Wszystkie ryciny, fotografie i tabele, przy których nie podano źródeł, są opracowaniami autorskimi.

1. CEL I ZAKRES PRACY

Cel pracy można rozpatrywać w dwóch kategoriach: poznawczej i metodologicznej. Cel poznawczy uważany jest za podstawowy. Jest nim:

- (1) rozpoznanie przestrzennego zróżnicowania i zmian w gęstości sieci kolejowej w okresie od budowy pierwszych linii na ziemiach polskich do czasów współczesnych, ze szczególnym uwzględnieniem ostatnich kilkunastu lat;
- (2) weryfikacja mechanizmu procesu zamykania mało obciążonych ruchem drugorzędnych linii kolejowych, pomiar tego procesu, a także przedstawienie obecnego sposobu użytkowania nieczynnych szlaków;
- (3) analiza społecznych skutków zaniechania pasażerskich przewozów kolejowych na wybranych liniach.

O ile proces rozwoju sieci kolejowej jest stosunkowo dokładnie przedstawiony w piśmiennictwie (Bissaga, 1938; Lijewski, 1959, 1973–1978, 1977, 1984, 1986, 1993–1997, 1995; Lijewski i Koziarski, 1995; Koziarski, 1990a, b, 1993a, b, 1995; Pisarski, 1974; Zamkowska, 1984, 1991; Poźniak i Wnukowski, 1995; *150 lat kolei...*, 1995), również w formie skwantyfikowanej (Taylor, 1981, 1984), o tyle regres jest niemal nietknięty przez badaczy. Jest to zjawisko trudne do uchwycenia ze względu na brak danych statystycznych, z wyjątkiem danych dotyczących ograniczenia ruchu pasażerskiego (przede wszystkim na podstawie rozkładów jazdy). Dlatego pierwszym zadaniem poznawczym było wypełnienie istniejącej luki poprzez zebranie wiarygodnych danych na temat zamknięć linii kolejowych, zwłaszcza w ostatnich latach.

Zebrane materiały pozwalają nie tylko na ilościową charakterystykę regresu sieci, ale również na realizację drugiego celu poznawczego, którym jest poznanie typowego przebiegu procesu zamykania linii. Ostatecznym efektem takiego procesu jest zazwyczaj zmiana użytkowania ziemi po rozebranej linii kolejowej. Praca przedstawia informacje na temat aktualnego sposobu użytkowania zlikwidowanych linii. Jest to istotne o tyle, że oficjalna statystyka PKP z uporem zalicza nieczynne linie kolejowe do eksploatowanych, a na mapach umieszcza nawet koleje już dawno rozebrane (Lijewski, 1995, 1996b; Lijewski i Sujko, 2001).

Ostatnim, ale nie najmniej ważnym, celem poznawczym jest szczegółowa analiza skutków społecznych zaniechania przewozów pasażerskich na wybranych liniach. Jest to zjawisko na tyle nowe, że nie zostało rozpoznane jeszcze przez

badaczy polskich (zajmowali się nim wyłącznie dziennikarze zajmujący się problematyką społeczną). Badania ankietowe wybranych gospodarstw domowych (próba losowa) pozwalają na określenie wpływu likwidacji przewozów pasażerskich na zmiany w sposobie życia okolicznych mieszkańców oraz na ich sposób adaptacji do nowopowstałej sytuacji. Często zamknięcie lokalnego połączenia kolejowego oznacza brak dostępu mieszkańców do obecnych i potencjalnych miejsc zatrudnienia, kształcenia, opieki lekarskiej, zakupów, rozrywki i wielu innych celów. Zdarza się, że społeczności lokalne protestują przeciwko zamykaniu lokalnego połączenia kolejowego, co miało miejsce na Pojezierzu Lubuskim i na Nizinie Podlaskiej w 2000 r. W ostatnich latach, przeciwko zamykaniu połączeń protestują również kolejarze obawiając się – i słusznie – utraty miejsc pracy.

Cel metodologiczny realizowany jest poprzez ukazanie na przykładach empirycznych możliwości zastosowania różnych metod analizy przestrzennej, poczynając od prostych wskaźników, a kończąc na wykorzystaniu badań ankietowych. Cel metodologiczny realizowany jest również poprzez opis, uzasadnianie, wnioskowanie i wyjaśnianie analizowanych zjawisk. Ponadto, rozpoznanie i charakterystyka badanych zagadnień mogą być przydatne w opracowaniu strategii zagospodarowania nieczynnych szlaków kolejowych, podobnie jak dzieje się to w innych krajach, gdzie analogiczne procesy wystąpiły znacznie wcześniej. Opisywany regres przybierał bowiem rozmaite oblicze w różnych krajach. Inaczej proces ten przebiegał na przykład w Wielkiej Brytanii, gdzie pierwsze zamknięcia na wielką skalę wystąpiły już w latach 1960. (*The Reshaping...*, 1963), a później i zupełnie inaczej w Japonii, gdzie lokalne (wiejskie) linie prywatne likwidowano znacznie wcześniej niż ich państwowe odpowiedniki, ale i tak znacznie później niż w W. Brytanii (Aoki i inni, 2000).

Jeśli chodzi o zakres rzeczowy, przedmiotem zainteresowania są linie kolejowe na obecnym terytorium Polski od budowy pierwszych odcinków do czasów współczesnych, z uwypukleniem okresu ostatnich kilkunastu lat. Dodatkowo przedstawiono sieć kolejową Polski międzywojennej, chociaż większość zmian w tym okresie zachodziła na tzw. ziemiach dawnych, a nie na Kresach Wschodnich. W dzisiejszej centralnej i wschodniej Polsce przebiegały bowiem granice zaborcze, a niepodległa II Rzeczypospolita starała się scalić poszczególne części odrodzonego państwa. Tutaj też koncentrowała się działalność gospodarcza nowego państwa, wymagająca zapewnienia skutecznego przewozu osób i towarów. Jedyną liczącą się gałęzią był wtedy transport kolejowy, jako że transport drogowy był bardzo słabo rozwinięty. W pracy nie uwzględniono natomiast rozmaitych planów rozbudowy sieci, z których ogromna większość nigdy nie została zrealizowana.

Czyniono starania, aby podawane w monografii informacje były wiarygodne i aktualne. Tam gdzie okazało się to niemożliwe, podaje się ostatnie dostępne dane. W rezultacie, istnieje pewna niejednorodność przedstawianych materiałów, której – niestety – nie udało się w pełni wyeliminować. Trzeba pamiętać, że mamy do czynienia z materią, która bardzo szybko zmienia się w czasie. Na części linii i odcinków, które istniały jeszcze przed kilku laty, nawierzchnia mogła zostać rozebrana. Dlatego, o ile to tylko możliwe, podaje się rok, którego dotyczy dana sytuacja.

W opisie scharakteryzowano koleje użytku publicznego i niepublicznego, obsługujące niektóre działy gospodarki lub gałęzie przemysłu. Te ostatnie pojawiły się na świecie znacznie wcześniej niż koleje użytku publicznego. Do roku 1830 praktycznie wszystkie koleje miały charakter kolei przemysłowych (Lewis, 1999). Podobnie było w Polsce, gdzie koleje przemysłowe pojawiły się pręcej niż koleje użytku publicznego. Na przykład, kolej konna uruchomiona w podpoznańskim Żabikowie, która łączyła cegielnię z brzegiem Warty (przewożono nią cegły, które dalej transportowano warciańskimi barkami na budowę cytadeli i fortyfikacji wokół Poznania), powstała w 1834 r. (Wojcieszak, 1998). Natomiast pierwsze połączenie Poznania koleją użytku publicznego uruchomiono dopiero 14 lat później – w 1848 r. (ze Stargardem Szczecińskim).

Część kolei użytku publicznego ma swój przemysłowy rodowód. Przykładami mogą być koleje kujawskie (Matuszewski, 1993; Pokropiński, 1994), w tym gnieźnieńska (Moczulski i inni, 2000), bieszczadzkie (Rygiel, 2002), czy starachowicka (Cygan, 2005). Rzadziej spotyka się odwrotną sytuację, w której kolej użytku publicznego zostaje przekazana zakładowi przemysłowemu, jak w przypadku cukrowni Pelpin lub Stare Pole na Żuławach Wiślanych (Pokropiński, 2000a, b). Innym przykładem może być kolej bieszczadzka, która z kolei użytku publicznego od 1950 r. stała się koleją leśną (Rygiel, 2002). Do kolei użytku niepublicznego zalicza się również bocznice, np. przemysłowe czy wojskowe. W pracy, w obliczeniach uwzględniono tylko koleje użytku publicznego, gdyż pozostałe wymagają dalszych badań, m.in. pozwalających na uściślenie wielu danych statystycznych. Niestety, część kolei przemysłowych przeszła już do historii. Na przykład, w 2003 r. zlikwidowano ostatnie koleje cukrowniane; z transportu kolejowego zrezygnowały wtedy kujawskie cukrownie Tuczo i Kruszwica, a rok wcześniej – cukrownia Dobre.

W wykazach linii zamykanych (Aneks A, Aneks B), przy liniach odgałęziających się przed ważniejszym węzłem, jego nazwę podano w nawiasie, natomiast uwzględniano kilometrą między odpowiednimi posterunkami odgałęźnymi. W przypadku linii przekraczających granicę państwa, nazwy stacji granicznych lub docelowych w krajach sąsiednich podano również w nawiasach, a kilometrą tylko do granicy. Zastosowano obecne nazewnictwo, mimo że nazwy niektórych miejscowości zmieniały się, czasem kilkakrotnie. Praca napisana jest w sposób możliwie zwięzły, ale zainteresowanego czytelnika odsyła się do piśmiennictwa, w którym konkretne zagadnienia omówione są bardziej szczegółowo.

2. PODSTAWOWE POJĘCIA

Zgodnie z *Ustawą o transporcie kolejowym* (1997, art. 4, punkt 2), linia kolejowa jest to „droga szynowa wraz z przyległym gruntem, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz zajęte pod nie grunty”. Linie cechują zwykle wspólne zadania przewozowe i podobna charakterystyka techniczna. Częścią linii jest odcinek ograniczony stacjami węzłowymi, stacją węzłową i końcową lub posterunkami odgałęźnymi (Soida, 2001, s. 10).

Na stacjach znajdują się budynki i urządzenia umożliwiające wykonywanie zadań przewozowych, takie jak dworce, nastawnie, posterunki zwrotnicze, perony, rampy, lokomotywnie, wagonownie, wieże wodne itp. W Polsce większość małych budynków stacyjnych wznoszono według typowych projektów powtarzalnych, powielanych na wielu liniach w danym okresie. Tak było zwłaszcza w części niemieckiej i pod zaborem pruskim. Do nielicznych wyjątków należą duże dworce projektowane przez wybitnych architektów, na przykład neogotycki budynek dworca wrocławskiego z lat 1855–1857 projektowany przez W. Grabow, nieistniejące już neorenesansowe dworce warszawskie (Roguska, 2005), secesyjny budynek dworca lwowskiego z lat 1901–1904 projektowany m.in. przez W. Sadłowskiego (Kryworuczko i Szymski, 2005), czy dworzec gdyński z 1926 r. w stylu dworcowym projektowany przez R. Millera (Uchnowicz, 2005). Inaczej było w Wielkiej Brytanii, gdzie znaczną część istniejących do dzisiaj budynków stacyjnych projektowali wybitni architekci-inżynierowie, co opisuje G. Biddle (1999). Co ważniejsze, w warunkach brytyjskich ogromna większość budynków i budowli przetrwała do chwili obecnej, w Polsce – niestety nie.

Węzłem kolejowym jest każda stacja (punkt), w której zbiegają się więcej niż dwie linie, licząc jako odrębną linię każdy kierunek. Najniższej kategorii są węzły trójliniowe. Ważniejsze węzły odznaczają się przewagą pociągów docelowych, tj. kończących bieg w danym węźle. W Polsce węzły były budowane przy innym przebiegu granic i układzie powiązań, toteż nie zawsze są dostosowane do obecnych potrzeb przewozowych. Zbiór linii, odcinków i węzłów składa się na sieć kolejową obszaru.

Droga kolejowa składa się z trzech elementów – nawierzchni, podtorza i budowli inżynierskich (Cywiński, 1969; Godwod i inni, 1986). „Nawierzchnia jest to konstrukcja złożona z szyn, podkładów, różnych drobnych akcesoriów stalowych

przytwierdzających szyny do podkładów i łączących szyny między sobą oraz z podsypki¹. Natomiast podtorze, w postaci nasypów i przekopów, jest ziemną podstawą nawierzchni. Górna część podtorza nosi nazwę torowiska” (Soida, 2001, s. 86). Do budowy inżynierskich zalicza się natomiast mosty, wiadukty, estakady, przepusty, tunele i mury oporowe (Batko, 1986, s. 16; Jerczyński, 2001b).

W technice budowy kolei, począwszy od powstania pierwszych linii, zachodziły bardzo istotne zmiany. Dotyczyły one przede wszystkim budowy torów, technologii produkcji szyn i sposobów ich łączenia z podkładami. Zmieniały się zwłaszcza szyny kolejowe, ich długość, ciężar i profil. Jak podaje T. Dohnalowa (1976), tylko do 1868 r. w kolejnictwie niemieckim używano 75 różnych rodzajów szyn, począwszy od oryginalnych angielskich, belgijskich i amerykańskich, a na rozmaitych odmianach szyn niemieckich kończąc. Jeszcze po I wojnie światowej w kolejnictwie polskim było około 50 różnorodnych typów szyn (Ginsbert, 1937), podobnie zresztą jak po II wojnie światowej (Pisarski, 1974). Rosła długość i ciężar szyn, a także zmieniał się sposób ich montażu i materiał. Początkowo szyny wytwarzano z lanego, później walcowanego żelaza, a następnie ze stali walcowanej. Obecnie na świecie stosuje się szyny szerokostopowe o przekroju dwuteowym wprowadzonym w Anglii przez Vignolesa, a w Polsce – na ogół trzy ich typy: S60, S49 i S42, przy czym liczby określają przybliżoną masę 1 m szyny. Cięższe szyny odznaczają się większą trwałością i poprawiają jakość biegu pociągów, dlatego obecnie są powszechnie stosowane. Od 1955 r. na sieci PKP zaczęto wprowadzać tzw. tor bezстыkowy, o lepszych parametrach technicznych i niższych kosztach utrzymania nawierzchni. Tory bezстыkowe w 1995 r. stanowiły już 62,5% ogólnej długości, a udział podkładów strunobetonowych i z drewna twardego przekraczał 77% (*150 lat kolei...*, 1995).

Szerokość toru (prześwit) jest to odstęp między wewnętrznymi brzegami (krawędziami) główek obu szyn, mierzony 14 mm poniżej ich górnej powierzchni. „Szerokość torów kolejowych ustalono na podstawie uchwały parlamentu angielskiego z 1846 r. na 4 stopy 8 cali², co równa się 1435 mm³. Z biegiem czasu szerokość tę uznano za normalną i przyjęto ją prawie we wszystkich krajach europejskich, z wyjątkiem niektórych, jak Rosja (1524 mm), Hiszpania (1676 mm) i Irlandia (1600 mm)” (Bissaga, 1938, s. 77). Bardzo często o wyborze szerokości toru decydowały czynniki historyczne (Ó Riain, 1995, s. 6).

Koleje o prześwicie poniżej 1435 mm (od 121 do 1375 mm) nazywa się wąskotorowymi (Korczyński, 2006). Na świecie spotyka się około 120 różnych szerokości wąskich torów (Soida, 1996, s. 8). W Polsce do najczęściej spotykanych należą następujące szerokości: 600 mm (np. koleje: bydgosko-wyrzyska, jarocińska, żnińska), 750 mm (ełcka, gdańska, hrubieszowska, jędrzejowska, kaliska, krotoszyńska, kujawska, mławska, nałęczowska, nasielska, opalenicka, piotrkowska, przeworska, rogowska, starachowicka, śmigielka, średzka, wrocławska), 785 mm (koleje górnośląskie) i 1000 mm (kolej grójecka, koleje pomorskie). Podany za K. Soidą (1996, s. 100) prześwit miały wspomniane koleje w 1989 r., ale trzeba

¹ Do nawierzchni zalicza się również rozjazdy i skrzyżowania torów – przyp. Z.T.

² Dokładnie 4 stopy 8,5 cala (Turnock, 1998, s. 111).

³ Pierwszy tor tej szerokości zbudował William Jesopp w 1789 r. (Pokropiński, 1980, s. 9).

pamiętać, że ta szerokość niejednokrotnie ulegała zmianie w czasie, a poza tym część wspomnianych kolei dzisiaj już nie istnieje. Uwzględniając zaś koleje zakładowe, w Polsce spotykamy jeszcze więcej różnych szerokości wąskich torów (por. np. Soida, 2001, s. 169–173).

Koleje wąskotorowe użytku publicznego znaczenia miejscowego nazywa się w Polsce czasem kolejami dojazdowymi (Batko, 1986, s. 14), analogicznie do niemieckich *Zufuhrbahnen* lub rosyjskich – *podjezdnych puti*. Dlatego przed I wojną światową koleje wąskotorowe w okolicach Warszawy nazywano podjazdowymi. Określenie koleje dojazdowe wprowadzono dopiero w okresie międzywojennym.

Zakładając, że linie o różnej szerokości toru charakteryzują jednakowe parametry, tj. maksymalne nachylenie podłużne i minimalne promienie łuków, obserwuje się pewną prawidłowość. Od szerokości toru zależy mianowicie koszt budowy, ale też zdolność przewozowa kolei: wraz ze spadkiem prześwitu maleje koszt budowy, ale jeszcze bardziej zdolność przewozowa, i odwrotnie (tab. 1).

Tabela 1. Porównanie kosztów budowy i zdolności przewozowej kolei o różnej szerokości toru

Szerokość toru (mm)	1435	1000	800 (785)	750
Koszt budowy	1	0,70	0,60	0,50
Zdolność przewozowa	1	0,64	0,42	0,27

Źródło: K. Soida (2001), s. 86.

W rezultacie, na liniach o spodziewanych niewielkich przewozach osób i ładunków opłaca się budować możliwie wąski tor. Ponadto stosunek kosztów budowy linii i dochodów z eksploatacji jest bardziej korzystny. Według Liebmana (za K. Soidą, 2001, s. 169), relacja ta w przypadku kolei o szerokościach 1435 mm, 1000 mm, 750 mm i 600 mm wygląda następująco:

- koszt budowy 1 : 0,67 : 0,58 : 0,33
- dochody z eksploatacji 1 : 0,78 : 0,72 : 0,55.

Szerokość toru wpływa zatem nie tylko na kwestie techniczne, ale i na rentowność transportu kolejowego.

Pod pojęciem kolei przemysłowych rozumie się „wszystkie koleje prywatne lub państwowe pozostające kolejami użytku niepublicznego, w odróżnieniu od także prywatnych lub państwowych, kolei publicznych. Koleje przemysłowe to szeroki zakres transportu, w skład którego wchodzi koleje wewnątrzzakładowe i takie, które obsługują kilka przedsiębiorstw skupionych na mniejszym czy większym obszarze” (Soida i inni, 1997, s. 73), a więc koleje górnicze (zarówno w kopalniach odkrywkowych, jak i głębinowych), piaskowe, hutnicze, cukrowniane, leśne, cegielniane, torfowe i inne. Często koleje przemysłowe utożsamia się z kolejami użytku niepublicznego, co nie jest całkiem ściśle, gdyż do tych ostatnich zaliczamy na przykład wojskowe, portowe, czy rolnicze, a nie są to koleje przemysłowe *sensu stricto*. A. Ciechański szacuje, że długość kolei użytku niepublicznego w Polsce w szczytowym okresie około 1965 r. mogła przekraczać 10 000 km. Łącznie od połowy XIX w. na ziemiach polskich funkcjonowało ponad 1200 km kolei

leśnych, co najmniej 1500 km cukrownianych i ponad 1000 km górniczych o różnych szerokościach toru. O ich znaczeniu świadczą wielkości przewozów – tylko kolejami piaskowymi na Górnym Śląsku przewożono wówczas około 70 mln ton ładunków rocznie (Ciechański, 2003b).

3. PRZEGLĄD PIŚMIENICTWA

Niniejszy przegląd piśmiennictwa koncentruje się raczej na pracach nowszych i najnowszych, a mniej na opracowaniach typowo historycznych i źródłowych, na których opierali swe analizy wcześniejsi badacze sieci kolejowej w Polsce. Pierwsza polska monografia, autorstwa T. Bissagi, poświęcona rozwojowi sieci kolejowej na ówczesnym terytorium Polski ukazała się dopiero pod koniec okresu międzywojennego (Bissaga, 1938). Nieco wcześniejsza publikacja J. Ginsberga (1937) ma bardziej propagandowy niż naukowy charakter. O występujących w tym zakresie brakach świadczy fakt, że w 1935 r. R. Rühling obrał jako temat swojej rozprawy doktorskiej, *nota bene* pisanej na Uniwersytecie w Lipsku, *Eisenbahngeographie Polens*. Do zajęcia się tą problematyką skłonił go całkowity brak usystematyzowanych wiadomości dotyczących polskiej geografii kolejnictwa (Bissaga, 1938, s. 4–5). „Jakkolwiek treść [tej pracy – przyp. Z.T.] jest w paru wypadkach nieścisła, w niektórych tendencyjna, niemniej zawiera także dużo trafnych i zajmujących spostrzeżeń” (Wrzosek, 1935, s. 2). Prace, które ukazały się wcześniej miały głównie przyczynkarski charakter: dotyczyły albo niewielkiego obszaru, albo krótkiego okresu, albo transport kolejowy był w nich traktowany marginesowo. Wśród nich pozytywnie wyróżnia się zwięzła monografia A. Wrzoska (1935), traktująca rozwój sieci kolejowej w ujęciu chorologicznym (krajobrazowym), zawierająca m.in. chronologiczny wykaz otwierania linii na ówczesnym polskim Pomorzu.

Pionierski charakter, jeśli chodzi o poznanie rozwoju sieci kolejowej na obecnym terytorium Polski, ma praca T. Lijewskiego (1959), zawierająca m.in. chronologiczny wykaz wszystkich otwarć. Jak pisze autor, „poprzednie [prace – przyp. Z.T.] odznaczały się brakiem systematyczności i nie dawały nigdy pełnego obrazu rozwoju historycznego sieci kolejowej. Większość opracowań uwzględniała tylko koleje normalnotorowe, a wśród nich najczęściej jedynie główne linie. Niektóre prace dostarczały danych dla określonej części kraju lub sieci kolejowej. Wreszcie wszystkie prace przedwojenne odnoszą się do ówczesnego terytorium Polski, a więc muszą być uzupełnione historią kolei Ziemi Odzyskanych” (Lijewski, 1959, s. 1). Kontynuacją tej pracy są następne publikacje tegoż autora (Lijewski, 1977, 1986), a ich wartość polega m.in. na wykorzystaniu oryginalnych źródeł niemieckich, austriackich, rosyjskich i polskich.

W latach 1990. bardzo szczegółową, dwutomową monografię sieci kolejowej Polski, również opartą na oryginalnych materiałach źródłowych opublikował S.M. Koziarski (1993a, b). Była ona rozwinięciem wcześniejszej pracy o kolejach Śląska, wspólnej z M. Jerczyńskim (Jerczyński i Koziarski, 1992). Prace te podają wiele szczegółów, a także zawierają wartościowe aneksy tabelaryczne, obejmujące chronologiczne wykazy otwierania i zamykania linii, budowy drugich torów, elektryfikacji, skorowidz stacji i przystanków (na Śląsku) i bogate piśmiennictwo. Zdecydowanie słabiej opracowany jest w nich natomiast regres sieci kolejowej Polski, który wówczas nie był tak znaczącym problemem jak obecnie. Rozwój sieci i jej elektryfikacja na obszarze Górnego Śląska są również przedmiotem wcześniejszej pracy S. Koziarskiego (1990b). Do nielicznych cząstkowych opracowań na temat regresu przestrzennego sieci kolejowej należą publikacje T. Lijewskiego (2000), T. Lijewskiego i E.S. Sujko (2001), J. Majewskiego (2002) i A. Ciechańskiego (2004).

Klasyczną dzisiaj pracą na temat kolei wąskotorowych PKP opublikował B. Pokropiński (1980), zaś trzytomową monografię kolei wąskotorowych na Górnym Śląsku opracował K. Soida (1996, 1999, 2001). Część kolei wąskotorowych doczekała się mniejszych, odrębnych monografii, na przykład kolej marecka (Pokropiński, 1985), bydgosko-wyrzyska (Pokropiński, 1986, 2001a), wilanowska (Pokropiński, 2001b), grójecka (Pokropiński, 2002), jabłonowska (Pokropiński, 2004), starachowicka (Cygan, 2005) i elcka (Jasiński, 2002). Bardzo wiele informacji w zakresie omawianej problematyki zawierają publikacje popularnonaukowe.

Geograficzny charakter ma monografia transportu województwa białostockiego, autorstwa T. Lijewskiego (1962). W innych pracach sieć kolejowa jest traktowana jako element obsługi międzyosiedlowego pasażerskiego transportu publicznego (Lijewski i inni, 1967; Lijewski, 1997; Majewski, 2002) lub szerzej – jako część układu obsługi pasażerskiej i towarowej województw (Lijewski, 1985). Niektóre prace o charakterze przyczynkarskim traktują infrastrukturę kolejową jako element przestrzeni geograficznej małego obszaru (np. Bartosiewicz, 2004; Balińska D., 2005; Balińska G., 2005; Baliński, 2005; Gubańska, 2005; Gubański, 2005).

Inne publikacje poświęcone są specyficznym aspektom transportu kolejowego, na przykład granicznym liniom kolejowym (Lijewski, 1996a), pozostałościom po nieczynnych liniach (Lijewski, 2003) i kolejom przemysłowym (Soida, 1996, 1999, 2001; Ciechański, 2002, 2003a, b, 2004; Bufe, 1987, 1993, 1999; Bäumer i Bufe, 1988; Pokropiński, 1994, 2000; Moczulski i inni, 2000). Niektóre koleje przemysłowe mają odrębne monografie, na przykład kolej cukrowni Gosławice (Matuszewski, 1993), cukrowni Klemensów (Chwedyk, 2006), kolej białowieska (*Leśne kolejki wąskotorowe...*, 1991), kolej bieszczadzka (Rygiel, 2002). Stosunkowo najbogatsze piśmiennictwo mają koleje cukrownicze (np. Kucharski i Tucholski, 1995, 2000, 2001; Pokropiński, 1996, 2000b; Malczewski, 2000; Różycki, 2000; Gibek, 2002) oraz górnicze i piaskowe (Rusak, 1998, 2002; Malczewski, 2001a; Ciechański, 2002, 2003a, b, 2004), a uboższe – leśne (*Leśne kolejki wąskotorowe...*, 1991; Barszcz i Zajfert, 1998; Pokropiński i Moczulski, 2001; Rygiel, 2002), cegielniane i torfowe⁴.

⁴ Przetwarzanie tych ostatnich wydaje się być niezagrażone, gdyż pełnią one rolę transportu technologicznego, a wykorzystanie innych sposobów transportu na torfowiskach jest praktycznie niemożliwe (Malczewski, 1999).

Dużo materiału poznawczego dostarczają monografie historyczne, na przykład praca doktorska T. Dohnalowej (1976) na temat rozwoju transportu w Wielkim Księstwie Poznańskim w latach 1815–1914, łącznie z datami otwarcia linii kolejowych, dużo późniejsze opracowanie L. Mazana (1997) poświęcone dziejom sieci kolejowej Galicji, czy obszerna rozprawa doktorska J. Gołaszewskiego (2002) przedstawiająca historię wrocławskiej kolei wąskotorowej. Zaletą takich prac jest podanie tła historyczno-gospodarczego, często na podstawie źródeł archiwalnych. Niestety, prace te rozpatrują zagadnienia wyjątkowo wybiórczo, zależnie od dostępnych źródeł. Dodatkowo, dla geografa dość irytująca jest nonszalancja, z jaką traktuje się aspekt przestrzenny. Na przykład, pracę o Kolei Wschodniej A. Piątkowski (1996) ogranicza nie tylko czasowo do 40 lat, ale również przestrzennie do byłej prowincji Prusy.

Niektóre pojedyncze linie kolejowe doczekały się odrębnych monografii. Przykładem może być obszerna monografia linii warszawsko-wiedeńskiej, w której A. Paszke, M. Jerczyński i S.M. Koziarski (1995) opisują również wiele kolei z nią związanych (Kolej Północna Cesarza Ferdynanda, Kolej Górnośląska, Droga Żelazna Krakowsko-Górnośląska, Kolej Wilhelma), a także powstałych bezpośrednio w jej następstwie (odnoga Ząbkowice–Szopienice, linie: warszawsko-bydgoska, kaliska, fabryczno-łódzka, dęblińsko-dąbrowska, herbsko-kielecka). Historię niektórych linii opisano również w postaci odrębnych artykułów, np. fabryczno-łódzkiej (Kuzko, 1996), czy linii Warszawa–Gdańsk (Massel, 2000).

W latach 2000. zaczęto publikować Raporty roczne PKP Polskie Linie Kolejowe SA i Raporty roczne Grupy PKP, zawierające sporo interesujących materiałów. Wprawdzie ukazują się z dużym opóźnieniem (ostatnie za lata 2004 i 2005), ale w niektórych kwestiach są jedynym źródłem informacji.

W ostatnich kilkunastu latach wzrosła niepomniernie liczba publikacji popularnonaukowych, pojawiły się też nowe czasopisma (np. Świat Kolei, Koleje Małe i Duże, Stalowe Szlaki) i wydawnictwa okolicznościowe (*150 lat kolei na ziemiach polskich*, 1995; Poźniak i Wnukowski, 1995; Kaliński, 1995; *60 lat elektryfikacji PKP*, 1996; Soida i inni, 1997; Zięba, 1989, 1993, 2001). Opracowania rocznikowe ukazywały się zresztą już wcześniej (np. Pisarski, 1974). Niektóre z tych wydawnictw opracowane są bardzo rzetelnie (np. Soida i inni, 1997), inne w sposób wyjątkowo amatorski (np. Zięba, 1989, 1993, 2001). Część prac wyszła spod pióra miłośników (Dychtowiec, 2001; Źródłak, 2001; Jerczyński i Przerwa, 2002; Rygiel, 2002; Witkowski, 2002, 2003a,b,c,d) i pracowników kolei (np. Pokropiński, 1985, 1986, 1994, 2000a,b, 2001a,b, 2002, 2004; Moczulski i inni, 2000). Ukazał się również popularny atlas kolei wąskotorowych (Korc, 2006), zawierający niestety sporo nieścisłości. Generalnie wiarygodność informacji zawartych w literaturze popularnonaukowej i w Internecie jest różna, w ogromnej większości wymagają one jednak potwierdzenia w innych źródłach. Przykładem mogą być sprzeczności z ustaleniem wielu podstawowych faktów, jak choćby dat otwarcia poszczególnych linii (zob. np. Dmowski, 1999).

Cenne są również popularne prace niemieckie, poświęcone kolejom na polskich Ziemiach Zachodnich i Północnych. Zawierają nadzwyczaj bogaty, archiwalny materiał ilustracyjny. Z reguły są jednak dość wybiórcze, ponadto mają częściowo nostalgiczny charakter. W niektórych miejscach są nieścisłe, poza tym

czasem reprezentują mało obiektywne i niezbyt przychylne Polsce oceny (Bäumer i Bufe, 1988; Bufe, 1987, 1993, 1999; Bufe i Schröpfer, 1991). W Niemczech ukazują się również reprinty historycznych atlasów kolejowych, które swym zasięgiem obejmują także dzisiejsze tereny zachodniej Polski. Na przykład, *Eisenbahn-Atlas* (1880) pokazuje aspekty własnościowo-finansowe w czasie powstawania poszczególnych kolei, a *Historischer Eisenbahn-Atlas* (1925) ma charakter bardziej podróżniczo-krajoznawczy.

Generalnie jednak, porównując dorobek polskiego piśmiennictwa na temat sieci kolejowej z dorobkiem światowym należy stwierdzić, że ten pierwszy jest nie tylko znacznie skromniejszy ilościowo, ale również zdecydowanie uboższy tematycznie. Wystarczy porównać wszechstronność analiz historycznych, geograficznych, ekonomicznych, architektonicznych, urbanistycznych, inżynieryjnych, technologicznych, a nawet literackich dokonywanych na przykład w literaturze angielskiej (np. Ambler, red., 1999; Turnock, 1998; Freeman i Shaw, red., 2000; White, 1998), irlandzkiej (Ó Riain, 1995; Killen, 1997), czy niemieckiej (Gall i Pohl, red., 1999; Schivelbusch, 1978), aby się o tym przekonać.

4. ROZWÓJ SIECI KOLEJOWEJ

4.1. Wprowadzenie

Transport kolejowy powstał w pierwszej, a rozwinął się w drugiej połowie XIX i na początku XX w., po czym – w związku z konkurencją samochodu i samolotu – zaczął się dla niego okres stagnacji. W niektórych krajach „era” tradycyjnej kolei już minęła i wprowadza się – na coraz większą skalę, zwłaszcza w ruchu pasażerskim – pociągi wielkich prędkości (Hughes, 1988⁵; Harassek i Raczyński, 1998). Niekwestionowanymi liderami są tutaj Japończycy i Francuzi, którzy mają najdłuższe sieci szybkiej kolei. Regularne przewozy *Shinkansenem* w Japonii rozpoczęły się od 1964 r., a we Francji (*Train à Grande Vitesse*, w skrócie TGV) od 1981 r. (całą pierwszą linię z Paryża do Lyonu oddano do użytku w 1983 r.).

O ile pociągi japońskie poruszają się wyłącznie po zbudowanej specjalnie dla nich nawierzchni⁶ (Kitagawa, 2005), o tyle francuskie mogą korzystać również z istniejących zelektryfikowanych odcinków, dzięki czemu TGV dociera nie tylko do wielu miast francuskich i do Brukseli, ale również do Londynu (pod nazwą *Eurostar*, patrz: *Eurostar...*, 2005), Amsterdamu i Kolonii (jako *Thalys*), kilku miast szwajcarskich (Genewa, Lozanna, Berno i Brig) i włoskich (Turyn, Mediolan, Ventimiglia). Obecnie w budowie znajduje się TGV *Est* Paryż–Strasburg (Arduin i Ni, 2005). Technologia TGV znajduje zastosowanie również poza Europą. Na przykład, w Korei Południowej w 2004 r. wprowadzono pociąg wielkich prędkości *Kosok chonch'a* (o angielskiej nazwie KTX – *Korea Train eXpress*) na odcinku Seul–Taegu trasy Seul–Pusan, wykorzystujący technologię TGV, który rozwija prędkość 298 km/h (Lee, 2004, s. 37; Chun-Hwan, 2005). Z kolei, w 2006 r. pierwsza kolej wielkich prędkości, która poza Japonią stosuje technologię *Shinkansena*, miała zostać uruchomiona między Taipei i Kaohsiung na Tajwanie (Takagi, 2005). Gwałtownie modernizujące się Chiny planują do 2020 r. budowę ponad 12 000 km tras superszybkiej kolei, która ma połączyć największe miasta kraju.

⁵ Niezwykle ciekawa praca M. Hughesa (1988) zawiera najpełniejszą historię kolei wielkich prędkości, lecz doprowadzoną jedynie do 1988 r. Nowsze informacje podają S. Koziarski (2004), M. Więckowski (2005) i M. Givoni (2006).

⁶ Niektóre nowsze modele *Shinkansena* (np. E955 z 2004 r.) mogą poruszać się również po konwencjonalnym torowisku.

Różne próby wprowadzenia pociągów wielkich prędkości podejmowało wiele krajów, m.in. USA i Kanada. Poza wspomnianymi, w niektórych krajach europejskich – obok tradycyjnej kolei – zaczęto wprowadzać szybkie pociągi, na przykład w Niemczech – *InterCity Express* (w skrócie *ICE*, patrz: Hughes, 1988; Ebeling, 2005), w Hiszpanii – *Alta Velocidad Español (AVE)*, będący zmodyfikowaną technologią *TGV*, a we Włoszech – *ETR* typu *Pendolino* na linii *Direttissima*. W tym ostatnim (poza *ETR500*) stosuje się wychylne pudła wagonów, co umożliwia poruszanie się pociągu bez konieczności przebudowy linii. Prace nad wychylnymi nadwoziami prowadzono w wielu krajach m.in. we Francji, Włoszech, w Szwajcarii i Wielkiej Brytanii. Wychylne pudła wykorzystwały nie tylko koleje włoskie i szwajcarskie (na przykład uruchamiając *Cisalpine* między Mediolanem a Bernem i Zurychem), ale także portugalskie, fińskie i słoweńskie – te ostatnie wprowadzając krótkie składy *Pendolino* na trasie Lublana–Maribor począwszy od jesieni 2000 r. Kilka składów *Pendolino* zamówiły również koleje czeskie (Kuchta, 2003).

W końcu 2006 r. łączna długość linii kolei wielkich prędkości w Europie osiągnęła 4845 km: 1573 km we Francji, 1291 km w Niemczech, 1225 km w Hiszpanii, 562 km we Włoszech, 120 km w Belgii i 74 km w W. Brytanii. W kilku krajach aktualnie takie linie się buduje – we Włoszech, w Hiszpanii, Francji, Holandii, Belgii, Wielkiej Brytanii, chociaż nie wszędzie będą one przystosowane do jazdy pociągów z prędkością powyżej 250 km/h (European Union Energy & Transport in Figures 2006, European Commission, Directorate–General for Energy and Transport, Luxembourg, s. 3.5.5).

Tabela 2. Maksymalne prędkości handlowe na liniach nowo zbudowanych w Europie i w Japonii (km/h)

Rok	1964	1967	1981	1983	1989	1990	1997	2004
Europa	–	200	260	270	300	–	–	350
Japonia	210	–	–	240	–	275	300	–

Źródło: A. López-Pita, F. Robusté (2003), s. 3.

Tabela 3. Linie z maksymalnymi prędkościami handlowymi w Europie i w Japonii

Kraj	Linia	Długość (km)	Średnia prędkość handlowa (km/h)
Japonia	Hiroshima–Kokura	192	262
Francja	Valence TGV–Awinion (Avignon TGV)	130	259
Japonia	Okayama–Hiroshima	145	256
Francja	Paryż (Paris Lyon)–Awinion (Avignon TGV)	657	253
Francja	Paryż (Paris Lyon)–Aix-en-Provence TGV	731	252
Francja	Lyon (St Exupery)–Aix-en-Provence TGV	289	252
Francja	Marsylia–Paryż (Paris Lyon)	750	250
Hiszpania	Madryt–Barcelona	625	280

Źródło: A. López-Pita, F. Robusté (2003), s. 3.

Jak widać z tabeli 2 i 3, koleje konwencjonalne wielkich prędkości rzadko przekraczają prędkość 300 km/h, powyżej której gwałtownie rośnie zużycie energii i akceptowalny poziom hałasu (Takagi, 2005), a także wibracje. Uważa się, że z ekonomicznego punktu widzenia opłacalna jest budowa kolei wielkich prędkości przy przewozach szacowanych na minimum 10 mln pasażerów/rok (Hughes, 1988). Z ekonomicznego i psychologicznego punktu widzenia bardzo ważny jest właściwy wybór pierwszej linii, zapewniający korzystny stosunek nakładów do wyników. Kraje, które odniosły największe sukcesy w budowie szybkiej kolei, dokonały więc optymalnego wyboru: *New Tokaido*, łącząca Tokio z Osaką w Japonii ($V_{\max} = 210$ km/h), czy *TGV Sud-Est*, łącząca Paryż z Lyonem we Francji ($V_{\max} = 260\text{--}270$ km/h).

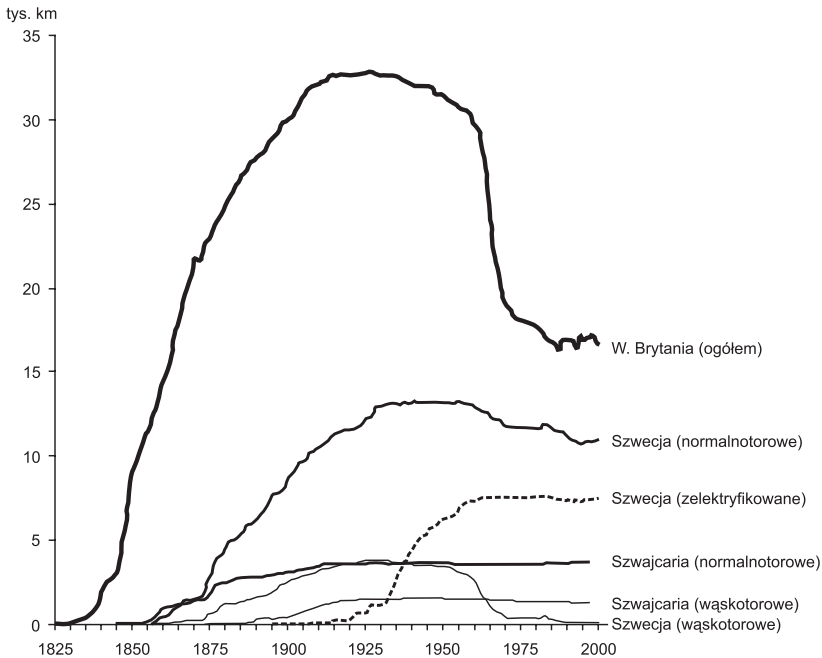
We Francji, Wielkiej Brytanii i USA prowadzono prace nad szybką koleją wykorzystującą technologię opartą na poduszce powietrznej. Prace te jednak zarzucono z uwagi na nieakceptowalny poziom hałasu i powstające tumany kurzu. Problemów środowiskowych nie stwarzała jednak technologia superszybkiej kolei na poduszkach magnetycznych (*MAGLEV*). Pierwsza 30-kilometrowa linia takiej kolei, zaprojektowana w technologii *Transrapid* przez niemieckich inżynierów, funkcjonuje od 2003 r. w Chinach, łącząc Szanghaj z portem lotniczym Pudong (maksymalna prędkość 430 km/h: Grossert, 2003; Chu i Sha, 2003; Rabszyn i Raczyński, 2003). Konsorcjum Siemens i ThyssenaKruppa zbuduje 160-kilometrowe przedłużenie tej linii do miasta Hangzhou. W Japonii, w prefekturze Yamanashi, na trasie o długości 42,8 km eksperymentuje się z superszybkim pociągiem dalekobieżnym *MAGLEV* (maksymalna uzyskana prędkość 581 km/h: Takagi, 2005). Podobne badania prowadzą też Amerykanie, a przymierza się do nich Korea Południowa.

Jak na tym tle wygląda sytuacja w Polsce? Najszybsze pociągi na ziemiach polskich od początku XX w. do 1997 r. przedstawił w serii artykułów A. Massel (1997a, b, c). Były to pociągi rozkładowe, ale czyniono również sporadycznie próby z pociągami wielkich prędkości. Na przykład, w 1994 r. *ETR460 Pendolino* było testowane w Polsce na linii E65 (Katowice–CMK–Warszawa–Gdańsk), ale – mimo pozytywnych wyników prób (nieznacznie przekroczono m.in. barierę 250 km/h) i sporego zainteresowania – z powodu braku środków finansowych nie podjęto decyzji o jego zakupie. W 1995 r. z okazji rocznicy 150-lecia kolei na ziemiach polskich, kurtuazyjną wizytę złożył francuski TGV. Kolej w naszym kraju pozostaje w znacznym stopniu tradycyjna, częściowo jest mocno zdekapitalizowana, ale mimo to nadal odgrywa istotną rolę w systemie transportu lądowego. Sprawne funkcjonowanie kolei zależy między innymi od stanu infrastruktury technicznej, zwłaszcza sieci, która jest kapitałochłonna i trudno poddaje się modyfikacjom.

4.2. Uogólniony przebieg rozwoju linii kolejowych

Rozwój sieci kolejowej można przedstawić za pomocą krzywej logistycznej, która powtarza się dla wszystkich krajów, różne jest jednak jej nachylenie, przesunięcie w czasie i górna granica zjawiska, czyli tzw. poziom nasycenia, będący

przede wszystkim funkcją powierzchni kraju (Taylor, 1980)⁷. Przykłady krzywych logistycznych dla sieci kilku wybranych krajów europejskich przedstawia rycina 1. Maksymalne tempo budowy kolei w krajach rozwiniętych gospodarczo przypadało na lata osiemdziesiąte i dziewięćdziesiąte XIX stulecia, czego przykładem są wspomniane kraje. Natomiast zamykanie linii, będące przykładem *paracme* (Barker, 1977), w poszczególnych krajach było mocno zróżnicowane. W Wielkiej Brytanii długość linii zaczęła zmniejszać się już od 1928 r., w Szwecji od 1937, we Francji od 1938, we Włoszech od 1948 (Dychtowitz, 2001), a w Szwajcarii maleje – i to bardzo powoli – tylko długość kolei wąskotorowych (ryc. 1). W odróżnieniu od Stanów Zjednoczonych A.P.⁸, koleje w większości krajów europejskich były lub



Ryc. 1. Długość linii kolejowych w wybranych krajach europejskich, 1825–2001

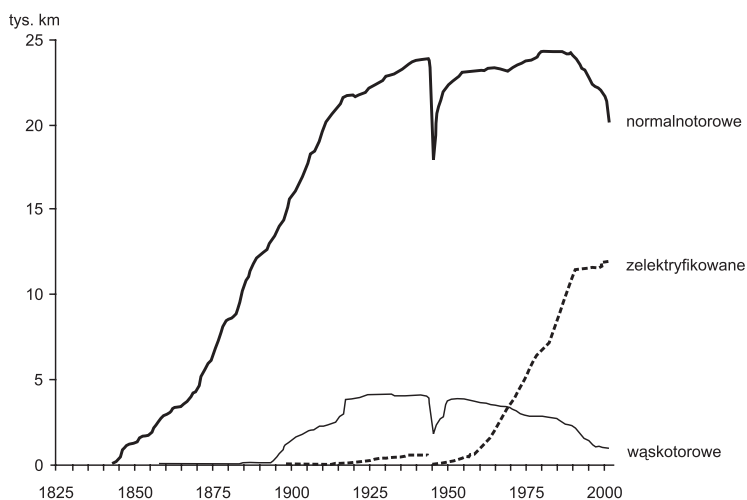
Opracowanie własne na podstawie: (1) Annual Abstract of Statistics 1938–49, Central Statistical Office, London; (2) Annual Abstract of Statistics, Government Statistical Office, London (różne lata); (3) Rocznik statystyczny, GUS, Warszawa (różne lata); (4) Rocznik statystyki międzynarodowej, GUS, Warszawa (różne lata); (5) Statistical Abstract for British Empire 1926–35, Stationery Office, London; (6) Statistical Abstract for United Kingdom, Stationery Office, London (różne lata); (7) Statistisk Årsbok, Statistisk Centralbyran, Stockholm/Örebro (różne lata); (8) Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bureau Federal de Statistique/Verlag Birhauser, Bern/Balle/Zürich (różne lata); (9) The Statesmans Yearbook, Macmillan, London/Palgrave, Hampshire (różne lata).

⁷ Próby ilościowego ujęcia rozwoju sieci kolejowej podejmowano już znacznie wcześniej (Ajo, 1969).

⁸ Stany Zjednoczone były pierwszym krajem, w którym ogólna długość sieci zaczęła się zmniejszać. W 1916 r. łączna długość linii wynosiła ponad 460 000 km, a w 1999 r. już tylko 160 000 km (odpowiednio – około 40% i 12% długości światowych kolei). Tam też wystąpiło największe tempo likwidacji kolei, gdyż we wspomnianym okresie długość linii zmalała aż o 65%. Koleje były i są własnością prywatną, dlatego bardzo szybko reagowano na straty, zamykając nierentowne odcinki. Więcej informacji zawiera praca J.F. Stovera (1999).

częściowo są nadal własnością państwa, dlatego zwraca się większą uwagę na koszty społeczne, pokrywając deficyt nierentownych linii. W rezultacie, regres następował stopniowo, z wyjątkiem Wielkiej Brytanii w okresie lat 1960., kiedy polityka ówczesnego ministra transportu Richarda Beechinga doprowadziła do zamknięcia ponad 8000 km w ciągu zaledwie kilku lat (*The Reshaping...*, 1963; Patmore, 1965; Turnock, 1979).

Polska, będąca słabiej rozwiniętą gospodarczo i niedostatecznie wyposażona w sieć kolejową, kontynuuje budowę kolei w okresie międzywojennym, a także po II wojnie światowej. Krzywa rozwoju normalnotorowej sieci kolejowej na ziemiach polskich (ryc. 2) pokazuje, że okres intensywnego budownictwa kolejowego rozpoczął się około roku 1870, a więc mniej więcej 10 lat później niż w krajach bardziej rozwiniętych gospodarczo. Był również zakłócony zniszczeniami wojennymi, zwłaszcza pod koniec II wojny światowej, i demontażem wielu linii bezpośrednio po jej zakończeniu. Jeszcze później, gdyż około roku 1895 rozpoczął się okres gwałtownego rozwoju sieci kolei wąskotorowych, a więc z dużym opóźnieniem w stosunku do krajów Europy Zachodniej⁹, a następnie przebiegał analogicznie do rozwoju sieci normalnotorowej (ryc. 2).



Ryc. 2. Długość linii kolejowych na obecnym terytorium Polski, 1842–2002

Opracowanie własne na podstawie: (1) T. Lijewski (1959); (2) Rocznik statystyczny, GUS, Warszawa (różne lata).

Przebieg procesu dyfuzji innowacji jaką jest sieć kolejowa dobrze opisują tak zwane krzywe nasycenia, wśród których najczęściej wymienia się funkcję logistyczną (zwaną również S-kształtną) postaci (Taylor, 1980)

⁹ Pierwszą wąskotorową linię użytku publicznego Festiniog–Tremadoc o szerokości toru 597 mm uruchomiono w Walii w 1832 r. W tym samym roku otwarto również wąskotorową kolej użytku publicznego o szerokości toru 1106 mm z Czeskich Budziejowic do Linzu (Pokropiński, 1980, s. 9).

$$P = \frac{U}{1 + e^{(a - bT)}}$$

gdzie:

P – zmienna zależna (w naszym przypadku skumulowana długość sieci kolejowej w czasie T),

U – górna granica zjawiska, zwana niekiedy poziomem nasycenia (w naszym przypadku poziom nasycenia U oznacza maksymalną długość sieci kolejowej na obecnym terytorium Polski),

T – czas od rozpoczęcia procesu rozwoju, w latach (zmienna niezależna),

e – stała, podstawa logarytmu naturalnego,

a – parametr określający wartość P , kiedy $T = 0$,

b – parametr określający stopień zmian P w czasie T (gradient).

Za pomocą funkcji logistycznej można scharakteryzować proces w przypadku, gdy rozpatrywana sieć kolejowa odznacza się przeważającą tendencją wzrostową, ewentualnie z niewielką okresową stagnacją lub małym spadkiem podczas przebiegu procesu (ale nie w końcowej jego fazie, czyli podczas okresu *paracme*, tj. kurczenia się ogólnej długości sieci). Funkcja logistyczna pozwala na pokazanie przebiegu procesu dyfuzji sieci w postaci uogólnionej, umożliwia zatem pokazanie jej rozwoju w czasie, bez uwzględniania szczegółów. Wartości parametrów a i b funkcji logistycznych można oszacować metodą najmniejszych kwadratów, a stopień dopasowania funkcji do wartości rzeczywistych sprawdzić na przykład testem F . Niewątpliwą słabością funkcji logistycznej jest ograniczenie się do charakterystyki procesu w czasie, z jednoczesnym pominięciem jego przebiegu przestrzennego, z miejsca do miejsca (szerzej: Taylor, 1980).

Krzywa logistyczna opisująca rozwój normalnotorowej sieci kolejowej na terytorium Polski w obecnych granicach ma regularny, niemal idealny przebieg ($b = 0,07$) i dobre dopasowanie do wartości rzeczywistych. Jej postać jest następująca (Taylor, 1981, 1984):

$$P = \frac{24\,397}{1 + e^{(3,39 - 0,07T)}}$$

Niewielka niezgodność między krzywą wartości rzeczywistych a krzywą logistyczną wynika z czasoprzestrzennego przesunięcia rozwoju sieci w poszczególnych zaborach, o czym piszemy dalej. Budownictwo kolei rozwijano bowiem intensywnie najpierw na terenie byłego zaboru pruskiego, potem austriackiego, a jeszcze później w Królestwie Polskim.

4.3. Rozwój sieci w ujęciu historycznym

T. Lijewski, który najwszechstronniej zajmował się rozwojem sieci kolejowej Polski, wyróżnił następujące charakterystyczne okresy tego rozwoju (Lijewski, 1959; Lijewski i Koziarski, 1995):

- (1) okres budowy głównych połączeń;
- (2) okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych;
- (3) okres budowy wojennych linii strategicznych i eksploatacyjnych;
- (4) okres łączenia sieci trzech zaborów i inwestycji międzywojennych;
- (5) okres inwestycji wojennych, zniszczeń i demontażu;
- (6) okres odbudowy, rozbudowy i modernizacji powojennej.

Ten ostatni okres faktycznie zakończył się około 1989 r., po czym nastąpił „okres współczesnego regresu” (Lijewski i Koziarski, 1995), tj. zamknięć i likwidacji linii kolejowych, trwający do chwili obecnej. Będzie on szczegółowo omówiony w następnych rozdziałach.

4.3.1. Okres budowy głównych połączeń (lata 1842–około 1880)

Pierwsze trzy okresy budowy kolei na ziemiach polskich przypadają na czas zaborów, toteż budowanie kolei odbywało się zgodnie z polityką poszczególnych państw zaborczych. Polityka każdego z nich była odmienna. Budownictwo kolei rozpoczęto najwcześniej w części niemieckiej i tam też najsilniej się ono rozwinęło. Pierwszą linię kolejową na obecnych ziemiach polskich, Wrocław–Oława–Brzeg, długości 42 km, oddano do użytku już w 1842 r., a więc w kilkanaście lat po pierwszej na świecie linii kolei żelaznej (15-kilometrowa Stockton–Darlington w Anglii – 1825 r., a pierwsza 56-kilometrowa linia z regularnym ruchem Liverpool–Manchester – 1830 r.). Stanowiła ona fragment ważnej linii łączącej Wrocław z Górnym Śląskiem (tzw. Kolej Górnośląska, *Oberschlesische Eisenbahn*) i Berlinem.

Również pozostałe najwcześniej powstałe linie, z Berlina do Szczecina (1843) i Poznania (1846–1848) oraz do Gdańska i Królewca (*Königliche Ostbahn*, tzw. Królewsko-Pruska Kolej Wschodnia, 1851–1852) przez Krzyż i Bydgoszcz, zorientowane były na Berlin. Na tej ostatniej linii dopiero w 1857 r. oddano do użytku odcinek Tczew–Malbork wraz z wielkim mostem (fot. 1–2) o konstrukcji kratowej przez Wisłę (Bufe, 1987; Piątkowski, 1996; Massel, 2000; Jerczyński, 2001a; Pawłowski, 2001; Lewiński, 2002). Od początku zaznacza się radialny przebieg głównych linii, wychodzących ze stolicy ówczesnych Prus. Natomiast w 1856 r. wybudowano ważną linię południkową Wrocław–Poznań, łączącą m.in. Śląsk z portami w Szczecinie i Gdańsku (ryc. 3, mapa–załącznik).

Linie drugorzędne zaczęły powstawać najpierw na Śląsku jako odgałęzienia szlaków Berlin–Wrocław–Górnośląskie Zagłębie Węglowe, Wrocław–Świebodzice–Świdnica oraz Kędzierzyn–Bogumin. Tutaj też od 1852 r. powstawały pierwsze koleje wąskotorowe (Lijewski, 1959; Bufe, 1993; Soida i inni, 1997), w tym przemysłowe, nie licząc rozgałęzionej sieci bocznic przemysłowych. Najczęstszą szerokością wąskiego toru na Górnym Śląsku był prześwit 785 mm (Koziarski, 1990; Soida, 1996; Gołaszewski, 2002). W 1872 r. na liniach tych wprowadzono trakcję parową.

Po 1860 r. w części niemieckiej powstawały dalsze ważne połączenia, z których część (np. Berlin–Poznań–Toruń–Olsztyn–Korsze–Wystruć, czy Stargard Szczeciński–Koszalin–Słupsk–Gdańsk) podkreślała centralne usytuowanie Berlina. „Ta orientacja została utrwalona przez następne inwestycje i widoczna jest



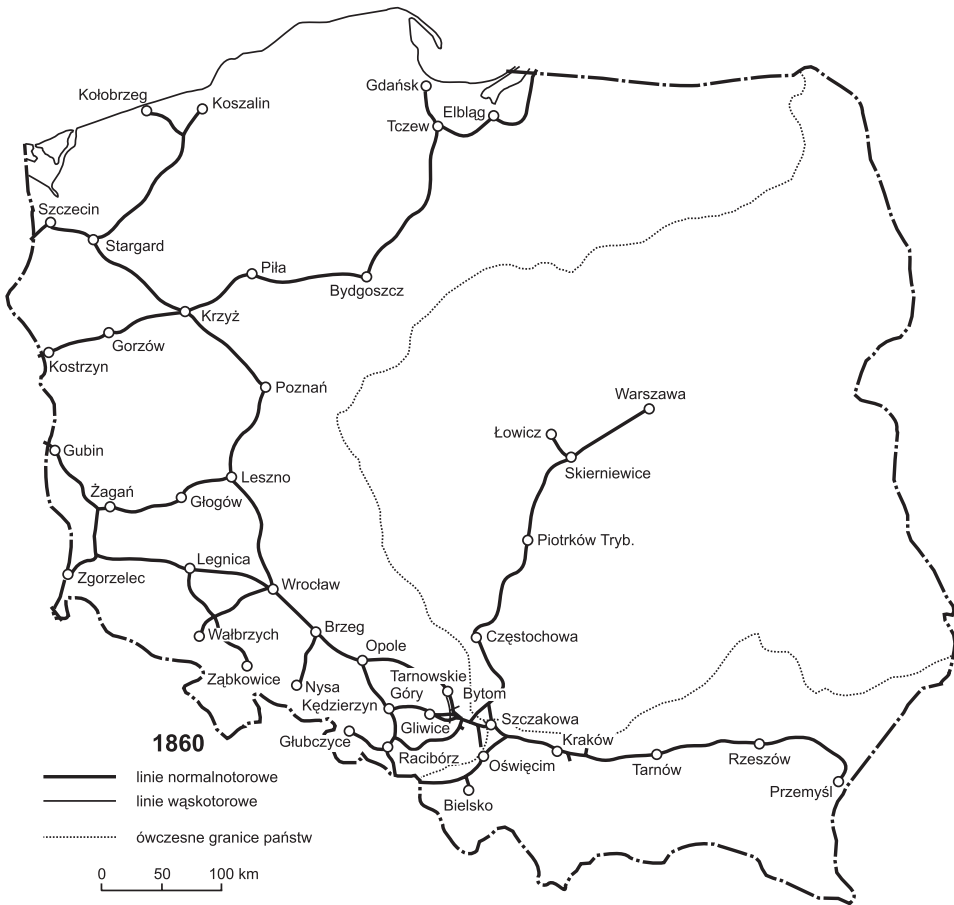
Fot. 1. Pierwszy jednotorowy most przez Wisłę pod Tczewem. Konstrukcja kratowa, pierwotnie z 14 neogotyckimi wieżami zaprojektowana przez Carla Lentza. W momencie oddawania do użytku liczył 1019 m i był najdłuższym mostem w Europie. Wielokrotnie niszczony, oryginalne są 3 przęsła (zalewowe) z 1857 r.

Wszystkie fotografie zostały wykonane przez autora w latach 2001–2006.



Fot. 2. Obecnie pierwotny kolejowy most przez Wisłę pod Tczewem służy lokalnemu ruchowi drogowemu, a ruch kolejowy odbywa się po dwutorowym równoległym moście, widocznym z prawej strony.

do dzisiaj w układzie sieci kolejowej zachodniej Polski, chociaż kierunki ciążęń zmieniły się diametralnie” (Lijewski, 1986, s. 23).



Ryc. 3. Sieć kolejowa w roku 1860 na obecnym terytorium Polski

Źródło: T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

Spośród innych ważniejszych wówczas zbudowanych wymienić należy połączenie Wrocław–Głogów–Zielona Góra–Szczecin (zbudowane przez Przedsiębiorstwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej, biegnące po trasie obecnej magistrali nadodrzańskiej), Wrocław–Kluczbork–Fosowskie–Zagłębie Górnośląskie i Poznań–Kluczbork–Zagłębie Górnośląskie, a także skróty Piła–Tczew, Gniezno–Jarocin–Oleśnica oraz Lubsko–Legnica (*Eisenbahn-Atlas*, 1880). Stopniowo zagęszczała się sieć kolejowa Dolnego Śląska, m.in. poprzez budowę linii wzdłuż (tzw. Śląska Kolej Góraska, *Schlesische Gebirgsbahn*: Zgorzelec/Węglińiec–Jelenia Góra–Wałbrzych–Kłodzko) i w poprzek Przedgórze Sudeckiego i Sudetów, a pierwszym węzłem kolejowym na obecnym terytorium Polski został Wrocław (1844). Niestety, tylko nieliczne linie uzyskiwały przedłużenie na terenie

zaboru rosyjskiego. Na przykład, linia Wrocław–Oleśnica–Kępno, doprowadzona przez Niemców do Wieruszowa Podzamcza (1872), nie została przedłużona do Królestwa. Brak zgody strony rosyjskiej spowodował, że budującą ją Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Warszawskiej pogrążyło się w poważnych trudnościach finansowych (Dohnalowa, 1976), a – w dłuższej perspektywie – Wrocław nie doczekał się dogodnego połączenia z Warszawą (Lijewski i Koziarski, 1995).

Na Pojezierzu Pomorskim ważnym węzłem stał się Szczecinek (1879), skupiający pięć niemal równocześnie zbudowanych linii, a w Wielkopolsce – Poznań. W 1880 r. zbiegało się w nim już sześć linii, chociaż pewnym problemem były trudności związane z ostateczną lokalizacją dworca centralnego. Ostatecznie powstał on w obecnym miejscu (fot. 3), ale stało się to dopiero w 1879 r. (Wojcieszak, 1998;



Fot. 3. Teren stacji Poznań Główny, istniejącej w obecnym miejscu od 1879 r. Pierwotnie miejsce to znajdowało się poza centrum, ale obecnie lokalizację można uznać za bardzo właściwą – w centrum miasta w dużym przekopie.

Bufe, 1999, s. 42–43). Zatem, o ile do 1880 roku zachodnia część dzisiejszej Polski miała już w zasadzie ukształtowany szkielet sieci, o tyle w pozostałych zaborach nie można jeszcze mówić o rozwiniętej sieci, lecz o pojedynczych liniach dalekobieżnych (ryc. 4, mapa–załącznik). W tym okresie wszystkie linie były jednotorowe, a stacje i przystanki zdecydowanie mniej liczne niż później (Zięba, 1989).

Większość najważniejszych gospodarczo linii budowały spółki akcyjne o niemieckim kapitale, wśród nich Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn Aktien Gesellschaft*), jedno z największych i najbardziej rentownych przedsiębiorstw kolejowych w Niemczech i w Europie (*Eisenbahn-Atlas*, 1880, s. 23; Bufo, 1993). Podstawy prawne budowy większości linii stwarzała *Ustawa o przedsiębiorstwach kolejowych* z 3 XI 1838 r. Zgodnie z nią, budowa i eksplo-



Ryc. 4. Sieć kolejowa w roku 1880 na obecnym terytorium Polski

Źródło: T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

tacja kolei były w rękach spółek akcyjnych, a rząd – poprzez udzielanie koncesji – zatwierdzał lokalizacje linii i nadzorował zasady bezpieczeństwa ruchu. Faktyczny wpływ państwa na działalność towarzystw kolejowych był jednak znacznie większy (Jerczyński i Koziarski, 1992, s. 21). Rozwojowi kolejnictwa sprzyjały wysokie kontrybucje wojenne po zwycięskiej dla Prus wojnie z Francją. Dekretem z 1879 r. rząd pruski upaństwowił wszystkie ważniejsze linie kolejowe, zaś pozostałe były nadal własnością spółek akcyjnych (Koziarski, 1993a).

Nawet na obszarze zaboru pruskiego, „społeczeństwo polskie nie posiadało [...] żadnego prawie wpływu na powstanie i rozwój sieci kolejowej” (Bissaga, 1938, s. 84), mimo sporej aktywności i czynionych prób. Jedynym wyjątkiem była wspomniana linia Poznań–Kluczbork (1875), skracająca połączenie z Górnym Śląskiem, a zrealizowana z inicjatywy Towarzystwa Kolei Poznańsko-Kluczborskiej z siedzibą w Poznaniu (*Eisenbahn-Atlas*, 1880, s. 26). *Nota bene*, była to ostatnia magistrala na terenie Wielkopolski, wybudowana przez kapitał akcyjny,

zresztą nie przynosząca nadzwyczajnych zysków. Główne przewozy towarowe ze Śląska do Poznania odbywały się bowiem nadal przez Wrocław, a więc szlakiem należącym do Towarzystwa Kolei Górnośląskiej (Dohnalowa, 1976).

Projekty linii kolejowych były zatwierdzane przez Ministerstwo Wojny, toteż największe szanse na realizację miały projekty uwzględniające nie tylko cele gospodarcze, ale również pruską strategię wojskową. Dotyczyło to przede wszystkim linii przebiegających na wschód od Odry, a więc na obecnym terytorium Polski (Dohnalowa, 1976).

W Wielkim Księstwie Krakowskim i Galicji pierwsza linia połączyła Kraków z Mysłowicami na Górnym Śląsku (1847), co świadczyło o motywach gospodarczych jej budowy. Zbudowana przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej, już w 1851 r. została przejęta przez rząd austriacki, a jej oficjalną nazwę zmieniono na Cesarsko-Królewską Wschodnią Kolej Państwową (Koziański, 1993a). Następne linie budowano i eksploatowano w systemie koncesyjnym, czyli tzw. kolei gwarantowanych. W tym trybie, kilka lat później poprowadzono przez Oświęcim tzw. Kolej Północną Cesarza Ferdynanda (*Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, KNFB*), która dalej już jako Kolej Galicyjska Karola Ludwika biegła z Krakowa do Bochni, a następnie wzdłuż Pogórza Karpackiego na wschód przez Tarnów i Przemysł do Lwowa (533 km, 1856–1861). Krótkie odgałęzienia tej linii do Wieliczki i Niepołomic oddano do użytku w 1856 r. (Ćwikła, 1997). Kolej Północna miała powiązać ówczesną Galicję i Lodomerię z innymi częściami monarchii austro-węgierskiej, a zbudowane później górskie połączenia w poprzek Karpat (Przemysł–Chyrów–Zagórz–Łupków, 1873 oraz Tarnów–Nowy Sącz–Muszyna–Leluchów, 1876) miały służyć głównie celom strategicznym (*Eisenbahn-Atlas*, 1880, s. 53, 55–57; Lijewski, 1959; Lijewski i Koziański, 1995). Kolej Północną budowały dwa towarzystwa prywatne, podobnie zresztą jak większość ówczesnych linii w zaborze austriackim. Często też zmieniali się właściciele wybudowanych linii. Wiele linii wybudowano w Karpatach Wschodnich, poza terytorium dzisiejszej Polski.

Pierwsza linia w Królestwie Polskim, zaprojektowana przez polskich inżynierów i zbudowana rękoma polskich robotników, powstała mniej więcej w tym samym czasie co w pozostałych zaborach (1845–1847). Była to normalnotorowa linia warszawsko-wiedeńska łącząca Warszawę z Zagłębiem Górnośląskim (ryc. 3). Nazwa linii wynika z faktu, że łącznie ze wspomnianą wyżej Koleją Północną tworzyła bezpośrednie połączenie Warszawy z Wiedniem. Historia tej linii sięga roku 1835, w którym opracowano jej projekt z Niwki w Zagłębiu Dąbrowskim do Warszawy. W 1839 r. projekt zatwierdził car, nieco później przystąpiono do budowy. Jednakże w końcu 1841 r. roboty przerwano wskutek bankructwa Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, aby je ponownie wznowić po przejęciu inwestycji przez Skarb Królestwa w 1844 r. Pierwszy odcinek z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego oddano do użytku w 1845 r. Jeszcze w tym samym roku linię przedłużono do Rogowa (i zbudowano odgałęzienie Skierniewice–Łowicz), zaś w następnym – do Częstochowy. Całość do granicy austriackiej w Maczkach ukończono w 1848 r. (Paszke i inni, 1995; Kołodziejczyk, 1990). Linia uwzględniała wszystkie ważniejsze miasta między Warszawą i Zagłębiem Górnośląskim. Przyczyniła się m.in. do rozwoju uprzemysłowionego pasma pruszkowskiego i Żyrardowa. Od 1857 r. linia warszawsko-wiedeńska była przekazana kapitałowi

prywatnemu w dzierżawę, a w 1859 r. zbudowano krótkie, lecz niezmiernie ważne z gospodarczego punktu widzenia, jej odgałęzienie: Ząbkowice–Dąbrowa Górnicza–Sosnowiec–Szopienice¹⁰. Początkowo linia warszawsko-wiedeńska była jednotorowa, dopiero w latach 1872–1880 ułożono drugi tor (Pisarski, 1974).

Dopiero kilkanaście lat później (1862) powstała, szeroko- i od początku dwutorowa, linia warszawsko-petersburska, ignorująca istniejącą sieć osadniczą, a będąca pierwszym połączeniem Królestwa Polskiego z Cesarstwem Rosyjskim. Budowało ją Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich (Lijewski, 1958). W ten sposób od 1862 r. zapoczątkowano rozbitcie sieci kolejowej Królestwa na dwa podsystemy: szerokotorowy, początkowo tylko na prawym brzegu Wisły, i normalnotorowy na pozostałym obszarze zaboru rosyjskiego (ryc. 4). O ile oczywiste są przyczyny budowy kolei szerokotorowych (względy strategiczne), o tyle niejasne są przyczyny podejmowania decyzji o budowie linii normalnotorowych, tak jak w przypadku linii warszawsko-wiedeńskiej. Prawdopodobnie nie było jeszcze wtedy ustalonego standardu szerokości toru w Rosji, związki Królestwa z Europą były wówczas silne, a z Niemiec pochodził tabor. Skądinąd wiadomo, że bardzo istotną rolę w sprawach gospodarczych w Rosji carskiej odgrywały kręgi wojskowe, a zatem musiały decyzje o szerokości toru przynajmniej aprobować, przed wydaniem odpowiednich rozporządzeń w 1862 r. Motywy budowy linii były bowiem nie tylko gospodarcze, ale przede wszystkim strategiczne i polityczne. Trasowanie linii petersburskiej było charakterystyczne dla Rosji carskiej – prostoliniowe, z pominięciem istniejących miast: Radzymina, Wyszkowa, Broku, Ostrowi Mazowieckiej, Wysokiego Mazowieckiego, Suraza. Ośrodki miejskie takie jak Ząbki, Zielonka, Kobyłka, Wołomin, Tłuszcz, Łapy wykształciły się dopiero później, po przeprowadzeniu linii. Linia warszawsko-petersburska podlegała bezpośrednio zarządowi komunikacji Cesarstwa, a nie Królestwa (Koziarski, 1993a).

Wśród ważniejszych linii powstałych do 1880 r. w Królestwie na lewym brzegu Wisły wymienić należy przedłużenie normalnotorowej linii Skierniewice–Łowicz do Kutna, Włocławka, Aleksandrowa Kujawskiego¹¹ i dalej do Torunia oraz odgałęzienie kolei warszawsko-wiedeńskiej – Koluszki–Łódź. Kolej fabryczno-łódzka była najbardziej dochodowa spośród wszystkich kolei Królestwa (Lijewski, 1958; Kuźko, 1996). Natomiast po drugiej stronie Wisły powstały szerokotorowe linie m.in.: Warszawa–Siedlce–Brześć (drugie połączenie Królestwa z Rosją), Brześć–Białystok–Grajewo (i dalej do Królewca), oraz linia nadwiślańska, zwana czasem kowelską, z Kowla przez Lublin, Warszawę i Mławę do Gdańska o znaczeniu strategiczno-gospodarczym (szerzej: Koziarski, 1993a). W celu połączenia sieci kolei szeroko- i normalnotorowych, zbudowano stacje przeładunkowe na dwu ostatnich liniach, a w Warszawie (1871–1876) 17-kilometrową linię obwodową z torami obu szerokości – 1435 i 1524 mm i mostem na Wiśle pod cytadelą, zaś „przewóz pasażerów między dworcami warszawskimi odbywał się tramwajem konnym” (Lijewski i Koziarski, 1995, s. 17). Każda z linii miała bowiem własny

¹⁰ Kalendarium ważniejszych wydarzeń linii warszawsko-wiedeńskiej zawiera praca A. Paszke, M. Jerczyńskiego i S.M. Koziarskiego (1995, s. 385–390).

¹¹ Budowało ją nowo założone Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej (Bissaga, 1938), zrzeszające różnych indywidualnych przedsiębiorców, głównie narodowości niemieckiej. W 1890 r. nastąpiła fuzja kolei warszawsko-bydgoskiej z warszawsko-wiedeńską.

dworzec, między którymi nie było dotychczas połączeń: Wiedeński (w miejscu obecnej stacji Warszawa Śródmieście), Petersburski (*vis-à-vis* obecnego Dworca Wileńskiego), Brzeski (zwany również Terespolskim, obecny Wschodni) i Kowelski (zwany również Nadwiślańskim, obecny Gdański, por. Lijewski, 1986, 2002). Budowę linii obwodowej i węzła warszawskiego prowadziło Towarzystwo Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej.

Okolo 1880 r. największe obszary pozbawione kolei znajdowały się przy granicy Królestwa Polskiego (ryc. 4). Wspólną cechą pierwszych linii we wszystkich trzech zaborach było ich skierowanie ku Górnośląskiemu Zagłębiu Węglowemu, co wskazywałoby na dominację motywów gospodarczych przy podejmowaniu decyzji o budowie szlaków kolejowych. Wydobywany tam węgiel kamienny był bowiem podstawowym paliwem dla rozwijającego się wówczas przemysłu. W końcu omawianego okresu tempo budowy kolei wyraźnie wzrosło z niespełna 200 do niemal 400 km rocznie, przy czym większość oddawanych do użytku linii powstawała na terenie ówczesnych Prus. Wszystkie koleje, z wyjątkiem bocznic przemysłowych, budowano tam według norm dla kolei głównych (pierwszorzędnych).

4.3.2. Okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych (około 1880–1914)

Okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych trwał od roku mniej więcej 1880 do wybuchu I wojny światowej, a więc nieco ponad 30 lat. Zbudowano wtedy niemal połowę wszystkich szlaków kolejowych, chociaż pod względem znaczenia linie wówczas budowane ustępują poprzednio oddanym do użytku. Bardzo wysokie było średnie tempo budowy linii kolejowych: do końca XIX w. sięgało około 400 km, a po przełomie wieku nawet 480 km rocznie! W poszczególnych zaborach budownictwo kolei znajdowało się w różnych stadiach zaawansowania. W zachodniej i północnej części dzisiejszej Polski budowano już linie drugorzędne i znaczenia miejscowego, podczas gdy w Królestwie Polskim brakowało jeszcze wielu ważnych magistrali.

Zasady budowy linii drugorzędnych w Prusach określała ustawa z 1880 r. Spośród drugorzędnych wtedy zbudowanych wymienić należy linie: Szczecin–Goleńców–Gryfice–Kołobrzeg (1882), Toruń–Grudziądz–Malbork (1882–1883), Olsztyn–Szczytno–Elk (1883–1885), Olsztyn–Braniewo (1884–1885), Zbąszyń–Międzyrzecz (1885), Zbąszyń–Wolsztyn (1887) i Fordon–Unisław Pomorski–Chełmża (1893) wraz z najdłuższym mostem kolejowym (fot. 4) przez Wisłę (Budych i Pawłowski, 2002). Jednak większość oddawanych wówczas i nieco później do użytku stanowiły linie znaczenia miejscowego, szczególnie na Dolnym i Górnym Śląsku (patrz: mapa–załącznik).

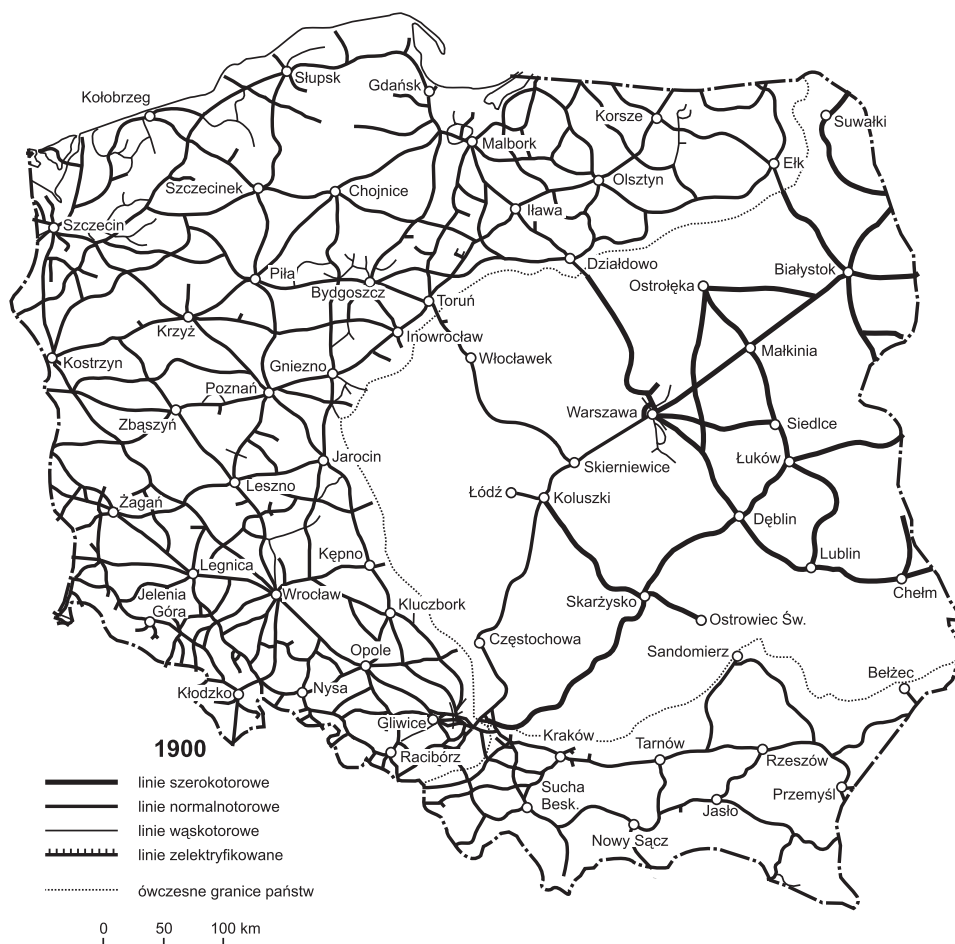
W zaborze niemieckim władze sprzyjały rozwojowi gęstej sieci wychodząc ze słusznego założenia, że taka sieć sprzyja rozwojowi gospodarczemu zarówno poszczególnych regionów, jak i całego państwa. Zagęszczanie sieci odbywało się w charakterystyczny sposób. Najczęściej od linii głównej budowano odgałęzienie do miasta pozostającego dotychczas poza zasięgiem kolei, a następnie przedłużano je do następnej linii głównej. Czasem budowano linię drugorzędną od razu przez całą szerokość oka sieci, ale uwzględniano rozmieszczenie nawet niewielkich ośrodków i miejscowe warunki terenowe (Lijewski, 1959, 1986). Dopa-



Fot. 4. Jednotorowy kolejowo-drogowy most przez Wisłę pod Fordonem. Oryginalny most z 1893 r. był najdłuższym mostem kolejowym w ówczesnych Niemczech (1325 m). Obecna konstrukcja pochodzi z okresu powojennej odbudowy (1956), ma 1005,5 m długości.

sowanie trasy linii do istniejącej rzeźby terenu miało zapewnić oszczędność na robotach ziemnych, i – w rezultacie – minimalizację kosztów budowy. W związku z tym linie drugorzędne miały zazwyczaj kręty przebieg, nawiązujący do przebiegu warstw. Tylko w nielicznych przypadkach linie lokalne pozostały ślepo zakończone. Miało to miejsce przy dojściu do przeszkody naturalnej, a zwłaszcza do ówczesnej granicy z Rosją, np. w przypadku linii Olesno–Praszka, Ostrzeszów–Namysłaki, czy Ociąż–Kucharki (ryc. 5). Linie biegnące w kierunku Czech i Galicji miały połączenia z zagranicą. Tak powstały liczne przejścia kolejowe przez Sudety, dzisiaj przeważnie nieczynne lub rozebrane (Lijewski, 1996a).

Niezależnie od wspomnianego już dekretu z 1879 r., linie kolejowe wybudowane i uruchomione przez towarzystwa prywatne wykupił Skarb Pruski (np. w Wielkopolsce do 1886 r., a na Górnym Śląsku dopiero w 1904 r., pomimo że upaństwowienie rozpoczęto już w 1883 r.), który prowadził budowę dalszych linii. Upaństwowieniu służyło powołanie do życia w 1880 r. Królewskiego Pruskiego Zarządu Kolei (*Die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung*, w skrócie KPEV). Nacjonalizacja przyczyniła się do obniżenia taryf przewozowych, usprawnienia ruchu pasażerskiego i uporządkowania budownictwa kolejowego. W szerszym zakresie przystąpiono do modernizacji układów torowych i stacji, wprowadzania znormalizowanej nawierzchni, stosowania cięższych szyn, stosowania podkładów stalowych na liniach drugorzędnych i na liniach biegnących wzdłuż granicy wschodniej, kładzenia drugich torów na liniach pierwszorzędnych, w węźle wrocławskim – rozbudowy towarowej obwodnicy do czterotorowej, a także porządkowania chaotycznie rozbudowywanej sieci w Zagłębiu Górnos Śląskim (Bufe, 1987, 1999; Jerczyński



Ryc. 5. Sieć kolejowa w roku 1900 na obecnym terytorium Polski

Źródło: T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

i Koziarski, 1992; Koziarski, 1993a). Jednym z powodów nacjonalizacji kolei prywatnych była chęć podporządkowania ich wojskowym planom strategicznym, później zaś – jak twierdzą historycy – uwzględniano również aspekt germanizacyjny¹². Między innymi przesłanki germanizacyjne brano pod uwagę przy trasowaniu linii Grodzisk Wielkopolski–Wolsztyn–Nowa Sól, Szamotuły–Międzychód–Skwierzyna, Piła–Czarnków, Lipinka Głogowska–Wschowa, Barcin–Mogilno–Orchowo, Ostrzeszów–Namysłaki (Dohnalowa, 1976), czy Żory–Pawłowice Śląskie–Wodzisław Śląski (Koziarski, 1990a, b; Soida i inni, 1997). Tylko na obszarach znajdujących się w fazie zastoju gospodarczego – takich jak Pomorze – od początku budowę kolei prowadziło państwo (*Eisenbahn-Atlas*, 1880, s. 38).

¹² Co ciekawe, nieco później, gdyż na początku XX w., przy planowaniu linii kolejowych starano się zapobiegać polonizacji terenów rolniczych, na przykład na Dolnym Śląsku (por. Gołaszewski, 2002).

Wiele drugorzędnych i trzeciorzędnych linii kolejowych budowały towarzystwa prywatne (trzeciorzędnych przede wszystkim na podstawie *Ustawy o kolejkach¹³ i prywatnych kolejach dojazdowych z 1892 r.*), na przykład linie: Legnica–Rawicz, Zielona Góra–Szprotawa, Ruszów–Gozdnicza, Łęknica–Tuplice–Lubsko, Jankowa Żagańska–Przewóz, Węgliniec–Czerwona Woda, a nieco później samorządy powiatowe (koleje dojazdowe, np. ząbkowicką, gostyńską, gryfińską, wąbrzeźniańską, w tym wąskotorowe, np. średzką, żnińską, ełcką, wrocławską czy rozbudowywane górnośląskie¹⁴). Początkowo budowano linie wąskotorowe i krótkie odgałęzienia, a po 1905 r. nieco dłuższe koleje lokalne. Ich budową, a zazwyczaj także późniejszą eksploatacją w imieniu właściciela zajmowały się wyspecjalizowane firmy. Na Pomorzu i na Śląsku, ale także na innych obszarach (np. na Pojezierzu Ełckim) do najbardziej aktywnych w tym zakresie należała spółka Friedricha Lenza (*Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co GmbH*) oraz Niemieckie Towarzystwo Kolejowe (*Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft AG*) (Bäumer i Buße, 1988; Buße, 1999; Koziarski, 1993a; Gołaszewski, 2002). W 1914 r. ogólna długość linii wąskotorowych użytku publicznego (918 km) stanowiła 20% kilometrażu linii normalnotorowych w zaborze pruskim¹⁵.

Niezależnie powstawały koleje cukrowniane, głównie na Żuławach Wiślanych, Nizinie Szczecińskiej, Kujawach, Nizinie i Pojezierzu Wielkopolskim. Ze względu na wielość inwestorów koleje te często miały różną szerokość toru i dysponowały różnorodnym taborem. Ogółem do 1914 r. powstało 450 km wąskotorowych linii kolei przemysłowych (Pokropiński, 1994).

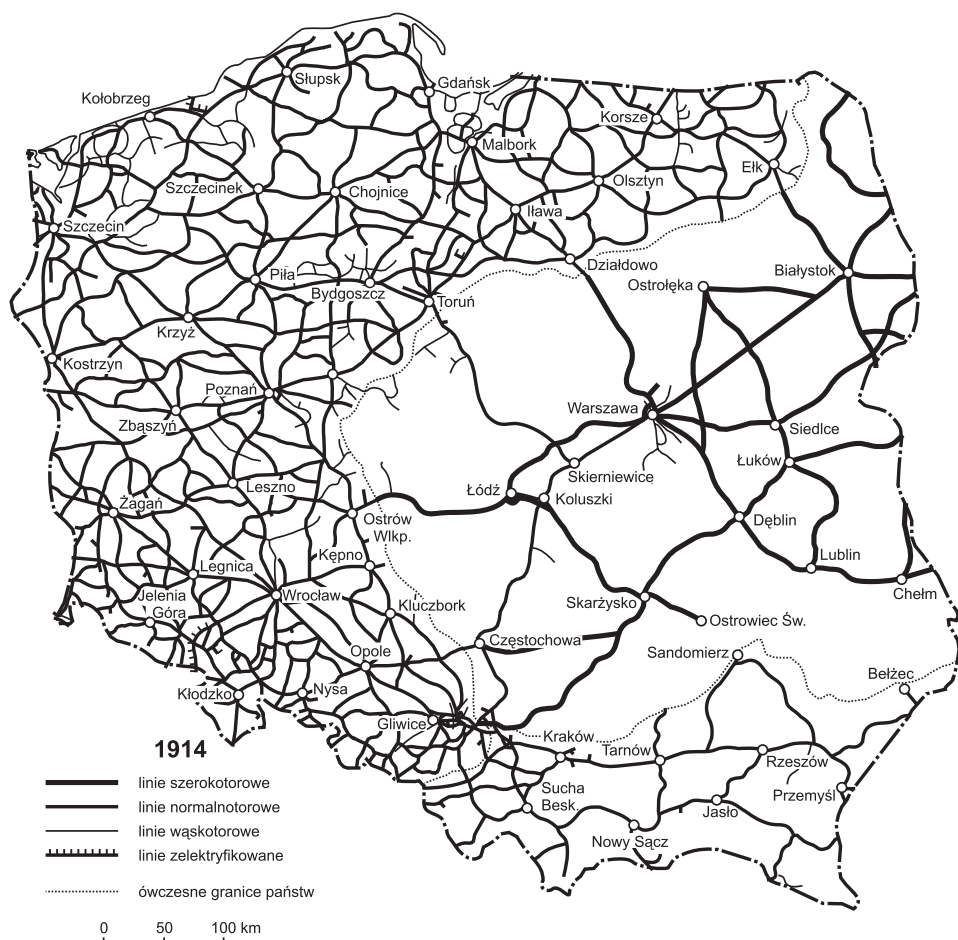
Pod koniec omawianego okresu przystąpiono nie tylko do zagęszczania, ale także do planowej modernizacji linii i węzłów. W zasadzie sieć kolejowa zachodniej Polski nie była już później rozbudowywana, a jej gęstość przed 1914 r. była zdecydowanie większa niż obecnie. Szczególnie dużą gęstością odznaczały się Zagłębie Górnośląskie, Dolny Śląsk, południowa Wielkopolska i Pomorze Gdańskie (ryc. 6).

Znacznie wolniej budowano kolej w zaborze austriackim. Najważniejszą inwestycją lat osiemdziesiątych XIX stulecia była jednotorowa linia „transwersalna”, biegnąca równoleżnikowo karpacczymi dolinami i obniżeniami, na trasie Zwardoń–Żywiec–Sucha Beskidzka–Nowy Sącz–Jasło–Krosno–Zagórz (1884) i dalej przez Stanisławów do Husiatynia (łącznie ponad 560 km, w tym istniejące już odcinki), oraz jej odgałęzienia do Krakowa i Rzeszowa. Koleje te budowało państwo, a w latach 1880. część linii wyposażono w drugi tor. W zachodniej części Karpat i Pogórza Karpackiego powstały jeszcze trzy inne linie kolejowe, w pozostałej czę-

¹³ Z niemieckiego *Kleinbahnen* (pojęcie prawne) określane jako koleje użytku publicznego, które służyły ruchowi lokalnemu w obrębie jednej lub kilku sąsiednich gmin, tj. nie podlegały wspomnianej uprzednio *Ustawie o przedsiębiorstwach kolejowych z 1838 r.* Można je podzielić na tramwaje i koleжки o charakterze kolei drugorzędnych (Jerczyński i Koziarski, 1992). Tylko te ostatnie są przedmiotem naszego zainteresowania.

¹⁴ Górnośląskie Koleje Wąskotorowe (poza zakładowymi) zostały upaństwowione już w 1884 r. i wtedy uzyskały status kolei użytku publicznego (Soida, 2001, s. 9).

¹⁵ Projektów budowy kolejek wąskotorowych było oczywiście znacznie więcej. Jeden z ciekawszych to tzw. projekt Schaffgotschów, zaproponowany przez zarząd dóbr szlacheckich, obejmujących wtedy większość Karkonoszy i Gór Izerskich (Jerczyński, 1997c).



Ryc. 6. Sieć kolejowa w roku 1914 na obecnym terytorium Polski

Źródła: (1) *Koleje Rzeczypospolitej Polskiej* (1925); (2) T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

ści Karpat zaledwie kilka odcinków lokalnych, budowanych przeważnie przez towarzystwa prywatne, np. linia Chabówka–Zakopane (1899) z odgałęzieniem Nowy Targ–Podczerwone–Suchá Hora (1904; fot. 5–6), przedłużenie z Muszyny do Krynicy (1911), koleje wąskotorowe: przeworska (Bożek, 2001; Moczulski i inni, 2000) i bieszczadzka (Rygiel, 2002). Najrzadszą siecią w dawnej Galicji odznaczała się Kotlina Sandomierska, wokół której zbudowano tylko linię okrężną. Sporo linii oddano do użytku na obszarze Kresów Wschodnich, w późniejszych województwach lwowskim, stanisławowskim i tarnopolskim.

Budowa kolei w omawianym okresie była prowadzona na podstawie kilku ustaw, a finansowana z różnych źródeł – państwowych, krajowych Galicji i prywatnych, często miejscowego pochodzenia. Od 1906 r. wszystkie koleje na terytorium Austro-Węgier przeszły na własność państwa. Reasumując, sieć kolejowa



Fot. 5. Przystanek Czarny Dunajec na zbudowanej w 1904 r. lokalnej linii normalnotorowej Nowy Targ–Suchá Hora. Linia została rozebrana w 1991 r., tory biegły z lewej strony budynku (obecnie mieszkalny).



Fot. 6. Przystanek Podczerwone na linii Nowy Targ–Suchá Hora. Tory biegły przed budynkiem (obecnie mieszkalny).

Galicji była znacznie rzadsza niż zachodniej i północnej Polski, ale gęstsza niż w Królestwie Polskim. Brakowało przede wszystkim połączeń z siecią zaboru rosyjskiego i te połączenia stanowiły większość uzupełnień dokonanych w następnych okresach (ryc. 6). Natomiast koleje lokalne w zaborze austriackim, w przeciwieństwie do Prus, nie rozpowszechniły się. Powodem była znacząca ingerencja państwa i władz wojskowych w budowę kolei, możliwość ich przejęcia, a także rozwiązania spółek. Niewiele pomogła tu *Ustawa o budowie kolei lokalnych* z 1880 r. (Jerczyński i Koziarski, 1992). Ogółem politykę państwa wobec kolei cechowała duża zmienność i brak konsekwencji.

W Królestwie do 1880 r. brakowało nadal wielu ważnych połączeń. O nienadążaniu budowy kolei świadczy na przykład upadek Zagłębia Staropolskiego, m.in. wskutek trudności transportowych. Dopiero w latach następnych budowano magistrale, przede wszystkim najdłuższą linię Królestwa – dęblińsko-dąbrowską, zwaną wówczas iwangorodzko-dąbrowską (1885) z odgałęzieniami ze Skarżyska Kamiennej do Koluszek i Ostrowca Świętokrzyskiego. Motywy budowy tej linii były gospodarcze – połączenie środkowej Rosji z Zagłębiem Dąbrowskim. W 1900 r. linia ta została przejęta przez państwo.

W dalszej kolejności rozbudowywano, głównie ze środków państwowych, sieć północno-wschodniej Polski. Wspólne dla przebiegu tych linii było ignorowanie istniejącej sieci osadniczej i, co za tym idzie, brak wpływu na ożywienie gospodarcze zacofanych dotychczas obszarów. O ich przebiegu decydowały względy raczej strategiczne niż ekonomiczne (linie: Białystok–Wołkowysk, Siedlce–Małkinia, Chełm–Włodawa–Brześć, nadnarwiańska Łapy–Ostrołęka–Małkinia, Ostrołęka–Tłuszcz–Pilawa, Grodno–Suwałki–Olita, Siedlce–Czeremcha–Hajnówka–Wołkowysk–Lida, Łuków–Parczew–Lublin). W rezultacie, przepustowość wspomnianych linii była wykorzystywana w niewielkim stopniu (szerzej: Lijewski, 1962, s. 33–40; Koziarski, 1993a, s. 139–150).

Zachodnia i północna część Królestwa pozbawiona była prawie całkowicie kolei. Władze carskie starały się tam utrzymać pas bezdroży (np. na północ od linii obronnej Narwi), utrudniający ewentualną agresję niemiecką. Poza względami strategicznymi i niechęcią do powiązań z Europą, niewątpliwym wpływ wywarło zacofanie gospodarcze Rosji. Nawet Łomża i Płock, będące siedzibami guberni, nie miały połączenia kolejowego. W miastach, przez które przebiegały połączenia kolejowe, stacje lokalizowano zazwyczaj poza nimi, prawdopodobnie po to, aby władzom carskim łatwiej było kontrolować przemieszczanie się podróżnych (Lijewski, 1986; Lijewski i Sujko, 2001) i/lub utrzymywać w tajemnicy transporty wojskowe (Koziarski, 1993a). W rezultacie, stacje umieszczano z dala od osiedli i miast, tak jak w Augustowie, Siemiatyczach, Ostrołęce, Knyszynie, Radzynie Podlaskim, Parczewie, Nasielsku, Garwolinie i Nałęczowie (Lijewski, 1995). „Spośród obecnych 288 miast w granicach dawnego zaboru rosyjskiego aż 158 nie miało dojazdu kolejowego. W stosunku do sieci miast w XIX w. proporcja ta była jeszcze mniej korzystna” (Lijewski, 1996b). Z pewnym uproszczeniem można powiedzieć, że przy lokalizacji stacji kierowano się głównie względami technicznymi, a nie potrzebami obsługi obszaru.

Dopiero po 1900 r. powstały dwa nowe szerokotorowe połączenia sieci rosyjskiej z niemiecką (linie: Warszawa–Błonie–Sochaczew–Łowicz–Łódź–Kalisz–Szczy-

piorno/Skalmierzyce¹⁶ i Kielce–Częstochowa–Herby). Do 1912 r. prawie wszystkie koleje Królestwa zostały upaństwowione (tzw. „etatyżacja kolei”). Wtedy pod zarząd państwowy przeszły m.in. linie: warszawsko-wiedeńska, warszawsko-bydgoska, fabryczno-łódzka i kaliska.

Na przełomie XIX i XX w. powstawały też wąskotorowe koleje dojazdowe, zwane podjazdowymi. W rejonie Warszawy były to: wilanowska (fot. 7–8) w 1892 r., grójcecka w 1898 r., jabłonowska w 1900 r., marecka (fot. 9) w 1907 r., a odcinek Wawer–Karczew (fot. 10–12) kolei jabłonowskiej w 1914 r. Budowa tych kolei wiązała się z rozwojem strefy podmiejskiej Warszawy. Koleje normalno- i szerokotorowe obsługiwały bowiem ruch podmiejski niedostatecznie z powodu dużych odległości między stacjami, sięgającymi kilka lub kilkanaście, a w skrajnych przypadkach ponad 20 km (Lijewski, 1995). Koleje dojazdowe wpłynęły również na rozwój przemysłu w strefie podmiejskiej Warszawy – cegielnictwa oraz fabryki celulozowo-papierniczej w Jeziornie (Lijewski, 1958, 2002). Wszystkie koleje wąskotorowe w zaborze rosyjskim były własnością prywatną. Częściowo, tak jak w okolicach Zamościa, były to koleje przemysłowe (Chwedyk, 2006). Również na Kujawach, na zachód od Włocławka, oddano do użytku kolejki cukrowniane, początkowo nie będące kolejami użytku publicznego (Matuszewski, 1993; Pokropiński, 1994; ryc. 6, mapa–załącznik).

Przed I wojną światową na obszarze późniejszej II Rzeczypospolitej całkowita długość linii wąskotorowych użytku publicznego wynosiła 1427 km (na terenie zaboru pruskiego 918 km, austriackiego 71 km i rosyjskiego 438 km), a użytku niepublicznego – 1450 km, w tym na terenie Prus 450 km, Austrii – 350 km i Rosji – 650 km (Soida, 1996, s. 94).



Fot. 7. Dobrze zachowany dworzec Wilanów na wąskotorowej kolei wilanowskiej. Budynek w stylu dworcowym mieści obecnie pocztę.

¹⁶ Zbudowana przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.



Fot. 8. Budynek dawnego dworca Klarysew na kolei wilanowskiej mieści obecnie sklep i mieszkania.



Fot. 9. Budynek dawnego dworca Radzymin na wąskotorowej kolei mareckiej jest obecnie wykorzystywany przez PKS.



Fot. 10. Budynek dawnego dworca Otwock na wąskotorowej kolei jabłonowskiej jest obecnie wykorzystywany jako mieszkalny.



Fot. 11. Dawny most kolei jabłonowskiej przez rzekę Świder obecnie służy jako lokalny most drogowy.



Fot. 12. Zabytkowy parowóz „Rys” w pobliżu końcowej stacji kolei jabłonowskiej w Karczewie.

4.3.3. Okres budowy wojennych linii strategicznych i eksploatacyjnych (1914–1918)

Wprowadzona podczas I wojny światowej przez wojska niemieckie doktryna zniszczeń masowych spowodowała poważną dewastację obiektów kolejowych położonych na południe i zachód od Warszawy, z wyjątkiem linii warszawsko-wiedeńskiej. Taktyka ta przewidywała utrzymanie całkowitej „pustki komunikacyjnej na wypadek niepowodzeń militarnych i konieczności odwrotu” (Paszke i inni, 1995, s. 243). W Warszawie w 1915 r. zlikwidowano Dworzec Kaliski.

Działania wojenne wywarły również niekorzystny wpływ na koleje Prus Wschodnich, częściowo opanowanych przez wojska rosyjskie. Poza tym, Rosjanie przekuwali pozostałe po ich stronie frontu linie normalnotorowe – warszawsko-wiedeńską i warszawsko-bydgoską na szeroki tor, a po załamaniu frontu i w trakcie odwrotu – wywozili cały tabor. Na terenach środkowej Polski koleje wąskotorowe były niszczone, a nawet rozbierane przez nieprzyjaciela.

W momencie wybuchu I wojny światowej najrzadsza sieć kolejowa cechowała obszar Królestwa, a utrzymywany pas bezdroży okazał się zgubny dla samej Rosji, gdyż uniemożliwiał odpowiednie przemieszczanie wojsk w warunkach braku innych środków transportu. Toteż Rosjanie podczas wojny w szybkim tempie budowali prowizoryczne linie, wymagające gruntownej przebudowy w niepodległej Polsce. Pierwsza linia miała biec ze Śniadowa przez Łomżę i Kolno do Dłutowa, ale zdołano wybudować tylko odcinek do Łomży, a dalej wykonać roboty ziemne (Lijewski, 1962, 1996a). Zazwyczaj linie te prowadziły w kierunku frontu

lub łączyły sieć własną z siecią nieprzyjaciela. Część z nich została dokończona przez Niemców i Austriaków po wyparciu Rosjan z Prus i Galicji, ale linii Łomża–Dłutowo nie dokończono. Ważniejsze międzyzaborcze połączenia zbudowane wówczas to: Ostrowiec Świętokrzyski–Sandomierz, Lublin–Rozwadów, Ostrołęka–Wielbark, Suwałki–Olecko oraz kilka linii na Wyżynie Lubelskiej (Rejowiec–Bełżec z odgałęzieniem do Hrubieszowa). Powstały też niektóre linie na Kresach Wschodnich, m.in. zbudowane przez wojska rosyjskie odcinki: Włodzimierz Wołyński–Sokal, Krystynopol–Sapieżanka, Szepietówka–Zbaraż oraz około 6000 km linii wąskotorowych między Dźwińskiem a Kowlem (Koziarski, 1993a).

Drugi rodzaj linii, budowanych zwłaszcza przez Niemców, służył zarówno celom wojskowym, jak i eksploatacji okupowanych terenów rolniczych i leśnych. Były to linie wąskotorowe przede wszystkim na Kujawach (rozbudowane dawne koleje cukrowniane), w Puszczy Kurpiowskiej (kolej ostrołęcka) i w okolicach Hrubieszowa, a w mniejszym stopniu również w wielu innych miejscach (fragmenty kolei kaliskiej, wieluńskiej, żnińskiej, rogowskiej, grójeckiej, jędrzejowskiej, nałęczowskiej, bialskopodlaskiej, mławskiej, elckiej, kętrzyńskiej). Powstały też sieci kolejek leśnych nie służących ruchowi publicznemu, np. w puszczech: Białowieńskiej, Knyszyńskiej, Augustowskiej, Kurpiowskiej, Kampinoskiej i Kozienickiej. Najdłuższa kolej wąskotorowa (168 km) użytku publicznego łączyła Nasielsk z Lubiczem przez Sierpc (Pokropiński, 1994; Moczulski i inni, 2000), którą przebudowano na normalnotorową, ale już w Polsce międzywojennej. Różne były dalsze losy tych kolei: część pozostawiono, a nawet później rozbudowano, część przebudowano na normalnotorowe, wreszcie niektóre rozebrano (Lijewski, 1959; mapa–załącznik).

Niezależnie, „Niemcy opracowali kompletny projekt i zaczęli roboty na linii Czersk–Liniewo¹⁷, jednak wojna przeszkodziła jej ukończeniu. Za czasów polskich projekt odżył, wszakże został później zmodyfikowany, tak że ostatecznie z niemieckiego projektu wykonano tylko [w 1928 r. – przyp. Z.T.] odcinek Czersk–Bąk, a następnie zamiast do Liniewa, linię poprowadzono do Kościerzyny” (pisownia oryginalna, Wrzosek, 1935, s. 6–7).

¹⁷ Jest to najciekawszy w Polsce przykład linii, która nigdy nie powstała (Sobczyk, 2001b). Na odcinku Bąk–Konarzyny–Stara Kiszewa–Liniewo wykonano praktycznie wszystkie roboty ziemne (fot. 13) i wzniesiono obiekty inżynierskie (fot. 14–15). Obecnie początkowy fragment Bąk–Konarzyny porasta około 40-letni bór sosnowy (fot. 16), od Konarzyny do Starej Kiszewy po II wojnie światowej poprowadzono drogę o nawierzchni ulepszonej, reszta trasy prowadzi przez pola.

Z okresu międzywojennego pochodzi niezrealizowany odcinek Chociszewo Rogoziniec–Trzciel na terenie ówczesnych Niemiec, po którym pozostały nasypy. Również niektóre odcinki kolei cukrownianych, np. na Zamojszczyźnie, nie doczekały się realizacji (Chwedyk, 2006).

