

Infrastruktura kolejowa PRL

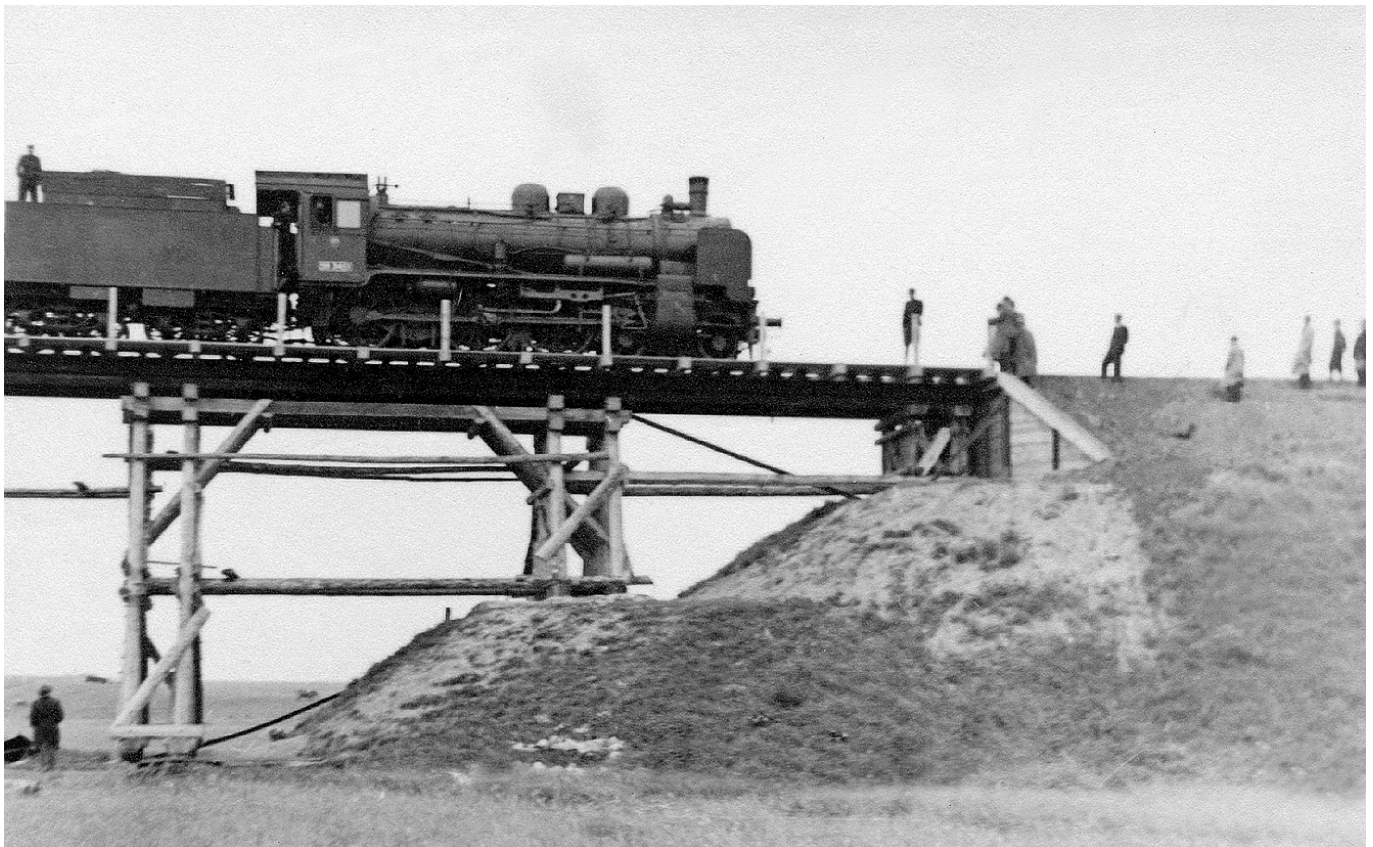
Historia kolei

18 grudnia 2020, Bydgoszcz

Wojna się skończyła, ale niepodległość nie wróciła w pełni. Miejsce jednego okupanta zajął inny, zamiast Niemców pojawili się Sowieci. Mimo wszystko gospodarka musiała zacząć się odbudowywać, a także kolejnictwo, jako jeden kluczowych filarów socjalistycznej gospodarki trzeba było podnieść z ruiny - w dodatku zrobić to szybko, kompleksowo i niedrogim kosztem.