Z kolei po II wojnie światowej próbowano bezskutecznie przedłużyć zaledwie o 4 km wąskotorową kolej krotoszyńską z Broniszewic do Chocza (Malczewski, 2003b). Oczywiście niezrealizowanych projektów jest więcej, ale stopień ich zaawansowania był zazwyczaj mniejszy (Koziarski, 1993a; Gołaszewski, 2002).



Fot. 13. Przekop z drugiej dekady XX w. po nieuruchomionej linii Bąk–Liniewo w okolicy Liniewskich Gór



Fot. 14. Wiadukt drogowy nad przekopem nieuruchomionej linii Bąk–Liniewo w okolicy miejscowości Orle



Fot. 15. Wyżej wspomniany wiadukt od strony trasy planowanej kolei



Fot. 16. Nasyp po nieuruchomionej linii Bąk-Liniewo w okolicy Konarzyn porasta około 40-letni bór sosnowy.

4.3.4. Okres łączenia sieci trzech zaborów i inwestycji międzywojennych (1919–1939)

Nie tylko I wojna światowa, ale również wojna polsko-bolszewicka spowodowała znaczne zniszczenia sieci kolejowej, szczególnie na wschodzie kraju. Mosty były wysadzane w powietrze (szczególnie w późniejszej dyrekcji radomskiej, wileńskiej, lwowskiej i stanisławowskiej), a tory trzykrotnie przekuwano z jednej szerokości na drugą. Najpierw czyniły to wojska niemieckie podczas I wojny światowej, potem wojska bolszewickie w trakcie ofensywy 1920 r., po raz trzeci niepodległa Polska przekuwiała tory na prześwit normalny. Różne były też parametry techniczne odziedziczonych po zaborcach linii: poza rozstawem szerokotorowym we wschodniej części kraju, w byłym zaborze austriackim obowiązywał ruch lewostronny, nie przystosowany do potrzeb kolei polskich (Koziarski, 1993b). Co więcej, „w Austrii prowadzono ruch pociągów w odstępie czasu, natomiast w Prusach w odstępie drogi” (Soida i inni, 1997, s. 75). Inny też był system sygnalizacji, a tabor nadzwyczaj zróżnicowany. W rezultacie unifikacja kolei polskich wymagała ogromnej pracy (Massel, 1997b).

Odziedziczona po zaborcach sieć kolejowa była przekazywana na podstawie różnych aktów prawnych. Na ziemiach byłej dzielnicy pruskiej był nim artykuł 371 traktatu wersalskiego (1919), na ziemiach zaboru rosyjskiego – artykuł 14 traktatu ryskiego (1921). Na ziemiach zaboru austriackiego mienie kolei przekazywano na podstawie artykułu 91 traktatu pokojowego z 10 IX 1919 r., ale ostateczne przejęcie tego majątku zakończono dopiero w 1928 r. (Hejduk, 1992).

W 1919 r. przeciętna długość eksploatowanych linii normalnotorowych wynosiła zaledwie 7177 km, chociaż długość linii kolejowych przejętych po państwach zaborczych była znacznie większa. Po Prusach przejęto bowiem 4228 km, po Austrii – 4357 km, a po Rosji – 7362 km, czyli łącznie 15 947 km. Inaczej było z taborami. Najwięcej taboru przejęto od Prus, a najmniej i w najgorszym stanie – od Rosji (Bissaga, 1938, s. 91).

Jeśli chodzi o koleje wąskotorowe, Ministerstwo Kolei Żelaznych przejmowało je stopniowo w latach 1918–1922. Stanowiły one 29 odrębnych sieci, w tym 2587 km kolei użytku publicznego i 4735 km kolei „gospodarczych” (Pokropiński, 1980, s. 17). Przejmowanie tych ostatnich linii wzbudzało liczne protesty, na przykład ze strony wielu cukrowni. „Ostatecznie część linii wykupiono za gotówkę, bądź też splecono w postaci materiałów nawierzchniowych, szyn i taboru. Dla niektórych linii sporządzono umowy o wzajemnym użytkowaniu, a ponadto Państwo Polskie zezwoliło cukrowniom na budowę wielu nowych odcinków na bardzo dogodnych warunkach” (Pokropiński, 1994, s. 21).

Układ sieci odziedziczony po zaborach nie odpowiadał potrzebom niepodległej Polski. Brakowało m.in. dostępu do morza przez własne terytorium, bezpośrednich połączeń kolejowych Warszawy z Poznaniem i Lwowem oraz Górnego Śląska z Poznaniem i Gdańskiem. Według pierwszego rządowego planu budownictwa kolejowego z 1919 r. należało zbudować około 3000 km linii tylko na terenie byłego Królestwa Polskiego i częściowo Galicji, a według drugiego, opracowanego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych – ponad 4000 km, przede wszystkim na terenie Królestwa. Równie nierealny okazał się następny plan zakładający budowę do 1936 r. około 2500 km linii (Paszke i inni, 1995). W związku z powstawaniem

Centralnego Okręgu Przemysłowego w 1936 r. opracowano 4-letni program budowy 1064 km linii na tym terenie (Koziański, 1993b). Od 1919 r. zarząd nad kolejami sprawowało Ministerstwo Kolei Żelaznych, od 1924 r. Ministerstwo Kolei, a od 1926 r. Ministerstwo Komunikacji wyłącznie nadzorowało powstałe przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe (*Transport...*, 1995, s. 153).

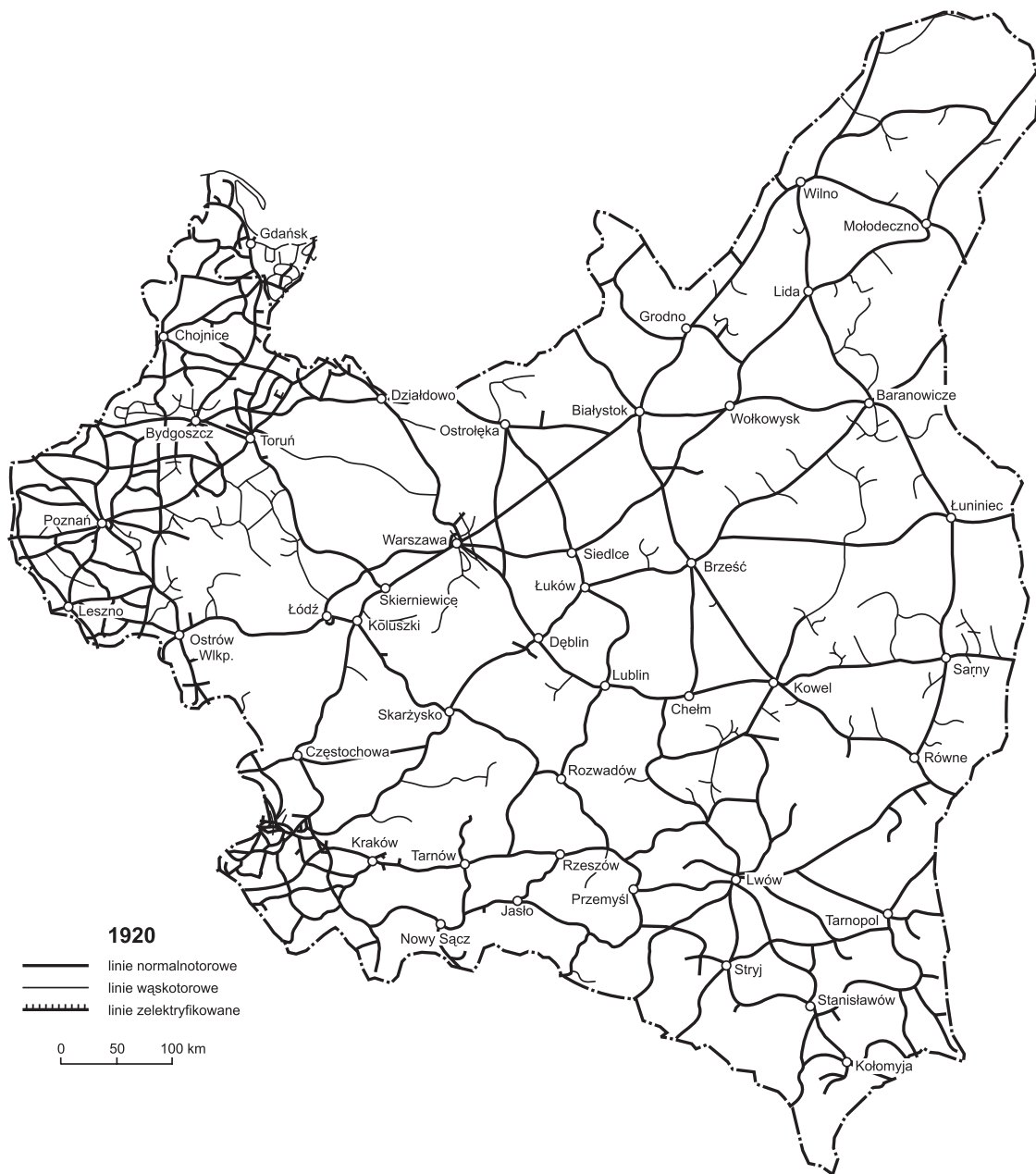
W latach 1919–1920 w prowizorycznej odbudowie przeważały potrzeby wojaskowe i dopiero w 1921 r. zaczęto właściwy proces odbudowy. Jako jeden z pierwszych nowo zbudowanych otwarto 26-kilometrowy odcinek Gdynia–Osowa–Kokoszki (1921). Po wybudowaniu magistrali węglowej część tej linii okazała się niepotrzebna i została rozebrana. Równocześnie rozpoczął się okres łączenia sieci poszczególnych zaborów (ryc. 7–8). Największe braki wystąpiły na terenie byłego Królestwa i tutaj zbudowano większość jednotorowych linii: 111-kilometrowy odcinek Kutno–Strzałkowo (1921) na linii Warszawa–Poznań, linie Płock–Kutno–Zgierz (1922–1925), Nasielsk–Sierpc–Toruń (1924–1937) i Płock–Sierpc–



Ryc. 7. Sieć kolejowa w roku 1920 na obecnym terytorium Polski

Źródła: (1) *Koleje Rzeczypospolitej Polskiej* (1925); (2) T. Lijewski, S. Koziański (1995).

–Brodnica (1934–1937). Sierpc, nieposiadający do tej pory kolei, stał się węzłem skupiającym cztery linie. Stworzono też połączenie Warszawy z Krakowem przez budowę odcinków Warszawa–Radom i Tunel–Kraków (1934).



Ryc. 8. Sieć kolejowa w roku 1920 na ówczesnym terytorium Polski

Opracowanie własne na podstawie: (1) *Koleje Rzeczypospolitej Polskiej* (1925); (2) *Koleje Rzeczypospolitej Polskiej* (1926); (3) T. Bissaga (1938).

Na podzielonym Górnym Śląsku ruch „sąsiedzki” odbywał się na 16 liniach (Soida i inni, 1997, s. 94). Jednak niekorzystny dla Polski przebieg granicy na Śląsku sprawił, że po stronie niemieckiej pozostały duże stacje rozrządowe. Poza Polską pozostały: port rzeczny w Koźlu, warsztaty naprawcze, a także niezwykle ważne węzły w Bytomiu, Gliwicach i Kluczborku (a w przypadku kolei wąskotorowych – węzeł w Bytomiu). Stację rozrządową w Gliwicach zaliczano do największych w ówczesnych Niemczech (Bufe, 1993). Na ogół starano się je ominąć poprzez budowę łącznic (np. węzeł bytomski linią Chorzów–Szarlej, 1925), a także rozbudowę i modernizację stacji w Tarnowskich Górach, Katowicach Ligocie, Chybiu, Czarnolesiu, Wodzisławiu Śląskim i Rybniku oraz dawnych stacji przygranicznych (Sosnowiec, Mysłowice, Szczakowa, Trzebinia, Dąbrowa Górnicza, Będzin). W latach 1922–1937 Polska korzystała z uprzywilejowanego ruchu tranzytowego (bez kontroli celnej) na liniach biegnących przez węzeł bytomski i gliwicki (Jerczyński i Koziarski, 1992; Koziarski, 1993b). W celu ominięcia pozostałego w Trzeciej Rzeszy Kluczborka wybudowano jednotorową linię o długości 115 km Kalety–Wieluń–Wieruszów Pozdramcze (1926), która skracała przewozy węgla ze Śląska do portów i zachodniej części kraju. Bezpośrednią przyczyną powstania tej linii była restrykcyjna polityka taryfowa Niemiec. W latach 1930. oddano zaś do użytku kilka odcinków w południowej części Górnego Śląska, w rejonie Rybnika i Cieszyna (Cieszyn–Zebrzydowice–Moszczenica, Rybnik–Żory–Pszczyna). Te ostatnie zbudowano z inicjatywy i na koszt województwa śląskiego (Soida i inni, 1997). Od listopada 1938 r. do sierpnia 1939 r. Polska korzystała – na zasadzie wzajemności – z krótkiego odcinka w rejonie Chałupek, a Niemcy – w rejonie Bogumina (Bufe i Schröpfer, 1991, s. 168).

Największą inwestycją transportową Polski międzywojennej była magistrala węglowa, budowana w latach 1928–1933, początkowo przez PKP, a później przez spółkę akcyjną Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe. Od 1933 r. magistralę przejęły w tymczasową eksploatację PKP i prowadziły ją do 1937 r. Formalnie jednak do czasu II wojny światowej magistrala była własnością prywatną, a jej zarząd mieścił się w Bydgoszczy. Przy trasowaniu magistrali nie uwzględniano potrzeb lokalnych. Łączyła ona prawie prostoliniowo Górny Śląsk z budowanym morskim portem handlowym w Gdyni (Herby–Karsznice–Bydgoszcz–Kościerzyna–Gdynia, długości 457 km). Z wyjątkiem krótkich odcinków w pobliżu Inowrocławia, Kościerzyny i Gdyni, reszta trasy była nowa (Koziarski, 1993b, s. 19–25; Massel, 2002; Michalski, 2002), czasem jednak zmieniano dotychczasowy jej przebieg (Sobczyk, 2002a). Magistrala służyła głównie wywozowi polskiego węgla i koksu. Uzupełnieniem magistrali węglowej stała się 48 km linia Częstochowa–Chorzew Siemkowice, oddana do użytku w 1939 r.

Przed wybuchem wojny nie ukończono natomiast odcinków Jaworzno Szczakowa–Bukowno i Zawiercie–Poręba–Tarnowskie Góry. Pierwszą budowała spółka akcyjna Jaworznickie Kopalnie Węgla i magistrat miasta Olkusza, a drugi – zarząd miasta Zawiercia. Sieć kolejowa Górnego Śląska w okresie międzywojennym uległa znacznym przekształceniom: na obszarze Polski wybudowano ogółem 417 km nowych linii i łącznic, a w części niemieckiej – 144 km (Koziarski, 1993b, s. 17).



Fot. 17. Linia Swarzewo–Hel była od 1922 r. i jest nadal intensywnie wykorzystywana w ruchu turystycznym. Na zdjęciu pociąg osobowy relacji Gdynia–Hel na przystanku w Juracie w 2006 r.

Większość pozostałych inwestycji kolejowych miała znaczenie regionalne lub lokalne, tak jak 44-kilometrowa linia ze Swarzewa do Helu (1922; fot. 17). Częściowo związane były one z dostosowaniem przebiegu linii do ówczesnej granicy państwowej (poza Górnym Śląskiem), zwłaszcza na Pomorzu. Niektóre linie okazały się natomiast niepotrzebne. W rezultacie ruch na nich kończył się na stacjach granicznych, względnie odcinek pozostawał nieczynny, np. Działdowo–Krasnolęka–(Nidzica), Turza Wielka–Uzdowo, Lipusz–Róg–(Bytów) (Wrzosek, 1935). Ten ostatni odcinek nawet rozebrano (Labudda, 2003b). Nie uruchomiono również bezpośrednich przewozów na liniach: Góra Śląska–Bojanowo, Bukowa Śląska–Rychtal, Syców–Kępno, Kolsko–Wolsztyn, Sulechów–Zbąszyń (do czasu powstania nowego węzła w 1925 r. w Zbąszynku, który zastąpił przyznany Polsce Zbąszyń), Międzychód–Międzyrzecz, Złotów–Więcbork, Smętowo Graniczne–Kwidzyn, Jabłonowo Pomorskie–Prabuty, Wielbark–Ostrołęka (Koziarski, 1993b).

W drugiej połowie lat dwudziestych XX w. koleje wąskotorowe osiągnęły swą maksymalną długość – ponad 4100 km (około 50 różnych sieci) na obecnym terytorium Polski. Natomiast na ówczesnym terytorium miały aż 7322 km długości¹⁸, licząc łącznie z kolejami cukrownianymi i leśnymi (Lijewski i Koziarski, 1995), z czego 2376 km stanowiły w 1928 r. koleje użytku publicznego (Soida, 1996, s. 95). Koleje wąskotorowe budowało zarówno państwo, samorządy, jak i kapitał prywatny m.in. na Mazowszu (np. kolej sochaczewską, kilka odcinków kolei mław-

¹⁸ Na terenie dyrekcji warszawskiej 2377 km, wileńskiej 2001 km, radomskiej 1888 km, lwowskiej 580 km, stanisławowskiej 111 km, katowickiej 106 km (Soida, 1996, s. 95).

skiej (m.in. Ciechanów–Grudusk), odcinek Łomża–Nowogród kolei ostrołęckiej), na Kujawach (Cegielnia–Sompolno), w Małopolsce (np. odcinki Umianowice–Pińczów–Cudzynowice–Kocmyrzów i Staszów–Szczucin kolei jędrzejowskiej), na Zamojszczyźnie kolej cukrowni Klemensów. Równocześnie zachodził proces przeciwny – sprzedaży 523 km i rozbiórki lub dzierżawy 1023 km linii do 1927 r. Część linii kolejowych zaliczono do kolei gospodarczych, „ze względu na niedogodne położenie geograficzne, brak ośrodków miejskich i przemysłowych, małą gęstość zaludnienia danego terenu, jak również brak [...] taboru i urządzeń” (Pokropiński, 1980, s. 20). W Polsce międzywojennej były również prywatne (1214 km) i przemysłowe (1784 km w 1922 r.) koleje wąskotorowe użytku publicznego.

Później rozbudowano i zmodernizowano węzły warszawski, łódzki i bydgoski. Podstawowym założeniem przebudowy węzła warszawskiego było oddzielenie ruchu pasażerskiego i towarowego. W tym celu, poza dokończeniem prac na linii obwodowej i wybudowaniem łącznic (np. Zielonka–Rembertów), przebito 3210-metrowy tunel średnicowy pod śródmieściem, wzniesiono wielki wiadukt na Powiślu, zbudowano nowy most przez Wisłę¹⁹, nowe stacje rozrządowe, stację postojową Szczęśliwice, a trzy odcinki (do Otwocka, Żyrardowa i Mińska Mazowieckiego) w latach 1936–1937 zelektryfikowano. Elektryfikacja rozwiązywała m.in. problem odprowadzania spalin w tunelu śródmiejskim (Ginsbert, 1937). W latach 1924–1927 powstała prywatna Elektryczna Kolej Dojazdowa (późniejsza Warszawska Kolej Dojazdowa) do Grodziska Mazowieckiego z odnogami do Włoch (1932) i Milanówka (1936). EKD była niezależna od PKP, ale o normalnej szerokości toru. Dostawy urządzeń i taboru były kredytowane przez firmy angielskie. EKD początkowo nie przynosiła zysków (1932–1934). Generalnie jednak usprawnienie transportu pasażerskiego przyczyniło się do gwałtownego rozwoju osiedli podmiejskich, położonych przy wspomnianych liniach, takich jak Międzyzlesie, Radość, Falenica, Świder, Otwock, Wesoła, Miłosna, Sulejówek, Halinów, Piastów, Brwinów, Milanówek, Komorów, Podkowa Leśna i inne (Gawroński, 1992, 2002). W 1936 r. otwarto 32-kilometrową linię obwodową Wieliszew–Radzymin–Tuszczy jako odgałęzienie dawnej bocznicy do Zegrza. Do 1939 r. nie ukończono jednak budowy nowego Dworca Głównego w Warszawie, który dodatkowo podczas wojny uległ zniszczeniu.

W Poznaniu, w związku z organizowaną w 1929 r. Powszechną Wystawą Krajową, rozebrano stary dworzec zachodni z czerwonej cegły, na jego miejscu wybudowano nowy, zmodernizowano i przebudowano dworzec główny. Wybudowano także reprezentacyjny gmach dworca na stacji granicznej w Zbąszyniu. W węźle łódzkim wybudowano obwodnicę Widzew–Zgierz (1931), a w węźle bydgoskim – obwodnicę Nowa Wieś Wielka–Maksymilianowo w ciągu magistrali węglowej (ryc. 9–10). W 1935 r. przebudowano i powiększono dworzec krakowski, a układ torowy zmodernizowano.

¹⁹ Całą linię średnicową od Dworca Głównego do Dworca Wschodniego długości 8,2 km oddano do użytku w 1933 r. Jesienią 1936 r., czyli w okresie poprzedzającym wprowadzenie trakcji elektrycznej, linią średnicową dziennie przejeżdżało 80 par pociągów podmiejskich i 37 dalekobieżnych (Paszke i inni, 1995, s. 281). Po przeprowadzeniu elektryfikacji liczba pociągów gwałtownie wzrosła – w 1938 r. do ponad 200 w każdym kierunku (Ginsbert, 1937).

Poza budową nowych linii, prowadzono modernizację i rozbudowę istniejących szlaków: wyposażano je w drugie tory, wymieniano szyny na cięższe, budowano łącznice i mijanki, modernizowano mosty i urządzenia trakcyjne, rozbudowywano stacje graniczne, m.in. Zebrzydowice, Stołpce, Zdołbunów, Turmont, Drawski Młyn, Cieszyn (Koziański, 1993b). Większość inwestycji Polski międzywojennej, z wyjątkiem pomorskiego odcinka magistrali węglowej, zlokalizowano na obszarze dawnego Królestwa Polskiego. W rezultacie zmniejszeniu uległy dysproporcje między ziemiami dawnego zaboru pruskiego i rosyjskiego, ale jednocześnie niewiele inwestycji dokonano na Kresach Wschodnich. Między innymi, na Wołyniu zbudowano jednotorową drugorzędną linię normalnotorową Łuck–Stojanów długości 85 km łączącą Łuck z Lwowem (1928), zaś na Wileńszczyźnie – podobną linię Woropajewo–Druja długości 89 km (1932). Chroniczny brak środków na budownictwo kolejowe powinien był skłaniać zarząd PKP do szczegółowego opracowania planu inwestycji. Takiego planu jednak nie przygotowano, a inwestycje realizowano głównie w zależności od doraźnych potrzeb. W rezultacie część inwestycji ciągnęła się latami i nie przynosiła spodziewanych korzyści gospodarczych i społecznych (Koziański, 1993b, s. 40).

Bardzo wielu zamierzeń ujętych w planie Państwowej Rady Komunikacyjnej przy Ministrze Komunikacji nie udało się zrealizować. Wśród najpilniejszych niezrealizowanych tzw. linii pierwszej kolejności wymienić można między innymi: Radom–Ostrowiec Świętokorzyński–Szczucin, Tarnobrzeg–Rzeszów i Nowy Targ–Szczawnica (Mazan, 1997). Poza pierwszym etapem elektryfikacji węzła warszawskiego, nie udało się dokończyć elektryfikacji pozostałych linii wylotowych z Warszawy (drugi etap) i przedłużenia ich do miejsc zmiany trakcji na parową (trzeci etap).

Na ówczesnym terytorium Polski w latach 1920–1938 zbudowano ogółem 1770,5 km linii normalnotorowych, tak że łączna ich długość w 1938 r. wzrosła do 18 313 km (*Mały rocznik statystyczny*, 1939, GUS, Warszawa, s. 188). Według T. Bissagi (1938, s. 98) w tym samym roku ogólna długość państwowych i pozostających pod zarządem PKP kolei normalno- i wąskotorowych wynosiła 20 578 km. B. Pokropiński (1980, s. 24) podaje, że na ówczesnym terytorium Polski w momencie wybuchu II wojny światowej PKP eksploatowały 22 kompleksy wąskotorowe użytku publicznego o łącznej długości 2252 km. Ponadto istniało wtedy jeszcze 1447 km samorządowych i prywatnych kolei dojazdowych. Podział linii normalnotorowych na pierwszorzędne, drugorzędne i znaczenia miejscowego według stanu na 1938 r. przedstawia T. Bissaga (1938, s. 111–116).

Na terenie Niemiec²⁰, w związku z przebiegiem ówczesnej granicy polsko-niemieckiej, przebudowano niektóre przygraniczne węzły, zwłaszcza w Zbąszynku i w Gliwicach, oraz zbudowano krótkie nowe linie (np. Tworóg Brynek–Zabrze Mikulczyce²¹, Kędzierzyn–Strzelce Opolskie, Lutol Suchy–Trzciel, Skwierzyna–Stare Bielice, Brzeźno Człuchowskie–Wierzchowo Człuchowskie (fot. 18), Kisielice–Biskupiec Pomorski Miasto, Botkuny–Żytkiejmy). Inne linie były częściowo

²⁰ Zmiany organizacyjne kolei niemieckich w okresie międzywojennym opisuje J. Gołaszewski (2002).

²¹ Opis linii zawiera artykuł R. Ślęzoka (2003).

kontynuacją wcześniejszych projektów (np. Świebodzin–Sulechów, Polanów–Korzybie, Słobity–Orneta, Wrocław Soltysowice–Dobrzykowice Wrocławskie, Lubiąż–Malczyce). W niektórych węzłach, m.in. w Legnicy, Wrocławiu i Szczecinie zbudowano obwodnice służące ruchowi towarowemu (Lijewski i Koziarski, 1995; Bufe, 1999).

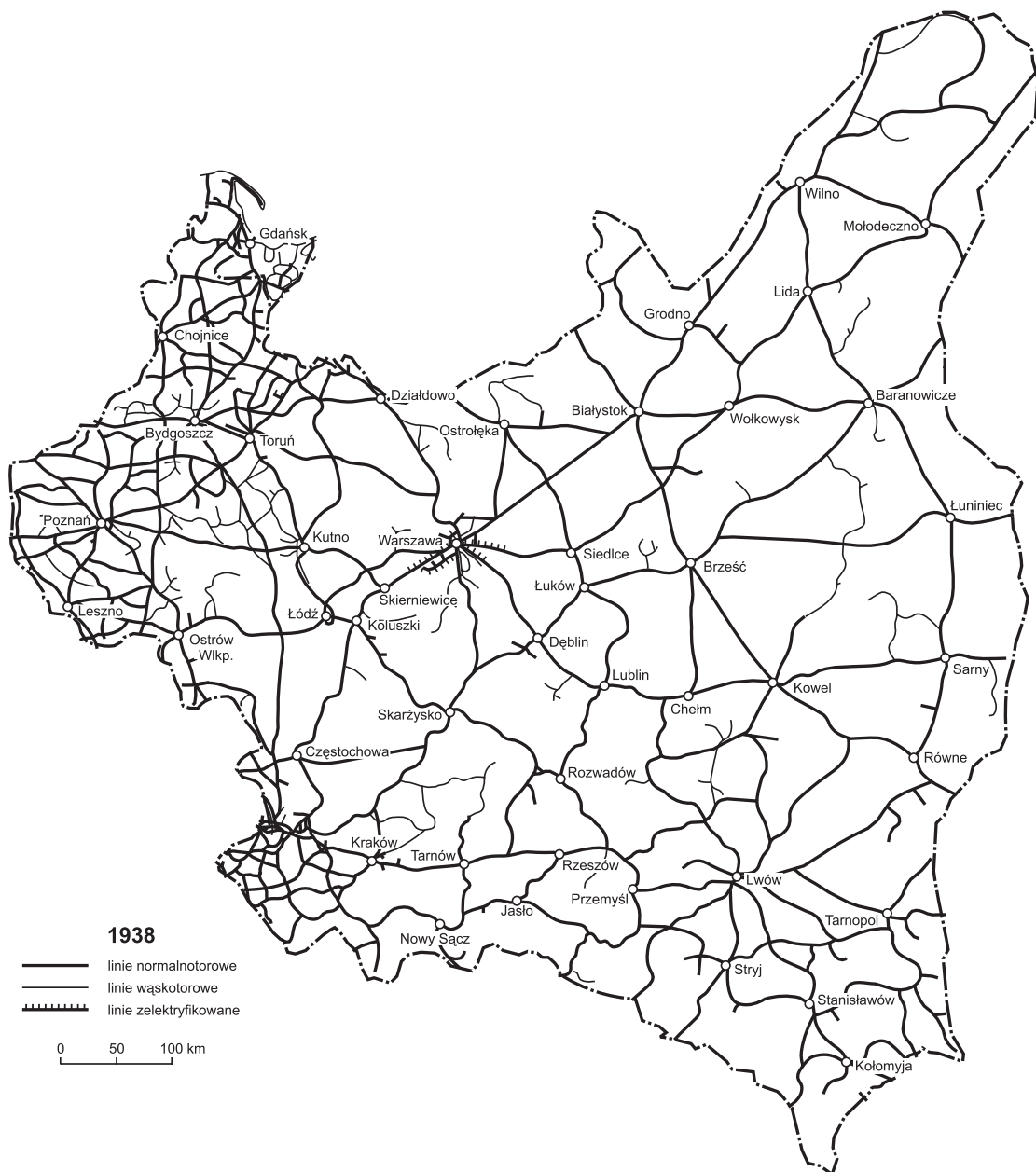
Na Dolnym Śląsku od 1914 r. wprowadzono trakcję elektryczną, zasilaną prądem zmiennym jednofazowym o napięciu 15 kV, o obniżonej częstotliwości 16 $\frac{2}{3}$ Hz. Do 1938 r. objęła ona 403 km, m.in. całą trasę Wrocław–Wałbrzych–Jelenia Góra–Lubań–Zgorzelec z kilkoma odgałęzieniami. W przypadku Śląskiej Kolei Górskiej (Jaworzyna Śląska–Zgorzelec) linie charakteryzowały się trudnym profilem, dużym okresowym zaśmieszaniem i małymi odstępami między stacjami i te czynniki przemawiały za wprowadzeniem trakcji elektrycznej (Bufe, 1993, s. 79–90; Koziarski, 1993a).



Ryc. 9. Sieć kolejowa w roku 1938 na obecnym terytorium Polski

Opracowanie własne na podstawie: (1) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej* (1938); (2) T. Bissaga (1938); (3) T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

W celu zapewnienia łączności gospodarczej Rzeszy Niemieckiej z Prusami Wschodnimi, Polska zobowiązała się do stosowania tzw. tranzytu uprzywilejowanego. Od 1921 r. obowiązywał on na ośmiu, a od 1936 r. na dwu liniach w ruchu



Ryc. 10. Sieć kolejowa w roku 1938 na ówczesnym terytorium Polski

Opracowanie własne na podstawie: (1) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej* (1938); (2) T. Bissaga (1938).



Fot. 18. Niewysoki nasyp po zlikwidowanej przez Niemców w 1939 r., zaledwie po 13 latach od uruchomienia, krótkiej linii normalnotorowej Brzeźno Człuchowskie–Wierzchowo Człuchowskie. Po kilkudziesięciu latach od rozebrania nawierzchni, przebieg dawnej linii często wyznacza pas śródpolnej roślinności.

towarowym: Chojnice–Tczew–Malbork oraz Łęborg–Gdynia–Gdańsk–Tczew–Malbork. Oficjalnym powodem zmian były trudności płatnicze kolei niemieckich (Bissaga, 1938, s. 175), a faktycznym prawdopodobnie napięcia polityczne.

Na mocy postanowień artykułu 104 traktatu wersalskiego (1919) i artykułów 21–25 konwencji polsko-gdańskiej (Paryż, 1920) koleje Wolnego Miasta Gdańska w okresie międzywojennym formalnie pozostawały pod nadzorem i zarządem polskim (z wyjątkiem tramwajów i kolei znaczenia miejscowego), dlatego umieszczono je na rycinach 8 i 10. W 1935 r. obejmowały one łącznie 151 km linii państwowych i 209 km prywatnych (Wrzosek, 1935).

4.3.5. Okres inwestycji wojennych, zniszczeń i demontażu (1939–1945)

Zniszczeń sieci podczas kampanii wrześniowej dokonały naloty niemieckie, wycofujące się wojska polskie, a także zastosowanie przez Polskę do obrony 10 pociągów pancernych, co opisują A. Paszke, M. Jerczyński i S.M. Koziarski (1995). Zniszczenia te naprawiono i usunięto jeszcze w 1939 r., zaś w następnym roku wznowiono ruch na wszystkich liniach (Bufe, 1987). W pierwszej kolejności przystosowano infrastrukturę kolejową do potrzeb okupanta, przywrócono ruch na głównych liniach, odbudowano zniszczone mosty, układy torowe stacji, wieże wodne, a w węźle warszawskim także trakcję elektryczną. Jednakże, z powodu zniszczeń taboru ruch pociągów pasażerskich był mocno ograniczony. Dodatko-

wo, tabor zrabowany po 17 IX 1939 r. przez ZSRR został wywieziony na wschód i przystosowany do szerokości toru 1524 mm.

Sieć kolejową Górnego Śląska, Pomorza i Wielkopolski wcielono do Rzeszy, a w Generalnym Gubernatorstwie do zarządzania koleją powołano tzw. Kolej Wschodnią (*Ostbahn*). Do jej zadań należała m.in. organizacja przewozów w wymianie z ZSRR, w tym rozbudowa stacji przeładunkowych w Małaszewiczach i Żurawicy. Koleje prywatne, np. w rejonie Warszawy, znalazły się pod przymusowym zarządem niemieckim, sprawowanym przez powiernika z ramienia Kolei Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn*). Zachowano jednak formę kolei prywatnych, zmieniono zaś ich organizację: z EKD i kolei grójeckiej (łącznie z wilanowską) w latach 1942–1945 utworzono Warszawskie Koleje Zachodnie, a z kolei jabłonowskiej i mareckiej – Warszawskie Koleje Wschodnie (Pokropiński, 2004).

Na terenie Trzeciej Rzeszy dążono do centralizacji zarządzania. Przykładowo, już w 1939 r. sieć kolei Wolnego Miasta Gdańska włączono do niemieckich kolei państwowych (*Deutsche Reichsbahn*) (Pokropiński, 2000, s. 26). W 1940 r. utworzono *Pommersche Landesbahnen (PLB)*, które przejęły majątek 24 kolei powiatowych na Pomorzu i Przedpomorzu (Bäumer i Bufe, 1988; Witkowski, 2003a). Od 1942 r. w całej Rzeszy następowała całkowita unifikacja norm kolejowych, co oznaczało bezpośrednie przygotowanie kolei prywatnych do ich ostatecznej nacjonalizacji (Jerczyński i Koziarski, 1992).

Wszystkie linie na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej, które w sierpniu 1941 r. były zniszczone przez cofającą się Armię Czerwoną²² i przez dwie powodzie, w końcu 1942 r. ponownie nadawały się do eksploatacji. Po agresji Rzeszy Niemieckiej na ZSRR wszystkie linie szerokotorowe przekuto na normalnotorowe, tak więc odpadła potrzeba przeładunków na dotychczasowych stacjach granicznych (Koziarski, 1993b).

W sumie jednak lata II wojny światowej to okres zniszczeń i dewastacji znacznie większych niż podczas poprzedniej wojny. Niewielkich inwestycji, tylko z punktu widzenia potrzeb militarnych, dokonali Niemcy przed (tzw. program *Otto*) i po (tzw. program *Ostbau*) napaści na ZSRR (rozbudowa węzła poznańskiego oraz zapoczątkowana przebudowa węzła łódzkiego i krakowskiego). Poza łącznicami, powstały wówczas stacje rozrządowe Poznań Franowo, Łódź Olechów i Kraków Prokocim. Strategiczne znaczenie miała zmodernizowana linia Katowice–Kraków–Przemysł–Lwów–Krasne–Brody/Podwołoczyska. Również Niemcy dokończyli budowę kilku krótkich odcinków na Górnym Śląsku, na przykład Tarnowskie Góry–Zawiercie (1942), Brzeziny Śląskie–Wojkowice (1942), wyposażyli sporo linii w drugie i dalsze tory²³, a także rozbudowali niektóre stacje rozrządowe (Tarnowskie Góry, Ruda Chebzie). W Prusach Wschodnich zbudowali 6 km odgańlenie Poblędzie–Blaskowizna kolei Gołdap–Żytkiejmy (które przetrwało zaledwie 4 lata!), poza tym stworzyli dwa odcinki kolejek wąskotorowych (Dziekanów–Strzyżów kolei hrubieszowskiej i Robaków–Grabina–Trąbczyn kolei jarocińskiej – patrz: mapa–załącznik).

²² Armia Czerwona, właściwie Robotniczo-Chłopska Armia Czerwona, od 1946 r. Armia Radziecka (Kopaliński, 1999, s. 20).

²³ Na przykład linie: Przeworsk–Lwów, Dęblin–Lublin–Chełm–Dorohusk–Kowel, Kuluski–Tomaszów Mazowiecki, Grębów–Rozwadów–Przeworsk, Leszno–Ostrów Wielkopolski, Herby Nowe–Karsznice–Inowrocław, Poznań–Kutno, na wielu liniach w GOP i ROW (Koziarski, 1993b).

Znacznie większe były straty w sieci kolejowej poniesione w wyniku II wojny światowej. Zniszczenia powodowały wojska obu walczących stron. Część linii nie nadawała się do użytku, ważniejsze mosty zostały wysadzone w powietrze²⁴, trakcja elektryczna zdewastowana. W węźle warszawskim dewastacji uległa nie tylko sieć PKP, ale również EKD. Ogółem w Polsce zniszczono 38% długości szlaków, 46% ogólnej liczby mostów i wiaduktów kolejowych, 37% budynków kolejowych i 72% urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów (*Struktura gospodarki narodowej*, 1969, GUS, Warszawa, s. 228). Szczególnie uciążliwe i trudne do usunięcia były zniszczenia mostów i wiaduktów (Zięba, 1993). Jeśli idzie o linie, czasem „zostały zniszczone nie tylko szyny i podkłady, ale także nasyp, gdzie nieprzyjaciel [niemiecki – przyp. Z.T.] urządził rowy strzeleckie oraz ukrycia dla ludzi i sprzętu, [...] szczególnie tam gdzie linia przebiegała równoległe do linii frontu” (Antypienko, 1970, s. 183)²⁵. Odbudowa i ruch na liniach były wznowiane często samorzutnie przez miejscowych kolejarzy, którzy nie czekali na polecenia odgórne (Zamkowska, 1991).

Równocześnie z przesuwaniem się linii frontu w końcowej fazie wojny, część linii, przede wszystkim ważniejsze połączenia równoleżnikowe (na obszarze między Narwią, Wisłą i Sanem: Grodno–Białystok–Warszawa, Wołkowysk–Czeremcha–Siedlce–Warszawa, Brześć–Łuków–Dęblin, Dorohusk–Lublin, Lublin–Łuków, Rawa Ruska–Przeworsk, a na pozostałym obszarze m.in. linie: (Królewiec)–Tczew–Chojnice–Szczecin, Skandawa–Korsze–Olsztyn–Toruń–Gniezno–Poznań, Warszawa–Kutno–Poznań–Frankfurt nad Odrą, Przemyśl–Rzeszów–Kraków–Katowice–Wrocław–Bolesławiec i wiele innych)²⁶, została przekuta na szeroki tor przez wojska inżynieryjne Armii Czerwonej. Zmiana szerokości odbywała się stosunkowo szybko (średnio 10–25 km na dobę), gdyż wykorzystywano nie tylko wojsko, ale również miejscową ludność. „Były dni, kiedy w pracach brało udział ponad 10 tysięcy obywateli polskich z własnym sprzętem oraz siłą pociągową, przestrzegając wojskowej dyscypliny organizacyjnej” (Antypienko, 1970, s. 231). Szeroko- i normalnotorowa sieć kolejowa wszystkich trzech frontów (1. i 2. Frontu Białoruskiego oraz 1. Frontu Ukraińskiego Armii Czerwonej) liczyła około 11 000 km długości (Koziański, 1993b). Od listopada 1944 r. do lipca 1945 r. kolejami zarządzała radziecka administracja wojskowa, a personel PKP został zmilitaryzowany.

Przy poszerzaniu torów pojawiały się jednak trudności. „Na torach zachodnioeuropejskich najczęściej szyny kolejowe są umocowywane do podkładów za pomocą wkrętów, a nie jak w ZSRR za pomocą haków (kostyli). W związku z tym, że tory poszerzano w pośpiechu oraz przy braku narzędzi, na niektórych odcin-

²⁴ Według danych Ministerstwa Komunikacji w dniu 30 VI 1945 r. zniszczonych było 73 200 m mostów kolejowych, a niezniszczonych tylko 59 600 m (*Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1947).

²⁵ Wspomnienia radzieckiego generała N. Antypienki, któremu podlegały m.in. wojska kolejowe 1. Frontu Białoruskiego Armii Czerwonej.

²⁶ Jak podaje M. Pisarski (1974, s. 103), na szeroki tor przekuto około 5000 km linii. S. Zamkowska (1984; 1991, s. 22) oblicza, że ogółem do 22 VII 1945 r. poszerzono 5034 km. Dane te nie są jednak w pełni wiarygodne, czasem sprzeczne i nie znajdują potwierdzenia w innych źródłach, chyba że cytują one wspomnianą autorkę, jak na przykład H. Zięba (1993, s. 13). Źródła radzieckie podają nieco inny przebieg poszerzonych linii (por. Paszke i inni, 1995, s. 333–334).

kach kolejowych wkrętów nie wkręcano, lecz wbijano jak haki, co poważnie osłabiało wytrzymałość umocowania. Oprócz tego w wielu przypadkach spotykano podkłady nie drewniane, lecz metalowe, do których umocowania były przyspawane, co jeszcze bardziej komplikowało pracę. Do przekucia takich odcinków wojska [radzieckie – przyp. Z.T.] nie były przygotowane, w związku z czym w tych przypadkach dopuszczono również do pewnych odchyień od norm technicznych. Wszystko razem wzięte doprowadzało do tego, że gdzieś pociągi wyskakiwały z szyn” (Antypienko, 1970, s. 262; tłumaczenie poprawione – przyp. Z.T.).

Poszerzone linie podlegały radzieckiej administracji wojskowej i służyły głównie zaspokajaniu potrzeb frontu oraz wywozowi „zdobyczy wojennych”. Od marca 1945 r. wykorzystywanie linii i taboru szerokotorowego zmniejszało się na korzyść linii normalnotorowych (Zamkowska, 1991). Już wcześniej nieliczne odcinki normalnotorowe nie wykorzystywane przez Armię Czerwoną przejmowali polscy kolejarze, organizując w miarę możliwości przewozy na potrzeby kraju. Przejęcie zarządzania koleją od radzieckiego Centralnego Zarządu Komunikacji Wojskowej (CUPWOSO) nastąpiło na mocy porozumień z 11 VII 1945 r. (Ziemia Zachodnie i Północne) i 15 VIII 1945 r. (cała sieć). Po przejściu kolei przez cywilne władze polskie, linie stopniowo przekuwano do szerokości toru normalnego. Porozumienia miały ponadto gwarantować zaprzestanie demontażu torów i urządzeń kolejowych przez radzieckie *trofejnyje bataliony* (Koziański, 1993b, s. 73), co jednak nie miało miejsca w rzeczywistości. Co więcej, przekazywane linie były zdewastowane i wymagały wielu prac remontowych. Nadal podstawowe linie eksploatowały kolejowe wojska radzieckie, a w Ministerstwie Komunikacji i w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych pozostali przedstawiciele sowieckich władz wojskowych, którzy zgłaszali polskim władzom kolejowym tranzytowe potrzeby przewozowe przez Polskę w relacjach między strefą okupacyjną w Niemczech a ZSRR (Zamkowska, 1984, s. 57).

W dalszym ciągu następował też demontaż wielu linii na Ziemiach Zachodnich i Północnych, a także drugich torów na niektórych liniach dwutorowych, z których większość nigdy nie została odbudowana. Demontowane tory służyły do odbudowy ważniejszych szlaków, przede wszystkim jednak były wywożone jako „zdobycz wojenna” do ZSRR, podobnie jak to miało miejsce w przypadku wielu zakładów przemysłowych. Rozbiórce podlegały również linie niedawno poszerzone (do szerokości toru 1524 mm), na przykład Kamień Pomorski–Trzebieatów. Ten bolesny, lecz ciągle mało rozpoznany epizod z historii kolei na obecnym terytorium Polski, stanowiący do niedawna swoiste tabu w literaturze, opisano szerzej w rozdziale 5.1.

4.3.6. Okres odbudowy, rozbudowy i modernizacji powojennej (po 1945 r.)

W czasie działań wojennych 1944–1945 r. odbudowa kolei była prowadzona „żywiłowo i w sposób doraźny, przede wszystkim pod kątem zaspokojenia potrzeb frontu” (Zamkowska, 1991), później zaś bardziej planowo. Zniszczenia mocno ograniczały przepustowość ważniejszych szlaków: np. Warszawa–Katowice (do 84%), Warszawa–Poznań (41%), Warszawa–Białystok (27%), Katowice–Gdańsk–Gdynia (42%), Katowice–Wrocław (20%), Katowice–Poznań (30%),

Katowice–Strzemieszyce–Dęblin (45%) (Zamkowska, 1984, s. 60). Do końca 1946 r. odbudowano ogółem 8486 km zniszczonych linii normalnotorowych, z czego większość na terenie dyrekcji wrocławskiej (37,4%) i łódzkiej (16%), mniej zaś warszawskiej (10,7%), poznańskiej (9,1%), krakowskiej (7%), gdańskiej, katowickiej i pozostałych dyrekcji. Zaangażowanie w odbudowę pokazuje pośrednio stopień zniszczenia sieci w poszczególnych regionach. Szczegółowy wykaz wymagających odbudowy linii, przede wszystkim ze względu na zniszczenia mostów, wiaduktów, tuneli, torów, urządzeń zabezpieczenia ruchu, sygnalizacji i budynków, podaje S.M. Koziarski (1993b, s. 71).

Również linie wąskotorowe wymagały odbudowy, chociaż skala zniszczeń była tu zdecydowanie mniejsza. Jak podaje B. Pokropiński, w latach 1945–1950 odbudowano 441 km linii, w tym 361 km na Ziemiach Zachodnich i Północnych (Pokropiński, 1980, s. 25).

W pierwszych latach powojennych, obok sieci kolei normalnotorowych, istniały również linie szerokotorowe: w końcu 1945 r. – 675 km²⁷, w końcu 1946 r. – 546 km²⁸, a najdłużej istniały w GOP, gdzie służyły do wywozu węgla kamiennego z 13 kopalń do ZSRR, poza tym linia Katowice–Kraków–Przemysł, które w 1947 r. przekuto na normalny tor (Zamkowska, 1991). „Na niektórych odcinkach po demontażu i wywiezieniu szerokiego toru przez radzieckie wojska kolejowe trzeba było układać nowe, pochodzące z odzysku tory” (Koziarski, 1993b, s. 72). Dotyczyło to również rozebranego drugiego toru, który był torem szerokim. Proces ten miał miejsce przede wszystkim na liniach biegnących na wschód od Wisły. Odbudowa drugich torów przebiegała powoli, a części z nich nigdy nie odbudowano. Początkowo (1945–1946) odbudowę sieci prowadzono przy użyciu materiałów odzyskanych ze zdewastowanych i rozebranych linii, a później (1947–1949) wykorzystywano już nowe środki inwestycyjne. O znaczeniu transportu w owym czasie świadczy znaczny (40%) udział tego działu gospodarki narodowej w nakładach inwestycyjnych roku 1946. W kolejnych latach udział ten stopniowo malał – 29,1% w 1947 r., 26,4% w 1948 r. i 18,9% w 1949 r. (Zamkowska, 1995).

Na koniec 1946 r. całkowita długość sieci wynosiła 24 552 km, z czego eksploatowanych było 21 126 km, w tym 20 850 km linii normalnotorowych (*Rocznik statystyczny*, 1947, GUS, Warszawa). Średnio w 1946 r. eksploatowanych było 3384 km linii wąskotorowych użytku publicznego, czyli nieco więcej niż w 1938 r. Były wśród nich linie nowo przejęte, jak i należące uprzednio do PKP (mławska, ostrołęcka, zwierzyniecka, jędrzejowska, rogowska, kujawska, bialskopodlaska, nałęczowska, hrubieszowska, wieluńska, trzebnicka, kwidzyńska, gdańska, kujawska, górnośląskie, ełcka, gryficka, stargardzka), linie kolei prywatnych pod przymusowym zarządem państwowym (piotrkowska, opalenicka, przeworska, marecka, jabłonowska, grójecka i wilanowska) i linie kolei samorządowych pod nadzorem państwowym (jarocińska, gnieźnieńska, wrzesińska, żnińska, bydgoska, wyrzyska, sochaczewska, kaliska, krotoszyńska, śmigielka, średzka).

²⁷ W tym 250 km linii o jednym torze normalnym i jednym szerokim (*Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1947).

²⁸ W tym 117 km linii o jednym torze normalnym i jednym szerokim (*Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa 1947).

Wszystkie koleje stopniowo podlegały nacjonalizacji, począwszy od kolei prywatnych, co nastąpiło w latach 1948–1949. Na własność PKP przeszła też magistrała węglowa, będąca do 1947 r. formalnie własnością Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego (Kotlarz, 2001), a także normalnotorowa EKD będąca do tego roku własnością prywatną (Gawroński, 1992). W tym czasie PKP sprawowały również nadzór nad wąskotorowymi kolejami leśnymi, cukrownianymi i innymi (Pokropiński, 1980, s. 24–26). Przedstawały one majątek sporej wartości. Przykładowo, po II wojnie światowej w Polsce istniało 37 kolei leśnych²⁹ o łącznej długości 1081 km (*Leśne kolejki wąskotorowe...*, 1991; Moczulski i inni, 2000, s. 19). Mimo częściowego nadzoru ze strony PKP, koleje przemysłowe nie stały się jednak ich własnością. Tabela 4 podaje przykłady kolei przemysłowych czynnych w okresie powojennym.

Część drugorzędnych linii normalnotorowych nie była eksploatowana z powodu braku taboru. W czasie II wojny światowej Polska utraciła bowiem znaczną część taboru rodzimej produkcji, *nota bene* wysoko cenionego przez nowych użytkowników. Do połowy 1947 r. zdołano rewindykować zaledwie część taboru przejętego przez ZSRR i „otrzymać przypadającą na Polskę część taboru z reparacji niemieckich” (*Transport...*, 1995, s. 154). Stopniowo odyskiwano również tabor rozproszony wskutek wojny po Europie, a także przystąpiono do wznowienia produkcji lokomotyw i wagonów w krajowych fabrykach.

W zasadzie większość zniszczonych wojennych usunięto do 1949 r., uruchamiając ponad 90% przedwojennej długości sieci na obecnym terytorium Polski. Z ważniejszych wówczas odbudowanych wymienić należy odcinki: Włochy-Gołąbki, Suwałki-Augustów-Jastrzębna, Szczytno-Pisz-Ełk, Malbork-Myślice, Goleniów-Nowogard, Głazów-Barlinek, Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski, Rudna Gwizdanów-Polkowice, Czerwonków-Pilszcz (1947), Wojcieszów Górny-Jerzmanice, Krzelów-Bieniowice (1948), Świebodzin-Sulechów, Kołobrzeg-Trzebiatów, Lidzbark Warmiński-Czerwonka, Orneta-Pieniężno (1949), a także drugie tory na wielu liniach (np. Warszawa-Działdowo, Iława-Malbork, Przecza-Brzeg-Wrocław Brochów (1947), Wrocław-Wałbrzych (1947–1948), Szewce-Żmigród, Warszawa Wileńska-Tłuszcz, Szczecin Dąbie-Szczecin Gumieńce (1948), Kędzierzyn-Nysa (1947–1949) (Zamkowska, 1984, s. 105). W latach 1948–1949 odbudowano również wiele linii drugorzędnych (częściowo rozebranych) i mostów. Ze względu na zmianę kierunków ciężarów przewozowych i związany z tym wzrost lub spadek znaczenia linii w nowej sytuacji gospodarczej i geopolitycznej, odbudowa często przybierała postać nowej inwestycji. Radykalne zmiany w ciężarach powodowały utratę znaczenia linii przeciętych nowymi granicami państwowymi (np. polsko-niemiecką, czy polsko-radziecką w dawnych Prusach Wschodnich) oraz linii łączących w przeszłości Niemcy z Prusami Wschodnimi (fot. 19). Na takich liniach często demontowano drugi tor lub linię likwidowano całkowicie. Po 1950 r. odbudowywano już tylko nieliczne krótkie odcinki zniszczonych linii.

Jednym z wyjątków był bardzo zniszczony węzeł warszawski. Brakowało w nim połączenia między liniami lewo- i prawobrzeżnymi, z wyjątkiem szerokoto-

²⁹ Dla porównania w 1990 r. pozostały cztery: z bazą w Hajnówce (Puszcza Białowieska), w Bieszczadach i – znacznie okrojone – w Czarnej Białostockiej (Puszcza Knyszyńska) i w Płocicznie (Puszcza Augustowska).

Tabela 4. Przykładowe koleje przemysłowe, istniejące po 1945 r.

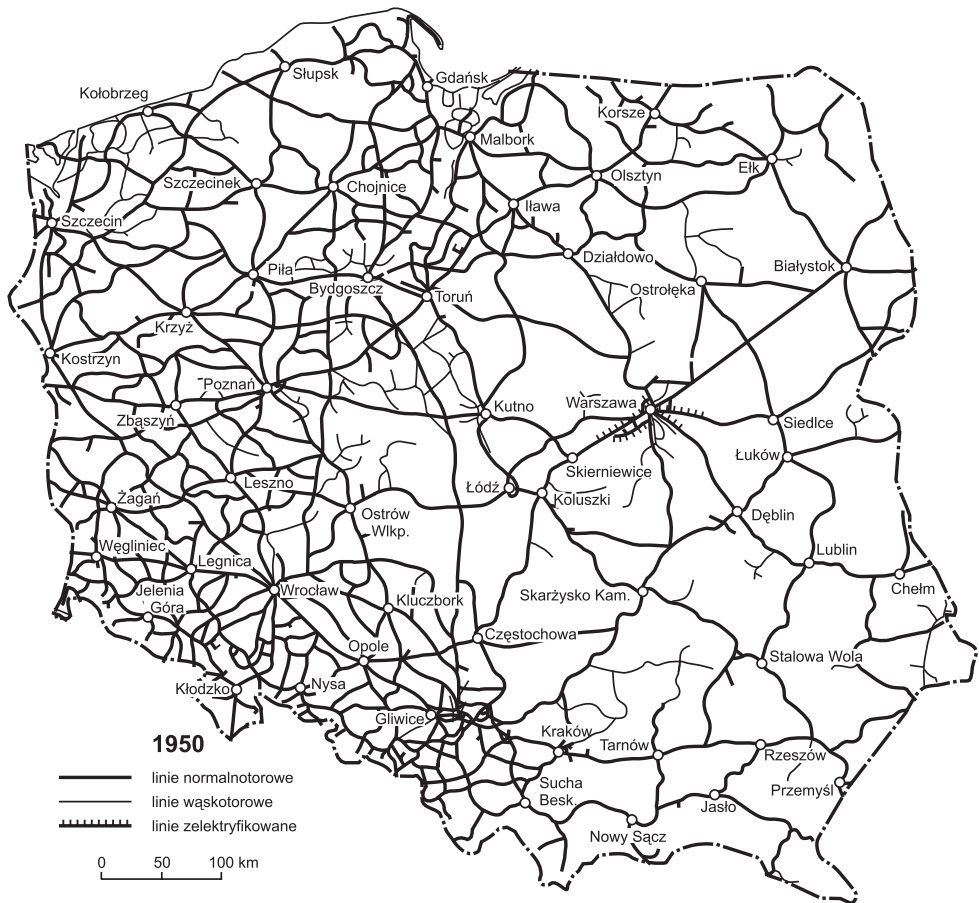
Rodzaj linii	Linia/odcinek	Rok otwarcia	Rok zamknięcia	Długość (km)	Szerokość toru (mm)	Zarządca/właściciel	Stan obecny	Piśmiennictwo
Cukrownicza	Brodnica-Ostrowite	1919-23	1992	30	750	Cukrownia Ostrowite k. Brodnicy	nawierzchnia częściowo rozebrana nielegalnie	Akta Archiwum Państwowego we Włocławku; Jasiński (1997)
Cukrownicza	Dobrzelin-Pobórz-Strzelce Kujawskie	1922-23/38	1982	22	600	Cukrownia Dobrzelin k. Żychlina	nawierzchnia rozebrana	Akta Archiwum Państwowego w Płocku (Oddział Kutno); archiwum zakładowe cukrowni Dobrzelin
Cukrownicza	Tuczno-Przybranowo	1881-1915	2003	43	750	Fabryka Cukru Tuczno SA w Tucznie k. Inowrocławia	nawierzchnia rozebrana	Pokropiński (1995)
Leśna	Szeroka Biel-Parciaki-Rupin	1915/16	1963	21	600	Lasy Państwowe	nawierzchnia rozebrana	Barszcz i Zajfert (1998); Rygiel (2002)
Leśna	Rzepedź-Smolnik	1957-59	1994	15	750	Lasy Państwowe	nawierzchnia nierozebrana	Ciechański (2002)
Górnicza	KWK Janina-zwał	1970	2004	3	750	KWK Janina w Libiążu	nawierzchnia rozebrana	Ciechański (2002)
Górnicza	Kazimierz-Juliusz	.	-	9	750	KWK Kazimierz Juliusz w Sosnowcu	czynna	Ciechański (2002)
Torfowa	Imzar-Rabinówka	1973	ok. 1990	3	600	Zakład Produkcji Torfowej Las w Imzarze k. Białogostoku	nawierzchnia rozebrana	Malczewski (2003a)
Cegielniana	Cegielnia Iglodbud w Dębicy -kopalnia	1968	-	4	600	Cegielnia Iglodbud w Dębicy	czynna	http://ssb.strefa.pl/mitor/debica.html (17.11.2006)

Piaskowa	Sosnowiec Jęzor Centralny – Przymiarki	1947–72	–	17	1435	PCC Rail Szczakowa SA		Koziarski (1990a)
Piaskowa	Będzin Rozkowska – Sosnowiec Pogoń	1955	ok. 1998	8	1435	Kopalnia Piasku Kuźnica Warężyńska SA w Dąbrowie Górniczej	czynna, dwutorowa, zelektryfikowana nawierzchnia i trakcja elektryczna rozrębne	Ciechański (2002)
Piaskowa	Dąbrowa Górnicza Kuźnica Warężyńska – Siemianowice Śląskie Bańgów	1966–71	–	13	1435	Kopalnia Piasku Kuźnica Warężyńska SA w Dąbrowie Górniczej	czynna, uprzednio dwutorowa i zelektryfikowana	Koziarski (1990a); Ciechański (2002)
Górnica	Rybnik Boguszwice – KWK Borynia	1959–63	–	8	1435	Jastrzębska Spółka Kolejowa w Jastrzębiu Zdroju	czynna, dwutorowa	Koziarski (1990a); Ciechański (2002)
Górnica	Adamów – Elektrownia	1959–64	–	8	1435	KWB Adamów SA w Turku	czynna, zelektryfikowana	Piasecki (1999)
Górnica	Wapienno-K1 (Piechcin)	ok. 1960	–	6	1435	La Farge Kujawy SA w Wapiennic	czynna, uprzednio zelektryfikowana	



Fot. 19. Przykładem linii, która straciła na znaczeniu jest polski odcinek dawnej Królewsko-Pruskiej Kolei Wschodniej. Po 1945 r. częściowo zdemontowano drugi tor, linii nie zelektryfikowano, kursuje nią niewiele pociągów. Na zdjęciu jedyny pociąg pospieszny relacji Gorzów Wielkopolski–Gdynia Główna na stacji Czersk Pomorski w 2004 r.

rowej linii obwodowej przez stację Warszawa Gdańska, wykorzystywanej wyłącznie przez Armię Czerwoną. Zniszczona była trakcja elektryczna, stacje postojowe Grochów i Szczęśliwice, dźwigary mostu średnicowego przez Wisłę były wysadzone, a przęsła wiaduktu nad Powiślem zburzone lub wysadzone. Tunel średnicowy był zapadnięty od bomb, budynki dworcowe wysadzone w powietrze i tarasowały wykop linii średnicowej. Stopniowo usuwano zniszczenia i przywracano ruch na linii średnicowej. W latach 1946–1950 odbudowano trakcję elektryczną (ryc. 11), uruchomiono stację rozrządową Warszawa Odolany (obecnie Warszawa Główna Towarowa), jednak linię uporządkowano całkowicie dopiero w latach 1952–1954 (Paszke i inni, 1995). Jeszcze później, w latach 1960–1965 do przekopu linii średnicowej wprowadzono śródmiejski odcinek Warszawskiej Kolei Dojazdowej (dawnej EKD), a w 1967 r. na dodatkowej parze torów biegnących równoległe do linii średnicowej uruchomiono pociągi dalekobieżne. W ten sposób oddzielono ruch dalekobieżny (północna para torów) od podmiejskiego (południowa para torów). Oddano do użytku podziemny dworzec Warszawa Śródmieście (1963), dworzec Warszawa Wschodnia (1969; fot. 20) i zmodernizowany dworzec Warszawa Zachodnia. Wielką inwestycją był przelotowy dworzec Warszawa Centralna, oddany do użytku w połowie lat 70. (fot. 21). Według obecnych standardów uważany jest jednak za mało funkcjonalny. Istnieją plany jego przebudowy i modernizacji, a nawet wyburzenia. Ostatnią dużą inwestycją kolejową w Warszawie była kompleksowa przebudowa dworca Warszawa Wileńska, połączona z powstaniem cen-



Ryc. 11. Sieć kolejowa Polski w roku 1950

Źródło: T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

trum handlowego w 2002 r. (fot. 22). Ruch towarowy obecnie koncentruje się na dwóch stacjach rozrządowych – Warszawa Główna Towarowa i Warszawa Praga, a pozostałe obsługują głównie około 100 bocznic przemysłowych.

Już w 1945 r. w Ministerstwie Komunikacji powstał plan rozwoju sieci kolejowej w powojennej Polsce. Przewidywał on zbudowanie 2981 km nowych linii w ciągu 20 lat, z podziałem na cztery okresy realizacji. W roku 1946, w ramach założeń do Planu Krajowego I, S. Zieliński przedstawił nowy plan układu przestrzennego sieci kolejowej. Z Planem Krajowym I związany był też inny, bardziej znany autorski projekt budowy nowych linii, opublikowany przez M. Łopuszyńskiego (1947). W ciągu czterech okresów przewidywał on zbudowanie 36 linii i odcinków o łącznej długości 3393 km. Jakkolwiek plan Łopuszyńskiego nie doczekał się realizacji (z wyjątkiem bardzo nielicznych fragmentów), stanowił on jedyną docelową koncepcję przestrzennego układu sieci kolejowej Polski (Zamkowska, 1991, s. 50–53; 1995, s. 52–53). Następnie, w czasach gospodarki centralnie planowanej, każdy wieloletni plan uwzględniał odbudowę i/lub budowę



Fot. 20. Dworzec Warszawa Wschodnia z 1969 r. jest przykładem kiepskiej architektury kolejowej okresu socjalistycznego.



Fot. 21. W miarę nowoczesny budynek dworca Warszawa Centralna z połowy lat 1970. uchodzi dzisiaj za mało funkcjonalny.



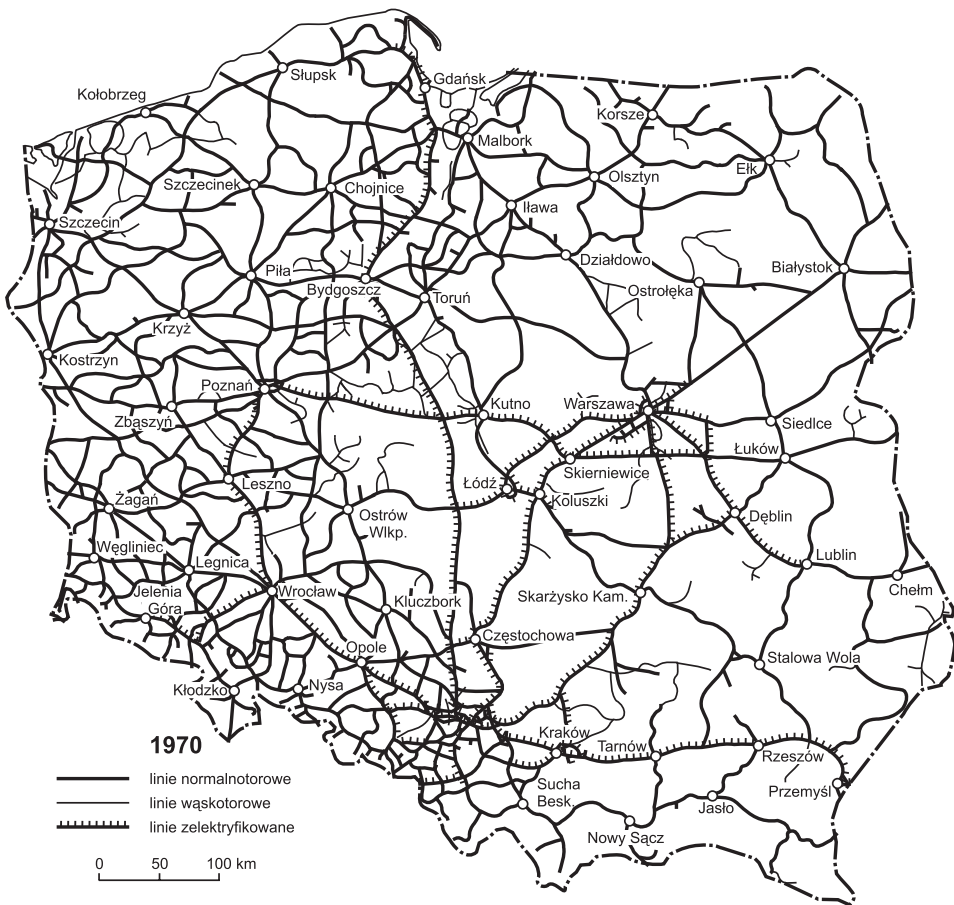
Fot. 22. Nowo wybudowany dworzec Warszawa Wileńska z początku lat 2000. jest dzisiaj przede wszystkim wielkim centrum handlowym.

nowych odcinków i linii kolejowych, z których większość niestety nie doczekała się realizacji.

Nowe inwestycje pierwszego okresu powojennego – linia Tomaszów Mazowiecki–Radom³⁰ (89 km, 1948–1949), a także Skierniewice–Piława–Łuków (160 km, 1954), usprawniająca tranzyt towarowy między ZSRR i byłą NRD z pominięciem węzła warszawskiego, miały swój militarny rodowód. Według planów radzieckiego sztabu generalnego, Polska powinna w ciągu kilku lat przygotować osiem tras kolejowych, w tym pięć o przebiegu równoleżnikowym i trzy rokadowe, z południa na północ. Każda z tych tras powinna być dwutorowa oraz zapewniać dużą przepustowość ciężkich składów pociągów towarowych (Paszke i inni, 1995, s. 345). Podobne przyczyny spowodowały również dobudowanie drugich torów na niektórych liniach i odbudowanie zniszczonych wskutek działań wojennych odcinków Zagórz–Łupków i Zagórz–Krościenko (1954) (Koziarski, 1993b). Wprawdzie do pełnej realizacji wspomnianych planów nie doszło, niemniej wyżej wymienione linie są dobrymi przykładami ich wdrażania.

Zbudowano też kilka krótkich odcinków, które miały dostosować przebieg linii do nowych granic państwa, np. ważny z gospodarczego punktu widzenia dojazd do Turosszowa (linie: Sulików–Zawidów (1948), Zawidów–Krzewina Zgorzelecka (1949), Trzcinec–Turosszów (1949)), odcinek Hrebenne–Werchrata (1955) będący rezultatem zmiany przebiegu granicy w rejonie Sokala i utratą części terytorium Polski łącznie z nowo zbudowaną linią Hrebenne–Uhnów (1949) na rzecz ZSRR, czy zbudowany znacznie później (1961–1963) odcinek Sokółka–Kamienna Nowa

³⁰ 40 km nasypu i obiekty inżynieryjne wykonano jeszcze podczas okupacji hitlerowskiej (Paszke i inni, 1995, s. 323).



Ryc. 12. Sieć kolejowa Polski w roku 1970

Źródło: T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

na trasie do Augustowa (ryc. 12), a także nowe łącznice. Dopiero w latach 1990. ponownie uruchomiono nieczynny od 1945 r. odcinek Trakiszki–Śeštokai, łączący sieć kolejową Polski i Litwy. Niestety, jeszcze więcej linii przeciętych granicą (zwłaszcza z byłą NRD, a także granicą polsko-radziecką) rozebrano, a inne straciły na znaczeniu. Odczuwalna była również utrata węzłów kolejowych, szczególnie w Brześciu, Rawie Ruskiej i Łosošnej (Koziarski, 1993b).

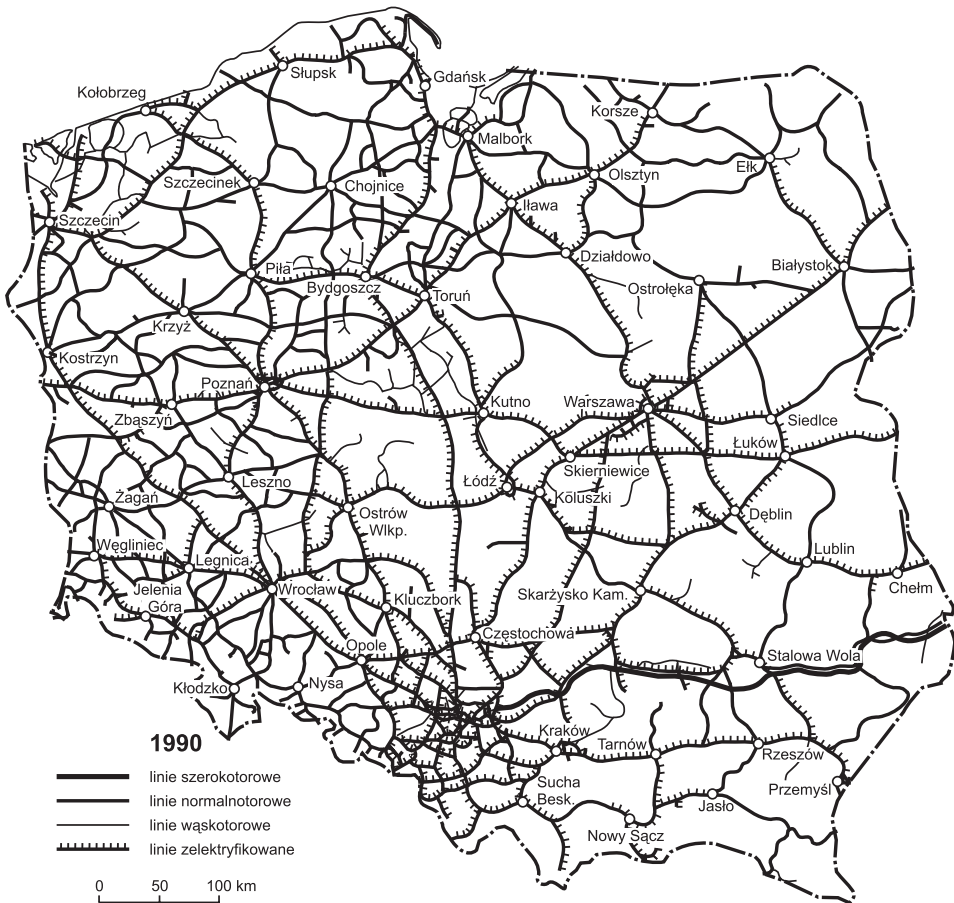
Część oddawanych w latach pięćdziesiątych XX w. i później linii stanowi ślepo zakończone odgałenienia, np. Sitkówka–Busko Zdrój (1953, do dziś nie uzyskało zamierzonego przedłuženia do Tarnowa), Czerwony Bór–Zambrów (1952), Piotrków Trybunalski–Bełchatów–Zarzeczce (1977, planowano przedłuženie tej linii w kierunku Wielunia i Wrocławia). Niektóre z tych odgałenien przedłuženio do następnego linii głównej dopiero po wielu latach, np. Rzeszów–Kolbuszowa–Dęba Rozalin, czy Włoszczowice–Staszów/Połaniec–Chmielów na trasie do Tarnobrzega. Wzdłuż tej ostatniej linii rozbudowano sieć przemysłowych linii siarkowych.

Niestety, wspomniane przykłady świadczą o braku spójnej koncepcji rozwoju sieci kolejowej po II wojnie światowej i uzupełnianiu jej w zależności od doraźnych potrzeb, a cały układ odbiega znacznie nie tylko od optymalnego, ale nawet od racjonalnego (Lijewski, 1986, s. 43–45).

W roku 1951 istniało w Polsce ogółem 35 kolei wąskotorowych, podlegających PKP. W następnej dekadzie kontynuowano, rozpoczętą jeszcze przed wojną, przebudowę niektórych kolei wąskotorowych na tor szerokości 750 mm: elckiej, gnieźnieńskiej, jędrzejowskiej, kujawskiej, bieszczadzkiej, mławskiej, mareckiej, przeworskiej, rogowskiej, wrzesińskiej i zwierzynieckiej. Równocześnie modernizowano ich nawierzchnię, m.in. przez stosowanie cięższych szyn i podkładów strunobetonowych, przebudowę mostów, łagodzenie łuków (Pokropiński, 1980, s. 25–26). Poza tym zbudowano kilka nowych odcinków kolei wąskotorowych (np. Krasne–Maków Mazowiecki, Nasielsk–Pułtusk, Starachowice–Iłża) oraz otwarto dla ruchu publicznego niektóre koleje cukrowniane. W latach 1970–1971 przebudowano 21-kilometrowy wąskotorowy odcinek Zwierzyniec–Biłgoraj na normalnotorowy, a później zbudowano odcinek Biłgoraj–Stalowa Wola (1974–1976). Łącznie dzięki kilku inwestycjom powstał nowy normalnotorowy ciąg transportowy na osi wschód–zachód od Hrubieszowa po Zamość, Biłgoraj, Stalową Wołę do Częstochowy i Zawiercia.

W celu usprawnienia ruchu rozbudowano sieć, przede wszystkim w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym (stacja rozrządowa w Katowicach Muchowcu, linie Lubliniec–Pyskowice, Łazy–Katowice Muchowiec–Ruda Śląska Kochłowice, Rudziniec Gliwicki–Toszek Północny, Tychy–Wesoła, Tychy–Łędziny, w rejonie Dąbrowy Górniczej w związku z budową Huty Katowice, a poza strukturami PKP – koleje piaskowe; Soida i inni, 1997) i w Rybnickim Okręgu Węglowym (modernizacja linii obwodowych, budowa drugich i dalszych torów, budowa sieci kolei przemysłowych), w węźle krakowskim (obwodnica i łącznice związane z budową Nowej Huty i elektrociepłowni Łęg), częstochowskim (linia Poraj–Częstochowa Mirów–Częstochowa Towarowa), łódzkim (m.in. przebudowa dworców, druga para torów na linii do Kuluszek), warszawskim (m.in. druga para torów na liniach Zielonka–Rembertów i Warszawa–Warka), gdańskim (w tym rozbudowa stacji towarowych i rozrządowych na potrzeby Portu Północnego i rafinerii) i szczecińskim (przebudowa węzła związana z reorientacją przewozów). Przeprowadzono też skróty umożliwiające ominięcie niektórych węzłów, np. GOP, Przemysła, Lublina, Łodzi, Wrześni, Poznania, Szczecina Dąbia, Rzepina, Kluczborka i Kielc³¹. Odbudowano i zelektryfikowano nieczynną od czasów przedwojennych linię Piława–Mińsk Mazowiecki–Tłuszcz (1971) w celu ułatwienia dowozu węgla kamiennego do nowej dużej elektrowni w Ostrołęce, z pominięciem Warszawy. Podobną tranzytową rolę pełni nowo zbudowana linia Kozłów–Koniecpol (43 km, 1971) omijająca GOP, łącząca huty w Krakowie i Częstochowie oraz znacznie skracająca czas przejazdu pociągów ekspresowych na trasie Kraków–CMK–Warszawa. Rozbudowano i zmodernizowano sieć m.in. w okolicy Kozienic, Pionek, Ożarowa, Ostrowca Świętokrzyskiego, Płocka, Włocławka, Polic, Lubina, Głogowa i wielu innych ośrodków (ryc. 13).

³¹ Współczesną charakterystykę niektórych węzłów – górnośląskiego, warszawskiego, łódzkiego i krakowskiego – zawiera praca T. Lijewskiego (1986, s. 47–52).



Ryc. 13. Sieć kolejowa Polski w roku 1990

W latach siedemdziesiątych XX w. oddano do użytku dwie najdłuższe – ze zbudowanych po ostatniej wojnie – linie kolejowe: Centralną Magistralę Kolejową (CMK, 1974–1977) i Linie Hutniczo-Siarkową (LH-S, 1978–1979). CMK jest pierwszą w Polsce całkowicie bezkolizyjną linią dwutorową o wysokiej jakości nawierzchni, łagodnych łukach i wzniesieniach, zelektryfikowaną, wyposażoną w dwukierunkową samoczynną blokadę liniową i przystosowaną do rozwijania prędkości maksymalnych do 160 km/h, a na krótkim odcinku – powyżej 160 km/h (fot. 23). Magistrala długości 224 km (Grodzisk Mazowiecki–Zawiercie) nieznacznie skraca połączenie Warszawy z Górnym Śląskiem. Początkowo była wykorzystywana głównie w ruchu towarowym (o masie pociągów towarowych do 4000 t brutto), a obecnie w ruchu pasażerskim ekspresowym między Warszawą i GOP-em, Opolem, Wrocławiem, Bielskiem-Białą, Krakowem, a nawet Rzeszowem i Nowym Sączem (2003).



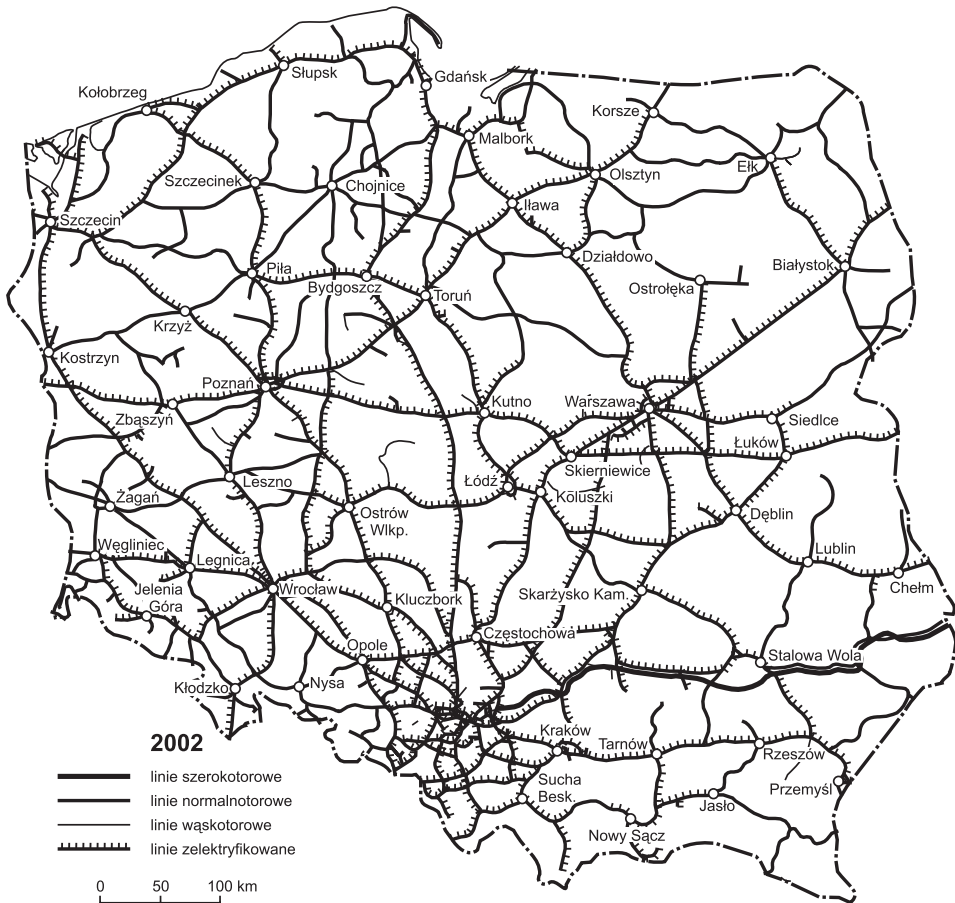
Fot. 23. Odnowiony wiadukt na trasie CMK nad drogą szybkiego ruchu Warszawa–Katowice w pobliżu miejscowości Zawady

Licząca 397 km LH-S to szerokotorowa linia towarowa łącząca Hutę Katowice w Dąbrowie Górniczej z granicą państwa w pobliżu Hrubieszowa, nawiązując do międzywojennej koncepcji magistrali Śląsk–Wołyń. Na odcinku 227 km biegnie wzdłuż istniejących linii normalnotorowych, a na 170 km po nowej trasie i pozostaje niezelektryfikowana. Dzięki LH-S unika się uciążliwych przeładunków importowanej rudy żelaza, rudy manganu, żelazostopów, a także eksportowanego na Ukrainę węgla. Dzisiaj nie wywozi się nią już siarki rodzimej z Tarnobrzieskiego Okręgu Siarkowego, toteż skrót LHS przybrał inne rozwinięcie – Linia Hutnicza Szerokotorowa. LHS jest obcym organizmem w polskim systemie transportowym, dlatego jej wykorzystanie w ruchu wewnętrznym jest znikome. W latach 1990–1999 kursowały nią pociągi pasażerskie, m.in. międzynarodowy pociąg Olkusz–Moskwa. Obecnie wykorzystanie LHS, również w przewozach towarowych z zagranicą, jest bardzo słabe. Przy trasowaniu zarówno CMK, jak i LHS nie uwzględniano potrzeb lokalnych (ryc. 13).

W latach 1980. dokonano kompleksowej modernizacji ważniejszych stacji rozrządowych. Modernizacja obejmowała przede wszystkim przebudowę układów torowych oraz automatyzację systemów rozrządu. W automatyczne urządzenia sterowania ruchem wyposażono główne stacje rozrządowe (Lublin Tatary, Poznań Franowo i Warszawa Praga), a dwie – w urządzenia półautomatyczne (Tarnowskie Góry – kierunek ładowny i Wrocław Brochów – kierunek północ–południe). Pozostałe unowocześnione wówczas stacje rozrządowe to: Łazy (częściowo), Tarnów Filia, Kraków Prokocim (częściowo), Żagań, Węgliniec, Toruń Główny, Tarnowskie Góry (częściowo), Skarżysko-Kamienna, Kielce Herbskie, Warszawa Główna Towarowa, Łódź Olechów, Jaworzno Szczakowa, Gliwice Towarowa (częściowo).

Ze względu na spadek przewozów towarowych po 1989 r., część zmodernizowanych stacji nie jest w pełni wykorzystywana. Zgodnie z projektami z początku lat 1990., docelowo na sieci PKP ma pozostać 11 głównych stacji rozrządowych: Warszawa Praga, Łódź Olechów, Skarżysko Kamienna, Kraków Prokocim, Tarnowskie Góry, Zabrzeg Czarnolesie, Wrocław Brochów, Poznań Franowo, Szczecin Port Centralny, Inowrocław i Zajączkowo Tczewskie. Pozostałe mają pełnić funkcje wyłącznie pomocnicze (Koziarski, 1993b, s. 121–138).

Większość linii kolejowych po ostatniej wojnie zbudowano w południowo-wschodniej Polsce, gdzie do tej pory sieć była najrzadsza, a jednocześnie rozbudowywany przemysł ciężki dostarczał dużych mas ładunków do przewozu. Równocześnie w Polsce północnej i zachodniej zamykano wiele linii drugorzędnych, w tym wąskotorowych, o znaczeniu raczej lokalnym, tak że początkowe dysproporcje gęstości sieci między poszczególnymi częściami kraju paradoksalnie stają się obecnie mniej widoczne (ryc. 14).



Ryc. 14. Sieć kolejowa Polski w roku 2002

Przebieg zmian długości linii normalnotorowych przedstawia rycina 2. Przez niemal cały powojenny okres długość sieci kolejowej w Polsce rosła, tzn. że zamknięcia linii były kompensowane przez budowę nowych szlaków. Nieznaczne wahania długości sieci obserwujemy w końcu lat 1950. i 1960., kiedy transport samochodowy po raz pierwszy zaczął konkurować z koleją. Część linii rozebrano całkowicie, inne pozostawiono jako bocznice towarowe. Od 1970 r., a zwłaszcza po tzw. „kryzysie naftowym” 1973 r., długość sieci rosła nadal dzięki oddawaniu do użytku wyżej wymienionych linii w południowo-wschodniej Polsce. Ogólnie biorąc, jakość sieci poprawiała się, ponieważ zamykano linie przestarzałe, a budowano bardziej nowoczesne, częściowo dwutorowe i zelektryfikowane. Największą długość normalnotorowych i szerokotorowych linii obserwuje się w latach 1979–1985, kiedy średnio przekraczała 24 350 km.

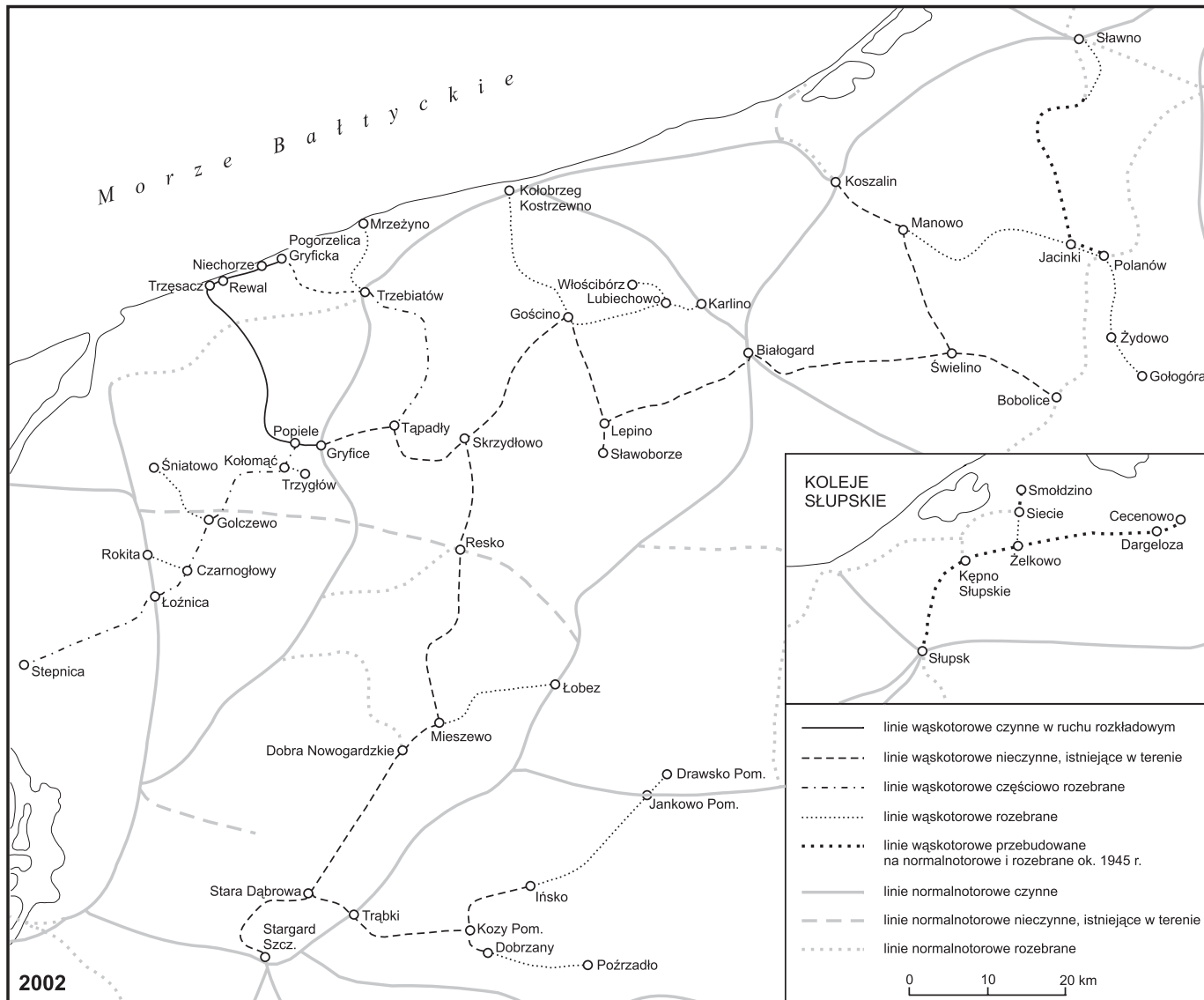
Ostatnie odcinki wąskotorowe (Maków Mazowiecki–Zamość Mazowiecki oraz Rarwino–Lepino) oddano do użytku w 1952 r. Był to okres maksymalnego powojennego rozwoju sieci kolei wąskotorowych, których w Polsce było wtedy ogółem 36 (Lijewski, 1986). Powstało kilka interesujących koncepcji rozwoju kolei wąskotorowych, jednak większość z nich nie doczekała się realizacji. Jednym z ciekawszych zrealizowanych projektów była przebudowa kolei koszalińskiej z toru szerokości 750 mm na 1000 mm i połączenie jej z sieciami kolei gryfickiej, kołobrzeszkiej i stargardzkiej. Niektóre koleje były bardzo rozgałęzione. Poza wspomnianymi kolejami pomorskimi, szczególnie rozbudowane były koleje kujawskie, jędrzejowska i górnośląskie (Halor, 2001). Z czasem jednak ich liczba i zasięg stopniowo malały, a niektóre zniknęły całkowicie. Około 1978 r. istniało jeszcze 28 sieci kolei wąskotorowych o łącznej długości 2860 km, czyli w ciągu 30 lat (1948–1978) zamknięto 1230 km (Pokropiński, 1980). W 1990 r. ich długość zmalała do 2371 km, przy czym ruch prowadzono na 2235 km (Moczulski i inni, 2000). Główną przyczyną regresu była konkurencja ze strony transportu samochodowego. W latach 1952–2001 długość kolei wąskotorowych zmalała aż o 75%.

Do 2001 r. eksploatowano 985 km linii, chociaż na części sieci nie prowadzono przewozów regularnych. Stosunkowo najdłuższą sieć (po kilkadziesiąt kilometrów) miały koleje: gryficka, gnieźnieńska, kaliska, krośniewicka, przeworska, rogowska, mławska i ełcka. Wybrane koleje według stanu na 2002 r. przedstawiają ryciny 15–33, zaś całą sieć kolei wąskotorowych w 2003 r. – rycina 34. Część kolei wąskotorowych nieczynnych w 2002 r. w następnych latach została ponownie uruchomiona, ale już z innym przewoźnikiem (rozdział 8).

Chronologiczny wykaz otwierania linii kolejowych użytku publicznego na obecnym terytorium Polski zawierają prace T. Lijewskiego (1959, s. 22–68; 1973–1978, mapa 106), S.M. Koziarskiego (1993a, s. 170–212; 1993b, s. 200–206) oraz T. Lijewskiego i S. Koziarskiego (1995, s. 52–103); patrz również: mapa–załącznik.

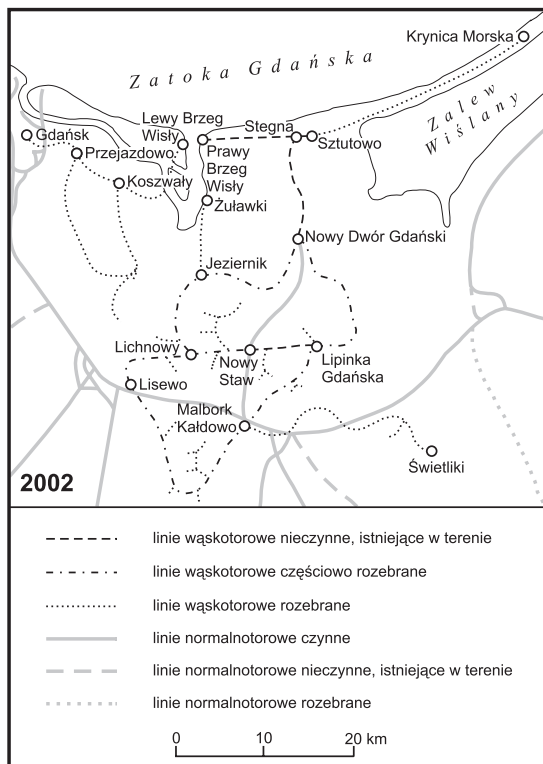


Ryc. 15. Lokalizacja ważniejszych sieci kolei wąskotorowych



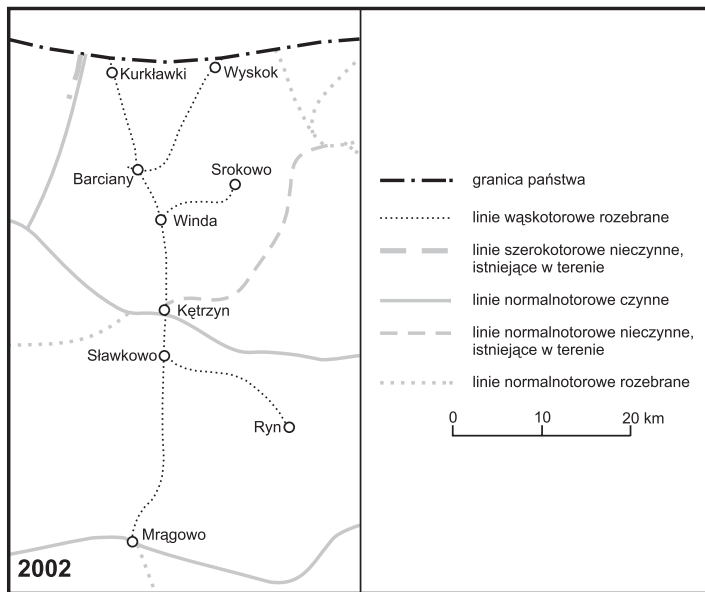
Ryc. 16. Pomorskie koleje wąskotorowe: stargardzkie (szadzkie), reskie, gryfickie, kołobrzeskie, koszalińsko-białogardzkie i słupskie

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



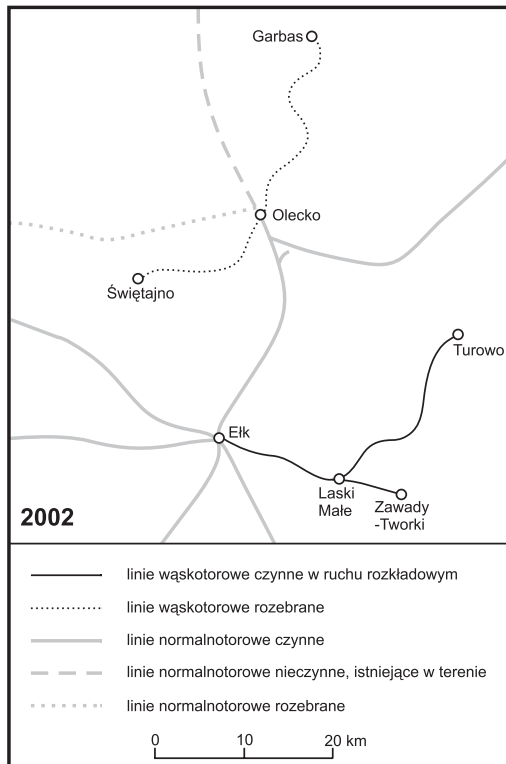
Ryc. 17. Gdańskie koleje wąskotorowe

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



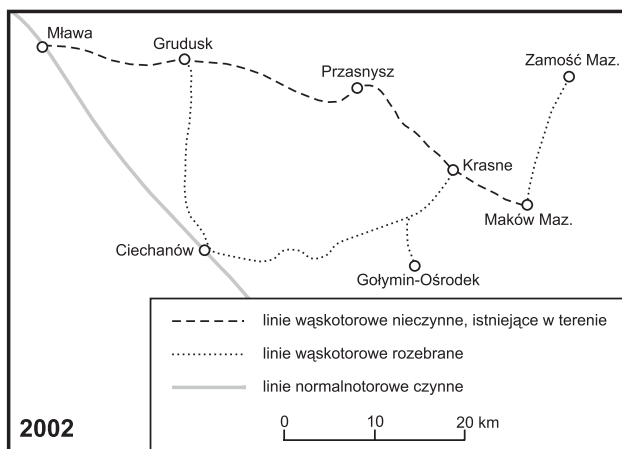
Ryc. 18. Kętrzyńska kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



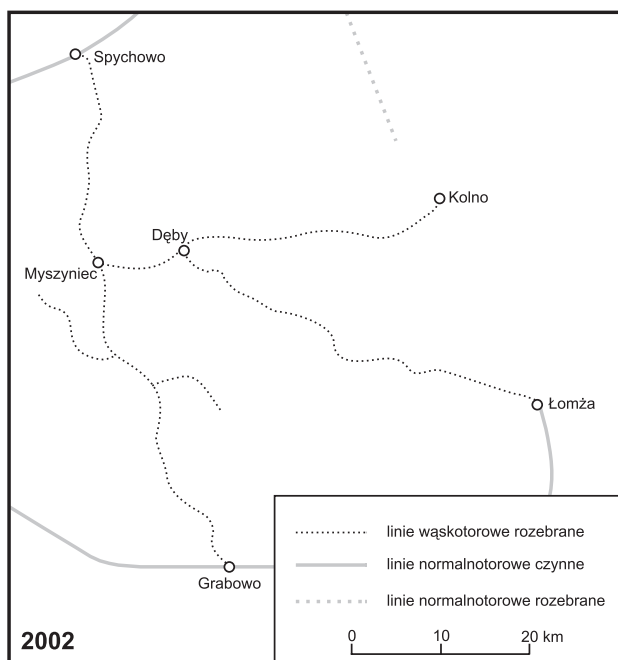
Ryc. 19. Elka i olecka kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



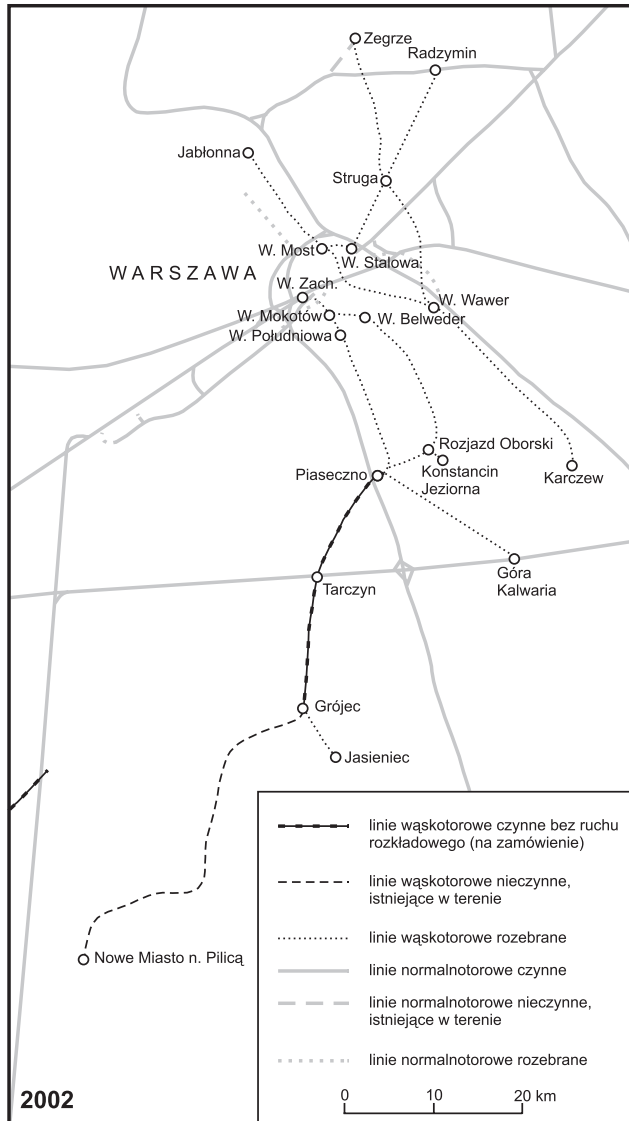
Ryc. 20. Mławska kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



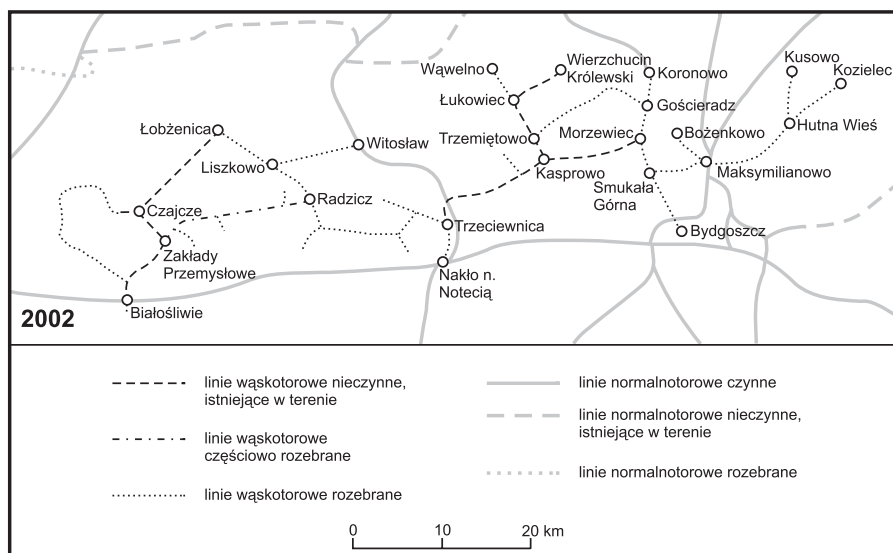
Ryc. 21. Ostrołęcka kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



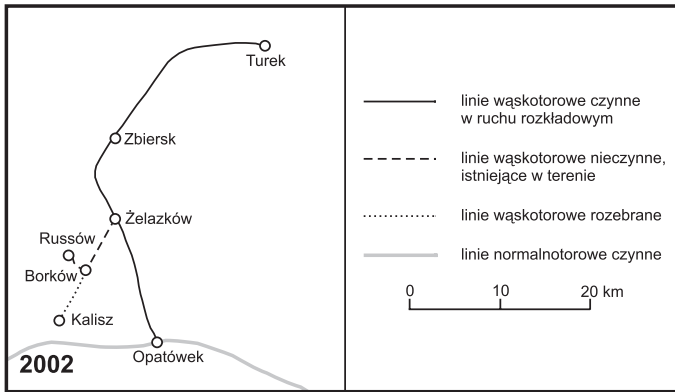
Ryc. 22. Koleje wąskotorowe okolic Warszawy: wilanowska, grójecka, jabłonowska i marecka

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



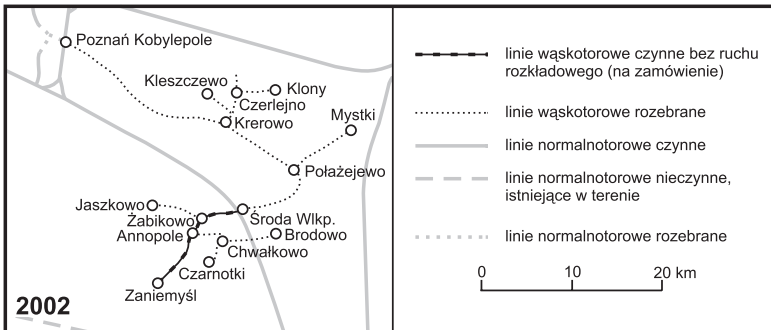
Ryc. 23. Bydgosko-wyrzyskie koleje wąskotorowe

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



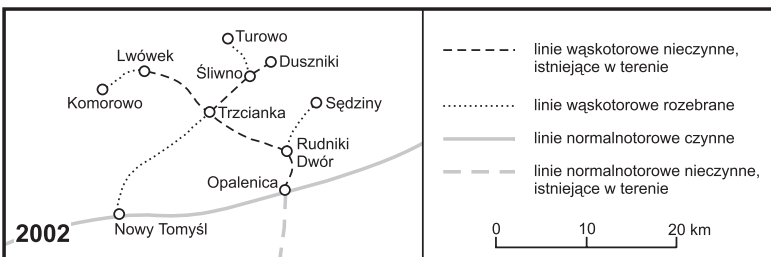
Ryc. 25. Kaliska kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



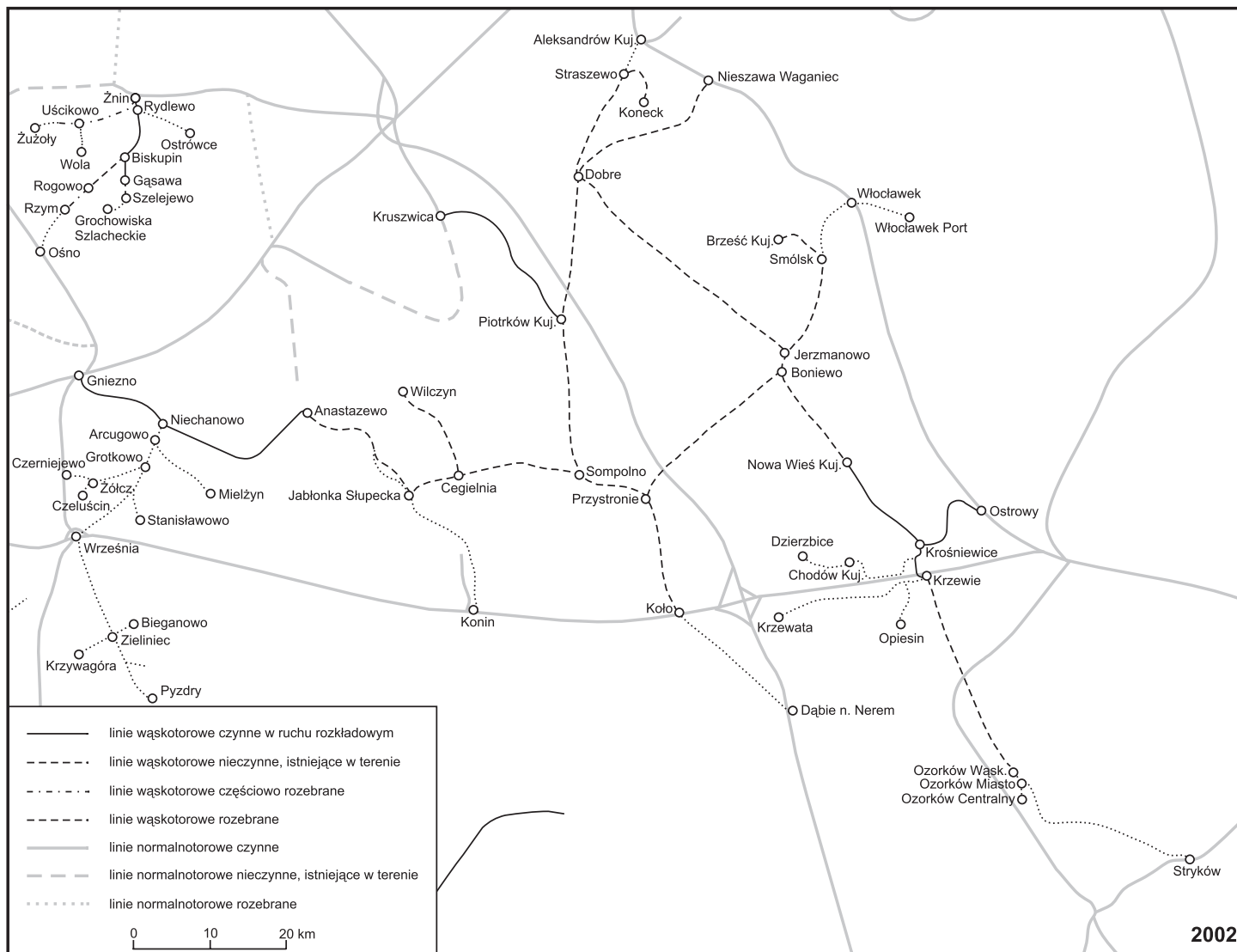
Ryc. 26. Średzka kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.

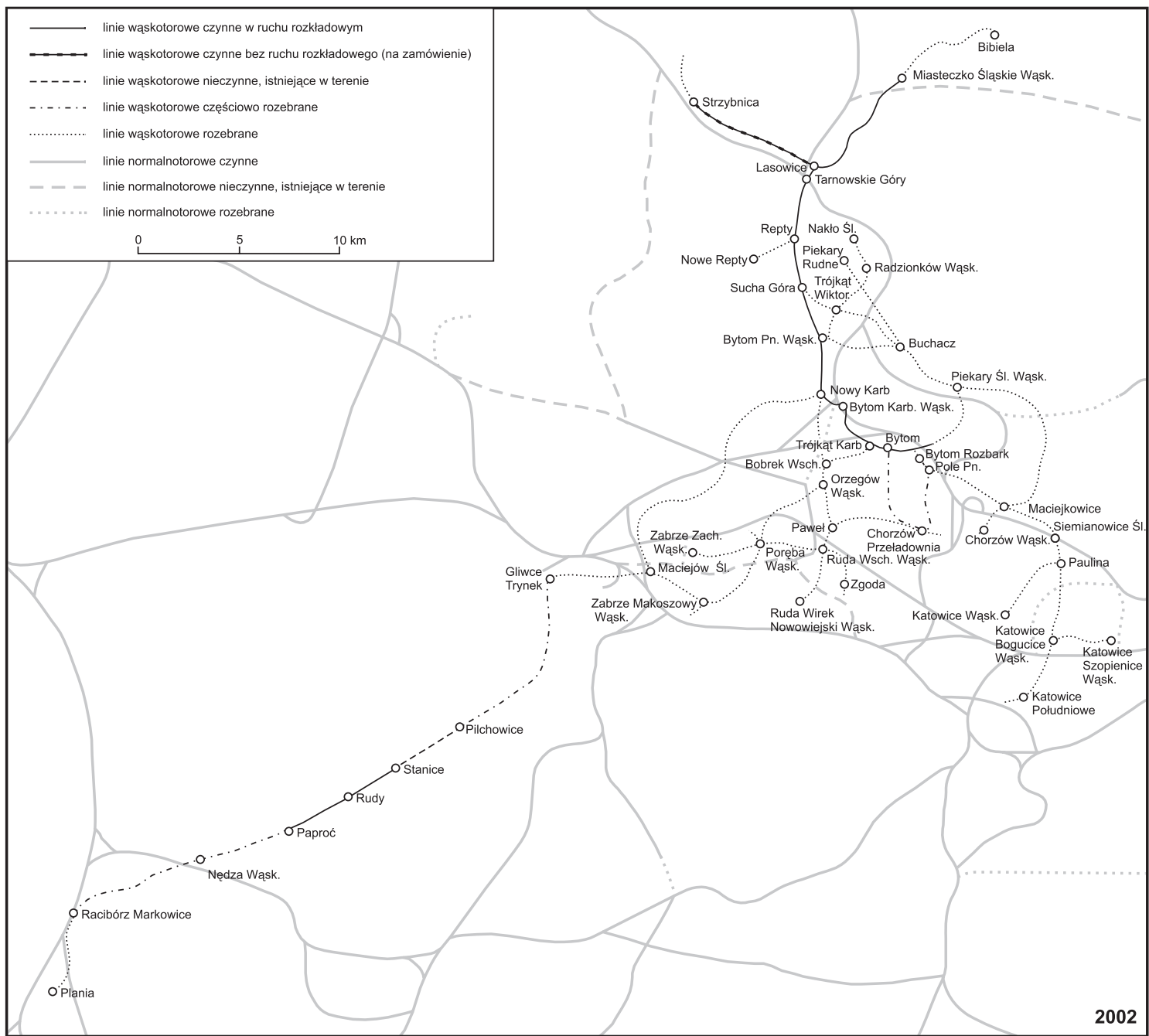


Ryc. 27. Opalenicka kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.

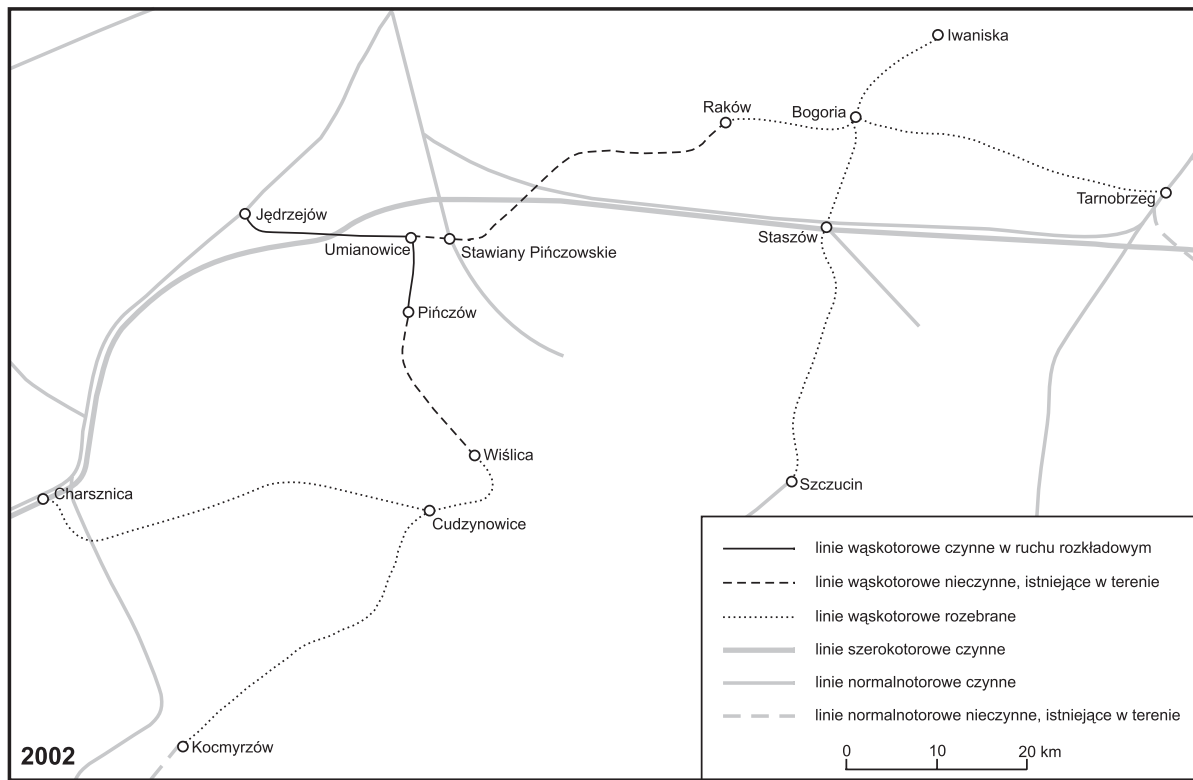


Ryc. 24. Żnińska kolej wąskotorowa oraz kujawskie koleje wąskotorowe: krośniewicka, sompolińska, gnieźnińska i wrzesińska
 Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



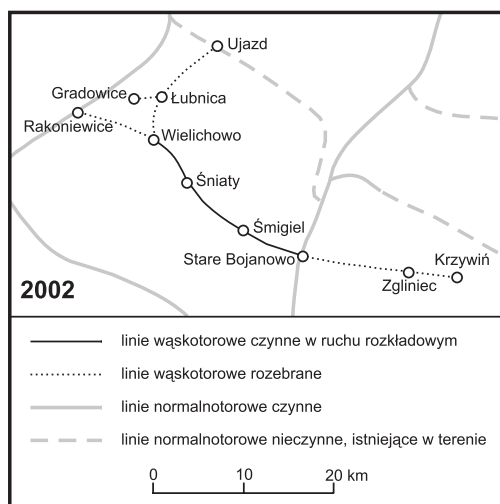
Ryc. 29. Górnośląskie koleje wąskotorowe

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



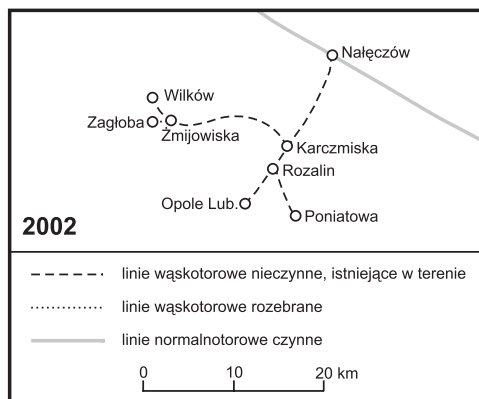
Ryc. 30. Jędrzejowska kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



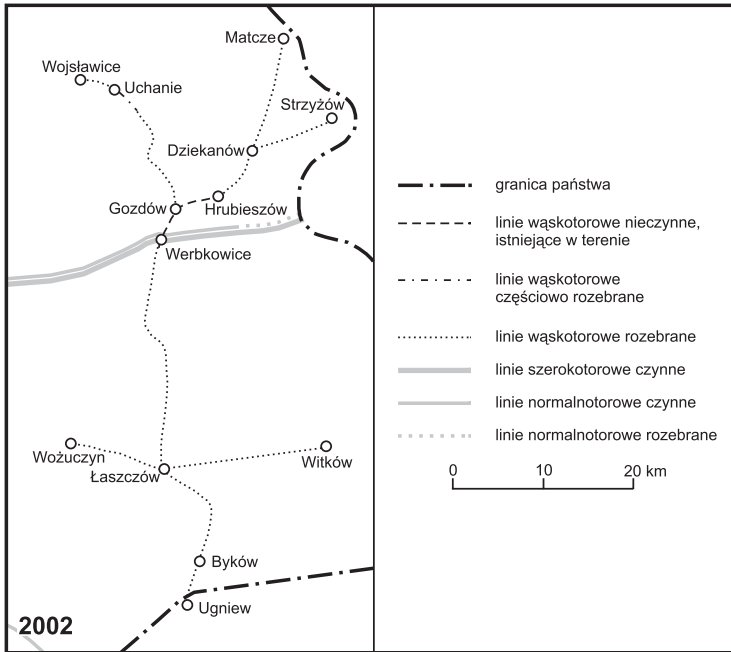
Ryc. 28. Śmigielska kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



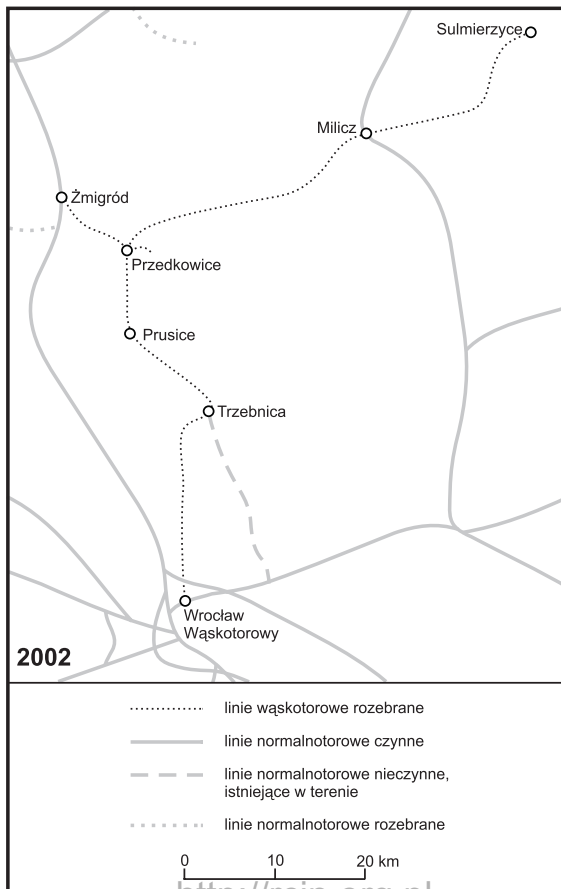
Ryc. 31. Nałęczowska kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.



Ryc. 32. Hrubieszowska kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.





Ryc. 34. Sieć kolei wąskotorowych w 2003 r.

Ryc. 33. Wrocławska kolej wąskotorowa

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.

4.3.7. Stan obecny

Na obecny układ sieci kolejowej złożyło się zatem kilka czynników, przede wszystkim opisane wyżej uwarunkowania historyczne. Ponad $\frac{3}{4}$ długości sieci powstało bowiem w okresie zaborów, a tylko reszta w niepodległej Polsce. Nie bez znaczenia jest tutaj także fakt zmiany terytorium kraju po II wojnie światowej i wynikająca z tego konieczność dostosowania sieci do nowych granic państwa i kierunków przewozowych. W przeszłości duże znaczenie dla rozwoju sieci miał również czynnik strategiczny. Czynniki gospodarcze i urbanizacyjne odgrywały niemal decydującą rolę jeśli chodzi o skłonność do rozbudowy kolei. Należy jednak zaznaczyć, że przyrost długości sieci mógł występować również w regionach słabiej uprzemysłowionych i/lub zurbanizowanych, przez obszar których biegła linia do jakiegoś ważnego ośrodka bądź okręgu przemysłowego (przykład: magistrała węglowa w środkowej Polsce). Dodatkowo, w Polsce centralnej i wschodniej, sieć kolejowa powstała wcześniej niż drogi kołowe o nawierzchni twardej (Lijewski, 1986).

Motywy gospodarcze decydowały nie tylko o budowie gęstej sieci, lecz również o budowaniu jej szybko. Dobrym przykładem jest tu dawne województwo bielskie, znacznie różniące się zarówno gęstością sieci, jak i szybkością jej budowy od pozostałych regionów południowo-wschodniej Polski, chociaż cały obszar znajdował się w przeszłości pod zaborem austriackim (Taylor, 1981, 1984).

Według *Rocznika statystycznego województw 2002*, w 2001 r. długość eksploatowanej sieci kolejowej wynosiła 21 119 km, z czego na linie normalnotorowe przypadało 20 134 km (95,3%), a reszta – 985 km – na wąskotorowe. W 2002 r. długość czynnych linii normalnotorowych obniżyła się do 19 758,2 km (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2002*, s. 15), w 2003 – do 19 435 km (*Raport roczny Grupy PKP 2003*, s. 66), a w 2004 – do 19 111 km (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2004*, s. 16). Do sieci kolei normalnotorowych w statystyce zalicza się również prawie 650 km linii szerokotorowych, na które poza LHS składają się odcinki w pobliżu wielkich stacji przeładunkowych przy wschodniej granicy (patrz: mapa–załącznik). Te ostatnie, w olbrzymiej większości nieużytkowane, zaczęto uwzględniać w statystyce dopiero od kilkunastu lat. Tym samym długości i gęstości sieci województw wschodnich są nieco zawyżone w stosunku do linii faktycznie eksploatowanych.

Największe tzw. „suche porty” znajdują się na szlakach Kraków–Lwów (Medyka, Żurawica) i Warszawa–Brześć (Małaszewicze), a mniejsze na liniach Munina–Rawa Ruska (Werchrata), Lublin–Kowel (Dorohusk), Czeremcha–Wołkowysk (Siemianówka), Białystok–Wilno (Kuźnica Białostocka, Geniusze), Korsze–Wystruć (Skandawa) i Elbląg–Królewiec (Braniewo). Liczba czynnych przejść na granicy wschodniej – w ruchu zarówno towarowym, jak i osobowym – jest mniejsza niż w przeszłości. W okresie największych przewozów przeładunki graniczne przekraczały 30 mln ton rocznie (*150 lat kolei na ziemiach polskich*, 1995). Obecnie większe stacje przeładują po kilka, wyjątkowo po kilkanaście milionów ton ładunków rocznie, a więc mniej więcej tyle ile nasze porty morskie. Niektóre ze wspomnianych stacji przeładunkowych, również w przeszłości, wykorzystywano w niewielkim stopniu lub sporadycznie, a utrzymywano je z myślą o przeładunkach wojskowych (np. Braniewo, Skandawa, Czeremcha). Przez te

stacje odbywało się m.in. wycofywanie tzw. Północnej Grupy Wojsk Radzieckich z terenów Polski i byłej NRD. Na podstawie uzgodnień polsko-radzieckich z 1991 r. wyznaczono bowiem następujące trasy przejazdu: Szczecin Gumieńce–Braniewo, Kostrzyn–Skandawa, Kunowice–Czeremcha i Zasieki–Dorohusk (Koziański, 1993b).

Przepustowość sieci kolejowej zależy zwłaszcza od udziału linii dwutorowych, których zdolność przepustowa jest około pięciokrotnie większa od linii jednotorowych (Koziański, 1988). Linie dwutorowe, w tym nieliczne odcinki trzy- i czterotorowe, stanowią obecnie 41,6% łącznej długości sieci. Udział linii dwutorowych rośnie, gdyż zamykane są wyłącznie linie jednotorowe.

Po II wojnie światowej przebieg linii dwutorowych nie był dostosowany do nowych kierunków przewozowych. Brakujące drugie tory wybudowano na najbardziej obciążonych przewozami liniach, na przykład Poznań–Szczecin–Świnoujście, Kielce–Częstochowa–Lubliniec, na magistrali nadodrzańskiej od Wrocławia do Szczecina, w rejonie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i Rybnickiego Okręgu Węglowego, w pobliżu niektórych stacji rozrządowych i dużych stacji węzłowych (np. nowa para torów wyłącznie dla ruchu podmiejskiego między Gdańskiem a Gdynią oddana do użytku w 1953 r.). Na ogół budowa drugiego toru łączyła się z kompleksową modernizacją linii, w tym z jej elektryfikacją (np. magistrali nadodrzańskiej). W niektórych przypadkach drugi tor odbudowano po wielu latach, np. na linii Opole Wschodnie–Jelcz Miłoszyce–Wrocław Brochów po około 40 latach (1984–1987). Spośród normalnotorowych kolei przemysłowych, tylko PCC Śląskie Linie Kolejowe (dawna Kopalnia Piasku Szczakowa) posiadają 13-kilometrowy dwutorowy odcinek, wyposażony w samoczynną blokadę liniową (Soida i inni, 1997, s. 212).

Praktycznie wszystkie koleje wąskotorowe użytku publicznego są jednotorowe. Wyjątkiem była wąskotorowa linia kolei górnośląskich: Trójkąt Bytom–Bytom Rozbark–Pole Północne–Maciejkowice, istniejąca jako dwutorowa do 1985 r. (ryc. 29; Soida, 1996, s. 60 + rys. 3). Również koleje przemysłowe zazwyczaj są jednotorowe, choć była na przykład dwutorowa kolej górnicza w kopalni Janina w Libiążu, uruchomiona około 1970 r. (Ciechański, 2002, 2003a), a istniejąca do 2004 r.

Obecne wykorzystanie zdolności przepustowej linii magistralnych, pierwszorzędnych i drugorzędnych wynosi około 40%, zaś linii znaczenia miejscowego – około 20% (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2001*, s. 44). Linie magistralne i pierwszorzędne (około 14 414 km) zaliczane są do układu podstawowego, drugorzędne (3380 km) – do układu uzupełniającego, a miejscowego znaczenia (1318 km) – do układu zanikającego (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2004*).

Zaledwie 17,6% linii jest przystosowanych do prędkości rozkładowych powyżej 120 km/h, a dalsze 40,4% do prędkości 80–120 km/h. Maksymalna prędkość rozkładowa 35,6% linii wynosi tylko 40–80 km/h, a pozostałe 6,4% – poniżej 40 km/h. Oznacza to, że ani wszystkie linie magistralne (w sumie 4252 km), ani objęte umowami międzynarodowymi AGC i AGTC (ogółem 7365,5 km), ani tym bardziej linie znaczenia państwowego (11 617 km), nie są przystosowane do maksymalnych w naszych warunkach prędkości (*Raport roczny PKP Polskie*

Linie Kolejowe SA 2004). Aby wywiązać się ze swych zobowiązań, Polska powinna zmodernizować około 5000 km linii o znaczeniu międzynarodowym: linie AGC dostosować do prędkości ≥ 160 km/h w ruchu pasażerskim i ≥ 120 km/h w ruchu towarowym przy dopuszczalnym nacisku 22,5 tony na oś, a na liniach AGTC – dodatkowo zbudować terminale transportu kombinowanego. Niezależnie, rozważana jest też koncepcja budowy całkowicie nowej linii Kunowice–Poznań–Łódź–Warszawa–Terespol, przystosowanej do ruchu pasażerskich pociągów wielkich prędkości.

Stan nawierzchni kolejowej od około 1990 r. pogorszeniu, wskutek czego obniżeniu ulegają maksymalne prędkości rozkładowe na większości szlaków. Dotkliwe pod względem eksploatacyjnym są zwłaszcza obniżenia prędkości na najważniejszych liniach. W rozkładzie jazdy 2003/2004 tylko na 680,7 km podwyższono, zaś na 2940,3 km obniżono prędkości rozkładowe pociągów pasażerskich. Systematycznie rośnie liczba punktowych ograniczeń prędkości. W 2004 r. wynosiła 6492, a obowiązywały one na odcinkach o łącznej długości 3224 km. Procentowy udział długości linii z ograniczeniami rośnie: tylko w latach 2000–2006 wzrósł z 5,9 do 9,4%. Obniżeniu ulegają też dopuszczalne naciski osiowe. Szczególnie niezadowolający jest stan torów na liniach drugorzędnych i miejscowego znaczenia, a „Stan techniczny budynków i budowli nie odbiega od stanu nawierzchni torowej i obiektów inżynierskich i ulega ciąglemu pogorszeniu” (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2003*, s. 19). Po 1990 r. praktycznie zaprzestano nowych inwestycji sieciowych, z wyjątkiem typowo odtworzeniowych, a plany inwestycyjne całkowicie się zdezaktualizowały. Szybko postępuje natomiast dekapitalizacja majątku kolei, co ilustruje stan budynków dworcowych (fot. 24–25).



Fot. 24. Częściowo zdewastowany budynek czynnego dworca w Wągrowcu w 2002 r.



Fot. 25. Budynki przystanku Jajkowo na normalnotorowej linii Brodnica–Nowe Miasto Lubawskie 2 lata po wstrzymaniu przewozów pasażerskich (2002).

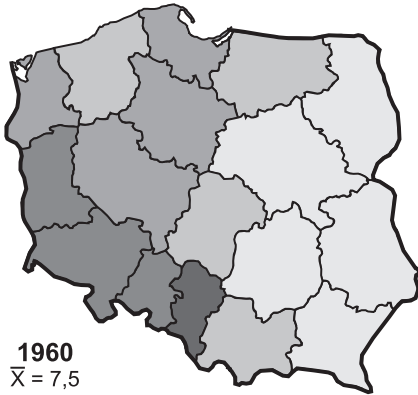
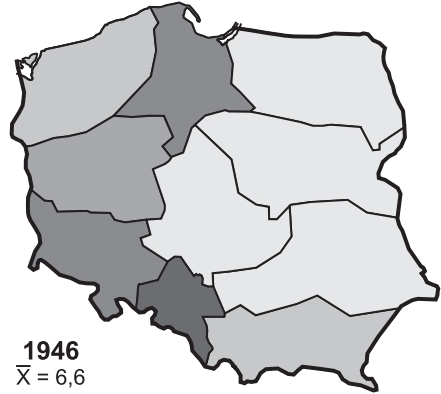
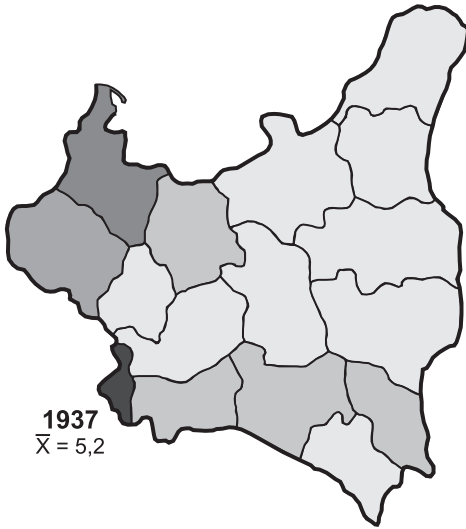
4.3.8. Zmiany gęstości sieci i punktów obsługi

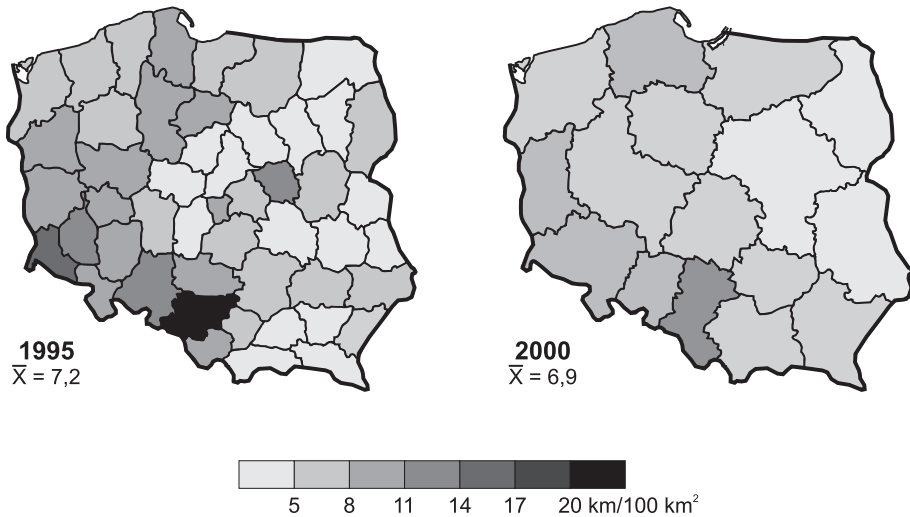
Analogicznie do zmian ogólnej długości sieci kolejowej (ryc. 2), zmienia się jej gęstość. Dostępne dane pozwalają na analizę zmian gęstości sieci w ujęciu regionalnym od okresu międzywojennego³². Początkowo gęstość ta rosła, co wiązało się ze zmianą granic państwa po II wojnie światowej. Utracone na rzecz byłego ZSRR Kresy Wschodnie były słabiej wyposażone w infrastrukturę techniczną niż uzyskane Ziemie Zachodnie i Północne, dzięki temu średnia gęstość sieci normalnotorowej Polski wzrosła z 5,2 w 1937 r. do 6,6 km/100 km² w 1946 r. (ryc. 35)³³. Wskutek powojennej odbudowy i rozbudowy gęstość sieci powoli rosła, mniej więcej do roku 1980 (ogółem 8,7, a normalnotorowej 7,8 km/100 km²), a następnie zaczęła systematycznie spadać. W 2001 r. gęstość sieci kolejowej ogółem wynosiła już tylko 6,8, a normalnotorowej 6,4 km/100 km². Stawia to Polskę na średniej, lecz stale słabnącej pozycji wśród krajów europejskich (po Republice Czeskiej, Belgii, Luksemburgu, Niemczech, Węgrzech i Słowacji) i nie mówi nic o nowoczesności istniejącej sieci, o czym już wspomniano.

W latach 1980. i do połowy lat 1990. najgęstsza sieć normalnotorowa była w dawnym województwie katowickim (powyżej 20 km/100 km²), a najrzadsza

³² Gęstość sieci w okresie międzywojennym przedstawiała się następująco: były zabór pruski – 11,2, były zabór austriacki – 5,59, były Królestwo Polskie – 3,45, a Kresy Wschodnie – 2,53 km/100 km² (Bissaga, 1938, s. 105).

³³ Dane za rok 1937 obejmują linie normalnotorowe i wąskotorowe, bez dojazdowych kolei samorządowych i prywatnych. Te dwie ostatnie kategorie stanowiły jednak bezwzględną większość wśród kolei wąskotorowych, toteż faktyczna gęstość sieci normalnotorowej była nieznacznie mniejsza niż podane 5,2 km/100 km².





Ryc. 35. Zmiany gęstości normalnotorowej sieci kolejowej w latach 1937–2000

Opracowanie własne na podstawie: (1) *Mały rocznik statystyczny 1939*, GUS, Warszawa; (2) *Rocznik statystyczny*, GUS, Warszawa (1947, 1961, 1971); (3) *Rocznik statystyczny województw*, GUS, Warszawa (1981, 1991, 1996, 2001).

w łomżyńskim (2,7). Pas województw o dużej gęstości ciągnął się od Górnego Śląska przez Dolny Śląsk, środkową Wielkopolskę, Kujawy, wschodnią część Pojezierza Pomorskiego aż po Wybrzeże Gdańskie. Znaczną gęstością odznaczały się również silnie zurbanizowane i uprzemysłowione województwa o małej powierzchni, gdzie w głównych miastach zbiegały się liczne linie kolejowe (były woj. stołeczne warszawskie i miejskie łódzkie). Natomiast województwa o najmniejszej gęstości zajmowały obszar dawnego zaboru rosyjskiego i wschodniej części austriackiego, co wynikało przede wszystkim z wspomnianych wcześniej przyczyn historycznych (ryc. 35).

Obecnie sytuacja częściowo zmieniła się. Nie tylko przeciętna gęstość sieci w Polsce zmalała, ale również nowe województwa stały się jednostkami znacznie większymi, przez co różnice między nimi uległy częściowemu zatarciu. W 2001 r. najgęstsza sieć normalnotorową miało województwo śląskie (15,3 km/100 km²), a najrzadszą podlaskie (3,9), lubelskie (4,2) i mazowieckie (4,8). W pozostałych województwach gęstość sieci przyjmowała wartości średnie.

Jeszcze większe różnice występowały w gęstości punktów obsługi (stacje, przystanki, ładownie, bocznicie towarowe), które są lepszym miernikiem obsługi terenu niż gęstość sieci.

Początkowo w zachodniej części dzisiejszej Polski budowano stacje kolejowe w mniejszych odstępach i były one przystosowane do obsługi ruchu zarówno osobowego, jak i towarowego. W części wschodniej i centralnej linie nie służyły pierwotnie ruchowi lokalnemu, nie budowano więc większej liczby stacji, a później uzupełniano je przystankami osobowymi. W rezultacie różnice gęstości punktów

Dobrym wskaźnikiem obsługi terenu jest także natężenie ruchu kolejowego – pasażerskiego i towarowego. Niestety, jeśli idzie o ten ostatni, kompletny brak danych uniemożliwia dokonanie jakichkolwiek porównań przestrzennych i czasowych.

4.4. Elektryfikacja sieci

Niewątpliwie największym osiągnięciem całego polskiego transportu po II wojnie światowej jest elektryfikacja kolei. Nie udało się bowiem w Polsce zbudować nowoczesnej sieci dróg kołowych, w tym autostrad, zmodernizować na miarę naszych czasów portów morskich czy lotniczych, a żegluga śródlądowa pozostaje gałęzią wyjątkowo zaniedbaną. Na tym tle elektryfikacja kolei jest sporym dokonaniem, jakkolwiek nie zawsze i nie wszędzie odpowiednio zdyskontowanym.

Trakcja elektryczna pozwala na zwiększenie masy i prędkości pociągów, umożliwia łatwiejsze pokonywanie deniwelacji terenu, przez co wpływa na zwiększenie zdolności przewozowej i przepustowości sieci. Trakcja ta zastępuje zawodną i energochłonną trakcję parową, a także kosztowną – w naszych warunkach – trakcję spalinową. Elektryfikacji towarzyszy zazwyczaj techniczna modernizacja szlaku i unowocześnienie systemu łączności. Zaletą elektryfikacji jest również ochrona środowiska geograficznego wzdłuż szlaków; zanieczyszczenia koncentrują się w elektrowniach, gdzie łatwiej można je wychwycić. Wadą elektryfikacji jest przede wszystkim jej wysoki koszt, a także mała elastyczność eksploatacyjna na stacjach rozrządowych, bocznicach i liniach lokalnych. Znaczne tempo elektryfikacji kolei należy uznać za poważne osiągnięcie gospodarcze, mimo że odbywała się ona w warunkach sytuacji wymuszonej, spowodowanej deficytem paliw płynnych – zwłaszcza w latach 1980. Pomimo trudności materiałowych realizacja programu elektryfikacji do początku 1990 r. przebiegała bez większych zakłóceń.

Na obecnym terytorium Polski przez wojną zelektryfikowanych było 564 km linii, z czego większość na Dolnym Śląsku³⁴, a tylko 85 km w Drugiej Rzeczypospolitej, głównie w węźle warszawskim (szerzej: Koziarski, 1985). W tym ostatnim do zasilania trakcji elektrycznej zastosowano system prądu stałego o napięciu 3 kV, najnowocześniejszy i najefektywniejszy w owym czasie (1936). Jednak trakcja ta została podczas wojny zniszczona, zaś na pozostałym obszarze zdemonstrowana i wywieziona do byłego ZSRR (ryc. 36). Najszybciej odbudowano sieć elektryczną w węźle warszawskim (w 1946 r. osiągnęła już 64 km) i rozszerzono ją na dalsze odcinki podmiejskie (do Tłuszcza, Błonia, łącznica Zielonka–Rembertów) oraz zelektryfikowano linię średnicową w konurbacji trójmiejskiej. Później zelektryfikowano odgałęzienie Gdańsk Główny–Nowy Port i wydłużono odcinek pod-

³⁴ Pierwszy 3-kilometrowy odcinek Wąbrzeźno–Wąbrzeźno Miasto zelektryfikowano już w 1898 r. w byłym zaborze pruskim, na którym trakcję elektryczną zlikwidowano w 1959 r. (Bufe, 1987, s. 107). Na drugim odcinku Koszalin–Mścice–Mielno–Unieście trakcję elektryczną uruchomiono w 1913 r. (zdemontowano w 1945 r.), a dopiero następnie elektryfikowano linie na Dolnym Śląsku.



Ryc. 36. Zelektryfikowana sieć kolejowa w roku 1938 na obecnym terytorium Polski
 Opracowanie własne na podstawie: T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

miejski z Gdyni Chylonii do Wejherowa. Początkowo wykorzystywano tabor berlińskiej kolei miejskiej (*S-Bahn*), otrzymany w ramach reparacji wojennych. Po 25 latach zastąpiły go elektryczne zespoły trakcyjne produkcji wrocławskiego „Pafawagu”, co łączyło się ze zmianą napięcia z dotychczasowych 800 V na 3 kV.

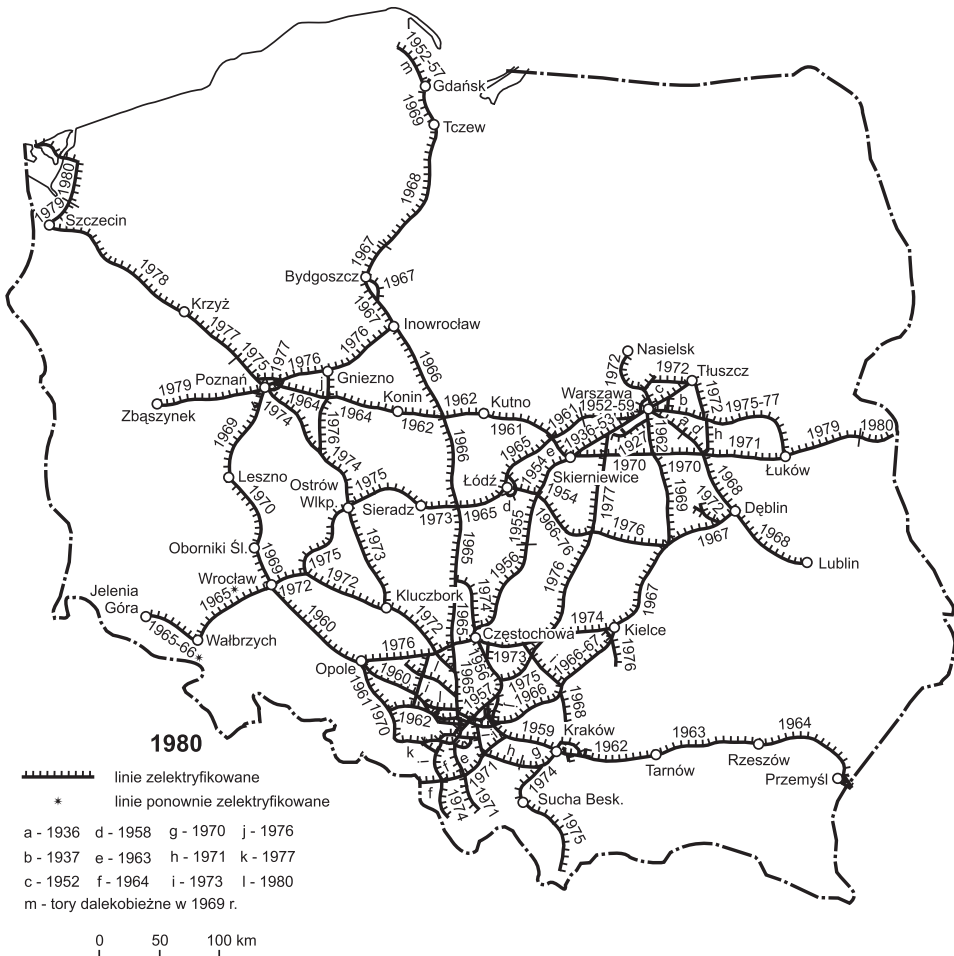
W późniejszym okresie elektryfikacja przebiegała w dość charakterystyczny sposób. Rozpoczęto ją od linii wychodzących z Warszawy w kierunku Łodzi (1954), GOP-u (1956) i Poznania (1964). Poligonem doświadczalnym stała się elektryfikacja, połączona z modernizacją, linii Warszawa–Gliwice wraz z odgałęzieniem Koluśki–Łódź Fabryczna. Niemal równocześnie skoncentrowano się na elektryfikacji Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i Rybnickiego Okręgu Węglowego oraz linii rozpoczynających tam swój bieg. Były to najbardziej obciążone przewozami ładunków linie rozchodzące się radialnie w kierunku Krakowa (1959) z przedłużeniem do Medyki (1964), Wrocławia przez Strzelce Opolskie (1960) i przez Kędzierzyn (1962) z przedłużeniem do Jeleniej Góry (reelektryfikacja,

1966), do Bielska-Białej (1963), magistrala węglowa do Gdańska (1965–1969), połączenia do Warszawy przez Kielce i Radom (1966–1969) i do Lublina (1968). Z reguły elektryfikację rozpoczynano od strony GOP-u, co dodatkowo podkreślało priorytet przewozów towarowych, a nie pasażerskich. O ile udział trakcji elektrycznej w przewozach ładunków w 1960 r. wynosił zaledwie 5,9%, o tyle w 1970 r. wzrósł już do 44,7% (Zamkowska, 1991, s. 94). Pozatransportowym uzasadnieniem procesu elektryfikacji kolei w Polsce były własne zasoby węgla kamiennego i brunatnego, wykorzystywanego w elektroenergetyce, przy jednoczesnym braku liczących się złóż ropy naftowej. Z czasem, dodatkowym argumentem stał się krajowy przemysł taboru elektrotrakcyjnego oraz specjalistyczna baza produkcyjna i budowlano-montażowa, pracująca na potrzeby kolei.

Inne ważniejsze zelektryfikowane wówczas linie to: Wrocław–Poznań (1969–1970), Bielsko-Biała–Żywiec (1970), czy zelektryfikowana nieco później linia Łódź–Wrocław (1965–1975). W celu zwiększenia przepustowości najbardziej przeciążonych odcinków starano się początkowo maksymalnie wydłużać ważniejsze połączenia, a nie zagęszczać sieć (ryc. 37). W latach 1955–1965 rozważano przejście z systemu zasilania 3 kV prądu stałego na nowszy system prądu przemiennego o częstotliwości przemysłowej 50 Hz i napięciu 25 kV, ale ostatecznie – wskutek oporów w PKP – pozostano przy tym pierwszym. Zaletą systemu 3 kV jest możliwość wykorzystania linii zasilających podstacje do zasilania odbiorców lokalnych, zaś wadami – ciężka sieć jezdną, małe odległości między podstacjami i ograniczenie prędkości pociągów do 200 km/h (*60 lat elektryfikacji PKP*, 1996).

W latach 1971–1980 priorytet miały nadal linie wychodzące z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, ale ogólne tempo elektryfikacji spadło, zwłaszcza w drugiej połowie tego okresu (ryc. 2), co wiązało się z przeznaczeniem większej ilości środków na budowę CMK i LH-S. Inną przyczyną było przyspieszone wprowadzanie trakcji spalinowej, związane z masowym importem lokomotyw spalinowych z Rumunii, ZSRR i Węgier, a wynikające m.in. z przesłanek politycznych i podziału pracy w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (Jerczyński i Koziarski, 1992). W rezultacie, udział trakcji spalinowej w przewozach ładunków wzrósł z zerowego stanu w 1960 r. do 17,2% w 1970 r., a w przewozach osób – odpowiednio z 3,9% do 14,1%. „Początkowo planowano wprowadzenie trakcji spalinowej na niezelektryfikowanych jeszcze liniach o dużym natężeniu ruchu. W dalszej natomiast przyszłości funkcja trakcji spalinowej polegać miała na obsłudze linii o mniejszym ruchu, których elektryfikacja byłaby nieuzasadniona ekonomicznie oraz na obsłudze całej pracy manewrowej” (Zamkowska, 1991, s. 98).

Z ważniejszych zrealizowanych w latach 1970. zelektryfikowanych połączeń wymienić należy: GOP–CMK–Warszawa (1975–1977, tj. niemal równocześnie z jej budową; zastosowano wzmocnioną sieć trakcyjną, przystosowaną do dużych prędkości), GOP–Ostrów Wielkopolski–Poznań–Szczecin–Świnoujście (1972–1980), Oleśnica–Ostrów Wielkopolski–Karsznice (1973–1975), Jarocin–Września–Gniezno (1976), Poznań–Gniezno–Inowrocław (1976), oraz niektóre odcinki równoleżnikowe, usprawniające połączenia tranzytowe wschód–zachód, np. Poznań–Zbąszynek, Łuków–Skierniewice, Biała Podlaska–Warszawa, Kielce–Częstochowa–Opole. Charakterystyczne dla tego okresu jest większe rozproszenie wysiłków na mniejszych inwestycjach (np. zelektryfikowano wówczas linie:



Ryc. 37. Zelektryfikowana sieć kolejowa Polski w roku 1980

Opracowanie własne na podstawie: T. Lijewski, S. Koziarski (1995).

Pilawa–Tuszczy, Tuszczy–Legionowo–Warszawa Praga, Legionowo–Nasielsk, Kluczbork–Wrocław, Częstochowa–Chorzew Siemkowitz, Rybnik–Żory–Chybie, Kraków–Zakopane) i w rezultacie pewnemu zagęszczeniu uległa sieć zelektryfikowana w południowej części kraju. Pełną obsługę trakcją elektryczną otrzymała sieć aglomeracji krakowskiej, warszawskiej i łódzkiej (ryc. 37). W dziesięciolecie 1971–1980 elektryfikowano średnio po około 300 km linii rocznie.

Rok 1980 przyniósł niemal całkowite przerwanie prac elektryfikacyjnych, poza nielicznymi krótkimi odcinkami w GOP (Koziarski, 1990a). Tempo elektryfikacji wzrosło jednak później ponownie w latach osiemdziesiątych XX w., a w okresie 1985–1989 przekroczyło 500 km rocznie! Zelektryfikowano wówczas m.in. pozostałe wyloty z GOP-u (np. Herby–Wieluń–Kępno, 1981), linię Lublin–Dorohusk (1981–1984), magistralę nadodrzańską od Wrocławia po Szczecin (1982–1985), linie Wrocław–Węgliniec–Jelenia Góra (1984–1986), Jelenia Góra–Szklarska

Poręba (reelektryfikacja, 1987), Wrocław Sołtysowice–Jelcz Miłoszyce–Opole Wschodnie (1987–1988), Włoszczowice–Busko Zdrój–Połaniec (1988) i kilka ważnych odcinków łącznikowych: Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów (1986), Racibórz–Chałupki (1986), Grabowno Wielkie–Krotoszyn–Jarocin (1986–1987), Krotoszyn–Ostrów Wielkopolski (1987), Dęblin–Łuków (1988).

Częściowa reorientacja programu elektryfikacji nastąpiła w 1982 r., kiedy nieco większą uwagę zwrócono na ważniejsze połączenia w ruchu pasażerskim. Dokończono wtedy trasę Warszawa–Gdańsk (1985) z odgałęzieniami do Olsztyna i Elbląga, Warszawa–Kuźnica Białostocka (1986) z odgałęzieniem do Ostrołęki (1985), Zbąszynek–Rzepin–Kunowice–granica państwa (1988) z odgałęzieniem do Czerwieńska, Łódź–Kutno–Bydgoszcz–Piła (1989) z odgałęzieniami do Płocka i Ciechocinka, Szczecin–Gdynia (1989) z odgałęzieniami Koszalin–Kołobrzeg, Mścice–Mielno Koszalińskie i Słupsk–Ustka, następnie linie Poznań–Piła–Białogard–Kołobrzeg (1990) oraz Skarżysko Kamienna–Stalowa Wola–Przeworsk (1990).

U podstaw elektryfikacji części linii biegnących w kierunku granicy wschodniej legły, między innymi, przesłanki polityczne. Chodziło o ponowne pozyskanie dla transportu przez Polskę kolejowych przewozów na trasie wschód–zachód. Wtedy bowiem uruchomiono połączenie promowe Kłajpeda–Mukran przez Bałtyk. Część zamierzeń elektryfikacyjnych z powodów politycznych nie została na szczęście zrealizowana. Przykładem może być minimalnie obciążona przewozami linia Siedlce–Czeremcha, której pomysł elektryfikacji zarzucono, z wyjątkiem 19-kilometrowego odcinka Siedlce–Mordy (1983). Strategiczne znaczenie tej linii potwierdziły przewozy wojsk radzieckich ewakuujących się z byłej NRD na początku lat 1990. (Koziański, 1993b).

Zelektryfikowane linie miały również usprawnić przewozy pasażerskie. Jednak linia Inowrocław–Toruń–Olsztyn–Korsze (fot. 26) nie doczekała się połączenia ani z przejściem granicznym w Skandawie, ani z linią Białystok–Ełk, mimo że elektryfikację obu ukończono w 1990 r. Nadal brakuje trakcji elektrycznej na 99 km z Ełku do Korsza, który to odcinek stał się swoistym symbolem niedokończonej elektryfikacji w Trzeciej Rzeczypospolitej, często przywoływanym w literaturze. W latach 1980. przedłużono trakcję elektryczną na kilku połączeniach w Polsce południowo-wschodniej, na przykład Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona–Wadowice–Bielsko-Biała, czy Tarnów–Nowy Sącz–Krynica z odgałęzieniami do Leluchowa, Jasła i Marcinkowic. Znow części tych połączeń nie ukończono do dzisiaj, wskutek czego nie można korzystać z trakcji elektrycznej na przykład na linii Nowy Sącz–Chabówka, czy Jasło–Rzeszów. Niestety, niedokończonych odcinków jest w Polsce znacznie więcej. Do pozytywów w omawianym okresie należy zaliczyć prawie ukończoną elektryfikację węzła szczecińskiego, gdańskiego, wrocławskiego, poznańskiego i górnośląskiego (ryc. 38).

Po roku 1990 tempo elektryfikacji znacznie spadło. Zelektryfikowano jeszcze kilka linii i odcinków (ważniejsze to m.in. Wrocław–Kłodzko–Międzyzlesie, 1991–1994 i Elbląg–Olsztyn, 1994), po czym zaprzestano działań w tym zakresie. Na niektórych krótkich odcinkach, na przykład Wejherowo–Rybno Kaszubskie, czy Mścice–Mielno Koszalińskie, trakcję elektryczną zdemontowano po krótkim okresie eksploatacji, przede wszystkim ze względu na ograniczenie lub zawie-

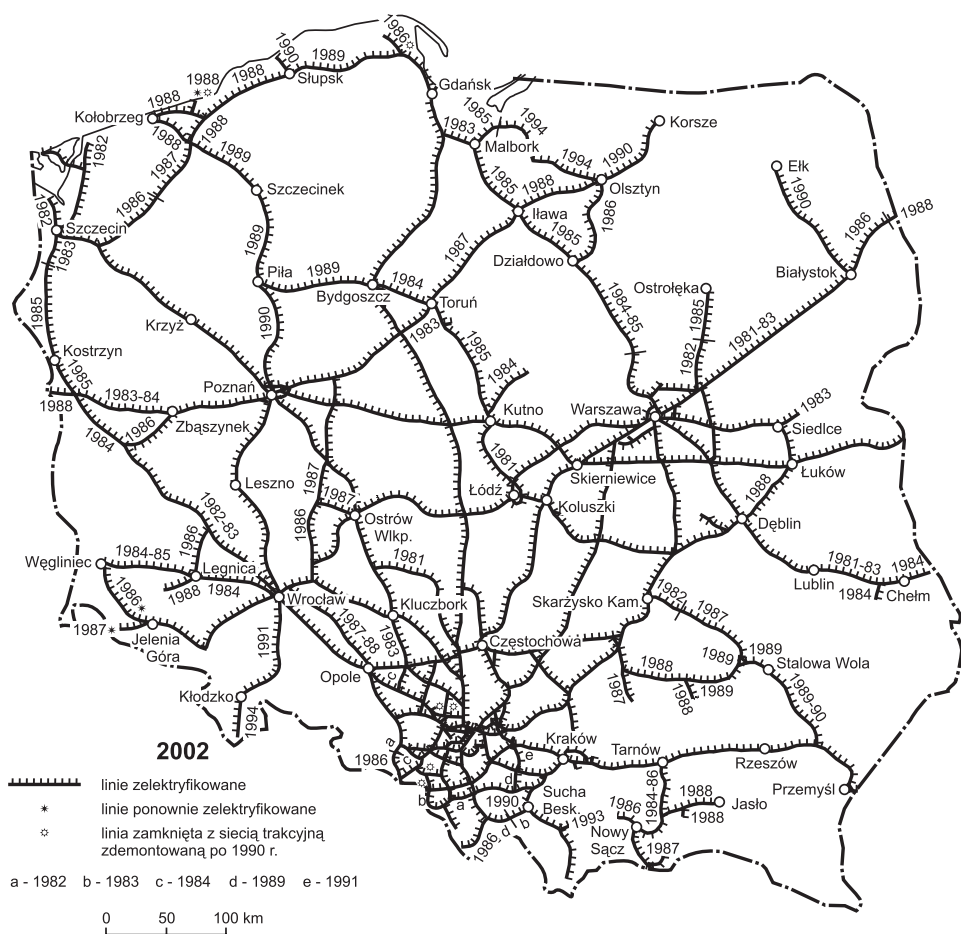


Fot. 26. Nowoczesna zelektryfikowana w 1988 r. linia Toruń–Olsztyn w pobliżu Samborowa

szenie przewozów i obawy o częste kradzieże sieci trakcyjnej. Obecnie większe obszary pozbawione trakcji elektrycznej znajdują się na Pojezierzu Mazurskim, Nizinie Podlaskiej, na środkowym i wschodnim Pojezierzu Pomorskim, mniejsze m.in. na Polesiu Lubelskim, Wyżynie Lubelskiej i Roztoczu (ryc. 38).

W literaturze wskazuje się na celowość elektryfikacji jeszcze kilku linii, łączących zelektryfikowane już połączenia (np. 58-kilometrowa Piła–Krzyż, 99-kilometrowa Ełk–Korsze, 63-kilometrowa Chmielów–Dębica) i odcinków przygranicznych (Węgliniec–Zgorzelec, Kostrzyn–Kietz, Międzyzlesie–Lichkov). Koszty elektryfikacji tych linii i odcinków będą znacznie niższe niż dotychczasowych, ze względu na możliwość wykorzystania istniejących urządzeń, takich jak podstacje trakcyjne, elektrowozownie, warsztaty itp. (*60 lat elektryfikacji PKP*, 1996).

Na ogół elektryfikacja wiązała się z modernizacją linii, o czym już wspomiano. Wyjątkiem były nieliczne wąskie tunele, które uniemożliwiały rozwinięcie sieci trakcyjnej nad dwoma torami. Wówczas jeden tor likwidowano, a drugi przekładano do osi tunelu i nad nim rozwieszano sieć trakcyjną (w pobliżu Ptaszko-



Ryc. 38. Zelektryfikowana sieć kolejowa Polski w roku 2002

wej na linii Stróże–Nowy Sącz, na odcinku Toruń Miasto–Toruń Wschodni; por. Koziarski, 1993b).

Chronologiczny wykaz uruchamiania trakcji elektrycznej na poszczególnych liniach zawierają prace S.M. Koziarskiego (1993b, s. 207–217), T. Lijewskiego i S. Koziarskiego (1995, s. 104–121), a w początkowym okresie również – T. Lijewskiego (1959, s. 69–71).

*

Istniejąca sieć trakcyjna jest przystosowana do różnych prędkości jazdy pociągów (w większości, gdyż w 70,8% do 120 km/h), maksymalnie jednak do 160 km/h, przy założeniu, że pozwala na to istniejąca nawierzchnia. Natomiast pierwszy pilotażowy, zmodernizowany odcinek sieci trakcyjnej, przystosowany do prędkości 200 km/h zbudowano na odcinku Góra Włodowska–Psary Centralnej Magistrali Kolejowej (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2003*). „Cechą charakterystyczną sieci trakcyjnej jest różnorodność rozwiązań konstrukcyj-

nych. Stosowanych jest 28 różnych rozwiązań” (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2002*, s. 35). Niezmiernie ważnym zagadnieniem jest również modernizacja istniejącej sieci trakcyjnej.

W końcu 2004 r. długość zelektryfikowanych linii wynosiła 11 842 km, co stanowiło około 60% długości linii administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2004*). Jest to nieznaczny spadek w stosunku do lat poprzednich: w 2001 r. długość zelektryfikowanych linii wynosiła 11 965 km, a w 2002 – 11 895 km. Z kolei *Raport roczny Grupy PKP 2003* (s. 66) podaje 11 938 km linii zelektryfikowanych, w tym 7929 km dwutorowych i 4009 km jednotorowych.

Poza siecią PKP proces elektryfikacji objął również kilkaset kilometrów normalnotorowych kolei przemysłowych, zwłaszcza górniczych i piaskowych w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym (Ciechański, 2002, 2003a, b), a także dowożących węgiel brunatny z odkrywek do elektrowni w Konińskim Zagłębiu Węgla Brunatnego. W ostatnich latach, część linii górniczych i piaskowych została pozbawiona trakcji elektrycznej w związku z powtarzającymi się aktami kradzieży.

Obecnie pod względem całkowitej długości zelektryfikowanych linii kolejowych Polskę wyprzedzają tylko Rosja, Niemcy, Francja, Japonia, Indie i Chiny, a zbliżoną długość mają Włochy. Udział trakcji elektrycznej stopniowo rośnie i w przewozach ładunków osiągnął już 87,3% pociągokilometrów (trakcji spalinowej – 12,7%), podobnie w przewozach osób – 87,2% pociągokilometrów (trakcji spalinowej – 12,7%, a parowej – 0,1%). W liczbach bezwzględnych jest to licząca się w skali świata praca trakcji elektrycznej. Średnio na dobę eksploatuje się ponad 1220 lokomotyw elektrycznych i ponad 930 elektrycznych zespołów trakcyjnych, obsługujących pasażerski ruch podmiejski i lokalny. Liczba czynnych lokomotyw elektrycznych jest obecnie o około 30% mniejsza niż w 1990 r. W 2001 r. w strukturze taboru udział pojazdów trakcji elektrycznej wynosił 52% (trakcji spalinowej 47,9%, a parowej 0,1%). Rosnący udział trakcji elektrycznej w ostatnich latach nie znajduje jednak odpowiednika ani w postaci zwiększonych dostaw taboru, ani jego nowoczesności (*60 lat elektryfikacji PKP*, 1996). Średni wiek lokomotyw elektrycznych stosowanych w obsłudze ruchu pasażerskiego wynosi ponad 26 lat (EU07) i 11 lat (EP09), a elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt) – ponad 25 lat. Prawdopodobnie w najbliższej przyszłości nadal będzie rósł udział trakcji elektrycznej, ewentualnie akumulatorowej, a spadał udział trakcji spalinowej, gdyż połączenia obsługiwane tą ostatnią będą szybciej i częściej likwidowane.

Nie tylko brak nowoczesnych lokomotyw i wagonów sprawia, że efekty techniczno-ekonomiczne przeprowadzonej elektryfikacji kolei są dość ograniczone. Przepustowość sieci w dużym stopniu zależy również od nowoczesnego systemu sterowania ruchem, zwłaszcza instalowania blokady samoczynnej. W 2004 r. na 2661 km linii ruch pociągów prowadzony był z wykorzystaniem samoczynnej blokady liniowej, w tym na 115 km – sterowanej komputerowo, a na 14 313 km linii – z wykorzystaniem półsamoczynnej blokady liniowej (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2004*, s. 37). W 2004 r. długość linii wyposażonych w blokadę samoczynną obejmowała zaledwie 13,9% eksploatowanej sieci. W porównaniu z rokiem 1986 jest to wzrost niewielki: wtedy wyposażone w nią było 5,3% sieci (Koziarski, 1988), przy znacznie większej jej całkowitej długości. Obecnie waż-



Ryc. 39. Sieć kolejowa Polski wyposażona w samoczynną blokadę liniową w 2002 r.

Opracowanie własne na podstawie danych Biura Automatyki i Telekomunikacji Polskich Linii Kolejowych SA.

niejsze wyposażone w blokadę samoczynną linie to: Warszawa–Katowice przez Koluszki i przez Centralną Magistralę Kolejową, Warszawa–Swarzędz, magistrała południowa od Krakowa do granicy z Ukrainą, środkowa i północna część magistrali węglowej od stacji Chorzew Siemkowice do Gdańska, kilka krótkich odcinków wychodzących z Warszawy, Poznania i Szczecina (ryc. 39). Wśród urządzeń sterowania ruchem pociągów nadal przeważają systemy przekaznikowe i mechaniczne, a nie urządzenia elektroniczne.

Poważne osiągnięcia w zakresie elektryfikacji kolei nie mogą być zatem zdyskontowane wskutek niedostatecznego wyposażenia sieci w drugie i dalsze tory, nieprzystosowania ich do dużych prędkości, wskutek braku nowoczesnego taboru i automatycznego systemu sterowania ruchem pociągów. Pozostawienie zaledwie jednego przestarzałego elementu infrastruktury technicznej mocno ogranicza sprawne działanie całego transportu kolejowego.

5. ZAMKNIĘCIA I LIKWIDACJE LINII KOLEJOWYCH

Niemal równocześnie z rozbudową sieci zachodził proces przeciwny, czyli zamykania i likwidacji linii kolejowych. Jest on znacznie słabiej rozpoznany. Co więcej, zamknięcia linii i odcinków nie są bynajmniej jednoznaczne. Proces ten może bowiem oznaczać:

- oddzielne lub łączne zaprzestanie przewozów osobowych i towarowych,
- zaprzestanie obsługi na jednej lub więcej stacjach położonych na trasie, a linia pozostaje czynna w ruchu tranzytowym, wreszcie
- całkowite zamknięcie linii dla ruchu.

Przyczyny zamknięć bywają różnorodne. W warunkach brytyjskich, J.A. Patmore (1966) wyróżnia pięć podstawowych czynników sprawczych, chociaż absolutnie nie są one w równych proporcjach odpowiedzialne za kilometr zamknięć:

- (1) techniczne niedoskonałości istniejących szlaków (zbyt duże wzniesienia, łuki, nieodpowiednie materiały użyte do budowy np. wiaduktów); trudności funkcjonowania mogły prowadzić do wycofania się ze świadczenia usług przewozowych;
- (2) zastąpienie istniejącej sieci w celu dostosowania jej do nowych potoków ruchu z powodów raczej komercyjnych niż technicznych, szczególnie stacji w obrębie miast;
- (3) zmiany tras na skutek porozumień między towarzystwami kolejowymi, które najczęściej prowadziły do zmian w hierarchii linii i często do zamknięć linii łącznikowych;
- (4) racjonalizacja niespójnych i dublujących się linii wskutek fuzji towarzystw kolejowych;
- (5) nadmierna długość linii kolejowych, która musi być rozpatrywana w kontekście konkretnego okresu. Ten ostatni typ zamknięć jest najczęstszy i odpowiada za największą długość zamkniętych linii w warunkach brytyjskich.

Można wyróżnić cztery główne kategorie nadmiernej długości, chociaż nie wykluczają się one wzajemnie. Pierwsza wynika z budowy kilku linii przez konkurencyjne towarzystwa, które następnie nie znajdują uzasadnienia w sytuacji monopolu jednego właściciela. Druga jest rezultatem zmniejszenia ruchu w następstwie zmian w gospodarce, na przykład wskutek wyczerpania się zasobów mineralnych, a przewozy osobowe na takiej linii odgrywały drugorzędą

rolę. Trzecia obejmuje zmniejszenie przewozów pasażerskich wskutek pojawienia się innych form transportu, na przykład tramwaju w miastach, który uczynił transport kolejowy częściowo zbędnym. Czwarta dotyczy obszarów wiejskich, gdzie wiele linii funkcjonowało ze stratą od momentu powstania, lecz w czasach monopolu kolei traktowano je jako źródło zasilania linii głównych, co obecnie nie zawsze znajduje uzasadnienie. Zarysowane wyżej rodzaje zamknięć nie wykluczają się wzajemnie i jakkolwiek próba odniesienia pojedynczej linii do poszczególnego typu może okazać się wyjątkowo arbitralna (Patmore, 1966). Przykłady linii zamykanych z podanych wyżej przyczyn można znaleźć również w warunkach polskich w przeszłości, trzeba jednak pamiętać, że nasza sieć nigdy nie była tak gęsta jak brytyjska, gdzie praktycznie wszystkie zamknięcia po 1923 r. wynikały z nadmiernie rozbudowanej sieci.

W warunkach irlandzkich szczególną przyczyną zamknięć linii był drastyczny spadek liczby ludności od czasów, w których kolej powstawała, spadek nie mający odpowiednika w innych krajach. Inne przyczyny miały charakter geograficzny (np. brak ruchu tranzytowego, jak to ma miejsce w Europie kontynentalnej), demograficzny (niska gęstość zaludnienia i brak większych miast) i ekonomiczny (brak przemysłu ciężkiego w skali podobnej do innych krajów) (Ó Riain, 1995, s. 110).

W ruchu towarowym dokładna data zamknięcia jest czasem trudna do ustalenia, gdyż rozkłady jazdy pociągów towarowych nie są ogólnie dostępne, zaprzestanie ruchu nie musi być ogłaszane z ustawowym wyprzedzeniem, a ładownie obsługujące niewielkie masy ładunków mogą przestać być użytkowane na długo przed ich formalnym zamknięciem. Zawieszanie przewozów w Polsce odbywa się na podstawie decyzji administracyjnej ministra odpowiedzialnego za transport. Na przykład, w końcu 2000 r. na podstawie jednej decyzji ówczesnego ministra transportu zawieszono przewozy ładunków na 76 liniach o łącznej długości 2440 km (Fojcik, 2001, s. 23). W rezultacie wspomnianej specyfiki, mapy zamknięć w ruchu towarowym mogą zawierać pewne nieścisłości.

Inaczej jest w przypadku przewozów pasażerskich. Dane są dostępne i są bardziej wiarygodne. Poza rozkładami jazdy, opublikowano chronologiczny wykaz zamknięć linii w ruchu pasażerskim (Lijewski i Koziarski, 1995). Materiał ten nadaje się zarówno do analizy statystycznej, jak i prezentacji kartograficznej i został wykorzystany, między innymi, do wykreślenia rycin w rozdziale 5.2. Na podstawie dostępnych danych można prześledzić cały okres od pierwszego udokumentowanego zamknięcia linii do czasów współczesnych.

Praca T. Lijewskiego i S. Koziarskiego (1995) jest również bezcennym źródłem informacji o całkowitych zamknięciach linii kolejowych dla ruchu. Częstkowe informacje na ten temat zawierają już wcześniejsze publikacje S.M. Koziarskiego (1993b, tab. 9), M. Jerczyńskiego i S. Koziarskiego (1992) i B. Pokropińskiego (1980), oraz późniejsza praca K. Soidy (1996). Dane te wymagały uaktualnienia, do czego posłużyły specjalnie zebrane materiały pochodzące przede wszystkim z rozmaitych jednostek Grupy PKP, jak również ze stowarzyszeń miłośników kolei (głównie Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych w Gdyni i Stowarzyszenia Miłośników Kolei w Katowicach). Poza piśmiennictwem, większość informacji na temat obecnego stanu (sposobu użytkowania) poszczegól-

nych linii i odcinków, zebrano w trakcie badań terenowych, prowadzonych przez autora w latach 2001–2003.

Najpierw, w rozdziale 5.1, omawia się całkowite zamknięcia linii dla ruchu, a w rozdziale 5.2 – zamknięcia linii dla ruchu pasażerskiego.

5.1. Całkowite zamknięcia linii kolejowych

Od początku XX w. obserwujemy proces zamykania i likwidacji linii kolejowych na obecnym terytorium Polski (Aneks A, Aneks B), jakkolwiek w okresie międzywojennym ubytki były kompensowane przez budowę nowych odcinków i ogólna długość sieci rosła. Niewielki, przejściowy spadek ogólnej długości sieci wystąpił tylko podczas I wojny światowej, był spowodowany zniszczeniami wojennymi i objął prawie wyłącznie koleje normalnotorowe (ryc. 2).

Pierwsze zamknięcia na początku XX w. objęły koleje wąskotorowe, budowane w większości przez kapitał prywatny, który szybko reagował na straty i sprzedawał bądź likwidował zbudowane niewiele wcześniej odcinki. Jako pierwszy udokumentowany, rozebrany już w 1913 r., przyjmuje się w literaturze (Lijewski i Koziarski, 1995) 5-kilometrowy odcinek kolei słupekiej Żelkowo–Siecie (ryc. 16), po którym dobrze zachowane nasypy i przekopy w okolicy Żelkowa pozostały do dzisiaj (fot. 27–28). Być może jeszcze wcześniej rozebrany był odcinek kolei śmigielskiej Wielichowo–Ujazd (ryc. 28), zamknięty dla ruchu pasażerskiego w 1903 r., po którym nie pozostały do dziś żadne ślady w terenie, ale trudno



Fot. 27. Nasyp w pobliżu Żelkowa jest jedną z nielicznych pozostałości po rozebranych w 1913 r. 5-kilometrowym odcinku linii wąskotorowej Żelkowo–Siecie.



Fot. 28. Również przekop w pobliżu Żelkowa jest pozostałością po pierwszej udokumentowanej rozbiórce odcinka na obecnym terytorium Polski.

ustalić datę jego rozbiórki. W początkowym okresie koleje wąskotorowe często były zastępowane przez normalnotorowe. Tak było w przypadku linii Częstochowa–Blachownia–Herby oraz większości linii kolei słupskich (ryc. 16, Aneks B). Te ostatnie zostały rozebrane ostatecznie dopiero przez *trofejnyje bataliony* Armii Czerwonej w 1945 r.

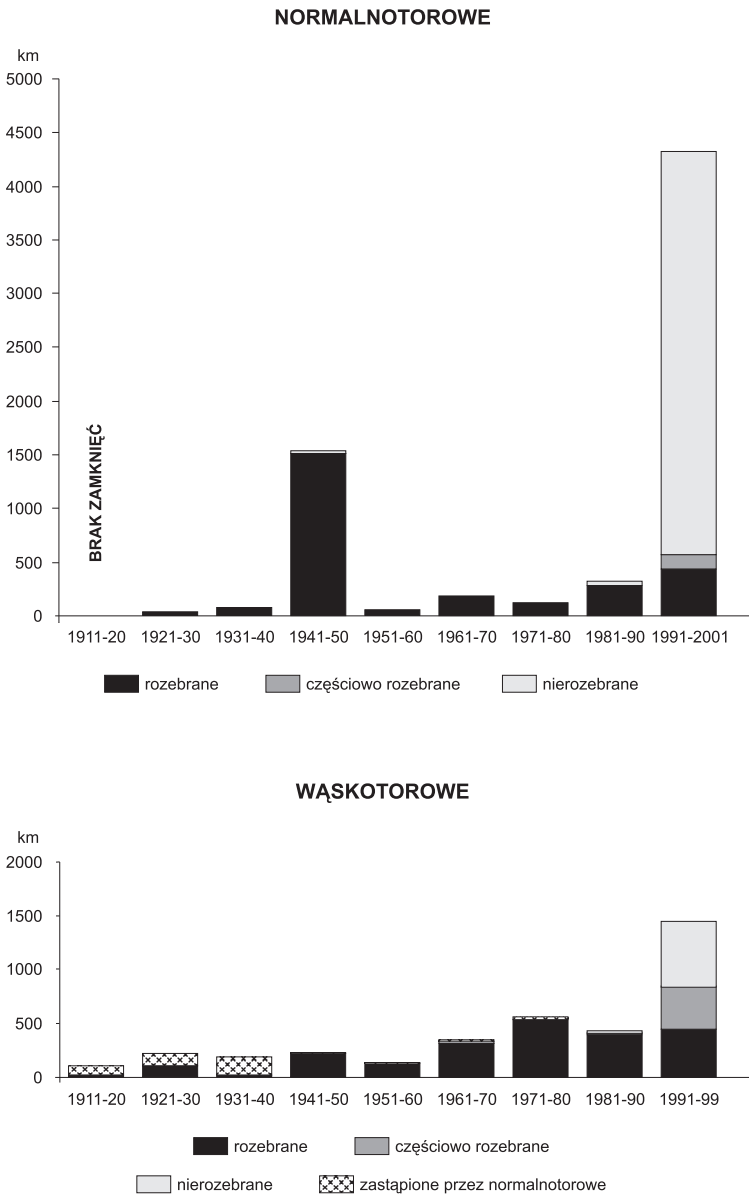
W całej historii kolei na obecnym terytorium Polski można wyróżnić trzy okresy wzmożonych zamknięć (ryc. 40). Kolejno są to:

- (1) okres wojennego i powojennego demontażu (lata 1944–1948);
- (2) okres rosnącej konkurencji transportu samochodowego (lata 1961–1990);
oraz
- (3) okres współczesnego regresu (po 1990 r.).

Każdy z tych okresów jest odmienny: inne były przyczyny i skutki, a także inna intensywność zamknięć.

5.1.1. Okres wojennego i powojennego demontażu (1944–1948)

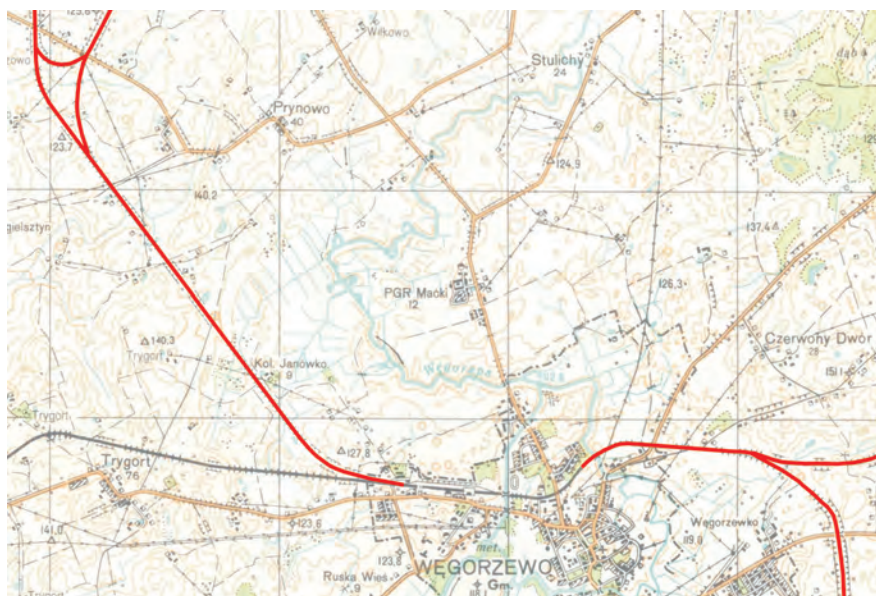
Linie zlikwidowane w wyniku II wojny światowej, zmian granic i demontażu podaje praca T. Lijewskiego i S. Koziarskiego (1995). Wykaz ten poprawiono, uzupełniono i porównano ze stanem przedstawianym na mapach topograficznych w skali 1:50 000 Państwowego Przedsiębiorstwa Geodezyjno-Kartograficznego (tzw. państwowy układ współrzędnych 1965). Na mapach tych przebieg rozebranych linii jest zaznaczony w postaci nasypów i wykopów (przekopów), zwłaszcza w terenie o urozmaiconej rzeźbie (ryc. 41–42). Dobrym źródłem informacji o liniach rozebranych, a następnie odbudowanych, jest *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospo-*



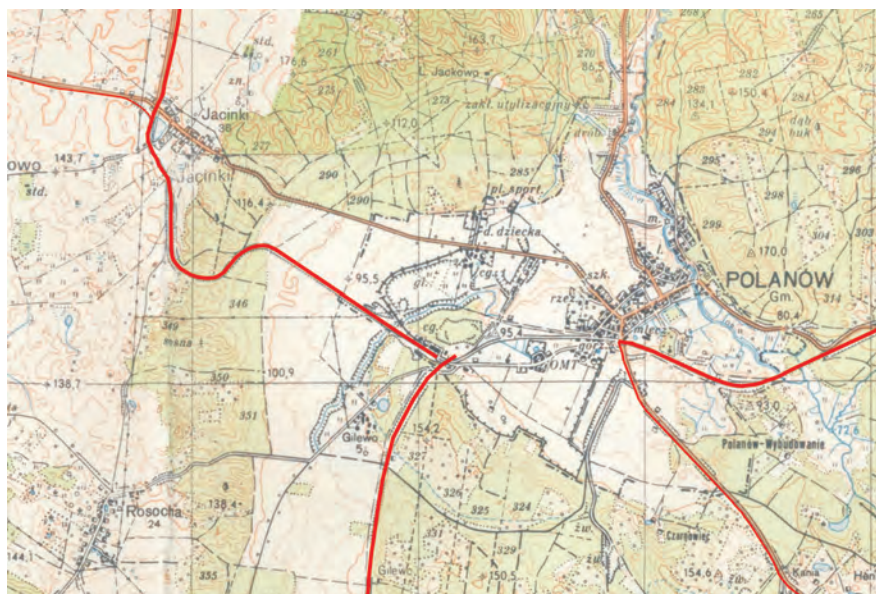
Ryc. 40. Zamknięcia linii kolejowych na obecnym terytorium Polski w podziale na dekady

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.

litej Polskiej... (1945). Porównanie jej treści ze stanem późniejszym pozwala na określenie, które z linii całkowicie rozebranych zostały odbudowane. Informacji o rozebranych drugich i dalszych torach na liniach wielotorowych, a następnie odbudowanych lub nieodbudowanych, dostarcza monografia S.M. Koziarskiego



Ryc. 41. Okolice Węgorzewa na Pojezierzu Mazurskim: kolorem czerwonym zaznaczono przebieg rozebranych linii. Fragment mapy 1:50 000, arkusz 214.1 Węgorzewo (układ współrzędnych 1965).



Ryc. 42. Okolice Polanowa na Pojezierzu Pomorskim: kolorem czerwonym zaznaczono przebieg rozebranych linii. Fragment mapy 1:50 000, arkusze: 323.1 Wiekowo, 323.3 Bobolice (układ współrzędnych 1965).

(1993b). Dane te zweryfikowano i porównano m.in. z później wydaną mapą sieci kolejowej (*Polska. Mapa sieci kolejowej*, 1985). Wspomniana praca T. Lijewskiego i S. Koziarskiego (1995) dostarcza również informacji na temat linii ze zdemontowaną siecią trakcji elektrycznej, zaś wcześniejsze monografie M. Jerczyńskiego i S. Koziarskiego (1992) oraz S.M. Koziarskiego (1993b) zawierają opis poszczególnych linii na Dolnym Śląsku³⁵.

Omawiany okres do niedawna w literaturze polskiej traktowany był jako swoiste tabu (patrz np. Pisarski, 1974; Zamkowska, 1984, 1991), a zasoby archiwalne słabo zbadane³⁶. Fakt demontażu był nawet w latach 1970. poddawany w wątpliwość (Bufe, 1993, s. 256). Dopiero po roku 1989 zaczęto o nim pisać, zresztą przede wszystkim w piśmiennictwie popularnonaukowym, a nie naukowym i dzisiaj nasza wiedza o tym bolesnym okresie jest nieporównanie większa. Poza wielkimi zniszczeniami wojennymi, ogromnej dewastacji dokonały tzw. *трофейные батальоны* (*trofejujnyje bataliony*) wykonujące rozkazy *Трофейного Управления* (*Trofejujnoje Uprawlenije* – Zarząd „Zdobyczy Wojennych”) Armii Czerwonej, które wkraczały na teren Polski wraz z przesuwaniem się linii frontu i dokonywały dewastacji i demontażu wszelkich nadających się do rabunku elementów infrastruktury (przede wszystkim stalowych) oraz taboru³⁷. Pozyskane materiały – takie jak szyny, rozjazdy, akcesoria stalowe, urządzenia sterowania ruchem – a ponadto sieć trakcyjna i podkłady były wywożone do ZSRR jako „zdobycz wojenna”, zaś budynki dewastowane. Sumaryczne zestawienie tej dewastacji przedstawia tabela 5.

Można założyć, że tę destrukcyjną działalność prowadzono na terenie północno-wschodniej Polski od połowy 1944 r., a największe jej nasilenie przypada na rok 1945. Skądinąd wiadomo, że dopiero w roku 1948 wywożono przez port świnoujski elementy zdemontowanych linii normalnotorowych Świnoujście–Duchrow i Świnoujście–Heringsdorf (Lijewski, 1996a; Rusak, 2000). Generalnie, demontaż prowadzony był skrupulatnie, tzn. że poza nasypami i przekopami do dzisiaj w terenie pozostały bardzo nieliczne ślady po rozebranych liniach: zrujnowane mosty (fot. 29–33) i wiadukty (fot. 34–38), pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe (zwłaszcza na Pojezierzu Mazurskim, fot. 39–40), czy resztki drewnianych podkładów i drobne akcesoria metalowe (na Pojezierzu Pomorskim, fot. 41). Rosjanie wykorzystywali do tych prac niemieckich jeńców wojennych i ludność cywilną (Bäumer i Bufe, 1988; Pokropiński, 2000).

Jako ilustracja wspomnianej działalności niech posłuży cytat dotyczący wąskotorowej linii Gliwice–Rudy–Racibórz: „Po przejściu frontu wkraczające oddziały radzieckie przystąpiły do plądrowania obiektów i demontażu urządzeń kolejowych. Bez przyczyny podpalono budynki na stacjach: Bojków, Pilchowice, Stanica, Rudy, Szymocice, Babice i Markowice Raciborskie. W wyniku tej akcji budynki na czterech ostatnich z wymienionych stacji uległy całkowitemu zniszczeniu. Nowych budynków na stacjach Szymocice, Babice i Markowice Racibor-

³⁵ Dokładny opis materiałów źródłowych i metody badania zawiera inna praca autora (Taylor, 2004).

³⁶ Częściowe informacje znajdują się w Archiwum Akt Nowych w Warszawie, które przejęło zasoby archiwalne ówczesnego Ministerstwa Komunikacji.

³⁷ Podobna była praktyka wojsk rosyjskich w czasie I wojny światowej.

Tabela 5. Dewastacja sieci kolejowej przez Armię Czerwoną na obecnym terytorium Polski w latach 1944–1948

Rodzaj demontażu	Długość (km)	Główne obszary
Linie normalnotorowe rozebrane, nieodbudowane (ok. 70 linii i odcinków)	ok. 1500	Pojezierze Mazurskie, Pobrzeże, Pojezierze Pomorskie, Pojezierze Lubuskie
Linie wąskotorowe rozebrane, nieodbudowane (9 linii)	ok. 200	Pojezierze Mazurskie, Pojezierze Pomorskie
Linie normalnotorowe rozebrane, następnie odbudowane (w większości do 1950 r.)	ok. 1087	Pojezierze Mazurskie, Pojezierze Pomorskie, Pojezierze Lubuskie, Dolny Śląsk
Linie wąskotorowe rozebrane, następnie odbudowane (5 linii)	min. 129	Pojezierze Mazurskie, Kurpie
Rozebrane drugie i dalsze tory na liniach wielotorowych, nieodbudowane	ok. 1772	Dolny Śląsk, Pojezierze Lubuskie, Pojezierze Pomorskie, Pojezierze Mazurskie, Podlasie, Lubelszczyzna
Rozebrane drugie i dalsze tory na liniach wielotorowych, następnie odbudowane	ok. 697	Dolny Śląsk, Podlasie, Nizina Szczecińska
Zdemontowana sieć trakcji elektrycznej	407*	Dolny Śląsk

*Łącznie z trakcją elektryczną na 42 km linii Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica, zdemontowaną przez PKP w 1945 r. (patrz tekst).

Opracowanie własne na podstawie: (1) S.M. Koziarski (1993b); (2) T. Lijewski, S. Koziarski (1995); (3) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej ...* (1945); (4) *Polska. Mapa sieci kolejowej 1:500 000* (1985); (5) Mapy schematyczne sieci kolejowej poszczególnych DOKP z lat 1960–1979; (6) badania terenowe autora (2001–2003).

skie już nigdy nie wybudowano. Z pięknego budynku stacyjnego w Rudach pozostały jedynie piwnice, a po budynku w Stanicy – ściany zewnętrzne [...]. Do końca 1945 roku Rosjanie rozebrali tor (szyny, akcesoria stalowe oraz podkłady) na długości 21,4 km z Paproci do Lukasine, a także tor dojazdowy i bocznice Zakładów Chemicznych „Ceres”. Cudem nie zdemontowano toru z Gliwic do Paproci, jednak przed wznowieniem na nim ruchu należało przeprowadzić jego gruntowną naprawę” (Wieczorek i Soida, 2002, s. 13). Poza tym, w GOP „zdemontowany został także jeden z torów na dwutorowym szlaku Rozbark–Pole Północne”³⁸ (Soida, 1996, s. 51).

Główną przyczyną demontażu linii na obecnym terytorium Polski była chęć pozyskania możliwie jak największej ilości wyrobów, zwłaszcza stalowych, traktowanych jako swoisty fetysz. Zrabowane i wywiezione mienie traktowano jako „zdobycz wojenną”, bez względu na miejsce i sposób jego pozyskania, legalny czy nielegalny, słuszny czy niesłuszny. Nie zastanawiano się przy tym nad celowością i potencjalnym sposobem wykorzystania zrabowanego mienia, które nie zawsze było ponemieckie, ale częściowo pochodziło z ziem rdzennie polskich.

³⁸ Odbudowany w 1951 r., istniał jako dwutorowy do 1985 r.



Fot. 29. Dobrze zachowany kamiennie-ceglany most przez Radew na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bobolice–Polanów



Fot. 30. Tak zwany „czerwony most” przez Grabową w Polanowie na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Polanów–Korzybie



Fot. 31. Pozostałości zrujnowanego mostu przez Gwdę koło Płytnicy na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Wałcz–Węgierce



Fot. 32. Wysadzony most przez Gwdę w Piecewku, z zachowanym oryginalnym torem z 1914 r., na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Złotów–Jastrowie



Fot. 33. Zrujnowany most przez Pasłękę koło Ornety na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Orneta–Morąg



Fot. 34. Lekki żelbetowy wiadukt nad przekopem rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Polanów–Korzybie



Fot. 35. Kamienno-ceglany wiadukt koło miejscowości Glaznoty na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Uzdrawo–Samborowo



Fot. 36. Podwójne wiadukty koło miejscowości Podągi na rozebranej przez Armię Czerwoną jednotorowej linii Orneta–Morąg. W Prusach Wschodnich, ze względów militarnych, często na jednotorowych liniach budowano podwójne wiadukty lub mosty.



Fot. 37. Lekki żelbetowy wiadukt koło Brzostowa nad przekopem rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Węgorzewo–Rudziszki. Obecnie przekop wykorzystywany jest jako ścieżka rowerowa.



Fot. 38. Podwójne wiadukty w Stańczykach na rozebranej przez Armię Czerwoną jednotorowej normalnotorowej linii Gołdap–Żytkiejmy. Wybudowane w latach 1912–1926 wiadukty mają do 40 m wysokości i ponad 200 m długości; przyciągają amatorów skoków na linach.

Ponieważ starano się wywieźć wszystko co możliwe, niejednokrotnie prowadziło to do zadrażnień i konfliktów. Formalnym usankcjonowaniem demontażu była polsko-radziecka umowa z 26 III 1945 r., w której strona polska zmuszona była do daleko idących ustępstw.

Niektórzy autorzy próbują tłumaczyć przyczyny demontażu. Na przykład, D.R. Dołubizno (1999, s. 19) podaje cztery przyczyny rozbiórki linii na Pojezierzu Mazurskim:

- (1) zrabowane i wywiezione urządzenia kolejowe i szyny służyły do odbudowy linii kolejowych na obszarze ZSRR;
- (2) do budowy większości linii kolejowych używano szyn pochodzących ze wschodu, na których oznaczenia wykute były cyrylicą, a zatem grabieżca mógł potraktować je jako własne;
- (3) po ustaleniu granicy polsko-radzieckiej wiele połączeń straciło sens, gdyż prowadziły w większości do Królewca, odciętego granicą od znacznej części dawnych Prus Wschodnich;
- (4) rozebrane linie przebiegały przez bardzo słabo zaludnione i uprzemysłowione obszary.

O ile pierwsza i ostatnia z przyczyn nie budzą wątpliwości, o tyle dwie pozostałe są co najmniej dyskusyjne. Jeśli nawet gdzieś używano wyrobów hutniczych pochodzących ze wschodu lub z innych względów oznaczonych cyrylicą (przyczyna 2), z pewnością nie było to zjawisko powszechne. Podany przez autora przykład linii Giżycko–Krukłanki jest nietrafny, gdyż linia ta została zde-



Fot. 39. Przejazd koło miejscowości Stary Dwór Barciański na rozebranej przez Armię Czerwoną wąskotorowej linii Kętrzyn–Barciany–Kurkławki. Na pierwszym planie widoczna lekka szyna.

montowana przez *trofiejnyje bataliony* (por. *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...*, 1945), a następnie odbudowana przez PKP, być może z użyciem rosyjskich materiałów, co jest jednak mało prawdopodobne. Co więcej, trudno zakładać, że na innych obszarach Polski i ówczesnych Niemiec, gdzie również demontowano wiele torów, stosowano szyny oznaczane cyrylicą. To raczej Niemcy były dostawcą wyrobów stalowych do Rosji Sowieckiej, a nie odwrotnie! Natomiast delimitacja granicy z obwodem kaliningradzkim nastąpiła po demontażu przynajmniej części linii na Pojezierzu Mazurskim, nie mogła być zatem jego przyczyną (3). Demontaż mógł co najwyżej wpłynąć na późniejszy, szczegółowy przebieg granicy w terenie.

Demontaż linii jednotorowych. Na obecnym terytorium Polski w latach 1944–1948 ogółem zamknięto 1548 km jednotorowych linii normalnotorowych, z czego prawie 1500 km zostało rozebranych przez *trofiejnyje bataliony* Armii



Fot. 40. Szyna koło Bisztynka, jedna z nielicznych pozostałości po rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Lidzbark Warmiński–Sątopy Samulewo



Fot. 41. Nasyp w pobliżu Dębnicy Kaszubskiej na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Słupsk–Budowo, obecnie wykorzystywany jako ścieżka rowerowa. Z prawej widoczne resztki podkładów.

Czerwonej³⁹. Ponadto oddziały te rozebrały około 200 km linii wąskotorowych, których już nie odbudowano. Pełen ich wykaz podaje się w Aneksach A i B. Dysproporcje między długością rozebranych linii normalno- i wąskotorowych prawdopodobnie wynikają z: (1) większej długości tych pierwszych linii, oraz (2) faktu, że materiały pozyskane z rozbiórki linii normalnotorowych były prawdopodobnie cenniejszą „zdobyczą”. Na przykład, stosowano tam cięższe szyny, chociaż według obecnych standardów i tak zaliczono by je do lekkich. Wśród rozebranych przeżywały linie należące do kolei powiatowych i prywatnych, a nie państwowych, co zapewne było przypadkiem. Ważniejsze chyba było, że linie te miały zazwyczaj mniejsze, drugorzędne i trzeciorzędne znaczenie, a także gorsze parametry techniczne.

Część demontowanych linii była uszkodzona, miała wysadzone w powietrze wiadukty lub mosty, bądź była zdewastowana wskutek bezpośrednich działań wojennych. Dzisiaj, po latach, czasem trudno oddzielić linie zdemontowane przez *trofiejnoje bataliony* od linii rozebranych przez PKP z powodu częściowych zniszczeń, a także pilnej potrzeby pozyskania materiałów do naprawy ważniejszych szlaków kolejowych, zwłaszcza w początkowym okresie odbudowy (1945–1946). Zazwyczaj jednak PKP ograniczały się do rozbiórki drugiego toru na liniach wielotorowych, a nie całej linii, chyba że ta ostatnia była bardzo mocno zniszczona. Przykładem może być jednotorowa linia Gdańsk Wrzeszcz–Kokoszki, której 9-kilometrowy odcinek po zniszczeniach wojennych (wysadzone przez wycofujących się Niemców cztery wiadukty wraz z parowozami) rozebrano, a tory wykorzystano do odbudowy ważniejszej linii Malbork–Kwidzyn (Koziarski, 1993b, s. 172), *nota bene* zdemontowanej uprzednio przez *trofiejnyje bataliony*.

Nie ulega wątpliwości, że ogromną większość zniszczeń spowodowała Armia Czerwona (Radziecka). Linie rozebrane znajdowały się przede wszystkim na Pojezierzu Mazurskim, Pobrzeżu i Pojezierzu Pomorskim, mniej na Pojezierzu Lubuskim i na Dolnym Śląsku (ryc. 43).

Szczególnie zdewastowana była sieć kolejowa na uzyskanej przez Polskę części dawnych Prus Wschodnich, gdzie nienaruszonych pozostało zaledwie kilka ważniejszych linii. Według obliczeń autora, na Pojezierzu Mazurskim rozebrano 709 km jednotorowych linii normalnotorowych i 115 km wąskotorowych, których już nie odbudowano (ryc. 44). Wielką skalę zniszczeń można tłumaczyć wczesnym okresem dewastacji, a zatem większą bezkarnością grabieżcy, a także geograficzną bliskością włączonego do ZSRR obwodu kaliningradzkiego. Na znaczeniu straciły jednotorowe linie przecięte granicą, np. (Gołdap)–Botkuny–Żytkiejmy–(Gusiew), Gołdap–Kumiecie–(Niestierow), Gołdap–(Oziersk), Węgorzewo–Ołownik–(Oziersk), Węgorzewo–Rudziszki–(Żeleznodorożnyj), Bartoszyce–Judyty–(Prawdinsk), Sągnyty–Jarzeń–(Korniewo), czy Pieniężno–Głębock–(Korniewo), których po rozbiórce nie odbudowano. Wśród zdemontowanych dominowały połączenia w kierunku Królewca (Kaliningradu) i Wystruci (Czerniachowska). Po demontażu pozostały zaledwie trzy linie łączące Polskę z obwodem kaliningradzkim, z których obecnie czynna jest tylko jedna – Braniewo–Mamonowo. Bezpowrotnie

³⁹ S.M. Koziarski (1993b, s. 181) podaje nieco mniejszą ogólną długość, a mianowicie „ze zniszczeń wojennych i demontażu nie odbudowano 1428 km linii” normalnotorowych.



Ryc. 43. Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną w latach 1944–1948 (bez drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych)

Opracowanie własne głównie na podstawie: (1) T. Ljewski, S. Koziarski (1995); (2) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945), uzupełnione.

rozebrano także dwie wąskotorowe linie kolei kętrzyńskiej, które przekraczały nowo powstałą granicę państwową.

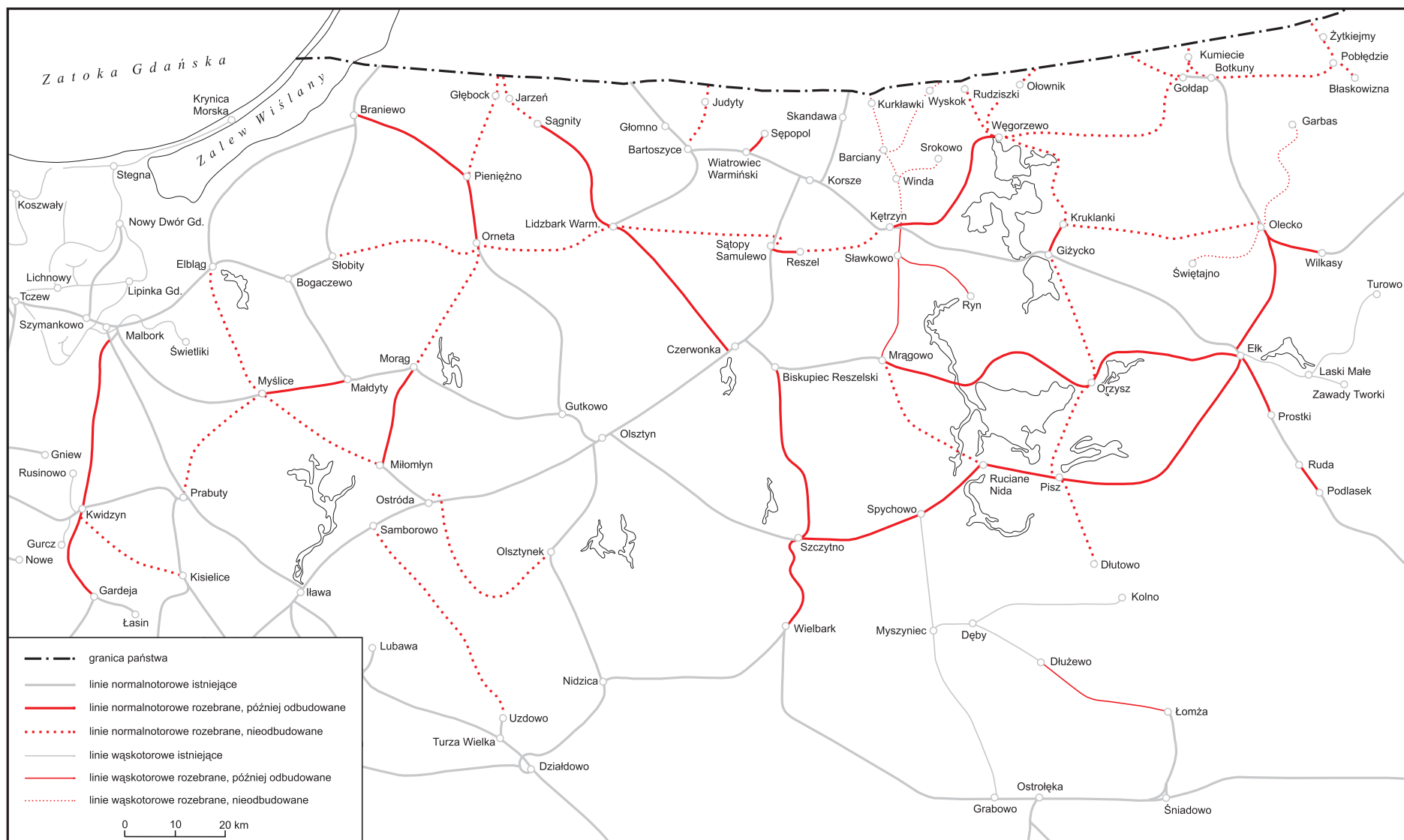
O ile w pobliżu granicy państwowej rozbierano zazwyczaj krótkie odcinki, o tyle pozostały demontaż na Pojezierzu Mazurskim obejmował już dłuższe linie normalnotorowe, takie jak Gołdap–Węgorzewo (50 km), Węgorzewo–Kruklanki, Kruklanki–Olecko, Giżycko–Orzysz–Pisz–Dłutowo (74 km), Mrągowo–Rucia-

ne Nida, Ostróda–Olsztynek (41 km), Orneta–Morąg, Elbląg–Myślice–Miłomłyn (64 km), Uzdowo–Samborowo (46 km), Słobity–Orneta–Lidzbark Warmiński–Sątopy Samulewo–Nowy Młyn (117 km). Dziewięciokilometrowy odcinek (Sątopy Samulewo–Reszel) tej ostatniej linii PKP później odbudowały. Zaledwie cztery lata istniało odgałęzienie Poblędzie–Błaskowizna, służące do wywozu kamieni z wielkiego głazowiska polodowcowego, a będące fragmentem planowanej przez Niemców linii z Poblędzia do Suwałk, które rozebrano w 1945 r. Poza tym, zdemontowano kilka krótszych odcinków normalnotorowych, a także wąskotorową kolej olecką (nieodbudowaną) i kolej kętrzyńską, której południową część PKP później odbudowały, aby około 1971 r. ponownie, tym razem ostatecznie, ją rozebrać. Ełcka kolej wąskotorowa wymagała remontu (Jasiński, 2002). Na nieodbudowanie znacznej długości linii na Pojezierzu Mazurskim niewątpliwym wpływ wywarł spadek gęstości zaludnienia spowodowany wymianą ludności po II wojnie światowej, rolniczy charakter regionu, a także zmiana kierunków ciężarów przewozowych.

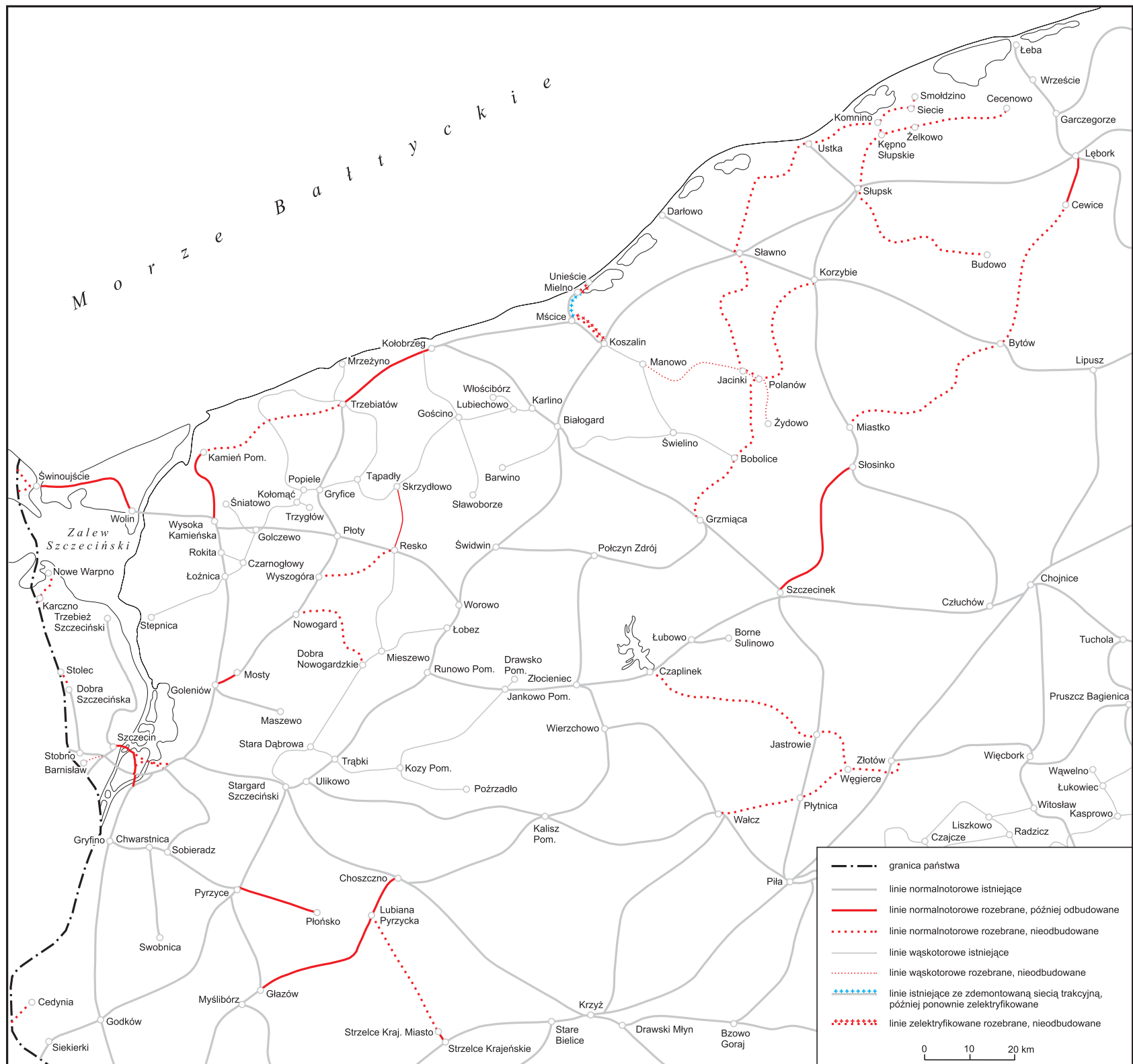
Na Pobrzeżu i Pojezierzu Pomorskim zdemontowano ogółem 629 km linii normalnotorowych i 54 km wąskotorowych (jednotorowych), których już nie odbudowano (Aneksy A i B, ryc. 45). Krótsze rozebrane odcinki przekraczały granicę państwową, tym razem z Niemcami, na przykład Cedynia–Osinów Dolny–(Bad Freienwalde), Dobra Szczecińska–Stolec–(Stolzenburger Glashütte), Nowe Warpno–Karczno–(Hintersee), czy wąskotorowy odcinek Szczecin Pomorzany–Barniślaw–(Penkun). Najwięcej linii, niejednokrotnie znacznej długości, zdemontowano w pasie ciągnącym się od Pobrzeża przez Pomorze Środkowe. Między innymi, były to linie kolei słupskich i sławieńskich (normalno- i wąskotorowe), poza tym linie: Grzmiąca–Bobolice–Polanów–Korzybie, Miastko–Bytów–Lębork (której odbudowany w 1947 r. fragment z Lęborka do Cewic wykorzystywano pierwotnie częściowo, a od 2002 r. wyłącznie jako bocznice), Złotów–Węgierce–Jastrowie–Czaplinek oraz Wałcz–Węgierce. Pozostałe linie rozbierano wybiórczo, na przykład Strzelce Krajeńskie–Lubiana Pyrzycka, Nowogard–Dobra Nowogardzkie, Wyszogóra–Resko Południowe (odcinek Resko Północne–Resko Południowe był użytkowany jako bocznica), Kamień Pomorski–Trzebiatów. Ta ostatnia linia przed rozbiórką została przekuta na szeroki tor.

Na Pojezierzu Lubuskim ostateczny demontaż objął wyłącznie jednotorowe linie normalnotorowe: Zielona Góra–Szprotawa⁴⁰, Rudnica–Sulęcín, Chróścina–Sławęcice Górskie (pozostały od okresu międzywojennego fragment dawnej linii Leszno–Góra Śląska) i kilka odcinków przygranicznych (ryc. 46). W Sudetach rozebrano i nie odbudowano sześciu krótkich odcinków przekraczających granicę z ówczesną Czechosłowacją – w tym jednego wąskotorowego – i dwóch z Niemcami (ryc. 47). Poza omawianymi obszarami rozebrano połączenia trans-

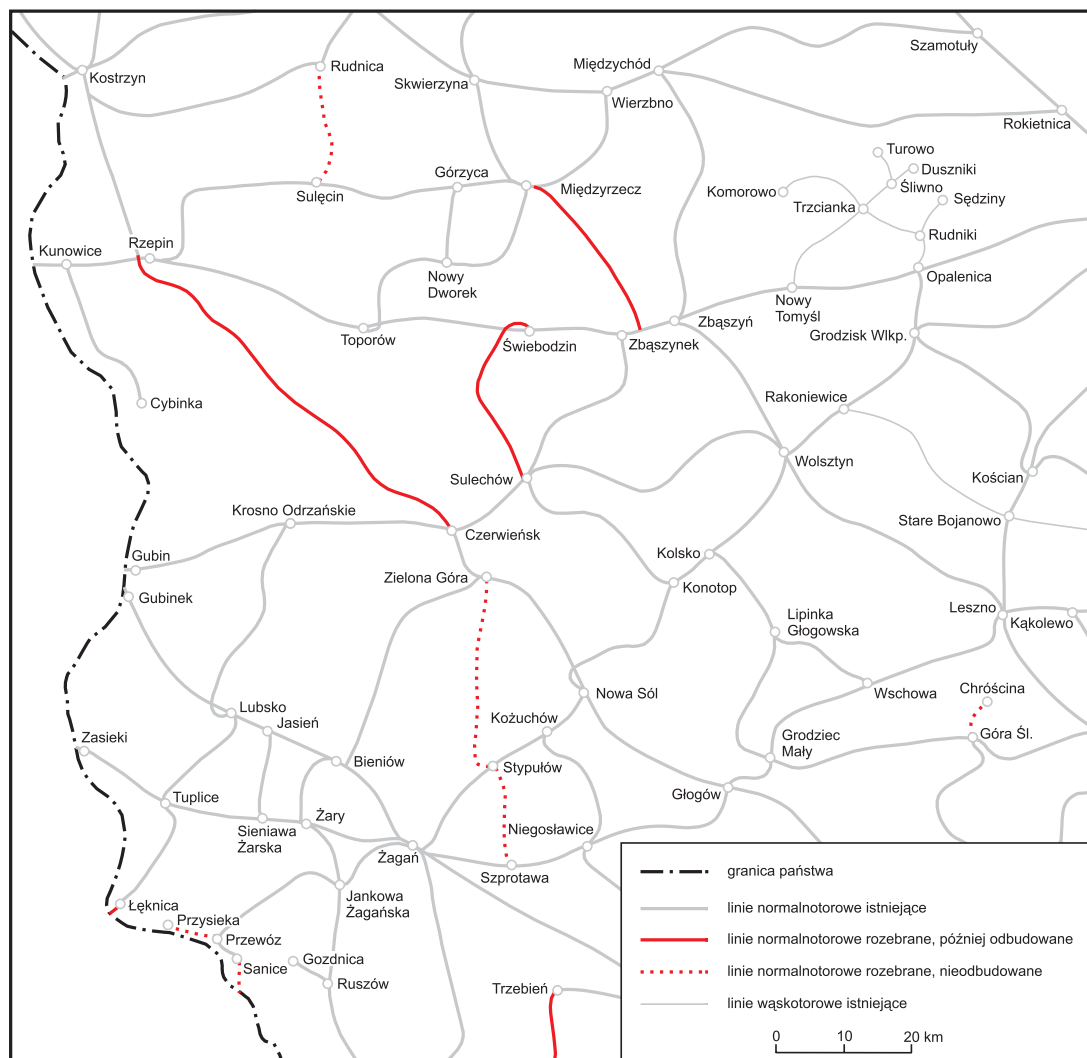
⁴⁰ Tak podają T. Lijewski i S. Koziarski (1995, s. 124), natomiast S.M. Koziarski (1993b, s. 72), powołując się na S. Zajchowską (1947) pisze, że „na skutek słabej nawierzchni nie przywrócono do ruchu linii Zielona Góra–Szprotawa”. M. Jerczyński i S. Fedorowicz (2002, s. 24) zaś podają: „Po 1945 r. [...] kolejka nie została uruchomiona, choć wykazywano ją w pierwszych rozkładach jazdy jako nieczynną (nie jest to przypadek odosobniony: niektóre linie rozebrane wykazywano w rozkładach jazdy jako nieczynne – przyp. Z.T.). Funkcjonował jedynie odcinek miejski jako zespół bocznic. Pozostała część po przejściu kolejek pod zarządek PKP w 1949 r. została stopniowo rozebrana”. Powstaje pytanie, dlaczego PKP miały przejąć linię dopiero w 1949 r.?



Ryc. 44. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Mazurskim przez Armię Czerwoną w latach 1944–1948 (bez drugich torów na liniach dwutorowych)
 Opracowanie własne głównie na podstawie: (1) T. Ljowski, S. Koziarski (1995); (2) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945), uzupełnione.



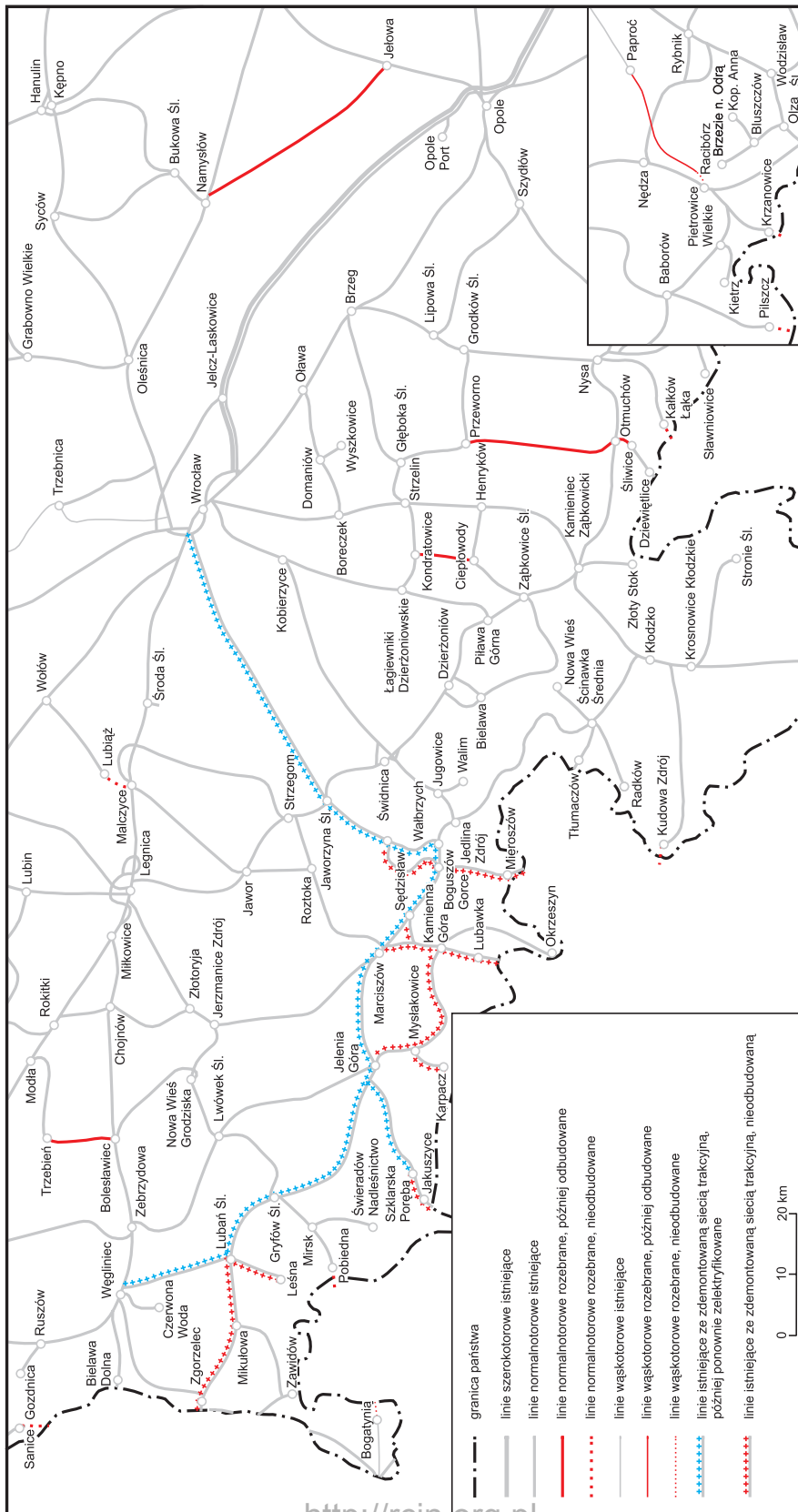
Ryc. 45. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Pomorskim przez Armię Czerwoną w latach 1945–1948 (bez drugich torów na liniach dwutorowych)
 Opracowanie własne głównie na podstawie: (1) T. Lijewski, S. Koziarski (1995); (2) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945), uzupełnione.



Ryc. 46. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Lubuskim przez Armię Czerwoną w latach 1945–1948 (bez drugich torów na liniach dwutorowych)

Opracowanie własne głównie na podstawie: (1) T. Lijewski, S. Koziarski (1995); (2) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945), uzupełnione.

graniczne w pobliżu Kamiennej Nowej, Włodawy, Hrubieszowa (granica z ZSRR) i Podczerwonego (granica z Czechosłowacją). Zapewne część przejść granicznych okazała się zbędna, niemniej skala i wczesny okres ich likwidacji wskazują na prowadzenie polityki izolacjonizmu i autarkii przez ówczesne władze.



*

Niezależnie od rozebranych i nieodbudowanych linii jednotorowych, *trofiejny-je bataliony* rozebrały na obecnym terytorium Polski co najmniej 1087 km linii normalnotorowych (tab. 6a) i 129 km wąskotorowych (tab. 6b), które to linie PKP odbudowały, w większości w latach 1946–1950, jeśli tylko miały jakieś znaczenie w nowych warunkach gospodarczych i geopolitycznych (ryc. 43–47). Liniom tych nie uwzględniono w obliczeniach i na ryc. 40. Co do niektórych linii istnieją wątpliwości, czy były przedmiotem odbudowy, czy też nie. Przykładem może być linia Olecko–Gołdap, która według jednego źródła (Dołubizno, 2001, 2002) została w 1948 r. odbudowana, a według innych (*Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...*, 1945; Lijewski i Koziarski, 1995) – nie była rozebrana, a więc nie wymagała odbudowy. Z powodu zmiany kierunków ciężarów transportowych niektóre linie straciły, a inne zyskały na znaczeniu w nowo powstałym układzie sieci kolejowej, zaś „odbudowa przybierała niekiedy formy nowych inwestycji” (Koziarski, 1993b, s. 79). Rekonstrukcja sieci uwzględniała również konieczność scalenia ziem dawnych i odzyskanych w jeden układ funkcjonalny.

Tabela 6a. Normalnotorowe linie kolejowe rozebrane przez Armię Czerwoną w latach 1944–1945, a następnie odbudowane przez PKP

Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny	Piśmien- nictwo
(Kamienna Nowa)– –Ostrowie Biebrzań- skie–Balinka– (Augustów)	8	odcinek czynnej linii Białystok–Augustów	
Ełk–Olecko	28	linia czynna wyłącznie w ruchu towarowym od 2003 r.; ruch pasażerski przywrócony od 2005 r.	Dołubizno (2000)
Olecko–Wilkasy– (Suwałki)	13	odcinek linii Olecko–Suwałki, czynnej wyłącznie w ruchu towarowym od 2003 r.	Dołubizno (2000)
Giżycko–Krukłanki	12	nawierzchnia ponownie rozebrana; pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe	
Kętrzyn–Węgorzewo	33	linia zamknięta, nawierzchnia nierozebrana (2002)	
Ełk–Orzysz– Mikołajki–Mrągowo	87	odcinek czynnej linii Ełk–Olsztyn	
Ełk–Prostki– (Białystok)	15	odcinek czynnej linii Ełk–Białystok	
(Ełk)–Ruda– Podlasek–(Białystok)	8	odcinek czynnej linii Ełk–Białystok	
Ełk–Pisz–Ruciane Nida–Szczytno	113	linia nieczynna w ruchu pasażerskim	

Ryc. 47. Demontaż linii kolejowych na Dolnym Śląsku przez Armię Czerwoną w latach 1945–1948 (bez drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych).

Uwaga: trakcja elektryczna na linii Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica zdemontowana przez PKP w 1945 r.

Opracowanie własne głównie na podstawie: (1) T. Lijewski, S. Koziarski (1995); (2) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945), uzupełnione.

Wielbark–Szczytno–Biskupiec (Reszelski)	66	21 km odcinek Wielbark–Szczytno czynny w ruchu towarowym; 45 km odcinek Szczytno–Biskupiec zamknięty, nawierzchnia nierozebrana, zarośnięta (2002)	
Sątopy Samulewo–Reszel	9	linia zamknięta, nawierzchnia nierozebrana (2002)	
Wiatrowiec Warmiński–Sępopól	5	nawierzchnia ponownie rozebrana ok. 1999 r.; pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe	Brejlak i Fedorowicz (2001)
Sągnity–Lidzbark Warmiński	32	linia zamknięta, nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002);	
Lidzbark Warmiński–Czerwonka	36	linia zamknięta, nawierzchnia nierozebrana (2002)	
Braniewo–Orneta	42	odcinek czynnej linii Braniewo–Olsztyn	
Morağ–Miłomłyn	19	nawierzchnia ponownie rozebrana w 1998 r.	
Małdyty–Myślice	17	odcinek zamkniętej linii Małdyty–Malbork, nawierzchnia nierozebrana (2002)	
Malbork–Kwidzyn–Gardeja	56	odcinek czynnej linii Malbork–Grudziądz	
Lębork–Maszewo Lęborskie	11	ruch osobowy do 1979 r.; cały odbudowany w 1947 r. odcinek Lębork–Maszewo–Cewice–lotnisko przekwalifikowany jako bocznicza (2002)	Sobczyk (2001a)
Szczecinek–Słosinko–(Słupsk)	38	linia czynna	
Kołobrzeg–Trzebiatów	24	linia czynna	
Wysoka Kamińska–Kamień Pomorski	17	linia czynna	
Świnoujście–Wolin	33	linia czynna	
Goleniów–Mosty–(Nowogard)	8	odcinek czynnej linii Goleniów–Kołobrzeg	
Szczecin Port Centralny–Szczecin Podjuchy	7	odcinek czynnej magistrali nadodrzańskiej	
Pyrzyce–Płońsko	19	nawierzchnia ponownie rozebrana w 1987 r.	
Choszczno–Głazów	47	linia zamknięta: na 28 km odcinku Choszczno–Barlinek nawierzchnia nierozebrana (2000); na 19 km odcinku Barlinek–Głazów nawierzchnia ponownie rozebrana	
Strzelce Krajeńskie Wsch.–Strzelce Krajeńskie	7	odcinek zamknięty, nawierzchnia nierozebrana (2001)	
Międzyrzecz–Zbąszynek	30	linia czynna	
Świebodzin–Sulechów	26	linia zamknięta, nawierzchnia nierozebrana, zarośnięta (2001); niektóre przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	

Rzepin–Czerwieńsk	57	odcinek czynnej magistrali nadodrzań- skiej	
Bolesławiec–Trzebień	14	nawierzchnia ponownie rozebrana w 1998 r.	
Kondratowice– Ciepłowody	13	linia zamknięta, nawierzchnia nierozebrana (2002)	
Otmuchów– Przeworno	31	nawierzchnia ponownie rozebrana w 1993 r.	
Otmuchów– Śliwice– (Dziewiętlice)	4	nawierzchnia ponownie rozebrana w 1977 r., razem z całą linią Otmuchów– –Dziewiętlice–granica	
Jelowa–Namysłów	40	linia zamknięta, nawierzchnia nierozebrana (2002)	
Tarnów–Szczucin	49	linia zamknięta w ruchu pasażerskim od 2000 r.	
Bednary–Zielkowi- ce (obecnie Łowicz Przedmieście)	9	czynny objazd Łowicza na linii Łódź Kaliska–Zgierz–Sochaczew–Warszawa	
Wieliszew–Zegrze	4	linia zamknięta, nawierzchnia nierozebrana (2002)	

Źródło: *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945).

Tabela 6b. Wąskotorowe linie kolejowe rozebrane przez Armię Czerwoną w latach 1944–1945, a następnie odbudowane przez PKP

Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny	Písmien- nictwo
Mragowo–Sławkowo (<i>kolej kętrzyńska</i>)	26	nawierzchnia ponownie rozebrana w 1971 r.; ślady dość słabo widoczne	
Kętrzyn–Sławkowo– Salpik–Ryn (<i>kolej kętrzyńska</i>)	27	nawierzchnia ponownie rozebrana ok. 1971 r.; nasypy częściowo rozorane, częściowo zachowane	
Łomża–Nowogród– Dłużewo (<i>kolej ostrołęcka</i>)	39	nawierzchnia ponownie rozebrana w 1973 r.; miejsce częściowo wykorzystane na pobocze drogi kołowej	
Skrzydłowo–Resko Płn. (<i>kolej kołobrze- ska</i>)	19	linia nieczynna, nawierzchnia nierozebrana (2003)	Bäumer i Bufe (1988, s. 198)
Racibórz Markowi- ce–Paproc–Gliwice Trynek) (<i>kolej górnosląska</i>)	18	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana i zdewastowana (2003), na odcinku Stanica–Paproc ruch turystyczny	

Źródło: *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945).

Najwięcej zdemontowanych linii odbudowano na Pojezierzu Mazurskim i sąsiednich terenach Powiśla, Kurpiów i Podlasia, gdzie straty sieci były największe (ryc. 44), ale odbudowa postępowała raczej wolno. Na przykład, do jesieni 1946 r. odbudowano zaledwie 180 km linii (Koziarski, 1993b, s. 77). Wśród ważniejszych odbudowano cztery z pięciu linii wychodzących z Elku w kierunku

Szczytna, Mrągowa, Olecka i dwa krótkie odcinki na trasie do Białegostoku. Inne dłuższe odbudowane linie to Biskupiec Reszelski–Szczytno–Wielbark, Czerwonka–Lidzbark Warmiński–Sągnity, Orneta–Braniewo, Malbork–Kwidzyn–Gardaja, zaś krótsze często stanowiły fragmenty ważnych ciągów komunikacyjnych (np. Małdyty–Myślice, Moraąg–Miłomłyn, Olecko–Wilkasy). Pozostałe odbudowane odcinki, w tym wąskotorowe, miały znaczenie lokalne.

W pasie Pobrzeża i Pojezierza Pomorskiego odbudowano raczej krótsze jednotorowe linie, ale istotne dla zapewnienia spójności całej sieci (jak Goleniów–Mosty, Trzebiatów–Kołobrzeg, Szczecinek–Słosinko, Choszczno–Głazów) i dostępu do niektórych miast (Szczecin Podjuchy–Szczecin Port Centralny, Wolin–Świnoujście, Wysoka Kamieńska–Kamień Pomorski, Pyrzyce–Płońsko, Strzelce Krajeńskie–Strzelce Krajeńskie Miasto). W ciągu zaledwie jednego roku odbudowano niektóre linie wąskotorowe, np. wokół Trzebiatowa, czy linię Skrzydłowo–Resko Płn. na kolei kołobrzeszkiej. W. Bäumer i S. Bufe (1988) podają jeszcze więcej wąskotorowych linii rozebranych, a następnie odbudowanych przez PKP (np. większość kolei koszalińsko-białogardzkiej), ale nie znajdujemy potwierdzenia tego faktu w innych źródłach.

Na Pojezierzu Lubuskim odbudowano trzy jednotorowe linie o różnym znaczeniu w nowej sytuacji gospodarczej: Rzepin–Czerwieńsk, Międzyrzecz–Zbąszynek i Świebodzin–Sulechów (linia lokalna). Również niewiele linii odbudowano na Dolnym Śląsku (Jełowa–Namysłów, Przeworno–Otmuchów–Śliwice, Kondratowice–Ciepłowody, Bolesławiec–Trzebień), gdyż zdecydowanie większy niż w innych regionach kraju był tutaj udział linii dwutorowych⁴¹.

Demontaż drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych. Poza demontażem linii jednotorowych, oddziały Armii Czerwonej rozbrajały drugie i dalsze tory na liniach wielotorowych. Lini tych również nie uwzględniono w obliczeniach i na ryc. 40. Powstałe straty były jednak znacznie większe niż utrata samych torów, gdyż trzeba było przebudowywać układy torowe mijanek, systemy sygnalizacji i urządzenia nastawcze. Ponieważ do tych prac brakowało materiałów, maszyn i urządzeń, stosowano rozwiązania prowizoryczne, czasochłonne i często zawodne. Spadła przepustowość całej sieci. W następstwie przebudowy odcinków na jednotorowe obniżyło się bezpieczeństwo ruchu, wzrosło nadmiernie obciążenie linii głównych i – w rezultacie – tempo zużycia nawierzchni, a niejednokrotnie wydłużeniu uległy także trasy przejazdu, z powodu konieczności objazdów w czasie prowadzenia rozległych robót odtworzeniowych i naprawczych linii.

Ogółem *trofiejnyje bataliony* zdemontowały około 1772 km drugich i dalszych torów, których nie odbudowano (tab. 7, ryc. 48). Zbliżoną długość (1787 km) podaje S.M. Koziarski (1993b, s. 181; 1997, s. 13), ale nie są to te same linie. Roze-

⁴¹ Analogiczny demontaż miał miejsce w radzieckiej strefie okupacyjnej w Niemczech, gdzie rozbiórka bardzo wielu linii drugorzędnych spowodowała powstanie „wąskich gardeł” transportowych w regionach wiejskich, w których sieć – i bez tego zresztą – była niezbyt gęsta. Dobrym przykładem były zacofane gospodarczo rolnicze regiony Pojezierza Meklemburskiego, Przedpomorza i Ziemi Wkrzańskiej, których ludność – wskutek napływu przesiedleńców – wzrosła o ponad 50%. Wymienione regiony utraciły jednak większość sieci kolei drugorzędnych, co odbiło się niekorzystnie na tempie ich rozwoju (Kopper, 1999, s. 281). Podobnie jak w Polsce, część linii odbudowano (np. (Kostrzyn)–Kietz–Frankfurt nad Odrą), a innych nie (np. Ducherow–Świnoujście).



Ryc. 48. Demontaż drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych przez Armię Czerwoną w latach 1944–1948

Opracowanie własne głównie na podstawie: (1) S.M. Koziarki (1993b); (2) *Mapa sieci kolejowej 1:500 000* (1985); (3) Mapy schematyczne sieci kolejowej poszczególnych DOKP z lat 1960–1979.

brane drugie tory można podzielić na dwie grupy: normalnotorowe i przekute na szerokotorowe przez wojska kolejowe Armii Czerwonej, a następnie rozebrane i wywożone jako „zdobycz wojenna” do ZSRR. Tych ostatnich było więcej na liniach Polski wschodniej, na przykład Łuków–Lublin, Białystok–Sokółka, Czeremcha–Cisówka–granica.

Wiele drugich (nieodbudowanych) torów rozebrano na liniach Dolnego Śląska, gdzie sieć była szczególnie dobrze rozbudowana (na niemal całej linii Zgorzelec–Jelenia Góra, na liniach Żary–Węgliniec, Żagań–Głogów, Miłkowice–Żagań–

Tabela 7. Ważniejsze linie wielotorowe ze zdemontowanymi drugimi i dalszymi torami, rozebrane około 1945 r. (nieodbudowane przez PKP)

Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/uwagi
Szczecin–Kołbaskowo–granica	13	odcinek czynnej linii Szczecin–Berlin
Szczecin Podjuchy–(Szczecin Port Centralny)*	5	południowy fragment czynnej łącznicy
Runowo Pomorskie–Worowo–Świdwin–Białogard	66	odcinek czynnej linii Szczecin–Gdynia
Słupsk–Lębork	51	jw.
Piła–Złotów–Chojnice	83	odcinek czynnej linii Berlin–Piła–Tczew–Gdańsk/Królewiec
Krojanty–Gutowiec	15	jw.; PKP dokonały rozbiórki jednego toru na pozostałych 58 km uszkodzonej linii Chojnice–Starogard Gdański
Laskowice Pomorskie–Grudziądz	22	odcinek czynnej linii Laskowice Pomorskie–Grudziądz–Jabłonowo Pomorskie
Nicwałd–Mełno–Jabłonowo Pomorskie	22	jw.
Myślice–Małdyty	17	początkowo odcinek nieczynnej linii Malbork–Małdyty; ostatecznie nawierzchnia rozebrana w 2006 r.
Dziembówko–Chodzież–Rogoźno–Oborniki Wielkopolskie	54	odcinek czynnej linii Piła–Poznań; na 9 km odcinku Piła–Dziembówko drugi tor odbudowano w 1974 r.
Zbąszynek–Czerwieńsk–Gubin–granica	94	linia czynna w ruchu towarowym, a na odcinku Zbąszynek–Czerwieńsk również w ruchu osobowym
Miłkowice–Modła–Żagań–Jasień–Gubinek–granica	123	odcinek czynnej linii Miłkowice–Lubsko
Sieniawa Żarska–Jasień	16	linia zamknięta, częściowo rozebrana nielegalnie
Lipinki Łużyckie–Tuplice–Zasieki–granica	26	odcinek czynnej linii Wrocław–Żagań–Berlin
Żagań–Głogów	60	linia czynna w ruchu towarowym
Żary–Węglińiec	41	linia czynna w ruchu towarowym; ruch pasażerski wznowiono w końcu 2006 r.
Zgorzelec–Lubań Śląski–Dębowa Góra	73	niemal cała czynna linia Zgorzelec–Lubań Śląski–Gryfów Śląski–Jelenia Góra
Ludwikowice Kłodzkie–Nowa Ruda	8	wysokie koszty utrzymania tuneli i mostów powodują, że miejscami nieczynny jest drugi tor na całej 29 km linii Wałbrzych–Nowa Ruda
Legnica–Jawor–Strzegom–Jaworzyna Śląska	47	odcinek czynnej linii Legnica–Kamieniec Żąbkowicki
Świdnica Kraszowice–Dzierżoniów–Kamieniec Żąbkowicki	46	jw.
Strzelin–Kamieniec Żąbkowicki	35	odcinek czynnej linii Wrocław–Kłodzko–Lichkov

Krosnowice Kłodzkie– Międzyzylesie–granica	36	jw.
Wrocław–Kobierzyce	21	odcinek linii Wrocław–Kobierzyce– –Świdnica, czynnej w ruchu towaro- wym
Wrocław Stadion–Wrocław Brochów	9	czynna południowa obwodnica Wrocławia; rozebrana pozostała druga para torów (3 i 4 tor)
Braniewo–granica–(Mamonowo)	3	zbudowano drugi tor szeroki (1524 mm)
Korsze–Skandawa–granica	23	odcinek linii Korsze–Żeleznodorożnyj– –Czerniachowski, czynnej do niedawna w ruchu towarowym
Korsze–Giżycko–Ełk–Białystok	202	odcinek czynnej linii Olsztyn–Białystok
Białystok–Sokółka	41	odcinek czynnej linii Warszawa– Kuźnica Białostocka
Białystok–Czeremcha	77	odcinek czynnej linii Białystok–Brześć
Czeremcha–Hajnówka–Cisówka– –granica	64	odcinek czynnej linii Siedlce– Czeremcha–Wołkowyśk
Ostrołęka–Małkinia	54	odcinek Ostrołęka–Ostrów Mazowiecka zamknięty, nierozebrany (2002); odcinek Ostrów–Małkinia czynny w ruchu towarowym
Małkinia–Siedlce	66	odcinek Małkinia–Sokołów Podlaski zamknięty; na odcinku Siedlce– Sokołów ruch towarowy
Łuków–Parczew–Lublin Północny	108	odcinek Łuków–Radzyń Podlaski zamknięty, nierozebrany (2002); odcinek Radzyń Podlaski–Lublin czynny w ruchu towarowym
Lublin Zembrzyce–Kraśnik–Stalowa Wola Rozwadów	94	odcinek czynnej linii Lublin–Rzeszów
Chełm–Włodawa–granica	47	odcinek czynny w ruchu towarowym
Przemyśl Bakończyce– Malhowice–granica	10	odcinek linii Przemyśl–Chyrów–Zagórz

*Na pozostałych liniach drugi tor odbudowano, względnie – w związku z przebudową węzła szczecińskiego – odcinki zlikwidowano.

Źródło: (1) S.M. Koziarski (1993b), poprawione; (2) *Polska. Mapa sieci kolejowej 1:500 000* (1985); (3) mapy schematyczne sieci kolejowej poszczególnych DOKP z lat 1960–1979.

–Gubinek–granica, Wrocław–Kobierzyce, Legnica–Jaworzyna Śląska, Świdnica Kraszowice–Kamieniec Żąbkowicki i innych). Na 9-kilometrowej czterotorowej obwodnicy Wrocławia (Stadion–Brochów) zdemontowano drugą parę torów.

Poza Dolnym Śląskiem rozbierano drugie tory na mniejszej liczbie, ale za to znacznie dłuższych linii, na przykład w Wielkopolsce (Zbąszynek–Gubin, Oborniki Wielkopolskie–Rogoźno–Dziembówko), na Pojezierzu Pomorskim (Piła–Chojnice, Runowo Pomorskie–Białogard, Słupsk–Lębork) i na Lubelszczyźnie (Lublin–Stalowa Wola Rozwadów, Chełm–Włodawa–granica). Częściowo były to linie łączące w przeszłości Niemcy z Prusami Wschodnimi, które straciły na znaczeniu (np. Piła–Chojnice, Krojanty–Gutowiec). Najdłuższy ciąg drugich torów (302 km)

Tabela 8. Ważniejsze linie wielotorowe ze zdemontowanymi drugimi i dalszymi torami, rozebrane około 1945 r. (odbudowane przez PKP)

Rok odbudowy	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/uwagi
1947	Przecza–Brzeg–Wrocław Brochów	56	odcinek czynnej linii Opole–Brzeg–Wrocław
1947–48	Wrocław–Wałbrzych	79	linia czynna
1948	Szewce–Zmigrod	32	odcinek czynnej linii Wrocław–Rawicz
1948	Szczecin Dąbie–Szczecin Gumieńce	19	odcinek czynny
1947–49	Kędzierzyn Koźle–Nysa	75	linia czynna
1953	Wrocław Mikołajów–Wrocław Stadion	3	odcinek czynny w ruchu towarowym
1954	Pieńsk–Zgorzelec	12	odcinek czynnej linii Węgliniec–Zgorzelec
1956	Opole Groszowice–Gogolin–Kędzierzyn Koźle–Racibórz	55	fragment magistrali nadodrzańskiej Szczecin–Wrocław–Chałupki
1957	Wrocław Popowice–Wrocław Osobowice	4	odcinek czynny
1957	Ilawa–Ostróda	25	część odcinka czynnej linii
1957	Platerów–Czeremcha	46	odcinek czynnej linii Siedlce–Czeremcha
1960	Lochów–Prostyń	23	odcinek czynnej linii Warszawa–Białystok
1961	Jaworzyna Śląska–Świdnica Miasto*	10	odcinek czynnej linii Legnica–Kamieniec Ząbkowicki
1970–71	Prostyń–Łapy	50	łączna długość 4 odcinków czynnej linii Warszawa–Białystok
1974	Piła–Dziembówko	9	odcinek czynnej linii Piła–Poznań
ok. 1974	Boreczek–Strzelin	11	odcinek czynnej linii Wrocław–Strzelin
1974	Wrocław–Głogów	65	odbudowano brakujący drugi tor na części (65 km) odcinka, będącego fragmentem magistrali nadodrzańskiej; odbudowę drugiego toru prowadzono równocześnie z kompleksową modernizacją linii, ale przed jej elektryfikacją
1974–77	Gryfino–Szczecin Dąbie–Goleniów	43	część magistrali nadodrzańskiej; odbudowę drugiego toru prowadzono równocześnie z kompleksową modernizacją linii, ale przed jej elektryfikacją
1983	Kwidzyn–Prabuty	20	odbudowano brakujący drugi tor, ale obecnie jest on nieczynny (uszkodzony)
1984–87	Opole Wschodnie–Jelcz Miłoszyce–Wrocław Brochów	60	zdemontowany po 1945 r. drugi tor był torem szerokim; odbudowano brakujący drugi tor na części (60 km) linii o ogólnej długości 82 km, równocześnie z modernizacją i elektryfikacją czynnej linii

*Nie odbudowano 2 toru na odcinkach Legnica–Jaworzyna Śląska oraz Świdnica–Kamieniec Ząbkowicki.

Źródło: (1) S.M. Koziarski (1993b), poprawione; (2) *Polska. Mapa sieci kolejowej 1:500 000* (1985); (3) Mapy schematyczne sieci kolejowej poszczególnych DOKP z lat 1960–1979.

zdemontowano w północno-wschodniej Polsce, od granicy przez Skandawę, Korze, Elk, Białystok do Czeremchy.

Ponadto rozebrano 697 km drugich torów, w tym szerokich, które sukcesywnie, w zależności od potrzeb, nieraz po wielu latach, odbudowywano już jako normalnotorowe (tab. 8, ryc. 48). Jeszcze w latach 1940. odbudowano drugie tory na ważnych z gospodarczego punktu widzenia odcinkach dolnośląskich linii Przecza–Brzeg–Wrocław Brochów (na linii Opole–Wrocław), Wrocław–Wałbrzych, Szewce–Żmigród (na linii Wrocław–Poznań), Kędzierzyn–Kozłe–Nysa oraz w węźle szczecińskim. W latach 1950. prowadzono rekonstrukcję drugich torów na Dolnym Śląsku i Opolszczyźnie (m.in. na linii Opole Groszowice–Racibórz, 1956) oraz na części odcinków Iława–Ostróda (1957) i Siedlce–Czeremcha (1957). Po spadku lat 1960., tempo odbudowy drugich torów wzrosło ponownie w latach 1970., głównie za sprawą modernizacji magistrali nadodrzańskiej przed jej elektryfikacją (część odcinka Wrocław–Głogów i odcinek Gryfino–Szczecin Dąbie–Goleniów) oraz odbudowy czterech odcinków na linii Warszawa–Białystok. Wreszcie, w latach 1984–1987 odbudowano zdemontowany po 1945 r. drugi (uprzednio szeroki) tor na części (60 km) linii Opole Wschodnie–Jelcz Miłoszyce–Wrocław Brochów, równocześnie z jej modernizacją i elektryfikacją. W całym okresie powojennym zdołano odbudować zaledwie 28% długości wszystkich zdemontowanych drugich torów⁴².

W wyniku demontażu linii jednotorowych i drugich torów niektóre przedwojenne węzły stały się mało znaczącymi punktami w sieci kolejowej. Na Pojezierzu Mazurskim szczególnej degradacji doznały Myślice, Orneta, Lidzbark Warmiński, Węgorzewo, Olecko i Gołdap. Dobrym przykładem węzła, który utracił swoje znaczenie jest Węgorzewo (ryc. 41, 44). Wszystkie linie wychodzące z niego zbudowano w latach 1898–1914, a więc w okresie budowy linii drugorzędnych i dojazdowych (Lijewski, 1959; Lijewski i Koziarski, 1995). Do 1945 r. Węgorzewo pozostało węzłem pięciokierunkowym. Wszystkie jednotorowe linie zostały zdemontowane i wywiezione przez *trofejnyje bataliony*. Dwie z nich przecinały nowo powstałą granicę polsko-radziecką: Węgorzewo–Ołownik–(Oziersk) i Węgorzewo–Rudziszki–(Żeleznodorożnyj). Poza tym, jedna linia biegła do Gołdapi, a inna do Krukłanek i dalej do Giżycka. Po II wojnie światowej, PKP odbudowały tylko lokalną linię do Kętrzyna, i – w rezultacie – od 1949 r. Węgorzewo stało się stacją końcową.

Na Pobrzeżu i Pojezierzu Pomorskim ogromny regres wystąpił w przypadku Słupska i Polanowa (ryc. 45). Do 1945 r. Słupsk był węzłem, w którym zbiegało się sześć linii normalnotorowych. Cztery z nich, istniejące do dziś, powstały w okresie budowy głównych połączeń, a więc przed 1880 r. Pozostałe, utworzone w okresie budowy linii drugorzędnych i dojazdowych, zostały zdemontowane po wkroczeniu Armii Czerwonej. Zdemontowano linie lokalne do Budowa oraz

⁴² Podobne procesy miały miejsce również w radzieckiej strefie okupacyjnej w Niemczech, gdzie zdemontowano prawie 4000 km drugich torów, których do końca istnienia NRD w pełni nie odbudowano (Kopper, 1999, s. 281). Do 1948 r. na ponad 80% linii dwutorowych rozebrano drugi tor, a inne odcinki zdemontowano całkowicie (Nicholls, 1999, s. 256). Autor ten charakteryzuje wspomnianą działalność następująco: „Radziecka polityka reparacji wojennych przypominała plądrowanie na oślep (*wahllose Plünderungen*), przy czym od kolei oczekiwano, że skonfiskowany materiał będzie przez nią przetransportowany do Związku Radzieckiego” (Nicholls, 1999, s. 256).

do Kępna Słupskiego z odgałęzieniami do Cecenowa i Komnina a dalej do Smółdzina i Ustki (Słupskie Koleje Powiatowe), „mimo ostrzeżeń fachowców i mocnych argumentów, czy w ogóle możliwe jest przez zmuszonych do pracy Niemców rozebranie i wywiezienie wszystkich urządzeń na wschód, gdzie i tak nie znajdują zastosowania” (Bäumer i Bufo, 1988, s. 240). Zdemontowano też drugi tor na linii Słupsk–Lębork, którego nie odbudowano. W rezultacie demontażu, Słupsk stał się węzłem czterokierunkowym.

Jeszcze większej degradacji doświadczył Polanów, niewielkie miasto (obecnie liczące około 2800 mieszkańców, w 1939 r. – 3775) położone na południe od Sławna (Witkowski, 2003a). Pierwsze linie do Polanowa doprowadzono w okresie budowy linii drugorzędnych i dojazdowych: wąskotorowe (750 mm) ze Sławna, Żydowa/Gołogóry i Koszalina (1897–1898), a normalnotorową Królewsko-Pruskiego Zarządu Kolei (*Die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung, KPEV*) z Grzmiącej (1903). W okresie międzywojennym przedłużono połączenie tej ostatniej linii do Korzybia (1921), a linię ze Sławna przebudowano na normalnotorową (1934). W 1945 r., poza zdemontowaniem linii Grzmiąca–Bobolice–Polanów–Korzybie, rozebrano całą Sławieńską Kolej Powiatową, a więc linie: normalnotorową Sławno–Polanów i wąskotorową Manowo–Jacinki–Polanów–Żydowo (Witkowski, 2003b, c, d). W następstwie demontażu, Polanów zniknął z mapy sieci kolejowej Polski (ryc. 42, 45). Komentarz W. Bäumera i S. Bufego (1988, s. 225) jest następujący: „...Rosjanie szlak zniszczyli obok wielu innych kolei, ponieważ nowa ludność nie potrzebowała takiego luksusu”.

Demontaż sieci trakcji elektrycznej. Zelektryfikowana sieć kolejowa obejmowała całą trasę z Wrocławia przez Wałbrzych, Jelenią Górę i Lubań Śląski do Zgorzelca i Węglińca oraz kilka linii bocznych, prowadzących w Sudety, przy czym niektóre z nich przekraczały nowo powstałą granicę polsko-czechosłowacką (ryc. 47). Sieć ta nie uległa większym zniszczeniom wojennym, z wyjątkiem urządzeń i sieci trakcyjnej znajdujących się we Wrocławiu, sieci na odcinku od Wrocławia do Jaworzyny Śląskiej oraz wysadzonego przez Niemców w powietrze tunelu pod Janowicami (odcinek Marciszów–Jelenia Góra) i mostu przez Bóbr (odcinek Jelenia Góra–Lubań Śląski). Na tych odcinkach sieć trakcji elektrycznej została oczywiście zniszczona.

Pozostałe uszkodzenia były drobniejsze i naprawił je personel niemiecki, który uruchomił nawet trakcję elektryczną na linii Lubań Śląski–Leśna. Później, już pod nadzorem specjalistów PKP, uruchomiono trakcję elektryczną na liniach z Jeleniej Góry do Lubania Śląskiego, Szklarskiej Poręby i Karpacza. W trakcie naprawy znajdowała się sieć trakcyjna od Lubania do Zgorzelca, a uruchomienie całej linii z Jaworzyny Śląskiej do Zgorzelca wymagało kilku tygodni pracy. Ocalały elektrowozownie, z wyjątkiem wrocławskiej, całkowicie zniszczonej wraz ze znajdującym się w niej tabor. Częściowemu zniszczeniu uległy warsztaty elektrotrakcyjne w Lubaniu Śląskim, w których znajdował się m.in. wywieziony przez Niemców tabor elektryczny z węzła warszawskiego. Niektóre zniszczenia warsztatów w Lubaniu udało się naprawić.

W międzyczasie, na mocy porozumienia nr 9484 między rządami Polski i ZSRR, zawartego w Moskwie 8 VII 1945 r., „cała kolej elektryczna Dolnego Ślą-

ska ze wszystkimi urządzeniami technicznymi miała być zdemontowana i wywieziona do ZSRR. Wywiezieniu podlegały: wszystkie urządzenia elektrotrakcyjne, warsztaty, drut jezdny, podstacje, linie wysokiego napięcia, elektrownia, tabor oraz w przypadku linii dwutorowych drugi tor. Demontaż miał być przeprowadzony w bardzo krótkim czasie (około 3 tygodni), co miało decydujący wpływ na sposób jego przeprowadzenia. W pierwszej kolejności zostały wywiezione w całości: tabor elektryczny oraz sprzęt rewizyjny, zgrupowane przed wywiezieniem w elektrowozowniach” (Koziarski, 1993b, s. 68). Jak podaje S. Bufo (1993, s. 90, 256), niezbędnych napraw taboru dokonano jeszcze w Boguszwowie Gorcach, po czym – określną drogą – przez Jaworzynę Śląską, Legnicę i Węgliniec wywieziono do środkowych Niemiec, by stamtąd od marca 1946 r. ostatecznie wywieźć go do ZSRR. Natomiast to co sprawiało trudności w transporcie, pozostawało. Wspomniane porozumienie stanowi cenny przyczynek do „równoprawnych” stosunków polsko-radzieckich po II wojnie światowej.

Następnie zdemontowano urządzenia prądowórcze elektrowni ciepłej (węglowej) w Ścinawce Średniej, która zasilala trakcję elektryczną kolei dolnośląskich prądem zmiennym 15 kV o obniżonej częstotliwości 16 $\frac{2}{3}$ Hz. Podczas rozbiórki część urządzeń (kotły parowe, generatory) została uszkodzona i pozostała na miejscu, a reszta (np. podstacje transformatorowe, część instalacji oświetleniowej) – wywieziona.

Jak wyglądała sieć trakcji elektrycznej po demontażu, dokonanym przez Armię Czerwoną? Na linii Węgliniec–Lubań Śląski–Leśna sieć trakcyjną zdemontowano całkowicie, pozostały tylko konstrukcje wspornikowe. Na liniach Lubań Śląski–Jelenia Góra–Karpacz oraz Wałbrzych Szczawienko–Szczawno Śląskie–Mieroszów–granica–(Mezimesti) rozebrano sieć trakcyjną bez słupów, które pozostały. Na odcinku głównej linii Śląskiej Kolei Górskiej z Jeleniej Góry do Marciszowa zdemontowano większość sieci trakcyjnej, pozostały tylko uszkodzone niewielkie jej ilości. Na górskiej linii Mysłakowice–Kamienna Góra–Sędziszów sieć trakcyjną zdemontowano zupełnie, ale pozostawiono słupy, których część była uszkodzona. Na bocznej linii Kamienna Góra–Lubawka–granica–(Královec) sieć trakcyjną całkowicie rozebrano, przy czym znaczna część słupów została zniszczona. Z kolei na głównej linii Sędziszów–Wałbrzych–Wrocław sieć trakcji elektrycznej zdemontowano całkowicie, a dodatkowo – w okolicy Jaworzyny Śląskiej – wiele słupów wycięto (Jerczyński i Koziarski, 1992, s. 97–98; Koziarski, 1993b, s. 69). Ocalała jedynie linia Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica–(Polubny), chociaż trudno orzec, czy zaważył tutaj przypadek, czy raczej zniszczenie wspomnianego wcześniej mostu na Bobrze między stacjami Jelenia Góra i Jelenia Góra Zachodnia (ryc. 47).

W zaistniałej sytuacji, w 1945 r. Ministerstwo Komunikacji RP podjęło decyzję o pozostawieniu jedynie warsztatów elektrotrakcyjnych w Lubaniu Śląskim, natomiast zdemontowaniu urządzeń trakcji elektrycznej na ostatniej z wymienionych linii i pozostałości przewodów z innych odcinków. Dłuższe odcinki drutu jezdnygo wykorzystano do odbudowy trakcji elektrycznej w węźle warszawskim, a krótsze przekazano jako surowiec do fabryk kabli i przewodów. Słupy trakcyjne zdemontowano i przeznaczono do elektryfikacji kolei piaskowych na Górnym Śląsku (80 km), sieci tramwajowej w rejonie Katowic i – częściowo – do elek-

tryfikacji linii z Gdańska Głównego do Nowego Portu i do Pruszcza Gdańskiego. Słupy betonowe wykorzystano przy budowie linii tramwajowych w Gdańsku. Z kolei słupy trakcyjne na stacjach pozostawiono i wykorzystano przy reelektryfikacji prądem stałym 3 kV linii Wrocław–Jelenia Góra w latach 1965–1966 (Jerczyński i Koziarski, 1992; Koziarski, 1993b). Jeszcze później zelektryfikowano ponownie linie Jelenia Góra–Węgliniec (1986) i Jelenia Góra–Szklarska Poręba (1987). Pozostałe linie i odcinki nie doczekały się reelektryfikacji. Reasumując, na Dolnym Śląsku Polska straciła trakcję elektryczną o łącznej długości około 390 km⁴³ (lub około 500 km pojedynczego toru) wraz z całym wyposażeniem (Jerczyński i Koziarski, 1992; Koziarski, 1993b)⁴⁴.

Poza Dolnym Śląskiem, *trofiejnuyje bataliony* zdemontowały sieć trakcji elektrycznej na 17 km linii Koszalin–Mścice–Mielno–Unieście (ryc. 45). Była to trasa tzw. „tramwaju plażowego”, w części rozebrana łącznie z torowiskiem około 1945 r. (rozebrane odcinki: Koszalin–Mścice i Mielno–Unieście). Dopiero w 1988 r. odcinek Koszalin–Mścice–Mielno reelektryfikowano, wykorzystując przy tym częściowo elektryfikację linii głównej Koszalin–Kołobrzeg. Po kilkuletnim okresie eksploatacji, część odcinka (Mścice–Mielno) zamknięto, a trakcję elektryczną ostatecznie zdemontowano w związku z obawami o możliwość jej kradzieży. Powyższa historia ilustruje, jak złożone mogą być dzieje nawet krótkiej linii.

*

Największe zniszczenia sieci spowodowane działalnością *trofiejnych batalionow* wystąpiły na Pojezierzu Mazurskim. W 1945 r. czynnych tam było zaledwie 892 km (44% ogółu) linii, zaś rozebranych i/lub zniszczonych – 1142 km, w tym wszystkie dwutorowe (Koziarski, 1993b, s. 77). Nieco mniejsze zniszczenia dotknęły dość gęstą sieć Pobrzeża i Pojezierza Pomorskiego. W pasie północnej Polski najwięcej rozebranych linii nigdy nie odbudowano. Na Pojezierzu Lubuskim w 1945 r. nieczynnych było 294 km linii (27% ogółu; Koziarski, 1993b, s. 71), które częściowo odbudowano. Na Dolnym Śląsku demontaż objął przede wszystkim drugie tory i prawie całą sieć trakcji elektrycznej, które również częściowo zrekonstruowano.

Nie trzeba podkreślać, że dewastacja sieci spowodowana grabieżą sporej jej części przez Armię Czerwoną (Radziecką) odbiła się bardzo niekorzystnie na tempie i kosztach odbudowy gospodarki powojennej Polski. W początkowym okresie transport kolejowy był bowiem niewłaściwym elementem gospodarki, a trudności przeżywane przez kolej miały poważne implikacje ekonomiczne i społeczne. Bez sprawnego transportu kolejowego nie można było uruchomić żadnego działu

⁴³ Licząc z 42-kilometrową linią Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica, zdemontowaną przez PKP.

⁴⁴ Historia demontażu dolnośląskiej sieci trakcji elektrycznej powtórzyła się później w radzieckiej strefie okupacyjnej w Niemczech. Do marca 1946 r. odbudowano tam 463 km tras, a plany obejmowały dalszą elektryfikację linii. Na rozkaz radzieckiego komendanta Kwasznina w ciągu miesiąca całą sieć trakcyjną rozebrano, a lokomotywy elektryczne skonfiskowano i wprowadzono lokomotywy parowe, opalane węglem kamiennym, którego *nota bene* w strefie okupacyjnej nie było! Brakowało również sprawnych parowozów (Nicholls, 1999, s. 257). Odbudowę zdemontowanych urządzeń trakcji elektrycznej podjęto ponownie w 1955 r., ale dopiero w 1963 r. osiągnęła one rozmiary zbliżone do przedwojennych (Kopper, 1999, s. 296).

gospodarki narodowej. W Polsce w owym czasie transport samochodowy niemal nie istniał, więc kolej wykonywała ogromną większość pracy przewozowej⁴⁵.

5.1.2. Okres rosnącej konkurencji transportu samochodowego (lata 1961–1990)

W 1954 r. bocznicę kolejową obsługującą Państwowe Gospodarstwa Rolne i spółdzielnie produkcyjne zostały przekazane odpowiednim jednostkom na mocy dekretu prezydium rządu. Bocznicę pozostały jednak pod nadzorem PKP i musiały spełniać określone wymagania techniczne. Generalnie były w nienajlepszym stanie technicznym i nowi właściciele powinni je remontować, co było kosztowne. Ostatecznie w 1958 r. kolej zażądała remontu, a nowi właściciele nie mając środków na remont, zdecydowali się je zlikwidować i przestawić na obsługę transportem samochodowym. Likwidacja bocznic miała pośredni, długofalowy negatywny wpływ na zasilanie linii kolejowych potokami ładunków w następnych latach.

Później, w październiku 1959 r. Rada Ministrów PRL podjęła ustalenia w sprawie podziału zadań przewozowych pomiędzy transport kolejowy i transport samochodowy. W rezultacie, na mocy postanowień uchwały rządu, minister komunikacji uzyskał prawo do zamykania nierentownych linii kolejowych i przekazywania przewozów transportowi samochodowemu. Za rentowne uznawano linie obciążone pracą przewozową nie mniejszą niż 1 mln bruttotonokilometrów na 1 km linii rocznie. Jeśli obciążenie było mniejsze, dany odcinek linii należało uznać za słabo wykorzystywany, czyli nieekonomiczny dla gospodarki narodowej (Zamkowska, 1991).

Konkretyzacja wieloletniego programu likwidacji nierentownych linii i przekazywania ich przewozów transportowi samochodowemu rozpoczęła się w 1962 r. Do 1964 r. przeprowadzono badania terenowe, służące określeniu celowości i możliwości zamykania określonych linii. Drugim aspektem było wykorzystanie punktów ładunkowych: nieopłacalne było utrzymywanie punktów o minimalnych przeładunkach.

Ostatecznie, do końca lat 1960. Ministerstwo Komunikacji proponowało likwidację 4053 km linii, a w pierwszej kolejności zamknięcie 240 punktów ładunkowych i około 190 bocznic o małych obrotach, „przy równoczesnym wprowadzaniu koncentracji odpraw na większych stacjach, zapewniając jednocześnie dowóz i odwóz transportem samochodowym” (Zamkowska, 1991, s. 92). Projekty likwidacji nierentownych linii i punktów nie precyzowały jednak terminów realizacji. Czasem trudności we wprowadzeniu transportu zastępczego i ostre zimy powodowały, że linii nie likwidowano. Program zamykania słabo obciążonych przewozami linii prowadzono dość intensywnie do 1974 r., czyli do pojawienia się skutków pierwszego kryzysu naftowego (1973).

⁴⁵ Mimo wielu analogii w postępowaniu Armii Czerwonej w radzieckiej strefie okupacyjnej w Niemczech i w Polsce, trzeba zauważyć, że ta ostatnia była sojusznikiem Związku Radzieckiego, podczas gdy pokonane Niemcy – nieprzyjacielem, który miał ponosić ciężary reparacji wojennych. Omówiony wyżej demontaż linii kolejowych na obecnym terytorium Polski wskazuje, że pozyskane przez ZSRR mienie było traktowane jako „zdobycz wojenna”, a zatem faktyczne różnice w traktowaniu obydwu krajów były mało widoczne, o ile w ogóle istniały. Podobnie ocenia radziecką działalność w Polsce S. Bufe (1993, s. 256).

Drugi okres zamknięć (1961–1990), związany z rosnącą konkurencją transportu samochodowego, zarówno w przewozach osób jak i towarów, dotyczy przede wszystkim kolei wąskotorowych. Szczególne nasilenie zamknięć przypada na dekadę lat 1970. (554 km linii wąskotorowych, czego 528 km rozebrano), a w poprzedzającej (odpowiednio: 343 i 316 km) i następującej (433 i 386 km) dekadzie było nieco mniejsze (ryc. 40). Zlikwidowano koleje wąskotorowe w dużych miastach, na przykład w Warszawie (jako ostatnią kolej marecką w 1974 r.), we Wrocławiu, w Gdańsku, Bydgoszczy i Poznaniu, gdzie stanowiły przeszkodę w rozwoju przestrzennym miast. Poza miastami zlikwidowano np. sieć kolei kętrzyńskiej, ostrołęckiej, białskopodlaskiej, praktycznie całą kolej hrubieszowską, wiele linii i odcinków kolei górnośląskich. Na podstawie podobnych przesłanek w latach 1970. likwidowano koleje przemysłowe, na przykład cukrowniane na Zamojszczyźnie (Chwedyk, 2006).

K. Soida (1996) upatruje następujące przyczyny spadku popularności kolei wąskotorowych jako przewoźnika w konurbacji górnośląskiej:

- (1) postępująca dekapitalizacja infrastruktury (od 1954 r. nie dokonywano nawet inwestycji odtworzeniowych, likwidujących skutki szkód górniczych, mimo że do 1964 r. koleje te były dochodowym środkiem przewozów towarów i pasażerów);
- (2) zbyt wysokie stawki taryfy towarowej w porównaniu z kolejami normalnotorowymi; w rezultacie transport wąskotorowy stawał się coraz mniej konkurencyjny w przewozach ładunków;
- (3) rozbudowa bocznic normalnotorowych na terenie dużych zakładów przemysłowych i przechodzenie ich właścicieli na obsługę transportem normalnotorowym;
- (4) współczesny rozwój sieci kolei przemysłowych, na przykład piaskowych, budowanych od początku jako koleje normalnotorowe;
- (5) zamykanie wielu torów dojazdowych do bocznic kolei wąskotorowych;
- (6) przechodzenie na obsługę transportem samochodowym mniejszych klientów kolei wąskotorowych;
- (7) wyczerpywanie się zasobów kopalń rud metali, likwidacja niektórych zakładów lub ich łączenie w większe jednostki;
- (8) rozbudowa miast i osiedli mieszkaniowych, budowa dróg i węzłów transportowych, konflikty z siecią transportową miast, zwłaszcza w przypadku licznych skrzyżowań jednopoziomowych z drogami, liniami tramwajowymi i kolejami normalnotorowymi, co podwyższało koszty eksploatacyjne;
- (9) rosnąca konkurencja ze strony autobusów PKS; oraz
- (10) „niekompetencja i prywata wielu osób zajmujących kierownicze stanowiska gospodarcze” (Soida, 1996, s. 59). W rezultacie, szczególnie dekada lat 1980. jest w historii górnośląskich kolei wąskotorowych okresem zdecydowanego regresu.

Część wspomnianych przyczyn ma charakter bardziej ogólny i odnosi się do wszystkich, nie tylko górnośląskich, kolei wąskotorowych. Z pewnością jednak jedną z ważniejszych przyczyn zmniejszającego się zainteresowania kolejami wąskotorowymi jest stosunkowo niski poziom infrastruktury technicznej, przejawiający się w braku wyposażenia punktów ładunkowych w nowoczesne urządze-

nia przeładunkowe, poza tym eksploatacja przestarzałych urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów i łączności, wspomniane już jednopoziomowe skrzyżowania, niedostateczne i przestarzałe wyposażenie warsztatów naprawczych taboru. Na niską efektywność i atrakcyjność kolei wąskotorowych wpływ ma także przestarzenie rozmieszczenie sieci wąskotorowych. W większości sieci te powstały jeszcze w XIX w. i raz ukształtowane nie podlegały gruntownym przebudowom. W rezultacie, ich przebieg nie odpowiadał współczesnym potokom masy towarowej. Z kolei, w wielu zakładach produkcyjnych, wąskotorowe koleje przemysłowe pełnią istotną rolę w procesie technologicznym. W sytuacji zmiany profilu produkcyjnego mamy nie tylko odmienną technologię, ale również przebudowę lub – częściej – likwidację danej kolei (Soida, 1996, s. 159). Wspomniany autor uważa jednak, że nadal racjonalny jest przewóz ładunków kolejami wąskotorowymi na odległości 10–20 km, a także w pewnych rodzajach działalności, na przykład przy rekultywacji terenów pogórnich.

Transport publiczny, zorganizowany zwłaszcza w przedsiębiorstwach PKS, miał skutecznie zastąpić koleje wąskotorowe w przewozach osób i częściowo towarów. Co ciekawe, olbrzymia większość zamykanych wówczas linii wąskotorowych była demontowana. Jednakże demontaż ten był prowadzony niezbyt starannie i do dzisiaj zachowało się sporo śladów po rozebranych liniach (np. szyny na przejazdach, wiaduktach itp.). Zamknięcia i likwidacje kolei normalnotorowych były zdecydowanie mniejsze, a w dekadzie lat 1980. pewna część zamknięć nie kończyła się rozbiórką nawierzchni (ryc. 40).

5.1.3. Okres współczesnego regresu (po 1990 r.)

Wreszcie, trzeci i ostatni okres zamknięć przypada na lata po roku 1990. W pierwszej kolejności zamyka się linie najpóźniej zbudowane, o znaczeniu drugorzędym, obsługujące tereny rzadko zaludnione, zalesione, pozbawione większych miast i ośrodków przemysłowych (Lijewski, 1995). Przyczyny zamknięć są złożone: część ma charakter wewnętrzny, jest rezultatem słabej kondycji kolei, a część zewnętrzny – tzn. dotyczy otoczenia, w którym działa kolej. Przyczyny współczesnego regresu sieci omawia się szczegółowo w rozdziale 7.

Z badań autora wynika, że w latach 1991–2001 zamknięto ogółem 4507 km linii normalnotorowych, czyli najwięcej w całej historii kolei na ziemiach polskich, z czego 106 km przekształcono w bocznice, 433 km rozebrano, a aż 79 km rozebrano nielegalnie (fot. 42). Reszta (3889 km) pozostała nierozebrana (fot. 43). W podobnym okresie zlikwidowano 1422 km linii wąskotorowych, w tym 435 km rozebrano, 395 km częściowo rozebrano (głównie nielegalnie), a 592 km porzucono w terenie. Fizyczna rozbiórka linii w dekadzie lat 1990. była więc zjawiskiem stosunkowo rzadkim w porównaniu z okresami wcześniejszymi (ryc. 40), co ma niewątpliwą związek z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów.

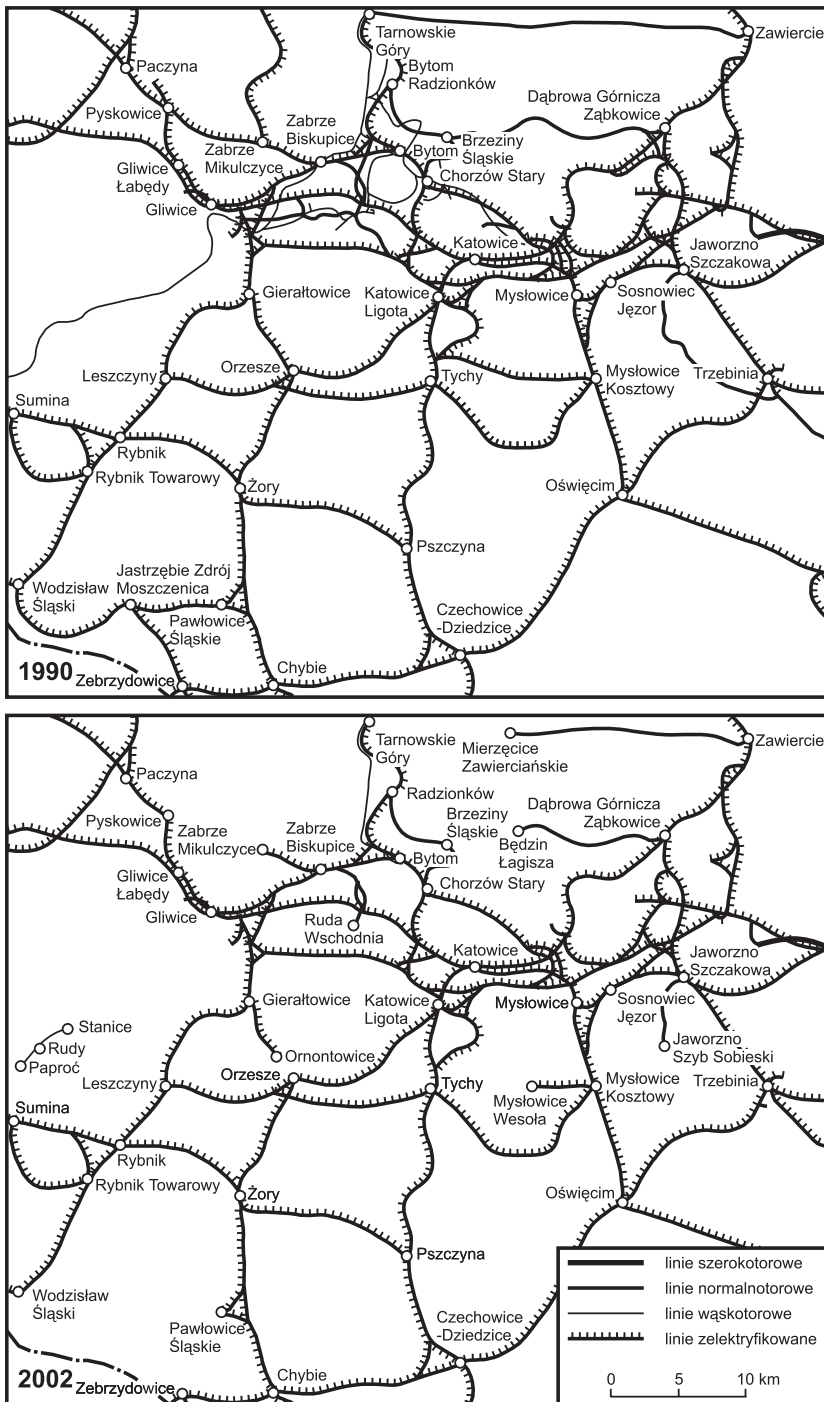
Fizyczna likwidacja nieczynnej linii jest kosztowna i dlatego traktowana jest jako ostateczność w przypadku braku kandydatów do zagospodarowania obiektów i urządzeń danej linii. Z kolei nakłady na utrzymanie nieeksploatowanej infrastruktury są nieuzasadnione ekonomicznie, gdyż powinny być wykorzystane na inwestycje i naprawy na liniach czynnych (Matyla, 1997). Zlikwidowana



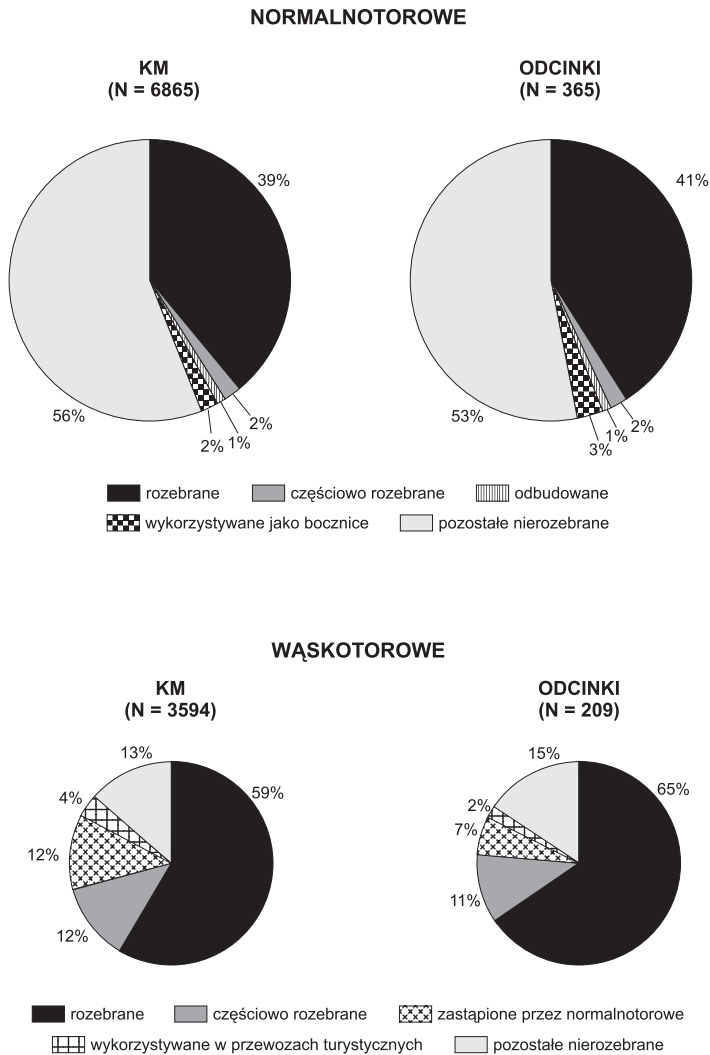
Fot. 42. Nielegalnie rozebrana nawierzchnia na części normalnotorowej linii Sieniawa Żarska–Jasiień (widok w kierunku północnym, 2002 r.)



Fot. 43. Całkowicie zarośnięta nierozebrana nawierzchnia zamkniętej w 1995 r. normalnotorowej linii Kościerzyna–Skarszewy w pobliżu Liniewskich Gór (2001)



Ryc. 49. Sieć kolejowa Górnego Śląska w latach 1990 i 2002

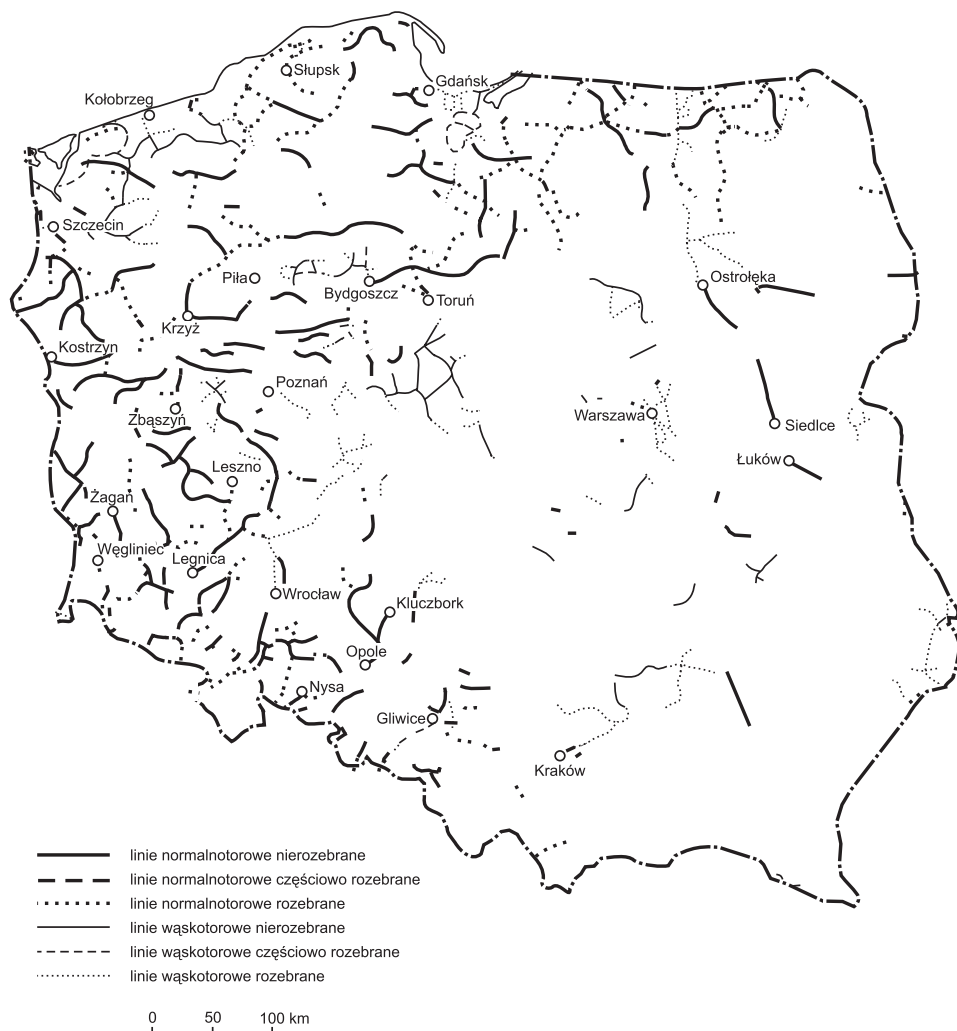


Ryc. 50. Obecna struktura zamkniętych linii kolejowych (w odsetkach)
Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B.

w toku postępowania administracyjnego linia może ulec fizycznej rozbiórce (torów, urządzeń sterowania ruchem itp.) w przypadku uzyskania dotacji budżetowej na ten cel⁴⁶. Nie ma reguły, po jakim czasie zlikwidowana linia podlega rozbiórce. Na ogół kolej nie spieszy się z rozbiórką linii, zwłaszcza normalnotorowych, toteż niektóre elementy, szczególnie szyny i sieć trakcyjna, padają łupem złodziei. Natomiast w przeszłości, w pojedynczych przypadkach, rozbiórka wyprzedziła nawet

⁴⁶ Zgodnie z prawem, fizyczna likwidacja linii ma obciążać budżet państwa.

zarządzenie o likwidacji linii. Na przykład, południową część wąskotorowej Hrubieszowskiej Kolei Dojazdowej (ryc. 32) o łącznej długości 81 km rozebrano na początku lat 1980., a zarządzenie o jej likwidacji ukazało się dopiero w 1990 r.! Zazwyczaj pozostawiona w terenie linia zarasta trawą, krzewami, a jeśli biegnie przez tereny leśne – również drzewami. Dobrym przykładem zmian w ostatnich kilkunastu latach jest sieć kolejowa Górnego Śląska, poprzednio niezwykle gęsta, a obecnie znacznie przerzedzona (ryc. 49).



Ryc. 51. Zamknięcia linii kolejowych na obecnym terytorium Polski w latach 1911–2002

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B; (3) *Koleje Rzeczypospolitej Polskiej* (1925).

*

Jak już wspomniano, maksimum rozebranych linii wąskotorowych (528 km) przypadało na dekadę 1971–1980, co należy wiązać z rosnącą konkurencją transportu samochodowego, w ruchu zarówno pasażerskim jak i towarowym. Generalnie jednak – w odróżnieniu od linii normalnotorowych – większość linii wąskotorowych podlegała rozbiórce (ogółem około 59% kilometrażu, a tylko 39% linii normalnotorowych) przeważnie wkrótce po ich zamknięciu. Większy udział rozebranych linii wąskotorowych należy wiązać z chronicznym niedoinwestowaniem tych kolei i – co się z tym łączy – traktowaniem ich obecnie – jako przestarzałego środka transportu. Wyjątkiem jest tutaj dekada lat 1990., gdzie proporcje między liniami rozebranymi, częściowo rozebranymi i nierozebranymi są bardziej wyrównane (ryc. 40 i 50).

Zgeneralizowany przestrzenny obraz zamknięć i likwidacji linii kolejowych na obecnym terytorium Polski przedstawia rycina 51. Jak widać, olbrzymia większość zamknięć obejmuje Ziemię Zachodnie i Północne oraz były zabór pruski, gdzie sieć była najgęstsza. Niemniej, w pozostałej części Polski zamknięto większość linii wąskotorowych, a ostatnio także normalnotorowych, których na szczęście jeszcze w większości nie rozebrano.

5.1.4. Sposoby użytkowania terenu po zlikwidowanych liniach kolejowych

Różne są sposoby użytkowania ziemi po rozebranych i nieodbudowanych liniach. Z pewnym uproszczeniem można je podzielić na sposoby użytkowania terenu po rozbiórkach lat 1940. i późniejszych dwóch okresów łącznie (1961–1990 i po 1990 r.).

Jeśli chodzi o pierwszy okres, na obszarach o stosunkowo małej intensywności użytkowania ziemi, jak znaczna część Ziemi Zachodnich i Północnych, pozostawiony teren najczęściej stanowi nieużytek. Dzięki temu dobrze zachowały się nasypy (fot. 44–45) i przekopy, a więc formy tzw. „rzeźby antropogenicznej” (Podgórski, 1997).

Podczas wielkiej powojennej akcji zalesień na przełomie lat 1940. i 1950. częstą praktyką było obsadzanie lasem dawnych linii kolejowych, bez uprzedniego zniwelowania terenu, dzięki temu obecnie jest możliwe dokładne prześledzenie ich przebiegu. Z badań autora wynika, że zalesianie stosunkowo częściej miało miejsce na Pojezierzu Pomorskim (fot. 46). Nie można wykluczyć, że zalesianie miało również inny podtekst, a mianowicie chodziło o zatarcie śladów destrukcyjnej działalności Armii Czerwonej na obecnym terytorium Polski. Stosunkowo rzadko trasa rozebranej linii kolejowej jest wykorzystywana jako użytek rolny, a jeśli tak się dzieje, jest to zazwyczaj użytek zielony (fot. 47). Częściej trasę zamienia się na drogę gruntową (fot. 48), ewentualnie ścieżkę rowerową o nieulepszonej nawierzchni (fot. 49). Ścieżki rowerowe zaczęto tworzyć częściej dopiero w latach 1990., a więc wiele lat po demontażu lat 1940.

Różny los spotkał dawne budynki stacyjne, nastawnie, ładownie, wieże ciśnienia (fot. 50), zabudowania gospodarcze. Część z nich została spalona, zdemastowana, a następnie rozebrana w celu pozyskania materiałów budowlanych przez okoliczną ludność. Po takich obiektach najczęściej nie pozostały w terenie



Fot. 44. Dobrze zachowany nasyp koło Grzmiącej po rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Grzmiąca–Bobolice



Fot. 45. Wysoki nasyp koło Kramarzyn na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Miastko–Bytów. Widoczne pozostałości tuczni



Fot. 46. Trasę po rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bytów–Lębork w znacznej części zalesiono na przełomie lat 1940. i 1950. Z prawej widoczny słupek kilometrowy (hektometryczny).



Fot. 47. W miejscowości Sitno trasa rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bartoszyce–Judyty–granica służy jako miejsce wypasu bydła.



Fot. 48. Po śladzie rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Olsztyn–Ostróda poprowadzono drogę gruntową.



Fot. 49. Po śladzie rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Ustka–Komnino poprowadzono ścieżkę rowerową.



Fot. 50. Wieża wodna w Lubniewicach na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Rudnica–Sulęcín



Fot. 51. Budynek stacji Pomysk Mały na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bytów–Łębork jest wykorzystywany jako mieszkalny. Widoczne ślady tanich modyfikacji.



Fot. 52. Dobrze zachowany budynek przystanku Cewice na rozebranej przez Armię Czerwoną linii Bytów–Lębork jest wykorzystywany jako mieszkalny. Widoczne ślady niemieckiej nazwy Zewitz. Po odbudowie krótkiego odcinka do Lęborka w 1947 r., Cewice znalazły się na trasie bocznicy do lotniska.



Fot. 53. Dobrze zachowane budynki stacji Lichtajny na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Olsztynek–Ostróda. W niższym mieściła się m.in. kasa i magazyn, w wyższym mieszkania służbowe (obecnie również mieszkania).



Fot. 54. Budynek nastawni w Sypniewie na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Jastrowie–Czaplinek jest wykorzystywany jako mieszkalny.

żadne ślady, z wyjątkiem fragmentów peronów, ramp ładunkowych itp. Natomiast niektóre budynki, zwłaszcza stacyjne, położone przy tych samych liniach ocalały i służą do dziś przede wszystkim jako obiekty mieszkalne (fot. 51–53). Wobec ogromnego powojennego braku mieszkań, zamieniono na nie nie tylko budynki dworcowe, ale również inne – na przykład nastawnie (fot. 54). Trudno wskazać tutaj na jakąś prawidłowość. Można jedynie przypuszczać, że istotną rolę odgrywał tu przypadek, wczesny czas zajęcia budynku przez napływającą ludność lub czasowa przydatność obiektu dla Armii Czerwonej.

Rezultatem późniejszych likwidacji linii kolejowych, zwłaszcza we wspomnianych dwóch okresach, jest często nieco inny sposób użytkowania terenu. Na przykład, obecnie po rozebraniu torowiska, kolej formalnie zobowiązana jest do przywrócenia stanu pierwotnego, tj. rekultywacji gruntu na terenach rolnych i leśnych. Jeśli na przykład linia przecinała grunty orne należące do jednego gospodarstwa, nasypy i przekopy powinny zostać usunięte, a teren wyrównany. Badania terenowe prowadzone przez autora w latach 2001–2003 nie potwierdzają tego: rozbiórka zazwyczaj ogranicza się do usunięcia nawierzchni torowej, czasem łącznie z tłuczniem. Tylko w rejonach typowo rolniczych, charakteryzujących się bardziej intensywną produkcją rolną (jak okolice Krośniewic czy Środy Wlkp.) teren po zlikwidowanej linii jest użytkowany rolniczo.

Na ogół po śladzie dawnej linii biegnie droga gruntowa marnej jakości (fot. 55), a w niewielu przypadkach prowadzi się ścieżkę rowerową. Z reguły jest to ścieżka o nawierzchni nieutwardzonej. Tylko nieliczne ścieżki są właściwie urządzone i mają ulepszoną nawierzchnię (pokrytą asfaltem), jak na przykład na części rozebranej linii Złocieniec–Połczyn Zdrój (fot. 56). Ścieżki rowerowe częściej wyzna-



Fot. 55. Trasa rozebranej w 1997 r. normalnotorowej linii Kornatowo–Chełmno w okolicy Grubna służy jako lokalna droga gruntowa.

cza się w pasie Pobrzeża i na Pojezierzu Pomorskim, ale wiele tras biegnących przez bardzo atrakcyjne krajobrazowo tereny pozostaje niezagospodarowanych.

M. Wyszyński (2004) przedstawia analizę i ocenę walorów linii kolejowych woj. dolnośląskiego i opolskiego pod kątem przekształcenia ich w ścieżki rekreacyjne i sportowe, a nawet w korytarze ekologiczne i pasy zieleni. Na te ostatnie najlepiej nadają się odcinki przebiegające przez intensywnie użytkowane rolniczo, a zarazem wylesione tereny. Zlikwidowane linie kolejowe, które od co najmniej 20 lat podlegają sukcesji ekologicznej, w odpowiednich warunkach siedliskowych stają się pasami zróżnicowanej pod względem gatunkowym i strukturalnym zieleni (Wyszyński, 2004, s. 37). Według autora, dawne porzucone linie porośnięte licznymi gatunkami drzew i krzewów, mogą pełnić rolę korytarzy ekologicznych. Potwierdzają to obserwacje fragmentów uprzednio zlikwidowanych linii kolejowych, np. Nysa–Ścinawa Mała, Nowy Świętoszów–Sławniowice Śląskie, Oława–Boreczek, czy Wolibórz–Dzikowiec Kłodzki. Byłe tereny kolejowe mogą być



Fot. 56. Trasa rozebranej w latach 1995–1996 normalnotorowej linii Złocieniec–Połczyn Zdrój w okolicy Cieszyna służy jako ścieżka rowerowa.



Fot. 57. Pozbawiony barierek most kolejowy przez Wieprzę na rozebranej w końcu lat 1990. normalnotorowej linii Korzybie–Sławno



Fot. 58. Wiadukt kolejowy koło miejscowości Tardy na rozebranej w 1998 r. normalnotorowej linii Morağ–Miłomłyn

ostoją wielu rzadkich gatunków entomofauny. Wprawdzie zastosowana przez M. Wyszyńskiego metoda bonitacyjna ma wybitnie subiektywny charakter, ale jednocześnie stanowi pewien wzorzec postępowania w przypadku rewitalizacji współcześnie likwidowanych linii kolejowych. Obecnie terenów po rozebranych liniach kolejowych nie zalesia się, co było bardzo częstą praktyką na przełomie lat 1940. i 1950., szczególnie w przypadku linii zdemontowanych przez *trofiejnyje bataliony* Armii Czerwonej na Ziemiach Zachodnich i Północnych.

Jeśli natomiast linia biegła wzdłuż drogi, uzyskany teren wykorzystuje się bądź na poszerzenie istniejącej drogi kołowej (np. Gardeja–Łasin), bądź na położenie chodnika, ale zazwyczaj tylko w obrębie miast i osiedli. Jeszcze częściej przejazdy przez drogi kołowe pokrywa się asfaltem, a obiekty inżynieryjne np. niskie wiadukty nad drogami – przesuwają lub rozbiera, nawet jeśli nawierzchnia torowa nie została usunięta. Zdecydowanie więcej obiektów inżynieryjnych pozostało przy przekraczaniu przeszkód wodnych, na ogół w postaci uszkodzonych lub mocno zdewastowanych mostów kolejowych (fot. 57) i przy przekraczaniu dróg kołowych w postaci wystarczającej wysokości wiaduktów (fot. 58).

Dawne małe budynki stacyjne i gospodarcze przekształca się na ogół w mieszkalne (fot. 59–61); znacznie rzadziej pełnią one inne funkcje, na przykład produkcyjne lub usługowe (fot. 62). Ponieważ jednak PKP SA nie spieszy się z przekazywaniem praw własności do budynków byłym kolejarzom⁴⁷, a jednocześnie

⁴⁷ Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PP PKP (2000) umożliwia sprzedaż mieszkań dotychczasowym lokatorom nawet za 5% ich wartości. Oczywiście wykup mieszkań oznacza przejęcie pełnych kosztów ich utrzymania, w tym remontów, a nie jest on dla użytkowników obligatoryjny.



Fot. 59. Budynek końcowej stacji kolei wąskotorowej w Bobolicach (obecnie mieszkalny). Linię do Świelina zamknięto formalnie w 1993 r., ale w większości jej nie rozebrano.



Fot. 60. Budynek końcowej stacji kolei normalnotorowej w Uzdrawiu (obecnie mieszkalny). Linię do Turzy Wielkiej rozebrano w latach 1990.



Fot. 61. Budynek stacji Bągart (obecnie mieszkalny) na rozebranej w 1991 r. normalnotorowej linii Chełmno–Unisław Pomorski



Fot. 62. Budynek stacji Kijewo Szlacheckie (obecnie wykorzystywany przez prywatną firmę handlowo-usługową) na linii Chełmno–Unisław Pomorski. W porównaniu z fot. 61, widać troskę nowego użytkownika o zachowanie dobrego stanu budynku.



Fot. 63. Przykład całkowicie zdewastowanego dworca w Resku Północnym, z którym ostatnie połączenia zamknięto formalnie dopiero w latach 1990.



Fot. 64. Dawny dworzec w Skarszewach od lat 1990. wykorzystywany jest na cele mieszkalne i handlowo-usługowe, dzięki czemu nie widać poważniejszych śladów jego dewastacji. Ostatnią linię do Skarszew formalnie zamknięto w 2000 r.



Fot. 65. Dawny dworzec w Chełmnie od lat 1990. wykorzystywany jest jako dworzec autobusowy, budynek mieszkalny i handlowo-magazynowy, dzięki czemu nie widać poważniejszych śladów jego dewastacji. Ostatnią linię do Chełmna zamknięto w 1992, a rozebrano w 1997 r.

nie dokonuje w nich niezbędnych remontów, znaczna część budynków ulega nadszwyczaj szybkiej dewastacji (fot. 63). Dotyczy to zwłaszcza budynków położonych poza osiedlami i nastawni, które nie zostały zagospodarowane i popadły w ruinę (Lijewski, 2003).

Nieco większe dworce, zwłaszcza w miastach, z reguły pełnią inne, nie tylko mieszkalne funkcje. Często mieszczą sklepy, magazyny i bary, poczekalnie i kasy biletowe PKS (fot. 64–65), ale zdarzają się też pojedyncze ośrodki pomocy społecznej, biura gminnych komisji rozwiązywania problemów alkoholowych (np. Krokowa), dyskoteki (np. Szczawno Zdrój), kluby młodzieżowe (Kijewo k. Elku), muzea kolejnictwa (Węgorzewo), a nawet amatorskie teatry (Szamocin, Wolibórz). Wachlarz funkcji obecnie pełnionych przez budynki stacyjne jest więc zdecydowanie szerszy niż bezpośrednio po wojnie, kiedy wskutek ogromnego deficytu mieszkań, większość przejmowanych budynków zmieniała funkcje na mieszkalne.

5.2. Zamknięcia linii kolejowych w ruchu pasażerskim

Zamknięcia linii dla ruchu pasażerskiego są częścią, zazwyczaj jedną z pierwszych, szerszego procesu zamykania linii lub odcinków. W niniejszej pracy przez zamknięcie linii dla ruchu pasażerskiego rozumie się całkowite zaprzestanie roz-

kładowych przewozów osobowych, a nie wycofanie się z obsługi pasażerów na pojedynczych stacjach lub przystankach na linii, otwartej dla ruchu.

Za pierwsze udokumentowane zamknięcie dla ruchu pasażerskiego na obecnym terytorium Polski przyjmuje się (Lijewski i Koziarski, 1995) 13-kilometrowy odcinek wąskotorowej kolei śmigielskiej Wielichowo–Ujazd w dawnym zaborze pruskim. Przewozy pasażerskie na nim wstrzymano już w 1903 r., a więc zaledwie po dwóch latach od oddania odcinka do użytku.

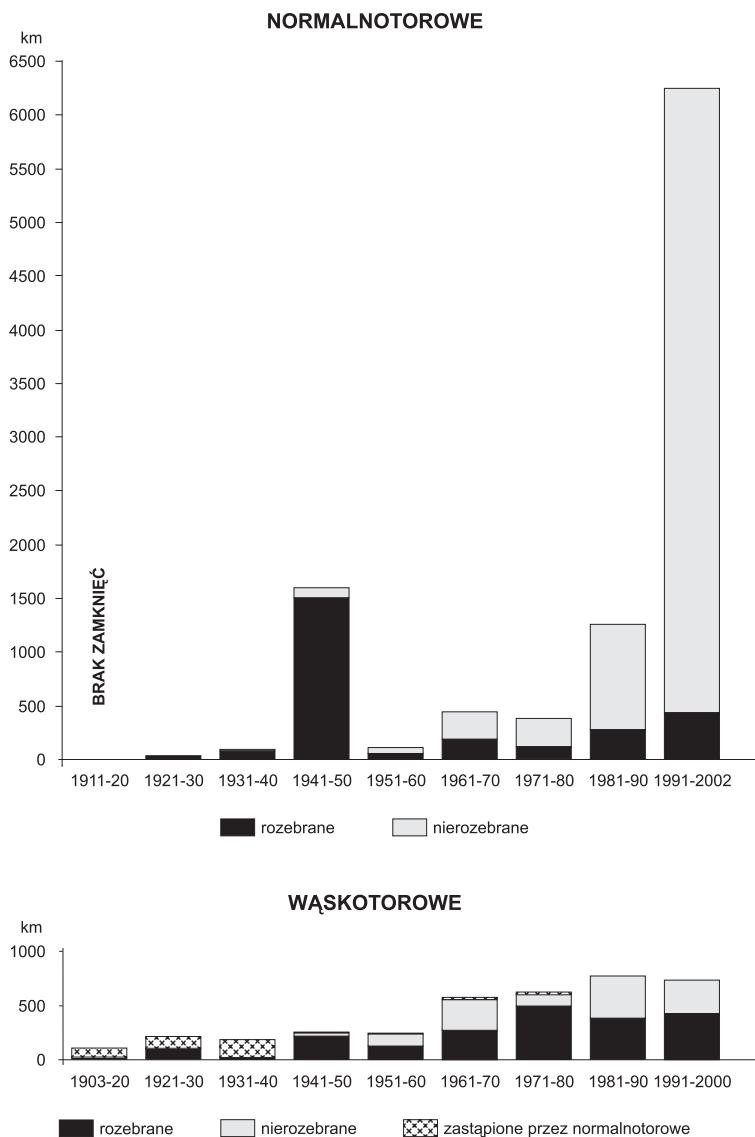
Jeśli odnieść to do „ojczyzny” kolei – Anglii, w której wszystkie związane z nią procesy przebiegały szybciej i z większym natężeniem, zamknięcie w Wielkopolsce nastąpiło stosunkowo późno, gdyż dopiero po kilkudziesięciu latach od czasu budowy pierwszych linii kolejowych na obecnym terytorium Polski. W Anglii natomiast pierwsze udokumentowane zamknięcie krótkiego odcinka w Liverpoolu nastąpiło już w 1836 r. (Patmore, 1966), a więc zaledwie po 11 latach od oddania do użytku pasażerskiej kolei parowej Stockton–Darlington.

Sytuację na ziemiach polskich przed II wojną światową przedstawia rycina 52, na której pokazano kilometraż zamkniętych dla ruchu pasażerskiego linii w rozbiciu na dekady. Niewielkie zamknięcia objęły przede wszystkim koleje wąskotorowe, których ogromną większość przebudowano na koleje normalnotorowe. Jeszcze mniejsza była łączna długość linii rozebranych. W większości były to linie przecięte przez powstałą po I wojnie światowej polsko-niemiecką granicę państwową. Niektóre linie likwidowano częściowo, fragmenty innych – przekształcano w bocznicę zakładów przemysłowych.

Istnieje wyraźna analogia między całkowitymi zamknięciami linii kolejowych a zamknięciami dla ruchu pasażerskiego. I tak, pierwszy okres znaczących zamknięć w ruchu pasażerskim przypada na lata 1944–1948. Wtedy duża część sieci została zniszczona wskutek działań wojennych, a dodatkowo celowo zdemontowana. Ogółem zamknięto trwale dla ruchu pasażerskiego 1607 km linii normalnotorowych (z czego aż 94% zdemontowano), 253 km linii wąskotorowych (86% rozebrano) oraz bardzo wiele drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych (ok. 1772 km), z których większość służyła również przewozom pasażerskim i nigdy nie została odbudowana (Koziarski, 1997b). Dewastacji i demontażu dokonały przede wszystkim *trofiejnyje bataliony* Armii Czerwonej, o czym piszemy w rozdziale 5.1 (ryc. 53–54).

Zasadnicza różnica między zamknięciami całkowitymi i zamknięciami w ruchu pasażerskim dotyczy okresu po 1961 r. Od tego czasu zdecydowanie więcej linii zamykano w ruchu pasażerskim niż całkowicie, przy czym dysproporcje te rosą wraz z upływem lat (tzn. w ostatnich latach zamyka się dużo więcej linii, zwłaszcza normalnotorowych, dla ruchu pasażerskiego). Dobra koniunktura w pasażerskim ruchu kolejowym trwała w zasadzie do lat 1960. Później pojawiła się konkurencja ze strony przedsiębiorstw PKS. Autobusy szybciej pokonywały trasę, docierały do centrum miejscowości, obsługiwały nowo powstałe osiedla mieszkaniowe, cechowały się większą elastycznością i częstością kursowania w porównaniu z koleją (Wieczorek i Soida, 2002). Drugi okres zamknięć (1961–1990), związany z rosnącą konkurencją transportu samochodowego, dotyczy przede wszystkim kolei wąskotorowych. W owym czasie wydawało się, że transport publiczny, zorganizowany zwłaszcza w przedsiębiorstwach PKS, a tak-

że transport zakładowy, skutecznie zastępuje kolej w przewozach pasażerskich. Nawet wprowadzenie trakcji spalinowej nie wpłynęło na zahamowanie spadku przewozów: transport samochodowy zdecydowanie wygrywał konkurencję z koleją (Pokropiński, 2000).



Ryc. 52. Zamknięcia linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego na obecnym terytorium Polski w podziale na dekady

Opracowanie własne na podstawie: (1) T. Lijewski, S. Koziarski (1995); (2) Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP (różne lata).

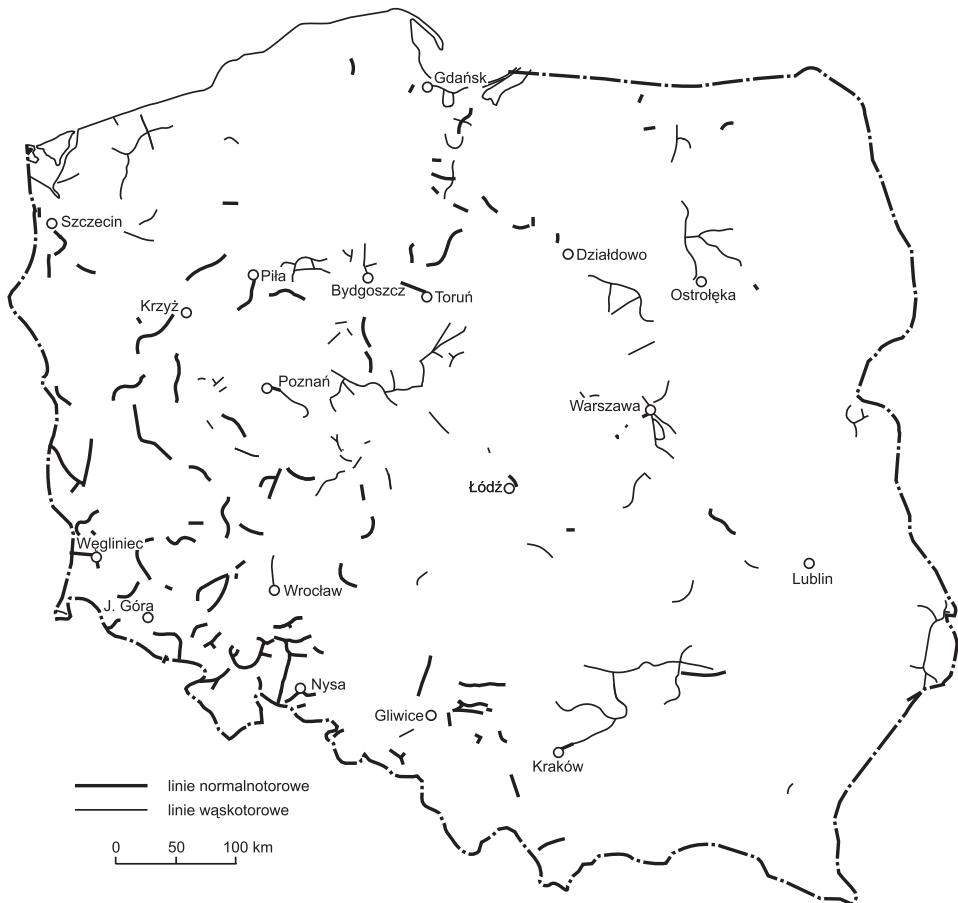


Ryc. 53. Zamknięcia linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego na obecnym terytorium Polski do roku 1945 włącznie

Opracowanie własne na podstawie: (1) T. Lijewski, S. Koziarski (1995); (2) *Koleje Rzeczypospolitej Polskiej* (1925).

Zamknięcia linii wąskotorowych w trzech wspomnianych dekadach były raczej wyrównane i w dużej części kończyły się rozbiórką linii (ryc. 52). Większe różnice zamknięć wystąpiły tylko w przypadku linii normalnotorowych, których większość nie została rozebrana. Pewne nasilenie zamknięć przypadło na dekadę lat 1980. (1269 km linii normalnotorowych i 791 km wąskotorowych).

Wreszcie, trzeci i ostatni okres przypada na lata po 1990 r., a więc okres transformacji społeczno-gospodarczej w Polsce (ryc. 55). Z badań autora wynika, że w latach 1991–2002 zamknięto dla ruchu pasażerskiego 6244 km linii normalnotorowych (z czego rozebrano zaledwie 433 km), na ogólną liczbę zamkniętych od początków XX w. – 10 177 km. W okresie 1991–2000 zamknięto też 746 km linii wąskotorowych, w tym 223 km rozebrano (ryc. 52), ale trzeba pamiętać, że



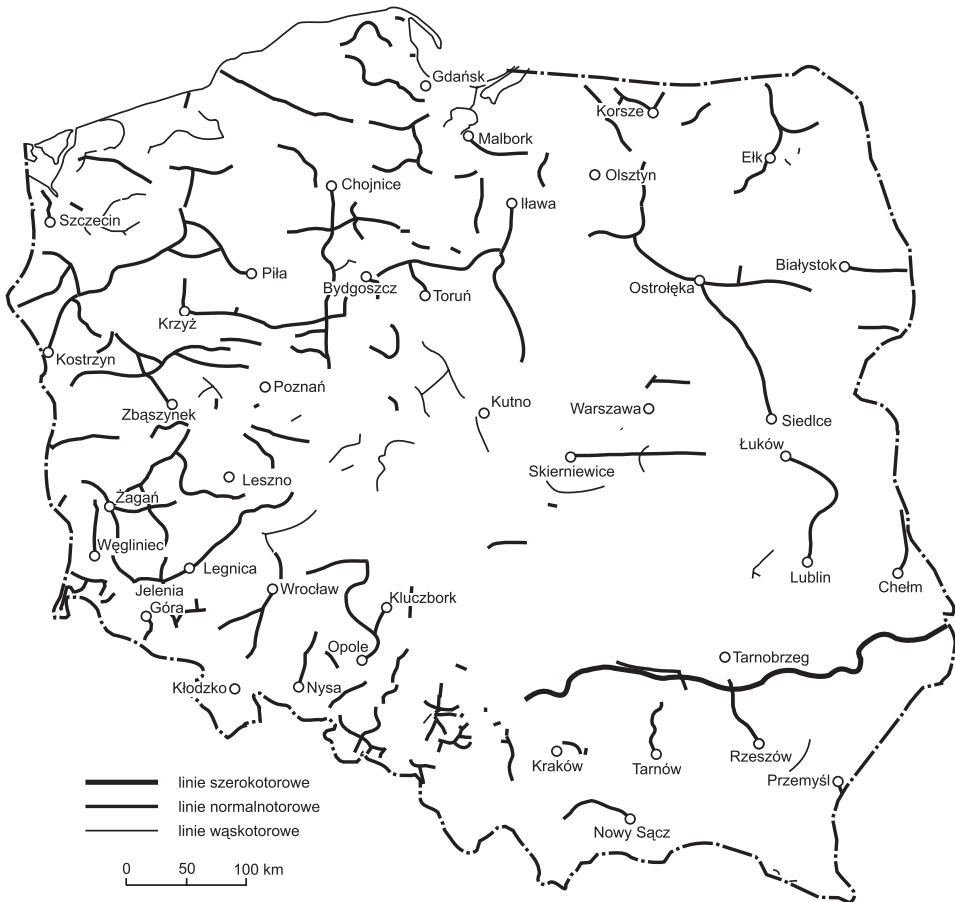
Ryc. 54. Zamknięcia linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego w Polsce w latach 1946–1990

Opracowanie własne na podstawie: (1) T. Lijewski, S. Koziarski (1995); (2) Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP (różne lata).

cała sieć w końcu tego okresu liczyła zaledwie 985 km, a tylko na niewielkiej jej części prowadzono przewozy pasażerskie i to nie zawsze regularne.

Część nierozebranych linii jest użytkowana wyłącznie w ruchu towarowym, część – w pasażerskim ruchu turystycznym (głównie linie wąskotorowe, na których prowadzi się przewozy okazjonalne), większość zaś – porzucona w terenie. Pozostawione torowisko najczęściej jest grabione i dewastowane.

Obecna skala zamknięć w ruchu pasażerskim nie ma sobie równych w dotychczasowej historii kolei polskich. O ile wiadomo, nie ma obecnie w Europie innego kraju, „w którym odważono by się na terapię tak szokową nie tylko wobec kolei, ale i własnych obywateli” (Poźniak, 1999, s. 5), chociaż próby czyniono w wielu krajach (por. np. Raport Beddy’ego dla Irlandii z 1957 r.; Ó Riain, 1995). Historia kolei europejskich zna tylko jeden przypadek bardziej drastycznych zamknięć



Ryc. 55. Zamknięcia linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego w Polsce w latach 1991–2002

Opracowanie własne na podstawie: (1) T. Lijewski, S. Koziarski (1995); (2) Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP (różne lata).

w ruchu pasażerskim, mianowicie w Wielkiej Brytanii w połowie lat 1960. Zamknięcia na wielką skalę rozpoczęły się tam już od 1950 r.⁴⁸, ale dopiero polityka ówczesnego ministra transportu dr. Richarda Beechinga (*The Reshaping...*, 1963) doprowadziła do zamknięcia 2363 stacji i przystanków (55% ogółu) i wycofania ruchu pasażerskiego z ponad 8000 km (29% ogólnej długości sieci) w ciągu zaledwie kilku lat. W rezultacie tych posunięć, całe połacie wiejskie Walii oraz wyżynne i górskie Szkocji zostały pozbawione pasażerskiej obsługi kolejowej, a sieć Anglii znacznie przerzedzona (Patmore, 1965). Podłoże tych drastycznych cięć było ekonomiczne. British Railways Board uznawał za ekonomiczne prze-

⁴⁸ Zamknięto wtedy 6816 km linii w ruchu pasażerskim i pasażersko-towarowym, a cała sieć zmniejszyła się do 28 640 km, z których 6600 było czynnych tylko w ruchu towarowym (Patmore, 1965, s. 72).

wozy minimum 10 000 pasażerów na tydzień na liniach z ruchem towarowym i 17 000 – na liniach wyłącznie z ruchem pasażerskim (*The Reshaping...*, 1963). Na większości zamykanych linii przewozy nie osiągały tych minimalnych wielkości, należało je zatem – według raportu Beechinga – zlikwidować. Nadmiernym uproszczeniem byłoby jednak sugerować, że wyłącznie zbyt mały ruch był przyczyną zamknięć, szczególnie we wczesnych latach. Niemniej, implikacje społeczne masowej likwidacji połączeń z lat 1960. były drastyczne i odczuwalne przez wiele następnych lat.

Irlandzkim odpowiednikiem Richarda Beechinga stał się dr Todd Andrews. W Irlandii zamknięcia rozpoczęły wcześniej niż w Wielkiej Brytanii, ale były łagodniejsze i bardziej rozłożone w czasie. Szczególne ich nasilenie wystąpiło w latach 1958, 1961 i 1963 (Ó Riain, 1995).

W przypadku Polski trudno byłoby wskazać na jedną osobę odpowiedzialną za drastyczną skalę zamknięć w ruchu pasażerskim. Osoby zarządzające koleją, podobnie jak ministrowie transportu, zmieniają się nadzwyczaj często, co prawdopodobnie pogłębia i bez tego trudną sytuację polskiej kolei. Obecnie zamknięcia dla ruchu pasażerskiego linii w Polsce mogą wynikać z fizycznego wyeksploatowania linii, której nie zamierza się remontować i wtedy zamyka się ją całkowicie dla ruchu. Znacznie częściej jednak przyczyną zamknięć dla ruchu pasażerskiego były i są względy ekonomiczne. Istotną rolę odgrywa tu słaba kondycja finansowa i ogromne zadłużenie Grupy PKP SA, w tym największej spółki PKP Przewozy Regionalne, których nie usunęły komercjalizacja, restrukturyzacja i częściowa prywatyzacja kolei (Taylor, 2002, 2003a).

Wynik prowadzonej przez kolej analizy rentowności stanowi punkt wyjścia do podjęcia decyzji o zaprzestaniu działalności przewozowej na danej linii lub odcinku⁴⁹. Nie wchodząc w szczegóły, metoda analizy trzech progów rentowności przyjmuje za podstawę niepełny rachunek kosztów. „W ten sposób obniża się próg ekonomicznej efektywności, w odniesieniu do którego porównuje się otrzymane korzyści z ruchu kolejowego na danej linii” (*Wytyczne...*, 2000, część II, s. 11). Gdy poziom pierwszego progu jest ujemny, a jednocześnie samorządy nie wyrażają zgody na dofinansowanie przewozów, PKP przystępują do zawieszenia ruchu pasażerskiego, a nawet grożą likwidacją danej linii. Potwierdza to praktyka. Natomiast w przypadku, gdy pierwszy próg rentowności jest zerowy lub dodatni, a drugi ujemny, można wyznaczyć różnicę będącą minimalną kwotą dofinansowania, o którą kolej powinna występować wobec samorządów. Jeśli

⁴⁹ Z analizą rentowności w sposób bezpośredni wiąże się rachunek kosztów, który zdaniem ekonomistów nie jest poprawny. „Mankamentem w istniejącym systemie rachunku kosztów przewozów pasażerskich jest ustalanie stawek rozliczeniowych proporcjonalnie do wykonania pracy eksploatacyjnej. Według stosowanego systemu rozliczeń w przypadku zwiększenia liczby połączeń poziom całkowitych kosztów wzrasta, mimo że jednostkowe koszty eksploatacji w rzeczywistości maleją, a spółka PKP Przewozy Regionalne wykazuje wzrost jednostkowych kosztów przewozu. Stawki rozliczeniowe za użytkowanie infrastruktury według zasad zalecanych przez UIC powinny się składać z dwóch części: z opłaty stałej za dostęp do sieci [...] oraz opłaty zmiennej, zależnej od wielkości pracy eksploatacyjnej [...]. Podział stawek na dwie części łagodzi skutki proporcjonalnego wzrostu kosztów całkowitych w miarę intensyfikacji połączeń [...]. Wówczas wzrost pracy eksploatacyjnej powoduje obniżenie kosztów jednostkowych, zachowanie ekonomicznych prawidłowości w systemie opłat oraz zróżnicowaną ocenę rentowności linii kolejowych zależnie od skali przewozów” (Peszel, 2003, s. 8).

PKP nie uzyskują dopłaty, wtedy rozważają zmniejszenie wysokości kosztów stałych, na przykład poprzez obniżenie standardu linii. Jeśli natomiast analizy nie rokują poprawy sytuacji w dłuższym okresie, wówczas PKP podejmują decyzję o zamknięciu ruchu na danej linii (*Wytyczne...*, 2000, część II; Kuczyńska, 2002).

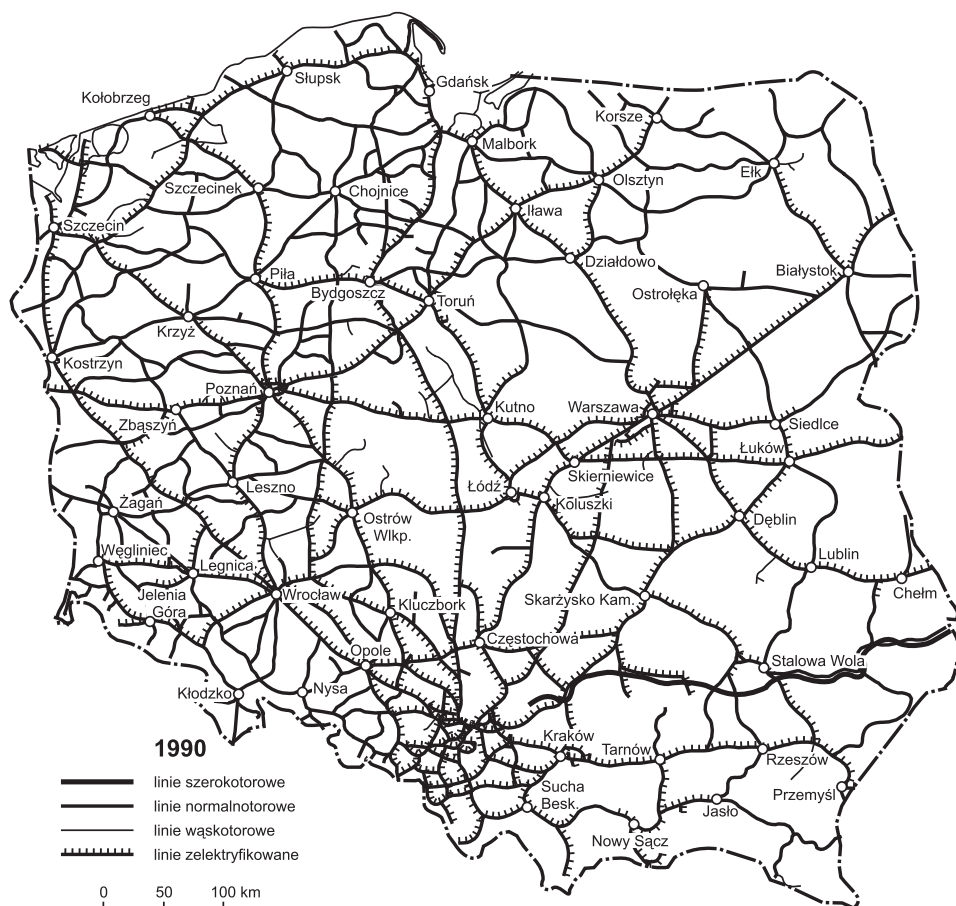
Jak już wspomniano, zawieszenie ruchu jest aktem administracyjnym. „Aktualna długość linii, co do których może być wszczęta procedura w zakresie likwidacji (linie z zawieszonym ruchem pociągów), wynosi około 1800 km”, ale może ulegać zmianom związanym z ewentualnym zainteresowaniem jednostek samorządu terytorialnego (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2002*, s. 43). Decyzję o całkowitym zawieszeniu ruchu, czyli faktycznym zamknięciu linii dla ruchu osobowego i towarowego, podejmuje minister odpowiedzialny za transport (jako organ założycielski PKP), a wprowadza ją w życie stosowne zarządzenie Dyrektora Generalnego PKP. W początkach lat 1990. zdarzało się również, że wprowadzała ją uchwała Rady PKP. Zamknięcie linii dla ruchu nie jest oczywiście równoznaczne z jej likwidacją – obowiązuje tutaj przewidziana prawem procedura (Dziuban, 2000). Całkowite zawieszenie przewozów przez okres co najmniej 6 miesięcy oraz uzyskanie pozytywnej opinii sejmiku województwa i rad powiatów, na terenie których przebiega linia, są ustawowymi warunkami jej likwidacji. Dodatkowo, przynajmniej jeden ze składników rzeczowych linii powinien zostać nieodwracalnie wyłączony ze zbioru tworzących ją składników (np. gdy zdemontowano odcinek toru, instalacje zasilania w energię, urządzenia sterowania ruchem), a bez jego udziału prowadzenie ruchu kolejowego jest niemożliwe. Ale już w przypadku, gdy przewiduje się jedynie ograniczenie przewozów bez zamiaru likwidacji linii kolejowej, ustawa nie wymaga opinii sejmiku województwa i rad powiatów (*Wytyczne...*, 2000). Stwarza to uprzywilejowaną pozycję zarządu kolei wobec samorządów.

*

Przewozy osobowe odbywają się w zasadzie na tej samej sieci co towarowe. Tak było zwłaszcza do czasów II wojny światowej, dlatego zamknięcia w ruchu pasażerskim były niemal zgodne z zamknięciami całkowitymi (por. ryc. 40 i 52). Część pociągów, zwłaszcza na liniach lokalnych, obsługiwała łącznie przewozy osobowe i towarowe (pociągi mieszane – osobowo-towarowe). O ile dawniej prawie cała sieć służyła obu rodzajom przewozów, o tyle obecnie część zamkniętych dla ruchu pasażerskiego odcinków linii drugorzędnych i wąskotorowych, a także odcinków przygranicznych jest wykorzystywana wyłącznie w ruchu towarowym. Najwięcej linii pozbawionych ruchu osobowego mamy w województwie śląskim. W skali całego kraju w 1965 r. 7,7% sieci kolejowej nie służyło ruchowi pasażerskiemu (Lijewski i inni, 1967), zaś w połowie lat 1980. takich linii było około 13% (Lijewski, 1985). Udział ten nadal rośnie i obecnie wynosi już około 24,5% eksploatowanej sieci⁵⁰.

Mapa zamknięć linii w ruchu pasażerskim w latach 1991–2002 (ryc. 55) obejmuje niemal całą Polskę. Niemniej, zamknięcia były bardziej liczne w Polsce zachodniej, północno-zachodniej i południowo-zachodniej, czyli na obszarach

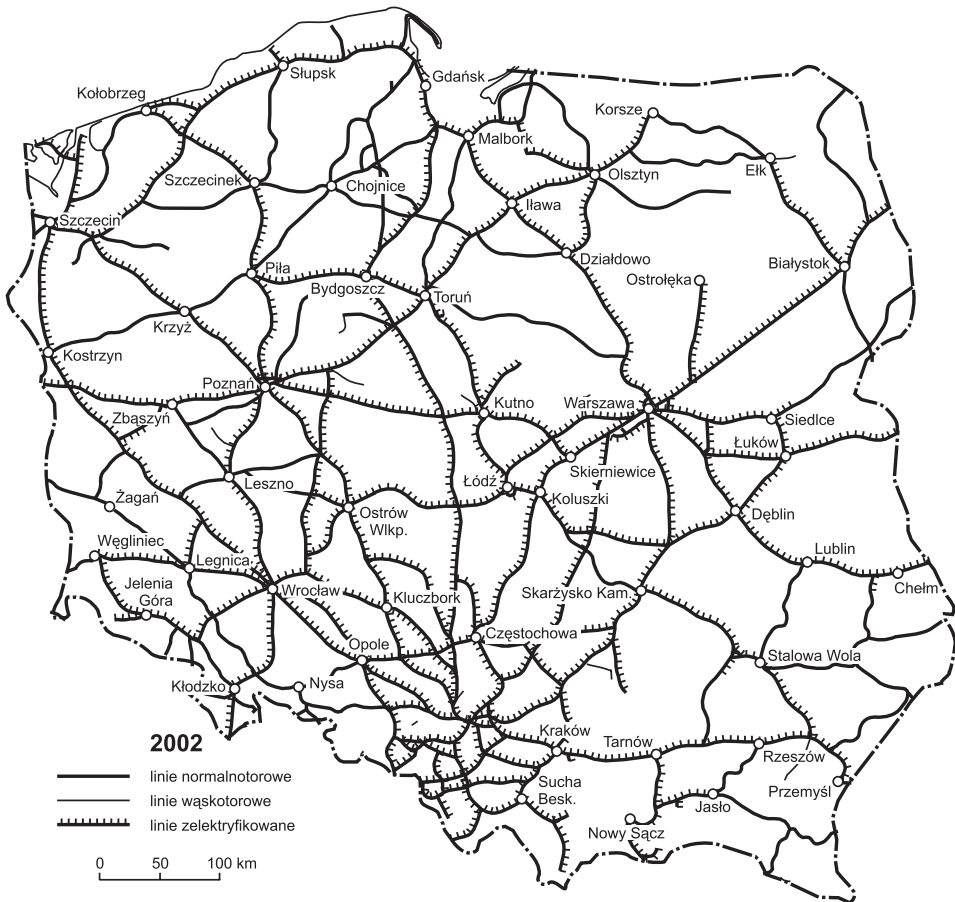
⁵⁰ Szacunkowe dane PKP PLK SA na koniec października 2002 r.



Ryc. 56. Sieć połączeń pasażerskich w Polsce w roku 1990

Opracowanie własne na podstawie *Sieciowego rozkładu jazdy pociągów 1989/90*, WKiŁ, Warszawa.

gdzie z przyczyn historycznych jeszcze do niedawna sieć była najgęstsza (Ziemie Zachodnie i Północne oraz były zabór pruski). Część tych obszarów jest rzadko zaludniona i dodatkowo dotknięta strukturalnym bezrobociem, a zatem frekwencja pasażerów jest mała i mniejsze też jest znaczenie gospodarcze przynajmniej niektórych terenów. Ale nawet na obszarach, gdzie sieć połączeń pasażerskich była niezmiernie rzadka (północne Mazowsze, Kurpie, Podlasie, Lubelszczyzna, Małopolska) zamknięto wiele linii dla ruchu osobowego. Poza zasięgiem niniejszej monografii jest analiza regionalnego zróżnicowania, gdyż do tego potrzebna jest szczegółowa analiza pojedynczych linii. Bardzo charakterystyczne jest natomiast zamykanie dłuższych linii i odcinków, co w przeszłości nie miało miejsca (na przykład do roku 1945, czy w latach 1946–1990 nie tylko zamknięć było mniej, ale również obejmowały one zazwyczaj krótkie odcinki, w tym relatywnie więcej kolei wąskotorowych, ryc. 53–54). Obecna sytuacja jest prawdopodobnie wynikiem desperackiego poszukiwania przez kolej, zwłaszcza spółkę PKP Prze-



Ryc. 57. Sieć połączeń pasażerskich w Polsce w roku 2002

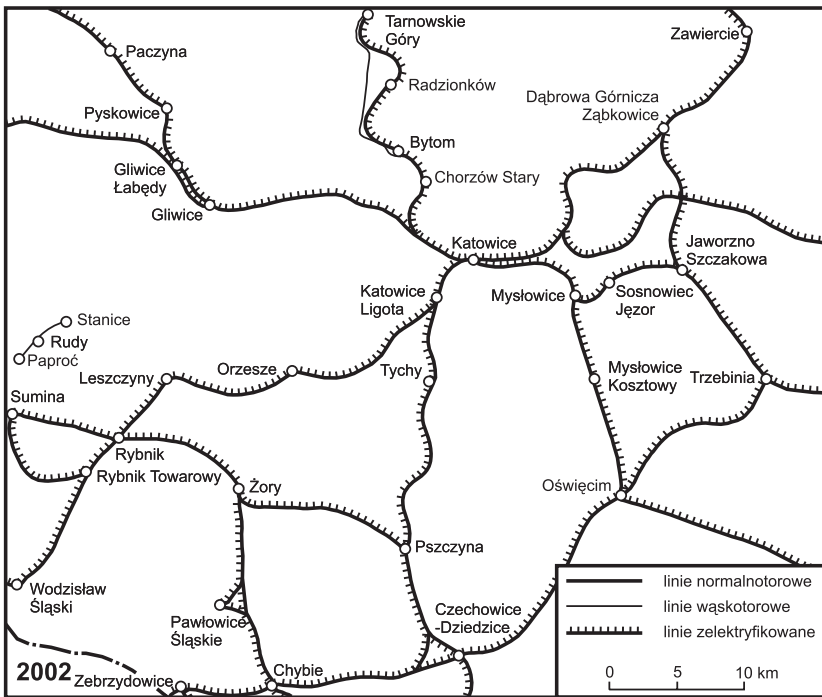
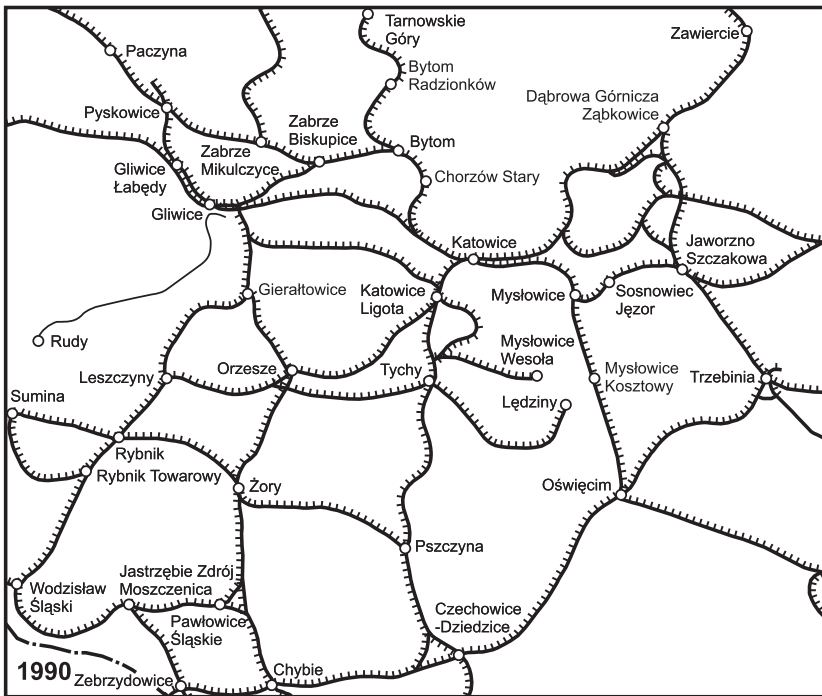
Opracowanie własne na podstawie *Sieciowego rozkładu jazdy pociągów 2002*, PKP Przewozy Regionalne, Warszawa.

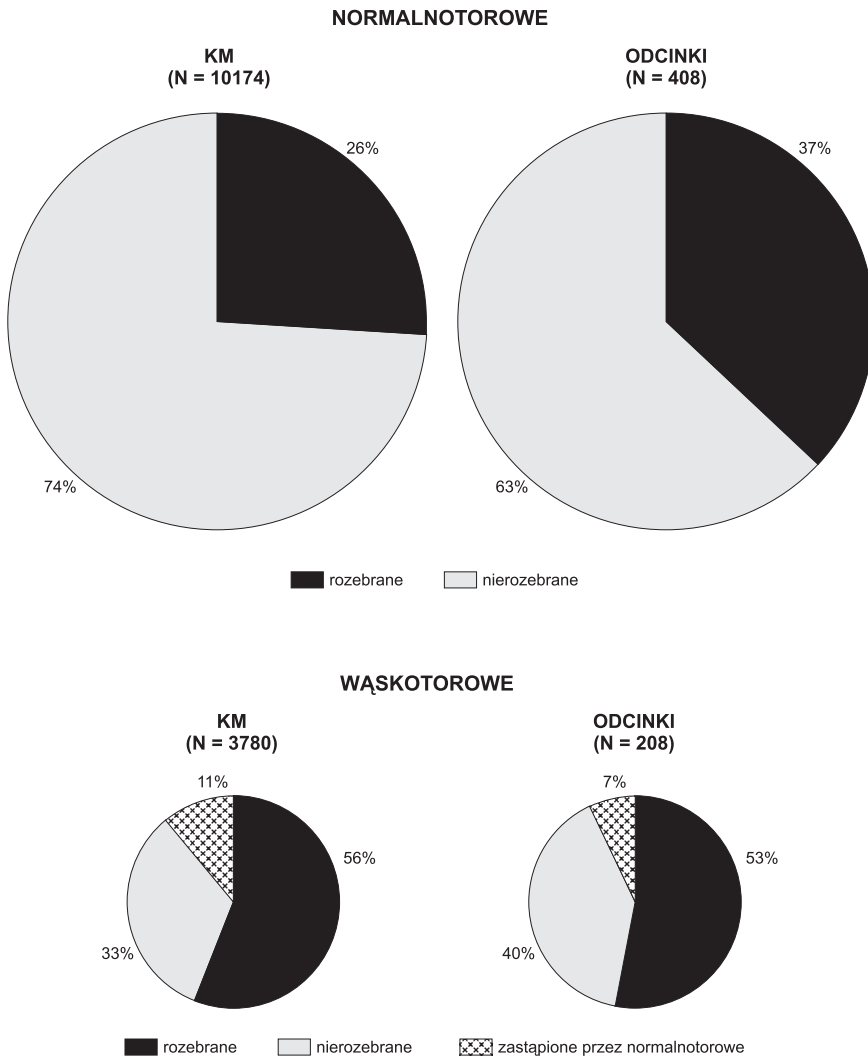
wozy Regionalne, doraźnych efektów w postaci obniżenia kosztów własnych, bez liczenia się z kosztami społecznymi takich działań. Dobrym przykładem zachodzących zmian jest sieć połączeń pasażerskich całej Polski (ryc. 56 i 57) i Górnego Śląska w latach 1990 i 2002 (ryc. 58).

Biorąc łącznie cały okres zamknięć od początku XX w., tylko część sieci zamkniętej dla ruchu pasażerskiego została rozebrana: 26% długości sieci normalnotorowej i 56% wąskotorowej. Pozostałej części sieci normalnotorowej nie rozebrano, a wąskotorowej w 33% nie rozebrano i w 11% zastąpiono koleją normalnotorową (ryc. 59).

Ryc. 58. Sieć połączeń pasażerskich na Górnym Śląsku w latach 1990 i 2002

Opracowanie własne na podstawie: (1) *Sieciowy rozkład jazdy pociągów 1989/90*, WKiŁ, Warszawa; (2) *Sieciowy rozkład jazdy pociągów 2002*, PKP Przewozy Regionalne, Warszawa.





Ryc. 59. Obecna struktura linii kolejowych zamkniętych dla ruchu pasażerskiego (w odsetkach)

Opracowanie własne na podstawie: (1) Aneks A; (2) Aneks B; (3) materiały PKP SA; (4) badania terenowe autora (2001–2003).

6. SPOŁECZNE SKUTKI ZAMKNIĘĆ LINII DLA RUCHU OSOBOWEGO

Zamknięcia linii w ruchu osobowym powodują zazwyczaj dotkliwe następstwa dla społeczności lokalnych. Szczególnie bolesne są skutki zaprzestania kolejowych przewozów pasażerskich w przypadku niewielkich miasteczek i wsi, pozbawionych innych rodzajów transportu⁵¹.

6.1. Ankiетowe badanie miejscowości

W celu zbadania społecznych skutków zaniechania pasażerskich przewozów na wybranych liniach kolejowych, przeprowadzono anonimowe badanie ankiетowe, skierowane do gospodarstw domowych zamieszkujących w promieniu do 2 km od nieczynnej stacji lub przystanku kolejowego. Badanie miało służyć określeniu wpływu likwidacji połączenia kolejowego na: (1) zmiany sposobu życia okolicznych mieszkańców, oraz (2) formy ich przystosowania się do nowej sytuacji.

Badanie przeprowadzono we wrześniu 2002 r., w 20 celowo wybranych wsiach (ryc. 60), w których połączenia kolejną normalnotorową w ruchu pasażerskim zlikwidowano w roku 2000. Chodziło o zamknięcia stosunkowo niedawne, aby korzystanie z połączeń nie było jeszcze zapomniane przez mieszkańców, jak również aby nie nastąpiło częściowe odzwyczajenie się od potrzeby przemieszczania (szerzej: Kilvington, 1984). Bezpośrednio przed likwidacją połączenia, badane miejscowości były obsługiwane przez kilka par pociągów na dobę (2–8 par), a zmniejszanie częstości obsługi zazwyczaj odbywało się stopniowo (tab. 9). Wsie te nie były i nie są obsługiwane przez zastępczą Kolejową Komunikację Autobusową. Położenie miejscowości w stosunku do ważniejszych dróg kołowych sprawia, że przypuszczalnie ich mieszkańcy mają poważne problemy z dostępem do wielu celów. Z innych badań wynika, że sytuacja jest szczególnie trudna dla mieszkańców pogranicza dwóch regionów, ze względu na peryferyjne położenie i brak odpowiedniego zainteresowania nimi przez administrację wojewódzką (*Koncepcja ruchu...*, 2003).

⁵¹ Inaczej jest w przypadku większych miast, gdzie zazwyczaj pojawiają się prywatni przewoźnicy, którzy zapewniają transport wzdłuż zlikwidowanego połączenia kolejowego. Przynajmniej część tych połączeń jest obsługiwana midi- i minibusami, w skrócie zwanymi „busami”.



Ryc. 60. Miejscowości objęte wywiadami kwestionariuszowymi

Wszystkie badane wsie są średniej wielkości (nie są to przysiółki), liczą od kilkudziesięciu do kilkuset mieszkańców i leżą w różnych rejonach Polski (tab. 9). W trzech przypadkach wybrano po dwie miejscowości leżące przy tej samej linii kolejowej, a w pozostałych – po jednej wsi przy danej linii. Oczywiście wybrane miejscowości różnią się znacznie swym charakterem. Są wśród nich wsie typowo rolnicze (na przykład Jamiolki-Piotrowięta, badane łącznie z Jamiolkami-Świetlikami, Kurpie Dworskie, Modgarby, Rusiec, Ściborzycze Małe, Wysoka Krajeńska), popegeerowskie (jak Olbrachtowice, Tłustomosty, Waplewo Wielkie), rolniczo-leśne (Niepoczołowice, Różańsko, Stare Guty), rolniczo-lotniskowe (Szramowo), o położeniu śródlęsnym (Bukowo, Sokole, Zubki). Przybroda ma rolniczą stację doświadczalną i wyjątkowo duży udział czynnych zawodowo. Mieszkańcy części wsi trudnią się różnymi zajęciami pozarolniczymi (np. Brzeźnica Bychawska, Fiuk). W niektórych miejscowościach niemal cała ludność jest bierna zawodowo – przeważają renciści, emeryci, bezrobotni oraz dzieci i młodzież w wieku szkolnym (zwłaszcza Zubki), a w innych nie widać specjalnych różnic w stopniu aktywizacji zawodowej między wsiami typowo rolniczymi a popegeerowskimi: wszędzie jest on niski lub bardzo niski. Niektóre mają zwartą zabudowę (Chelmoniec, Modgarby, Przybroda), inne – wyjątkowo rozproszoną (Jamiolki-Piotrowięta, Szramowo). Wybrane miejscowości dobrze odzwierciedlają zróżnicowany charakter wsi w Polsce.

Tabela 9. Charakterystyka badanych miejscowości

Miejscowość	Przybliżona liczba mieszkańców (2002)	Lokalizacja	Nazwa stacji lub przystanku	Linia kolejowa	Przeciętna liczba pociągów na dobę
Brzeźnica Bychawska	530	gm. Niedźwiada, pow. lubartowski, woj. lubelskie	Brzeźnica Bychawska	Lublin–Łuków	3 pary do 2000
Bukowo	180	gm. Murów, pow. opolski, woj. opolskie	Bukowo	Opole–Kluczbork	3 pary do 2000
Chełmonec	250	gm. Kowalewo Pomorskie, pow. golubsko-dobrzyński, woj. kujawsko-pomorskie	Chełmonec	Brodnica–Kowalewo Pomorskie–Chełmża	4 pary do 2000
Fluk	70	gm. Żabno, pow. tarnowski, woj. małopolskie	Fluk	Tarnów–Szczucin	4 pary do 2000
Jamiołki-Piotrowięta + Jamiołki-Swietliki	133 + 21	gm. Sokoly, pow. wysokomazowiecki, woj. podlaskie	Jamiołki	Łapy–Ostrołęka	3 pary do 2000
Kurpie Dworskie	85	gm. Troszyn, pow. ostrołęcki, woj. mazowieckie	Kurpie	Łapy–Ostrołęka	3 pary do 2000
Modgarby	103	gm. Barciany, pow. kętrzyński, woj. warmińsko-mazurskie	Modgarby	Korsze–Skandawa	2 pary do 2000, 3 pary do 1999
Niepoczolowice	600	gm. Linia, pow. wejherowski, woj. pomorskie	Niepoczolowice	Kartuzy–Lębork	5 par do 2000
Olbrachtwice	246	gm. Sobótka, pow. wrocławski, woj. dolnośląskie	Olbrachtwice	Wrocław–Sobótka–Świdnica	4 pary do 2000
Przybroda	372	gm. Rokietnica, pow. poznański, woj. wielkopolskie	Przybroda	Rokietnica–Międzychód	2 pary do 2000, 4 pary do 1993
Różańsko	700	gm. Dębno, pow. myśliborski, woj. zachodniopomorskie	Różańsko	Kostrzyn–Myślibórz	3 pary do 2000, 2 pary do 1997
Rusiec	183	gm. Wapno, pow. wągrowiecki, woj. wielkopolskie	Rusiec	Nakło nad Notecią–Gniezno	3 pary do 2000

Miejscowość	Przybliżona liczba mieszkańców (2002)	Lokalizacja	Nazwa stacji lub przystanku	Linia kolejowa	Przebieg liczba pociągów na dobę
Sokole	170	gm. Michałowo, pow. białostocki, woj. podlaskie	Sokole Białostockie	Białystok-Zubki Białostockie	2 pary do 2000, 3 pary do 1993
Stare Guty	170	gm. Pisz, pow. piski, woj. warmińsko-mazurskie	Stare Guty	Elk-Pisz	2 pary do 2000, 4 pary do 1997
Szramowo	120	gm. Zbiczno, pow. brodnicki, woj. kujawsko-pomorskie	Szramowo	Ilawa-Brodnica	4 pary do 2000
Ściborzyce Małe	320	gm. Głubczyce, pow. głubczycki, woj. opolskie	Ściborzyce Małe	Racibórz-Racławice Śląskie	5-7 par do 2000
Tłustomosty	500	gm. Baborów, pow. głubczycki, woj. opolskie	Tłustomosty	Racibórz-Racławice Śląskie	5-8 par do 2000
Waplewo Wielkie	800	gm. Stary Targ, pow. malborski, woj. pomorskie	Waplewo Wielkie	Malbork-Małdyty	2 pary do 2000, 3 pary do 1996
Wysoka Krajeńska	120	gm. Sępólno Krajeńskie, pow. sępoleński, woj. kujawsko-pomorskie	Wysoka Krajeńska	Chojnice-Nakło nad Notecią	2 pary do 2000, 4 pary do 1999
Zubki	86	gm. Gródek, pow. białostocki, woj. podlaskie	Zubki Białostockie	Białystok-Zubki Białostockie	2 pary do 2000, 3 pary do 1993

W każdej wsi badano próbę losową 10 gospodarstw domowych (w sumie 200 wywiadów kwestionariuszowych), toteż wszelkie wnioski można wyprowadzać jedynie w odniesieniu do całego zbioru analizowanych miejscowości, a nie do pojedynczych wsi. Do gospodarstw domowych zaliczono zarówno jedno-, jak i wieloosobowe. W całym badaniu interesował nas stan faktyczny, a nie formalny. Wywiad dotyczył przede wszystkim faktów, opinie miały znaczenie drugorzędne. Pierwsza część wywiadu dotyczyła gospodarstwa domowego jako całości, a druga poszczególnych jego członków (Aneks C). Wywiady przeprowadzano z żoną głowy gospodarstwa domowego, ewentualnie z inną osobą dobrze zorientowaną w sprawach tegoż gospodarstwa. Po jednym wywiadzie w każdej miejscowości przeprowadzono z sołtysiem wsi. W terenie badanie realizował zespół 20 ankietatorów Biura Badań i Analiz Statystycznych przy Radzie Głównej Polskiego Towarzystwa Statystycznego⁵².

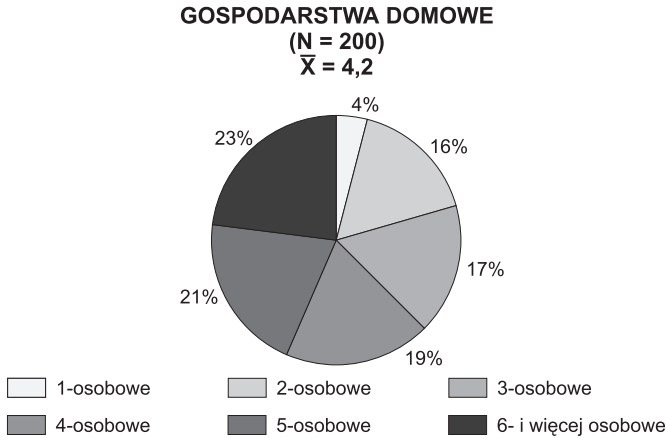
6.2. Charakterystyka gospodarstw domowych

Gospodarstwo domowe tworzą osoby, które wspólnie mieszkają w danym lokalu i wspólnie gospodarują, łącząc w całości lub w części swoje dochody w celu zaspokojenia potrzeb, to znaczy prowadzą wspólny budżet domowy. Nie zalicza się doń wojskowych w służbie czynnej, natomiast zalicza się młodzież, czasowo przebywającą poza domem, ale pozostającą na utrzymaniu rodziców i zameldowaną na stałe pod tym samym adresem co rodzice (Taylor, 1999).

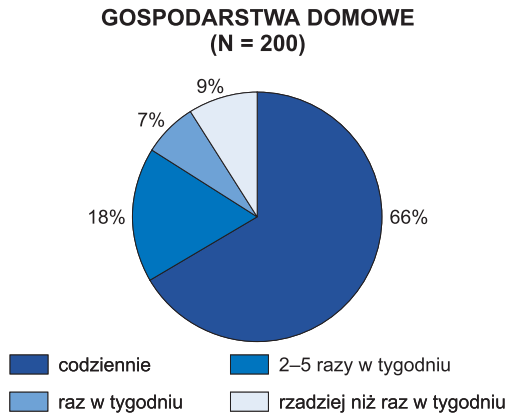
Struktura wielkościowa gospodarstw domowych w badanej próbie przedstawia się następująco (ryc. 61). Najwięcej jest gospodarstw dużych, najmniej małych – jedno- (4%) i dwuosobowych (16%). Gospodarstwa małe dominują we wsiach z dużym udziałem ludzi starszych, na przykład w Szramowie k. Brodnicy. Generalnie jednak przeważają gospodarstwa 6-osobowe i większe (23%) oraz 5-osobowe (21%). Średnie gospodarstwo liczy 4,2 osoby. Wydaje się, że wielkość badanych gospodarstw jest porównywalna z okresem sprzed kilkunastu lat, mimo że liczba mieszkańców większości wsi uległa zmniejszeniu, czasem znacznemu, w porównaniu z wynikami Narodowego Spisu Powszechnego z 1988 r.

Wszystkie badane gospodarstwa domowe korzystały z miejscowego połączenia kolejowego przed jego zamknięciem w 2000 r., przy czym na uwagę zasługuje znaczna częstość wykorzystywania kolei jako środka transportu. Członkowie aż 66% gospodarstw deklarowali codzienne korzystanie z transportu kolejowego, a dalsze 18% – 2–5 razy w tygodniu. Zaledwie 7% gospodarstw korzystało z przejazdów pociągiem raz w tygodniu, a dalsze 9% – jeszcze rzadziej (ryc. 62). W opinii respondentów kolej była wygodnym, tanim i pewnym – zwłaszcza zimą – środkiem transportu. Co więcej, część lokalnych połączeń została zmodernizowana lub wyremontowana tuż przed ich zamknięciem, co respondenci dodatko-

⁵² Wśród ankietatorów przeważały kobiety (13), z wykształceniem średnim, w wieku 40-60 lat i ze stażem pracy powyżej 20 lat.



Ryc. 61. Struktura wielkościowa gospodarstw domowych w badanej próbie (w odsetkach gospodarstw)

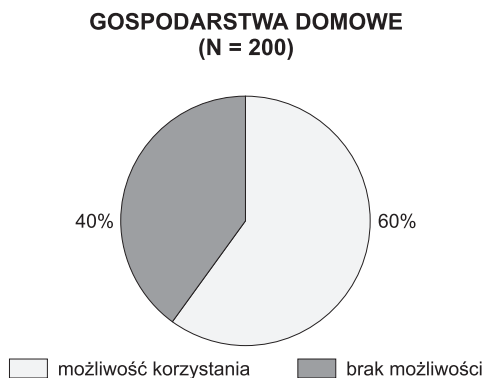


Ryc. 62. Częstość korzystania gospodarstw domowych z lokalnego połączenia kolejowego przed jego zamknięciem (w odsetkach gospodarstw)

wo odbierali jako decyzje niezrozumiałe. Równie niezrozumiałe jest prowadzenie przewozów towarowych a nie pasażerskich na części omawianych linii⁵³.

Zaledwie 60% gospodarstw ma możliwość korzystania z regularnego połączenia autobusowego (ryc. 63), chociaż w żadnym wypadku nie jest to zastępcza Kolejowa Komunikacja Autobusowa. Część połączeń jest realizowana przez prywatnych przewoźników, którzy kursują nieregularnie, bez określonego rozkładu jazdy oraz niechętnie zabierają dzieci i osoby z większym bagażem. Pozostałe 40% gospodarstw jest pozbawione jakichkolwiek szans na skorzystanie z trans-

⁵³ Skoro stan techniczny linii pozwala na prowadzenie ruchu ciężkich składów pociągów towarowych, nie wiadomo dlaczego nie jest możliwy ruch pociągów osobowych.

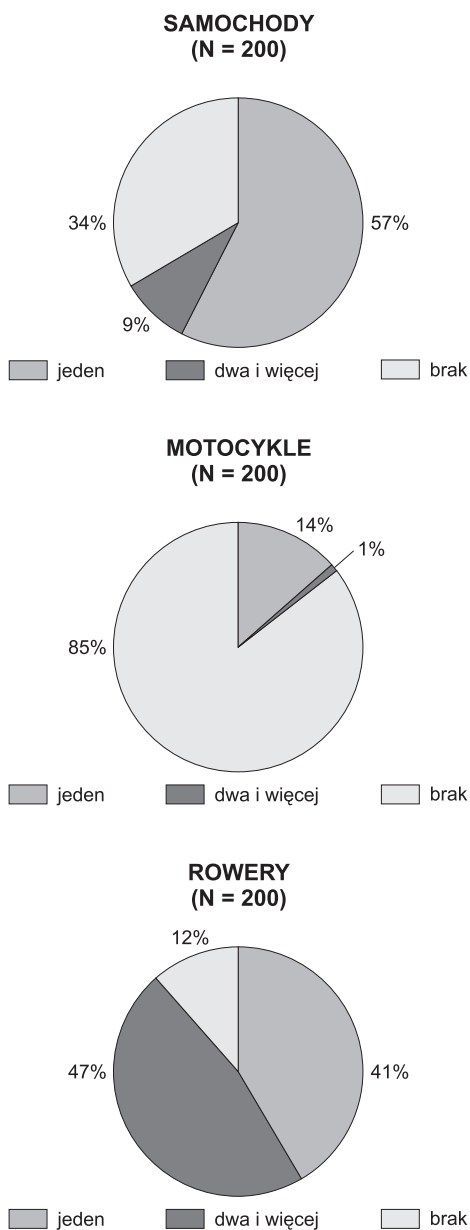


Ryc. 63. Możliwość korzystania gospodarstw domowych z regularnego połączenia autobusowego (w odsetkach gospodarstw)

portu publicznego, gdyż autobusy rejsowe nie docierają do ich wsi. Czasem są to dość duże wsie, położone przy drogach o nawierzchni ulepszonej (Modgarby, Rusiec, Stare Guty, Wysoka Krajeńska). Ogólnie wywiady potwierdzają istnienie ukrytego popytu na transport w znacznej skali.

Taka sytuacja wymusza posiadanie indywidualnych środków transportu, zwłaszcza samochodu (ryc. 64), mimo skromnego na ogół budżetu rodzinnego. 57% gospodarstw posiada jeden, a dalsze 9% – dwa i więcej samochodów. Jest to radykalny wzrost w stosunku do stanu sprzed kilkunastu lat, kiedy nawet w gminach o wyjątkowo słabej dostępności odsetek ten był zdecydowanie niższy (Taylor, 1999). Większy przyrost obserwujemy wśród gospodarstw posiadających dwa i więcej samochodów: przed kilkunastu laty tylko pojedyncze gospodarstwa posiadały więcej niż jeden samochód. Nadal wyższym zmotoryzowaniem cechują się w Polsce obszary zurbanizowane niż wiejskie, co jest związane bardziej z wyższymi dochodami ludności miejskiej niż z rzeczywistymi potrzebami posiadania samochodu jako środka transportu, chociaż dysproporcje te stopniowo ulegają zmniejszeniu. Niewątpliwie zmiany w tym zakresie powoli ewoluują w kierunku sytuacji zbliżonej do wyżej rozwiniętych krajów zachodnich, gdzie podobne procesy wystąpiły znacznie wcześniej (por. na przykład Nutley, 1983).

Inna zmiana dotyczy wyposażenia gospodarstw w motocykle, traktowane jako częściowy substytut samochodu na obszarach wiejskich. W ostatnich kilkunastu latach znacznie spadła liczba posiadanych motocykli, łącznie ze skuterami, motorowerami i motorynkami, przynajmniej z kilku powodów. Po pierwsze, motocykle zostały częściowo zastąpione przez samochody, zwłaszcza używane, których cena znacznie spadła, a są one wygodniejszym i bezpieczniejszym środkiem transportu. Po drugie, od co najmniej kilkunastu lat nie produkuje się w Polsce popularnych motocykli, a importowane są drogie i przeznaczone raczej do celów rekreacyjno-sportowych niż typowo przewozowych. Wreszcie, ze względu na znaczne zubożenie ludności wiejskiej, w ostatnich latach obserwuje się częściowe użytkowanie starych, niezarejestrowanych motocykli. Co więcej, nie widać koncentracji pojazdów, tj. samochodów i motocykli w tych samych gospodarstwach.



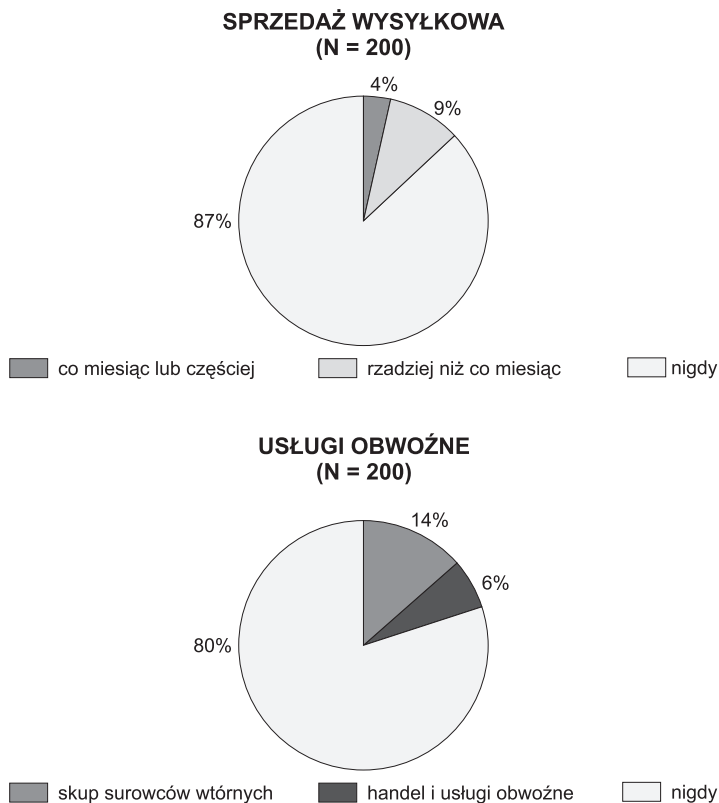
Ryc. 64. Wyposażenie gospodarstw domowych w środki transportu: samochody, motocykle i rowery (w odsetkach gospodarstw)

Obecnie tylko 14% gospodarstw posiada jeden, a 1% – dwa i więcej motocykli, a więc znacznie mniej niż przed laty (choć przedmiotem badania były wówczas inne obszary, por. Taylor, 1999) i zdecydowanie mniej niż samochodów (ryc. 64). Zatem w ciągu zaledwie kilkunastu lat proporcje między posiadanymi pojazdami

całkowicie się odwrócić: dzisiaj kilkakrotnie więcej gospodarstw ma samochód niż motocykl.

Nadal w znacznej liczbie gospodarstw są rowery: obecnie tylko 41% deklaruje posiadanie jednego, a następne 47% – dwóch i więcej rowerów (ryc. 64). Jednakże stopień wykorzystania posiadanych rowerów jest raczej niewielki, o czym piszemy dalej.

Utrudnienia związane z przemieszczaniem powinny skłaniać do korzystania ze sprzedaży wysyłkowej oraz handlu i usług obwoźnych. Obecnie 4% gospodarstw korzysta ze sprzedaży wysyłkowej co miesiąc lub częściej, a dalsze 9% – rzadziej niż co miesiąc (ryc. 65). Niewątpliwie istnieją dalsze możliwości rozwoju takiej sprzedaży, ale na przeszkodzie stoją przyzwyczajenia i zapewne brak środków finansowych przynajmniej części ludności. Pewnemu rozwojowi uległ również handel obwoźny uprzednio prawie nieistniejący, a przede wszystkim skup surowców wtórnych, zwłaszcza złomu, w mniejszym stopniu butelek, szmat, makulatury. 14% gospodarstw korzysta za skupu surowców wtórnych, a zaledwie 6% – z handlu i usług obwoźnych (ryc. 65).

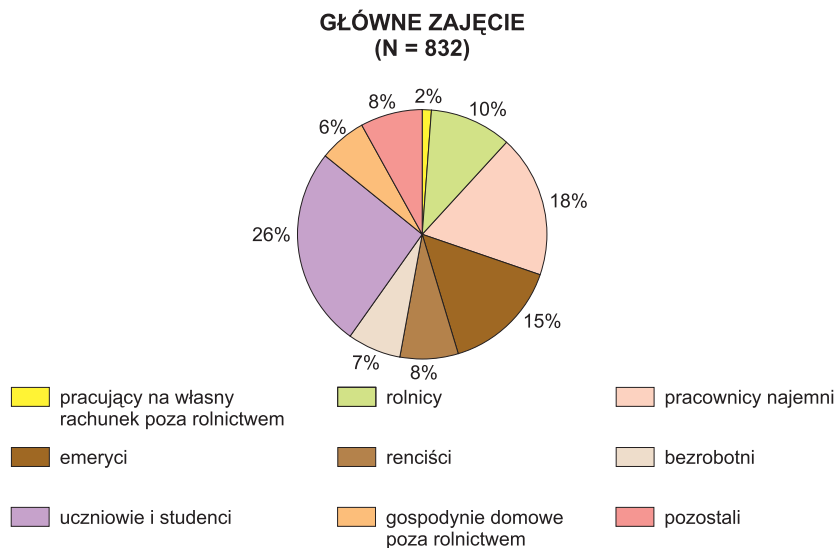


Ryc. 65. Korzystanie gospodarstw domowych ze sprzedaży wysyłkowej i usług obwoźnych (w odsetkach gospodarstw)

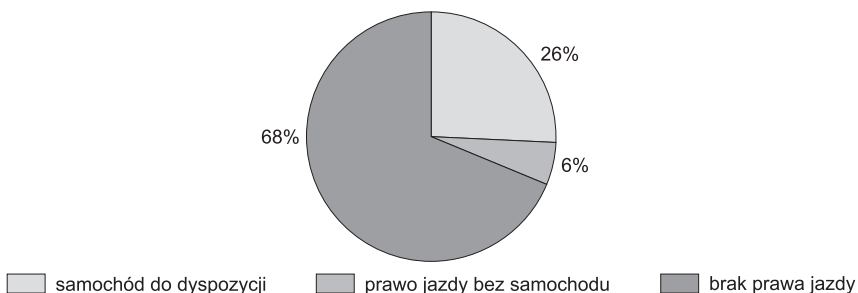
6.3. Codzienne przemieszczenia ludności wiejskiej

Biorąc pod uwagę częstość realizacji określonych przemieszczeń, a także ich cel, wyróżnia się dojazdy do miejsc pracy, do szkoły, po zakupy i do miejsc opieki lekarskiej. Przemieszczenia te realizowane są codziennie lub kilka razy w tygodniu, nieco rzadziej przejazdy do lekarza. Zebrane dane dotyczące 30 dni poprzedzających badanie kwestionariuszowe umożliwiają dość szczegółową charakterystykę wspomnianych przemieszczeń.

Przed opisem poszczególnych rodzajów przemieszczeń warto wspomnieć o głównym zajęciu każdego z domowników i możliwości użytkowania przez niego samochodu (ryc. 66). Generalnie aktywność zawodowa ludności badanych



MOŻLIWOŚĆ UŻYTKOWANIA SAMOCHODU
(N = 832)



Ryc. 66. Główne zajęcie i możliwość użytkowania samochodu przez każdego z domowników (w odsetkach osób)

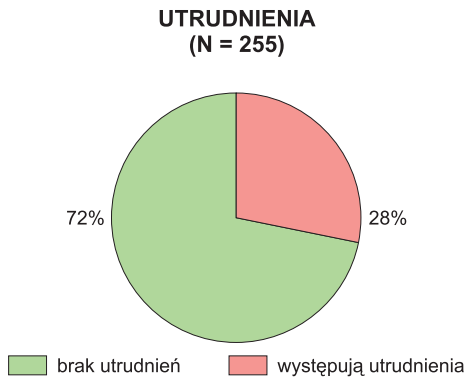
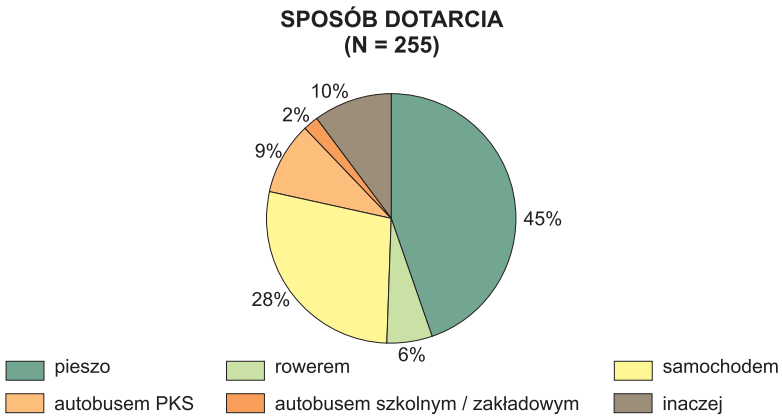
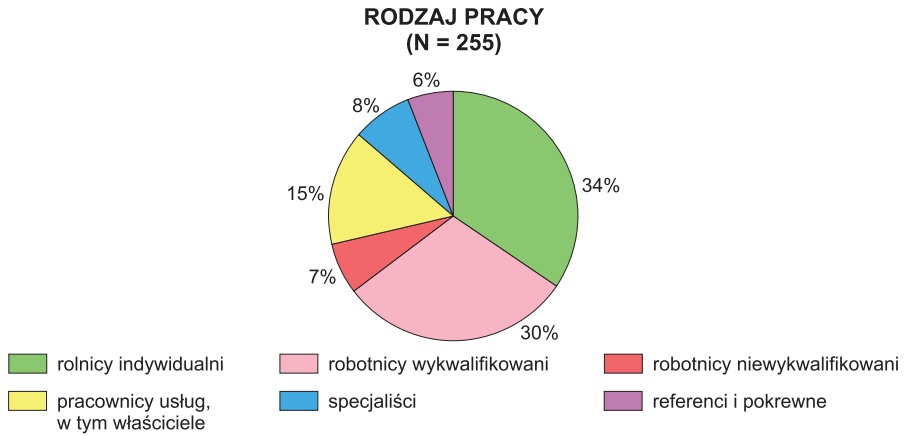
wsí jest niewielka: łącznie tylko 30% mieszkańców jest czynnych zawodowo. Zaledwie 2% pracuje na własny rachunek poza rolnictwem (głównie w szeroko pojmowanych usługach, razem z handlem i rzemiosłem), 10% stanowią rolnicy indywidualni, a dalsze 18% to pracownicy najemni, przede wszystkim w trzecim sektorze i w przemyśle. Łącznie podobny odsetek stanowią emeryci i osoby na zasiłku przedemerytalnym (15%), renciści (8%) i bezrobotni (7%). W niektórych miejscowościach udział tych trzech grup jest bezwzględnie dominujący. Szczególnie widoczne jest to w obszarach dotkniętych strukturalnym bezrobociem (np. Stare Guty i Modgardy na Pojezierzu Mazurskim, czy Zubki i Sokole w Puszczy Knyszyńskiej). Największą liczebnie grupę stanowią uczniowie i studenci (26%), co pośrednio tłumaczy sporą wielkość przeciętnego gospodarstwa domowego.

W stosunku do okresu sprzed kilkunastu lat, znacznie wzrosła możliwość użytkowania samochodu, co wiąże się nie tylko z większą liczbą samochodów, ale również z częstszym posiadaniem prawa jazdy wśród domowników. O ile dawniej niewielka liczba samochodów była użytkowana raczej ekstensywnie, a do wyjątków należały sytuacje, w których wszyscy domownicy posiadali prawo jazdy, względnie cała rodzina odbywała podróż wspólnie (Taylor, 1999), o tyle obecnie prawo jazdy zazwyczaj posiada więcej osób. Średnia liczba użytkowników jednego samochodu wzrosła z około 1,3 do 1,7 osób. Wśród użytkowników samochodu nadal większość stanowią mężczyźni czynni zawodowo, ale nie są kategorią społeczną dominującą w takim stopniu jak poprzednio. Reasumując, samochód stał się częściej wykorzystywanym środkiem transportu, a w mniejszym stopniu obiektem prestiżowym, jak to miało miejsce w przeszłości. Niemniej, nadal 68% badanych nie posiada prawa jazdy, a dalsze 6% ma prawo jazdy, ale nie ma samochodu do dyspozycji, co poważnie ogranicza mobilność ludności wiejskiej (ryc. 66).

6.3.1. Przemieszczenia związane z pracą zawodową

Codzienna ruchliwość ludności jest bardzo zróżnicowana w zależności od celu podróży. Przyjmuje się, że przejazdy związane z pracą zawodową i kształceniem mają charakter obligatoryjny, a oba rodzaje określa się mianem migracji wahałdowych. Dojazdy do pracy są podstawowym rodzajem przemieszczeń ludności w wieku produkcyjnym. Zależą one, między innymi, od rodzaju, a od niego – miejsce pracy. Większość pracujących (34%) stanowią rolnicy indywidualni, następnie robotnicy wykwalifikowani (30%) w przemyśle, budownictwie, transporcie i łączności oraz robotnicy niewykwalifikowani (7%), wykonujący prace proste i pomocnicze. 15% stanowią pracownicy usług, w tym właściciele zakładów i sklepów, 8% specjaliści (na stanowiskach technicznych, nietechnicznych, głównie księgowi, specjaliści służby zdrowia, nauczyciele), a 6% referenci i pokrewni (do spraw technicznych, ekonomicznych, księgowi, pracownicy administracyjno-biurowi itp.).

Z miejscem pracy związany jest sposób dotarcia doń, przy czym w wywiadzie pytano o główny sposób dotarcia przyjmując kryterium odległości (ryc. 67). Rolnicy i inni znajdujący pracę w swojej miejscowości zazwyczaj docierają pieszo (45%) lub rowerem (6%). Tym ostatnim środkiem transportu dojeżdża stosun-



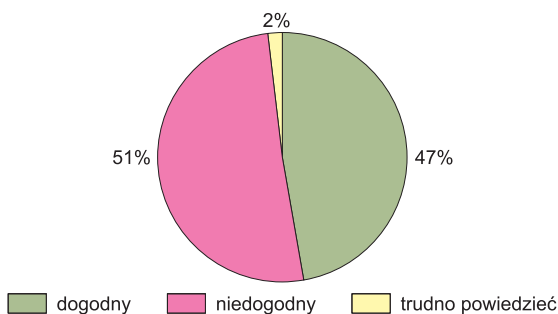
Ryc. 67. Praca zawodowa: rodzaj zajęcia w głównym miejscu pracy, sposób dotarcia do niego i utrudnienia wynikające z zamknięcia połączenia kolejowego (w odsetkach osób)

kowo mało osób biorąc pod uwagę znaczną liczbę rowerów, będącą w posiadaniu badanych gospodarstw. Natomiast bardzo duży jest udział dojeżdżających do pracy własnym samochodem (28%), co jest nowym, poprzednio raczej niespotykanym zjawiskiem w warunkach polskiej wsi. Na uwagę zasługuje kategoria „inaczej”: zazwyczaj jest to dojazd cudzym samochodem, należącym do kogoś spoza gospodarstwa (sąsiada, kolegi, krewnego), rzadziej „okazja” lub autobus prywatny. Dojazdy własnym lub cudzym samochodem do miejsca pracy są na ogół wymuszone brakiem transportu publicznego, zwłaszcza kolejowego. Aż 28% respondentów sygnalizuje utrudnienia w dotarciu do miejsc pracy po zlikwidowaniu pasażerskiego połączenia kolejowego, a niektóre osoby musiały zrezygnować z dotychczasowej pracy (np. mieszkańcy Przybrody z pracy w Poznaniu, Olbrachtowic we Wrocławiu, Bukowa w Opolu i Kluczborku i w rezultacie przejść na wcześniejszą emeryturę) lub zakupić samochód. Mieszkańcy tracili pracę i dochody, a także zniżkowe bilety kolejowe. Jedynie dla osób prowadzących samodzielną działalność gospodarczą brak połączenia kolejowego nie ma większego znaczenia: na co dzień korzystają one z samochodu. Zmalał udział przejazdów autobusem PKS (9%), ale nie powinno to dziwić, gdyż liczba kursów znacznie spadła, a opłaty za przejazd wzrosły. Zupełnie nieznaczny jest udział autobusów zakładowych i szkolnych w dojazdach do miejsc pracy (ryc. 67). Niewątpliwie jedną z przyczyn małej aktywności zawodowej badanej ludności jest jej niski poziom wykształcenia i kwalifikacji zawodowych, ale również brak dogodnego dojazdu transportem publicznym do potencjalnych miejsc zatrudnienia.

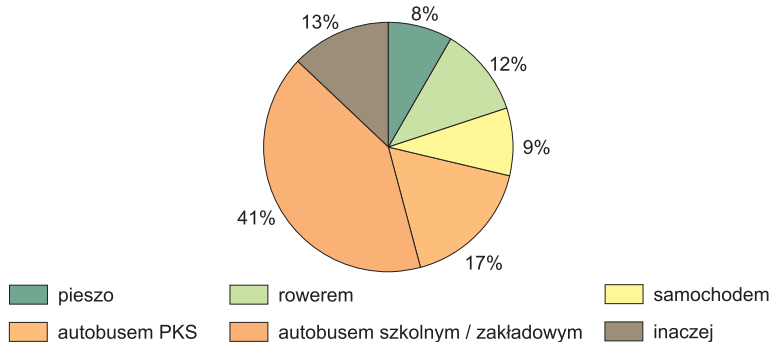
6.3.2. Przemieszczenia związane z kształceniem

Sposób dotarcia do szkoły różni się znacznie od przedstawionego wyżej dotarcia do miejsc pracy. Tylko w 8% uczniowie dochodzą do szkoły pieszo, a w 12% dojeżdżają rowerem. Wynika to ze znacznej koncentracji nauczania w tzw. szkołach gminnych, zazwyczaj bardziej oddalonych od miejsc zamieszkania uczących się. Ogromna większość uczniów dojeżdża do szkoły autobusem szkolnym (41%) i autobusem PKS (17%), a mimo to – w opinii respondentów – ponad połowa dojazdów (51%) oceniana jest jako niedogodna (ryc. 68). Autobusy szkolne są bowiem wygodne przy dojazdach do szkół podstawowych i gimnazjów, ale nie przy dalszym kształceniu. W rezultacie, czasem wybiera się gorsze szkoły z lepszym dojazdem, niż lepsze ale z gorszym dojazdem (na przykład, mieszkańcy Waplewa Wielkiego wybierają szkoły w Sztumie, a nie w Malborku, właśnie ze względu na trudności związane z dojazdem). Pozostali uczniowie dostają się do miejsc nauki samochodem (9%) lub inaczej (13%), zazwyczaj autobusem gminnym lub prywatnym, względnie zamieszkują w internacie lub na stacji. Zamieszkiwanie uczniów przez większość tygodnia poza domem jest kosztowne i wiąże się z utrudnieniami powstałymi po zlikwidowaniu kolejowego połączenia pasażerskiego. Paradoksalnie, mimo istnienia zorganizowanego transportu autobusami szkolnymi, utrudnienia odczuwa większy odsetek podróżujących (43%) niż w przypadku dojazdów do pracy (28%).

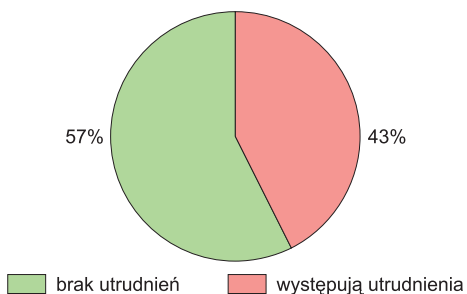
DOGODNOŚĆ DOJAZDU / DOJŚCIA (N = 216)



SPOSÓB DOTARCIA (N = 216)



UTRUDNIENIA (N = 216)



Ryc. 68. Kształcenie: dogodność dojazdu lub dojścia uczniów do szkoły (w opinii respondentów), sposób dotarcia do niej i utrudnienia wynikające z zamknięcia połączenia kolejowego (w odsetkach osób)

6.3.3. Przemieszczenia związane z zakupami

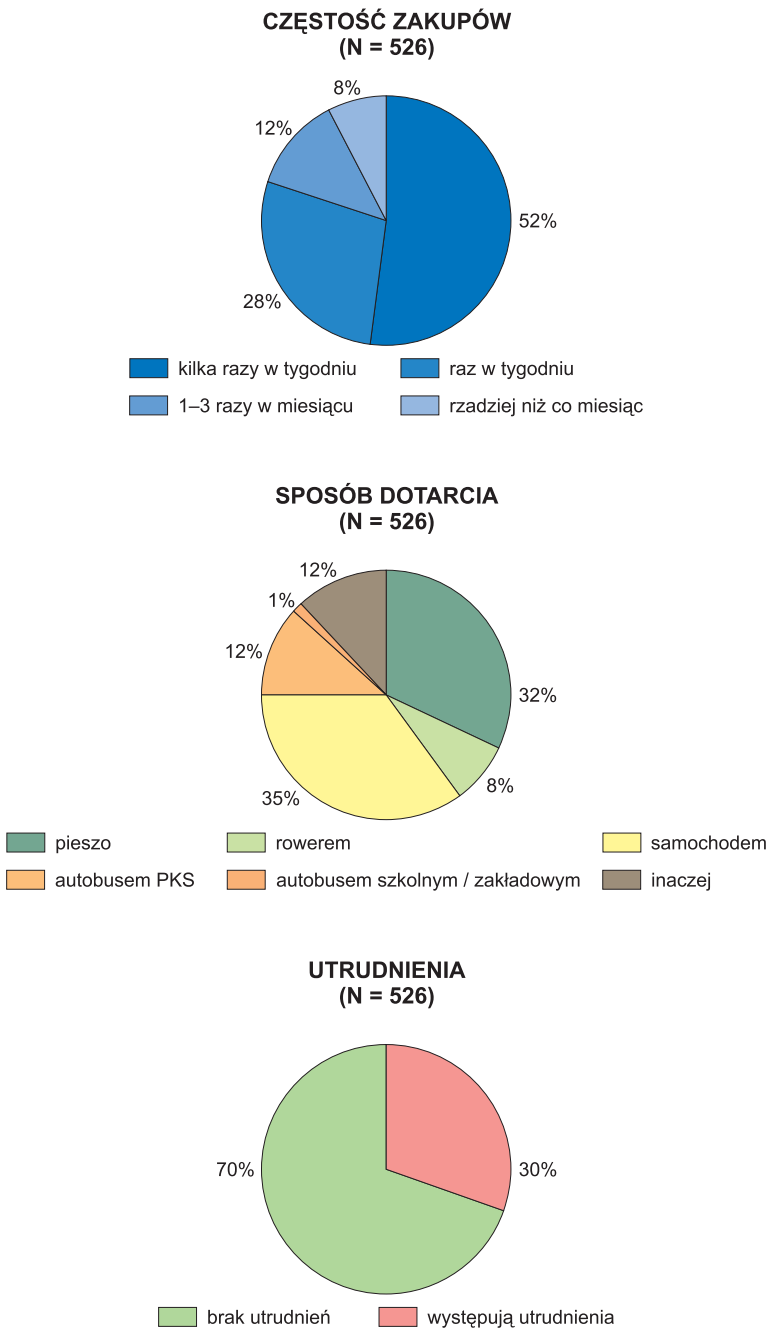
Do najczęstszych przemieszczeń fakultatywnych należą przejazdy związane z zakupami (ryc. 69). Podróże po zakupy odbywają się z różną częstością i różnymi środkami transportu. Im miejsce zakupów jest bardziej odległe, tym zakupy w nim czyni się rzadziej. Miejsce bardziej oddalone jest oczywiście ośrodkiem większym, w którym dokonuje się zakupów bardziej wyspecjalizowanych, chociaż zaobserwowano pewien wyjątek od tej reguły. Ponad połowę (52%) wszystkich zakupów dokonują mieszkańcy wsi kilka razy w tygodniu, 28% – raz w tygodniu, 12% – 1–3 razy w miesiącu, a pozostałe 8% – rzadziej niż co miesiąc. Oczywiście najczęstsze zakupy dokonywane są w miejscu zamieszkania, a kupujący udaje się tam zazwyczaj pieszo (32%) lub rowerem (8%).

Zdecydowanie więcej przejazdów po zakupy obserwuje się w gospodarstwach domowych wyposażonych we własne środki transportu, zwłaszcza samochód, co jest dobrze znane z literatury. W 35% przejazdów po zakupy wykorzystywano samochód, często udając się dalej do nieco większego ośrodka (np. do super- lub hipermarketu w mieście), nawet jeśli celem zakupów były artykuły pierwszej potrzeby, a nie dobra wyższego rzędu. Wówczas decydującym czynnikiem była niższa cena, a nie odległość przejazdu. Podobne postępowanie zaobserwowano w przejazdach autobusem PKS-u (12%), a nawet wynajętym samochodem (kategoria „inaczej”). Zupełnie marginesowe było natomiast wykorzystanie motocykla czy autobusu szkolnego/zakładowego w przejazdach po zakupy. W 30% przypadków zgłaszano utrudnienia w przejazdach po zakupy, wynikające z zamknięcia lokalnego połączenia kolejowego. Utrudnienia zgłaszały przede wszystkim osoby niemające możliwości użytkowania samochodu.

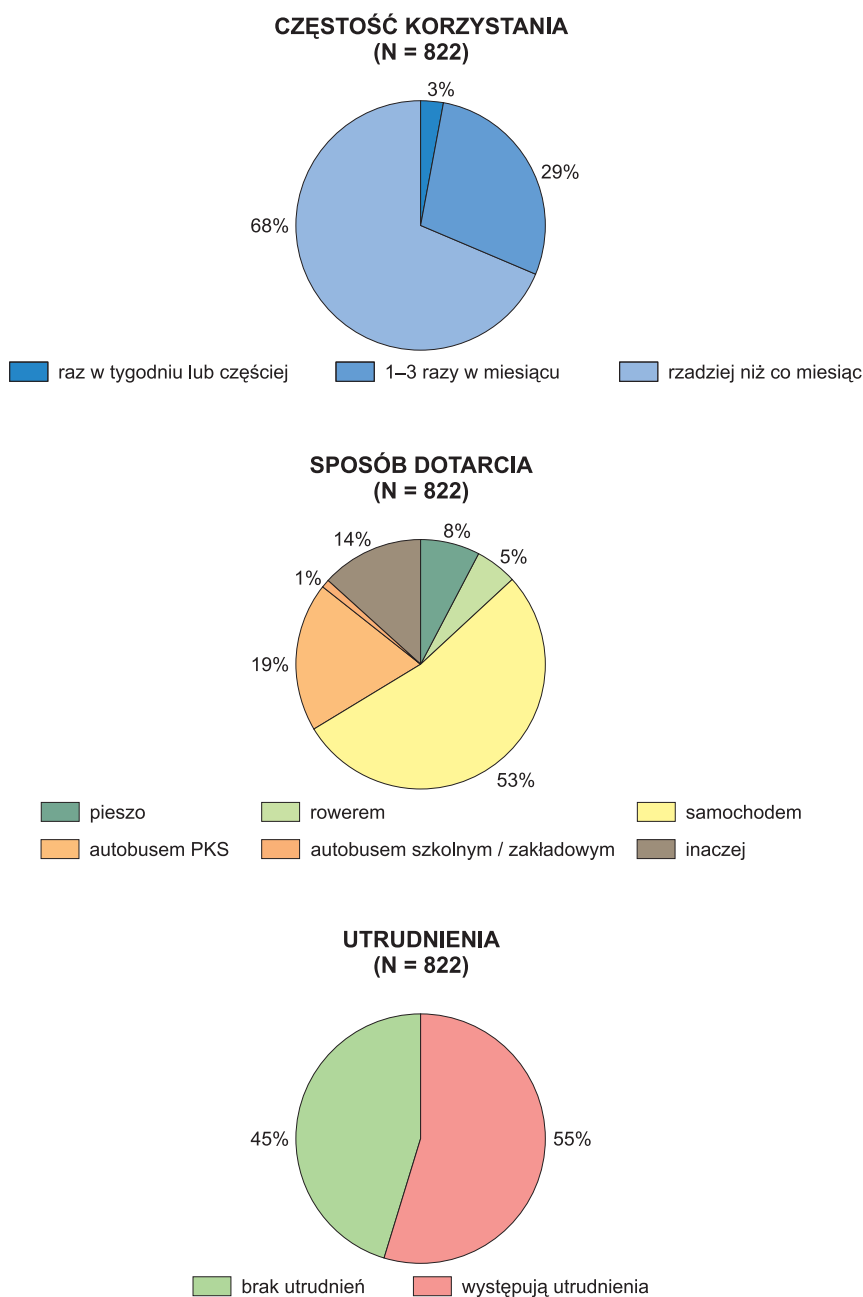
6.3.4. Przemieszczenia związane z opieką lekarską

W warunkach polskich dostępność wpływa na korzystanie z szeroko pojmowanych usług medycznych. Wraz z pogarszaniem się dostępu czynnik przestrzeni zaczyna odgrywać większą rolę. Na wsi nadal najczęściej korzysta się z usług lekarza najbardziej dostępnego pod względem przestrzennym (Taylor, 1999), ale tradycyjne wzorce zachowań związane z chorobą, a także niska ranga zdrowia i życia w systemie wartości ludności wiejskiej zaczynają powoli ustępować bardziej pozytywnym postawom.

3% badanych korzysta z pomocy lekarskiej raz w tygodniu lub częściej, 29% – 1–3 razy w miesiącu, reszta – rzadziej niż co miesiąc (ryc. 70). Najczęstszym sposobem dotarcia do miejsca opieki medycznej jest przejazd samochodem (53%) lub autobusem PKS-u (19%), ale w obu przypadkach jest to podróż do możliwie najbliższego lekarza podstawowej opieki medycznej, a nie do bardziej oddalonego specjalisty. W przypadku podróżowania autobusem PKS-u zwraca się uwagę na niedostosowany do potrzeb czas ich kursowania, nieregularność, przepełnienie i wysokie opłaty w porównaniu z transportem kolejowym. Na uwagę zasługuje kategoria „inaczej”: zazwyczaj oznacza skorzystanie z odpłatnego podwiezienia chorego przez sąsiada, a nie wezwanie pogotowia ratunkowego, co było bardzo charakterystyczne w minionym okresie. Tylko w 8% pacjent udawał się do leka-



Ryc. 69. Zakupy: częstość dokonywania, sposób dotarcia do miejsca zakupów i utrudnienia wynikające z zamknięcia połączenia kolejowego (w odsetkach osób)



Ryc. 70. Opieka lekarska: częstość korzystania, sposób dotarcia do miejsca opieki i utrudnienia wynikające z zamknięcia połączenia kolejowego (w odsetkach osób)

rza pieszo, a w 5% – rowerem. Miało to miejsce w sytuacji, gdy ośrodek zdrowia znajdował się w pobliżu miejsca zamieszkania chorego. Spośród czterech rodzajów omówionych przemieszczeń, najwięcej utrudnień związanych z likwidacją połączenia kolejowego występuje w przypadku potrzeby skorzystania z pomocy lekarskiej (55%).

*

W porównaniu z wcześniejszymi badaniami autora (Taylor, 1999), na znaczeniu straciły przejazdy obligatoryjne – do miejsc pracy (więcej bezrobotnych, pobierających zasiłek przedemerytalny, emerytów, rencistów) i do szkół (starzenie się społeczeństwa). Wzrosło natomiast znaczenie dojazdów do zakupów (większe zmotoryzowanie społeczności lokalnych, wysokie ceny i brak wyboru w miejscowych sklepach wiejskich, na przykład w Starych Gutach i Modgardach) i do miejsc opieki lekarskiej (starzenie się społeczeństwa, pewna pozytywna zmiana tradycyjnych wzorców zachowań związanych z chorobą, chociaż nadal samochód jest do tych podróży wykorzystywany raczej niechętnie). Między tymi dwoma rodzajami przejazdów fakultatywnych zachodzą jednak pewne różnice. O ile lekarza wybiera się raczej najbliższego ze względu na odległość od miejsca zamieszkania chorego, o tyle miejsce zakupów – najtańsze (supermarket), nawet jeśli jest położone znacznie dalej. Dużą rolę w obu rodzajach przemieszczeń odgrywa zatem czynnik ekonomiczny (zarówno koszty przejazdu, jak i ceny nabywanych dóbr). Równocześnie, straciły na znaczeniu zakupy dokonywane w miastach położonych na trasie zlikwidowanego połączenia kolejowego (np. Korsze, Malbork, Białystok, Brodnica, Lubartów, Kluczbork). Jest to zjawisko niekorzystne nie tylko dla mieszkańców badanych wsi, ale również dla rozwoju ekonomicznego małych ośrodków miejskich, takich jak Baborów, Korsze, Więcbork, Żabno, gdyż podcina to podstawę ich egzystencji.

Trzeba pamiętać, że ze zlikwidowanych połączeń kolejowych korzystali nie tylko mieszkańcy najbliższej miejscowości, ale również okolicznych wsi. Jako przykład może posłużyć leżąca na Równinie Lubartowskiej Brzeźnica Bychawska (ok. 530 osób), do której przyjeżdżali rowerami i zostawiali je przy budynku stacji mieszkańcy okolicznych wiosek: Brzeźnicy Bychawskiej Kolonii (413 mieszkańców), Berejowa (431), Zabiela (476), Brzeźnicy Książęcej (450) i Niedźwiady (337). Zamknięcie pasażerskiego połączenia kolejowego Lublin–Łuków pozbawiło możliwości korzystania z transportu kolejowego tylko w przypadku przystanku Brzeźnica Bychawska aż 2637 osób.

W wielu wypadkach posiadanie samochodu stało się zatem koniecznością wskutek atrofii transportu publicznego, zwłaszcza kolei, oraz źle zorganizowanego i nieregularnie kursującego transportu autobusowego. Jednocześnie, we wszystkich rodzajach przemieszczeń powszechne stało się podwożenie samochodem wynajętym (na przykład sąsiada, znajomego, krewnego), czego niemal nie obserwowano w poprzednim okresie.

7. PRZYCZYNY OBECNEGO REGRESU

Od co najmniej kilkunastu lat kolej w Polsce przeżywa bardzo poważny kryzys, będący rezultatem częściowo uwarunkowań zewnętrznych, a częściowo wewnętrznych, tkwiących w samych PKP. Wśród przyczyn zewnętrznych najważniejsza była i jest nadal błędna polityka państwa wobec kolei. Najogólniej mówiąc jest ona nieudolna, niekompetentna i niekonsekwentna, a działania są zazwyczaj mocno spóźnione. Oddziaływanie państwa obejmuje przede wszystkim sferę legislacyjną i finansową, które są ze sobą ściśle powiązane.

Do połowy lat 1990. najważniejszym dokumentem określającym polską politykę transportową było opracowanie Departamentu Polityki Transportowej ówczesnego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej pn. *Polityka transportowa* (1994). Dokument ten był mocno krytykowany przez różne środowiska, zwłaszcza ekonomistów transportu (np. Grzywacz, 1995; Rudziński, 1995), ale również przez ekologów i geografów (*Alternatywna...*, 1999; Taylor, 1997). W odniesieniu do kolei, dokument ten nie precyzował jej roli i miejsca w systemie transportowym Polski (np. nie określał *modal split*, czyli podziału zadań przewozowych między poszczególne gałęzie transportu), natomiast petryfikował istniejący stan i sugerował anty-reformatorskie, pozorne zmiany prawno-własnościowe i organizacyjne (Grzywacz, 1995). PKP miały pozostać przedsiębiorstwem państwowym, a Skarb Państwa rzekomo nie miał być „zainteresowany prywatyzacją podstawowej infrastruktury kolejowej” (*Polityka transportowa*, 1994, s. 88). Enigmatycznie potraktowano przekazywanie przez PKP innym podmiotom gospodarczym nierentownych linii kolejowych, ich zamykanie i związane z tym problemy społeczne. Źródłem finansowania budowy i modernizacji linii o znaczeniu państwowym miał być budżet państwa, w wysokości określonej corocznie (*sic!*) w ustawie budżetowej, a także środki własne PKP i wszelkie inne, bliżej nieokreślone źródła. Ostatecznie, po ostrej krytyce, *Polityka transportowa* (1994) nie stała się oficjalnym stanowiskiem kolejnych rządów RP w sprawach transportu, ale jej główne idee były powielane w rozmaitych dokumentach i publikacjach do końca lat 1990. (Engelhardt, 1998a, b). Co ciekawe, w znacznej mierze obecne stanowisko kolejarских związków zawodowych nawiązuje do wspomnianych idei, i to mimo upływu kilkunastu lat (Książkiewicz, 2006)⁵⁴.

⁵⁴ Praca I. Książkiewicz (2006) zawiera m.in. wyniki badań socjologicznych oceniających programy restrukturyzacji PKP.

Stopniowe pogarszanie się sytuacji finansowej kolei wymusiło uchwalenie *Ustawy o transporcie kolejowym* (1997), a później *Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PP PKP* (8 IX 2000). Ta ostatnia *Ustawa...* jest mocno spóźnionym programem naprawczym zadłużonego przedsiębiorstwa, w myśl którego kolej ma podlegać komercjalizacji, a następnie restrukturyzacji finansowej, majątkowej, zatrudnienia i organizacyjnej (Taylor, 2002). Na podstawie *Ustawy ...* (2000), w 2001 r. wydzielono 24 spółki zależne tworzące Grupę PKP. Natomiast w 2003 r. weszła w życie nowa *Ustawa o transporcie kolejowym*, regulująca m.in. zasady korzystania z infrastruktury, a także zarządzania infrastrukturą i jej utrzymania. W 2003 r. spółka zarządzająca infrastrukturą, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe udostępniały linie kolejowe czterem spółkom przewozowym z Grupy PKP i 18 przewoźnikom spoza niej. Od tego czasu liczba przewoźników wykazuje stałą tendencję rosnącą. Do połowy 2006 r. udzielono 70 licencji na przewozy kolejowe, w tym 56 na przewóz towarów. W wyniku wprowadzonych zmian, udział wszystkich kolejowych przewoźników ładunków spoza spółki PKP Cargo mierzony pracą przewozową wyniósł prawie 16%, a mierzony masą towarową przekroczył 46%.

Do chwili obecnej głównym źródłem trudności finansowych kolei była i jest niewystarczająca i malejąca dotacja do przewozów pasażerskich (Wielądek, 2002). Dotacja obejmuje refundację z tytułu ulg przejazdowych i dofinansowanie przewozów regionalnych jako służby publicznej. „PKP, a następnie spółki Grupy PKP od szeregu lat otrzymywały i otrzymują dotację do przewozów pasażerskich w wysokości niewyrównującej kolei strat ponoszonych w ruchu pasażerskim, niezależnie od ustalonej zasady dotowania tych przewozów” (*Raport roczny Grupy PKP 2003*, s. 10). Łącznie tylko w latach 2001–2003 deficyt w stosunku do założeń ustawowych wyniósł 1,2 mld złotych. W programie naprawczym ustawowo zagwarantowano partycypację budżetu w dofinansowywaniu deficytowych przewozów pasażerskich (m.in. poprzez uzupełniające emisje obligacji⁵⁵). Środki te miały otrzymywać samorządy wojewódzkie, które następnie miały przekazywać je przewoźnikom na podstawie zawartych kontraktów. Od 2003 r. całość środków budżetowych na przewozy regionalne miała znajdować się w dyspozycji samorządów. Słuszna idea napotyka jednak na poważne trudności realizacyjne, gdyż samorządy nie otrzymują z budżetu uzgodnionej kwoty dotacji, a zatem nie są w stanie w pełni wywiązywać się ze swych zobowiązań wobec przewoźników, głównie spółki PKP Przewozy Regionalne⁵⁶. Należy przypomnieć, że od 1 stycznia 2001 r. nie istnieje możliwość dalszego dotowania przewozów pasażerskich z zysków pochodzących z przewozu towarów. Oznacza to zakończenie systemu dofinansowywania, polegającego na przesuwaniu środków w ramach jednego przedsiębiorstwa i ma związek z jego reorganizacją i powstaniem odrębnych

⁵⁵ *Ustawa...* określa kwotę obligacji do 3,9 mld zł, które mogą być wydane na spłatę niektórych wcześniejszych zobowiązań, na odprawy dla kolejarzy, niezbędne zakupy eksploatacyjne i dofinansowanie przewozów regionalnych (Świątecki, 2000).

⁵⁶ W *Ustawie o komercjalizacji ...* (2000) przewidywano dofinansowanie na poziomie 800 mln zł. *Ustawa budżetowa* na 2003 r. ustalała kwotę wydatków własnych samorządów na pokrycie dotacji w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich na 300 mln zł. Spółki przewozowe Grupy PKP otrzymały jednak z samorządów wojewódzkich tylko 84,5% z tej kwoty (*Raport roczny Grupy PKP 2003*, s. 10).



Fot. 66. Wprowadzone przez spółkę samorządową Szybka Kolej Miejska w Warszawie elektryczne zespoły trakcyjne są tylko przebudowaną wersją EN57, trudno je zatem uznać za tabor nowej generacji. SKM relacji Warszawa Zachodnia–Falenica na stacji w Falenicy w marcu 2006 r.

spółek zajmujących się przewozami osób i towarów. Aby nie powiększać swych strat, już w 2000 r. kolej podjęła „decyzję o zawieszaniu połączeń regionalnych w przypadkach, gdy deficyt na przewozach osobowych osiągnął poziom powyżej 80%” (Stachowska, 2001, s. 13).

Zła sytuacja finansowa kolei jest również spowodowana niewywiązywaniem się budżetu państwa z obowiązku ponoszenia kosztów utrzymania linii o znaczeniu państwowym⁵⁷, w tym o charakterze wyłącznie obronnym, jak też brakiem środków na likwidację zamkniętych linii kolejowych.

Do uwarunkowań zewnętrznych należy zaliczyć również coraz mniejszy popyt na przewozy kolejowe, chociaż PKP wykazują daleko posuniętą niefrasobliwość, wręcz bierność jeśli chodzi o modyfikację swojej oferty przewozowej (uwarunkowania wewnętrzne). Wydaje się, że zasadnicze znaczenie ma tutaj faktyczny brak konkurencji ze strony kolei niepaństwowych, szczególnie widoczny w przewozach pasażerskich⁵⁸. Nie wiadomo, dlaczego kolej nie wychodzi naprzeciw oczekiwa-

⁵⁷ Zgodnie z art. 5 ust. 1 *Ustawy o transporcie kolejowym* (1997), linie kolejowe dzieli się na te o znaczeniu państwowym i lokalnym, czego nie należy mylić z podziałem linii na magistralne, pierwszorzędne, drugorzędne i znaczenia miejscowego według kolejowej Instrukcji D29. Wykaz linii znaczenia państwowego sporządzono na podstawie kryteriów gospodarczych, społecznych, obronnych i ekologicznych (łącznie 11 617 km), ale jest on – przynajmniej częściowo – dyskusyjny (Majewski, 2002).

⁵⁸ Na przykład, w Niemczech istnieją 164 koleje niepaństwowe, w Szwajcarii jest ich 57, w Czechach i na Węgrzech po kilka (Instytut Rozwoju i Promocji Kolei). Im więcej działa przewoźników, tym lepsze są koleje w danym kraju.

niom klientów i nie proponuje na przykład przewozów kombinowanych, tranzytowych przewozów ciężarówek o dużej ładowności przez terytorium naszego kraju koleją, a elektryczne zespoły trakcyjne nowej generacji (fot. 66) i autobusy szynowe wprowadza z ogromnymi oporami⁵⁹. Szynobusy mają niewątpliwie wiele zalet w porównaniu z klasycznym taborem (Majewski, 2003). Prowadzenie pociągów z nadmierną ilością taboru (wagonów) generuje ogromne koszty, powodujące straty szacowane przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei na ponad 200 mln zł rocznie (Drobik i inni, 2003). Oszczędności wynikające z zastosowania autobusów szynowych mogą sięgnąć nawet 70% dotychczasowych kosztów funkcjonowania linii kolejowych.

Pierwszy współczesny autobus szynowy wyjechał z raciborskiego KOLZAM-u w 1988 r. Mimo niewątpliwych zalet, przede wszystkim oszczędności w zużyciu paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych, a także istnienia aż trzech krajowych producentów szynobusów (KOLZAM, ZNTK Poznań, bydgoska PESA), od 1997 r. przez kilka lat brak było jakichkolwiek zamówień na nowy tabor ze strony PKP (Terczyński, 2003; Małachowski, 2006). W rezultacie, w 2003 r. spółka PKP Przewozy Regionalne była właścicielem zaledwie 12 autobusów szynowych, a ponadto użytkowała 10 nowych autobusów szynowych będących własnością samorządów wojewódzkich⁶⁰. Autobusy te kursowały na terenie tylko czterech województw – wielkopolskiego, lubuskiego, kujawsko-pomorskiego i lubelskiego (*Raport roczny Grupy PKP 2003*, s. 35–36).

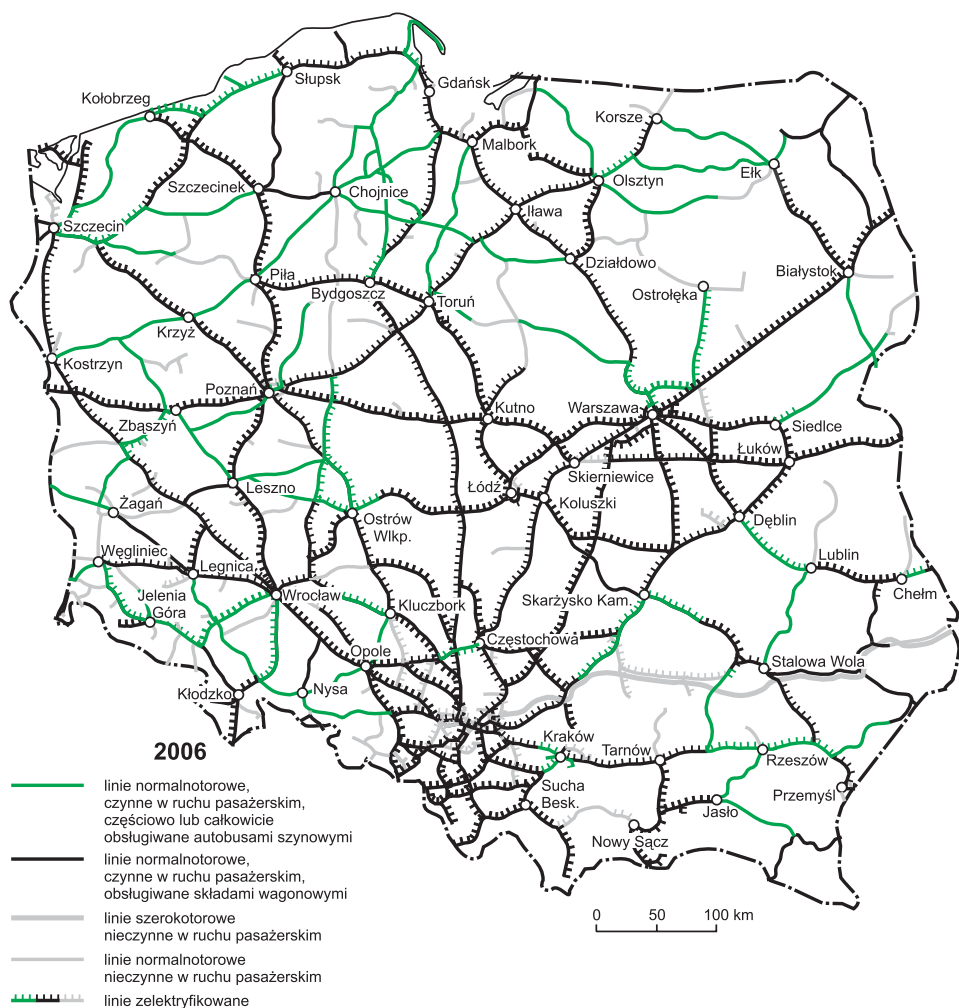
Od 2004 r. sytuacja nieco się poprawiła: rocznie przybywa około 20 sztuk autobusów szynowych, głównie dzięki zakupom dokonywanym przez samorządy. Są to szynobusy nowej, trzeciej generacji, o niskiej awaryjności. W 2006 r. szynobusy obsługiwały trasy na terenie całej Polski, z wyjątkiem województwa łódzkiego (tab. 10, ryc. 71). Ze względu na relatywnie niskie koszty eksploatacji, zakup szynobusu zwraca się – zależnie od wielkości – po około 2–5 latach (*Raport roczny PKP PLK SA 2003*, s. 59). Oczywiście samo wprowadzenie autobusów szynowych, bez dodatkowych działań ze strony przewoźnika, nie gwarantuje rentowności połączenia. W związku z tym spółka PKP Przewozy Regionalne zawiesiła kursowanie autobusów szynowych na linii Somonino–Kartuzy od lutego 2003 r., ze względu na niską frekwencję, ale też nie prowadziła żadnej akcji promocyjnej swoich usług.

Potencjał przewozowy kolei polskich jest wykorzystywany w coraz mniejszym stopniu, a zmniejszeniu ulegają zarówno przewozy ładunków masowych z węglem na czele⁶¹, jak i przewozy pasażerskie. Zmniejszenie ruchu towarowego jest bezpośrednim rezultatem zmian w gospodarce, polegających na przechodze-

⁵⁹ Autobusy szynowe nie są nowym wynalazkiem. Pierwsze wprowadzono jeszcze w okresie międzywojennym – w 1935 r. na kolei pleszewskiej. Początki wprowadzania autobusów szynowych w Polsce przedstawia P. Terczyński (1998).

⁶⁰ Dla porównania, w tym samym czasie w Czechach kursowało około 500, a na Słowacji ponad 350 autobusów szynowych (Peszel, 2003).

⁶¹ W 2005 r. transportem kolejowym przewieziono 269,6 mln t ładunków, z czego Grupa PKP przewiozła 149,9 mln t (o 8,4% mniej niż w 2004 r.), a wykonała pracę przewozową na poziomie 43,8 mld tkm (również o 8,4% mniej niż przed rokiem). Natomiast pozostali przewoźnicy przewieźli 119,6 mln t ładunków (o 0,3% więcej niż w 2004 r.), a wykonana przez nich praca przewozowa wyniosła 6,1 mld tkm (o 37,7% więcej niż przed rokiem). Około 70% tych ostatnich przewozów wykonano na niewielkie odległości – około 6 km.



Ryc. 71. Linie normalnotorowe całkowicie lub częściowo obsługiwane autobusami szynowymi, z uwzględnieniem połączeń sezonowych (stan na październik 2006 r.)

Źródło: jak w tabeli 10.

niu od ekstensywnych do bardziej intensywnych form gospodarowania, spadku przewozów tranzytowych, wprowadzeniu konkurencyjnych połączeń promowych Mukran–Kłajpeda, rozpadu RWPG, pojawieniu się wielu prywatnych przewoźników samochodowych. Zmniejszenie przewozów pasażerskich wynika ze spadku liczby codziennych dojazdów do pracy i gwałtownego rozwoju motoryzacji indywidualnej, służącej również dojazdom do pracy. Jeszcze w 1990 r. kolej przewoziła 950 mln pasażerów, w 1999 r. – 360 mln, w 2003 r. – 302,6 mln, a w 2005 r. – 256,1 mln, licząc łącznie z Kolejami Mazowieckimi. Największa ze spółek PKP Przewozy Regionalne przewoziła w 2005 r. 163 mln pasażerów (średnio dobowo

Tabela 10. Linie normalnotorowe całkowicie lub częściowo obsługiwane autobusami szynowymi (z uwzględnieniem połączeń sezonowych, stan na październik 2006 r.)

Województwo	Liczba szynobusów	Obsługiwane linie/odcinki
Dolnośląskie	5	Wrocław Główny–Jelenia Góra Wrocław Główny–Kamieniec Żąbkowicki Jelenia Góra–Lwówek Śląski Legnica–Jaworzyna Śląska–Kamieniec Żąbkowicki Jelenia Góra–Węgliniec Węgliniec–Zgorzelec
Kujawsko-pomorskie	8	Chojnice–Laskowice Pomorskie–Grudziądz–Działdowo Laskowice Pomorskie–Czersk Wierzchucin–Bydgoszcz Toruń Główny–Malbork Toruń Główny–Lipno
Lubelskie	7	Lublin–Stalowa Wola Południowa Lublin–Dęblin Chełm–Dorohusk
Lubuskie	5	Zielona Góra–Żary–Żagań Żary–Forst Zielona Góra–Czerwieńsk–Zbąszynek Zbąszynek–Międzyrzecz–Gorzów Wielkopolski Kostrzyn–Krzyż
Łódzkie	–	–
Małopolskie	6	Kraków Główny–Balice Kraków Główny–Wieliczka Rynek Karków Główny–Krzeszowice Kraków Główny–Skawina
Mazowieckie	12	Tłuszcz–Ostrołęka Tłuszcz–Legionowo–Nasielsk Nasielsk–Sierpc Warszawa Gdańska–Legionowo
Opolskie	4	Opole Główne–Kluczbork Kędzierzyn-Koźle–Kamieniec Żąbkowicki Opole Główne–Nysa Namysłów–Kluczbork
Podkarpackie	4	Dębica–Tarnobrzeg Dębica–Rzeszów Rzeszów–Jarosław Jarosław–Horyniec Zdrój Rzeszów–Jasło Jasło–Zagórz
Podlaskie	6	Białystok–Czeremcha Siedlce–Czeremcha–Hajnówka Czeremcha–Vyskolitowski

Pomorskie	9	Gdynia–Kościerzyna–Wierzychucina Bąk–Czersk Czersk–Lipowa Tucholska Kościerzyna–Chojnice Piła–Chojnice–Tczew Gdynia–Hel
Śląskie	1	Częstochowa–Lubliniec
Świętokrzyskie	2	Skarżysko-Kamienna–Kielce–Sędziszów Skarżysko-Kamienna–Ostrowiec Świętokrzyski
Warmińsko- -mazurskie	4	Olsztyn Główny–Braniewo Olsztyn Główny–Czerwonka–Mragowo–Ełk Korsze–Ełk Ełk–Olecko Olsztyn Główny–Szczytno–Pisz
Wielkopolskie	11	Poznań Główny–Wolsztyn Zbąszynek–Leszno Ostrów Wielkopolski–Leszno Leszno–Jarocin Krotoszyn–Jarocin–Gniezno Ostrów Wielkopolski–Kalisz Ostrów Wielkopolski–Jarocin Poznań Główny–Gołańcz Krzyż–Piła
Zachodnio- pomorskie	11	Szczecin Główny–Goleniów–Kołobrzeg Szczecin Główny–Stargard Szczeciński–Kalisz Pomorski Miasto Sławno–Darłowo Runowo Pomorskie–Szczecinek Kołobrzeg–Koszalin–Darłowo–Słupsk

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.listaszynobusow.prv.pl;
(2) www.obiegi.tarchomin.pl; (3) www.rozklad.pkp.pl.

uruchamiała 3271 pociągów). Ogółem corocznie kolej traci około 7–8% pasażerów, podczas gdy w krajach sąsiednich liczba przewiezionych osób rośnie o kilka procent.

W 2000 r. udział kolei w przewozach polskiego transportu wynosił już tylko 36,6% w przewozach ładunków⁶², a 39% w przewozach pasażerów („*Infrastruktura...*”, 2002) i nadal maleje. Ograniczenia przewozów towarowych są bezpośrednim efektem transformacji gospodarki w kierunku bardziej intensywnego rozwoju, wytwarzającego i zużywającego mniej surowców, w tym energetycznych. Zmniejszający się popyt na przewozy pasażerskie wynika przede wszystkim z wysokiej dynamiki rozwoju motoryzacji indywidualnej. O ile malejące przewozy ładunków są dochodowe, o tyle przewozy osób były i są dla kolei deficytowe. Przychody ze sprzedaży biletów pokrywają zaledwie 18–33% kosztów (średnio około 24%), przy czym najbardziej deficytowe są przewozy na małe odległości (Stachowska, 2001). Wyższą opłacalność – około 80% pokrycia kosztów opłatami za bilety – gwarantują tylko dalekobieżne przewozy osób. Powyższe tłumaczy dąże-

⁶² W wielkościach bezwzględnych – 45 238,9 mln tkm (2003).

nie kolei do maksymalnego ograniczenia liczby pociągów niekwalifikowanych, a takie kursują zwłaszcza w ruchu podmiejskim. Z drugiej strony, „negatywne skutki zaniechania obsługi niektórych linii lokalnych uderzają rykoszetem także w [...] PKP zmniejszając w większości relacji wpływy z przewozów dalekobieżnych, które przestały być zasilane pasażerami z linii dowozowych” (Kondraciuk-Gabryś, 1999, s. 9).

Wprowadzane zmiany ustawowe i przepisy wykonawcze są niedopracowane (por. np. Dziuban, 2000), wskutek czego w trakcie ich wdrażania muszą być korygowane. Każdy z aktów prawnych był kilkakrotnie zmieniany, w rezultacie cała koncepcja reformy stała się niespójna. Pomimo uchwalenia *Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PP PKP* (2000), program restrukturyzacji kolei ulega „znaczącym zmianom, gdyż kwestie prywatyzacji spółek, spłaty zadłużenia i wielkości zatrudnienia nie zostały jednoznacznie rozstrzygnięte” (*Rzeczpospolita*, 2003, 34, s. B3). Ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i PKP nadal nie rozstrzygnęły, czy wpływy z prywatyzacji mają być przeznaczone na spłatę ogromnego zadłużenia⁶³, czy też na modernizację, w tym wymianę taboru spółki PKP Przewozy Regionalne, realizującej przewozy na około 15 200 km linii. Korektem może być również poddany program prywatyzacji spółek (Taylor, 2002, 2003a), wiążący się z ewentualną konsolidacją niektórych spółek przed ich prywatyzacją. Dotychczasowy program restrukturyzacji zatrudnienia zakładał jego docelowe obniżenie do około 145 000 pracowników; w 2003 r. Grupa PKP zatrudniała już 136 687 pracowników (*Raport roczny Grupy PKP 2003*, s. 14), rozważa się jednak obniżenie ich liczby do 130 000, a nawet poniżej 120 000 osób. Jest to oczywiście wynik bardzo wysokich kosztów pracy w Polsce. Obniżenie zatrudnienia wiąże się jednak z koniecznością znalezienia nowych miejsc pracy lub z pozyskaniem środków na odprawy dla zwalnianych pracowników. Do 2005 r. koszty restrukturyzacji zatrudnienia wyniosły około 1,2 mld złotych.

Niewłaściwa polityka państwa w stosunku do kolei, obiektywny spadek popytu na przewozy kolejowe, spadek wpływów z działalności transportowej, ograniczenie dotacji budżetowych, na przykład do ustawowych ulg za przewozy pasażerskie, nie są jedynymi przyczynami obecnych trudności PKP. Równie ważne są uwarunkowania wewnętrzne: faktyczny monopol PKP i wszystkie wynikające z tego konsekwencje, zwłaszcza zawyżone koszty własne, ciągle nadmierne zatrudnienie, o czym już wspomiano, międzypartyjne rozgrywki, „związkowy nepotyzm” (Olejniczak, 2000, s. 2), afery korupcyjne wśród ścisłego kierownictwa PKP, a przede wszystkim fatalne zarządzanie, przejawiające się m.in. w marnotrawstwie środków i braku generalnej koncepcji naprawy sytuacji. Okazuje się, że powierzenie reformy PKP wyłącznie ludziom ze środowiska kolei nie było najlepszym pomysłem, ale nie wszyscy dostrzegają ten problem (patrz np. Engelhardt, 1998a, b).

Fatalne zarządzanie prowadzi do stałej dekapitalizacji infrastruktury technicznej – nawierzchni torowej, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem, budynków i budowli. Degradacja majątku jest tak wielka, że nie są w stanie jej

⁶³ PKP SA przejęły cały dług (ponad 7 mld złotych) po przedsiębiorstwie państwowym PKP i dodatkowo zostały obciążone ponad 1 mld złotych na restrukturyzację zatrudnienia w całej Grupie PKP (*Raport roczny Grupy PKP 2003*, s. 2).

zrekompensować fundusze unijne, przeznaczone na modernizację niektórych linii. Przykładem może być forsowana z wielkim rozgłosem modernizacja linii E20 Rzepin–Warszawa, przy której *nota bene* popełniono liczne błędy (marnotrawiąc równocześnie sporo środków). Niepotrzebnie zlikwidowano na przykład wysokie perony na wielu stacjach Warszawskiego Węzła Kolejowego i przebudowano drastycznie układy torowe na całej linii. W rezultacie, w Opalenicy nie tylko zlikwidowano stację styczną z wąskim torem, ale również odcięto linię lokalną Opalenica–Grodzisk Wlkp., skazując ją na zagładę. Z drugiej strony, nie wykorzystano szansy jaką stwarzała rezerwa terenu pod drugą parę torów w węźle warszawskim. Wszystkie linie wychodzące z Warszawy mają rezerwę, którą można było wykorzystać na dołożenie drugiej pary torów dostosowanych do większych prędkości i tym samym na całkowite oddzielenie ruchu podmiejskiego od dalekobieżnego (Chyliński, 2001).

Przykładów bezsensownego marnotrawienia środków dostarczają linie, na których wymieniono nawierzchnię lub nawet je zelektryfikowano, po czym zaprzestano ruchu osobowego (np. Legnica–Złotoryja, Włoszczowice–Chmielów k. Tarnobrzega, Rytwiany–Połaniec, Wieliszew–Zegrze, niektóre linie na Górnym Śląsku). Takie postępowanie świadczy o chaosie podejmowanych decyzji. Wiele linii, zelektryfikowanych uprzednio wielkim nakładem kosztów, obecnie zostało zdeelektryfikowanych w obawie przez złodziejami sieci trakcyjnej i niejedna z nich czeka na fizyczną rozbiórkę.

Reasumując, przyczyny zarówno wewnętrzne jak i zewnętrzne doprowadziły do ogromnego zadłużenia kolei, rosnącego szybko zwłaszcza od 1997 r. W 2002 r. zadłużenie przekroczyło 12 mld zł, przy czym część stanowiły nieodzyskane długie kopalń, hut i koksowni. Zadłużenie i straty rosną (tylko za 2002 r. wyniosły 2,7 mld zł), a kolej notuje stałe zmniejszanie efektywności gospodarowania, mimo że jest największym beneficjentem pomocy publicznej (2,3 mld zł rocznie). W końcu 2005 r. zobowiązania Grupy PKP wzrosły do 18,1 mld zł. Rozpoczęta w 2000 r. restrukturyzacja PKP okazała się nieskuteczna, ponieważ nie zdołano osiągnąć zasadniczego celu, jakim było uzyskanie poprawy sytuacji finansowej utworzonych spółek kolejowych. Coraz gorsza sytuacja finansowa skłania Grupę PKP do drastycznego poszukiwania oszczędności, w tym ograniczania przewozów i zamykania wielu linii.

Warto przytoczyć opinię ekspertów kolejnictwa na temat obecnej sytuacji, a zwłaszcza odnoszącą się do przewozów pasażerskich. R. Drobik i inni (2003) upatrują cztery grupy przyczyn. Pierwszą określają jako „bardzo złą ofertę przewozową, niedostosowaną do potrzeb klientów”, a więc brak działalności marketingowej, nieznanomość rynku, sztywne taryfy, a przede wszystkim niewłaściwie skonstruowane rozkłady jazdy⁶⁴. Drugą grupą to „absurdalny i niewiarygodny rachunek ekonomiczny prowadzony przez kolej”, do której zaliczają zawyżone koszty przewozów będące rezultatem monopolu PKP, nieracjonalną działalność wynikającą z braku konkurencji, ignorowanie możliwości zwiększenia wpływów, brak audytu wewnętrznego i programów profektywnościowych, roszczeniowe

⁶⁴ Poza niedostosowanym do potrzeb czasem kursowania pociągów, ich rozkład jazdy nie jest również skoordynowany z innymi środkami transportu publicznego (Ciechański, 2006).

podejście do finansów skupiające się przede wszystkim na zapewnieniu dotacji, brak kontroli kosztów prowadzonej działalności, nadmiar taboru w stosunku do potrzeb. Trzecia grupa przyczyn dotyczy bardzo niskiej kultury i jakości pracy – obejmuje przerosty zatrudnienia i niską efektywność pracy personelu, roszczeniowe podejście do macierzystego przedsiębiorstwa, małe zaangażowanie pracowników w porównaniu z kolejami niezależnymi. Wreszcie, czwartą grupę przyczyn autorzy określają jako „głodową dotację” do transportu kolejowego: bardzo ograniczone środki, brak dotacji do przewozów międzyregionalnych (głównie pospiesznych), brak możliwości zamawiania przewozów regionalnych na zasadach rynkowych przez samorządy, brak odpowiedzialności za refundację ustawowych ulg, przenoszenie odpowiedzialności za finansowanie przewozów pasażerskich na przewoźnika (Drobik i inni, 2003).

8. WSPÓŁCZESNY PRZEBIEG PROCESU ZAMYKANIA LINII KOLEJOWYCH

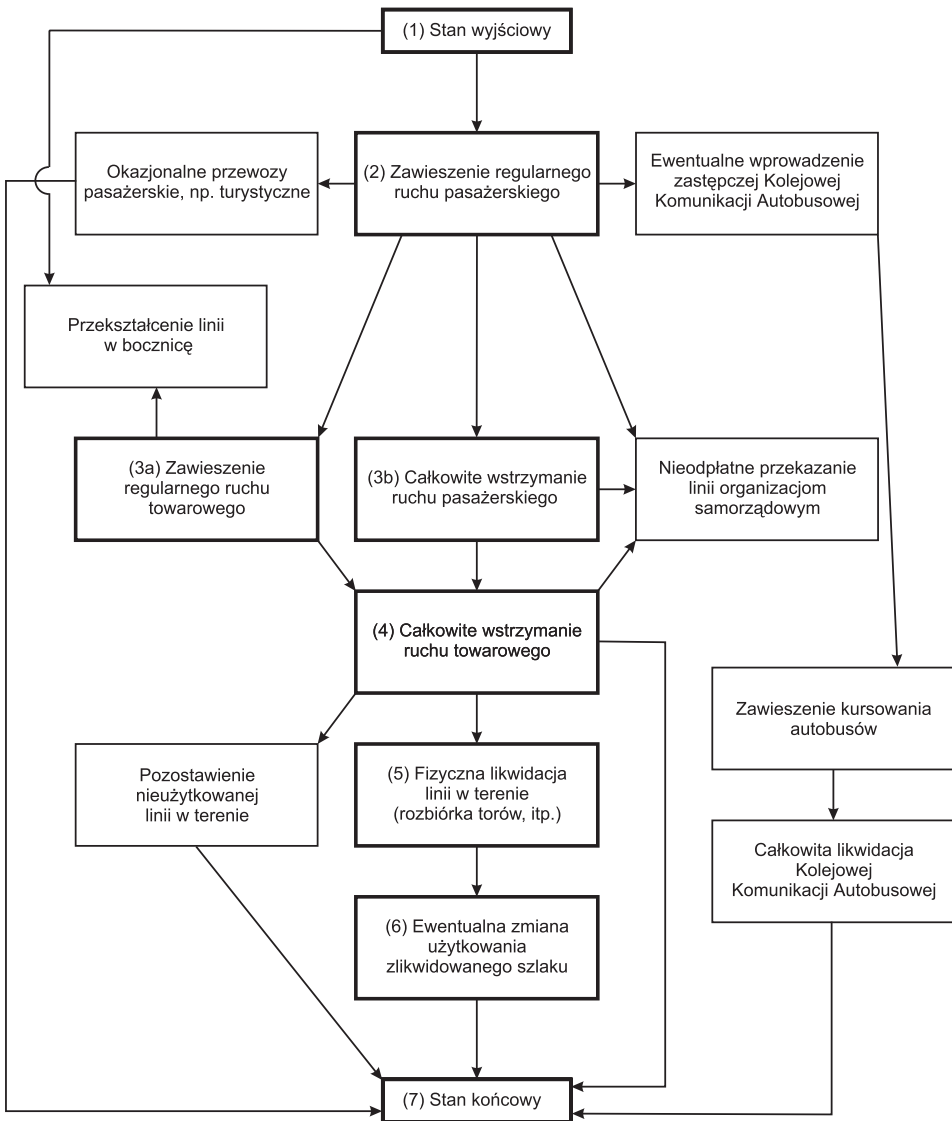
W Polsce, w odróżnieniu od naszych sąsiadów, intensywność kursowania pociągów pasażerskich jest niewielka. Na Węgrzech, Słowacji i w Czechach pociągi kursują bardzo często. Koleje czeskie wypuszczają dziennie 7238 pociągów pasażerskich, niemieckie – 30 552 pociągi, natomiast na sieci PKP było ich zaledwie 4741 w 2000 r. i około 3650 w 2002 r. (Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, za PAP). W 2003 r. ogólna liczba pociągów pasażerskich uruchamianych przez poszczególne spółki Grupy PKP w ciągu doby wynosiła 4434, tym przez PKP Przewozy Regionalne – 3966, PKP Intercity – 145, PKP SKM – 219 i PKP WKD – 104 (*Raport roczny Grupy PKP 2003*). Największy przewoźnik – spółka PKP Przewozy Regionalne – zapowiada dalsze drastyczne ograniczenie liczby pociągów do ponad 2700 w sezonie 2006/2007 r., tj. o 130 mniej niż w poprzednim rozkładzie jazdy.

Jeśli uwzględnimy liczbę ludności, w 2002 r. na jednego mieszkańca przypadało u nas 6,44 przejazdów rocznie, podczas gdy w Czechach 18,46, na Węgrzech ponad 20, a w Niemczech ponad 22 przejazdy (Instytut Rozwoju i Promocji Kolei), mimo znacznie lepiej niż u nas rozwiniętego transportu samochodowego. Dane te częściowo dowodzą mniejszej zamożności i ruchliwości Polaków, ale przede wszystkim potwierdzają istnienie zależności między częstością kursowania pociągów a częstością korzystania z usług kolei: im większa liczba połączeń, tym większe prawdopodobieństwo korzystania z nich, i odwrotnie⁶⁵.

Powyższa prawidłowość empiryczna występuje również w przypadku pojedynczych linii: mniejsza liczba kursów pociągów sprawia, że potencjalni pasażerowie odzwyczajają się i zaprzestają korzystania z usług kolei, stając się równocześnie klientami innych przewoźników lub rezygnują z przejazdu. W literaturze, za niedostateczną ofertę podróży uważa się mniej niż 7 par pociągów w ciągu doby (Majewski, 2006, s. 146). Zdaniem autora, PKP często wykorzystują wspomnianą prawidłowość ograniczając liczbę połączeń (np. do dwóch par pociągów na dobę) przed zawieszeniem regularnego ruchu pasażerskiego. Ograniczanie to może odbywać się stopniowo, nawet przez kilka kolejnych lat, a czas kursowania pociągów może być coraz mniej dogodny. Zjawisko to nazywa się czasem „wyga-

⁶⁵ W Polsce w 2003 r. na prawie 4000 km sieci istniała niedostateczna oferta – poniżej 7 par pociągów na dobę (Drobik i inni, 2003).

szaniem popytu” (Majewski, 2002, s. 193); jest to eufemizm oznaczający zniechęcanie klientów do korzystania z usług kolei. Potencjalni pasażerowie stają się coraz bardziej zniechęceni rzadkim i niedostosowanym do potrzeb (np. nocnym) kursowaniem pociągów, i w efekcie poszukują innych środków transportu, np. autobusu. Mniejsza liczba pasażerów oznacza oczywiście mniejsze wpływy dla kolei (zwłaszcza spółki PKP Przewozy Regionalne), ale stanowi podstawę do zawieszenia regularnego ruchu pasażerskiego (ryc. 72). „Decyzje o zawieszaniu przewozów kolejowych są obliczone na doraźne efekty w postaci obniżenia kosz-



Ryc. 72. Typowy przebieg procesu zamykania linii kolejowych w latach 1990–2002

tów własnych PKP i podejmowane z pozycji bankrutującego przedsiębiorstwa, a nie świadomej strategii państwa, często bez uwzględnienia wszystkich następstw w szerszym kontekście ekonomicznym, społecznym i ekologicznym oraz przy niedocenianiu kosztów zewnętrznych transportu” (Kondraciuk-Gabryś, 1999, s. 9). Rządziej natomiast spotykamy się z sytuacją, w której kolej zaprzestaje przewozów, gdy liczba par pociągów jest większa (5–8 par/dobę). Do zupełnych wyjątków należą natomiast przypadki przywrócenia, po kilkuletniej przerwie, ruchu pociągów pasażerskich na odcinkach z zawieszonym ruchem (np. Wieliczka–Wieliczka Rynek po remoncie, w którym partycypowała miejscowa kopalnia soli, czy na wąskotorowej linii Wielichowo–Śniaty – ryc. 28 – ale już z innym przewoźnikiem).

Zawieszenie⁶⁶ regularnego ruchu pasażerskiego może wiązać się z wprowadzeniem zastępczej Kolejowej Komunikacji Autobusowej (KKA), która – w założeniu – ma łagodzić negatywne skutki społeczne braku połączenia transportowego, a jednocześnie być dwukrotnie tańszym niż kolej przewoźnikiem. Zazwyczaj PKP zlecają prowadzenie przewozów prywatnym firmom autobusowym, rządziej przedsiębiorstwom PKS. Na ogół stopień wykorzystania autobusów jest niewielki, a co za tym idzie, całe przedsięwzięcie jest z założenia deficytowe. Po kilku, zazwyczaj dwóch, latach następuje całkowita likwidacja takiego połączenia, ale ewentualne protesty społeczne są już wyciszone.

Wprowadzanie zastępczej komunikacji autobusowej było stosunkowo częste w połowie lat 1990. W drugiej połowie lat 1990. funkcjonowała ona na trasach o łącznej długości ponad 700 km (Kondraciuk-Gabryś, 1999), a obecnie niemal całkowicie zanikła. W grudniu 2005 r. Kolejowa Komunikacja Autobusowa istniała na odcinku Jelenia Góra–Lwówek Śląski (33 km) i Nasielsk–Sierpc (88 km), a więc łącznie na 121 km. Przejściowo KKA istniała także na linii Chabówka–Nowy Sącz, ale w lipcu 2006 r. została całkowicie zawieszona. We wrześniu 2006 r. nie było już linii objętych wyłącznie KKA: na odcinku Nasielsk–Sierpc zostały wznowione przewozy pociągami, a na odcinku Jelenia Góra–Lwówek Śląski jedną parę połączeń obsługuje KKA, a drugą szynobus. Na tym ostatnim odcinku, a także na innych (np. Dębica–Tarnobrzeg, Nysa–Brzeg) sporadycznie, w przypadku awarii autobusu szynowego, wprowadzana jest czasowo KKA.

Zawieszanie lub groźba zawieszenia ruchu pasażerskiego ma również skłaniać samorządy do zwiększenia partycypacji w kosztach przewozów, dokonywanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne. Koszty te jednak czasem okazują się być zbyt wysokie dla samorządów, jako że kolej z reguły wlicza do nich znacznie zawyżone koszty amortyzacji. Na liniach z zawieszonym regularnym ruchem pasażerskim mogą odbywać się okazjonalne przewozy turystyczne, organizowane na przykład na zlecenie stowarzyszeń miłośników kolei. Jest to zawieszenie przewozu osób i zagospodarowanie linii bez ich likwidacji, co umożliwiała już *Ustawa o transporcie kolejowym* z 1997 r. Zawieszenie zazwyczaj przechodzi w całkowite wstrzymanie ruchu pasażerskiego lub w zawieszenie regularnych przewozów towarowych. Możliwe jest natomiast uruchomienie tzw. przewozów

⁶⁶ PKP-owski eufemizm oznaczający faktyczne zaprzestanie przewozów. Często decyzja o zawieszeniu przewozów jest podejmowana na podstawie mało wiarygodnych lub wręcz nieprawdziwych informacji.

komercyjnych o wyższych stawkach przewozowych. Inną opcją jest przekwalifikowanie dotychczasowej linii w bocznice, za którą odpowiedzialność i związane z tym koszty będzie ponosić na przykład zakład przemysłowy lub jednostka wojskowa (ryc. 72).

Zawieszenie może również prowadzić do nieodpłatnego przekazania linii organizacjom samorządowym⁶⁷, na co pozwala wspomniana przed chwilą *Ustawa... i Ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP* (2000). Pojawiły się jednak praktyczne problemy ze stosowaniem tego przepisu, gdyż potencjalni beneficjenci skłaniają się ku jego nadinterpretacji. Wbrew prawu, „przejęcie linii kolejowej od PKP potraktowano jako możliwość nieodpłatnego nabycia szczególnie interesujących składników rzeczowych linii do zupełnie innych celów, nie zaś kontynuowania działalności przewozowej” (Dziuban, 2000, s. 8). Przykładem może być normalnotorowa linia Skwierzyna–Stare Bielice, przejęta przez gminę Drezdenko, a następnie rozebrana. Tymczasem intencje ustawodawcy były zgoła odmienne, a mianowicie – „przekazaniu podlega także ustawowa funkcja linii kolejowej: prowadzenie ruchu kolejowego” (Dziuban, 2000, s. 8). Zdaniem prawników, zapis o nieodpłatnym przekazywaniu linii kolejowych powinien być zmieniony lub nawet usunięty z ustawodawstwa, gdyż w praktyce okazuje się trudny do stosowania.

*

Pierwszą w Polsce próbą wykorzystania nierentownych odcinków linii kolejowych, z których eksploatacji wycofały się wcześniej PKP, było powołanie już w 1992 r. Lubuskiej Kolei Regionalnej jako przewoźnika publicznego. Precedensowe przedsięwzięcie, będące wspólną inicjatywą sejmiku samorządowego województwa zielonogórskiego i wojewody zielonogórskiego – mimo pozyskanego w Danii taboru – nie rozwinęło działalności. Była to prawdopodobnie zbyt wczesna próba prowadzenia przewozów, znacznie wyprzedzająca istnienie odpowiednich aktów prawnych. Przyczyną niepowodzenia przedsięwzięcia mógł być również tabor, nie dostosowany do przewozów regionalnych.

Połączenia lokalne są często bardzo ważne dla lokalnych społeczności, jednak postawa PKP nie sprzyja powstawaniu kolei komunalnych. Wiele samorządów zainteresowało się w ostatnich latach infrastrukturą kolejową na swoich terenach, co jest rezultatem wycofywania się PKP z obsługi linii o znaczeniu lokalnym, zwłaszcza na terenach słabo zurbanizowanych. Upubliczniona lista normalnotorowych odcinków i linii kolejowych (tab. 11) niestety nie jest pełna. Brakuje na niej niektórych województw, na terenie których samorządy wykazywały zainteresowanie ewentualnym przejęciem linii. Na przykład, w woj. małopolskim zainteresowanie dotyczyło m.in. linii Kocmyrzów–Nowa Huta, Niepołomice–Kraków, czy Szczucin–Tarnów. W innych województwach brakuje części linii, o których wiemy, że samorządy były zainteresowane ich przejęciem, na przykład w woj. dolnośląskim – Szklarska Poręba Górna–Jakuszyce–granica–(Harrachov), w woj. zachodniopomorskim – Świdwin–Połczyn Zdrój–Grzmiąca i Mścice–Mielno, w woj. pomorskim – Lębork–Łeba, czy w woj. kujawsko-pomorskim – (Chojnice)–Tuchola–Wierzchnin i Tuchola–Pruszcz Bagienica–Koronowo (Fularz, 2001b).

⁶⁷ Sposób realizacji zadań transportowych i organizowanie kolejowego transportu pasażerskiego przez samorząd terytorialny omawia praca P. Święteckiego (2001).

Tabelę 11 należy traktować wyłącznie orientacyjnie jako niezobowiązującą intencję samorządów do przejmowania linii. Niektóre z zainteresowanych samorządów wydają się jednak nie zdawać sobie sprawy z faktycznych obowiązków wynikających z takich przejęć i związanych z nimi kosztów, tym bardziej że stan techniczny przejmowanych linii pozostawia wiele do życzenia. Czasem konieczne są znaczne inwestycje, nie mające pokrycia w budżetach samorządowych. Część linii nie może być przejęta, gdyż samorząd ubiega się o przejęcie fragmentu linii, podczas gdy sąsiednie samorzady nie przejawiają takiego zainteresowania; są to najczęściej odcinki kończące się przy granicy powiatu (tab. 11). W rezultacie, ze względów czysto technicznych, jest mało prawdopodobne, aby mogło dojść do przejęcia takich linii lub odcinków. Wreszcie, bardzo istotną przeszkodą w przejmowaniu linii jest nieuregulowany stan prawny nieruchomości, nie pozwalający samorządom na podejmowanie decyzji o przejmowaniu linii. PKP bowiem przez całe dziesięciolecie nie zadbały o prawne ustalenie własności zarządzanego mienia, a obecnie próbują przerzucić koszty z tym związane na władze lokalne.

W okresie od 1 października 2001 do końca 2003 r. samorzady gminne i powiatowe wystąpiły do PKP Polskich Linii Kolejowych lub PKP SA o przekazanie im około 947 km linii lub odcinków kolejowych⁶⁸, w tym około 418 km w celu prowadzenia przewozów i około 528 km w innych celach. PKP PLK wyraziły zgodę na przekazanie samorządom około 164 km⁶⁹, zaś w 2004 r. długość ta wzrosła do 244 km. Znane są również, niestety zakończone niepowodzeniem, przypadki zainteresowania dzierżawą lub kupnem linii Kunowice–Cybinka przez inwestorów prywatnych (Fularz, 2001a)⁷⁰. Może to mieć jednak pośrednio pozytywny wpływ na zainteresowanie przejęciem wspomnianej linii przez samorząd (por. tab. 11).

⁶⁸ Nie jest to wiele na niemal 6500 km zagrożonych zamknięciami z powodu generowania wysokich strat, z czego około 4000 km stanowią linie nieczynne (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2002*, s. 9 i 44). Zarząd PKP PLK wyraził już zgodę na wyłączenie około 3360 km linii kolejowych lub ich części, z czego około 1258 km ma zostać zlikwidowane, a około 2102 km jest już nieeksploatowane (w tym 1971 km z zawieszonym ruchem pociągów) (*Raport roczny Grupy PKP 2003*, s. 65). W 2004 r. decyzję o likwidacji rozszerzono na 1615 km linii i odcinków kolejowych (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2004*, s. 54).

⁶⁹ W tym około 19 km linii czynnych, 74 km zlikwidowanych i 71 km z zawieszonym ruchem pociągów (*Raport roczny Grupy PKP 2003*, s. 66).

⁷⁰ Polskie ustawodawstwo niestety nie uwzględnia przejęcia nierentownej linii przez firmę lub osobę prywatną. Wydaje się, że twórcom projektu transformacji kolei zabrakło nieco wyobraźni, w rezultacie czego liczne porzucone linie są dewastowane i rozkradane.

W Stanach Zjednoczonych zainteresowanie kupnem krótkich linii kolejowych zaczęło się już w roku 1980, kiedy przeprowadzono częściową deregulację, umożliwiającą pozbywanie się małych, często niedochodowych linii przez wielkich właścicieli w rodzaju GSX Inc. Do początku 2002 r. nowi właściciele przejęli około 500 linii (dwie dekady wcześniej – około 200 linii), o łącznej długości około 50 000 mil (29% całej sieci USA), na których przewożą 9% ogółu ładunków. Niektóre z linii stały się dochodowe, a nawet lukratywne, po przejęciu ich przez nowych, małych właścicieli, którzy oferują usługi w sposób bardziej elastyczny (pozarozkładowe dostawy). Obsługują przewozy ładunków kilku, kilkunastu lokalnych firm, którymi nie byłiby zainteresowani wielcy przewoźnicy kolejowi. Również dla tych ostatnich jest to sytuacja korzystna, gdyż mali przewoźnicy – z konieczności – dostarczają do stacji stycznych masę towarową, przewożoną dalej przez wielkich operatorów.

Według American Short Line and Regional Railroad Association, istnieje spore zainteresowanie kupnem linii wystawionych na sprzedaż, co wynika między innymi z amerykańskiego zamiłowania do kolei. Nasuwa się pytanie: skoro opisana sytuacja jest opłacalna (korzystna) w warunkach amerykańskich, dlaczego nie miałyby taką być w warunkach polskich? Przeciwną alternatywą jest dekapitalizacja i dewastacja linii, która – *de facto* – pozbawiona jest właściciela.

Tabela 11. Normalnotorowe linie kolejowe, których przejęciem zainteresowane są samorządy terytorialne (stan na czerwiec 2003 r.)

Województwo	Linia/odcinek	Długość (km)	Organ samorządowy
Dolnośląskie	Wrocław Psie Pole–Trzebnica	20	Starostwo Powiatowe w Trzebnicy
	Lwówek Śląski–granica pow. lwóweckiego–(Legnica)	10	Rada Powiatu Lwóweckiego
	Lubomierz–Gryfów Śląski	7	Rada Powiatu Lwóweckiego
	Piława Górna–granica pow. dzierzoniowskiego–(Kobierzyce)	22	Starostwo Powiatowe w Dzierżonowie
	(Srebrna Góra)–granica pow. dzierzoniowskiego–Bielawa Zachodnia	9	Starostwo Powiatowe w Dzierżonowie
	Bielawa Zachodnia–Dzierżonów	6	Starostwo Powiatowe w Dzierżonowie
	(Strzelin)–granica pow. dzierzoniowskiego–Łagiewniki Dzierżoniowskie	5	Starostwo Powiatowe w Dzierżonowie
Kujawsko-pomorskie	Golub Dobrzyń–Kowalewo Pomorskie	15	Starostwo Powiatowe w Golubiu Dobrzyniu
	Janowiec Wlkp.–granica pow. żnińskiego–(Skoki)	3	Starostwo Powiatowe w Żniniu
	Terespól Pomorski–Świekatowo	18	Starostwo Powiatowe w Świeciu
	Świekatowo–Pruszcz Bagienica–Obodowo	29	Starostwo Powiatowe w Tucholi
	Obodowo–Więcbork–Dorotowo	40	Starostwo Powiatowe w Sępólnie Krajeńskim
Lubuskie	Toporów–(Międzyrzecz)	2	Starostwo Powiatowe w Świebodzinie
	Sulechów–Świebodzin	28	Starostwo Powiatowe w Świebodzinie
	Kunowice–Cybinka	24	Starostwo Powiatowe w Słubicach
	Gorzów Zieleniec–Chyrzyno	53	Starostwa Powiatowe w Gorzowie, Sulęcinie i Słubicach
	Gorzów–granica pow. gorzowskiego–(Myslibórz)	35	Starostwo Powiatowe w Gorzowie
	Strzelce Krajeńskie Wschód–Strzelce Krajeńskie	7	Starostwo Powiatowe Strzelecko-Drezdeneckie
	Skwierzyna–granica pow. międzyrzeckiego–(Międzyzichód)	25	Zarząd Miasta i Gminy Skwierzyna
Opolskie	Namysłów–Bukowa Śląska–granica pow. namysłowskiego–(Kępno)	10	Rada Powiatu Namysłowskiego
	Kędzierzyn Koźle Zach.–Baborów	39	Starostwo Powiatowe w Kędzierzynie-Koźlu
	Opole–Jełowa–Kluczbork	46	Wojewoda Opolski
	Kunów–Smardzy (obwodnica Kluczborka)	7	Starostwo Powiatowe w Kluczborku

	Ligota Dolna–Gotardów (obwodnica Kluczborka)	2	Starostwo Powiatowe w Kluczborku
	Małujowice–Łukowice Brzeskie	4	Rada Powiatu Brzeskiego
	Grodków Śląski–granica pow. brzeskiego–(Przeworno)	10	Starostwo Powiatowe w Brzegu
Podlaskie	Hajnówka–Białowieża–Białowieża Pałac	21	Starostwo Powiatowe w Hajnówce
Pomorskie	Lipusz–Bytów–Korzybie	73	Rada Powiatu Bytowskiego
	Wejherowo–Gniewino–Choczewo–granica pow. wejherowskiego–(Garczegorze)	51	Rada Gminy Gniewino, Rada Gminy Choczewo
Warmińsko-mazurskie	(Tama Brodzka)–granica pow.–Nowe Miasto Lubawskie–granica pow.–(Iława)	23	Starostwo Powiatowe w Nowym Mieście Lubawskim
	Kętrzyn–Węgorzewo	33	Starostwa Powiatowe w Kętrzynie i Giżycku
	Bartoszyce–Głomno–granica państwa	15	Starostwo Powiatowe w Bartoszycach
	Górowo Iławeckie–granica pow. bartoszyckiego–(Lidzbark Warmiński)	11	Starostwo Powiatowe w Bartoszycach
Wielkopolskie	Dorotowo–Złotów	14	Starostwo Powiatowe w Złotowie
	(Bukowa Śląska)–granica pow. kępińskiego–Kępno	29	Rada Powiatu w Kępnie
	Szamotuły–Sieraków Wlkp.–(Międzychód)	41	Rada Miejska w Pniewach
	Międzychód–Pniewy	28	Rada Powiatu w Międzychodzie
	(Miejska Górka)–granica pow. gostyńskiego–Krobia–Gostyń–granica gminy Krzywiń–(Kościan)	56	Starostwo Powiatowe w Gostyniu, Miasto i Gmina Krzywiń
	Kościan–Grodzisk Wlkp.–Opalenica	40	Starostwa Powiatowe w Kościanie, Grodzisku Wlkp. i Nowym Tomysłu
	Oborniki Wlkp.–granica pow. obornickiego–(Wronki)	16	Urząd Miasta i Gminy Oborniki Wlkp.
	Ostrzeszów–Namysłaki	29	Starostwa Powiatowe w Ostrowie i Ostrzeszowie
	Skoki–granica pow. wągrowieckiego–(Janowiec Wlkp.)	22	Rada Powiatu Wągrowieckiego
	Gniezno Winiary–Sława Wlkp.	40	Rada Powiatu Wągrowieckiego
	Gołańcz–Margonin	14	Rada Powiatu Wągrowieckiego
Wielkopolskie, kujawsko-pomorskie	Rogoźno Wlkp.–Wągrowiec–Damasławek–Żnin	58	Rada Powiatu Wągrowieckiego
Zachodnio-pomorskie	Godków–Siekierki	21	Gminy Moryń i Cedynia

Źródło: opracowane na podstawie internetowej strony Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei (www.kolej.net.pl, 15.07.2005), poprawione i uzupełnione.

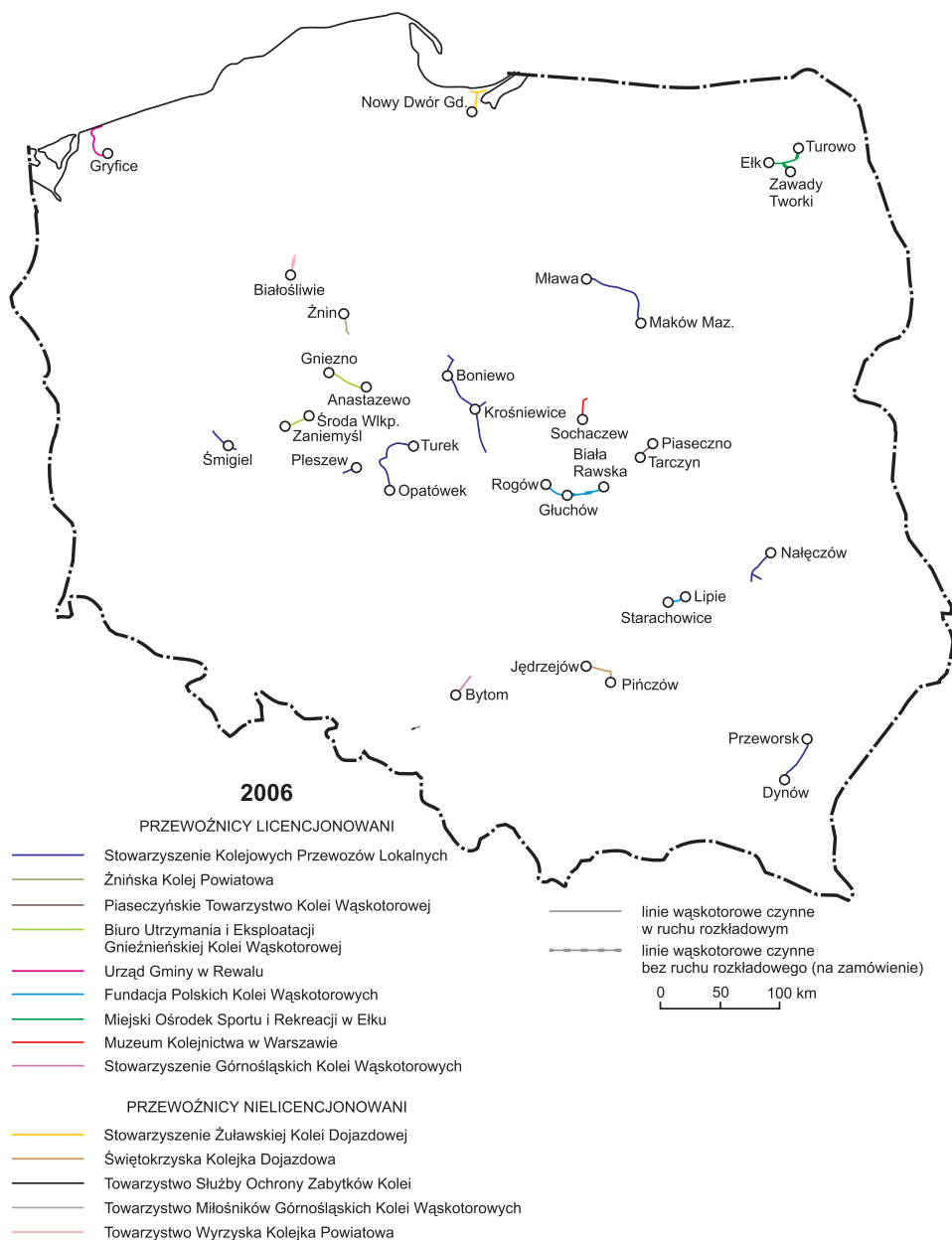
Faktyczne przejście przez samorząd miało miejsce przed kilku laty w przypadku linii normalnotorowej Zajączkowo Lubawskie–Lubawa z bocznicami (Fularz, 2001a), a w 2006 r. – linii Twarda Góra–Nowe; operatorem na tej ostatniej linii zostało Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych z Kalisza. Niestety, nie zawsze przejście linii przez nowego użytkownika oznacza reaktywowanie przewozów. Mimo notarialnego przekazania w 1994 r. 18-kilometrowego odcinka Swarzewo–Krokowa wraz z gruntami i urządzeniami na rzecz dwu sąsiadujących gmin – Krokowa i Puck (Matyla, 1997; Labudda, 2003a), nie wznowiono przewozów, natomiast linia uległa dewastacji, a w końcu w 2006 r. – rozbiórce.

Nieco większe sukcesy odniosły samorządy lokalne w przejmowaniu kolei wąskotorowych. W 2001 r. władze PKP podjęły decyzję o ostatecznym wycofaniu się z linii wąskotorowych, a w ręce samorządów trafiło 19 spośród istniejących wówczas kolei pod zarządem PKP, z czego 18 było czynnych. Niestety, nigdzie nie zachowano ciągłości w prowadzeniu ruchu osobowego, a ruch towarowy utrzymano tylko na kolei gnieźnieńskiej. Po krótkiej przerwie wznowiono przewozy także na kolei śmigielskiej i kaliskiej. W pozostałych przypadkach przerwa w ruchu była dłuższa.

Miejsce PKP zajął częściowo nowy prywatny przewoźnik – Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych⁷¹, co wiązało się z koniecznością przekonania samorządów do przejścia znajdujących się na ich terenach kolei dojazdowych i prowadzenia na nich ruchu. Obecnie SKPL jest przewoźnikiem na kolei śmigielskiej, kaliskiej, krośniewickiej, przeworskiej i nałęczowskiej, a od 2006 r. prowadzi również przewozy towarowe i turystyczne na jedynej zachowanej linii kolei mławskiej (Mława–Maków Mazowiecki) i publiczne pasażerskie – na krótkim odcinku kolei pleszewskiej (tab. 12, ryc. 73). Na kolei mławskiej SKPL przejęło prowadzenie przewozów od Fundacji na Rzecz Leśnych Kolei Wąskotorowych, a na pleszewskiej – po kilkuletniej przerwie – ruch wznowiono dopiero w 2006 r. Na kolei śmigielskiej i krośniewickiej prowadzone są przewozy towarowe i pasażerskie, w tym turystyczne, na kaliskiej i przeworskiej – towarowe i turystyczne, a na nałęczowskiej – tylko turystyczne.

Na pozostałych, przejętych w różnym czasie liniach (ryc. 73) rozmaici operatorzy prowadzą przewozy, przede wszystkim turystyczne (Ciechański, 2005). Wyjątkiem jest kolej gnieźnieńska, która została oddana w ręce prywatnej firmy pn. Biuro Utrzymania Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej, realizującej przewozy towarowe i turystyczne na linii Gniezno–Powidz–Anastazewo. Ponadto, na zlecenie Starostwa Powiatowego w Środzie Wielkopolskiej obsługuje lokalne przewozy turystyczne na linii Środa–Zaniemyśl.

⁷¹ Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL), założone przez kilku miłośników kolei z Kalisza, jest największym polskim przewoźnikiem wąskotorowym. Funkcjonuje od 1999 r., pod obecną nazwą od początku 2002 r., kiedy wznowiło przewozy pasażerskie na kolei śmigielskiej i towarowe na kolei kaliskiej. W maju 2002 r. SKPL otrzymało koncesję na zarządzanie liniami kolejowymi, która następnie była kilkakrotnie rozszerzana. Szybko też zwiększało swój stan posiadania. Podstawową cechą wyróżniającą SKPL wśród innych przewoźników jest eksploatacja kolei jako lokalnego środka transportu ładunków, a w niektórych przypadkach także osób. Przewozy turystyczne są jednym z wielu, ale nie podstawowym źródłem dochodów. SKPL jest także usługodawcą PKP Cargo, wykonującym przewozy wagonami transporterami na odcinkach wąskotorowych (Taylor i Ciechański, 2005). Nie wszystkie przedsięwzięcia SKPL zakoń-



Ryc. 73. Linie i odcinki dawnych kolei wąskotorowych PKP, na których prowadzono przewozy w 2006 r.

czyli się jednak sukcesem, czego przykładem może być wycofanie się z zamiaru prowadzenia planowego ruchu pasażerskiego na kolei stargardzkiej.

Z inicjatywy miłośników kolei, tym razem ze środowiska warszawskiego, w 1999 r. powstała Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych, która wykonuje przewozy turystyczne rozkładowe (w sezonie letnim) i na zamówienie na kolei rogowskiej i starachowickiej. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych wznowiło przewozy turystyczne na nieeksploatowanych od 1996 r. liniach kolei gdańskich: Nowy Dwór Gdański–Stegna i Prawy Brzeg Wisły–Sztutowo; prowadzi je w sezonach letnich 2003–2005 r., a od 2006 r. przewoźnikiem zostało Stowarzyszenie Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Po wielu staraniach Starostwu Powiatowemu w Nowym Dworze Gdańskim, jako jednemu z nielicznych, udało się przejąć infrastrukturę kolei na własność, a tabor pozyskać z różnych miejsc.

Koleją turystyczną jest też piaseczyńska (uprzednio grójecka), przekazana Starostwu Powiatowemu w Piasecznie, które użyczyło ją wraz z taborem Piaseczyńskiemu Towarzystwu Kolei Wąskotorowej. PTKW uzyskało środki ONZ, które umożliwiły przeprowadzenie remontu, a potem prowadzenie przewozów na odcinku Piaseczno–Tarczyn. Na dwóch liniach kolei górnośląskich trzech różnych operatorów wykonuje przewozy turystyczne. Podobnie jest na dwóch liniach kolei elckiej, gdzie przewoźnikiem jest Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Elku oraz na pojedynczych liniach kolei gryfickiej (Gryfice–Rewal–Pogorzelnica Gryficka), jędrzejowskiej (Jędrzejów–Pińczów), sochaczewskiej (Sochaczew–Tułowice–Wilcze) i żnińskiej (Żnin–Gąsawa)⁷² (tab. 12).

Obecnie kolejami wąskotorowymi stanowiącymi niegdyś własność PKP zajmuje się 13 przewoźników, nie licząc Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, które dzierżawi kolej sochaczewską bezpośrednio od PKP SA. Jednak tylko trzech przewoźników operuje na więcej niż jednej kolei. W przyszłości możliwa jest pewna konsolidacja, a więc wyłonienie kilku silniejszych przewoźników, co pokazuje przykład SKPL (Taylor i Ciechański, 2005). Proces przejmowania kolei wąskotorowych należy ocenić raczej pozytywnie. Samorządy, poza nielicznymi, dość dobrze wywiązują się z funkcji opiekuna kolei. Niekorzystne jest natomiast skupianie się większości operatorów jedynie na organizowaniu przewozów turystycznych. Prowadzenie wyłącznie ruchu turystycznego w naszych warunkach nie zapewnia bowiem rentowności przedsięwzięcia. Przykłady SKPL i Biura Utrzymania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej wskazują, że możliwa jest eksploatacja kolei zgodnie z jej pierwotnym przeznaczeniem. Co więcej, możliwe jest także odzyskanie rynku utraconego przez PKP, o czym świadczą przykłady kolei kaliskiej i śmigielskiej w ruchu towarowym, a śmigielskiej i pleszewskiej w ruchu pasażerskim.

Niestety, znaczna część kolei wąskotorowych nie doczekała się przejęcia przez samorządy i pozostała w gestii regionalnych oddziałów gospodarowania nieruchomościami PKP SA. Oddziały te najczęściej odgrywały rolę likwidatora, wskutek czego pozostałości kolei w międzyczasie ulegały dewastacji. Prowadzenie na nich ruchu bez odbudowy, generalnego remontu, a często pozyskania nowego taboru, jest niemożliwe. Przykładów dostarczają koleje: bydgosko-wyrzyska (na której rozebrano resztki nawierzchni, pozostał jedynie niewielki fragment kolei wyrzy-

⁷² Kolej żnińska, jako pierwsza w Polsce, uruchomiła przewozy turystyczne. Drugą była kolej sochaczewska (Moczulski i inni, 2000).

skiej), gdańska (częściowo rozebrana nielegalnie, poza wspomnianymi dwiema liniami kolei żuławskiej), hrubieszowska (pozostał mały fragment, bez taboru), koszalińska (pozostał fragment, bez taboru), nasielska (uszkodzona, bez taboru), opalenicka (bez taboru; ze względu na uchybienia formalne wykreślona z rejestru zabytków; linia Lwówek–Opalenica w trakcie rozbiórki w 2006 r., a linia Trzcianka Zach.–Duszniki Wlkp. przewidziana do rozbiórki w 2007 r.). Niepowodzeniem zakończyły się próby przejęcia przez samorządy pozostałych linii kolei stargardzkiej – Stargard Szczeciński–Mieszewo, Stara Dąbrowa–Insko i Kozy Pomorskie–Dobrzany. Podobnie jak inne wąskotorowe koleje pomorskie, ulega stopniowej dewastacji. Wreszcie, szczególnym przypadkiem jest kolej piotrkowska, rozebrana w latach 2005–2006, chociaż istniały plany jej przejęcia przez samorząd miasta Piotrkowa Trybunalskiego i był przewoźnik – Towarzystwo Przyjaciół Kolei Wąskotorowej Piotrków–Sulejów, który jednak nie potrafił o nią należycie zadbać. Znaczna dekapitalizacja, będąca rezultatem chronicznego niedofinansowania w przeszłości kolei wąskotorowych, nie sprzyja ich przejmowaniu i prowadzeniu na nich przewozów.

Ostatecznie, użytkowanie kolei wąskotorowych przez samorządy przyjęło trzy formy: (1) całkowite zaniechanie eksploatacji; (2) prowadzenie ruchu turystycznego, samodzielne lub przez podmioty zależne; oraz (3) użyczenie na rzecz podmiotu niezależnego od samorządu w celu prowadzenia ruchu regularnego lub turystycznego (Taylor i Ciechański, 2005).

W celu koordynacji poczynań na kolejach normalno- i wąskotorowych, samorządy powołały Ogólnopolskie Stowarzyszenie Samorządów na Rzecz Kolei Lokalnych z siedzibą w Bydgoszczy. Samorządy starają się przejąć inicjatywę i zorganizować transport szynowy z myślą o przeniesieniu z dróg kołowych na tory części masowych przewozów ładunków i reaktywowaniu lokalnych przewozów pasażerskich. Samorządowcy wiążą nadzieje z dofinansowaniem przewozów regionalnych z budżetu państwa i budżetów województw. Większości samorządów brakuje bowiem środków niezbędnych na remonty i utrzymanie przejmowanych linii kolejowych, a także na zakup taboru, głównie nowoczesnych autobusów szynowych. Głównym problemem w przejmowaniu linii jest niechęć PKP do równoczesnego przekazywania całego majątku, w tym taboru, co było oczywiste w podobnych sytuacjach za granicą (Niemcy, Czechy). Tabor jest sprawą kluczową w powodzeniu przejęcia: w Polsce udało się to jedynie tam, gdzie tabor przekazano bądź użyczono. W przeszłości, w przypadku kolei wąskotorowych, dodatkowym utrudnieniem była konieczność uzyskania koncesji, a później licencji, co nie jest obecnie wymagane, ale przepis ten uchylono dopiero niedawno, kiedy ogromna większość przewoźników takie licencje już uzyskała (tab. 12).

Reasumując, w zależności od przyjętej koncepcji rola samorządu może ograniczać się do zamówienia konkretnych usług przewozowych w spółce PKP Przewozy Regionalne, względnie bardziej aktywnej roli, polegającej na przejęciu linii. W tym ostatnim przypadku, samorząd może: albo zlecić prowadzenie przewozów spółce PKP Przewozy Regionalne (unika wówczas płacenia wygórowanych stawek za dostęp do infrastruktury płaconych PKP Polskim Liniom Kolejowym), albo powołać odrębne przedsiębiorstwo będące operatorem infrastruktury i jednocześnie przewoźnikiem; zarządzanie infrastrukturą łącznie z prowadzeniem

Tabela 12. Koleje wąskotorowe przejęte od PKP przez samorządy od 2001 r. (stan na grudzień 2006 r.)

Nazwa kolei	Przejęte linie*	Przewozy	Właściciel	Przewoźnik	Licencja	Uwagi
Bydgosko-wyrzyska	Białoliwie–Zakłady Przemysłowe–Czajcze–Wysoka	sporadycznie turystyczne na zamówienie	-	Towarzystwo Wyrzyska Kolejka Powiatowa	-	linie w granicach powiatu pilskiego w trakcie przekazywania Starostwu Powiatowemu w Pile; pozostałe linie rozebrane lub częściowo rozebrane nielegalnie
Elcka	Czajcze–Lobżenica Elk–Turowo Laski Małe–Zawady Tworki	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Urząd Miasta Elk	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Elku	+	
Gdańska (żuławska)	Nowy Dwór Gdański–Stegna Prawy Brzeg Wisły–Sztutowo	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim	Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim	Stowarzyszenie Żuławskiej Kolei Dojazdowej	-	w latach 2003–05 przewoźnikiem było Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych; pozostałe linie w gestii Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP SA
Gnieźnieńska	Gniezno–Sompolno–Przestronie Cegielnia–Wilczyn	publiczne towarowe oraz turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Starostwo Powiatowe w Gnieźnie	Biuro Utrzymywania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej	+	przewoży tylko na odcinku Gniezno–Anastazewo
Górnośląskie	Bytom–Miasteczko Śląskie	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Urząd Miasta Bytom, Urząd Miasta Tarnowskie Góry, Urząd Miasta i Gminy Miasteczko Śląskie	Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych	+	brak przewozów

Górnośląskie	Gliwice–Racibórz Markowice	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Urząd Gminy Pilichowice, Urząd Miasta i Gminy Kuźnia Raciborska, Urząd Gminy Nędza, Urząd Miasta Racibórz	Towarzystwo Miłośników Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej Towarzystwo Służby Ochrony Zabytków Kolei	-	czynny tylko odcinek Stani-ca–Rudy–Paproc
Grójcka (piaseczyńska) Gryficka	Piaseczno Miasto– Nowe Miasto nad Pilicą Gryfice–Trzebieatów	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie turystyczne rozkładowe w sezonie letnim	Starostwo Powiatowe w Piasecznie Urząd Gminy Rewal	Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej Urząd Gminy Rewal	+	w ruchu rozkładowym czynny tylko odcinek Piaseczno– Tarczyn czynny tylko odcinek Gryfice– Rewal–Pogorzelnica Gryficka
Jędrzejowska	Jędrzejów–Wislica Umanowice– Chmielnik	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Urząd Miasta i Gminy Jędrzejów	Świętokrzyska Kolejka Dojazdowa „Ciuchcia Ekspres Ponidzie” sp. z o.o.	-	w ruchu rozkładowym czynny odcinek Jędrzejów–Pińczów; zainteresowanie gmin odcinkami w kierunku Wiślicy i Rakowa; pozostałe linie w gestii Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP SA
Kalisza	Opatówek–Turek Żelazków–Russów	publiczne towarowe, turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Starostwo Powiatowe w Kaliszu	Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w Kaliszu	+	przewozy tylko na linii Opatówek–Turek
Koszalińska	Koszalin–Bobolice	-	-	Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki	-	w trakcie przekazywania Urzędowi Gminy Manowo; pozostałe linie w gestii Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP SA

Nazwa kolei	Przejęte linie*	Przewozy	Właściciel	Przewoźnik	Licencja	Uwagi
Krośniewicka	Ozorków–Dąbie Kujawskie Kolo–Brześć Kujawski Ostrowy–Krośniewice	publiczne towarowe i pasażerskie, turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Urząd Miasta i Gminy Krośniewice	Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźów Lokalnych w Kaliszu	+	przewozy tylko na części linii; pozostałe linie w gestii Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP SA
Mławska	Mława–Maków Mazowiecki	publiczne towarowe i turystyczne na zamówienie	Urząd Gminy Krasne	Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźów Lokalnych w Kaliszu	+	do 2005 r. przewoźnikiem była Fundacja na Rzecz Leśnych Kolei Wąskotorowych
Nañęczowska	Nañęczów–Opole Lubelskie Rozalin–Poniatowa Karczmiska–Wilków	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Starostwo Powiatowe w Opolu Lubelskim	Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźów Lokalnych w Kaliszu	+	cała kolej naęczowska wpisana do rejestru zabytków woj. lubelskiego
Piotrkowska	Piotrków–Sulejów	–	nieodpłatne użyczenie Towarzystwu przez PKP SA	Towarzystwo Przyjaciół Kolei Wąskotorowej Piotrków–Sulejów	–	nawierzchnia rozebrana na odcinku Piotrków Trybunański Starostwo–Sulejów w latach 2005–06
Pleszewska (krotoszyńska)	Pleszew–Pleszew Miasto	publiczne pasażerskie	Urząd Miasta Pleszew	Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźów Lokalnych w Kaliszu	+	ruch wznowiony w 2006 r.

Przeworska	Przeworsk-Dynów	publiczne towarowe, rozkładowe turystyczne w sezonie letnim i na zamówienie	Starostwo Powiatowe w Przeworsku	Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w Kaliszu	+	
Rogowska	Rogów-Biała Rawska	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej	Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych w Warszawie	+	
Sochaczewska	Sochaczew-Tułowice-Piaseki Królewskie	turystyczne rozkładowe i na zamówienie	użyczenie Muzeum Kolejnictwa przez PKP SA	Muzeum Kolejnictwa w Warszawie	+	czynny tylko odcinek Sochaczew-Tułowice-Wilcze
Starachowicka	Starachowice-Ilża	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Starostwo Powiatowe w Starachowicach	Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych w Warszawie	+	czynny tylko odcinek Starachowice-Lipie, na odcinku Lipie-Ilża nawierzchnia częściowo rozebrana nielegalnie
Śmigiel-ska	Stare Bojanowo-Wielichowo	publiczne towarowe i pasażerskie, turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Urząd Miasta i Gminy Śmigiel	Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w Kaliszu	+	pozostałe linie rozebrane
Średzka	Środa Wielkopolska-Zaniemyśl	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim i na zamówienie	Starostwo Powiatowe w Środzie Wlkp.	Biuro Utrzymywania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej	+	pozostała część kolei rozebrana
Żnińska	Żnin-Gąsawa	turystyczne rozkładowe w sezonie letnim	Starostwo Powiatowe w Żninie, Urząd Gminy Gąsawa	Żnińska Kolej Powiatowa sp. z o.o. w Żninie	+	pozostała część kolei rozebrana lub częściowo rozebrana nielegalnie

*Nie na wszystkich z nich prowadzony jest ruch pociągów. Linie i odcinki, na których operatorzy prowadzili w 2006 r. przewozy pokazuje rycina 73.
Źródło: A. Ciechański (niepublikowane).

przewozów określa się czasem jako integrację pionową (Majewski, 2003). W obu przypadkach samorzady przejmują i dzierżawią leżącą na ich obszarze infrastrukturę. Ze względu na wspomniane przed chwilą trudności z pozyskaniem taboru korzystna jest sytuacja, w której operator posiadający koncesję dysponuje własnym taborem.

Niestety, wskutek omówionych wyżej trudności, olbrzymiej większości linii nie przejęły samorzady. Wtedy, zgodnie ze schematem (ryc. 72), nieczynna linia pozostaje porzucona w terenie, stając się przedmiotem zainteresowania handlarzy złomem. Tak dzieje się najczęściej, ale możliwa jest też rozbiórka nawierzchni przez służby kolei lub na jej zlecenie, a następnie opisane wyżej zmiany użytkowania ziemi po zlikwidowanym szlaku kolejowym.

9. PODSUMOWANIE

Normalno- i szerokotorowa sieć kolejowa Polski, po okresie maksymalnego rozwoju w latach 1979–1985, zaczęła się stopniowo kurczyć, ale jednocześnie zaczęły zachodzić w niej niekorzystne zmiany jakościowe. Jeszcze wcześniej – na początku lat 1950. – maksymalną długość osiągnęła sieć kolei wąskotorowych. Część tych zmian przebiegała w sposób niekontrolowany, wręcz chaotyczny. Stan techniczny sieci ulegał systematycznemu pogorszeniu, podobnie jak cały majątek kolei doświadczał dekapitalizacji i dewastacji. Warto przytoczyć w tym miejscu krótki cytat z pracy T. Lijewskiego: „...zarośnięte tory, niszczące mosty i wiadukty, opuszczone budynki stacyjne, nastawnie, wieże wodne, znaki drogowe ostrzegające przed nadjeżdżającym pociągiem, który już dawno nie kursuje. Te zabytki szybko niszczą, jeśli w budynku stacyjnym nie zamieszkała jakaś rodzina lub nie uruchomiono sklepu, popada on w ruinę. Miejscowi wandyale nie oszczędzają zresztą i czynnych stacji, dewastując ich wyposażenie i pokrywając ściany niecenzuralnymi napisami” (Lijewski, 2003, s. 49). Przyczyny tego stanu rzeczy są rozmaite, wskazywano je w poprzednich rozdziałach.

Oczywiście sieć jest niezmiernie istotnym, ale tylko jednym z wielu elementów kolei. Ocenia się, że aby zapewnić rentowność sieci kolejowej tej wielkości co zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe, powinno po niej kursować dziennie około 16 200 pociągów. Faktyczna liczba pociągów osobowych i towarowych jest mniej więcej o połowę mniejsza, co ma bezpośredni, negatywny wpływ na: (1) koszty dostępu do infrastruktury, które w Polsce należą do najwyższych w Europie; oraz (2) sumę środków będących w dyspozycji na odbudowę sieci kolejowej. Na tę ostatnią, bez europejskich korytarzy transportowych, potrzeba około 2 mld zł rocznie. Inwestycje PKP PLK w 2005 r. wyniosły 946 mln, a w 2006 r. były planowane na poziomie 1735 mln zł.

Niski w stosunku do potrzeb poziom inwestycji i wydatków na utrzymanie sieci nie jest jedynym problemem PKP Polskich Linii Kolejowych. Brakuje również spójności w finansowaniu i prefinansowaniu inwestycji z wykorzystaniem funduszy unijnych, obowiązujące prawo zamówień publicznych utrudnia i opóźnia procedury przetargowe, prawo dotyczące ochrony środowiska i inne regulacje są niekoherentne, wskutek czego rosną koszty działania zarządcy infrastruktury, przy braku wieloletniej gwarancji ze strony budżetu państwa w wysokości około

10 mld zł, gwarancji danej na kilka lat z góry. Dotychczas budżet państwa raczej symbolicznie wspierał infrastrukturę kolejową, w latach 2002–2005 przekazał na nią niewiele ponad 800 mln zł (na drogi, w tym autostrady, wydaje w ciągu roku kilka miliardów złotych). PKP Polskie Linie Kolejowe ratują się kredytami, które od 2008 r. trzeba będzie zacząć spłacać. Niektóre zapisy w sprawach finansowych w praktyce okazują się martwe, na przykład w sprawie utrzymania linii obronnych, przejazdów kolejowych, czy finansowania rozbiórki zamkniętych linii kolejowych.

Trzeba pamiętać, że sieć kolejowa jest pewnym zintegrowanym systemem i na tym m.in. polega jej wartość. Porozrywanie tej sieci na odrębne kawałki, co obserwujemy w Polsce z dużym nasileniem od kilkunastu lat, likwidacja naturalnych połączeń i skomunikowań, utrwalonych w świadomości pasażerów oznacza marnotrawstwo części majątku narodowego. „Nasze władze nie przygotowały w porę realnego programu regionalizacji. Pod tym względem Polska wyraźnie odbiega od tendencji, wzorów i doświadczeń unijnych, uwzględniających coraz szerzej aspekty ekologiczne i społeczne” (Poźniak, 1999, s. 5). Transport kolejowy jest przyjazny środowisku, jego koszty zewnętrzne, tj. te, za które użytkownik pojazdu lub usługi nie płaci, w warunkach polskich są około 31-krotnie niższe w porównaniu z transportem samochodowym. Jeden pociąg towarowy może przewieźć około 2400 t ładunków netto (3200 t brutto), co jest ekwiwalentem ponad 70 TIR-ów.

Powszechne jest przekonanie, że transport kolejowy powinien być gałęzią preferowaną w systemie transportowym Polski. Wynika to, między innymi, z jego zalet ekologicznych, tj. stosunkowo małego obciążenia środowiska, niskiej energochłonności, względnej taniości i niezawodności w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Istotna też jest jego rola w zaspokajaniu potrzeb przewozowych zarówno ludności, jak i gospodarki narodowej. Co więcej, jest to gałąź preferowana w finansowaniu ze środków Unii Europejskiej. Natomiast nakłady na kolej w przeliczeniu na 1 mieszkańca (około 7,1 euro na rok), a także na 1 km linii kolejowych (około 2 €), w Polsce należą do najniższych w UE.

Nadmierna likwidacja linii może postawić polską kolej i polską gospodarkę w niekorzystnej sytuacji m.in. wobec sąsiadów. Już obecnie przeciętna gęstość sieci jest w naszym kraju 1,5 raza mniejsza niż w Niemczech i Czechach, a zamierzenia „likwidatorskie dotyczą wielu linii i odcinków we wschodniej połowie Polski, gdzie istniejąca sieć kolejowa jest bardzo rzadka w porównaniu z europejskimi standardami, a dalsza jej redukcja grozi niemal zupełnym ogołoceniem niektórych regionów z tego elementu infrastruktury” (Kondraciuk-Gabryś, 1999, s. 9). Odnosi się wrażenie, że zamknięcia i likwidacje linii kolejowych w Polsce postępują bezplanowo, chaotycznie, w sposób kompletnie przypadkowy, bez jakiegokolwiek wizji stanu docelowego przyszłej sieci. Drastycznie spada spójność całej sieci, a w przypadku zdarzeń losowych trudno będzie zastąpić uszkodzone, nieprzejezdne odcinki.

Zupełnie inną politykę w zakresie transportu kolejowego prowadzą nasi sąsiedzi, na przykład Republika Czeska, gdzie mimo zachodzących podobnie jak u nas procesów transformacji społeczno-gospodarczej udało się zachować większość linii drugorzędnych i lokalnych. Również Słowacja i Węgry prowadzą dużo rozsądniejszą politykę w zakresie likwidacji nierentownych linii i odcinków. We

wspomnianych krajach nie tylko nie likwiduje się połączeń w sposób nieprze-myślany, ale wręcz integruje kolej z innymi przewoźnikami publicznymi, prowadzi racjonalną gospodarkę taborom, elastycznie dostosowuje wielkość składów pociągów do liczby pasażerów i walczy z ociężałością organizacyjno-decyzyjną.

Jedną z oczywistych przesłanek reformy PKP powinno być dążenie do minimalizacji kosztów i strat społecznych. Niestety założenie to nie zostało potraktowane odpowiedzialnie, zwłaszcza jeśli chodzi o skutki proponowanych rozwiązań. Ostateczna likwidacja od 1991 r. ponad 4500 km linii normalnotorowych i ponad 1400 km linii wąskotorowych, a jeszcze większy regres w ruchu pasażerskim (odpowiednio: ponad 6200 i prawie 750 km), świadczą dobitnie o braku jakiegokolwiek koncepcji rozwoju transportu publicznego w Polsce. Obecnie sieć, na której realizowane są przewozy osobowe liczy zaledwie około 15 270 km (PKP, WKD, SKM, Koleje Mazowieckie), ulega ciągłemu regresowi, dewastacji i dekapitalizacji. Jeszcze w 1996 r. przewozy pasażerskie odbywały się na 17 600 km sieci (Lijewski, 2000). Odpowiedzialność za ten stan ponosi zarówno państwo, jak i kolej, która zmarnowała ostatnie kilkanaście lat nie proponując żadnego realnego rozwiązania zaistniałej sytuacji i pozostając jedną z najtrwalszych ostoi poprzedniego ustroju, a która powinna funkcjonować w gospodarce rynkowej. Pełna liberalizacja działalności transportowej, podporządkowanej jedynie regułom gry rynkowej, jest w praktyce niemożliwa. Oddziaływanie państwa powinno mieć na celu zarówno ochronę interesów konsumentów, jak i stabilność funkcjonowania firm przewozowych, w tym przewoźników kolejowych.

R. Drobik i inni (2003) komentują to następująco: „Infrastruktura kolejowa jest w Polsce wciąż znacznie lepsza niż sieć dróg. Niepowodzenia kolejnych programów budowy autostrad i ogromne koszty nowych inwestycji infrastrukturalnych wskazują, że sytuacja ta nie jest tymczasowa. Mimo tego potencjał kolei jest całkowicie marnotrawiony. Pozorne reformy prowadzone pod dyktando związków zawodowych nie prowadzą do żadnych wymiernych rezultatów poza okopywaniem się PKP na pozycji monopolisty. Naczelnym problemem współczesnej kolei jest to, że interes państwa i społeczeństwa nie jest tożsamy z interesem PKP. Tymczasem nikt z klientów kolei, wliczając w to również większość samorządów wojewódzkich nie jest w stanie skutecznie walczyć z absurdalnymi zasadami kształtowania oferty przewozowej” (s. 2).

Zgodnie z *Ustawą o transporcie kolejowym* (1997) od 1 stycznia 2001 r. województwa samorządowe mają obowiązek organizowania i dotowania regionalnych przewozów pasażerskich. Jednakże, obowiązujące regulacje prawne nie przewidują rozwiązań w sytuacjach, w których dotacja nie jest przekazywana przewoźnikowi w całości zgodnie z zawartymi umowami lub jej wysokość jest niewystarczająca w stosunku do poniesionych kosztów. Jednocześnie, z mocy *Ustawy...* samorzady nie nabyły praktycznie żadnych praw do zarządzania lokalnymi liniami kolejowymi. Obarczając województwa nowym zadaniem, *Ustawa...* daje pewne uprawnienia (możliwość opiniowania) w sytuacji wdrożenia procedury likwidacyjnej linii kolejowej o lokalnym znaczeniu. Jeśli podczas opiniowania samorząd wojewódzki lub powiatowy wystąpią z wnioskiem o przejęcie likwidowanej linii, wówczas zarząd kolei ma obowiązek nieodpłatnego jej przekazania. Nieodpłatne przekazanie nie oznacza jednak równoczesnego transferu taboru eksploato-

wanego na tej linii, co jest poważnym utrudnieniem dla przejmującego. Zakup tańszych w eksploatacji elektrycznych zespołów trakcyjnych nowej generacji lub autobusów szynowych jest z kolei poważnym wydatkiem (najtańszy, niezbyt dobrej jakości autobus szynowy kosztuje około 1,9 mln zł, a większy kilkakrotnie więcej – 5,3 mln zł), zwłaszcza jeśli kupuje się je w niewielkich partiach. Jednocześnie jednostka samorządu terytorialnego przejmując likwidowaną linię odpowiada za jej utrzymanie zgodne ze standardami technicznymi, bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Wszystko to sprawia, że pozycja samorządów w rozmowach z PKP jest słaba, i w rezultacie bardzo niewiele lokalnych linii zostało przejętych przez samorządy. Sytuacja mogłaby ulec radykalnej zmianie, gdyby samorządy otrzymywały więcej środków niż przewoźnicy (np. spółka PKP Przewozy Regionalne), gdyż to właśnie samorządy są gospodarzami i organizatorami lokalnego transportu publicznego. Dotychczas jednak większość przewozów regionalnych dofinansowują nie samorządy, lecz Grupa PKP. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku ponoszenia kosztów utrzymania linii. Trudno się zatem dziwić, że to spółki Grupy PKP dyktują (niekorzystne) warunki funkcjonowania transportu regionalnego.

Pojawienie się na polskim rynku przewozów pasażerskich pierwszego liczącego się operatora kolejowego zależeć będzie przede wszystkim od tego, czy znajdzie się przynajmniej jedno województwo, którego władze samorządowe zdecydują się na podpisanie wieloletniego kontraktu na obsługę przewozów regionalnych. Podpisanie takiego kontraktu między władzami samorządowymi a prywatnym przewoźnikiem kolejowym doprowadziłoby do sytuacji, w której spółka PKP Przewozy Regionalne musiałaby sprostać konkurencji wewnątrzgałęziowej. Wspomniane wcześniej Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w praktyce ogranicza swoją działalność głównie do kilku kolei wąskotorowych. Jest zatem zbyt słabe, aby stanowić jakąkolwiek konkurencję dla spółek Grupy PKP. Również wyspecjalizowane spółki przewozów towarowych działają w bardzo wąskich segmentach rynku i dlatego ciągle jeszcze nie stanowią realnej konkurencji dla PKP, chociaż w znacznym stopniu opanowały najbardziej intratne segmenty rynku, takie jak przewozy węgla i paliw płynnych. Wydaje się jednak, że zmiany na rynku przewozów ładunków postępują szybciej i w bardziej pożądanym kierunku niż przewozów pasażerskich.

Forsowany przez rząd model regionalizacji, polegający na podziale PKP Przewozy Regionalne na 16 spółek samorządowo-kolejowych można ocenić jako próbę „przerzucenia odpowiedzialności państwa na barki nieprzygotowanych samorządów, bez właściwych podstaw finansowych, co uzasadnić mają prezentowane społeczeństwu fałszywe przesłanki obecnego stanu rzeczy – niczym nieuzasadnione twierdzenia o rzekomej niższej efektywności obecnego rozwiązania od proponowanego przez [ówczesne – przyp. Z.T.] Ministerstwo Infrastruktury (które nie przedstawiło żadnych wyliczeń w tym zakresie) i może być traktowany jedynie jako próba tworzenia faktów dokonanych, gdzie fakty są ważniejsze niż racje ekonomiczne” (Książkiewicz, 2006, s. 171). Ponadto, model ten stwarza przesłanki do łatwego i szybkiego przejścia kontroli nad segmentem rynku przez podmioty realizujące swoje partykularne cele, bez uwzględnienia racji regionu i państwa.

Tworzenie spółek w rodzaju Kolei Mazowieckich, będących wspólnym przedsięwzięciem PKP Przewozy Regionalne (49% udziałów) i samorządu województwa mazowieckiego (51%) nie rozwiązuje wielu problemów, a zwłaszcza nie stwarza warunków do powstania konkurencji. Istnieje uzasadnione ryzyko przekształcenia ogólnopolskiego monopolu PKP Przewozy Regionalne w regionalne monopole spółek samorządowych. Niezdrowa jest bowiem sytuacja, w której instytucja finansująca przewozy regionalne jest jednocześnie kluczowym udziałowcem beneficjenta tych dotacji. Może dochodzić do nierównego traktowania podmiotów, które będą zainteresowane prowadzeniem przewozów pasażerskich w ramach służby publicznej. W rezultacie klienci mogą otrzymywać usługę gorszej jakości. Istnieje również ryzyko, że wobec braku taboru przystosowanego do obsługi połączeń o małych potokach podróży, połączenia te nie będą realizowane, zaś ewentualni przewoźnicy posiadający odpowiedni tabor zostaną pozbawieni możliwości wejścia na rynek, gdyż mogliby uszczuplić dochody spółki będącej współwłasnością samorządu. Lepsze byłoby rozwiązanie, w którym samorzady występowałyby w charakterze zleceniodawcy, a przewoźnicy byli wybierani w przetargach. Do tego rozwiązania brakuje jednak w Polsce przewoźników dysponujących odpowiednim taborem. Przewoźnicy ci mogliby natomiast wykorzystywać tabor będący własnością samorządów wojewódzkich (Taylor i Ciechański, 2005).

Niska jakość usług powoduje, że klienci nie chcą korzystać z transportu kolejowego, przez co pogłębia się deficyt i jeszcze bardziej obniża się jakość świadczonych usług. W konsekwencji zmniejsza się liczba pasażerów i masa przewożonych towarów, a powstaje „spirala upadku kolejnictwa”. Przełomem może być wejście na polski rynek przewoźników zagranicznych, co miało nastąpić w przewozach ładunków już od 2004 r. (całkowite otwarcie rynku miało nastąpić od 2006 r.), a w przewozach pasażerów prawdopodobnie do 2008 r. Z kolei transformacja Grupy PKP powinna zmierzać w kierunku tworzenia firm handlowych, niezależnych od administracji państwowej, natomiast wykonujących usługi służby publicznej na zlecenie rządu i samorządów, objętych wcześniej wynegocjowanymi kontraktami handlowymi.

PIŚMIENNICTWO*

- Ajo R., 1969, *The growth history of world's railway net*, Acta Geographica, 19, 6, s. 4–20.
- Alternatywna polityka transportowa w Polsce według zasad ekorozwoju*, 1999, Instytut na Rzecz Ekorozwoju, Raport 4/1999, Warszawa.
- Ambler R.W. (red.), 1999, *The History and Practice of Britain's Railways. A New Research Agenda*, Ashgate, Aldershot.
- Antypienko N., 1970, *Na głównym kierunku*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Aoki E., Imashiro M., Kato S., Wakuda Y., 2000, *A History of Japanese Railways 1872–1999*, East Japan Railway Culture Foundation, Tokyo.
- Arduin J.-P., Ni J., 2005, *French TGV network development*, Japan Railway & Transport Review, 40, s. 22–28.
- Balińska D., 2005, *GINĄCE OBIEKTY ZAPOMNIANEJ LINII KOLEJOWEJ KĘPNO–RYCHTAŁ–NAMYSŁÓW. LOS KOLEI?*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 203–210.
- Balińska G., 2005, *Burzliwe przemiany architektury niektórych dworców kolejowych w południowej Wielkopolsce w latach 40. XX w.*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 193–201.
- Baliński J.A., 2005, *Zagrożenia i degradacja technicznych elementów krajobrazu kolejowego w Wielkopolsce*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 235–243.
- Barker D., 1977, *The paracme of innovations: the neglected aftermath of diffusion or a wave goodbye to an idea?*, Area, 9, 4, s. 259–264.
- Barszcz M., Zajfert M., 1998, *Bieszczadzka kolej leśna*, Stalowe Szlaki, 2(98), s. 4–27.

* Bez źródeł o charakterze typowo statystycznym (roczniki, raporty, rozkłady jazdy), które podaje się każdorazowo w miejscu ich wykorzystania.

- Bartosiewicz B., 2004, *Infrastruktura kolejowa jako element przestrzeni geograficznej powiatu zduńskowolskiego oraz jej wpływ na zagospodarowanie otoczenia*, Wydział Nauk Geograficznych UŁ, Łódź, maszynopis powielony.
- Batko M., 1986, *Drogi kolejowe*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Bäumer W., Bufe S., 1988, *Eisenbahnen in Pommern*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham-München.
- Becker C., Pochadt H., 2002, *Wojskowa kolej polowa Bełżec-Trawniki*, Świat Kolei, 11, s. 32–37.
- Biddle G., 1999, *Railway architecture and engineers*, [w:] R.W. Ambler (red.), *The History and Practice of Britain's Railways. A New Research Agenda*, Ashgate, Aldershot, s. 61–76.
- Bissaga T., 1938, *Geografia kolejowa Polski*, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Bożek A., 2001, *Kolej lokalna Przeworsk-Dynów*, Świat Kolei, 12, s. 20–27.
- Brejlak W., Fedorowicz S., 2001, *Wiatrowiec Warmiński-Sępól*, Świat Kolei, 9, s. 28–29.
- Budych L., Jerczyński M., 2002, *Wielkie kamienne mosty kolejowe na Śląsku*, Świat Kolei, 1, s. 10–15.
- Budych L., Pawłowski J., 2002, *Most kolejowo-drogowy w Fordonie*, Świat Kolei, 9, s. 22–26.
- Bufe S., 1987, *Eisenbahnen in West- und Ostpreußen*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham-München, wyd. 2.
- Bufe S., 1993, *Eisenbahnen in Schlesien*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham, wyd. 3.
- Bufe S., 1999, *Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham.
- Bufe S., Schröpfer H., 1991, *Eisenbahnen in Sudetenland*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham.
- Chu S.-Y., Sha R., 2003, *Long lines not so practical in China while small and medium sized lines favored*, *Promet-Traffic-Traffico*, 15, 3, s. 127–131.
- Chun-Hwan K., 2005, *Transportation revolution: the Korean high-speed railway*, *Japan Railway & Transport Review*, 40, s. 8–13.
- Chwedyk H., 2006, *Koleje wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, Atut, Zamość.
- Chyliński P., 2001, *Degradacja transportu kolejowego w Polsce*, *Koleje Małe i Duże*, 2(4), s. 5.
- Ciechański A., 2002, *Koleje przemysłowe na Górnym Śląsku w okresie transformacji gospodarczo-ustrojowej*, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa, maszynopis powielony.
- Ciechański A., 2003a, *Koleje przemysłowe na Górnym Śląsku jako nowe zarządy kolejowe*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 9, Warszawa-Rzeszów, s. 211–250.
- Ciechański A., 2003b, *Koleje piaskowe*, *Przegląd Komunikacyjny*, 11, s. 19–22.
- Ciechański A., 2004, *Regres kolei przemysłowych w Polsce i jego przejawy*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 10, Warszawa-Rzeszów, s. 259–280.

- Ciechański A., 2005, *Zagospodarowanie turystyczne obiektów kolejowych jako forma ochrony dziedzictwa kultury technicznej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 11, Warszawa-Rzeszów, s. 81–104.
- Ciechański A., 2006, *Integracja kolei z innymi środkami publicznego transportu pasażerskiego. Doświadczenia polskie a krajów ościennych*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 12, Warszawa-Rzeszów, s. 113–135.
- Cygan A., 2005, *Starachowickie kolejki wąskotorowe*, PU Compus, Starachowice.
- Ćwikła M., 1997, *Historia krakowskiego węzła kolejowego*, Świat Kolei, 6, s. 10–15.
- Dmowski R., 1999, *Kolej wąskotorowa w Białej Podlaskiej. Zarys historii*, Rocznik Białkopodlaski, <http://www.fpkw.pl/www?idSekcji=12> (1.10.2004).
- Dohnalowa T., 1976, *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815–1914*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Poznań.
- Dołubizno D.R., 1999, *Koleje mazurskie*, Świat Kolei, 2, s. 16–21.
- Dołubizno D.R., 2000, *Olecko*, Świat Kolei, 9, s. 16–19.
- Dołubizno D.R., 2001, *Botkuny-Żytkiejmy*, Świat Kolei, 6, s. 18–23.
- Drobik R., Majewski J., Biega S., Fularz A., 2003, *Konferencja prasowa „Katastrofa na kolei – przyczyny, scenariusze, propozycje rozwiązań”*, 10.3.2003, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa, maszynopis powielony.
- Drużkowski M., 2003, *Grzmiąca-Polanów Pom.*, Świat Kolei, 3, s. 36–37.
- Dychtowicz A., 2001, *Regres sieci kolejowej w Polsce – reguła czy wyjątek?*, Świat Kolei, 11, s. 12–15.
- Dziuban L., 2000, *Likwidacja linii kolejowych (wybrane zagadnienia prawne)*, Przegląd Komunikacyjny, 12, s. 4–9.
- Ebeling K., 2005, *High-speed railways in Germany*, Japan Railway & Transport Review, 40, s. 36–45.
- Eisenbahn-Atlas*, 1880, *Uebersichtliche Darstellung und Beschreibung sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands u. Oesterreich-Ungarns*, bearbeitet von G. Herzfeld, Schmorl und v. Seefeld, Hannover, reprint 2001.
- Engelhardt J., 1998a, *Transport kolejowy w Polsce w warunkach transformacji gospodarki. Tom 1 – Kolej w polityce transportowej państwa*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Engelhardt J., 1998b, *Transport kolejowy w Polsce w warunkach transformacji gospodarki. Tom 2 – Działalność przedsiębiorstwa PKP*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Eurostar – a seamless journey to the continent*, 2005, Japan Railway & Transport Review, 40, s. 29–33.
- Fedorowicz S., 2001, *Konotop–Sulechów*, Świat Kolei, 1, s. 20–21.
- Fedorowicz S., 2002a, *Zielona Góra–Szprotawa (2)*, Świat Kolei, 3, s. 20–21.
- Fedorowicz S., 2002b, *Lubsko–Tuplice*, Świat Kolei, 4, s. 24–25.
- Fedorowicz S., 2002c, *Gardeja–Łasin*, Świat Kolei, 9, s. 32–33.
- Fedorowicz S., 2003a, *Samborowo–Turza Wielka (1) – odcinek Samborowo–Marwałd*, Świat Kolei, 1, s. 30–31.
- Fedorowicz S., 2003b, *Samborowo–Turza Wielka (2) – odcinek Marwałd–Turza*, Świat Kolei, 2, s. 30–31.

- Fedorowicz S., 2003c, *Giżycko–Orzysz*, Świat Kolei, 10, s. 30–31.
- Fedorowicz S., 2003d, *Orzysz–Pisz–Dłutowo*, Świat Kolei, 11, s. 38–39.
- Fojcik E., 2001, *Nowy rozkład jazdy pociągów towarowych 2001/2002*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 22–25.
- Fojcik E., 2002, *Linie przewozów towarowych PKP Cargo S.A.*, Przegląd Komunikacyjny, 1, s. 6–11.
- Freeman R., Shaw J. (red.), 2000, *All Change: British Railway Privatisation*, McGraw-Hill, Maidenhead.
- Fularz A., 2001a, *Kunowice–Cybinka do prywatyzacji*, Świat Kolei, 3, s. 3.
- Fularz A., 2001b, *Samorządy przejmują linie kolejowe*, Świat Kolei, 10, s. 14–17.
- Fularz A., Majewski J., 2002, *Koszalińska Kolej Lokalna. Koncepcja marketingowa reaktywacji przewozów publicznych*, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Warszawa, maszynopis powielony.
- Gall L., Pohl M. (red.), 1999, *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Verlag C.H.Beck, München.
- Garski K., 2004, *Polskie koleje prywatne*, <http://www.businessman.onet.pl/artykul.html?> (1.09.2004).
- Gawroński T., 1992, *65 lat Elektrycznej Kolei Dojazdowej*, Stalowe Szlaki, 11–12, s. 4–8.
- Gawroński T., 2002, *Elektryczne Koleje Dojazdowe*, Świat Kolei, 12, s. 10–13.
- Gibek A., 2002, *Kampania buraczana na wąskim torze w 2001 r.*, Koleje Małe i Duże, 1(9), s. 48–53.
- Gieżyński T., 2000, *Złotów–Jastrowie*, Świat Kolei, 10, s. 16–17.
- Gieżyński T., 2001, *Węgierce–Płytnica–Walcz*, Świat Kolei, 3, s. 20–21.
- Gieżyński T., 2002, *Piaski Wielkopolskie–Kozmin Wielkopolski*, Świat Kolei, 6, s. 24–25.
- Gieżyński T., 2003, *Czarnków–Mirosław Ujski*, Świat Kolei, 7, s. 38–39.
- Ginsbert J., 1937, *Drogi żelazne Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo M.Arcta, Warszawa.
- Givoni M., 2006, *Development and impact of the modern high-speed train: a review*, Transport Reviews, 26, 5, s. 593–611.
- Godwod J., Kowalski E., Nowosielski L., 1986, *Zarys kolejnictwa*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Gołaszewski J., 2002, *Powstanie Żmigrodzko–Milickiej Kolejki Powiatowej i Kolejki Wrocławsko–Trzebnicko–Prusickiej jako formy aktywizacji gospodarczej, społecznej i kulturalnej północno-wschodnich powiatów rejencji wrocławskiej (1894–1945)*, Wydział Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, maszynopis powielony.
- Gregory D., 1998, *Explorations in Critical Human Geography*, Hettner-Lecture 1997, Department of Geography, University of Heidelberg, Heidelberg.
- Grossert E., 2003, *TRANSRAPID Shanghai – construction of the first commercial operational line*, Promet–Traffic–Traffico, 15, 3, s. 117–125.
- Grzywacz W., 1995, *Uwagi do dokumentu MTiGM pt. „Polityka transportowa”, [w:] Problemy włączenia Polski do europejskiego systemu transportowego, część IV*, Katedry Transportu i Logistyki, Uniwersytet Gdański, Sopot, s. 5–10.

- Gubańska R., 2005, *Kolejowe wieże ciśnień jako przykład rozwoju myśli technicznej*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 245–256.
- Gubański J., 2005, *Dworce kolejowe doliny Białej Łądeckiej*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 211–221.
- Halor J., 2001, *Koniec epoki górnośląskich kolei wąskotorowych*, *Koleje Małe i Duże*, 4(6), s. 50–57.
- Harassek A., Raczyński J., 1998, *Najszybsze pociągi świata*, *Świat Kolei*, 2, s. 10–18.
- Hejduk I., 1992, *System transportowy Polski*, Akademia Ekonomiczna im. Karola Adameckiego, Katowice.
- Historischer Eisenbahn-Atlas Deutschland und angrenzende Länder 1925*, 1925, Eisenbahn Journal, Archiv I/2000, reprint.
- Hughes M., 1988, *Rail 300. The World High Speed Train Race*, David & Charles, Newton Abbot-London-North Pomfret (VT).
- „*Infrastruktura – klucz do rozwoju*”, 2002, *Przegląd Komunikacyjny*, 2, s. 1–10.
- Jasiński S., 1997, *Ostatnie lata kolei Cukrowni Ostrowite*, *Świat Kolei*, 4, s. 24.
- Jasiński S., 2002, *Łączka Kolej Wąskotorowa 1913–2001*, Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, Elk.
- Jerczyński M., 1995, *Kolejka walimska*, *Świat Kolei*, 4, s. 30–34.
- Jerczyński M., 1997a, *Koleje zębate*, *Świat Kolei*, 1, s. 20–23.
- Jerczyński M., 1997b, *Koleje zębate (2)*, *Świat Kolei*, 2, s. 21–23.
- Jerczyński M., 1997c, *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach*, *Świat Kolei*, 4, s. 26–30.
- Jerczyński M., 2000a, *Kolej sowiogórska*, *Świat Kolei*, 1, s. 10–15.
- Jerczyński M., 2000b, *Złocieniec–Półczyn Zdrój*, *Świat Kolei*, 11, s. 16–17.
- Jerczyński M., 2001a, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, *Świat Kolei*, 7, s. 18–25.
- Jerczyński M., 2001b, *Wiadukty i estakady miejskie w Polsce*, *Świat Kolei*, 10, s. 23–25.
- Jerczyński M., Fedorowicz S., 2001a, *Węgliniec–Czerwona Woda*, *Świat Kolei*, 4, s. 32–33.
- Jerczyński M., Fedorowicz S., 2001b, *Środa Śląska–Środa Śl. Miejska*, *Świat Kolei*, 7, s. 26–27.
- Jerczyński M., Fedorowicz S., 2002a, *Zielona Góra–Szprotawa. Część 1 – odcinek miejski w Zielonej Górze*, *Świat Kolei*, 2, s. 24–25.
- Jerczyński M., Fedorowicz S., 2002b, *Mińsk–Pobiedna*, *Świat Kolei*, 5, s. 24–25.
- Jerczyński M., Fedorowicz S., 2002c, *Wołów–Malczyce*, *Świat Kolei*, 7, s. 24–25.
- Jerczyński M., Gieżyński T., 2001, *Czaplinek–Jastrowie*, *Świat Kolei*, 10, s. 26–27.
- Jerczyński M., Karoński F., Fedorowicz S., 2001, *Ścinawka Średnia–Tłumaczów*, *Świat Kolei*, 12, s. 28–29.

- Jerczyński M., Koziarski S., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski, Opole-Wrocław.
- Jerczyński M., Przerwa T., 2002, *Kolej sowiogórska*, NASZA Srebrnogórska Oficyna Wydawnicza, Srebrna Góra.
- Kaliński J., 1995, *Koleje polskie 1845–1989*, Problemy Ekonomiki Transportu, 2(90), s. 25–36.
- Karoński F., 2002, *Zapomniany Kikół*, Świat Kolei, 4, s. 34–35.
- Kielczewski D., 2005, *Trwały i zrównoważony rozwój a transport kolejowy. Na przykładzie nieczynnej linii kolejowej „Gołdap–Żytkiejmy”*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 25–38.
- Killen J.E., 1997, *Communications*, [w:] F.H.A. Aalen, K. Whelan, M. Stout (red.), *Atlas of the Irish Rural Landscape*, Cork University Press, Cork, s. 206–219.
- Kilvington R.P., 1984, *Rural accessibility in Breckland, Norfolk*, Transport Studies Unit, Oxford University, Oxford, maszynopis powielony.
- Kitagawa T., 2005, *Extending the Shinkansen network*, Japan Railway & Transport Review, 40, s. 14–17.
- Kola R., 2001, *Most pod Kwidzynie (1909–1928)*, Świat Kolei, 8, s. 23–25.
- Kolej Wrzeście–Bargędzino*, 2000, Świat Kolei, 4, s. 16–17.
- Kołodziejczyk R., 1990, *Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska – pierwsza polska linia kolejowa (1845–1914)*, [w:] A. Stawarz (red.), *Gdy do Grodziska ruszył „parochów”... Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Towarzystwo Przyjaciół Grodziska Maz., Muzeum Regionalne PTTK w Grodzisku Maz., Grodzisk Mazowiecki, s.7–26.
- Koncepcja ruchu autobusów szynowych w Wielkopolsce*, 2003, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Poznań, maszynopis powielony.
- Kondraciuk-Gabryś G., 1999, *Regionalizacja kolei lokalnych czyli partnerstwo PKP i samorządów terytorialnych*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 6–13.
- Kononowicz W., 2005, *Rewaloryzacja budynku dworca kolei wąskotorowej we Wrocławiu*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 283–294.
- Kopaliński W., 1999, *Słownik wydarzeń, pojęć i legend XX wieku*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, wyd. 2.
- Kopper Ch., 1999, *Die Deutsche Reichsbahn 1949–1989*, [w:] L. Gall, M. Pohl (red.), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Verlag C.H.Beck, München, s. 281–316.
- Korc P., 2003, *Ścinawka Średnia–Radków*, Świat Kolei, 12, s. 26–27.
- Korc P., 2006, *Atlas wąskotorówek*, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań.
- Kotlarz G., 2001, *Magistrala węglowa Śląsk–porty (cz. II)*, Koleje Małe i Duże, 6(8), s. 8–27.
- Koziarski S.M., 1985, *Elektryfikacja sieci kolejowej w Polsce*, Czasopismo Geograficzne, 56, 1, s. 31–44.

- Koziarski S.M., 1988, *Infrastruktura sieci kolejowej w Polsce (zagadnienia przestrzenne)*, Przegląd Komunikacyjny, 9, s. 177–181.
- Koziarski S.M., 1990a, *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 1990b, *Rozwój historyczny sieci kolejowej na Górnym Śląsku*, Muzeum Śląskie, Katowice.
- Koziarski S.M., 1993a, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S.M., 1993b, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S.M., 1995, *Przekształcenia struktury przestrzennej sieci kolejowej w Polsce i na świecie*, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 1997a, *Zmiany w sieci kolejowej świata, Europy i Polski (1)*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 30–34.
- Koziarski S., 1997b, *Zmiany w sieci kolejowej świata, Europy i Polski (2)*, Przegląd Komunikacyjny, 9, s. 10–15.
- Koziarski S., 2004, *Szybkie koleje na świecie*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 10, Warszawa-Rzeszów, s. 33–106.
- Kryworuczko J., Szymski A.M., 2005, *Dworzec kolejowy we Lwowie. Czas, autor i historia powstania*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 129–140.
- Książkiewicz I., 2006, *Uwarunkowania procesu restrukturyzacji PKP w latach 2003–2004*, [w:] L. Gilejko (red.), *Aktorzy restrukturyzacji – trudne role i wybory*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, s. 163–186.
- Kucharski M., Tucholski Z., 1995, *Kolej wąskotorowa Cukrowni „Włostów”*, Stalowe Szlaki, 7–9(67-69), s. 15–24.
- Kucharski M., Tucholski Z., 2000, *Kolej Cukrowni „Guzów”*, Stalowe Szlaki, 2 (106), s. 10–25.
- Kucharski M., Tucholski Z., 2001, *Kolej wąskotorowa Cukrowni „Michałów” w Lesznie koło Warszawy*, Stalowe Szlaki, 1–2 (109–110), s. 2–44.
- Kuchta T., 2003, *Produkcja Pendolino dla Kolei Czeskich (ČD)*, Świat Kolei, 1, s. 12–13.
- Kuczyńska M., 2002, *Koncepcja finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych*, Przegląd Komunikacyjny, 6, s. 1–6.
- Kuźko W., 1996, *Droga Żelazna Fabryczno-Lódzka*, Świat Kolei, 2, s. 10–13.
- Labudda K., 2002a, *Kolej lokalna z Wejherowa do Garczegorza*, Świat Kolei, 5, s. 17–23.
- Labudda K., 2002b, *Stacja Soszyca*, Świat Kolei, 7, s. 48.
- Labudda K., 2003a, *Kolej Puck-Krokowa*, Świat Kolei, 3, s. 22–30.
- Labudda K., 2003b, *Bytów*, Świat Kolei, 9, s. 22–30.
- Labudda K., 2003c, *Koleje regionu bytowskiego*, Świat Kolei, 10, s. 24–29.
- Lee Y.S., 2004, *The current state of railways in Korea and reform trends*, Japan Railway & Transport Review, 37, s. 35–41.
- Lesiuk J., 1995, *Bialskopodlaska Kolej Dojazdowa*, Świat Kolei, 4, s. 36–38.

- Leśne kolejki wąskotorowe północno-wschodniej Polski w latach 1910–1991*, 1991, Okręgowy Zarząd Lasów Państwowych w Białymstoku, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Leśnictwa i Drzewnictwa – Oddział w Białymstoku, Białystok, maszynopis powielony.
- Lewiński L., 2001, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz–Stara Piła*, Świat Kolei, 2, s. 18–21.
- Lewiński L., 2002, *Tczewski węzeł kolejowy*, Świat Kolei, 7, s. 10–13.
- Lewiński L., 2003, *Ostatni epizod w dziejach mostu kolejowego pod Kwidzynie*, Świat Kolei, 11, s. 36–37.
- Lewis M.J.T., 1999, *The railway in industry*, [w:] R.W. Ambler (red.), *The History and Practice of Britain's Railways. A New Research Agenda*, Ashgate, Aldershot, s. 77–95.
- Lijewski T., 1958, *Rozwój sieci kolejowej woj. warszawskiego*, Przegląd Geograficzny, 30, 3, s. 461–477.
- Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Dokumentacja Geograficzna, 5.
- Lijewski T., 1962, *Geografia komunikacji województwa białostockiego*, Dokumentacja Geograficzna, 2.
- Lijewski T., 1973–1978, *Sieć kolejowa. Rozwój historyczny*, [w:] *Narodowy Atlas Polski*, IG PAN-Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk, mapa 106.
- Lijewski T., 1984, *Differentiation of transportation infrastructure as a consequence of former political divisions*, Geographia Polonica, 50, s. 67–74.
- Lijewski T., 1985, *Układy komunikacyjne województw*, Dokumentacja Geograficzna, 1.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, wyd. 2 [wyd. 1 – 1977].
- Lijewski T., 1993, *Infrastruktura transportu wschodniego pogranicza Polski*, [w:] P. Eberhardt, T. Komornicki (red.), *Problematyka wschodniego obszaru pogranicza*, Biuletyn Projektu Badawczego „Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski”, IGiPZ PAN, 2, s. 34–50.
- Lijewski T., 1993–1997, *Sieć kolejowa, 1996*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, IGiPZ PAN-PPWK-Główny Geodeta Kraju, Warszawa, mapa 101.1.
- Lijewski T., 1995, *Ekspansja i regres przestrzenny kolei w Polsce w okresie 150 lat jej istnienia*, Problemy Ekonomiki Transportu, 2(90), s. 37–45.
- Lijewski T., 1996a, *Graniczne linie kolejowe w przeszłości i w perspektywie*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 1, Warszawa-Rzeszów, s. 9–19.
- Lijewski T., 1996b, *Koleje polskie po 150 latach*, Geografia w Szkole, 49, s. 3–11.
- Lijewski T., 1997, *Przemiany obsługi komunikacyjnej miast w Polsce*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 3, Warszawa-Rzeszów, s. 29–41.
- Lijewski T., 2000, *Sto lat rywalizacji samochodu z koleją*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 6, Warszawa-Rzeszów, s. 131–145.
- Lijewski T., 2002, *Koleje w Warszawie*, [w:] G. Węclawowicz (red.), *Warszawa jako przedmiot badań w geografii społeczno-ekonomicznej*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 183, Warszawa, s. 265–278.
- Lijewski T., 2003, *Zabytki kolejowe w Polsce*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 9, Warszawa-Rzeszów, s. 49–71.

- Lijewski T., 2006, *Świetność i upadek Polskich Kolei Państwowych*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 12, Warszawa-Rzeszów, s. 109–112.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Lijewski T., Lenk J., Piotrowska H., 1967, *Rozwój komunikacji kolejowej i autobusowej w Polsce w okresie 1946–1965*, Dokumentacja Geograficzna, 5.
- Lijewski T., Sujko E.S., 2001, *Regres przestrzenny sieci kolejowej w Polsce*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 7, Warszawa-Rzeszów, s. 133–148.
- López-Pita A., Robusté F., 2003, *The Madrid-Barcelona high-speed line*, Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Transport, 156, 1, s. 3–8.
- Łopuszyński M., 1947, *Podstawowe zagadnienia polityki komunikacyjnej*, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Magoń H., 2002, *Sto lat linii do Kořenova*, Świat Kolei, 7, s. 3.
- Majewski J., 2002, *Współczesna sieć połączeń kolejowych w przestrzeni Polski*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 8, Warszawa-Rzeszów, s. 181–198.
- Majewski J., 2003, *Rola samorządów terytorialnych w rewitalizacji kolei na przykładzie koncepcji Opolskiej Kolei Regionalnej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 9, Warszawa-Rzeszów, s. 251–262.
- Majewski J., 2006, *Koleje regionalne w nowych warunkach społeczno-ekonomicznych w świetle badań potoków podróży*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 12, Warszawa-Rzeszów, s. 137–148.
- Malczewski M., 1999, *Koleje torfowe*, Świat Kolei, 3, s. 29–31.
- Malczewski M., 2000, *Koleje cukrownicze w roku 2000*, Świat Kolei, 10, s. 20–23.
- Malczewski M., 2001a, *Koleje przemysłowe Górnego Śląska*, Świat Kolei, 6, s. 27–29.
- Malczewski M., 2001b, *Lutynia*, Świat Kolei, 6, s. 32–34.
- Malczewski M., 2003a, *Zakład Produkcji Torfowej Las w Imszarze*, Świat Kolei, 4, s. 38–39.
- Malczewski M., 2003b, *Linia Broniszewice–Chocz*, Świat Kolei, 7, s. 36–37.
- Małachowski K., 2006, *Polskie szynobusy jako alternatywa dla kolei lokalnych*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 12, Warszawa-Rzeszów, s. 149–162.
- Małkowski M., Jerczyński M., 2001, *Kamienna Góra–Okreszyn*, Świat Kolei, 2, s. 16–17.
- Massel A., 1997a, *Najszybsze pociągi na ziemiach polskich. Od początku XX w. do I wojny światowej*, Świat Kolei, 4, s. 18–19.
- Massel A., 1997b, *Najszybsze pociągi na ziemiach polskich. Okres międzywojenny*, Świat Kolei, 5, s. 18–23.
- Massel A., 1997c, *Najszybsze pociągi na ziemiach polskich. Lata 1945–1997*, Świat Kolei, 6, s. 22–27.
- Massel A., 2000, *Historia linii Warszawa–Gdańsk*, Świat Kolei, 3, s. 10–14.
- Massel A., 2002, *Magistrala węglowa – odcinek północny Bydgoszcz–Gdynia*, Świat Kolei, 2, s. 13–17.
- Matuszewski M., 1993, *Koleje żelazne Cukrowni Goławice 1912–1992*, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań.

- Matyla T., 1997, *Nierentowne linie kolejowe – w poszukiwaniu racjonalnych rozwiązań problemu*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 21–23.
- Mazan L., 1997, *150 lat dróg żelaznych w Galicji*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Mężyk A., Zamkowska S., 2003, *Nowa jakość podróży szansą dla kolei*, Przegląd Komunikacyjny, 9, s. 1–5.
- Michalski P., 2002, *Czarna magistrala*, Świat Kolei, 2, s. 10–12.
- Moczulski M., Pokropiński B., Kantor L., 2000, *Ciuchcią przez Polskę. Informator o wąskotorowych kolejach turystycznych*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Nicholls A.J., 1999, *Zusammenbruch und Wiederaufbau: Die Reichsbahn während der Besatzungszeit*, [w:] L. Gall, M. Poll (red.), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Verlag C.H.Beck, München, s. 245–279.
- Niedzielski P., 2001, *Rola kolei w rozwoju wyspy Uznam i miasta Świnoujście*, Przegląd Komunikacyjny, 5, s. 11–12.
- Olejniczak R., 2000, *Opamiętanie?*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 1–6.
- Olesiak A., 2005, *Olecka Kolej Wąskotorowa (1)*, Świat Kolei, 11, s. 36–37.
- Olesiak A., 2006, *Olecka Kolej Wąskotorowa (2)*, Świat Kolei, 9, s. 36–37.
- Ó Riain M., 1995, *On the Move. Córás Iompair Éireann 1945–1995*, Gill & Macmillan, Dublin.
- Panasiewicz M., 2000, *Kolej lokalna Kraków–Kocmyrzów*, Świat Kolei, 9, s. 10–14.
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S.M., 1995, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawa-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa.
- Patmore J.A., 1962, *The changing network of British railways*, Geography, 47, 4, s. 401–405.
- Patmore J.A., 1965, *The British railway network in the Beeching era*, Economic Geography, 41, 1, s. 71–81.
- Patmore J.A., 1966, *The contraction of the network of railway passenger services in England and Wales, 1836–1962*, Transactions, Institute of British Geographers, 38, s. 105–118.
- Pawłowski J., 2001, „Ostbahn”, czyli polski odcinek dawnej niemieckiej „Kolei Wschodniej”, *Koleje Małe i Duże*, 1(3), s. 10–25.
- Peszel A., 2003, *Warunki uzyskania równowagi ekonomicznej regionalnych przewozów pasażerów koleją*, Przegląd Komunikacyjny, 9, s. 6–10.
- Piątkowski A., 1996, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Ośrodek Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego, Olsztyn.
- Piasecki A., 1999, *Kopalnia Węgla Brunatnego Adamów 1959–1999*, KWB Adamów, Turek.
- Pisarski M., 1974, *Koleje polskie*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.

- Podgórski Z., 1997, *Przekształcenia rzeźby terenu województwa toruńskiego wywołane rozwojem szlaków komunikacyjnych*, Przegląd Geograficzny, 69, 3–4, s. 301–312.
- Pokropiński B., 1980, *Koleje wąskotorowe PKP*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Pokropiński B., 1985, *Kolejka marecka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Pokropiński B., 1986, *Koleje wąskotorowe regionu bydgoskiego*, Muzeum Okręgowe im. L. Wyczółkowskiego, Bydgoszcz.
- Pokropiński B., bez daty, *Powiatowa Kolej Sochaczewska*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa.
- Pokropiński B., 1994, *Kujawskie Koleje Dojazdowe*, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań.
- Pokropiński B., 1995, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza*, [w:] B. Orłowski, J. Piłatowicz, *Inżynierowie polscy w XIX i XX w. Tradycje i wyzwania*, t. 6, Polskie Towarzystwo Historii Techniki, Warszawa, s. 218–237.
- Pokropiński B., 1996, *Koleje wąskotorowe Cukrowni Wierzchostawice*, Świat Kolei, 4, s. 19–23.
- Pokropiński B., 1997, *Kolejki przemysłowe*, Świat Kolei, 4, s. 23.
- Pokropiński B., 2000a, *Koleje wąskotorowe Polski Północnej*, CIBET, Warszawa.
- Pokropiński B., 2000b, *Kolej wąskotorowa Cukrowni Pelplin*, Świat Kolei, 4, s. 29–31.
- Pokropiński B., 2001a, *Bydgosko-wyrzyskie koleje wąskotorowe*, Koleje Małe i Duże, 1(3), s. 30–41.
- Pokropiński B., 2001b, *Kolej wilanowska*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Pokropiński B., 2002, *Kolej grójecka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Pokropiński B., 2004, *Kolej jabłonowska*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Pokropiński B., Moczulski M., 2001, *Nad Czarną Hańczę i Wigrami*, Świat Kolei, 4, s. 28–30.
- Pokropiński B., Suchoroński T., 2001, *Wieluńska kolej wąskotorowa*, Koleje Małe i Duże, 6(8), s. 36–49.
- Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie*, 1994, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa, maszynopis powielony.
- Poźniak S., 1999, *Polskie koleje w przededniu zmian systemowych*, Przegląd Komunikacyjny, 10, s. 1–7.
- Poźniak S., Wnukowski J., 1995, *150 lat kolei na ziemiach polskich*, Przegląd Komunikacyjny, 4, s. 1–9.
- Rabszyn M., Raczyński J., 2003, *Pierwsza kolej magnetyczna Transrapid w Chinach*, Świat Kolei, 2, s. 12–13.
- Richter R., 2002, *Z dziejów Kwidzyńskiej Kolei Wąskotorowej 1900–1945*, Świat Kolei, 3, s. 22–27.

- Roguska J., 2005, *Dworce kolejowe Warszawy. Architektura i urbanistyczne implikacje rozmieszczenia*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 141–152.
- Różycki S., 2000, *Kampania buraczana na Kujawach*, Świat Kolei, 2, s. 16–18.
- Rudziński L., 1995, *Głos w dyskusji o „Polityce transportowej”*, Przegląd Komunikacyjny, 3, s. 20–21.
- Rusak R., 1998, *Koleje Gwarectwa „Hrabia Renard”*, Świat Kolei, 6, s. 20–22.
- Rusak R., 2000, *Koleje świnoujskie*, Świat Kolei, 8, s. 18–21.
- Rusak R., 2002, *Po szlakach kolei piaskowej Maczki-Bór*, Świat Kolei, 7, s. 14–19.
- Rygiel Z., 2002, *Bieszczadzkie kolejki leśne*, APLA, Krosno.
- Sadłowski E., 2002, *Z dziejów Ostrołęckiej Kolei Wąskotorowej*, Świat Kolei, 5, s. 34–36.
- Schivelbusch W., 1978, *Railroad space and railroad time*, New German Critique, 14, s. 31–40.
- Sobczyk B., 2001a, *Lębork–Bytów*, Świat Kolei, 5, s. 24–25.
- Sobczyk B., 2001b, *Bąk–Liniewo*, Świat Kolei, 8, s. 26–27.
- Sobczyk B., 2002a, *Kościerzyna–Kartuzy*, Świat Kolei, 1, s. 16–17.
- Sobczyk B., 2002b, *Skarszewy–Starogard Gdański*, Świat Kolei, 12, s. 20–21.
- Sobczyk B., 2003, *Kwidzyn–Kisielice*, Świat Kolei, 6, s. 38–39.
- Soida K., 1996, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990*, Śląsk, Katowice, t. 1.
- Soida K., 1999, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990*, Emi-Press, Łódź, t. 3.
- Soida K., 2001, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990*, ApLand, Katowice, t. 2.
- Soida K., Karniewski J., Roszak T., Dąbrowski H., Podlejski Z., Szafirski T., 1997, *Dzieje Katowickiego Okręgu Kolejowego*, Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Katowice.
- Stachowska J., 2001, *Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Polskich Kolei Państwowych – szanse kolei prywatnych w Polsce*, Przegląd Komunikacyjny, 4, s. 11–14.
- Stover J.F., 1999, *The Routledge Historical Atlas of the American Railroads*, Routledge, New York-London.
- Ślęzok R., 2003, *Zabrze Mikulczyce–Tworóg Brynek: wzlot i upadek*, Świat Kolei, 2, s. 22–25.
- Świątecki P., 2000, *Co po PKP?*, Przegląd Komunikacyjny, 10, s. 11–13.
- Świątecki P., 2001, *Kolejowy, samorządowy transport pasażerski*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Takagi R., 2005, *High-speed railways: the last 10 years*, Japan Railway & Transport Review, 40, s. 4–7.
- Taylor Z., 1980, *Studia z zakresu dyfuzji innowacji w geografii transportu*, Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej, 4, s. 140–153.
- Taylor Z., 1981, *Dyfuzja sieci kolejowej w Polsce jako proces czasoprzestrzenny*, Przegląd Geograficzny, 53, 3, s. 475–492.

- Taylor Z., 1984, *The diffusion of railway network in Poland as a space-time process*, *Geographia Polonica*, 50, s. 75–87.
- Taylor Z., 1997, *Polska polityka transportowa: jaka jest, a jaka być powinna?*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 3, Warszawa-Rzeszów, s. 5–27.
- Taylor Z., 1999, *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, *Prace Geograficzne*, IGiPZ PAN, 171, Wydawnictwo Continuo, Wrocław.
- Taylor Z., 2002, *Zmiany w polskiej polityce transportowej ostatnich lat*, [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Zakład Geografii Ekonomicznej Morza, Zakład Geografii Społecznej i Turyzmu, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 72–83.
- Taylor Z., 2003a, *Sytuacja kolei a zamknięcia linii kolejowych w Polsce*, *Biuletyn KPZK PAN*, 204, s. 105–123.
- Taylor Z., 2003b, *The contraction of the railway network in Poland, 1911–2002*, *Geografický časopis*, 55, 4, s. 291–307.
- Taylor Z., 2004a, *Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną na ziemiach polskich, 1944–1948*, *Przegląd Geograficzny*, 76, 2, s. 143–168.
- Taylor Z., 2004b, *Recent changes in Polish transport policy*, *Transport Reviews*, 24, 1, s. 19–32.
- Taylor Z., 2006a, *Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences*, *Journal of Transport Geography*, 14, 2, s. 135–151.
- Taylor Z., 2006b, *The transport system of Poland in a period of transition*, [w:] M. Degórski (red.), *Natural and Human Environment of Poland. A Geographical Overview*, Polish Academy of Sciences, Stanisław Leszczycki Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Geographical Society, Warsaw, s. 275–296.
- Taylor Z., Ciechański A., 2005, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, *Przegląd Geograficzny*, 77, 2, s. 139–169.
- Taylor Z., Ciechański A., 2006, *Deregulation in Polish rail transport*, *Transport Reviews*, 26, 3, s. 305–324.
- Terczyński P., 1998, *Autobusy szynowe PKP*, *Świat Kolei*, 6, s. 10–18.
- Terczyński P., 2001, *Palcem do solniczki?*, *Świat Kolei*, 7, s. 10–11.
- Terczyński P., 2003, *Autobusy szynowe na torach PKP*, *Świat Kolei*, 12, s. 12–15.
- The Reshaping of British Railways*, 1963, British Railways Board, London, HMSO (*The Beeching Report*; recenzja: H.P. White, *Geography*, 48, 3, s. 335–337).
- Transport, łączność*, 1995, *Historia Polski w Liczbach*, 5, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Turnock D., 1979, *Legacy of Beeching*, *Geographical Magazine*, 51, s. 263–267.
- Turnock D., 1998, *An Historical Geography of Railways in Great Britain and Ireland*, Ashgate, Aldershot.
- Uchowicz K., 2005, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestolecu międzywojennym*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 161–172.
- White P.R., 1998, *Impacts of rail privatization in Britain*, *Transport Reviews*, 18, 2, s. 109–130.

- Wieczorek E., Soida K., 2002, *Koleją wąskotorową do Rud. Przewodnik turystyczny*, ApLand, Katowice.
- Wielądek A., 2002, *Czy kolej w Polsce ma przyszłość?*, Przegląd Komunikacyjny, 2, s.13–17.
- Więckowski M., 2005, *Wybrane aspekty funkcjonowania szybkich kolei we współczesnej Europie na przykładzie francuskiego TGV*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 11, Warszawa-Rzeszów, s. 41–54.
- Winskowski P., 2005, *Rozwój kolei – model przekształceń świata przemysłowego i architektury nowoczesnej*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, s. 49–64.
- Witkowski R., 2001, *Korzybie–Polanów Pom.*, Świat Kolei, 11, s. 28–29.
- Witkowski R., 2003a, *Polanów Pomorski*, Świat Kolei, 1, s. 24–28.
- Witkowski R., 2003b, *Stawieńska Kolej Powiatowa*, Świat Kolei, 6, s. 20–26.
- Witkowski R., 2003c, *Stawieńskie Koleje Powiatowe (1). Linia normalnotorowa*, Świat Kolei, 8, s. 30–31.
- Witkowski R., 2003d, *Stawieńskie Koleje Powiatowe (2). Linia wąskotorowa*, Świat Kolei, 9, s. 34–35.
- Wojcieszak J., 1998, *Dzieje kolei żelaznej w Poznaniu*, Świat Kolei, 4, s. 10–17.
- Wrzosek A., 1935, *Z geografii komunikacyjnej Pomorza*, Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, Toruń.
- Wyszyński M., 2004, *Rewitalizacja terenów likwidowanych linii kolejowych województwa opolskiego i dolnośląskiego*, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, Opole-Sosnowiec, maszynopis powielony.
- Wytyczne w sprawie postępowania jednostek organizacyjnych PKP w związku z zawieszaniem przewozów na liniach kolejowych z przyczyn o charakterze trwałym oraz likwidacją tych linii*, 2000, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu PP, OBE1-1245/99, część I i II, Warszawa, maszynopis powielony.
- Zajchowska S., 1947, *Ziemia Lubuska*, [w:] *Potrzeby osadnictwa na ziemiach odzyskanych w zakresie komunikacji, IV sesja Rady Naukowej dla zagadnień ziem odzyskanych, 18–21.12.1946*, 6, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, Kraków.
- Zamkowska S., 1984, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Zamkowska S., 1991, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Zeszyty Naukowe, Transport, 10, Wyższa Szkoła Inżynierska im. K. Pułaskiego, Radom.
- Zamkowska S., 1995, *Przyczyny trudności polskich kolei w okresie powojennym*, Problemy Ekonomiki Transportu, 2(90), s. 47–61.
- Zięba H., 1989, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu – okres do roku 1945*, Zachodnia DOKP w Poznaniu, Poznań.
- Zięba H., 1993, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu – okres 1945–1992*, Zachodnia DOKP w Poznaniu, Poznań.
- Zięba H., 2001, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu – okres 1993–2000*, PKP SA, Zakład Infrastruktury Kolejowej, Poznań.

- Zintel K., 2001, *Kolej lokalna Chybie–Strumień i jej wagony parowe*, Świat Kolei, 11, s. 34–37.
- Źródlak W., 2001, *Kolejka sulejowska*, [w:] W. Źródlak, J. Wojtowicz, M. Kaczyński, *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*, Emi-Press, Łódź, s. 73–76.
- Źródlak W., Wojtowicz J., Kaczyński M., 2001, *Łódzka podmiejska komunikacja tramwajowa 1901–2001*, Emi-Press, Łódź.
- 60 lat elektryfikacji PKP*, 1996, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa.
- 150 lat kolei na ziemiach polskich*, 1995, Dyrekcja Generalna PKP, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.

Mapy

- Koleje Pomorza Przyodrzańskiego*, 1946, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Szczecin (podziałka ok. 1:1 100 000, opracował B. Cwójdziński).
- Koleje Rzeczypospolitej Polskiej*, 1925, Ministerstwo Kolei, Warszawa (podziałka 1:1 500 000, opracował W. Groszek).
- Koleje Rzeczypospolitej Polskiej*, 1926, Ministerstwo Kolei, Warszawa (podziałka 1:1 500 000, opracował W. Groszek).
- Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej*, 1938, Towarzystwo Ruch SA, Warszawa (podziałka 1:1 500 000, opracował W. Groszek).
- Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej z uwzględnieniem ważniejszych dróg kołowych, wodnych i lotniczych*, 1945, Biblioteka Polska, Warszawa (skala 1:550 000).
- Polska. Mapa sieci kolejowej*, 1985, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa (skala 1:500 000, redakcja Dyrekcja Utrzymania Kolei, Wydział Geodezji i Kartografii).
- Polska. Mapa sieci kolejowej*, 1996, Wydawnictwo Dyrekcji Generalnej PKP, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa (skala 1:500 000, redakcja Dyrekcja Generalna PKP).

*

Mapy schematyczne sieci kolejowej poszczególnych DOKP z lat 1960–1979, opracowywane przez Wydział Geodezyjny Centralnego Zarządu Utrzymania Kolei Ministerstwa Komunikacji, a później przez Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne w Katowicach.

Mapy topograficzne 1:50 000 i 1:25 000, Państwowy układ współrzędnych 1965, Państwowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne, Warszawa (różne arkusze).

ANEKSY

A. Zamknięcia i likwidacje normalnotorowych linii kolejowych

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1922	Leszno–Chróścina	9	1920	nawierzchnia rozebrana w 1922 r., zaledwie po 6 latach od zbudowania linii; linia przecięta ówczesną granicą polsko-niemiecką	Bufe (1999, s.92)
1922	Chorzów Stary–Bytom–Piekary Śląskie Szarlej (<i>dawna trasa</i>)	9	1922	nawierzchnia rozebrana po 1933 r.; brak pozostłości w terenie; linia przecięta ówczesną granicą polsko-niemiecką	
1922	Głiwice–Przyszołowice	5	1922	odcinek Gliwice–Sośnica wykorzystywany jako bocznicą, pozostałe 4 km rozebrane; linia przecięta ówczesną granicą polsko-niemiecką	
1925	Zbąszyń–Babimost	9	1925	nawierzchnia rozebrana; dobrze zachowane nasypy; linia przecięta ówczesną granicą polsko-niemiecką	
1926	Wrzeście–Bargędzino	6	–	nawierzchnia rozebrana do 1930 r., po 4 latach od wstrzymania ruchu towarowego	Bäumer i Buße (1988, s. 244); <i>Kolej Wrzeście–Bargędzino</i> (2000)
1930	Zbąszyń–Dąbrówka Wlkp.	7	1930	nawierzchnia rozebrana; słabo zachowane nasypy i przekopy; linia przecięta ówczesną granicą polsko-niemiecką	
1931	Srebrna Góra–Nowa Wieś Kłodzka (<i>na długości 4,1 km kolej zębata</i>)	6	1931	nawierzchnia rozebrana w latach 1933–34; bardzo dobrze zachowane wiadukty	Bufe (1993, s. 204–209); Jerczyński (2000a); Golaszewski (2002, s. 101–102); Jerczyński i Przerwa (2002)
1939	Brzeźno Człuchowskie–Wierzchowo Człuchowskie	8	1939	nawierzchnia rozebrana w 1939 r.; nasyp częściowo wykorzystywany jako droga gruntowa	

okres międz.	Piława-Mińsk Mazowiecki-Tusze	60	okres międz.	linia odbudowana w latach 1970-71, czynna w ruchu towarowym; na odcinku Piława-Mińsk pasażerski ruch pospieszny	
okres międz.	Kudowa Słone-granica-(Nachod)	1	okres międz.	nawierzchnia rozebrana; linię przewozorycznie odbudowano w 1945 r. i ponownie rozebrano w 1948 r.	Buře (1999, s. 82-84)
1941	Lutol Suchy-Trzciel	9	1932	nawierzchnia rozebrana do 1944 r., ruch towarowy wstrzymano w 1941 r.; wzduż drogi kołowej dobrze zachowane przekopy i nasypy	Pokropiński (2001b, s. 48)
1942	Warszawa Gdańska-Łomianki-Palmyry	20	.	nawierzchnia rozebrana ok. 1943 r.; teren zagospodarowany, w okolicach Palmir zachowane nasypy	Buře (1993, s. 204-209); Jerczyński (2000); Jerczyński i Przerwa (2002)
przed 1945	Nowa Wieś Kłodzka-Wolibórz	3	1931	nawierzchnia rozebrana	
1945	Kamienna Nowa-Bielany-granica-(Grodno)	27	1944	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką	
1945	Włodawa-granica-(Stacja Włodawa)	2	1944	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką	
1945	Hrubieszów-granica-(Wołodymir Wołyński)	4	1944	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką; nasypy wykorzystano przy odbudowanej częściowo boczny linii normalotorowej i zbudowanej później LH-S	
1945	Podczerwone-granica-(Suchá Hora)	4	1945	nawierzchnia rozebrana; linia przecięta ówczesną granicą polsko-czechosłowacką	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie pasażerskie*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1945	Krzanowice Płd.–granica–(Chuchelna)	2	1945	nawierzchnia rozebrana; linia przecięta ówczesną granicą polsko-czechosłowacką	
1945	Pilszcz–granica–(Opava)	2	1945	nawierzchnia rozebrana; linia przecięta ówczesną granicą polsko-czechosłowacką	
1945	Pietrowice Głubczyckie–granica–(Krnov)	2		nawierzchnia nierozebrana (2002); fragment czynnej do niedawna linii Głubczyce–Pietrowice–Krnov	
1945	Kalków Łąka–granica–(Vidnava)	1	1945	nawierzchnia rozebrana; linia przecięta ówczesną granicą polsko-czechosłowacką	
1945	Dziewiętlice–granica–(Bernartice)	0		nawierzchnia nierozebrana (2002); fragment linii z Otmuchowa	
1945	Kudowa Zdrój–Kudowa Słone	3	1945	nawierzchnia rozebrana	
1945	Pobiedna–granica–(Jindřichovice)	1	1945	nawierzchnia rozebrana; linia przecięta ówczesną granicą polsko-czechosłowacką	Jerczyński i Fedorowicz (2002b)
1945	Sieniawka–granica–(Zittau)	0	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta granicą polsko-niemiecką	
1945	Radomierzyce–granica–(Görlitz)	1	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta granicą polsko-niemiecką	
1945	Malczyce–Lubiąż	9	1945	nawierzchnia rozebrana ze względu na zniszczenie mostu na Odrze	Jerczyński i Fedorowicz (2002c)
1945	Sanice–granica–(Rothenburg)	1	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta granicą polsko-niemiecką	
1945	Łęknica–granica–(Bad Muskau)	1	1945	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	Bufe (1999, s. 79)
1945	Przewóz–Przysięka	7	przed 1939	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną	

1945	Zielona Góra–Stypułów–Szprotawa	51	1945	nawierzchnia rozebrana; wg Ljlewskiego i Koziańskiego (1995) ok. 1945 r., wg Jerczyńskiego i Fedorowicza (2002a) po 1949 r.	Bufo (1993, s. 185–186); Fedorowicz (2002a); Jerczyński i Fedorowicz (2002a)
1945	Sławęnice Górnowskie–Chróścina	6	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną	Bufo (1999, s. 77–78)
1945	Rudnica–Sulęcín	23	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane przekopy, nasypy i wiadukty	Gieżyński (2001)
1945	Strzelce Krajeńskie–Lubiana Pyrzycka	30	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną	Bufo (1999, s. 77–78)
1945	Wałcz–Plytnica–Węgierce	39	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy, przekopy, niektóre mosty np. przez Rurzyce; most przez Gwdę – wysadzony i zrujnowany	Gieżyński (2001)
1945	Złotów–Węgierce–Jastrowie	24	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy; wiadukt k. Klukowa rozebrany; most przez Gwdę w Piecuku wysadzony, ale z zachowanym oryginalnym torem z 1914 r.	Gieżyński (2000)
1945	Jastrowie–Czaplinek	46	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; 2 km odbudowany odcinek k. Jastrowia służy jako bocznica do magazynów paliwowych; dobrze zachowane nasypy; zdewastowane budynki rozebrano w latach 1950.; budynek nastawni w Sypniewie obecnie służy jako mieszkalny	Jerczyński i Gieżyński (2001)
1945	Siekierki–granica–(Wriezen)	2	1945	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001), odcinek prowadzi do dwóch mostów kolejowych przez Odrę	Bufo (1999, s. 85–87)
1945	Cedyń–Osinów Dolny–(Bad Freienwalde)	7	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy k. Cedyń; linia przecięta granicą polsko-niemiecką	Bufo (1999, s. 85–87)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1945	Dobra Szczecińska–Stolec–granica–(Stolzenburger Glashütte)	10	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta granicą polsko-niemiecką, do 1945 r. tworzyła jedną całość z niżej wymienioną	Bäumer i Buße (1988, s. 164–165)
1945	Nowe Warpno–Karczno–granica–(Hintersee)	8	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta granicą polsko-niemiecką, do 1945 r. tworzyła jedną całość z wyżej wymienioną	Bäumer i Buße (1988, s. 164–165)
1945	Kamień Pomorski–Trzebiatów	39	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; tuż przed rozbiórką linię przekuto na sześć lat	
1945	Nowogard–Dobra Nowogardzka	21	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy i przekopy	Bäumer i Buße (1988, s. 171–172)
1945	Wyszogóra–Resko Płd.	14	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; słabo zachowane nasypy i przekopy	
1945	Koszalin–Mścice (kolej elektryczna, tzw. „tramwaj plażowy”)	9	1938	nawierzchnia i trakcja elektryczna rozebrane przez Armię Czerwoną (w 1988 r. uruchomiono trakcję elektryczną na równoległej linii Koszalin–Kołobrzeg)	Bäumer i Buße (1988, s. 232)
1945	Mielno–Unieście (kolej elektryczna, tzw. „tramwaj plażowy”)	3	1938	nawierzchnia i trakcja elektryczna rozebrane przez Armię Czerwoną	Bäumer i Buße (1988, s. 232)
1945	Grzmiąca–Czechy–Bobolice	20	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; słabo zachowane nasypy, częściowo rozkopane i zarosnięte; jedynie w pobliżu Grzmiącej dobrze widoczny nasyp	Drużkowski (2003)
1945	Bobolice–Polanów	25	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; zachowane nasypy i przekopy, częściowo zdewastowane wiadukty; dobrze zachowany most przez Radew	Drużkowski (2003)

1945	Polanów–Korzybie	34	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; zachowane nasypy i przekopy, zniszczony tzw. „czerwony most” przez Grabową k. Polanowa	Witkowski (2001)
1945	Sławno–Jacinki–Polanów	40	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną	Bäumer i Buße (1988, s. 223–226); Witkowski (2003a, b, c, d)
1945	Sławno–Postomino–Ustka	36	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy i przekopy, mimo że teren jest bezleśny	Bäumer i Buße (1988, s. 235–242)
1945	Ustka–Kommuno	19	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; miejsce częściowo wykorzystywane jako ścieżka rowerowa	Bäumer i Buße (1988, s. 235–242)
1945	Słupsk–Kępno Słupskie–Kommuno–Stecie–Smoldzino	34	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; nasypy i przekopy nadają się na ścieżkę rowerową	Bäumer i Buße (1988, s. 235–242)
1945	Kępno Słupskie–Żelkowo–Dargoleza–Cecenowo	38	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, częściowo biegnie równoległe do istniejącej drogi kołowej	Bäumer i Buße (1988, s. 235–242)
1945	Miasłko–Bytów	46	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane wysokie nasypy i przekopy, których część jest wykorzystywana jako ścieżka rowerowa; wiadukty i mosty częściowo zrujnowane lub rozebrane	Labudda (2003b, c)
1945	Bytów–Pomysk–Jerzkowice–Kostroga–Maszewo Lęborskie	44	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; mosty na Łupawie w Kozinie i na Stupi w Soszycy wysadzone przez Niemców w 1945 r.; budynki stacyjne w Maszewie, Cewicach, Soszycy i Pomysku obecnie służą jako mieszkalne	Sobczyk (2001a); Labudda (2002b, 2003b, c)
1945	Słupsk–Dębica Kaszubska–Motarzyno–Budowo	38	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy, których część jest wykorzystywana jako ścieżka rowerowa	Bäumer i Buße (1988, s. 233–234)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1945	Gdańsk Wrzeszcz–Kokoszki	12	1945	po zniszczeniach wojennych na 9 km odcinku Wrzeszcz–Kiełpinki nawierzchnia rozebrana przez PKP (tory wykorzystane do odbudowy linii Malbork–Kwidzyn); 3 km odcinek Kiełpinki–Kokoszki jest wykorzystywany jako boczni-ca do bazy przeladunku paliw	Koziarski (1993b, s. 172); Lewiński (2001)
1945	Kwidzyn–Kistielice	29	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, dobrze zachowane nasypy i przekopy, zwłaszcza na terenach leśnych; odcinek Kwidzyn–Nieponie odbudowano, do lat 1950. służył jako boczni-ca	Sobczyk (2003)
1945	Elbląg–Mysłice	34	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, dobrze zachowane nasypy i przekopy, zwłaszcza na odcinku Stare Dolno–Mysłice	
1945	Mysłice–Miłomłyn	30	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, dobrze zachowane nasypy i przekopy	
1945	Mysłice–Prabuty	32	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, dobrze zachowane, zarośnięte nasypy i przekopy	
1945	Uzdowo–Samborowo–(Ostróda)	46	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane wiadukty, nasypy, przekopy; częściowo rozorane, częściowo wykorzystywane jako ścieżka rowerowa	Fedorowicz (2003a, b)
1945	Ostróda–Olsztynek	41	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy i przekopy	
1945	Morağ–Orneta	29	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; zachowane wiadukty i most przez Pasiekę k. Ornety	

1945	Słobity–Dobry–Orneta	29	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, jedynie odcinek Orneta–Orneta Lotnisko wykorzystywany jako bocznica
1945	Orneta–Lidzbark Warmiński	31	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną
1945	Pieniężno–Głębock–granica– (Korniewo)	23	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką
1945	Sągnity–Jarzeń–granica–(Korniewo)	10	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką
1945	Bartoszyce–Judyty–Szczerkowo–granica–(Prawdńsk)	15	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką
1945	Lidzbark Warmiński–Bisztynek– Sątopy Samulewo	34	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; zarośnięte przekopy, częściowo rozorane nasypy, pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe k. Sułowa i k. Bisztynka
1945	Reszel–Nowy Młyn–(Kętrzyn)	14	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; na ogół dobrze zachowane nasypy, tylko częściowo rozorane, budynek stacji w Pieckowie służy jako mieszkalny
1945	Mragowo–Ruciane Nida	33	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną
1945	Węgorzewo–Rudziszki–granica– (Żeleznodorożnyj)	15	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; przekop częściowo wykorzystywany jako ścieżka rowerowa; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką
1945	Węgorzewo–Ołownik–granica– (Oziersk)	16	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane niewysokie nasypy; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką
1945	Węgorzewo–Kruklanki	22	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy i przekopy np. k. Pozezdrza

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1945	Giżycko–Orzysz–Pisz–Dłutowo	74	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy na terenach leśnych k. Dłutowa	Fedorowicz (2003c, d)
1945	Węgorzewo–Gołdap	50	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy	Dołubizno (2002)
1945	Gołdap–granica–(Oziersk)	7	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką	
1945	Gołdap–Kumiecie–granica–(Niestierow)	5	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką	
1945	(Gołdap)–Botkuny–Dubeninki–Błakały–Żytkiejmy–granica–(Gusiew)	37	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy, przekopy i wiadukty, m.in. w Stańczykach i Kiepojcach; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką	Dołubizno (2001); Kiełczewski (2005)
1945	Poblędzie–Błaskowizna	9	1945	fragment planowanej przez Niemców linii Poblędzie–Suwałki; zbudowany w 1941 r. odcinek służył do wywozu kamieni z wielkiego głazowiska polodowcowego Bachanowo; nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; zachowane nasypy	Dołubizno (2001)
1945	Olecko–Kruklanki	44	1945	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; dobrze zachowane nasypy i przekopy	Dołubizno (2000)
1947	Jakuszyce–granica–(Tkacze)	6	1947	nawierzchnia nierozebrana (2002); okazjonalne przewozy turystyczne do Harrachova/Kořenova	Magoń (2002)

1947	Kwidzyn–Opalenie	12	1947	nawierzchnia nierozebrana (2002); konstrukcję zbudowanego w 1909 r. mostu kolejowego przez Wisłę przeniesiono w 1929 r. do Torunia, gdzie posłużyła do budowy mostu drogowego. W latach 1945–46 istniał prowizoryczny most drewniany, następnie rozebrany. W czasach Układu Warszawskiego łącznica miała znaczenie strategiczne, istniały plany odbudowy mostu	Wrzosek (1935); Bufe (1987, s. 13); Kola (2001); Richter (2002); Lewiński (2003)
1948	Świnoujście–granica–(Herringsdorf)	3	1948	nawierzchnia rozebrana w 1948 r. przez Armię Czerwoną; linia przecięta granicą polsko-niemiecką; istnieją projekty odbudowy linii	Rusak (2000); Niedzielski (2001)
1948	Świnoujście–granica–(Ducherow)	2	1948	nawierzchnia rozebrana w 1948 r. przez Armię Czerwoną; dwutorowa linia przecięta granicą polsko-niemiecką; istnieją projekty częściowej odbudowy linii	Rusak (2000); Niedzielski (2001)
1949	Poznań Wschód–Malta–Kobyłepole (kolej średzka)	7	1949	nawierzchnia rozebrana w kilku etapach, ostatni w 1991 r.; teren zagospodarowany (jez. Malta, osiedle Rajaje); 3 krótkie odcinki wykonywane jako bocznicę	Wojcieszak (1998); Bufe (1999, s. 92)
1951	Hrebennie–granica–(Uhnów)	5	1951	nawierzchnia rozebrana w 1951 r.; linia przecięta nowo powstałą granicą polsko-radziecką w rejonie Sokala	
1954	Kraków Czyżyny–Mogila	2	1953	nawierzchnia rozebrana w 1956 r., 2 lata po wstrzymaniu ruchu towarowego; teren zagospodarowany, zajęty przez Nową Hutę	Panasiewicz (2000)
1958	Warszawa Marszałkowska–Chatubińskiego (WKD)	1	1958	nawierzchnia rozebrana; teren zagospodarowany; skrócona kolej (od Dworca Śródmieście) przeniesiona do tunelu średnicowego	Gawroński (1992, 2002); Ljjewski (2002)
1958	Elbląg–Elbląg Zdrój	4		odcinek wykorzystywany jako bocznicę	
1959	Chełmsko Śląskie–Okrzeszyn	7	1954	nawierzchnia rozebrana w 1973 r., pozostała tylko na przejazdach (2002); budynki stacyjne służą jako mieszkalne	Małkowski i Jerczyński (2001)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie pasażerskie*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1960	Żmigród–Wąsosz	25	1960	nawierzchnia rozebrana w 1975 r.; krótki odcinek k. Żmigrodu zmodernizowany i elektryfikowany, wykorzystywany jako bocznicza toru doświadczalnego Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa	Jerczyński i Fedorowicz (2002c)
1960	Wołów–Lubiąż	16	1960	nawierzchnia rozebrana w 2 etapach do 1970 r., częściowo nielegalnie; ruch towarowy do 1961 r.	
1961	Otmuchów–Dziewiętlice–granica	14	1961	nawierzchnia rozebrana w 1977 r.	
1963	Warszawa Zach.–Chałubińskiego (WKD)	3	1963	nawierzchnia rozebrana; teren zagospodarowany; kolej przeniesiona do wykopu i tunelu linii średnicowej	Gawroński (1992, 2002); Ljewski (2002)
1964	Kraków–Czyżyny–Grębałów	13	1963	nawierzchnia rozebrana w latach 1965–75 w 3 etapach; teren zagospodarowany, zajęty m.in. przez Nową Hutę	Panasiewicz (2000)
1964	Góra Śląska–Krzelów	37	1960	nawierzchnia rozebrana w latach 1978–84 w 2 etapach; ok. 9 km w pobliżu Góry rozebrana później	
1965	Domachowo–Karzec	20	1965	nawierzchnia rozebrana w latach 1967–72; dobrze zachowane nasypy	
1966	Oława–Domaniów–Boreczek	25	1966	nawierzchnia rozebrana w 1973 r.; wg Bułego (1993, s. 195) w 1978 r.	Bułe (1993, s. 195)
1966	Domaniów–Wyszkowice	5	1966	nawierzchnia rozebrana w 1973 r.; wg Bułego (1993, s. 195) w 1978 r.	Bułe (1993, s. 195)
1966	Lipowa Śląska–Osiek Grodkowski–Gracze	12	1966	nawierzchnia rozebrana do 1972 r. w 2 etapach: najpierw odcinek Gracze–Osiek Grodkowski, później odcinek Osiek–Lipowa Śląska	

1966	Środa Śląska–Środa Śląska Miejska	4	1966	nawierzchnia rozebrana w 1968 r.	Bufe (1993, s. 193); Jerczyński i Fedorowicz (2001b)
1966	Węgliniec–Czerwona Woda	6	1966	nawierzchnia rozebrana w 1974 r.; nasypy częściowo rozorane; budynek stacji w Czerwonej Wodzie służy jako mieszkalny	Fedorowicz (2001); Jerczyński i Fedorowicz (2001a)
1966	Toruń Pln.–Czarnowo	28	1966	nawierzchnia rozebrana w 1972 r.	Bufe (1987, s. 110–111); Podgórski (1997, s. 306)
1966	Grodzisk Maz.–Grodzisk Mazowiecki Radońska (WKD)	2	1966	nawierzchnia rozebrana; teren zagospodarowany	Gawroński (1992, 2002)
1968	Ścinawka Średnia–Tłumaczów	7	1946	od 1968 r. do końca lat 80. odcinek wykorzystywany jako bocznicą zwirowni w Tłumaczowie, obecnie niemal w całości rozebrany	Jerczyński i inni (2002)
1968	Tłumaczów–granica–(Broumov)	1	1946	nawierzchnia rozebrana; zachowany nasyp; ruch towarowy wstrzymano w 1968 r.	Jerczyński i inni (2002)
1969	Kisielice–Biskupiec Pomorski Miasto	14	1969	nawierzchnia rozebrana w 1974 r.	
1970	Warszawa Wsch. Rozrządowa–Wawer	4	–	nawierzchnia rozebrana w latach 1991–94; teren zagospodarowany	
1971	Warszawa Szczeńślitwice–Włochy (WKD)	3	1971	nawierzchnia rozebrana w 1971 r.; teren zagospodarowany	Gawroński (1992, 2002)
1971	Nysa–Ścinawa Mała	21	1966	nawierzchnia rozebrana w 1977 r.	
1972	Wolbórz–Dzikowiec Kłodzki	3	1932 1972	nawierzchnia rozebrana w 1974 r.	Bufe (1993, s. 204–209); Jerczyński (2000a); Jerczyński i Przerwa (2002)
1973	Wałbrzych Miasto–Wałbrzych Miasto Towarowy	1	–	nawierzchnia łącznicy towarowej rozebrana w 1973 r.; teren wykorzystany na modernizację dróg kołowych	Koziański (1993b, s. 175–176)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie pasażerskie*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1973	Dąbrowa Górnicza–Zagórze Dąbrowskie	4	1973	nawierzchnia rozebrana; teren zagospodarowany	Gawroński (1992, 2002)
1973	Milanówek–Milanówek Graniczna (WKD)	1	1973	nawierzchnia rozebrana; teren zagospodarowany	
1973	Gdańsk Osowa–Kokoszki	9	–	odcinek wykorzystywany jako bocznicza	Lewiński (2001)
1973	Kokoszki–Stara Piła	8	–	odcinek wykorzystywany jako bocznicza	
1975	Rudna Gwizdanów–Polkowice	18	1969	większość nawierzchni rozebrana w 1978 r., teren wykorzystywany jako zbiornik osadów poflotacyjnych; końcowe odcinki wykorzystywane jako bocznicze	Bufe (1993, s. 203); Jerczyński (1995); Wyszynski (2004, s. 160)
1975	Jugowice–Walim	5	1961	trakcję elektryczną prądu stałego o napięciu 1000 V zlikwidowano w 1959 r.; ruch towarowy wstrzymano w 1975 r.; nawierzchnia rozebrana w 1984 r., na części utworzono ścieżkę rowerową	
1976	Katowice Bogucice–Dąbrówka Mała	3	1968	nawierzchnia rozebrana w 1976 r.; teren zagospodarowany	
1977	Dzierżoniów–Pieszyce–Bielawa Zach.	11	1974	nawierzchnia rozebrana w 1978 r.	Bufe (1993, s. 204–209); Jerczyński i Przerwa (2002)
1977	Bielawa Zach.–Srebrna Góra	15	1977	nawierzchnia rozebrana w połowie lat 1990.	Bufe (1993, s. 204–209); Jerczyński i Przerwa (2002)
1979	Pyrzyce–Płońsko	19	1954	nawierzchnia rozebrana w 1987 r.; przekopy zarosnięte	Bäumer i Buße (1988, s. 169–170)

1979	Gardęja–Łasin	14	1979	nawierzchnia rozebrana w 1985 r.; teren częściowo wykorzystany na poszerzenie drogi kołowej Gardęja–Łasin	Fedorowicz (2002c)
1983	Lwówek Śląski–Lubomierz	16	1983	nawierzchnia rozebrana w 1995 r.; miejsce wykorzystane jako ścieżka rowerowa	Wyszyński (2004, s. 160)
1987	Mirsk–Pobiedna	6	1945	nawierzchnia zarośnięta, rozebrana w 1991 r.; ruch towarowy wstrzymano w 1987 r.	Jerczyński i Fedorowicz (2002b)
1987	Krzyszów–Chelmsko Śląskie	7	1954	nawierzchnia rozebrana ok. 1988 r., z wyjątkiem dojazdu do bocznicy kopalni piasku szklarskiego w Krzeszówku, eksploatowanej do 1990 r. (rozebrana w 1999 r.); budynki stacyjne służą jako mieszkalne	Małkowski i Jerczyński (2001)
1987	Ścinawka Średnia–Radków	9	1987	nawierzchnia rozebrana w 1999 r.	Buße (1993, s. 204–209); Jerczyński i Przerwa (2002); Korcz (2003)
1987	Ząbkowice Śląskie–Srebrna Góra	12	1977	nawierzchnia rozebrana w 1990 r.; na części utworzono ścieżkę rowerową; ruch towarowy do ok. 1984 r.	Jerczyński i Przerwa (2002); Wyszyński (2004, s. 160)
1987	Otmuchów–Kłodobok–Przeworno	31	1976	nawierzchnia rozebrana w 1993 r.	
1987	Lubin Górniczy–Chocianów	27	1985	nawierzchnia rozebrana w 1992 r.	
1987	Miejska Górka–Pakosław	9	1979	nawierzchnia rozebrana w 1990 r.	
1987	Ociąg–Kucharki	12	1975	nawierzchnia rozebrana w 1989 r.	
1987	Banie–Swobnica	7	1983	nawierzchnia rozebrana; dobrze zachowane nasypy i przekopy; budynek stacji w Swobnicy obecnie służy jako filia biblioteki gminnej	Bäumer i Buße (1988, s. 166–168)
1987	Stobno Szczecińskie–Dobra Szczecińska	10	1973	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); przejazdy przez drogi kotłowe pokryte asfaltem [utrzymany ruch towarowy]	
1987	Mogilno–Barcin	[4] 24	1987	nawierzchnia rozebrana w 1993 r.	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1988	Giżycko–Krukłanki	12	1988	nawierzchnia rozebrana; pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe	Bufe (1987, s. 112)
1988	Zajączkowo Lubawskie–Nowe Miasto Lubawskie	14	1988	nawierzchnia rozebrana w 1993 r.; miejsce wykorzystywane jako droga gruntowa	Bufe (1987, s. 109)
1988	Wałcz–Człopa	35	1988	nawierzchnia rozebrana, niezagospodarowana; przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	
1988	Przeworno–Grodków	16	1988	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1988	Wadowice–Skawce	17	1988	nawierzchnia rozebrana w latach 1988–92; zachowane nasypy	
1989	Nowy Targ–Podczerwone	19	1981	na 17 km odcinku nawierzchnia rozebrana w 1991 r., 2 km odcinek Nowy Targ–zakład przemysłowy wykorzystywany jako bocznicza	
1989	Łagiewniki Dzierżonowskie–Kondratowice	7	1977	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1990	Koźmin Wlkp.–Pogorzela–Piaski Wlkp.–(Gostyń)	29	1990	na 6 km odcinku (w gminie Koźmin) nawierzchnia nierozebrana (2002), reszta (na terenie gmin Pogorzela i Piaski) rozebrana w 1995 r.; nasypy rozorane	Gieżyński (2002)
1991	Małczyce–Wądroże Wielkie–(Jawor)	13	1975	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Bufe (1993, s. 193)
1991	Strzelin–Kondratowice	10	1989	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1991	Kondratowice–Ciepłowody	13	1989	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1991	Ciepłowody–Ząbkowice Śląskie	14	1989	nawierzchnia nierozebrana (2002), przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	
1991	Przeworno–Głęboka Śląska	11	1989	nawierzchnia nierozebrana (2002)	

1991	Nysa-Kałków Łąka	16	1974	na 7 km odcinku Koperniki-Kałków Łąka nawierzchnia rozebrana w 1992 r., reszta nierozebrana (2002)	
1991	Syców-Gołębice-Pawłowice	29	1989	nawierzchnia rozebrana w latach 1992-95; nasypy zachowane	
1991	Namysłowski-Bukowa Śląska	20	1987	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1991	Gostyń-Domachowo-Krobia	30	1989	nawierzchnia częściowo zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1991	Wschowa-Lipinka Głogowska	19	1990	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1991	Skwierzyna-Lipki Wielkie-Drezdenko-Stare Bielice-(Krzyż)	51	1988	nawierzchnia rozebrana ok. 1995-96 r. (przejęcie linii przez gminę Drezdenko i niezgodne z prawem jej rozebranie); dobrze zachowane nasypy i przekopy	Bufe (1999, s. 34)
1991	Chwarstnica-Banie	15	1990	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001)	Bäumer i Bufo (1988, s. 166-168) Jerczyński (2000b)
1991	Złocieniec-Połczyn Zdrój	29	1991	odcinek ze Złocienca do Grotnicy Drawskich służy jako dojazd do bocznic jednostki wojskowej w Budowie; reszta nawierzchni rozebrana w latach 1995-96; odcinek z Grotnik do okolic Cieszyna nad jez. Salino zamieniony na wyasfaltowaną ścieżkę rowerową; budynki stacyjne w Cieszynie, Chlebowie i Gawroncu służy jako mieszkalne, inne rozebrane	
1991	Szubin-Żnin	18	1990	nawierzchnia rozebrana w 1994 r.	
1991	Starogard Gdański-Skarszewy	19	1989	nawierzchnia rozebrana w 1999 r. (wg Sobczyk (2002b) w 1991 r.); niezagospodarowana; budynek stacji w Skarszewach służy jako mieszkalny, gabinet dentystyczny i punkt „małej gastronomii”	Sobczyk (2002b)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1991	(Puck)–Swarzewo–Krokowa	18	1989	ruch towarowy wstrzymano w 1991 r.; w 1994 linię przekazano gminom Krokowa i Puck; w 2006 r. nawierzchnię rozebrano; niektóre budynki stacji rozebrano (Łebcz), inne służą jako mieszkalne	Labudda (2003a)
1991	Wiatrowiec Warmiński–Sępólno	5	1989	nawierzchnia rozebrana ok. 1999 r. przez gminę, a częściowo nielegalnie; pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kotłowe	Bufe (1987, s. 151); Brej-lak i Fedorowicz (2001)
1991	Unisław Pomorski–Starogród–Chelmino	20	1970	nawierzchnia rozebrana w 1991 r.	
1991	Chelmża–Radzyń Chelmiński–Mełno	44	1982	nawierzchnia rozebrana w 1991 r.	Bufe (1987, s. 109)
1991	Tomaszów Mazowiecki–Spała	9	1989	nawierzchnia nierozebrana; do 2005 r. okazyjnie przejazdy pasażerskie; k. Tomaszowa krótki odcinek wykorzystywany jako bocznica	
1992	Bąkowiec–Wysokie Koło	12	1969	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); pozostawiona sygnalizacja świetlna	
1992	Wieliczka–Wieliczka Rynek	1	1992	odcinek czasowo nieczynny w latach 1992–2001, obecnie – po naprawie – czynny	Terczyński (2001); Fularz (2001b)
1992	Brzeziny Śląskie–Będzin Wojkowice	4	.	nawierzchnia rozebrana w 1993 r.	
1992	Tarnowskie Góry–Żyglin	4	1964	nawierzchnia nierozebrana, wiadukt w Miasteczku Śląskim uszkodzony (2002)	
1992	Żyglin–Mierzęcice Zawierciańskie	12	1975	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1992	Fosowskie–Dobrodzień	11	1991	nawierzchnia mocno zarośnięta, nierozebrana (2002)	

1992	Racibórz Studzienna–Krzanowice Pld.	9	.	nawierzchnia zarośnięta, niemal w całości nie-rozebrana (2002)	
1992	Baborów–Pilszcz	22	1991	nawierzchnia nie-rozebrana (2002)	
1992	Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie	14	1970	nawierzchnia zarośnięta, nie-rozebrana poza obiektami inżynieryjnymi (2002)	
1992	Ślawinowice Nyskie–Dłużnica–(Nowy Świętów)	10	1978	nawierzchnia mocno zarośnięta, nie-rozebrana (2002)	
1992	Kamieniec Żąbkowicki–Złoty Stok	12	1990	nawierzchnia nie-rozebrana (2002)	
1992	Henryków–Ciepłowody	10	1989	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana, przejazdy rozebrane, ale większość nawierzchni nie-rozebrana (2002)	
1992	Brzeg–Wiązów–Głębocka Śląska–Strzelin	34	1989	nawierzchnia zarośnięta, nie-rozebrana (2002)	
[1994]	[odc. Brzeg–Matujowice]	[6]		[utrzymany ruch towarowy do 1994 r.]	
1992	Jelowa–Namysłów	40	1992	nawierzchnia zarośnięta, nie-rozebrana (2002)	
1992	Bukowa Śląska–Namysłów	7	1991	nawierzchnia zarośnięta, nie-rozebrana (2002)	Bufe (1993, s. 62); D. Balińska (2005)
1992	Świdnica Kraszowice–Jedlina Zdrój	21	1990	nawierzchnia zarośnięta, nie-rozebrana (2002); wiadukty w złym stanie	
1992	Kamienna Góra–Krzyszów	8	1954	nawierzchnia zarośnięta, nie-rozebrana (2002); kamienno-żelbetowy wiadukt k. Kamiennej Góry i budynki stacyjne zachowane	Małkowski i Jerczyński (2001)
1992	Pisarzowice–Ogorzelec	8	1986	nawierzchnia rozebrana	
1992	Ogorzelec–Kowary	12	1986	nawierzchnia zarośnięta, nie-rozebrana (2002)	
1992	(Złotoryja)–Jerzmanice Zdrój–Lwówek Śląski	24	1991	nawierzchnia nie-rozebrana (2002); wiadukt w miejscowości Piełgrzymka przesunięty	
1992	Złotoryja–Chojnów	21	1991	nawierzchnia nie-rozebrana (1998)	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1992	(Jawor)–Borów–Roztoka	3	1991	nawierzchnia częściowo rozebrana nielegalnie (2002)	Bufe (1993, s. 193)
1992	(Malczyce)–Wądroże Wielkie–Jawor	16	1975	nawierzchnia nierozebrana (2002); odcinek okazjonalnie wykorzystywany w ruchu towarowym (przewozy rzepaku, buraków)	
1992	(Malczyce)–Ujazd Górny–Jaroszów–(Strzegom)	14	1989	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002)	
1992	Malczyce–Malczyce Port	2	–	nawierzchnia nierozebrana (1997)	
1992	Bolesławiec–Trzebień	14	1961	nawierzchnia rozebrana w 1998 r.	
1992	Ścinawa–Prochowice Śląskie	17	1991	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	Bufe (1993, s. 184–185)
1992	Ścinawa–Krzelów–Wąsosz	28	1991	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	Bufe (1993, s. 184–185)
1992	Głogów–Szlichtyngowa	12	1992	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem, szyny usunięte	
1992	Sieniawa Żarska–Jasień	16	1990	nawierzchnia w większości rozebrana nielegalnie (2002)	
1992	Gostyń–Kurzagóra–(Kościąn)	38	1991	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1992	Zbąszyń–Trzciel–Lewiczynek–(Międzychód)	23	1989	nawierzchnia zarosnięta, częściowo rozebrana nielegalnie (2001); ruch towarowy wstrzymany w 1992 r.	
1992	Międzyrzecz–Staropole–(Toporów)	23	1989	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	
1992	Barlinek–Głazów	19	1991	nawierzchnia rozebrana	

1992	Szczecin Dąbie–Stare Czarnowo–Sobieradz	36	1949	11 km odcinek Szczecin Dąbie–Oleszna wykonywany jako bocznicą; na 25 km odcinku Oleszna–Sobieradz nawierzchnia rozebrana	Bäumer i Buße (1988, s. 166–170)
1992	(Miastko)–Słostkowo–Nowa Brda–Przechlewo	30	1991	nawierzchnia zarośnięta nierozebrana (2001); w Przechlewie rozebrano nawierzchnię przez drogę kołową	
1992	Kornatowo–Chełmno	17	1992	nawierzchnia rozebrana w 1997 r.	
1992	Toruń Płn.–Olek–Unisław Pomorski	28	1992	nawierzchnia rozebrana w 1995 r. na odcinku Olek–Unisław Pomorski (21 km); pozostała część wykorzystywana jako bocznicą	
1992	Jabłonowo Pomorskie–Kisielice	29	1992	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1992 r.	
1992	Morąg–Miłomłyn	19	1992	nawierzchnia zarośnięta, rozebrana w 1998 r.; ruch towarowy wstrzymany w 1992 r.	
1992	Sągnity–Dzikowo Haweckie–Górowo Haweckie	12	1991	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1993	(Działdowo)–Turza Wielka–Uzdowo	5	1962	nawierzchnia rozebrana w latach 1997–98 (wg Fedorowicza (2003b) w 1993 r.); ruch towarowy wstrzymany w 1993 r.; budynki stacji w Turzy Wielkiej i Uzdowie służą jako mieszkalne	Fedorowicz (2003b)
1993	Sątopy Samulewo–Reszel	9	1989	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1990 r.	
1993	Kuźnica–Bytom Karb	3	–	nawierzchnia rozebrana w 1994 r.	
1993	Jaworzno Szczakowa–Chrzanów	23	1981	na 6 km odcinku od Chrzanowa nawierzchnia rozebrana w 1994 r.; na pozostałym odcinku nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1994	Kraków Nowa Huta–Grębałów–Kocmyrzów	11	1970	nawierzchnia rozebrana w 2006 r.; przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem; ruch towarowy wstrzymany w 1993 r.	Panasiewicz (2000)
1994	Sosnowiec–Mieszko (Iłgocznica)	2	–	nawierzchnia rozebrana w 1994 r.	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1994	Strzebiń–Wozniki Śląskie	13	1993	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1994	Olesno–Gorzów Śląski–Praszka	22	1993	nawierzchnia nierozebrana (2001)	Bufe (1993, s. 214–215); Pokropiński i Suchorolski (2001)
1994	Gryfów Śląski–Lubomierz	7	1983	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1994	Lubań Śląski–Leśna	10	1992	nawierzchnia nierozebrana (1997)	
1994	Prudnik–Biała Prudnicka	11	1991	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1994	Niegostawice–Przemków Odlewnia	10	1991	nawierzchnia częściowo zarośnięta, nierozebrana (2002); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	
1994	Kępno Zach.–Rychtal–Bukowa Śląska	31	1991	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1994 r.	Bufe (1993, s. 62); D. Balińska (2005)
1994	Ostrzeszów–Namysłaki	29	1988	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1994	Krobia–Gostkowo–Miejska Górka	15	1979	nawierzchnia nierozebrana (2002); linia częściowo wykorzystywana przez cukrownię w Miejskiej Górze	
1994	Opalenica–Grodzisk Wlkp.	10	1991	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1994	(Międzyrzecz)–Staropole–Sieniewa Lubuska	5	1989	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	
1994	Międzyrzecz–Wierzbno	23	1994	nawierzchnia nierozebrana (1998)	
1994	Żagań–Ławszowa	27	1992	nawierzchnia nierozebrana (2001)	
1994	(Oborniki Wlkp.)–Słonawy–Obrzycko–(Wronki)	17	1991	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1994 r.	
1994	Rogoźno–Wągrowiec	17	1991	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	

1994	Wągrowiec–Damastówek	20	1994	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1994 r.	
1994	Mogilno–Orchowo	20	1987	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1994	Golańcz–Margonin	14	1986	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1994 r.	
1994	Więcbork–Złotów	32	1993	nawierzchnia nierozebrana (2001); odcinek wykorzystywany jako bocznicą; wdrożono pro- cedurę likwidacyjną; ruch towarowy wstrzyma- ny w 1994 r.	
1994	Czarnków–Jabłonowo Wlkp.– (Ujście)	18	1989	nawierzchnia częściowo rozebrana nielegalnie (2001); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem; ruch towarowy wstrzymany w 1994 r.	Gieżyński (2003)
1994	Bzowo Goraj–Drawski Młyn	26	1993	nawierzchnia nierozebrana (2002); linia czę- ściowo wykorzystywana w ruchu towarowym, na reszcie ruch towarowy wstrzymano w 1994 r.	
1994	Łubowo–Borne Sulinowo	10	1975	nawierzchnia mocno zarośnięta, nierozebrana (2001); do 1.10.1994 r. przewozy Armii Radziec- kiej	Bäumer i Buße (1988, s. 30, 251)
1994	Goleniów–Maszewo	17	1992	nawierzchnia rozebrana w 2006 r.	Bäumer i Buße (1988, s. 171–172)
1994	Mścice–Mieleno Koszalińskie	5	1994	sieć trakcyjna zdemontowana, nawierzchnia nierozebrana (2002); istnieją plany reaktywo- wania przewozów z Koszalina	Fularz (2001b); Fularz i Majewski (2002)
1994	(Lębork)–Garczegorze–Gniewino	40	1992	na odcinku Choczewo–Zwartowo nawierz- chnia częściowo rozebrana nielegalnie, reszta nawierzchni nierozebrana (2002)	Buße (1987, s. 110); Bäumer i Buße (1988, s. 242– 243); Labudda (2002a)
1994	Ostróda–Miłomłyn	11	1992	nawierzchnia rozebrana w 2006 r.	
1994	Lidzbark Warmiński–Szwaruny– Bartoszyce	25	1991	nawierzchnia rozebrana w 1995 r.; miejsce wykorzystywane jako ścieżka rowerowa	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1994	Szczytno–Jablonka–Dźwierzuty–Biskupiec (Rzeszelski)	45	1989	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1995	Kościerzyna–Skarszewy	30	1994	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001)	
1995	Pruszcz Bagienica–Więcbork	31	1993	nawierzchnia nierozebrana (2001); wdrożono procedurę likwidacyjną	
1995	Janowiec Wilkp.–Skoki	24	1992	nawierzchnia nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	
1995	Oborniki Wilkp.–Słonawy–(Wronki)	4	1991	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	
1995	Chodzież–Margonin	21	1986	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	
1995	Jabłonowo Wilkp.–Mirosław Ujski–(Ujście)	5	1989	nawierzchnia nierozebrana (2002), przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem; ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	Gieżyński (2003)
1995	Człopa–Krzyż	25	1991	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	Bufe (1987, s. 109)
1995	Worowo–Resko Pln.	18	1992	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001)	
1995	Płoty–Golezewo	19	1992	nawierzchnia częściowo zarośnięta, nierozebrana (2001)	
1995	(Międzychód)–Łowyni–Lewiczynek–(Zbąszyń)	7	1987	nawierzchnia nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	
1995	Świebodzin–Sulechów	26	1988	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); niektóre przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	
	[odc. Świebodzin–Radoszyn]	[11]		[na odcinku Świebodzin–Radoszyn utrzymany ruch towarowy]	

1995	(Sulechów)–Cigacice–Konotop	26	1987	nawierzchnia nierozebrana, z wyjątkiem odcinków leśnych rozebranych nielegalnie (2001); zachowane: most na Obrze, ceglany wiadukt, stacje Bojadła, Klenica, Trzebiechów	Fedorowicz (2001)
1995	Kolsko–Lipinka Głogowska–Grodziec Mały	43	1992	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002)	
1995	Góra Śląska–Szlichtyngowa	23	1992	nawierzchnia nierozebrana (1996)	
1995	Koźuchów–Niegostawice	23	1992	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	
1995	(Krosno Odrzańskie)–Stary Ratuszec–Tuplice	56	1984–90	nawierzchnia w większości rozebrana nielegalnie (2002)	Bufe (1999, s. 79–81); Fedorowicz (2002b)
1995	Rawicz–Wąsosz	19	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Bufe (1993, s. 184–185)
1995	Jerzmanice Zdrój–Wilków Złotyjski	6	1959	nawierzchnia nierozebrana (1995)	
1995	Świeradów Zdrój–Świeradów Nadleśnictwo	3	.	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	Bufe (1993, s. 196–199)
1995	Kamienna Góra–Pisarzowice	5	1986	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002)	
1995	Wałbrzych Szczawienko–Szczawno Śląskie Zdrój–Boguszów Gorce Wsch.	17	1966	nawierzchnia rozebrana; krótki odcinek wykonywany jako bocznicą do ciepłowni miejskiej w Wałbrzychu	
1996	Łagiewniki Dzierżoniowskie–Piława Górna	18	1996	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); przejazdy przez drogi kołowe rozebrane	
1996	(Godków)–Kleptacz–Stekierki	7	1991	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001)	
1996	Korzybie–Sławno	15	1991	nawierzchnia rozebrana, zachowane podtorze; most przez Wieprzę częściowo zrujnowany	
1996	Kruszwica–Strzelno	26	1996	nawierzchnia nierozebrana (2001); wdrożono procedurę likwidacyjną	
1996	Terespól Pomorski–Pruszcz Bagienica	38	1996	nawierzchnia nierozebrana (2001); wdrożono procedurę likwidacyjną	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1997	Pruszcz Gdański–Stara Piła	25	1994	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); faktyczne zawieszenie przewozów bez decyzji administracyjnej	
1997	Stara Piła–Kartuzy	17	1994	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	
1998	Skórcz–Starogard Gdański	24	1998	faktyczne zawieszenie przewozów bez decyzji administracyjnej	
1998	Choszczno–Barlinek	28	1991	nawierzchnia nierozebrana (2000)	
1998	Lędziny–Małkowoiec	18	.	nawierzchnia rozebrana na 2 odcinkach o łącznej długości 12 km	
1999	Górowo Iławeckie–Lidzbark Warmiński	20	1991	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
1999	Kielce–Prabuty	19	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1999	Morzeszczyn–Gniew	11	1990	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); częściowo rozkradzione podkłady; ruch towarowy wstrzymany w 1999 r.	
1999	Skórcz–Szlachta	30	1994	nawierzchnia nierozebrana (2001); wdrożono procedurę likwidacyjną	
1999	Żnin–Damasławek	16	1994	nawierzchnia nierozebrana (2001); przejazd przez drogę kołową w Żninie pokryty asfaltem; wdrożono procedurę likwidacyjną; ruch towarowy wstrzymany w 1999 r.	
1999	Bytów–Zielin Miastecki	28	1991	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 1999 r.	
1999	Połczyn Zdrój–Smardzko–(Świdwin)	18	1996	nawierzchnia nierozebrana (2002)	

1999	Drawno-Choszczno	27	1997	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1999	Resko Pln.- Płoty	12	1992	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001)	
1999	Golczewo-Wysoka Kamińska	11	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1999	Pyrzyce-Gryfino	34	1997	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001)	Bäumer i Buße (1988, s. 169-170)
1999	Godków-Kłęcz- (Siekierki)	13	1991	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001)	
1999	Myslibórz-Baczyna- (Gorzów Wlkp.)	34	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
1999	(Kostrzyn)- Chyrzyno-Krzyszcz	27	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Buße (1993, s. 73-76)
2000	Krzyszcz-Gorzów Wlkp. Ziele- niec	26	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Buße (1993, s. 73-76)
2000	Gorzów Wlkp. -Baczyna- (Mysli- bórz)	14	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Pyrzyce-Godków	46	1992	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001)	
2000	Pyrzyce-Głazów	23	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Głazów-Myslibórz-Barnówko	27	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Strzelce Krajeńskie Wsch.- -Strzelce Krajeńskie	7	1962	nawierzchnia nierozebrana (2001)	Buße (1993, s. 73-78)
2000	Wałcz Raduń-Wierzchowo Pomorskie	38	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Buße (1993, s. 109)
2000	Świdwin-Smarzdko- (Połczyn Zdrój)	6	1996	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Połczyn Zdrój-Grzmiąca	32	1999	nawierzchnia nierozebrana (2001)	
2000	Zielin Miastecki-Korzybie	19	1991	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
2000	Lębork–Maszewo Lęborskie	11	1980	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.; od 2002 r. odcinek Lębork–Maszewo Lęborskie–Cewice wykorzystywany jako bocznicą, podobnie jak odcinek Cewice–Iotnisko	Sobczyk (2001)
2000	Pszczółki–Skarszewy	22	1996	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.	
2000	Skórcz–Smętowo Graniczne	15	1994	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001)	
2000	Smętowo Graniczne–Opalenie	10	1962	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); faktycznie odcinek nieczynny od lat 1980.; semafor k. Opalenia usunięte; w czasach istnienia Układu Warszawskiego linia stanowiła część strategicznej łącznicy Smętowo–Kwidzyn	Bufe (1987, s. 13); Wrzosek (1935)
2000	Twarda Góra–Nowe	7	1990	nawierzchnia nierozebrana; linia przekazana organizacji samorządowym w 2006 r.	Bufe (1987, s. 112)
2000	Bzowo Goraj–Czarnków	7	1993	nawierzchnia nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.	
2000	Gniezno Winiary–Sława Wilkp.	39	1996	nawierzchnia nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.; obecnie odcinek wykorzystywany jako bocznicą	
2000	(Oborniki Wlkp.)–Obrzycko–Wronki	9	1991	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.	
2000	Szamotoły–Sieraków	39	1993	nawierzchnia nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.	
2000	Rokietnica–Międzychód	62	2000	nawierzchnia nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.	
2000	Puszczycówko–Osowa Góra	5	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)	

2000	Czempin-Śrem	22	1993	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Wolsztyn-Lipiny Odrzańskie- (Nowa Sól)	38	1994	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Sulechów-Wolsztyn	38	1994	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Sieniawa Lubuska-Toporów	15	1989	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	
2000	Rzepin-Międzyrzecz	66	1993	nawierzchnia nierozebrana (2001)	
2000	Kunowice-Cybinka	23	1966	nawierzchnia nierozebrana (2004); linia w trakcie przekazywania samorządom	Bufe (1999, s. 81); Fularz (2001a)
2000	Lubsko-Gubinek	25	1986	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Tuplice-Lęknica	21	1996	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	Bufe (1999, s. 79-81)
2000	Jankowa Żagańska-Sanice	33	1984-85	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Ruszków-Gozdnica	8	1962	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Bufe (1993, s. 180-182)
2000	Trzebień-Modla	18	ok. 1961	nawierzchnia rozebrana	
2000	Nowa Wieś Grodziska-Bolesła- wiec Wschód	16	1976	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Przemków Odlewnia-Duminów- (Rokittki)	22	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Jerzmanice Zdrój-Wojcieszów Góry	22	1996	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	
2000	Prochowice Śląskie-Legnica	17	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Bufe (1993, s. 184-185)
2000	Jaroszew-Strzegom	6	1990	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Kowary-Mysłakowice	5	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Mysłakowice-Karpacz	7	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Bufe (1993, s. 200-201)
2000	Dzierżoniów-Bielawa Zach.	6	1977	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Jerczyński i Przerwa (2002)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
2000	Kobierzyce–Łagiewniki Dzierżoniowskie	21	1996	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Wrocław Psie Pole–Trzebnica	20	1992	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002), przewidziana do likwidacji; sporadyczne przewozy turystyczne realizowane przez Dolnośląskie Koleje Regionalne	
2000	Kluczbork–Jelowa–Opole	44	2000	nawierzchnia nierozebrana; ruch pasażerski wznowiony od 2005 r.	
2000	Szydłów–Gracze	15	1996	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Biała Prudnicka–Krapkowice Otmęt	26	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Raclawice Śląskie–Głubczyce	16	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Wodzisław Śląski–Jastrzębie Zdrój–Pawłowice Śląskie	31	1999	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Jastrzębie Zdrój–Zebrzydowice	18	1997	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Ruda Śląska Kochłowice–Ruda Orzegów	4	–	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2000	Zabrze Mikulczyce–Tworóg Brynek	25	1994	trakcja elektryczna i nawierzchnia rozebrana ok. 2000 r., częściowo nielegalnie; ruch towarowy wstrzymany w 2000 r.	Ślęzak (2003)
2000	Pyskowice–Pyskowice Miasto	3	2000	nawierzchnia rozebrana	
2000	Dąbrowa Górnicza–Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	10	1996	trakcja elektryczna rozebrana	
2000	Mierzęcice Zawierciańskie–Siewierz	12	1975	nawierzchnia nierozebrana (2002)	

2000	Chrzanów–Bolecin	10	1993	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Podlężę–Niepołomice	5	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Ociec–Głogów Małopolski	55	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Wysokie Koło–Puławy Azoty	13	–	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Janików–Kozienice	2	1969	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Mikołajów–Budziszewice Łódzkie	3	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Wieliszew–Zegrze	4	1993	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Łuków–Radzyń Podlaski	20	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Siedlce–Małkinia	66	1993	nawierzchnia nierozebrana; na odcinku Siedlce–Sokołów towarowe przewozy komercyjne
2000	Ostrołęka–Ostrów Mazowiecka	34	1993	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Czerwony Bór–Zambrów	15	1962	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Czerwony Bór–Łapy	52	2000	nawierzchnia nierozebrana; w 2007 r. wznowiony ruch towarowy na odcinku Sokoły–Łapy
2000	Białowieża–Białowieża Pałac	2	1994	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Walły–Zubki Białostockie – granica	16	1944 2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Olecko–Goldap	38	1993	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Kętrzyn–Węgorzewo	33	1992	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Bartoszyce–Głomno–granica	15	1944 1991	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Lidzbarsk Warmiński–Czerwonka	36	1996	nawierzchnia nierozebrana (2002)
2000	Małdyty–Malbork	55	2000	nawierzchnia rozebrana w 2006 r.
2000	Hawa–Tama Brodzka	40	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Zawieszenie ruchu pasażerskiego*	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
2000	Brodnica–Bydgoszcz Fordon	104	2000	nawierzchnia nierozebrana (2002)	Budyh i Pawłowski (2002)
2001	Gniewino–Wejherowo	24	1992	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 2001 r.	Bufe (1993, s. 110); Labudda (2002a)
2001	Kraków Płaszów–Kraków Wisła	2	.	nawierzchnia nierozebrana (2002)	
2001–2002	Ścinawka Średnia–Dzikowiec Kłodzki	8	.	nawierzchnia rozebrana z wyjątkiem 1,36 km odcinka (2002)	
b.d.	Wąbrzeźno–Wąbrzeźno Miasto	3	1991	nawierzchnia nierozebrana (2002); od 1991 r. wprowadzono zastępczą Kolejową Komunikację Autobusową	Bufe (1987, s. 107)
b.d.	Marciszów–Bolków–(Strzegom)	17	1996	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002)	
b.d.	Strzegom Międzyrzecze–Strzegom Miasto (łącznie)	1	–	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); zdewastowany przystanek Strzegom Miasto	
b.d.	Boguszów Gorce–Boguszów Gorce Towarowy (łącznie)	2	–	nawierzchnia nierozebrana (1996)	
b.d.	Szklarska Poręba Górna–Jakuszyce	9	1962	nawierzchnia nierozebrana; okazjonalne przewozy turystyczne do Harrachova/Kořenova	Fularz (2001b); Magon (2002)

*Zaprzestanie przewozów pasażerskich, nawet jeśli kursowanie pociągów zostało zastąpione ewentualnym wprowadzeniem Kolejowej Komunikacji Autobusowej.

Objaśnienia znaków: (-) – zjawisko nie wystąpiło; 0 – zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5; (.) – zupełny brak informacji lub brak wiarygodnych informacji.

Źródła: (1) T. Lijewski, S. Koziański (1995), s. 122–138; (2) materiały Grupy PKP: Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej w Warszawie, Zakładu Linii Kolejowych w Gdańsku, Zakładu Linii Kolejowych w Toruniu, Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu; (3) Sieciowe rozkłady jazdy pociągów PKP (różne lata); (4) badania terenowe autora (2001–2003).

B. Zamknięcia i likwidacje wąskotorowych linii kolejowych

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
ok. 1905	Wielichowo–Ujazd (kolej śmigieliska)	13	nawierzchnia rozebrana, brak śladów linii w terenie; wg Ljewskiego i Kozłarskiego (1995, s. 123) zawieszenie ruchu pasażerskiego nastąpiło w 1903 r., a wg Bufera (1999, s. 126) całego ruchu w 1905 r., ale tylko na 8,5 km odcinku Łubnica–Ujazd; podobnie podają Moczulski i inni (2000, s. 78)	Zięba (1989, s. 40–41, 126–127); Bufer (1999)
1911	Częstochowa–Blachownia–Herby	29	linia wąskotorowa zastąpiona przez szerokotorową, a po 1918 r. przez normalnotorową	Soida i inni (1997, s. 68–70)
1913	Żelkowo–Siecie (kolej stupska)	5	nawierzchnia rozebrana; na terenie pól w pobliżu Siecia nie widać śladów linii, dobrze zachowane nasypy i przekopy w lesie w pobliżu Żelkowa	Bäumer i Bufer (1988, s. 235–236)
1913	Siecie–Smoldzino (kolej stupska)	4	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową, ostatecznie nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną w 1945 r.	Bäumer i Bufer (1988, s. 235–236)
1913	Stupsk–Kępno Stupskie– Żelkowo–Dargelozza (kolej stupska)	43	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową, ostatecznie nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną w 1945 r.	Bäumer i Bufer (1988, s. 235–236)
1913	Dargelozza–Cecenowo (kolej stupska)	9	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową, ostatecznie nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną w 1945 r.	Bäumer i Bufer (1988, s. 235–236)
po 1920	(Praszka)–Strojec–Szczepany (kolej wieluńska)	25	nawierzchnia rozebrana	Pokropiński i Suchorolski (2001)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
po 1920	Wielka Pastwa–Gniew–Walichnowy (kolej kwidzińska)	18	linia przecięta ówczesną granicą polsko-niemiecką; nawierzchnię na odcinku Wielka Pastwa–Gniew–Cieple rozebrano w 1922 r., odcinek Cieple–Wielkie Walichnowy wydzierżawiono, a w 1952 r. przekazano na własność cukrowni Pelplin; resztę nawierzchni rozebrano w 1978 r.	Wrzosek (1935, s. 22–23); Pokropiński (2000a, s. 111–112); Richter (2002)
1922	Ozorków Miasto–Stryków (kolej kujawska)	ok. 24	nawierzchnia rozebrana w 1922 r., 7 lat po zbudowaniu; brak śladów linii w terenie	Pokropiński (1994)
1923	Kocik Młyn–Mościska (kolej bydgosko-wyrzyska)	13	nawierzchnia rozebrana; w 1944 r. rozpoczęto ponowną jej odbudowę, której nie ukończono i fragment nawierzchni ostatecznie rozebrano w latach 1946–48	Pokropiński (1986, 2001a); Bufo (1987, s. 124–135)
1923	Łubnica–Gradowice (kolej śmigiełska)	3	nawierzchnia rozebrana w 1924 r.; wg Bufo (1999, s. 126) zamknięto wtedy cały odcinek Wielichowo–Łubnica–Gradowice	Bufo (1999, s. 126–127); Moczulski i inni (2000, s. 79)
1923	Zegrze–Marki Struga–Warszawa Wawer (kolej marecka, tzw. linia wojenna)	30	nawierzchnia rozebrana w 1923 r., teren zagospodarowany; do 1972 r. istniały nasypy, niektóre murowane przepusty wodne i przyczółki mostowe	Pokropiński (1985; 2004, s. 39–42)
1923	Bełzec–Tomaszów Lubelski–Budy Dzierążęńskie	28	nawierzchnia rozebrana ok. 1924 r.	Becker i Pochadt (2002)
1924	Nasielsk–Płońsk–Raciąż–Sierpc (kolej nastieliska)	88	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową w 1924 r.	
1924	Poręba Wąsk.–Orzegów Wąsk. (kolej górnośląska)	5	nawierzchnia rozebrana w 1924 r.; linia przecięta ówczesną granicą polsko-niemiecką	Sojda (1996, s. 27, 68)
1925	Chybie–Strumień	5	nawierzchnia rozebrana ok. 1925 r. z powodu powstania konkurencyjnej kolei normalnotorowej Chybie–Pawłowice Śląskie; pozostał most przez Wisłę i budynek remizy w Strumieniu	Sojda (1996, s. 156–158); Zintel (2001)

1926	Żydowo-Gołogóra (kolej stawiejska)	5	nawierzchnia rozebrana ok. 1934 r.	Bäumer i Buße (1988, s. 223–226); Witkowski (2003a, d)
1928	Buchacz–Piekary Rudne (kolej górnośląska)	5	nawierzchnia rozebrana ok. 1937 r.	Sojda (1996, s. 66, 69)
1928	Wieluń–Cukrownia Wieluń (kolej wietuliska)	3	nawierzchnia rozebrana; częściowo linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową	Pokropiński i Suchorolski (2001)
1928	Olesno–Gorzów Śląski–Praszka Zawisna (kolej wietuliska)	22	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową w 1928 r.	Buße (1993, s. 214–215); Pokropiński i Suchorolski (2001)
po 1930	Praszka–Strojec (kolej wietuliska)	5	nawierzchnia rozebrana	Pokropiński i Suchorolski (2001)
1934	Ślawno–Jacinki–Polanów (kolej stawiejska)	43	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową w 1934 r., trasę skrócono o 3 km, a odcinek Jacinki–Polanów przebudowano na trójszynowy; nawierzchnia normalnotorowa ostatecznie rozebrana przez Armię Czerwoną w 1945 r.	Witkowski (2003b, c, d)
1934	Dąbrowa–Nakło Śląskie Wąsk. (kolej górnośląska)	2	odcinek częściowo rozebrany, częściowo wykorzystywany jako bocznicę	Sojda (1996, s. 44)
1935	Warszawa Mokotów–Belweder [częściowo kolej zębata] (kolej wilanowska)	1	nawierzchnia rozebrana w 1935 r., szyna zębaticowa zdemontowana prawdopodobnie w 1923 r.; teren zagospodarowany	Jerczyński (1997b, s. 23); Pokropiński (2001b)
1935	Warszawa Mokotów–Warszawa Płd. [dawna nazwa Szopy] (kolej grójcecka)	4	nawierzchnia rozebrana w latach 1935–37, teren zagospodarowany	Pokropiński (2002)
1937	Sierpc–Lipno–Lubicz	80	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową w 1937 r.	Karoński (2002)
1937	Sierpc–Szczutowo–Rypin	45	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową w 1937 r.	
1937	Racibórz Płonia–Brzeziny Dębicz (kolej górnośląska)	2	nawierzchnia rozebrana w 1939 r. z powodu przerwania wałów przeciwpowodziowych	Sojda (1996, s. 50); Wieczorek i Sojda (2002, s. 12–13)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1939	Wawer–Wiązowna (kolej konna, styczna z koleją jabłonowską)	8	nawierzchnia rozebrana w połowie 1940 r.	Pokropiński (2004, s. 28–31)
1945	Bogatynia Markocice–granica–(Hermanice) (kolej turoszowska)	2	nawierzchnia rozebrana; linia przecięta ówczesną granicą polsko-czechosłowacką	Bufe i Schröpfer (1991, s. 191–192)
1945	Szczecin Pomorzany–Barnisław–granica–(Penkun) (kolej szczecińska)	12	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną; linia przecięta granicą polsko-niemiecką	Bäumer i Bufe (1988, s. 158–163)
1945	Manowo–Naclaw–Jacinki–Polanów (kolej koszalińsko-białogardzka, kolej stawieńska)	32	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, zachowane nasypy i przekopy, najsłabiej widoczne k. Manowa; nasypy porośnięte 50-letnim lasem, przekopy częściowo zabagnione; na terenach leśnych nasypy wykorzystywane jako droga gruntowa	Bäumer i Bufe (1988, s. 223–231)
1945	Polanów–Żydowo (kolej stawieńska)	10	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, dość słabo widoczne nasypy i przekopy, częściowo zarosnięte; w okolicy Żydowa ślady linii niewidoczne	Bäumer i Bufe (1988, s. 223–226); Witkowski (2003a, d)
1945	Kętrzyn–Winda–Barciany–Kurkławki–granica–(Żeleznodorożny) (kolej kętrzyńska)	35	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, nie-wysokie, częściowo rozorane nasypy; linia przecięta ówczesną granicą polsko-radziecką	Bufe (1987, s. 178); Pokropiński (2000a, s. 119–141)
1945	Winda–Srokowo (kolej kętrzyńska)	13	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną	Bufe (1987, s. 178); Pokropiński (2000a, s. 119–141)
1945	Barciany–Skandawki–Wyskok–(Kryłowo) (kolej kętrzyńska)	24	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, nasypy w większości rozorane; linia przecięta granicą ówczesną polsko-radziecką	Bufe (1987, s. 178); Pokropiński (2000a, s. 119–141)
1945	Olecko–Garbas (kolej olecka)	27	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną, dobrze zachowane nasypy i przekopy	Bufe (1987, s. 164); Dołubizno (2000); Pokropiński (2000a, s. 159–161); Olesiak (2006)

1945	Olecko–Świątajno (<i>kolej otecka</i>)	16	nawierzchnia rozebrana przez Armię Czerwoną	Bufe (1987, s. 164); Dolut-bizno (2000); Pokropiński (2000a, s. 159–161); Olesiak (2005)
1945	Racibórz Markowice–Brzezine Dębicz (<i>kolej górnośląska</i>)	3	nawierzchnia rozebrana w 1945 r.; w 1948 r. linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową	Soida (1996, s. 52); Wieczorek i Soida (2002, s. 15)
1945	Gliwice–Gliwice Trynek (<i>kolej górnośląska</i>)	3	odcinek przekazano przedsiębiorstwu tramwajowemu, a później przebudowano na normalny tor	Wieczorek i Soida (2002, s. 13)
1945	Lubiechowo–Włościbórz (<i>kolej kołobrzaska</i>)	8	nawierzchnia rozebrana w 1962 r., słabo zachowane nasypy i przekopy	Báumer i Bufe (1988, s. 187–194)
1945	Kołomąc–Trzygłów (<i>kolej gryficka</i>)	4	nawierzchnia rozebrana w 1963 r., słabo zachowane nasypy i przekopy	Báumer i Bufe (1988, s. 195–222)
1945	Golczewo–Śniatowo (<i>kolej gryficka</i>)	11	nawierzchnia rozebrana w 1966 r., słabo zachowane nasypy i przekopy	Báumer i Bufe (1988, s. 195–222)
1945	Czarnogłowy–Rokita (<i>kolej gryficka</i>)	6	nawierzchnia rozebrana	Báumer i Bufe (1988, s. 195–222)
1948	Dobrzany–Pożrzadło Dwór (<i>kolej stargardzka</i>)	7	nawierzchnia rozebrana w 1968 r., słabo zachowane nasypy i przekopy; wg Báumera i Bufego (1988, s. 176), część nawierzchni rozebrała wcześniej Armia Czerwona, a część polska ludność napływowa, poszukująca materiałów budowlanych	Báumer i Bufe (1988, s. 173–179)
1949	Brzeziny Śląskie Wąsk.–Piekary Śląskie Wąsk. (<i>kolej górnośląska</i>)	5	nawierzchnia rozebrana w związku z budową kolei piaskowej Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego	Soida (1996, s. 54)
1951	Wrocław Wąsk.–Karlówice (<i>kolej wrocławska</i>)	2	nawierzchnia rozebrana w 1953 r.	Bufe (1993, s. 215–222); Gólaszewski (2002); Kono-nowicz (2005)
1951	Byków–granica–(Uhnów) (<i>kolej hrubieszowska</i>)	5	nawierzchnia rozebrana; linia przecięta nowo powstałą granicą polsko-radziecką w rejonie Sokala	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1952	Rozjazd Oborski–Konstancin (kolej wilanowska, od 1936 r. utączona do kolei grójceckiej)	1	nawierzchnia rozebrana w 1952 r.	Pokropiński (2001b, 2002)
1952 [1960]	Warszawa Most–Wawer– Józefów–Otwock [odcinek Wawer–Falenica (kolej jabłonowska)]	27 [9]	nawierzchnia rozebrana w 1952 r.; teren zagospodarowany [nawierzchnia rozebrana w 1962 r.]	Lijewski (2002); Pokropiński (2004)
1952	Trzebiatów–Mrzeżyno (kolej gryficka)	13	nawierzchnia rozebrana w 1963 r., dobrze zachowane nasypy i przekopy	Bäumer i Buße (1988, s. 195–222)
1952	Maciejkowice–Kopalnia Rozalia– Wojkowice (Kopalnia Jowisz) (kolej górnośląska)	8	nawierzchnia rozebrana w latach 1957–83, częściowo nielegalnie; część torów przełożono w latach 1952–59; ruch towarowy wstrzymany w 1952 r.	Sojda (1996, s. 54, 69)
1953	Sztutowo–Krynica Morska (kolej gdzińska)	21	nawierzchnia rozebrana w 1953 r.; nie widać śladów linii w terenie	Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1955	İnsko–Studnica–Jankowo Pomorskie–Drańsko Pomorskie (kolej stargardzka)	21	nawierzchnia i mosty rozebrane w 1966 r.; dobrze zachowane nasypy i przekopy	Bäumer i Buße (1988, s. 173–179)
1956	Warszawa Most–Jabłonna (kolej jabłonowska)	17	nawierzchnia rozebrana w 1957 r., teren zagospodarowany	Lijewski (2002); Pokropiński (2004)
1957	Warszawa Most–Warszawa Stalowa (łącznica kolei jabłonowskiej i mareckiej)	4	nawierzchnia rozebrana w 1957 r.; teren zagospodarowany	Pokropiński (1985, 2004)
1957	Warszawa Belweder–Wilanów (kolej wilanowska, od 1936 r. utączona do kolei grójceckiej)	7	nawierzchnia rozebrana w 1957 r., teren zagospodarowany	Pokropiński (2001b, 2002); Lijewski (2002)
1959	Boğoria–Iwaniska (kolej jędrzejowska)	16	nawierzchnia rozebrana	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)

1960	Turoszów–Bogatynia (kolej turoszowska)	6	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową; trasa nieco przesunięta ze względu na powstanie odkrywki węgla brunatnego	Moczulski i inni (2000, s. 59–62)
1961	Sieniawka–Bogatynia–Markocice (kolej turoszowska)	11	nawierzchnia rozebrana w 1964 r.	
1961	Maków Maz.–Zamość Maz. (kolej mławska)	19	nawierzchnia rozebrana	
ok. 1961	Krasne–Gołymin–Ośrodek (kolej mławska)	13	nawierzchnia rozebrana	
1962	Koło–Dąbie nad Nerem (Kolskie) (kolej kujawska)	21	nawierzchnia rozebrana w 1968 r.	Pokropiński (1994, s. 34); Moczulski i inni (2000, s. 54–58)
1962	Myszyniec–Spychowo (kolej ostrołęcka)	27	nawierzchnia rozebrana w 1962 r.	Bufe (1987, s. 180); Sadłowski (2002)
1962	Miasteczko Śląskie Wąsk.– Żyglin Wąsk.–Bibiela (kolej górnośląska)	6	nawierzchnia rozebrana w latach 1962–71 etapami: najpierw na odcinku Bibiela–Żyglin, później na odcinku Żyglin–Miasteczko Śląskie	Soida (1996, s. 54, 67, 69)
1963	Otwock–Karczew (kolej jabłonowska)	4	nawierzchnia rozebrana, teren zagospodarowany; stacje Karczew przejęła firma „Inco”	Pokropiński (2004)
1963	Lwówek–Komorowo Wilkp. (kolej opalenicka)	9	nawierzchnia rozebrana	Zięba (1989, s. 36–37); Bufe (1999, s. 101–104)
1963	Smukala–Maksymilianowo– Gądecz–Włoki (kolej bydgosko-wyrzyjska)	25	nawierzchnia rozebrana w 1964 r.; słabo zachowane nasypy i przekopy	Bufe (1987, s. 124–135); Pokropiński (1986, 2001a)
1964	Katowice Bogucice–Kopalnia Wujek (kolej górnośląska)	7	nawierzchnia rozebrana w latach 1966–68; ruch towarowy wstrzymany w latach 1964–68	Soida (1996, s. 65)
1964	Gościno–Pobłocie Wielkie– Lubitechowo–Karlino Wąsk. (kolej kotobrzaska)	19	nawierzchnia rozebrana w 1975 r.; pozostały dwa uszkodzone mosty k. Karlina, słabo zachowane nasypy i przekopy, lepiej zachowane nasypy w okolicy Myśliña	Bäumer i Bufe (1988, s. 187–194)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1965	Gościno–Kołobrzeg Kostrzewno (kolej kołobrzeszka)	19	nawierzchnia rozebrana w 1967 r.; słabo zachowane nasypy i przekopy; ruch pasażerski wstrzymany w 1961 r.	Bäumer i Bufe (1988, s. 187–194)
1965	Konin–Gosławice–Kazimierz Biskupi–Jabłonka Stupecka (kolej kujawska)	24	nawierzchnia rozebrana w 1966 r., teren zajęty przez odkrywkę węgla brunatnego; na odcinku Konin–Kazimierz Biskupi zastąpiona przez linię normalnotorową PKP; ruch wstrzymany w 1965 r.	Matuszewski (1993); Pokropiński (1994, s. 34)
1966	Wrocław Karłowice–Trzebnica (kolej wrocławska)	23	nawierzchnia rozebrana w 1969 r.	Bufe (1993, s. 215–222); Golaszewski (2002)
1966	Mragowo–Sławkowo (kolej kętrzyńska)	26	nawierzchnia rozebrana w 1971 r., ślady linii dość słabo widoczne	Bufe (1987, s. 178); Pokropiński (2000a, s. 119–141)
1967	Malbork Kałdowo–Malbork–Królewo–Stare Pole–Jasna (kolej gdaniśka)	34	wpierw linia przekazana nieistniejącej dziś cukrowni Stare Pole; w 1968 r. nawierzchnia rozebrana, nasypy rozorane	Bufe (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1968	Włocławek–Włocławek Port (kolej kujawska)	7	nawierzchnia rozebrana w 1968 r.	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54–58)
1969	Bydgoszcz–Smukala–Morzewiec (kolej bydgosko-wyrzyńska)	13	nawierzchnia w większości rozebrana ok. 1970 r., słabo zachowane nasypy i przekopy	Bufe (1987, s. 124–135); Pokropiński (1986, 2001a)
1969	Jeziernik–Żuławki Północne (kolej gdaniśka)	11	nawierzchnia rozebrana w 1969 r.; najpierw część północna k. Żuławek, później część południowa k. Jeziernika; część nasypów zachowana; ruch pasażerski wstrzymany przed 1939 r.	Bufe (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1969	Warszawa Płd.–Warszawa Dąbrowka (kolej grójcecka)	8	nawierzchnia rozebrana w 1970 r., teren zagospodarowany; ruch pasażerski wstrzymany w 1968, a towarowy w 1969 r.; budynek dworca Warszawa Płd. w końcu lat 1990. popadł w ruinę, a w 2001 r. został wyburzony	Lijewski (2002); Pokropiński (2002)
1970	Grojec–Jasieniec (kolej grójcecka)	7	nawierzchnia rozebrana w 1970 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1966, a towarowy w 1970 r.	Pokropiński (2002)

1971	Warszawa Dąbrówka–Piaseczno (kolej grójcecka)	5	nawierzchnia rozebrana, teren zagospodarowany; ruch towarowy wstrzymany w 1970 r.	Lijewski (2002); Pokropiński (2002)
1971	Warszawa Wilanów–Klarysew–Konstancin–Jeziorna–Piaseczno Iwiczna (kolej wilanowska, od 1936 r. włączona do kolei grójceckiej)	16	nawierzchnia rozebrana; ruch towarowy wstrzymany w 1970 r.	Pokropiński (2001b, 2002); Lijewski (2002)
1971	Piaseczno–Góra Kalwaria (kolej grójcecka)	17	nawierzchnia rozebrana, teren zagospodarowany; ruch towarowy wstrzymany w 1970 r.	Pokropiński (2002)
1971	Biała Podlaska–Roskosz–Konstantynów (kolej białskopodlaska)	29	nawierzchnia rozebrana w 1971 r., częściowo zachowane nasypy; pozostał budynek stacyjny i parowozownia wąskotorowa w Białej Podlaskiej	Lesiuk (1995); Dmowski (1999)
1971	Roskosz–Rokitno–Janów Podlaski (kolej białskopodlaska)	18	nawierzchnia rozebrana w 1971 r., zachowane nasypy; pozostał budynek stacyjny w Janowie Podlaskim	Lesiuk (1995); Dmowski (1999)
1971	Rokitno–Cielesnica (kolej białskopodlaska)	11	nawierzchnia rozebrana w 1971 r., zachowane nasypy	Lesiuk (1995); Dmowski (1999)
1971	Zwierzyniec–Biłgoraj (kolej zwierzyniecka)	26	linia wąskotorowa zastąpiona przez normalnotorową	
1971	Chodów Kujawski–Dzierzbice (kolej kujawska)	7	nawierzchnia rozebrana, teren użytkowany rolniczo	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54–58)
1971	Kętrzyn–Sławkowo–Salpik–Ryn (kolej kętrzyńska)	27	nawierzchnia rozebrana, nasypy częściowo rozorane, częściowo zachowane	Bufo (1978, s. 178); Pokropiński (2000a, s. 119–141)
1972	Grabowo–Ostrołęka Pln.–Myszyniec (kolej ostrołęcka)	41	nawierzchnia rozebrana	Sadlowski (2002)
1972	Myszyniec–Dęby–Nowogród–Łomża (kolej ostrołęcka)	59	nawierzchnia rozebrana w 1973 r., miejsce częściowo wykorzystywane na pobocze drogi kołowej	Sadlowski (2002)
1972	Dęby–Kolno (kolej ostrołęcka)	32	nawierzchnia rozebrana w 1973 r., nasypy i przekopy w większości rozorane	Sadlowski (2002)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1972	Poznań Kobylepole–Tulce (kolej średzka)	11	nawierzchnia rozebrana w 1974 r.; teren zagospodarowany; ruch pasażerski wstrzymany w 1966 r.	Zięba (1989, s. 43–44); Bufe (1999, s. 92–96); Moczulski i inni (2000, s. 81–85)
1973	Rakoniewice–Wielichowo (kolej śmigielaska)	8	nawierzchnia rozebrana w latach 1976–77	Zięba (1989, s. 40–41); Bufe (1999, s. 126–127)
1973	Wysoka–Mościska–Grabowno (kolej bydgosko-wyrzyjska)	17	nawierzchnia rozebrana po 1973 r., słabo zachowane nasypy i przekopy	Pokropiński (1986, 2001a); Bufe (1987, s. 124–135)
ok. 1974	Uchanie–Wojslawice (kolej hrubieszowska)	12	nawierzchnia rozebrana	
1974	Gdańsk–Odrzygóść–Koszwały–Lewy Brzeg Wisły (kolej gdańska)	27	nawierzchnia rozebrana do ok. 1975 r., nasypy rozróżnione, pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe; ruch pasażerski wstrzymany w latach 1971–74, a towarowy ok. 1974 r.	Bufe (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1974	Odrzygóść–Cedry Wielkie–Koszwały (kolej gdańska)	34	nawierzchnia rozebrana do ok. 1975 r., nasypy rozróżnione, pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe; ruch pasażerski wstrzymany w latach 1971–74, a towarowy ok. 1974 r.	Bufe (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1974	Warszawa Targowa–Marki–Pustelnik–Struga–Radzymin wraz z odnogą Targówek–Warszawa Stalowa (kolej marecka)	20	nawierzchnia rozebrana w 1974 r.; pozostały mostki, na których położono chodniki; rozebrano budynki stacyjne Warszawa Targowa w 1980 r. i Pustelnik II wraz z wieżą cisińską w 1982 r.; pozostały budynki stacyjne w Strudze i Radzyminie	Pokropiński (1985, 2004); Lijewski (2002)
1976	Tulce–Połajewo (kolej średzka)	25	nawierzchnia rozebrana w 1977 r., teren użytkowany rolniczo; ruch pasażerski wstrzymany w 1968 r.	Zięba (1989, s. 43–44); Bufe (1999, s. 92–96); Moczulski i inni (2000, s. 81–85)
1976	Połajewo–Środa Wilkp. Miasto (kolej średzka)	10	nawierzchnia rozebrana w latach 1977–78, teren użytkowany rolniczo; ruch pasażerski wstrzymany w 1968 r.	Zięba (1989, s. 43–44); Bufe (1999, s. 92–96); Moczulski i inni (2000, s. 81–85)

1976	Września–Borzykowo–Pyzdry (kolej wrzesińska)	24	nawierzchnia rozebrana w latach 1976–77; pozostały szyny na przejazdach przez drogi kołowe, słupki hektometryczne, nasypy, budynki stacyjne we Wrześni i w Pyzdrach	Pokropiński (1994, s. 34); Buře (1999, s. 121–122)
1978	Włocławek–Smólsk (kolej kujawska)	10	nawierzchnia rozebrana, widoczne nasypy	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54–58)
1978	Rataje–Szczucin (kolej jedrzejowska)	2	nawierzchnia rozebrana	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)
1979	Zgliniec–Krzywiń (kolej śmigiełska)	6	nawierzchnia zarośnięta, rozebrana w latach 1980–81, częściowo z powodu budowy zbiornika retencyjnego w Wonięciu; ślady linii słabo widoczne w terenie	Zięba (1989, s. 40–41); Buře (1999, s. 126–127)
1979	Grabina–Trąbczyn (kolej jarocińska)	5	nawierzchnia rozebrana w latach 1979–80; ruch pasażerski wstrzymany ok. 1961 r.	Zięba (1989, s. 40, 42); Buře (1999, s. 124–125)
1980	Twardów Mijanka–Czermin (kolej jarocińska)	10	nawierzchnia rozebrana w latach 1981–82, ślady linii słabo widoczne w terenie	Zięba (1989, s. 40, 42); Buře (1999, s. 124–125)
1980	Przybysław–Łgów (kolej jarocińska)	8	nawierzchnia rozebrana w 1991 r.	Zięba (1989, s. 40, 42); Buře (1999, s. 124–125)
1980	Pleszew Miasto–Broniszewice (kolej krotoszyńska)	11	nawierzchnia rozebrana, pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe	Buře (1999, s. 97–99); Moczulski i inni (2000, s. 51–53)
1980	Września–Kleparz–Mierzewo (kolej wrzesińska)	14	nawierzchnia zarośnięta, rozebrana ok. 1981 r., pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe (2002); ruch pasażerski wstrzymany ok. 1976 r.	Pokropiński (1994); Buře (1999, s. 119–122)
1980	Rycerzew–Krzewata (kolej kujawska)	5	nawierzchnia rozebrana, nie widać śladów linii, teren użytkowany rolniczo	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54–58)
1982	Ruda Wschodnia Wąsk.–Ruda Wirek Nowowiejski Wąsk. (kolej górnośląska)	2	nawierzchnia rozebrana w 1982 r., teren zagospodarowany; ruch towarowy wstrzymany w 1973 r.	Sojda (1996, s. 65)
1983	Praszka Wąsk.–Praszka Zawisna (kolej witeluńska)	1	nawierzchnia rozebrana	Pokropiński, Suchorolski (2001)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1984	Ozorków-Centralny-Ozorków Miasto (kolej kujawaska)	1	nawierzchnia rozebrana w 1988 r., teren zagospodarowany	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54-58)
1985	Rudniki Dwór-Sędziny (kolej opalenicka)	9	nawierzchnia rozebrana w 1985 r.; ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1983 r.	Zięba (1989, s. 36-37); Bufo (1999, s. 101-104)
1985	Sliwno-Turowo Wilkp. (kolej opalenicka)	8	nawierzchnia rozebrana w 1985 r.; ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1983 r.	Zięba (1989, s. 36-37); Bufo (1999, s. 101-104)
1985	Sochaczew-Tułowice-Piaski Królewskie (kolej sochaczewska)	26	linia dzierzawiona od PKP przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, eksploatowana częściowo w przewozach turystycznych	Pokropiński (bez daty); Moczulski i inni (2000, s. 30-35)
1985	Tułowice-Wyszogród (kolej sochaczewska)	7	nawierzchnię rozebrano w 1940 r., a w latach 1946-48 odbudowano; obecnie nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002)	Pokropiński (bez daty); Moczulski i inni (2000, s. 30-35)
1986	Ciechanów-Grudusk (kolej mtawska)	25	nawierzchnia rozebrana w 1990 r., nasypy rozorane; ruch pasażerski wstrzymany w 1981 r.	Moczulski i inni (2000, s. 59-62)
1986	Krotoszyn-Pleszew Wąsk. (kolej krotoszyńska)	34	nawierzchnia rozebrana w latach 1990-91, pozostały pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe i ceglany most przez Lutynię; ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1986 r.	Bufo (1999, s. 97-99); Moczulski i inni (2000, s. 51-53); Malczewski (2001b)
1986	Mareza-Gurcz (kolej kwidzyńska)	13	nawierzchnia rozebrana w 1987 r., nasypy rozorane, teren zagospodarowany rolniczo; ruch pasażerski wstrzymany w 1985 r.	Bufo (1987, s. 119-122); Pokropiński (2000a, s. 81-108); Richter (2002)
1986	Mareza-Rusinowo (kolej kwidzyńska)	20	nawierzchnia rozebrana w 1988 r., nasypy rozorane, teren zagospodarowany rolniczo; ruch pasażerski wstrzymany w 1985 r.	Bufo (1987, s. 119-122); Pokropiński (2000a, s. 81-108); Richter (2002)
1986	Kwidzyn-Mareza (kolej kwidzyńska)	3	nawierzchnia rozebrana w 1989 r., widoczne ślady linii w terenie	Bufo (1987, s. 119-122); Pokropiński (2000a, s. 81-108); Richter (2002)

1988	Sucha Wąsk.–Komorze (<i>kolej jarocinska</i>)	14	nawierzchnia rozebrana w latach 1988–89	Zięba (1989, s. 40, 42); Bufo (1999, s. 124–125)
1988	Wieluń–Praszka Wąsk. (<i>kolej wieluńska</i>)	27	nawierzchnia rozebrana w latach 1988–89	Pokropiński i Suchorolski (2001)
1988	Sulejów–Sulejów Płica (<i>kolej piotrkowska</i>)	1	nawierzchnia rozebrana	Źródłak (2001)
1988	Arcugowo–Mielżyn (<i>kolej gnieźnieńska, później część kolei kujawskiej</i>)	12	nawierzchnia rozebrana w 1989 r.	Zięba (1989, s. 38–39); Bufo (1999, s. 119–120); Moczul- ski i inni (2000, s. 40–43)
1989	Niechanowo–Arcugowo– –Mierzewo (<i>kolej gnieźnieńska, później część kolei kujawskiej</i>)	7	nawierzchnia rozebrana w 1990 r., pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe	Zięba (1989, s. 38–39); Bufo (1999, s. 119–120); Moczul- ski i inni (2000, s. 40–43)
1989	(Żnin)–Rydlewo–Ostrówce (<i>kolej żnińska</i>)	9	nawierzchnia rozebrana, pojedyncze szyny na przejaz- dach przez drogi kołowe	Pokropiński (1986); Bufo (1999, s. 105–118); Moczul- ski i inni (2000, s. 10–14)
1989	Aleksandrów Kujawski– –Straszewo (<i>kolej kujawska</i>)	11	nawierzchnia rozebrana w 1989 r.	Pokropiński (1994); Moczul- ski i inni (2000, s. 54–58)
1989	Franki–Rycerzew (<i>kolej kujawska</i>)	12	nawierzchnia rozebrana w 1990 r., nie widać śladów linii, teren użytkowany rolniczo	Pokropiński (1994); Moczul- ski i inni (2000, s. 54–58)
1989	Ozorków Miasto–Ozorków Wąsk. (<i>kolej kujawska</i>)	2	nawierzchnia rozebrana, teren zagospodarowany	Pokropiński (1994); Moczul- ski i inni (2000, s. 54–58)
1989	Ciechanów–Pałuki–Szwejkki– –Krasne (<i>kolej mławska</i>)	33	nawierzchnia rozebrana w 1990 r., nasypy rozorane; ruch pasażerski wstrzymany w 1981 r.	Moczulski i inni (2000, s. 59–62)
1989	Dobra Sztamburgów–Staszów– –Rytwiany–Rataje Wąsk. (<i>kolej jedrzejowska</i>)	41	nawierzchnia rozebrana w 1990 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1986, a towarowy w 1987 r.	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)
1989	Nieledew–Uchanie (<i>kolej hrubieszowska</i>)	14	nawierzchnia w większości rozebrana w 1990 r., pozostala na krótkim odcinku w pobliżu Uchania; ruch pasażerski wstrzymany w 1962, a towarowy w 1987 r.	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1989	Matcze–Szpikoloty (kolej hrubieszowska)	9	nawierzchnia rozebrana w 1989 r., zachowane nasypy; ruch pasażerski wstrzymany w 1948, a towarowy w 1987 r.	
1990	Szpikoloty–Dziekanów (kolej hrubieszowska)	3	nawierzchnia rozebrana w 1990 r., zachowane nasypy; ruch pasażerski wstrzymany w 1948, a towarowy w 1987 r.	
1990	Łaszczów–Byków (kolej hrubieszowska)	17	nawierzchnia rozebrana w latach 1980., przed formalnym zarządzeniem likwidacji, zachowane nasypy; ruch pasażerski wstrzymany w 1971, a towarowy w 1985 r.	
1990	Łaszczów–Woźuczyn (kolej hrubieszowska)	12	nawierzchnia rozebrana w latach 1980., przed formalnym zarządzeniem likwidacji, słabo zachowane nasypy; ruch pasażerski wstrzymany w 1962, a towarowy w 1985 r.	
1990	Łaszczów–Witków (kolej hrubieszowska)	23	nawierzchnia rozebrana w latach 1980., przed formalnym zarządzeniem likwidacji, zachowane nasypy; ruch pasażerski wstrzymany w 1971, a towarowy w 1985 r.	
1990	Werbkowiec Wąsk.–Łaszczów (kolej hrubieszowska)	29	nawierzchnia rozebrana, w latach 1980., przed formalnym zarządzeniem likwidacji, pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe; ruch pasażerski wstrzymany w 1985 r.	
1990	Witosław–Dębno Wyrzyskie (kolej bydgosko-wyrzyska)	8	nawierzchnia rozebrana, słabo zachowane nasypy i przekopy	Pokropiński (1986, 2001a); Buře (1987, s. 124–135)
1991	Łukowicz–Wąwelnio (kolej bydgosko-wyrzyska)	5	nawierzchnia rozebrana; ruch pasażerski wstrzymany w 1968 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Buře (1987, s. 124–135)
1991	Morzewicz–Koronowo (kolej bydgosko-wyrzyska)	12	nawierzchnia rozebrana w 2002 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1969 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Buře (1987, s. 124–135)
1991	Werbkowiec Wąsk.–Gozdów (kolej hrubieszowska)	5	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch pasażerski wstrzymany w 1990 r.	

1991	Gozdów-Hrubieszów Wąsk.- -Dziekanów (<i>kolej hrubieszowska</i>)	16	na odcinku Gozdów-Hrubieszów nawierzchnia nierozzebrana (2002), przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem; na 4 km odcinku Hrubieszów-Dziekanów nawierzchnia rozzebrana, zachowane nasypy; ruch pasażerski wstrzymany w 1990 r.	Moczulski i inni (2000, s. 44-46)
1991	Gozdów-Nielec (<i>kolej hrubieszowska</i>)	11	nawierzchnia rozzebrana w 1991 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1962, a towarowy w 1987 r.	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54-58)
1991	Dziekanów-Strzyżów Hrubieszowski (<i>kolej hrubieszowska</i>)	9	nawierzchnia rozzebrana w 1991 r., zachowane nasypy; ruch pasażerski wstrzymany w 1990 r.	Pokropiński (1986); Bufe (1999, s. 105-118); Moczulski i inni (2000, s. 10-14)
1991	Charsznica Wąsk.-Miechów Wąsk.-Działoszyce (<i>kolej jędrzejowska</i>)	37	nawierzchnia rozzebrana w 1992 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1987, a towarowy w 1990 r.	Zięba (1989, s. 36-37); Bufe (1999, s. 101-104)
1991	Głaznów-Chodów Kujawski (<i>kolej kujawska</i>)	10	nawierzchnia rozzebrana w 1991 r., nie widać śladów linii, teren użytkowany rolniczo	Zięba (1989, s. 40-41); Bufe (1999, s. 126-127)
1991	Rogowo-Mieleszyn (dawna nazwa Osno) (<i>kolej żnińska</i>)	13	nawierzchnia rozzebrana w 2003 r.; przejazdy przez drogi kołowe na ogół pokryte asfaltem; ruch pasażerski wstrzymano w 1964 r.	Zięba (1989, s. 40, 42); Bufe (1999, s. 124-125); Malczewski (2001b)
1991	Nowy Tomysł-Wąsowo-Trzcianka Zach. (<i>kolej opalenicka</i>)	18	nawierzchnia rozzebrana w 1994 r., miejsce wykorzystywane jako ścieżka rowerowa; ruch pasażerski wstrzymany w 1991 r.	Bäumler i Bufe (1988, s. 187-194)
1991	Stare Bojanowo-Zgliniec (<i>kolej śmigieliska</i>)	12	nawierzchnia rozzebrana w 1993 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1990 r.	
1991	Witaszyce Wąsk.-Twardów-Sucha-Robaków-Grabina-Zagórów (<i>kolej jarociska</i>)	46	nawierzchnia rozzebrana w latach 1992-93, pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe	
1991	Bytom Sucha Góra-Radzionków-Nakło Śląskie Wąsk. (<i>kolej górnośląska</i>)	8	nawierzchnia rozzebrana	
1992	Tapadły-Skrzydłowo (<i>kolej kołobrzaska</i>)	16	nawierzchnia zarosnięta, nierozzebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1966 r.	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1992	Skrzydłowo–Resko Płn. (kolej kołobrzeska)	19	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1961 r.	Bäumer i Buße (1988, s. 187–194)
1992	Gościno–Rymań (kolej kołobrzeska)	17	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1963 r.	Bäumer i Buße (1988, s. 187–194)
1992	Rymań–Skrzydłowo (kolej kołobrzeska)	6	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1966 r.	Bäumer i Buße (1988, s. 187–194)
1992	Gościno–Lepino (kolej kołobrzeska)	16	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1959, a towarowy w 1992 r.	Bäumer i Buße (1988, s. 187–194)
1992	Lepino–Trojkać–Sławoborze (kolej kołobrzeska)	4	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1992 r.	Bäumer i Buße (1988, s. 187–194)
1992	Radzicz–Zakłady Przemysłowe (kolej bydgosko-wyrzyska)	19	nawierzchnia zarośnięta trawą i krzakami, częściowo nielegalnie rozebrana, częściowo nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1960 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Buße (1987, s. 124–135)
1992	Liszkowo–Dębno Wyrzyskie (kolej bydgosko-wyrzyska)	4	nawierzchnia rozebrana, miejsce wykorzystywane jako ścieżka rowerowa; ruch pasażerski wstrzymany w 1988 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Buße (1987, s. 124–135)
1992	Żnin–Obiecanowo (kolej żnińska)	21	nawierzchnia zarośnięta, w większości rozebrana w 2003 r.; przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem	Pokropiński (1986); Buße (1999, s. 105–118); Moczulski i inni (2000, s. 10–14)
1992	Jablonka Stupecka–Złotków– (Anastazewo) (kolej kujawska)	5	nawierzchnia rozebrana w związku z budową odkrywki węgla brunatnego	Matuszewski (1993); Pokropiński (1994)
1992	Krzewie–Franki–Opiesin (kolej kujawska)	10	nawierzchnia rozebrana w 1994 r., teren użytkowany rolniczo	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54–58)
1992	Piotrków Trybunański–Sulejów (kolej piotrkowska)	15	nawierzchnia w większości rozebrana w latach 2005–06, niektóre przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem; ruch pasażerski wstrzymany w 1986, a towarowy w 1990 r.	Źródłak (2001)

1992	Malbork Kaldowo-Lipinka–Nowy Dwór Gdański <i>(kolej gdańska)</i>	32	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana (2002), jeden przejazd przez drogę kołową rozebrany, a większość pozostałych pokryta asfaltem; ruch pasażerski wstrzymany w 1992 r.	Bufe (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1993	Nowy Staw–Lipinka Gdańska <i>(kolej gdańska)</i>	8	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002), przejazdy przez drogi kołowe pokryte asfaltem; ruch pasażerski wstrzymany w 1968, a towarowy w 1993 r.	Bufe (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1993	Świtlino–Bobolice Wąsk. <i>(kolej koszalińsko-białogardzka)</i>	17	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2002); ruch pasażerski wstrzymany w 1984, a towarowy w 1992 r.; istnieją plany reaktywowania przewozów na całej linii Koszalin–Bobolice; przejazd przez ulicę w Bobolicach pokryty asfaltem; wg Bäumera i Bufego (1988, s. 230), nawierzchnię rozebrała Armia Czerwona w 1945 r., a odbudowały PKP w 1952 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 227–231); Fularz i Majewski (2002)
1993	Kalisz Wąsk.–Żelazków <i>(kolej kaliska)</i>	12	na 7 km odcinku Kalisz–Borków nawierzchnia rozebrana w 1994 r.; na odcinku Borków–Żelazków nawierzchnia w większości nierozebrana (2002); odcinek przejął samorząd, ale nie wznowiono ruchu; ruch pasażerski wstrzymany w 1992 r.	Moczulski i inni (2000, s. 47–50)
1993	Trzebnica–Prusice–Przedkowitz–Żmigrod <i>(kolej wrocławska)</i>	25	nawierzchnia rozebrana w 1994 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1991 r.	Bufe (1993, s. 215–222); Gołaszewski (2002)
1993	Przedkowitz–Milicz–Sulmierzyce <i>(kolej wrocławska)</i>	52	nawierzchnia rozebrana w 1994 r. (4 km fragment Ostrowąs Milicze–Sulmierzyce po raz pierwszy rozebrali Niemcy w 1928 r., a odbudowały PKP w 1945 r.); ruch pasażerski wstrzymany w 1991 r.	Bufe (1993, s. 215–222); Gołaszewski (2002)
1993	Ruda Wsch. Wąsk.–Bytom Huta Żygmunt <i>(kolej górnośląska)</i>	6	nawierzchnia rozebrana, na krótkim odcinku zachowany nasyp i stalowy wiadukt nad stacją normalnotorową	
1993	Bytom Rozbark–Piekary Śląskie Wąsk.–Buchacz–Sucha Góra <i>(kolej górnośląska)</i>	10	nawierzchnia rozebrana w latach 1990–97, brak śladów linii w terenie; ruch towarowy wstrzymany w 1987 r.	
1993	Bogoria–Koprzywnica <i>(kolej jedrzejowska)</i>	28	nawierzchnia rozebrana w latach 1993–94; ruch pasażerski wstrzymany w 1964, a towarowy w 1990 r.	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1993	Jędrzejów Osob. Wąsk.-Raków Opatowski (kolej jędrzejowska)	64	nawierzchnia nierozebrana (2002), ruch pasażerski wstrzymany w 1987, a towarowy w 1993 r.; przewozy turystyczne od 1994 r.; odcinek wpisany do rejestru zabytków b. woj. kieleckiego	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)
1993	Umiastowice-Wislica (kolej jędrzejowska)	37	nawierzchnia nierozebrana (2002), ruch pasażerski wstrzymany w 1987, a towarowy w 1993 r.; przewozy turystyczne od 1994 r.; odcinek wpisany do rejestru zabytków b. woj. kieleckiego	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)
1994	Wislica-Cudzynowice (kolej jędrzejowska)	17	nawierzchnia rozebrana w latach 1995–96; ruch pasażerski wstrzymany w 1987, a towarowy w 1993 r.	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)
1994	Działoszyce-Ksawerówka (kolej jędrzejowska)	30	nawierzchnia rozebrana w latach 1995–96; ruch pasażerski wstrzymany w 1987, a towarowy w 1993 r.	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)
1994	Ksawerówka-Kocmyrzów Wąsk. (kolej jędrzejowska)	31	nawierzchnia rozebrana w latach 1995–96; ruch pasażerski wstrzymany w 1972, a towarowy w 1993 r.	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)
1994	Starachowice-Ilża (kolej starachowicka)	20	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana (2002); regularny ruch pasażerski wstrzymany w 1987, a towarowy w 1994 r.; od 1995 r. linia wpisana do rejestru zabytków b. woj. kieleckiego i radomskiego; w latach 1994–97 r. ruch turystyczny, od 2004 r. ruch turystyczny na odcinku Starachowice-Lipie	Cygan (2005)
1994	Nakło nad Notecią-Suchary-Kasprowo (kolej bydgosko-wyrzyska)	18	na odcinku Nakło-Trzeciewnica nawierzchnia rozebrana w 2002 r., reszta rozebrana w 2003 r., przejazdy przez drogi kołowe rozebrane i pokryte asfaltem; ruch pasażerski wstrzymany w 1988, a towarowy w 1994 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Buře (1987, s. 124–135)
1994	Kasprowo-Morzewiec (kolej bydgosko-wyrzyska)	11	nawierzchnia rozebrana w 2003 r., przejazdy przez drogi kołowe rozebrane i pokryte asfaltem; ruch pasażerski wstrzymany w 1988, a towarowy w 1994 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Buře (1987, s. 124–135)
1994	Kasprowo-Lukowiec-Wierzchnin Królewski (kolej bydgosko-wyrzyska)	15	nawierzchnia rozebrana w 2003 r., przejazdy przez drogi kołowe rozebrane i pokryte asfaltem; ruch pasażerski wstrzymany w 1972 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Buře (1987, s. 124–135)

1994	Nakło nad Notecią–Olszewka Wyrzyńska–Radzicz (kolej bydgosko-wyrzyńska)	21	nawierzchnia rozebrana w 2002 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1960 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Bufe (1987, s. 124–135)
1994	Radzicz–Liszkowo (kolej bydgosko-wyrzyńska)	5	nawierzchnia rozebrana w 2002 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1948 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Bufe (1987, s. 124–135)
1994	Białośliwie–Zakłady Przemysłowe–Czajcze–Wysoka (kolej bydgosko-wyrzyńska)	22	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2002); brakuje krótkiego odcinka nawierzchni w miejscowości Wysoka; ruch pasażerski wstrzymany w 1988 r.; częściowo okazjonalne przewozy turystyczne	Pokropiński (1986, 2001a); Bufe (1987, s. 124–135)
1994	Czajcze–Łobżenica–Liszkowo (kolej bydgosko-wyrzyńska)	20	na odcinku Czajcze–Łobżenica nawierzchnia nierozebrana (2002), a na odcinku Łobżenica–Liszkowo nawierzchnia rozebrana; ruch pasażerski wstrzymany w 1988 r.	Pokropiński (1986, 2001a); Bufe (1987, s. 124–135)
1994	Łobez–Mieszewo (kolej reska)	21	nawierzchnia rozebrana w 1995 r., dobrze zachowane nasypy; ruch pasażerski wstrzymany w 1992, a towarowy w 1991 r.	Bäumer, i Bufe (1988, s. 182–186)
1994	Głiwice Trynek–Rudy (kolej górnośląska)	22	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana i zdewastowana; ruch pasażerski wstrzymany w 1991, a towarowy w latach 1992–93; w 1993 r. odcinek wpisany do rejestru zabytków b. woj. katowickiego; od 1994 r. na odcinku Rudy–Stanice ruch turystyczny	Soida (1996, s. 55, 68); Wieczorek i Soida (2002)
1994	Rudy–Nędza–Racibórz Markowice (kolej górnośląska)	21	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana i zdewastowana (2002); w 1950 r. PKP odbudowały odcinek z Paproci do Markowic, zdemontowany przez Armię Czerwoną; ruch pasażerski wstrzymany w 1966, a towarowy w 1992 r.; w 1993 r. odcinek wpisany do rejestru zabytków b. woj. katowickiego; od 1994 r. na odcinku Rudy–Paproć ruch turystyczny	Soida (1996); Wieczorek i Soida (2002)
1994	Zabrze Poręba Wąsk.–Zabrze Zachodnie (kolej górnośląska)	3	nawierzchnia rozebrana, zachowany fragment podtorza	
1994	Chorzów Maciejkowice–Brzeziny Śląskie Wąsk. (kolej górnośląska)	3	nawierzchnia rozebrana, zachowany wiadukt żelazny i podtorze na całej trasie	

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1996	Raków Opatowski–Dobra Sztambergów (kolej Jędrzejowska)	25	nawierzchnia rozebrana w latach 1997–98; ruch pasażerski wstrzymany w latach 1986–87, a towarowy w 1993 r.	Moczulski i inni (2000, s. 44–46)
1996	Karczmiska–Wilków Wąsk. (kolej natęczowska)	13	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch pasażerski wstrzymany w 1964, a towarowy w 1992 r.; podobnie jak cała kolej naęczowska, w 2001 r. odcinek wpisany do rejestru zabytków woj. lubelskiego; okazjonalne przewozy turystyczne	Moczulski i inni (2000, s. 63–66)
1996	Lisewo–Pogorzała Wieś–Malbork Kaldowo (kolej gdarska)	33	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana (2002); dwa przejazdy przez drogi kołowe rozebrane, a większość pokryta asfaltem; ruch pasażerski wstrzymany w 1988, a towarowy ok. 1996 r.	Buře (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1996	Lisewo–Nowy Dwór Gdański (kolej gdarska)	36	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana, w większości zarośnięta i nierozebrana (2002); ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1996 r.	Buře (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1996	Lichnowy–Nowy Staw (kolej gdarska)	7	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana, w większości zarośnięta i nierozebrana (2002); ruch towarowy wstrzymany w 1996 r.	Buře (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1996	Nowy Dwór Gdański–Stegna (kolej gdarska)	15	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1996 r.; po przejęciu przez samorząd reaktywowano przewozy w 2003 r.	Buře (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1996	Prawy Brzeg Wisły–Sztutowo (kolej gdarska)	15	nawierzchnia nierozebrana (2002); ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1996 r.; po przejęciu przez samorząd reaktywowano przewozy w 2003 r.	Buře (1987, s. 112–118); Pokropiński (2000a, s. 9–80)
1996	Sompolno–Piotrków Kujawski–Radziejów–Dobre Aleksańskie (kolej sompolińska, część dawnej kolei kujawskiej)	36	nawierzchnia rozebrana na odcinku Sompolno–Radziejów Kujawski, reszta nawierzchni nierozebrana (2002); przewozy pasażerskie wstrzymano w 1983 r.	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54–58)

1996	Lepino Trójkałt–Białogard Wąsk. (kolej koszarńsko-białogardzka)	26	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001); wg Bäumera i Bufo (1988, s. 230), na odcinku Rarwino–Białogard nawierzchnię rozebrała Armia Czerwona w 1945 r., a odbudowały PKP w 1952 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1992 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 227–231)
1996	Białogard Wąsk.–Świelino (kolej koszarńsko-białogardzka)	32	na odcinku Białogard–Moczyłki nawierzchnia rozebrana w 2006 r., reszta nawierzchni nierozebrana; wg Bäumera i Bufo (1988, s. 230), na odcinku Rarwino–Białogard nawierzchnię rozebrała Armia Czerwona w 1945 r., a odbudowały PKP w 1952 r.; ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1996 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 227–231)
1996	Mieszewo–Resko Pln. (kolej reska)	25	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1959 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 182–186)
1996	Dobra–Mieszewo (kolej reska)	7	nawierzchnia nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1991 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 182–186)
1996	Tąpadły–Trzebiatów Wąsk. (kolej gryficka)	26	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana, reszta nawierzchni nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1992, a towarowy w 1996 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 195–222)
1997	Stepnica–Łoźnica–Golczewo Wąsk. (kolej gryficka)	38	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana, reszta nawierzchni nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w latach 1975–97, a towarowy w 1996 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 195–222)
1997	Golczewo Wąsk.–Popiele (kolej gryficka)	16	nawierzchnia częściowo nielegalnie rozebrana, reszta nawierzchni nierozebrana (2001), przejazdy przez drogi kolowe pokryte asfaltem; ruch towarowy wstrzymany w 1996, a pasażerski w 1997 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 195–222)
1997	Gryfice Wąsk.–Tąpadły (kolej gryficka)	10	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001); ruch towarowy wstrzymany w 1996, a pasażerski w 1997 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 195–222)
1997	Stara Dąbrowa–Kozy Pomorskie–Insko (kolej stargardzka)	36	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001), przejazdy przez drogi kolowe pokryte asfaltem; ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1996 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 173–179)
1997	Kozy Pomorskie–Dobrzyń (kolej stargardzka)	3	nawierzchnia zarosnięta, nierozebrana (2001), przejazdy przez drogi kolowe pokryte asfaltem; ruch pasażerski i towarowy wstrzymany w 1996 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 173–179)

Rok zamknięcia	Linia/odcinek	Długość (km)	Stan obecny/Uwagi	Piśmiennictwo
1997	Trzcianka Zach.–Duszniki Wilkp. (kolej opalenicka)	10	linia wykreślona z rejestru zabytków w związku z budową autostrady A2; nawierzchnia przewidziana do rozbioru w 2007 r.; ruch pasażerski wstrzymany w 1996 r.	Zięba (1989, s. 36–37)
1998	Głiwice Wąsk.–Zabrze Maciejów Śląski (kolej górnośląska)	4	nawierzchnia rozebrana do 2001 r., zachowane budowle inżynierskie i podtorze; ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	
1998	Bytom Karb Wąsk.–Maciejów Śląski (kolej górnośląska)	13	nawierzchnia w większości rozebrana do 2002 r., zachowane niektóre budowle inżynierskie i podtorze; ruch towarowy wstrzymany w 1995 r.	
1999	Lwówek Wilkp.–Trzcianka Zach.–Opalenica Wąsk. (kolej opalenicka)	25	od 1994 r. linia odcięta od sieci normalnotorowej – zmiana układu torowego, związana z przebudową stacji w Opalenicy; wykreślona z rejestru zabytków w związku z budową autostrady A2; nawierzchnia w trakcie rozbioru (2006); ruch pasażerski wstrzymany w 1996 r.	Zięba (1989, s. 36–37); Bufo (1999, s. 101–104)
b.d.	Ozorków Wąsk.–Łęczycza–Krzewie (kolej krosńiewicka, część dawnej kolei kujawskiej)	32	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001); ruch pasażerski wstrzymany w 1997 r.; w 2004 r. Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźców Lokalnych przywróciło kursowanie pociągów	Pokropiński (1994); Moczulski i inni (2000, s. 54–58)
b.d.	Trzebiatów Wąsk.–Pogorzelica (kolej gryficka)	14	nawierzchnia zarośnięta, nierozebrana (2001), most na Redze w Nowielicach wymaga remontu; formalnie linia nie jest zamknięta; ruch pasażerski wstrzymany w 2000 r.	Bäumer i Bufo (1988, s. 195–222)

Objaśnienia znaków: (–) – zjawisko nie wystąpiło; 0 – zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5; (•) – zupełny brak informacji lub brak wiarygodnych informacji.

Źródła: (1) T. Lijewski, S. Koziański (1995), s. 122–138; (2) B. Pokropiński (1980); (3) K. Soida (1996); (4) materiały Grupy PKP; Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie, Oddziału Nieruchomości w Gdańsku, Zamięscowego Referatu Kolei Dojazdowych w Chełmie; (5) Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych w Gdyni; (6) Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Katowicach; (7) badania terenowe autora (2001–2003).

C. Kwestionariusz wywiadów

INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
im. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO POLSKIEJ AKADEMII NAUK



00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55

JEDNORAZOWE ANONIMOWE BADANIE ANKIETOWE:
ZAMKNIĘCIA LINII KOLEJOWYCH DLA RUCHU PASAŻERSKIEGO

NR ANKIETY MIEJSCOWOŚĆ _____ LICZBA MIESZKAŃCÓW _____

- G.1 Czy korzystaliście P. z miejscowego połączenia kolejowego przed jego zamknięciem?
- | | |
|-----------------------------|---|
| Codziennie | 1 |
| 2-5 razy w tygodniu | 2 |
| Raz w tygodniu | 3 |
| Rzadziej niż raz w tygodniu | 4 |
| Nie korzystaliśmy w ogóle | 0 |

- G.2 Czy miejscowość posiada regularną komunikację autobusową?
- | | |
|-----|---|
| TAK | 1 |
| NIE | 0 |

- G.3 Proszę powiedzieć, z ilu osób składa się P. gospodarstwo domowe?
(*wyjaśnić pojęcie gospodarstwa domowego, wpisać liczbę osób*) _____

- G.5 Czy macie P. samochód? Proszę podać ile samochodów macie P.
w codziennym użytku (tzn. w razie potrzeby stoją do dyspozycji
kogoś z domowników)? Ile ich jest? (*wpisać liczbę*)
- | | |
|-----|--------------------------|
| NIE | 0 |
| TAK | <input type="checkbox"/> |

- G.6 Ile sprawnych motocykli (skuterów, motorowerów, motorynek)
macie P. w gospodarstwie domowym? (*wpisać liczbę*)

- G.7 Ile sprawnych rowerów (oprócz małych rowerków dziecięcych
do lat 7) macie P. w gospodarstwie domowym (*wpisać liczbę*)

- G.8 Czy korzystacie P. ze sprzedaży wysyłkowej
(na zamówienie pocztowe)?
- | | |
|------------------------------|---|
| Nie/nigdy | 0 |
| Tak, co miesiąc lub częściej | 1 |
| Tak, rzadziej niż co miesiąc | 2 |

- G.9 Czy korzystacie P. z usług obwoźnych (np. biblioteki na kółkach, skupu złomu, makulatury,
szmat, ostrzenia narzędzi, naprawy sprzętu domowego)?
(*wpisać jakie*) _____

A TERAZ PRZEJDŹMY DO POSZCZEGÓLNYCH DOMOWNIKÓW

P.1 Proszę podać kilka szczegółów o każdym z domowników (w kolumnach wpisywać charakterystykę każdej osoby)

Osoba	A	B	C	D	E	F
(zakreślić) respondent	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Stopień pokrewieństwa (wpisać w 2 wierszach)	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Płeć (M,K)	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Rok urodzenia	_____	_____	_____	_____	_____	_____

P.2 Proszę podać, czym zajmuje się każdy z domowników (główne zajęcie: pracownik najemny, rolnik, emeryt, rencista, w wieku przedszkolnym, uczeń, student, gospodyni domowa poza rolnictwem itp.)

Osoba	A	B	C	D	E	F
	_____	_____	_____	_____	_____	_____

P.3 Proszę podać poziom wykształcenia każdego z domowników (niepełne podstawowe, podstawowe, średnie, wyższe itp.)

Osoba	A	B	C	D	E	F
	_____	_____	_____	_____	_____	_____

P.4 Proszę podać możliwość użytkowania samochodu przez każdego z domowników (dotyczy tylko gospodarstw domowych posiadających samochody)

Osoba	A	B	C	D	E	F
Nie ma prawa jazdy	0	0	0	0	0	0
Ma prawo jazdy, ale nie ma samochodu do dyspozycji	1	1	1	1	1	1
Prawie zawsze ma samochód do dyspozycji	2	2	2	2	2	2

PRACA ZAWODOWA (Pytania P.5 - P.8 dotyczą tylko czynnych zawodowo. Pytamy kolejno o każdą osobę czynną zawodowo. Jeśli w gospodarstwie domowym nie ma czynnych zawodowo, przechodzimy do pytania P.9)

P.5 Proszę podać miejscowość, w której znajduje się główne miejsce pracy, tzn. przynoszące danej osobie największy dochód (wpisać miejscowość przy każdej z pracujących osób)

Osoba	A	B	C	D	E	F
	_____	_____	_____	_____	_____	_____

P.6 Rodzaj pracy lub zajęcia każdej z osób (wpisać)

Osoba	A	B	C	D	E	F
	_____	_____	_____	_____	_____	_____

P.7 Jak dostaje się P. zazwyczaj do głównego miejsca pracy (główny sposób wg kryterium odległości)?

Osoba	A	B	C	D	E	F
Pieszo	0	0	0	0	0	0
Rowerem	1	1	1	1	1	1
Motocyklem	2	2	2	2	2	2
Samochodem	3	3	3	3	3	3
Autobusem PKS	4	4	4	4	4	4
Autobusem szk./zakładowym	5	5	5	5	5	5
Inaczej (podać jak)	6	6	6	6	6	6

P.8 Proszę opisać utrudnienia w dotarciu do miejsc pracy po zlikwidowaniu połączenia kolejowego

KSZTAŁCENIE (Pytania P.9 - P.12 dotyczą tylko uczęszczających obecnie do szkół dziennych (stacjonarnych): podstawowych, średnich lub wyższych. Jeśli są takie osoby, pytamy o każdą osobę począwszy od następnego pytania. Jeśli nie ma takich osób, przechodzimy do pytania P.13)

P.9 Proszę podać miejsce szkoły każdej z osób kształcących się (wpisać miejscowość)

Osoba	A	B	C	D	E	F
	_____	_____	_____	_____	_____	_____

P.10 Czy z punktu widzenia innych domowników, P. zdaniem, dojazdu/dojścia ucznia do i z szkoły są:

Osoba	A	B	C	D	E	F
Dogodne	1	1	1	1	1	1
Niedogodne	2	2	2	2	2	2
Trudno powiedzieć	0	0	0	0	0	0

P.11 Jak dostaje się P. zazwyczaj do szkoły i z powrotem (główny sposób wg kryterium odległości)?

Osoba	A	B	C	D	E	F
Pieszo	0	0	0	0	0	0
Rowerem	1	1	1	1	1	1
Motocyklem	2	2	2	2	2	2
Samochodem	3	3	3	3	3	3
Autobusem PKS	4	4	4	4	4	4
Autobusem szk./zakładowym	5	5	5	5	5	5
Inaczej (podać jak)	6	6	6	6	6	6

P.12 Proszę opisać utrudnienia w dotarciu do szkoły po zlikwidowaniu połączenia kolejowego

ZAKUPY

P.13 Proszę podać miejscowość, w której każda z osób **najczęściej** dokonuje zakupów (*jeśli faktycznie dokonuje zakupów*)

Osoba	A	B	C	D	E	F

P.14 Jak często dokonuje P. zakupów w tej miejscowości?

Osoba	A	B	C	D	E	F
Kilka razy w tygodniu	1	1	1	1	1	1
Raz w tygodniu	2	2	2	2	2	2
1-3 razy w miesiącu	3	3	3	3	3	3
Rzadziej niż co miesiąc	4	4	4	4	4	4

P.15 Jak dostaje się P. zazwyczaj do najczęstszego miejsca zakupów (główny sposób wg kryterium odległości)?

Osoba	A	B	C	D	E	F
Pieszo	0	0	0	0	0	0
Rowerem	1	1	1	1	1	1
Motocyklem	2	2	2	2	2	2
Samochodem	3	3	3	3	3	3
Autobusem PKS	4	4	4	4	4	4
Autobusem szk./zakładowym	5	5	5	5	5	5
Inaczej (podać jak)	6	6	6	6	6	6

P.16 Proszę opisać utrudnienia w dotarciu do miejsc zakupów po zlikwidowaniu połączenia kolejowego

OPIEKA LEKARSKA

P.17 Proszę podać miejscowość, w której każda z osób **najczęściej** korzysta z opieki lekarskiej, w tym dentystrycznej (jeśli faktycznie korzysta z opieki lekarskiej)

Osoba	A	B	C	D	E	F
	_____	_____	_____	_____	_____	_____

P.18 Jak często korzysta P. z opieki lekarskiej w tej miejscowości?

Osoba	A	B	C	D	E	F
Raz w tygodniu lub częściej	1	1	1	1	1	1
1-3 razy w miesiącu	2	2	2	2	2	2
Rzadziej niż co miesiąc	3	3	3	3	3	3

P.19 Jak dostaje się P. zazwyczaj do miejsca opieki lekarskiej (główny sposób wg kryterium odległości)?

Osoba	A	B	C	D	E	F
Pieszo	0	0	0	0	0	0
Rowerem	1	1	1	1	1	1
Motocyklem	2	2	2	2	2	2
Samochodem	3	3	3	3	3	3
Autobusem PKS	4	4	4	4	4	4
Autobusem szk./zakładowym	5	5	5	5	5	5
Inaczej (podać jak)	6	6	6	6	6	6

P.20 Proszę opisać utrudnienia w dotarciu do miejsc opieki lekarskiej po zlikwidowaniu połączenia kolejowego

THE GROWTH AND CONTRACTION OF THE RAILWAY NETWORK IN POLAND (Summary)

This book is the result of a research project funded by the Polish State Committee for Scientific Research under grant 6 P04E 026 20. Its main purpose has been formulated as follows: (1) cognition of spatial differentiation and changes to rail network density, from the period of construction of the first lines to contemporary times, and especially in the last dozen or so years; (2) checking of the process of railway closure, especially as this has concerned secondary lines with light traffic, measurement of the said process, and presentation of current usage of closed routes; and (3) analysis of the social consequences ensuing from the closure of selected railways.

The process of growth of the rail network has been relatively well described in the literature (e.g. Bissaga, 1938; Lijewski, 1959, 1984, 1986, 1995; Pisarski, 1974; Koziarski, 1993a, b; Lijewski and Koziarski, 1995; Zamkowska, 1991), including in quantitative terms (Taylor, 1984). The author's goal in this area has thus been to offer a critical synthesis of standpoints adopted previously. In turn, the literature has only paid much more scant attention to the phenomenon of contraction of the rail network – a much more difficult subject of study, on account of shortfalls in data, leaving aside passenger traffic (accessible first and foremost on the basis of timetables). The first cognitive task was thus to collect reliable data on the closures, most especially those of recent years.

The materials collected allow, not only for a quantitative characterisation of the decline in the network, but also for achievement of the second goal which is to gain an acquaintanceship with the typical process by which a railway line closes. The ultimate result of such a process is mostly a change in land-use in the wake of a line being dismantled. This seems to be important, since the official rail statistics are very inaccurate in this respect.

Last but not least was a goal that the social consequences of rail closures to passenger traffic be analysed in detail. This seemed particularly important in the light of the fact that this phenomenon is a relatively new one, not much recognized by researchers. To analyze such social consequences of the withdrawal of passenger services from selected rail lines, household questionnaire surveys were carried out in 2002 in 20 selected localities throughout Poland. A total random sample of 200 households in villages from which standard-gauge passenger

services had been withdrawn in 2000 was analyzed. Railway closures usually have painful consequences for local communities, reducing choice where employment is concerned and thereby raising the risk of unemployment, low wages and limited skills and poor working conditions becoming entrenched. Local railway closures also mean a deterioration in (or even lack of) access in many other areas such as education, shopping, healthcare, leisure and entertainment. The most severe results of all apply in small towns and villages which lack means of public transport altogether. Since the results of rural deprivation have been published in English *in extenso* elsewhere (Taylor, 2006a), there is no need to repeat them here.

*

The scope of the book embraces all railway lines on the present-day territory of Poland. Additionally, the rail network in inter-war Poland (with its quite differently delineated borders) is presented, though in truth most of the changes occurred in the so-called old lands of Poland, as opposed to in the Eastern borderlands. Prior to 1918, Poland had been absent from the map of Europe for 120+ years, having been partitioned out of existence by Austria, Russia and Prussia. The old borders established by the Partitioners crossed what are the central and eastern parts of present-day Poland, such that, post-1918, the independent state enhanced consolidation of different parts of the Second Republic. Economic activity in the new state also concentrated here, demanding that effective transport of people and commodities be assured. The only real mode of transport at the time was the railway, since road transport has hitherto been undeveloped.

Both public and non-public railways of various gauges are described here, though calculations have confined themselves to the former. Non-public (sometimes called industrial) railways will require much further research if the accuracy of statistical data is to be assured. Nevertheless, some industrial railways have passed away in the meantime. In accordance with the Polish Rail Transport Act 1997 (and in particular Art. 4, para. 2 thereof), a railway line is a “rail route, jointly with its adjacent piece of land, as well as buildings, constructions and control motion devices needed for carrying traffic, and land occupied by them”. This definition is also applied in the book.

The book consists of two main parts. While the first part deals with the growth of the railway network, the second confines itself to total closures, or else to cases of closure to passenger traffic.

The growth of the rail network. Lijewski who has engaged in the wide-ranging study of the development of the network on present-day Polish territory, distinguished the following six characteristic periods (Lijewski, 1959; Lijewski and Koziarski, 1995):

- (1) the period of construction of main routes (1842–c. 1880);
- (2) the period of construction of secondary and commuting railway lines (c. 1880–1914);
- (3) the period of construction of WW1 strategic and exploitation lines (1914–1918);
- (4) the period of network consolidation in the formerly separate parts of Partitioned Poland and inter-war investments (1919–1939);

- (5) the period of WW2 investment, devastation and dismantling (1939–1945);
(6) the period of post-War reconstruction, extension and modernization (post-1945).

In fact, the last period finished about 1989, after which a 'period of contemporary slump' occurred (Lijewski and Koziarski, 1995), *i.a.* a period of closures and divestitures of railway lines that continues up to the present moment. The latter will be described further on.

The first three periods coincide with the Partitions of Poland, so the development of railways was in line with policy of each the state-powers involved in the annexation of territory. The rule of each state was different. Railway construction started first in the German (Prussian) part and was most developed there. The first railway line on present-day Polish territory (the 42 km Wrocław–Oława–Brzeg line) was constructed as early as 1842, just a dozen or so years after Britain's Stockton–Darlington line. The line formed a segment of the important connection between Wrocław in Lower Silesia, and the Upper Silesian region and Berlin. The remaining early lines to Szczecin and Poznań, as well to Gdańsk and Königsberg (today's Kaliningrad) were also oriented towards Berlin. From the very beginning a radial course to main lines starting from Berlin is thus visible. Secondary lines were first constructed in Silesia, as branch lines to the main routes. The first narrow-gauge lines, including industrial railways, were also constructed in that region, from 1852.

After 1860, other connections were created to underline the central location of Berlin. This orientation was reinforced by further investments, and is visible in the pattern of rail network of western Poland through to the present day, although the directions of links leaned completely. A legal basis for development was offered by the Prussian Act of 1838, under which the construction and operation of railways was in the hands of joint-stock companies, the government using a concessionary system to approve locations and principles of traffic safety. In reality, the impact of the state on rail companies was much greater. Projects had to be approved by the Department of War, for example. On the basis of an 1879 decree, all more important railway lines were nationalized.

In the Grand Duchy of Cracow and Galicja (of Austrian-dominated southern Poland), the first rail line connected Cracow with Upper Silesia (1847) confirming the economic motivation behind its construction. The line was soon nationalized. Other lines were constructed via a concessionary system, the most important one leading from Cracow to Lwów (today's Lviv, Ukraine), for example. The motives for the construction of the lines across the Carpathians were strategic ones.

The first line in the Russian-dominated Kingdom of Poland, as designed and constructed by Poles, was created at more or less the same time as in the other parts of partitioned Poland (*i.e.* 1845–1847). It was a standard-gauge line linking Warsaw with Upper Silesia, though known as the Warsaw–Vienna line on account of its further extension. As late as a dozen or so years later, a broad-gauge line to St. Petersburg was constructed. So, from 1862 the rail system of the Kingdom was split into two parts: broad-gauge at the beginning on the right bank of the Vistula River only, and standard-gauge on the remaining part of the territory. While the (strategic) reasons for constructing a broad-gauge line are known,

those justifying the use of standard gauge remain unclear. Most probably the standard gauge simply had not yet been established, while the links between the Kingdom and Europe remained strong, with the rolling stock being of German origin. The courses of most lines on the right bank of the Vistula were typical for Russia: straight, and built with little regard for the existing settlement pattern. Examples are provided by the broad-gauge lines to Moscow (via Brześć), the Brześć–Białystok–Grajewo line (going on to Kaliningrad), and the Kowel–Lublin–Warsaw–Mława line (leading on to Gdańsk). Other lines that were branches off the Warsaw–Vienna line were of standard gauge.

By 1880, the largest remaining areas lacking railway infrastructure were those close to the western borders of the Kingdom of Poland. A common feature of the first lines in all the parts of the then-partitioned Poland was their gravitation towards the Upper Silesian Coal Basin – indicative of a domination of economic motives being taken into account when it came to decisions to build. Coal mined in that region was the principal fuel for the then advancing process of industrialisation. At the end of the first period, the annual rate of growth had increased from less than 200 to nearly 400 km of new line per year. A majority of these railways were constructed in Prussia, however.

The period of construction of secondary and commuting lines lasted from about 1880 to the outbreak of WW1, and thus for about 30 years. Almost half of all rail routes were then constructed, although the lines involved were of more limited importance than their predecessors. The annual rate of growth was very high: about 400 km a year by the end of the 19th century, and even 480 km at the very beginning of the 20th century. However, the construction of railways was advancing at different rates in the different partitioned parts of the country. In the western and northern parts of present-day Poland, secondary and local lines were already being constructed at a time when the Kingdom of Poland still lacked many trunk-routes.

The authorities of Prussia created favourable conditions for the construction of a dense rail network that enhanced the economic development of regions and state as a whole. It was most frequent for a branch from a main line to be built to a town without a railway, the line subsequently being extended to the next main line. Sometimes the secondary line was constructed at once, but the location of even small centres and local relief conditions were taken into account. As a result, secondary lines had a winding course, and only sometimes came to a dead end. However, this did happen where a natural obstacle was encountered, and most especially where the boundary with Russia was reached. For security reasons, Russia was strongly against any extension of lines into her territory.

A much slower process of railway construction was characteristic of the part of the former Poland belonging to Austria. The most important investment of the 1880s was a 'transversal' line leading through the Carpathians valleys and depressions, which was constructed by the state. Only a few local lines were built by private companies, since there was a high level of interventionism in rail construction on the part of the state and military authorities. The sparsest rail network in the former Galicja was in the Sandomierz Basin.

In the Kingdom of Poland, many important routes were still missing as of 1880. The construction of railways was delayed, and it was for example as a result of the attendant transport problems that the Staropolska Industrial District collapsed. Only in subsequent years were other important rail lines constructed in various parts of the Kingdom. Even then, the location and origin of a majority of the railways was of military, rather than economic, significance. However, in the western and northern parts of the territory there were still no railways, a belt of land without railways being designed to protect Russia from possible German invasion. The economic backwardness of Russia also played an important role in this respect.

The German military operations during WWI caused serious devastation of railways south west of Warsaw, while the Russian Army did similar damage in East Prussia. At the time the First World War broke out, the belt without railways came to be disadvantageous for Russia herself, so her Army quickly constructed provisional lines. Some of these were completed by the Germans and Austrians once the Russians had been driven from Galicja. The second category of railways, constructed mainly by the Germans, was used, not only for the military, but also for the purposes of the exploitation of agricultural and forest areas. All these lines had to be reconstructed when the independent Poland finally came back into being.

It was not only WWI, but also the Polish-Soviet War of 1919–1920, that caused the devastation of railways. Bridges were blown up and track gauges changed three times. Likewise, as the technical parameters inherited by Poland for the railways in the three sectors differed, a process of unification was a necessity. In 1919, a total of 7177 km out of as much as 15 947 km of railway was actually used. Furthermore, the spatial pattern inherited was not in line with the needs of an independent Poland. There was no through link to the Baltic Sea via national territory, no direct links between Warsaw and Poznań and Lwów respectively, or between Upper Silesia and Poznań or Gdańsk. It was only in 1921 that a period of reconstruction started. The greatest deficiency was on the territory of the former Kingdom of Poland and the majority of rail lines were constructed there: a 111 km link on the Warsaw–Poznań line, as well as the Płock–Kutno–Zgierz, Nasielsk–Toruń and Płock–Brodnica lines. A through link connecting Warsaw and Cracow was also established. There were great transport problems in the divided Upper Silesia, so to avoid German territory, a line connecting Silesia with the seaports and the western part of the country was constructed.

However, the greatest transport investment in the inter-war period concerned the coal trunk line linking Upper Silesia and the newly-constructed seaport at Gdynia (1928–1933). The line was constructed by a French-Polish consortium, and was and is still used in the export of Polish coal and coke. Additionally, a short link between Częstochowa and the coal trunk line was also put in place.

Other investments were of regional or local significance. Some were connected with the adjustment of rail routes to the new border lines, others were of modernizations nature. The nodes of Warsaw, Łódź and Bydgoszcz were expanded and modernized, while the Warsaw node in particular was thoroughly reconstructed

and electrified. Some railway stations were modernized, e.g. those at Zbąszyń, Poznań and Cracow.

Due to the shortage of funds available, many planned investments were not accomplished. A majority of these were accomplished in line with the needs of the time, rather than any overall model for the rail pattern. In this respect, the situation of the inter-war period is somewhat similar to that of that post-WW2, in which no general plan was again implemented.

The period of WW2 spelt disaster and devastation over a much larger scale than has been the case in the First World War. Small investments important from the military point of view were made by the Germans – an extension of the Poznań node and the commenced reconstruction of the Łódź and Cracow nodes. Lines of strategic importance, such as that between Upper Silesia and Brody, via Cracow and Lwów were modernized, a second track being added along some routes. The organization of railways changed over to a more centralized one.

However, the devastation of the network was by and large a much more visible phenomenon than its development. According to the official data, as much as 38% of this was destroyed, as were 46% of the total number of bridges and viaducts, 37 % of the buildings, and 72% of the traffic control devices. Proving especially difficult to repair were the ruined longer bridges and viaducts. During the final stages of WW2, some routes, especially the main latitudinal links among the Narew, Vistula and San rivers, and later throughout the rest of Polish territory, were widened by Red Army rail troops to broad-gauge (1524 mm). The change in gauge was achieved relatively rapidly (at a rate of 10–25 km per day on average), since not only troops, but also the local populations, were involved. Up to July 1945, 5034 km of track had been widened. The broad-gauge lines were under Soviet military administration and served mainly in the supply of the front, as well as the transport of war-booty.

From November 1944 to July 1945 all railways were under Soviet military administration, with Polish State Rail (PKP) staff being militarised. The takeover of rail supervision from the Soviets was based on the agreements of 11 July 1945 (in respect of the North-Western, so-called Regained, Territories) and 15 August 1945 (the whole network). The rail takeover by the civilian Polish authorities was followed by a gradual changeover to standard gauge on the railways.

The scale of the devastation to transport – above all railways – can be shown by reference to the enormous (40%) share of outlays on transport as a percentage of all government investments made in 1946. In the following years, this share gradually decreased – to 29.1% in 1947, 26.4% in 1948, and 18.9% in 1949. Later on, the figure never exceeded several per cent, and such a high proportion was never again to be allocated to railways.

By the end of 1946, the total length of the rail network was 24 552 km, of which 21 126 km (including 20 850 km of standard-gauge line) was in use. On average, 3384 km of narrow-gauge public railways were usable (a little more than in 1938). Among them were former PKP lines and ones newly taken over by the enterprise, as part of the gradual process leading to complete nationalisation. Some secondary railways were not in use because of rolling-stock shortages.

Most of the war damage had been removed by 1949, when over 90% of the pre-War network on present-day territory was launched. The years 1948–1949 brought the reconstruction of some of the secondary lines (partly dismantled by Soviets) and bridges. Due to the new directions of flows, some investments can be taken as new ones. One of the exceptions was the Warsaw node, which was completely destroyed. Its reconstruction was done gradually and took many years – up to the mid-1970s.

New post-War investments included improvements in latitudinal traffic and in part had a military origin. Some stretches had to adjust their courses to the new state borders. Some lines of the 1950s are dead ends, something that confirms the lack of any comprehensive concept for a final model of the national rail network. On the whole, however, the network was very much modernized, especially in important industrialized regions and cities: lengths of second track and some bypasses of overcrowded nodes were added, a majority of the most important lines were electrified and equipped in modern control devices.

The 1970s brought the construction of the two longest trunk lines, *i.e.* the CMK (1974–1977) and the LH-S (1978–1979). The former (so-called Central Rail Trunk Line) is the first grade-separated route with a high-quality surface and parameters enabling movement of trains at up to 160 km/h, and even above this speed along a short stretch of line. The line is fully electrified. Its length is 224 km, somewhat shortening the whole distance between Warsaw and Upper Silesia. At the beginning it was used in freight traffic only, but it nowadays mainly takes passenger traffic between Warsaw and various localities in southern Poland.

The 397 km LH-S (Steel & Sulphur Railway) is a broad-gauge freight line connecting the ‘Katowice’ Steel Works at Dąbrowa Górnicza with the Ukrainian border near Hrubieszów. It makes reference to the inter-War concept of the Silesia–Wołyń link. Most of its course is along existing standard-gauge lines, while some 170 km was designed as a completely new route. Thanks to this line, onerous throughputs of imported iron and manganese ores and ferroalloys, or exported coal, are avoided at the border. Today no more sulphur is exported on this line – so the line has been renamed the Broad-Gauge Steel Line, and abbreviated to LHS. This line was used for international passenger traffic as late as in the 1990s. Since the LHS was never really suitable for the carriage of passengers, the latter traffic was stopped, while a relatively meagre freight traffic continued to flow.

By and large, post-WW2 construction was largely confined to SE Poland, where the network was sparse, while developing industry supplied a lot of bulk commodities needing carriage. At the same time, many secondary (including narrow-gauge) lines in the north-west were being closed, leaving the initial differences in network densities less and less visible. The greatest length of standard- and broad-gauge lines is to be observed in the years 1979–1985 when there were more than 24 350 km on average. Later on this figure decreased, such that, by 2004, the length of the network in use was of just 19 111 km, not counting several hundred km of narrow-gauge line on which new independent operators carry commodities and passengers, including tourists (Taylor and Ciechański, 2006).

*

In summary, the present-day railway network can be said to reflect a number of factors, principally historical, as $\frac{3}{4}$ of the whole had been constructed by 1914, with any further construction taking place later on in an independent Poland. A further important factor is the change in Polish territory as a result of WW2, a necessity to adjust the railways to new state borders and traffic connections. In the past a strategic factor was also of some importance. However, the economic and urbanization factors played a crucial role in the development of the network, particularly in the post-WW2 period.

Fluctuations in network density are visible in line with changes in the length of the rail network. After WW2, the density grew in connection with the change in Polish territory. Later on, post-War reconstruction and expansion ensured that the density grew until about 1980 (to a total of 8.7 on average, cf. 7.8 km/100 km² for standard-gauge lines). After that, the density began to diminish slightly, falling to 6.8 (standard-gauge 6.4 km/100 km²) in 2001. However, the density is not an indicator of the modernity of the network, which is poor nowadays.

There is no doubt that the electrification of the railways is the greatest achievement anywhere in post-War Polish transport. Starting almost from scratch, 11 842 km had been electrified (about 60% of all lines) by 2004. The share of electrically-hauled commodities was as much as 87.3 % of train-kilometres, 87.2% of train-kilometres as regards passenger traffic. On the whole, however, serious achievements in electrification can not be discounted due to the lack of a second track along some routes, their non-adjustment to high speeds, and the lack of automatic traffic control devices and modern rolling stock. One obsolete element of technical infrastructure limits the efficient functioning of rail transport as a whole.

The contraction of the rail network. While the rail network was still expanding in places, another process involving closures of lines and stretches was taking place. The process is not singularly typical and can denote: (1) separate or joint withdrawal of passenger and/or freight services; (2) withdrawal of services from one or more stations and halts along a route which otherwise remains open for through traffic; and (3) complete closure of the route. The latter is nowadays done in Poland on the basis of administrative decision of the Minister responsible for transport. The same was true in the past, though the decision was sometimes taken by another administrative organ, e.g. a board of trustees. In the book, the first complete closure of the routes is detailed, and later on closures to passenger-traffic only. Since the latter have been described in English elsewhere (Taylor, 2006a), only the first will be given below. Moreover, by the end of WW2, both sorts of closures were occurring almost in parallel.

The process of the closure and dismantling of railway lines has been observable on present-day Polish territory since the beginning of the 20th century. However, in the inter-War years, losses were compensated for by the construction of new stretches, such that the overall length of the network still grew. A small, temporary decrease in total length occurred during WW1 only, and was caused by war damage which mainly embraced standard-gauge railways.

The first closures at the beginning of the 20th century involved narrow-gauge railways, mostly constructed by private capital which reacted to losses very rapidly, and, as a result, gave rise to the sale or dismantling of stretches built just a few years earlier. As the first recorded closure, the 5-kilometer Żelkowo–Siecie stretch of the Słupsk narrow-gauge railway is described (Lijewski and Koziarski, 1995). The remains, well preserved embankments and cuttings near Żelkowo (NE of Słupsk city) may still be seen today. Most probably even earlier, the 13-kilometer Wielichowo–Ujazd section of the Śmigiel narrow-gauge rail (in the SW part of Wielkopolska region) was dismantled, passenger traffic ceasing as early as 1903 or 1905, according to various sources. However, no traces are to be seen on the premises, and so the date of dismantling is difficult to assign. In the early years, narrow-gauge railways were often superseded by standard-gauge lines. For example, this was the case for the Częstochowa–Blachownia–Herby line in central Poland, and the majority of the Słupsk railways in northern Poland. The latter were finally dismantled and removed by Soviet Red Army troops in 1945 (Taylor, 2003b).

In the history of railways on present-day Polish territory, three periods of more extensive closures can be distinguished. In succession these embrace the periods: (1) 1944–1948; (2) 1961–1990; and (3) after 1990. Each of these is very different in relation to causes, results and the intensity of withdrawals.

Until recently, the first period (1944–1948) was treated as a sort of taboo in Polish scientific literature. It was only after 1989 that some literature on the subject, mainly of a popular character, appeared, and today our knowledge of this painful period is much greater. As if major war damage were not enough, subsequent devastation came at the hands of the so-called *trofeynye bataliony*, which entered Polish territory in parallel with the movement of the front line, devastating or dismantling all infrastructural elements capable of being looted (primarily all those made of steel), plus rolling stock. Materials regained (rails, crossovers, steel accessories, traffic control devices, the traction net, beddings) were taken away to the former Soviet Union as war-booty, and the buildings devastated.

Sometimes Russians used German prisoners of war and civilians in the dismantling work (Bäumer and Bufe, 1988; Pokropiński, 2000). One can assume, this ‘day-light robbery’ was carried out in NE Poland from mid-1944, and its greatest intensity took place in 1945 (*Mapa sieci kolejowej ...*, 1945). From other sources we know that some elements of the dismantled Świnoujście–Ducherow and Świnoujście–Heringsdorf standard-gauge railway lines were taken away through the seaport of Świnoujście as late as 1948. A similar dismantling on a larger scale took place in eastern Germany, too.

In total, 1548 km of single-track standard-gauge lines were closed, of which some 1500 km were dismantled by Red Army troops. Additionally, these troops took out about 200 km of narrow-gauge lines. These lines have never been reconstructed. A list of these is given in Appendixes A and B. The majority of the dismantled lines were in the Mazurian and Pomeranian Lakelands, with fewer in western Poland (the Lubuskie Lakeland) and Lower Silesia.

Independently of the dismantled and unreconstructed single-track lines are the 1087 km of standard-gauge and 129 km of narrow-gauge lines (at least)

dismantled by *trofeynye bataliony*, only to be reconstructed by PKP from 1946–1950, presumably on account of their being of importance even in the changed economic and geopolitical situation. In fact, because of the changes in traffic directions, some lines lost, while some gained, in significance, in the newly-created pattern of the rail network, with reconstruction sometimes taking the form of new investment.

Especially devastated was the Mazurian network, in which only several main lines remained untouched. According to this author's calculations, 709 km of single-track standard and 115 km of narrow-gauge lines were dismantled and never reconstructed. One can try to explain this by the proximity of the Soviet-annexed area of Kaliningrad Oblast (district), and by the greater impunity sensed by the vanquishers due to their early entry into this conquered area. Also most reconstructed lines were in the Mazurian Lakeland and adjacent areas, in which the losses to the network had been greatest, though the reconstruction was rather slow.

Apart from single-track lines, second and further tracks on multi-track lines were dismantled by Red Army troops. In total, c. 1772 km of the second tracks taken away from what had been multi-track lines were never reconstructed. The dismantled second tracks can be divided into the standard-gauge ones and the ones widened to broad-gauge by Red Army troops, and later on dismantled and taken away to the Soviet Union as war-booty. The latter were mainly in eastern Poland. Many second (and never-reconstructed) tracks were dismantled in Lower Silesia, where the rail network was particularly well-developed. On a 9 kilometer four-track bypass of the city of Wrocław, the second pair of tracks was dismantled. Away from Lower Silesia, the number of dismantled second tracks was smaller, but the lines were longer.

In addition, another 697 km of second-track stretches were dismantled, only to be successfully reconstructed by PKP, presumably because they had some significance in the new economic and political situation. In the 1950s, second tracks in Lower Silesia were partly reconstructed, later on those in NE Poland, and in the 1970s and 1980s very select connections of some importance in various parts of the country. Reconstruction usually went hand in hand with the electrification of lines or stretches. However, during the entire post-War period, only 28% of the length of second tracks underwent reconstruction.

Furthermore, the *trofeynye bataliony* divested 407 km of electric traction net, mainly in Lower Silesia (part of which has never been reconstructed again) and on a short stretch on the Baltic coast (Koszalin–Mielno–Unieście). Needless to say, the devastation of the network caused by the partial robbery of lines by Soviet Red Army troops had a very negative effect on the pace and costs of the post-War Polish economy's reconstruction. In the early period, railway transport was a crucial component of that economy, and difficulties experienced by the railways had serious economic and social implications. Without efficient railway transport, no single branch of the national economy could be launched. In Poland of those days, road transport was almost non-existent, so the majority of carriage took place by rail.

The second period of closures (1961–1990) relates mainly to narrow-gauge railways and is connected with the growing competition of road transport in passenger as well as in freight traffic. Moreover, some administrative decisions on modal split, spur-track responsibility, closure of goods sheds, etc. of the then transport authorities were not advantageous for rail transport. The most intense period of closures occurred in the 1970s (554 km of narrow-gauge railways, of which 528 km were dismantled), whereas in the 1960s (343 and 316 km, respectively) and in the 1980s (433 and 386 km, respectively) the figures were slightly lower. It seemed in those days that public transport organised mainly within State Road Transport (PKS) companies efficiently superseded narrow-gauge railways. Also narrow-gauge railways in large cities such as Warsaw, Wrocław, Gdańsk, Bydgoszcz, or Poznań were redundant, being an obstacle to spatial development. What is of interest is that the absolute majority of closed narrow-gauge lines were dismantled then. However, dismantling was not carried out very scrupulously, so many traces after redundant tracks can still be seen today (e.g. rails on level crossings, viaducts). Closures and divestiture of standard-gauge railways have been much more limited, this probably having something to do with the impact of the first oil-crisis of 1973. Also some of the lines closed in the 1980s were not taken away.

Finally, the third and last period of closures occurred after 1990. While physical dismantling was a relatively frequent phenomenon until the end of the 1980s, later on (because of a lack of available funds) it was carried out as more of an exception. One should remember, however, that closure is nowadays an administrative act and need not denote the physical dismantling of a line. On the basis of this authors' calculations, the years 1991–2001 alone brought the closure of 4507 km of standard-gauge lines, representing the most substantial contraction in the history of railways on Polish territory. 106 km was transformed into spur-tracks, 433 km dismantled, and 79 km dismantled and removed illegally. The remaining 3889 km has remained derelict and not been dismantled. Over a similar time-span, 1422 km of narrow-gauge lines were closed, including 435 km dismantled, 395 km partly dismantled (mainly illegally), and 522 km left as derelict. In Europe, only the drastic rationalization of the Beeching era in 1960s Britain was greater than that in Poland (British Railways Board, 1963).

Thus, physical dismantling of railway lines in the 1990s was relatively rare in comparison with earlier periods. This is undoubtedly connected with the necessity of additional costs being covered from the state budget, and with the shortage of funds available. As mentioned above, the majority of dismantling of narrow-gauge lines took place in the 1970s, in connection with the growing competition road transport was able to offer. Unlike the standard-gauge lines, most narrow-gauge ones were dismantled (in total about 59%, and only 38% of standard-gauge), mainly soon after their closure. An exception here was the decade of the 1990s, when proportions between dismantled, partly dismantled or left derelict were more balanced.

A generalized spatial depiction of all closures, including with the dismantling of railway lines, on present-day Polish territory shows that the substantial closures occurred in northwestern territories, including the former Prussian sector of

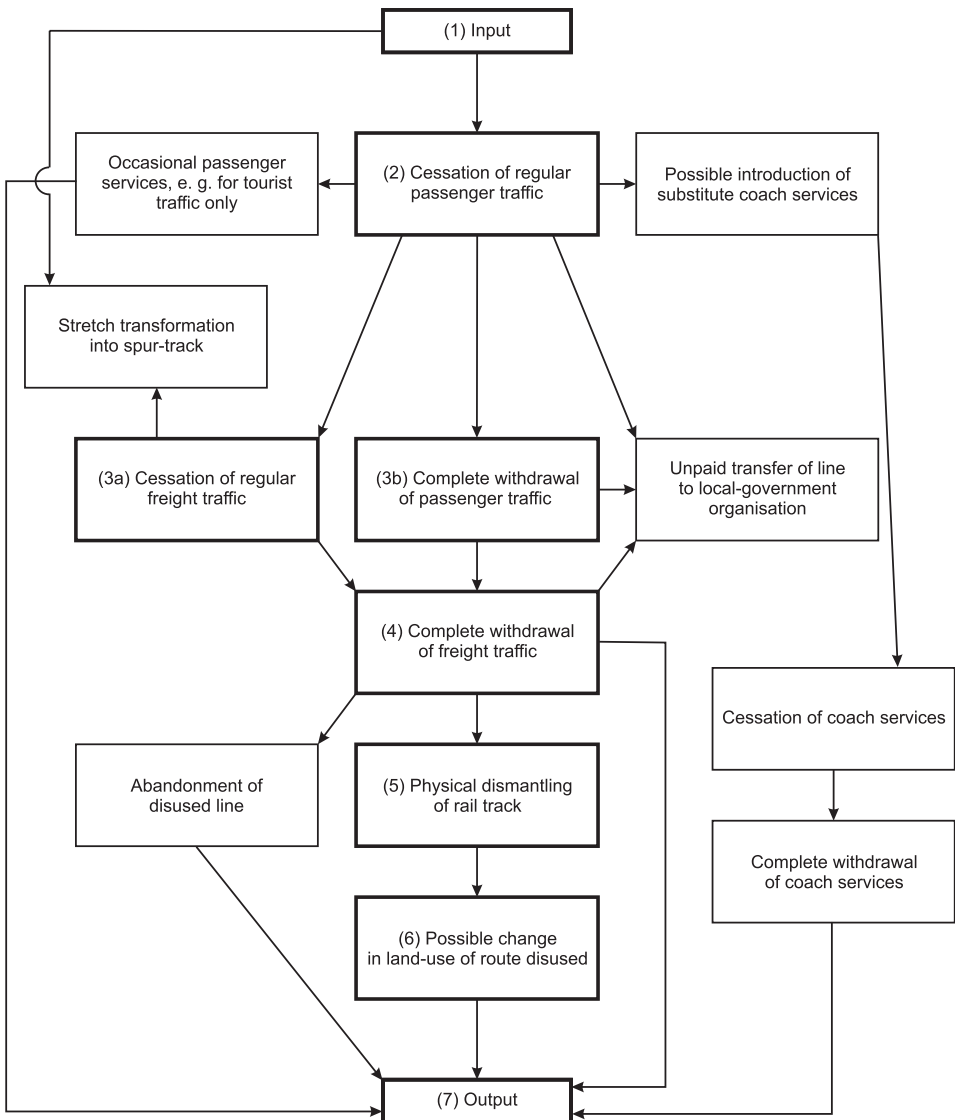
the then partitioned Poland. This is the part of the country in which the network had been most dense for historical reasons: Prussia supported rail growth as a means of economic development. Nevertheless, in the remaining part of Poland, the majority of narrow-gauge lines have been closed, and recently also standard-gauge lines mostly not yet dismantled formally. Thus, paradoxically the closures equalized differences in network density across Polish space.

The contemporary course to the railway closure process. Unlike in neighbouring countries, the intensity of passenger traffic in Poland is low and tending to go down steadily. When population is taken into account, 6.44 journeys per inhabitant took place in Poland in 2002, *vs.* 18.46 in the Czech Republic, more than 20 in Hungary, and over 22 in Germany (after *Instytut Rozwoju i Promocji Kolei*), and this despite the much better-developed road transport. These data partly reflect lower affluence and mobility on the part of Poles, though they also confirm an interdependence between the frequency of trains and the frequency of rail usage: the higher number of connections, the higher probability of their being used, and *vice versa*.

The above mentioned empirical regularity also occurs in the case of single lines: a smaller number of links causes potential passengers to become unaccustomed to the usage of rail as a transport mode. According to the author, Polish rail frequently uses loses this regularity by limiting the number of trains (e.g. to two or three pairs in 24 hours) before stopping regular passenger traffic altogether. The limitation can take place gradually over several years, and times of journeys can be less and less convenient. Potential passengers become more and more disappointed with rare and inconvenient times of trains (e.g. at night), and as a result look for another mode of transport, for example buses. Less frequent is the situation when traffic is stopped if a number of trains is greater (5–8 pairs in 24 hours). An absolute exception is the situation in which train connections are reintroduced after a several-year break.

A lower number of passengers means less money gained, but is a basis for the cessation of regular passenger traffic (see: Figure). Such decisions are based on the immediate effects of lowering overall rail running costs, and are taken into account from the position of a bankrupt enterprise, and not a conscious state strategy, often without consideration being given to all the effects in the wider economic, social and ecological contexts and by neglecting external transport costs (Kondraciuk-Gabryś, 1999). The reforms of Polish rail, introduced since the beginning of the 1990s, can be characterized as unsuccessful; and the state transport policy as ineffectual, incompetent and inconsistent (Taylor, 2004b).

The cessation of regular passenger traffic can be linked with the possible introduction of a substitute coach service which should alleviate negative social consequences of rail transport withdrawal. Usually private bus carriers run such substitute traffic on behalf of rail. By and large, not many people use this sort of carriage, and all of the business of this kind is in deficit. After two years or so, such bus links are terminated, though the kind of social protests that might have occurred earlier no longer take place at this stage. This sort of substitute transport was quite frequent in the mid-1990s, though it has practically disappeared nowadays.



Typical course to the process of railway-line closure, 1990–2002

Occasional passenger services, e.g. for tourist traffic, can take place on lines without regular traffic (Figure). This is in line with the Rail Transport Act of 1997. Usually, the next step is a complete withdrawal of PKP passenger traffic and, later on, of freight traffic also. An unused line may also be transferred to a local authority – another possibility provided for under the aforementioned Act. Local connections are often very important for their communities. As a result, many local authorities have recently become interested in the free takeover of the existing rail infrastructure, especially if the PKP is not interested in the running

of local traffic. Unfortunately, very few standard-gauge lines were taken over by local government. However, greater success can be seen with its takeover of narrow-gauge lines. The regular or irregular traffic then goes on to be run by private operators, with varying results.

In practice, there are some problems in taking over railway lines. The main one is the unwillingness of the PKP to transfer all assets, including existing rolling stock. The majority of local authorities have no funds for the repair and maintenance of lines, and for the purchase of new rolling stock, for example modern rail-buses. On the other hand, some rather few local authorities have used the opportunity of free takeovers to gain interesting fixed assets for other purposes (e.g. for resale), though not for the continuation of carriage activities. Both cases are not in line with the relevant law, but take place in the real-world situation.

The result of renumerativeness analysis carried out by a railway is taken into account during the process by which the decision to stop traffic on a given railway line or stretch is arrived at. Without going into detail, the method of three thresholds analysis bases itself on partial cost accounting. As a result, the economic threshold of renumerativeness is lowered to a level in which the advantages of carrying traffic are compared. If the level of the first threshold is negative, and local government does not agree to support traffic, the railway (in practice PKP Przewozy Regionalne Limited) stops passenger traffic, and the existence of a line is threatened. Where the first threshold is zero or positive, and the second negative, a difference can be established which is the minimum amount of subsidy requested from a local authority government. If such a subsidy is not received, then the lowering of the fixed cost is taken into account, for example by lowering the standard of service. If the analysis reveals no chances for improvement of the situation in the longer run, then a decision is made to stop the traffic on a given line (*Wytyczne ...*, 2000; Kuczyńska, 2002).

As mentioned above, the administrative decision to stop traffic is made by the Minister with responsibility for transport. The closure is not tantamount to the dismantling of rail track. The legal procedure is as follows: total stopping of traffic over at least a six-month period and approval from the relevant local authority. Additionally, at least one element of the fixed assets should be removed, making the running of traffic impossible. But in cases in which traffic is to be reduced only, no approval is needed. As a result, the advantageous position of the railway board in relation to local government is clear.

Since physical dismantling of an unused line is expensive, it is treated as an extremity where there are no candidates to take over the facilities. There is no rule as to how fast a closed line is to be dismantled. Frequently, disused line (especially standard-gauge) is left derelict (Figure), ensuring that some elements at least are stolen. Only in very few cases has physical dismantling taken place some years ahead of the formal administrative decision on railway line closure.

There are different examples of the current usage of redundant railway installations – trackbed and buildings. Formally, after the dismantling of track, a railway is committed to the rehabilitation of agriculture and forest. For example, if a former line has cut property belonging to one farm, embankments and cuttings should be removed. However, the author's field studies do not confirm this:

usually track is dismantled and removed, sometimes along with the broken stones. Only in typical agricultural areas of more intensive production is the land restored for agricultural purposes, mainly as a grazing land, in principle with only slight modifications. Afforestation does not take place, even though this was very common at the turn of the 1940s and 1950s. However, over large areas of rather extensive land-use (such as the majority of north-western and northern Poland), the ground is mainly left as wasteland, covered with grass, bushes or self-seeded trees.

Generally, a poor quality dirt road or cycle path is run along the former track-bed. More often this takes place along the Baltic coast or in the Pomeranian Lakeland, but in many areas attractive to tourists the land is simply abandoned. Sometimes the acquired premises are used for the widening of a roadway, or the creation of a pavement, but only within towns and settlements. Newer ideas comprise the creation of ecological corridors and belts of greenery, especially in agricultural (deforested) areas. However, there were not-so-unrealistic proposals – not to mention activity – to convert former track into fast roads, as in Britain (Turnock, 1979).

Station buildings are of special interest, as being transformed into houses for former railway employees, less so for other purposes. However, the wide range of uses of facilities includes shops, production outlets, storage, offices, railway museums, clubs, discotheques, *etc.* The buildings have sometimes survived in modified form, but the majority of conversions consist of cheap modifications. By and large, however, railways are in no hurry to transfer the property rights to their buildings. Yet necessary repairs are not carried out, without that a great many of the buildings are devastated (Taylor 2003b).

SPIS TABEL / LIST OF TABLES

Tabela 1. Porównanie kosztów budowy i zdolności przewozowej kolei o różnej szerokości toru	14
Table 1. A comparison of construction costs and carrying capacity of railways of different gauges	
Tabela 2. Maksymalne prędkości handlowe na liniach nowo zbudowanych w Europie i w Japonii	21
Table 2. Maximum commercial speeds on newly-constructed lines in Europe and Japan	
Tabela 3. Linie z maksymalnymi prędkościami handlowymi w Europie i w Japonii	21
Table 3. Lines with maximal commercial speeds in Europe and in Japan	
Tabela 4. Przykładowe koleje przemysłowe, istniejące po 1945 r.	62
Table 4. Examples of industrial railways existing post-1945	
Tabela 5. Dewastacja sieci kolejowej przez Armię Czerwoną na obecnym terytorium Polski w latach 1944–1948	107
Table 5. The devastation of the rail network by Soviet Red Army troops on present-day Polish territory, 1944–1948	
Tabela 6a. Normalnotorowe linie kolejowe rozebrane przez Armię Czerwoną w latach 1944–1945, a następnie odbudowane przez PKP	121
Table 6a. Standard-gauge railway lines dismantled by Soviet Red Army troops (1944–1945), and subsequently reconstructed by PKP	
Tabela 6b. Wąskotorowe linie kolejowe rozebrane przez Armię Czerwoną w latach 1944–1945, a następnie odbudowane przez PKP	123
Table 6b. Narrow-gauge rail lines dismantled by Soviet Red Army troops (1944–1945), and subsequently reconstructed by PKP	
Tabela 7. Ważniejsze linie wielotorowe ze zdemontowanymi drugimi i dalszymi torami, rozebrane około 1945 r. (nieodbudowane przez PKP) .	126
Table 7. The more important multi-track lines with second- and further tracks dismantled c. 1945, and not reconstructed by PKP	

Tabela 8. Ważniejsze linie wielotorowe ze zdemontowanymi drugimi i dalszymi torami, rozebrane około 1945 r. (odbudowane przez PKP)	128
Table 8. The more important multi-track lines with second- and further tracks dismantled c. 1945, and subsequently reconstructed by PKP	
Tabela 9. Charakterystyka badanych miejscowości	167
Table 9. Characteristics of the localities surveyed	
Tabela 10. Linie normalnotorowe całkowicie lub częściowo obsługiwane autobusami szynowymi (z uwzględnieniem połączeń sezonowych, stan na październik 2006 r.)	187
Table 10. Standard-gauge lines exclusively or partly served by rail-buses (including seasonal links, as of October 2006)	
Tabela 11. Normalnotorowe linie kolejowe, których przejęciem zainteresowane są samorządy terytorialne (stan na czerwiec 2003 r.)	197
Table 11. Standard-gauge lines local authorities are potentially interested in taking over (as of June 2003)	
Tabela 12. Koleje wąskotorowe przejęte od PKP przez samorządy od 2001 r. (stan na grudzień 2006 r.)	204
Table 12. Narrow-gauge railways taken over by local authorities from PKP in the years since 2001 (as of December 2006)	

SPIS RYCIN / LIST OF FIGURES

Ryc. 1. Długość linii kolejowych w wybranych krajach europejskich, 1825–2001	23
Fig. 1. The length of railway lines in selected European countries, 1825–2001	
Ryc. 2. Długość linii kolejowych na obecnym terytorium Polski, 1842–2002	24
Fig. 2. The length of railway lines on present-day Polish territory, 1842–2002	
Ryc. 3. Sieć kolejowa w roku 1860 na obecnym terytorium Polski	28
Fig. 3. The railway network on present-day Polish territory as of 1860	
Ryc. 4. Sieć kolejowa w roku 1880 na obecnym terytorium Polski	30
Fig. 4. The railway network on present-day Polish territory as of 1880	
Ryc. 5. Sieć kolejowa w roku 1900 na obecnym terytorium Polski	35
Fig. 5. The railway network on present-day Polish territory as of 1900	
Ryc. 6. Sieć kolejowa w roku 1914 na obecnym terytorium Polski	37
Fig. 6. The railway network on present-day Polish territory as of 1914	
Ryc. 7. Sieć kolejowa w roku 1920 na obecnym terytorium Polski	48
Fig. 7. The railway network on present-day Polish territory as of 1920	
Ryc. 8. Sieć kolejowa w roku 1920 na ówczesnym terytorium Polski	49
Fig. 8. The 1920 railway network on the then Polish territory	
Ryc. 9. Sieć kolejowa w roku 1938 na obecnym terytorium Polski	54
Fig. 9. The railway network on present-day Polish territory as of 1938	
Ryc. 10. Sieć kolejowa w roku 1938 na ówczesnym terytorium Polski	55
Fig. 10. The 1938 railway network on the then Polish territory	
Ryc. 11. Sieć kolejowa Polski w roku 1950	65
Fig. 11. Poland's railway network in 1950	
Ryc. 12. Sieć kolejowa Polski w roku 1970	68
Fig. 12. Poland's railway network in 1970	
Ryc. 13. Sieć kolejowa Polski w roku 1990	70
Fig. 13. Poland's railway network in 1990	

Ryc. 14. Sieć kolejowa Polski w roku 2002	72
Fig. 14. Poland's railway network in 2002	
Ryc. 15. Lokalizacja ważniejszych sieci kolei wąskotorowych	74
Fig. 15. Location of the more important narrow-gauge railway networks	
Ryc. 16. Pomorskie koleje wąskotorowe: stargardzkie (szadzkie), reskie, gryfickie, kołobrzeskie, koszalińsko-białogardzkie i słupskie	74-75
Fig. 16. The narrow-gauge railways of Pomerania	
Ryc. 17. Gdańskie koleje wąskotorowe	75
Fig. 17. The narrow-gauge railways of the Gdańsk area	
Ryc. 18. Kętrzyńska kolej wąskotorowa	75
Fig. 18. The narrow-gauge railway in the Kętrzyn area	
Ryc. 19. Elcka i olecka kolej wąskotorowa	76
Fig. 19. The narrow-gauge railways in the Elk and Olecko areas	
Ryc. 20. Mławska kolej wąskotorowa	77
Fig. 20. The narrow-gauge railway in the Mława area	
Ryc. 21. Ostrołęcka kolej wąskotorowa	77
Fig. 21. The narrow-gauge railway in the Ostrołęka area	
Ryc. 22. Koleje wąskotorowe okolic Warszawy: wilanowska, grójecka, jabło- nowska i marecka	78
Fig. 22. The narrow-gauge railways in the environs of Warsaw	
Ryc. 23. Bydgosko-wyrzyskie koleje wąskotorowe	79
Fig. 23. The narrow-gauge railways of the Bydgoszcz-Wyrzysk area	
Ryc. 24. Żnińska kolej wąskotorowa oraz kujawskie koleje wąskotorowe: krośniewicka, sompolińska, gnieźnieńska i wrzesińska	80-81
Fig. 24. The narrow-gauge railways of the Żnin and Kujawy areas	
Ryc. 25. Kaliska kolej wąskotorowa	80
Fig. 25. The narrow-gauge railway in the Kalisz area	
Ryc. 26. Średzka kolej wąskotorowa	80
Fig. 26. The narrow-gauge railway in the Środa Wielkopolska area	
Ryc. 27. Opalenicka kolej wąskotorowa	80
Fig. 27. The narrow-gauge railway in the Opalenica area	
Ryc. 28. Śmigielska kolej wąskotorowa	81
Fig. 28. The narrow-gauge railway in the Śmigiel area	
Ryc. 29. Górnośląskie koleje wąskotorowe	80-81
Fig. 29. The narrow-gauge railways in Upper Silesia	
Ryc. 30. Jędrzejowska kolej wąskotorowa	80-81
Fig. 30. The narrow-gauge railway in the Jędrzejów area	
Ryc. 31. Nałęczowska kolej wąskotorowa	81
Fig. 31. The narrow-gauge railway in the Nałęczów area	
Ryc. 32. Hrubieszowska kolej wąskotorowa	82
Fig. 32. The narrow-gauge railway in the Hrubieszów area	

Ryc. 33. Wrocławska kolej wąskotorowa	82
Fig. 33. The narrow-gauge railway in the Wrocław area	
Ryc. 34. Sieć kolei wąskotorowych w 2003 r.	83
Fig. 34. The narrow-gauge railway network in 2003	
Ryc. 35. Zmiany gęstości normalnotorowej sieci kolejowej w latach 1937–2000	88-89
Fig. 35. Changes in the density of the standard-gauge railway network, 1937–2000	
Ryc. 36. Zelektryfikowana sieć kolejowa w roku 1938 na obecnym terytorium Polski	92
Fig. 36. The electrified railway network on present-day Polish territory as of 1938	
Ryc. 37. Zelektryfikowana sieć kolejowa Polski w roku 1980	94
Fig. 37. Poland's electrified railway network in 1980	
Ryc. 38. Zelektryfikowana sieć kolejowa Polski w roku 2002	97
Fig. 38. Poland's electrified railway network in 2002	
Ryc. 39. Sieć kolejowa Polski wyposażona w samoczynną blokadę liniową w 2002 r.	99
Fig. 39. The Polish rail network equipped with the linear automatic blockade as of 2002	
Ryc. 40. Zamknięcia linii kolejowych na obecnym terytorium Polski w podziale na dekady	104
Fig. 40. Railway line closures on present-day Polish territory, with a division into decades	
Ryc. 41. Okolice Węgorzewa na Pojezierzu Mazurskim: kolorem czerwonym zaznaczono przebieg rozebranych linii. Fragment mapy 1:50 000, arkusz 214.1 Węgorzewo (układ współrzędnych 1965)	105
Fig. 41. The environs of Węgorzewo, a town in the Mazurian Lakeland: the course of dismantled lines is marked in red. Fragment of 1:50 000 map, sheet 214.1 Węgorzewo (1965 coordinate system)	
Ryc. 42. Okolice Polanowa na Pojezierzu Pomorskim: kolorem czerwonym zaznaczono przebieg rozebranych linii. Fragment mapy 1:50 000, arkusze: 323.1 Wiekowo, 323.3 Bobolice (układ współrzędnych 1965)	105
Fig. 42. The environs of Polanów, a small town in the central part of the Pomeranian Lakeland: the course of dismantled lines is marked in red. Fragment of 1:50 000 map, sheets 323.1 Wiekowo and 323.3 Bobolice (1965 coordinate system)	
Ryc. 43. Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną w latach 1944–1948 (bez drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych)	117
Fig. 43. Dismantling of railway lines by Soviet Red Army troops, 1944–1948 (excluding second and further tracks on multi-track lines)	
Ryc. 44. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Mazurskim przez Armię Czerwoną w latach 1944–1948 (bez drugich torów na liniach dwutorowych)	118-119
Fig. 44. Dismantling of railway lines in the Mazurian Lakeland by Soviet Red Army troops, 1944–1948 (excluding second tracks on double-track lines)	

Ryc. 45. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Pomorskim przez Armię Czerwoną w latach 1945–1948 (bez drugich torów na liniach dwutorowych)	118-119
Fig. 45. Dismantling of railway lines in the Pomeranian Lakeland by Soviet Red Army troops, 1944–1948 (excluding second tracks on double-track lines)	
Ryc. 46. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Lubuskim przez Armię Czerwoną w latach 1945–1948 (bez drugich torów na liniach dwutorowych)	119
Fig. 46. Dismantling of railway lines in the Lubuskie Lakeland by Soviet Red Army troops, 1944–1948 (excluding second tracks on double-track lines)	
Ryc. 47. Demontaż linii kolejowych na Dolnym Śląsku przez Armię Czerwoną w latach 1945–1948 (bez drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych). Uwaga: trakcja elektryczna na linii Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica zdemontowana przez PKP w 1945 r.	120
Fig. 47. Dismantling of railway lines in Lower Silesia by Soviet Red Army troops, 1944–1948 (excluding second and further tracks on multi-track lines). Note: electric traction on Jelenia Góra–Jakuszyce–state border route dismantled by PKP staff in 1945	
Ryc. 48. Demontaż drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych przez Armię Czerwoną w latach 1944–1948	125
Fig. 48. Dismantling of second and further tracks on multi-track lines by Soviet Red Army troops, 1944–1948	
Ryc. 49. Sieć kolejowa Górnego Śląska w latach 1990 i 2002	137
Fig. 49. The railway network in Upper Silesia in 1990 and 2002	
Ryc. 50. Obecna struktura zamkniętych linii kolejowych (w odsetkach) ...	138
Fig. 50. The present-day structure of closed railway lines (by percentages)	
Ryc. 51. Zamknięcia linii kolejowych na obecnym terytorium Polski w latach 1911–2002	139
Fig. 51. Railway line closures on present-day Polish territory, 1911–2002	
Ryc. 52. Zamknięcia linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego na obecnym terytorium Polski w podziale na dekady	155
Fig. 52. Railway line closures to passenger traffic on present-day Polish territory, with a division into decades	
Ryc. 53. Zamknięcia linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego na obecnym terytorium Polski do roku 1945 włącznie	156
Fig. 53. Railway line closures to passenger traffic on present-day Polish territory up to 1945 (inclusive)	
Ryc. 54. Zamknięcia linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego w Polsce w latach 1946–1990	157
Fig. 54. Railway line closures to passenger traffic in Poland, 1946–1990	
Ryc. 55. Zamknięcia linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego w Polsce w latach 1991–2002	158
Fig. 55. Railway line closures to passenger traffic in Poland, 1991–2002	
Ryc. 56. Sieć połączeń pasażerskich w Polsce w roku 1990	161
Fig. 56. The passenger rail network in Poland in 1990	

Ryc. 57. Sieć połączeń pasażerskich w Polsce w roku 2002	162
Fig. 57. The passenger rail network in Poland in 2002	
Ryc. 58. Sieć połączeń pasażerskich na Górnym Śląsku w latach 1990 i 2002	163
Fig. 58. The passenger rail network in Upper Silesia in 1990 and 2002	
Ryc. 59. Obecna struktura linii kolejowych zamkniętych dla ruchu pasażerskiego (w odsetkach)	164
Fig. 59. The present-day structure of railway lines closed to passenger traffic (by percentages)	
Ryc. 60. Miejscowości objęte wywiadami kwestionariuszowymi	166
Fig. 60. Localities in which questionnaire surveys were carried out	
Ryc. 61. Struktura wielkościowa gospodarstw domowych w badanej próbie (w odsetkach gospodarstw)	170
Fig. 61. Size structure of households surveyed in the sample (as percentage of all households)	
Ryc. 62. Częstość korzystania gospodarstw domowych z lokalnego połączenia kolejowego przed jego zamknięciem (w odsetkach gospodarstw)	170
Fig. 62. Frequency with which households used a local rail link prior to its closure (as percentage of households)	
Ryc. 63. Możliwość korzystania gospodarstw domowych z regularnego połączenia autobusowego (w odsetkach gospodarstw)	171
Fig. 63. Opportunity for households to use regular bus or coach link (as percentage of households)	
Ryc. 64. Wyposażenie gospodarstw domowych w środki transportu: samochody, motocykle i rowery (w odsetkach gospodarstw)	172
Fig. 64. Households' ownership of means of transport: cars and vans, motorcycles and bicycles (as percentage of households)	
Ryc. 65. Korzystanie gospodarstw domowych ze sprzedaży wysyłkowej i usług obwoźnych (w odsetkach gospodarstw)	173
Fig. 65. Households' usage of mail-order sales and peripatetic services (as percentage of households)	
Ryc. 66. Główne zajęcie i możliwość użytkowania samochodu przez każdego z domowników (w odsetkach osób)	174
Fig. 66. Main occupation and car-usage possibilities of individual household members (as a percentage of those studied)	
Ryc. 67. Praca zawodowa: rodzaj zajęcia w głównym miejscu pracy, sposób dotarcia do niego i utrudnienia wynikające z zamknięcia połączenia kolejowego (w odsetkach osób)	176
Fig. 67. Employment: occupational status in main place of work, mode of access to activity, and difficulties caused by railway closures (as a percentage of those studied)	

Ryc. 68. Kształcenie: dogodność dojazdu lub dojścia uczniów do szkoły (w opinii respondentów), sposób dotarcia do niej i utrudnienia wynikające z zamknięcia połączenia kolejowego (w odsetkach osób)	178
Fig. 68. Education: convenience of pupils' access from respondents' point of view, mode of access to schools, and difficulties caused by railway closures (as a percentage of those studied)	
Ryc. 69. Zakupy: częstość dokonywania, sposób dotarcia do miejsca zakupów i utrudnienia wynikające z zamknięcia połączenia kolejowego (w odsetkach osób)	180
Fig. 69. Shopping: frequency of shopping, mode of access to facilities, and difficulties caused by railway closures (as a percentage of those studied)	
Ryc. 70. Opieka lekarska: częstość korzystania, sposób dotarcia do miejsca opieki i utrudnienia wynikające z zamknięcia połączenia kolejowego (w odsetkach osób)	181
Fig. 70. Healthcare: frequency of treatment, mode of access to healthcare, and difficulties caused by railway closures (as a percentage of those studied)	
Ryc. 71. Linie normalnotorowe całkowicie lub częściowo obsługiwane autobusami szynowymi (z uwzględnieniem połączeń sezonowych, stan na październik 2006 r.)	187
Fig. 71. Standard-gauge lines exclusively or partly served by rail-buses (including seasonal links, as of October 2006)	
Ryc. 72. Typowy przebieg procesu zamykania linii kolejowych w latach 1990–2002	194
Fig. 72. Typical course to the process of railway-line closure, 1990–2002	
Ryc. 73. Linie i odcinki dawnych kolei wąskotorowych PKP, na których prowadzono przewozy w 2006 r.	201
Fig. 73. Lines and stretches of former narrow-gauge PKP railway on which carriage took place in 2006	
Rozwój i regres sieci kolejowej 1842–2002 (mapa–załącznik)	
The growth and contraction of the railway network, 1842–2002 (map–attachment)	

SPIS FOTOGRAFII / LIST OF PLATES

Wszystkie fotografie zostały wykonane przez autora w latach 2001–2006
All photographs taken by the author, 2001–2006

Na okładce: pociąg relacji Gdynia–Kudowa Zdrój na łukowym wiadukcie w Lewinie Kłodzkim, zaprojektowanym z kamiennych bloków przez architektów włoskich. Czynny od końca XIX w. wiadukt ma 27 m wysokości.

On the cover: a train from Gdynia to Kudowa Zdrój on the arched viaduct at Lewin Kłodzki, designed of stone blocks by Italian architects. In use from the end of the 19th century, the viaduct is 27 m high.

Fot. 1. Pierwszy jednotorowy most przez Wisłę pod Tczewem. Konstrukcja kratowa, pierwotnie z 14 neogotyckimi wieżami zaprojektowana przez Carla Lentza. W momencie oddawania do użytku liczył 1019 m i był najdłuższym mostem w Europie. Wielokrotnie niszczone, oryginalne są 3 przęsła (zalewowe) z 1857 r.

27

Plate 1. The first single-track rail bridge over the Vistula near Tczew. Grid construction, initially with 14 neo-Gothic towers designed by Carl Lentz. When brought into operation, it was the longest of its kind in Europe, at 1019 m. Though destroyed many times, the 3 spans (flooded) are the original ones from 1857.

Fot. 2. Obecnie pierwotny kolejowy most przez Wisłę pod Tczewem służy lokalnemu ruchowi drogowemu, a ruch kolejowy odbywa się po dwutorowym równoległym moście, widocznym z prawej strony.

27

Plate 2. At present, the first bridge over the Vistula near Tczew is used for local road traffic only, while rail traffic is carried on the parallel double-track bridge seen on the right.

Fot. 3. Teren stacji Poznań Główny, istniejącej w obecnym miejscu od 1879 r. Pierwotnie miejsce to znajdowało się poza centrum, ale obecnie lokalizację można uznać za bardzo właściwą – w centrum miasta w dużym przekopie.

29

Plate 3. The area of Poznań Główny station, which has stood in this place since 1879. Originally outside the city centre, it is now in a very convenient central location, in a wide cutting.

- Fot. 4. Jednotorowy kolejowo-drogowy most przez Wisłę pod Fordonem. Oryginalny most z 1893 r. był najdłuższym mostem kolejowym w ówczesnych Niemczech (1325 m). Obecna konstrukcja pochodzi z okresu powojennej odbudowy (1956), ma 1005,5 m długości. 34
- Plate 4. The single-track combined rail and road bridge over the Vistula near Fordon. The original bridge of 1893 was the longest in the then Germany (at 1325 m). Today's bridge of post-war reconstruction (from 1956) is 1005.5 m long.
- Fot. 5. Przystanek Czarny Dunajec na zbudowanej w 1904 r. lokalnej linii normalnotorowej Nowy Targ–Suchá Hora. Linia została rozebrana w 1991 r., tory biegły z lewej strony budynku (obecnie mieszkalny). 38
- Plate 5. The Czarny Dunajec halt on the local standard-gauge Nowy Targ–Suchá Hora railway, constructed in 1904. The line was dismantled in 1991, formerly the track ran on the left side of the building (now lived in).
- Fot. 6. Przystanek Podczerwone na linii Nowy Targ–Suchá Hora. Tory biegły przed budynkiem (obecnie mieszkalny). 38
- Plate 6. The Podczerwone halt on the Nowy Targ–Suchá Hora railway. The former track ran in front of the building (now lived in).
- Fot. 7. Dobrze zachowany dworzec Wilanów na wąskotorowej kolei wilanowskiej. Budynek w stylu dworcowym mieści obecnie pocztę. 40
- Plate 7. The well-preserved station-building at Wilanów once on the narrow-gauge Wilanów railway. A post-office is now located in the building of manorial style.
- Fot. 8. Budynek dawnego dworca Klarysew na kolei wilanowskiej mieści obecnie sklep i mieszkania. 41
- Plate 8. The former station-building at Klarysew on the Wilanów railway. Now a grocery shop and flats are located there.
- Fot. 9. Budynek dawnego dworca Radzymin na wąskotorowej kolei mareckiej jest obecnie wykorzystywany przez PKS. 41
- Plate 9. The former station-building at Radzymin on the narrow-gauge Marki railway is now used as the PKS coach station.
- Fot. 10. Budynek dawnego dworca Otwock na wąskotorowej kolei jabłonowskiej jest obecnie wykorzystywany jako mieszkalny. 42
- Plate 10. The former station-building at Otwock on the narrow-gauge Jabłonna Railway is now lived in.
- Fot. 11. Dawny most kolei jabłonowskiej przez rzekę Świder obecnie służy jako lokalny most drogowy. 42
- Plate 11. The former Jabłonna Railway bridge over the Świder River is now used as a local road bridge.
- Fot. 12. Zabytkowy parowóz „Rys” w pobliżu końcowej stacji kolei jabłonowskiej w Karczewie 43
- Plate 12. The historical 'Rys' steam-engine near the terminal Karczew station on the Jabłonna Railway
- Fot. 13. Przekop z drugiej dekady XX w. po nieuruchomionej linii Bąk–Liniewo w okolicy Liniewskich Gór 45
- Plate 13. The cutting near Liniewskie Góry dating back to the 1910s recalls the never-launched Bąk–Liniewo railway

- Fot. 14. Wiadukt drogowy nad przekopem nieuruchomionej linii Bąk–Liniewo w okolicy miejscowości Orle 45
 Plate 14. Road viaduct near Orle over the cutting of the never-launched Bąk–Liniewo railway
- Fot. 15. Wyżej wspomniany wiadukt od strony trasy planowanej kolei 46
 Plate 15. The above-mentioned viaduct, as seen from the route of the planned railway
- Fot. 16. Nasyp po nieuruchomionej linii Bąk–Liniewo w okolicy Konarzyn porasta około 40-letni bór sosnowy. 46
 Plate 16. The embankment near Konarzyny recalling the never-launched Bąk–Liniewo railway is now covered by c. 40-year-old pine forest.
- Fot. 17. Linia Swarzewo–Hel była od 1922 r. i jest nadal intensywnie wykorzystywana w ruchu turystycznym. Na zdjęciu pociąg osobowy relacji Gdynia–Hel na przystanku w Juracie w 2006 r. 51
 Plate 17. The Swarzewo–Hel railway has been used intensively in tourist traffic since 1922. On the photograph, the Gdynia–Hel passenger train at the Jurata halt in 2006.
- Fot. 18. Niewysoki nasyp po zlikwidowanej przez Niemców w 1939 r., zaledwie po 13 latach od uruchomienia, krótkiej linii normalnotorowej Brzeźno Człuchowskie–Wierzchowo Człuchowskie. Po kilkudziesięciu latach od rozebrania nawierzchni, przebieg dawnej linii często wyznacza pas śródpolnej roślinności. 56
 Plate 18. The low embankment remaining from the standard-gauge Brzeźno Człuchowskie–Wierzchowo Człuchowskie railway, which was dismantled by the Germans in 1939, just 13 years after its launch. After several dozen years, the course of the former line is marked by a belt of mid-field vegetation.
- Fot. 19. Przykładem linii, która straciła na znaczeniu jest polski odcinek dawnej Królewsko-Pruskiej Kolei Wschodniej. Po 1945 r. częściowo zdemontowano drugi tor, linii nie zelektryfikowano, kursuje nią niewiele pociągów. Na zdjęciu jedyny pociąg pospieszny relacji Gorzów Wielkopolski–Gdynia Główna na stacji Czernik Pomorski w 2004 r. . 64
 Plate 19. A good example of a railway which lost its significance is provided by the Polish segment of the former Royal-Prussian Eastern Railway. After 1945, the second track was partly dismantled, the line remained non-electrified, and rail traffic was light. In the photo, the only fast train from Gorzów Wielkopolski to Gdynia Główna at Czernik Pomorski station in 2004.
- Fot. 20. Dworzec Warszawa Wschodnia z 1969 r. jest przykładem kiepskiej architektury kolejowej okresu socjalistycznego. 66
 Plate 20. The Warszawa Wschodnia station-building of 1969 is an example of poor rail architecture from the communist era.
- Fot. 21. W miarę nowoczesny budynek dworca Warszawa Centralna z połowy lat 1970. uchodzi dzisiaj za mało funkcjonalny. 66
 Plate 21. The relatively modern Warszawa Centralna station-building from the mid-1970s is now seen as of limited functional quality.
- Fot. 22. Nowo wybudowany dworzec Warszawa Wileńska z początku lat 2000. jest dzisiaj przede wszystkim wielkim centrum handlowym. . 67
 Plate 22. The newly constructed Warszawa Wileńska station-building from the early 2000s, is these days a major shopping centre first and foremost.

Fot. 23. Odnowiony wiadukt na trasie CMK nad drogą szybkiego ruchu Warszawa–Katowice w pobliżu miejscowości Zawady	71
Plate 23. The renovated viaduct near Zawady on the route of Central Rail Trunk Line and passing over the Warsaw–Katowice dual carriageway	
Fot. 24. Częściowo zdewastowany budynek czynnego dworca w Wągrowcu w 2002 r.	86
Plate 24. The partly-vandalized Wągrowiec station-building in use in 2002	
Fot. 25. Budynek przystanku Jajkowo na normalnotorowej linii Brodnica–Nowe Miasto Lubawskie 2 lata po wstrzymaniu przewozów pasażerskich (2002)	87
Plate 25. The Jajkowo halt-buildings on the standard-gauge Brodnica–Nowe Miasto Lubawskie railway, just 2 years after the cessation of passenger-traffic (2002)	
Fot. 26. Nowoczesna zelektryfikowana w 1988 r. linia Toruń–Olsztyn w pobliżu Samborowa	96
Plate 26. The modern Toruń–Olsztyn railway near Samborowo, electrified in 1988	
Fot. 27. Nasyp w pobliżu Żelkowa jest jedną z nielicznych pozostałości po rozebranym w 1913 r. 5-kilometrowym odcinku linii wąskotorowej Żelkowo–Siecie.	102
Plate 27. An embankment near Żelkowo is one of the few remnants of the 5-km section of the narrow-gauge Żelkowo–Siecie railway dismantled in 1913.	
Fot. 28. Również przekop w pobliżu Żelkowa jest pozostałością po pierwszej udokumentowanej rozbiórce odcinka na obecnym terytorium Polski.	103
Plate 28. The cutting near Żelkowo is also left from the first documented dismantling of a stretch of line on present-day Polish territory.	
Fot. 29. Dobrze zachowany kamiennie-ceglany most przez Radew na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bobolice–Polanów .	108
Plate 29. The well-preserved stone-brick bridge over the Radew River on the standard-gauge Bobolice–Polanów railway, which was dismantled by Red Army troops	
Fot. 30. Tak zwany „czerwony most” przez Grabową w Polanowie na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Polanów–Korzybie	108
Plate 30. The so-called 'red bridge' at Polanów over the Grabowa River, on the standard-gauge Polanów–Korzybie railway dismantled by Red Army troops	
Fot. 31. Pozostałości zrujnowanego mostu przez Gwdę koło Płytnicy na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Wałcz–Węgierce	109
Plate 31. The remains of the ruined bridge over the Gwda River near Płytnica, on the standard-gauge Wałcz–Węgierce railway dismantled by Red Army troops	
Fot. 32. Wysadzony most przez Gwdę w Piecewku, z zachowanym oryginalnym torem z 1914 r., na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Złotów–Jastrowie	110
Plate 32. The blown-up bridge over the Gwda River at Piecewko, on the standard-gauge Złotów–Jastrowie railway dismantled by Red Army troops (the original track is from 1914)	

- Fot. 33. Zrujnowany most przez Pasłękę koło Ornety na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Orneta–Morąg 110
 Plate 33. The ruined bridge over the Pasłęka River near Orneta, on the standard-gauge Orneta–Morąg railway dismantled by Red Army troops
- Fot. 34. Lekki żelbetowy wiadukt nad przekopem rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Polanów–Korzybie 111
 Plate 34. The light ferroconcrete viaduct left over the cutting of the standard-gauge Polanów–Korzybie railway dismantled by Red Army troops
- Fot. 35. Kamienno-ceglany wiadukt koło miejscowości Glaznoty na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Uzdowo–Samborowo 111
 Plate 35. The stone-brick viaduct near Glaznoty, on the standard-gauge Uzdowo–Samborowo railway dismantled by Red Army troops
- Fot. 36. Podwójne wiadukty koło miejscowości Podągi na rozebranej przez Armię Czerwoną jednotorowej linii Orneta–Morąg. W Prusach Wschodnich, ze względów militarnych, często na jednotorowych liniach budowano podwójne wiadukty lub mosty. 112
 Plate 36. The double viaducts near Podągi on the single-track Orneta–Morąg railway, which was dismantled by Soviet Red Army troops. For military reasons, single-track lines in East Prussia often had double viaducts or bridges.
- Fot. 37. Lekki żelbetowy wiadukt koło Brzostowa nad przekopem rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Węgorzewo–Rudziszki. Obecnie przekop wykorzystywany jest jako ścieżka rowerowa. 112
 Plate 37. The light ferroconcrete viaduct near Brzostów, over a cutting along the standard-gauge Węgorzewo–Rudziszki railway dismantled by Red Army troops. The cutting is now used as a cycle path.
- Fot. 38. Podwójne wiadukty w Stańczykach na rozebranej przez Armię Czerwoną jednotorowej normalnotorowej linii Gołdap–Żytkiejmy. Wybudowane w latach 1912–1926 wiadukty mają do 40 m wysokości i ponad 200 m długości; przyciągają amatorów skoków na linach. .. 113
 Plate 38. The double viaducts at Stańczyki on the single-track standard-gauge Gołdap–Żytkiejmy railway dismantled by the Red Army. Constructed in the years 1912–1926, the viaducts are up to 40 meters high and over 200 m long making this an attraction for bungee jumping enthusiasts.
- Fot. 39. Przejazd koło miejscowości Stary Dwór Barciański na rozebranej przez Armię Czerwoną wąskotorowej linii Kętrzyn–Barciany–Kurkławki. Na pierwszym planie widoczna lekka szyna. 114
 Plate 39. The level crossing near Stary Dwór Barciański, on the narrow-gauge Kętrzyn–Barciany–Kurkławki railway, dismantled by Red Army troops. A light rail is to be seen in the foreground.
- Fot. 40. Szyna koło Bisztyńka, jedna z nielicznych pozostałości po rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Lidzbark Warmiński–Sątopy Samulewo 115
 Plate 40. The rail near Bisztynek, one of the very few remnants of the standard-gauge Lidzbark Warmiński–Sątopy Samulewo railway dismantled by the Red Army troops

- Fot. 41. Nasyp w pobliżu Dębnicy Kaszubskiej na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Słupsk–Budowo, obecnie wykonywany jako ścieżka rowerowa. Z prawej widoczne resztki podkładów. 115
- Plate 41. The embankment near Dębica Kaszubska on the standard-gauge Słupsk–Budowo railway, dismantled by Red Army troops. The route now serves as a cycle path. The remains of track-bedding are to be seen on the right side.
- Fot. 42. Nielegalnie rozebrana nawierzchnia na części normalnotorowej linii Sieniawa Żarska–Jasień (widok w kierunku północnym, 2002 r.) 136
- Plate 42. The illegally-dismantled surface of a section of the standard-gauge Sieniawa Żarska–Jasień railway (the view north, 2002)
- Fot. 43. Całkowicie zarośnięta nierozebrana nawierzchnia zamkniętej w 1995 r. normalnotorowej linii Kościerzyna–Skarszewy w pobliżu Liniewskich Gór (2001) 136
- Plate 43. The surface of the standard-gauge Kościerzyna–Skarszewy railway near Liniewskie Góry, which was closed in 1995 and is now completely overgrown (2001)
- Fot. 44. Dobrze zachowany nasyp koło Grzmiącej po rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Grzmiąca–Bobolice 141
- Plate 44. A well-preserved embankment near Grzmiąca, on the standard-gauge Grzmiąca–Bobolice railway dismantled by Red Army troops
- Fot. 45. Wysoki nasyp koło Kramarzyn na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Miastko–Bytów. Widoczne pozostałości tłucznia. 141
- Plate 45. The high embankment near Kramarzyny on the standard-gauge Miastko–Bytów railway dismantled by Soviet troops. The remains of the broken stone are visible.
- Fot. 46. Trasę po rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bytów–Lębork w znacznej części zalesiono na przełomie lat 1940. i 1950. Z prawej widoczny słupek kilometrowy (hektometryczny). ... 142
- Plate 46. The route of the standard-gauge Bytów–Lębork railway which was dismantled by Red Army troops, was in the main afforested in the late 1940s and early 1950s. A distance marker is to be seen on the right.
- Fot. 47. W miejscowości Sitno trasa rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bartoszyce–Judyty–granica służy jako miejsce wypasu bydła. 142
- Plate 47. At Sitno, the route of the Bartoszyce–Judyty–state border standard-gauge railway (dismantled by Red Army troops) is now used to graze cattle.
- Fot. 48. Po śladzie rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Olsztynek–Ostróda poprowadzono drogę gruntową. 143
- Plate 48. The route of the standard-gauge Olsztynek–Ostróda railway dismantled by Soviet troops which is now used as a dirt road.
- Fot. 49. Po śladzie rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Ustka–Kornino poprowadzono ścieżkę rowerową. 143
- Plate 49. Now used as a cycle path, the route of the standard-gauge Ustka–Kornino railway, dismantled by Soviet Red Army troops.

- Fot. 50. Wieża wodna w Lubniewicach na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Rudnica–Sulęcín 144
 Plate 50. The water-tower at Lubniewice, on the standard-gauge Rudnica–Sulęcín railway, which was dismantled by Soviet Red Army troops
- Fot. 51. Budynek stacji Pomysk Mały na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bytów–Lębork jest wykorzystywany jako mieszkalny. Widoczne ślady tanich modyfikacji. 144
 Plate 51. The now-residential Pomysk Mały station-building on the standard-gauge Bytów–Lębork railway, dismantled by Soviet Red Army troops. The signs of cheap modifications are visible.
- Fot. 52. Dobrze zachowany budynek przystanku Cewice na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Bytów–Lębork jest wykorzystywany jako mieszkalny. Widoczne ślady niemieckiej nazwy Zewitz. Po odbudowie krótkiego odcinka do Lęborka w 1947 r., Cewice znalazły się na trasie bocznicy do lotniska. 145
 Plate 52. The well-preserved Cewice halt-building on the Bytów–Lębork railway, dismantled by Red Army troops, is now lived in. Signs of the former German name 'Zewitz' are visible. After reconstruction of the short stretch of line to Lębork in 1947, Cewice became a halt along a branch-line running to the air-base.
- Fot. 53. Dobrze zachowane budynki stacji Lichtajny na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Olsztynek–Ostróda. W niższym mieściła się m.in. kasa i magazyn, w wyższym mieszkania służbowe (obecnie również mieszkania). 145
 Plate 53. Relatively-unchanged station-buildings at Lichtajny on the standard-gauge Olsztynek–Ostróda railway dismantled by the Red Army. There was once *i.a.* a ticket office and storage in the lower building, with railwaymen's flats in the upper one (now lived in).
- Fot. 54. Budynek nastawni w Sypniewie na rozebranej przez Armię Czerwoną normalnotorowej linii Jastrowie–Czaplinek jest wykorzystywany jako mieszkalny. 146
 Plate 54. Also now lived in, the former building of the switch-tower at Sypniewo on the standard-gauge Jastrowie–Czaplinek railway dismantled by the Red Army troops.
- Fot. 55. Trasa rozebranej w 1997 r. normalnotorowej linii Kornatowo–Chełmno w okolicy Grubna służy jako lokalna droga gruntowa. ... 147
 Plate 55. In the vicinity of Grubno, the route of the standard-gauge Kornatowo–Chełmno railway (dismantled in 1997) is now used as a local dirt road.
- Fot. 56. Trasa rozebranej w latach 1995–1996 normalnotorowej linii Złocieniec–Połczyn Zdrój w okolicy Cieszyna służy jako ścieżka rowerowa. 148
 Plate 56. In the vicinity of Cieszyno, the route of the standard-gauge Złocieniec–Połczyn Zdrój railway (dismantled 1995–1996) is now used as a cycle path.
- Fot. 57. Pozbawiony barierek most kolejowy przez Wieprzę na rozebranej w końcu lat 1990. normalnotorowej linii Korzybie–Sławno 148
 Plate 57. Now lacking barriers, this is the rail bridge over the Wieprza River on the route of the standard-gauge Korzybie–Sławno railway, dismantled in the late 1990s

- Fot. 58. Wiadukt kolejowy koło miejscowości Tardy na rozebranej w 1998 r. normalnotorowej linii Moraġ-Miłomłyn 149
Plate 58. The rail viaduct near Tardy, on the standard-gauge Moraġ-Miłomłyn railway, dismantled in 1998
- Fot. 59. Budynek końcowej stacji kolei wąskotorowej w Bobolicach (obecnie mieszkalny). Linię do Świelina zamknięto formalnie w 1993 r., ale w większości jej nie rozebrano. 150
Plate 59. The Bobolice railhead station-building on the old narrow-gauge railway is now lived in. The line to Świelino was formally closed in 1993, but most of it has not yet been taken away.
- Fot. 60. Budynek końcowej stacji kolei normalnotorowej w Uzdowie (obecnie mieszkalny). Linię do Turzy Wielkiej rozebrano w latach 1990. .. 150
Plate 60. The now-inhabited Uzdowo railhead station-building on the standard-gauge railway. The line to Turza Wielka was dismantled in 1990s.
- Fot. 61. Budynek stacji Baġart (obecnie mieszkalny) na rozebranej w 1991 r. normalnotorowej linii Chełmno-Uniśław Pomorski 151
Plate 61. Also residential, the Baġart station-building on the standard-gauge Chełmno-Uniśław Pomorski railway, dismantled in 1991
- Fot. 62. Budynek stacji Kijewo Szlacheckie (obecnie wykorzystywany przez prywatną firmę handlowo-usługową) na linii Chełmno-Uniśław Pomorski. W porównaniu z fot. 61, widać troskę nowego użytkownika o zachowanie dobrego stanu budynku. 151
Plate 62. Now serving as commercial premises, the Kijewo Szlacheckie station-building on the Chełmno-Uniśław Pomorski railway. Compare this with Plate 61, and it is easy to see the care the new user has taken to keep the building well-maintained.
- Fot. 63. Przykład kompletnie zdewastowanego dworca w Resku Północnym, z którym ostatnie połączenia zamknięto formalnie dopiero w latach 1990. 152
Plate 63. An example of a completely devastated station-building is provided by Resko Północne, to which the last rail links were closed down as late as in the 1990s.
- Fot. 64. Dawny dworzec w Skarszewach od lat 1990. wykorzystywany jest na cele mieszkalne i handlowo-usługowe, dzięki czemu nie widać poważniejszych śladów jego dewastacji. Ostatnią linię do Skarszew formalnie zamknięto w 2000 r. 152
Plate 64. The former Skarszewy station-building. Lived in and used as commercial premises since the 1990s it shows no visible signs of devastation. The last line to Skarszewy was formally closed in 2000.
- Fot. 65. Dawny dworzec w Chełmnie od lat 1990. wykorzystywany jest jako dworzec autobusowy, budynek mieszkalny i handlowo-magazynowy, dzięki czemu nie widać poważniejszych śladów jego dewastacji. Ostatnią linię do Chełmna zamknięto w 1992, a rozebrano w 1997 r. 153
Plate 65. The former Chełmno station-building. Since the 1990s used as bus station, lived in or assigned to commercial and warehousing use, it has managed to accumulate no major signs of devastation. The last line to Chełmno was closed in 1992 and dismantled in 1997.

- Fot. 66. Wprowadzone przez spółkę samorządową Szybka Kolej Miejska w Warszawie elektryczne zespoły trakcyjne są tylko przebudowaną wersją EN57, trudno je zatem uznać za tabor nowej generacji. SKM relacji Warszawa Zachodnia–Falenica na stacji w Faleniczy w marcu 2006 r. 185
- Plate 66. Electric traction sets introduced by the local-authority-owned Warsaw Fast Urban Rail company are only modified versions of the former EN57, and so can not be recognized as a new generation of rolling stock. Here a Fast Urban Rail train stands at Falenica station in March 2006, en route for the Warszawa Zachodnia station.

CONTENTS

PREFACE	7
1. PURPOSE AND SCOPE OF THE BOOK	9
2. BASIC CONCEPTS	12
3. LITERATURE REVIEW	16
4. THE GROWTH OF THE RAILWAY NETWORK	20
4.1. Introduction	20
4.2. Generalized course of railway network growth	22
4.3. Network growth: an historical approach	25
4.3.1. The period of construction of main routes (1842–c. 1880)	26
4.3.2. The period of construction of secondary and commuting railway lines (c. 1880–1914)	33
4.3.3. The period of construction of WW1 strategic and exploitation lines (1914–1918)	43
4.3.4. The period of network consolidation in the formerly separate partitioned parts of Poland and inter-war investments (1919–1939)	47
4.3.5. The period of WW2 investment, devastation and dismantling (1939–1945)	56
4.3.6. The period of post-War reconstruction, extension and modernization	59
4.3.7. The present-day situation	84
4.3.8. Changes in network density and points of services	87
4.4. Electrification of the railway network	91
5. CLOSURES AND DIVESTITURES OF RAILWAY LINES	100
5.1. Complete closures of railway lines	102
5.1.1. The period of War and post-WW2 dismantling and removals (1944–1948)	103
5.1.2. The period of growing competition from road transport (1961–1990)	133
5.1.3. The period of contemporary slump (post 1990)	135
5.1.4. Land-use following the dismantling and removal of railway lines	140
5.2. Closures of railway lines to passenger traffic	153

6. SOCIAL CONSEQUENCES OF RAILWAY CLOSURES TO PASSENGER TRAFFIC	165
6.1. Questionnaire surveys in selected localities	165
6.2. Characteristics of households	169
6.3. Daily mobility of rural dwellers	174
6.3.1. Commuting to workplaces	175
6.3.2. Commuting to schools	177
6.3.3. Shopping trips	179
6.3.4. Healthcare trips	179
7. REASONS FOR THE CURRENT SLUMP	183
8. CONTEMPORARY COURSE OF THE RAILWAY CLOSURE PROCESS ...	193
9. RECAPITULATION	209
REFERENCES	214
APPENDICES	229
A. Closures and divestiture of standard-gauge rail lines	230
B. Closures and divestiture of narrow-gauge rail lines	261
C. Questionnaire used in surveys	283
THE GROWTH AND CONTRACTION OF THE RAILWAY NETWORK IN POLAND [Summary]	289
LIST OF TABLES	304
LIST OF FIGURES	306
LIST OF PLATES	312
CONTENTS	321
THE GROWTH AND CONTRACTION OF THE RAILWAY NETWORK, 1842-2002 (map-attachment)	