Zdemontowane przez Armię Czerwoną

Armia Czerwona wkroczyła w granice Polski sprzed 1939 roku w mroźną noc z 3 na 4 stycznia 1944 roku, niedaleko Rokietna, na wschód od Saren. W ciągu pół roku front doszedł do Wisły i zatrzymał się na ponad pięć miesięcy. Ofensywa Rosjan ze stycznia 1945 roku uchroniła sieć kolejową Górnego i część linii Dolnego Śląska przed zniszczeniem. Za wojskiem posuwały się „trofiejne bataliony”, podlegające Zarządowi Zdobyczy Wojskowych Armii Czerwonej, które demontowały i wywoziły elementy infrastruktury, konstrukcji stalowych oraz tabor, dewastując przy tym budynki. Dotyczyło to zwłaszcza terenów, które na mocy porozumień jałtańskich miały wejść w skład państwa polskiego, czyli ziem północno-wschodnich, Pojezierza Lubuskiego, Pomorza Zachodniego, Dolnego Śląska.



Otwarcie linii Werbkowice-Hrubieszów - 1946 r.

Rosjanie rozebrali ponad 2,5 tys. kilometrów linii normalnotorowych (nie odbudowano 1,5 tys. kilometrów) i 330 kilometrów linii wąskotorowych (nie odbudowano 200 kilometrów), a także drugie tory na 2,5 tys. kilometrów linii (najwięcej na Dolnym Śląsku). Tam zniknęła również prawie cała sieć

trakcyjna na długości 400 kilometrów. W lipcu 1945 roku w ciągu trzech tygodni Rosjanie wywieźli tabor, zdemontowali sieć, urządzenia podstacji i elektrowni zasilających oraz zniszczyli część słupów. PKP pozostało zdjąć resztki przewodów, przeznaczając je dla warszawskiego węzła kolejowego. Szerokotorowe linie na Śląsku, prowadzące wprost do kopalń, ułatwiały wywóz węgla do Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich i funkcjonowały do 1947 roku. Pierwszy pociąg z węglem do Warszawy wyruszył ze Śląska 7 lutego 1945 roku.

Uruchomienie i rekonstrukcja kolei

Polskie Koleje Państwowe przejmowały linie kolejowe od sowieckiego Centralnego Zarządu Komunikacji Wojskowej na mocy porozumień podpisanych 11 lipca 1945 roku (dotyczy to terenów obejmujących tzw. Ziemie Odzyskane) i 15 sierpnia 1945 roku (pozostała sieć kolejowa). Uszkodzone mosty i wiadukty na liniach głównych odbudowywali prowizorycznie saperzy Armii Czerwonej. Podobnie było z liniami kolejowymi, które przywracano do ruchu w tempie 10-25 kilometrów na dobę. Stałe mosty kolejowe, zastępujące drewniane prowizorki, budowano jeszcze do początku lat 60. XX wieku.

Łatanie torów...

Latem 1944 roku na terenie Polski Lubelskiej znalazło się 208 parowozów (w tym czynnych 30), 300 wagonów osobowych (sprawnych 100) i 2583 wagony towarowe (sprawnych 2 tys.). Niektóre linie pozostawiono tam jako normalnotorowe (o węższym rozstawie szyn), między innymi ze względu na wywóz ropy naftowej z podkarpackich kopalń. Tory naprawiano, łątając uszkodzone odcinki różnego typu szynami demontowanymi z torów stacyjnych albo z drugich torów na liniach dwutorowych. Urządzono dwanaście punktów przeładunkowych z wagonów szerokotorowych na normalnotorowe.



Załączek Ministerstwa Kolei powstał jako Resort Komunikacji, Poczty i Telegrafów i początkowo miał swoją siedzibę w Chełmie Lubelskim. 1 sierpnia 1944 roku „rząd lubelski” wydał dekret o niezwłocznym zgłaszaniu się byłych pracowników kolei na ziemiach wyzwolonych spod okupacji niemieckiej w celu przystąpienia do pracy, a w listopadzie „zmilitaryzował kolej”, poddając pracowników pod władzę wojskowego prawa karnego. Stan taki trwał do 1949 roku. Powołano Straż Ochrony Kolei, utworzono nowe dyrekcje kolei w Lublinie, Gdańsku, Olsztynie, Wrocławiu, Szczecinie, a także odtworzono przedwojenne oddziały w Krakowie, Poznaniu, Warszawie oraz w Katowicach.

...i ludzie na stopniach wagonów

Ruszyły transporty pasażerskie, ludzie byli często przewożeni wagonami towarowymi, a z powodu przepełnienia podróżowali nawet na dachach i stopniach wagonów. Pociągi towarowe, oprócz dostaw wojskowych, woziły także zaopatrzenie dla miast. Głównymi produktami, na które było wówczas największe zapotrzebowanie, były: węgiel, drewno, żywność, nafta. Co ciekawe, na Dolnym Śląsku aż do 1946 roku zatrudniano niemiecki personel kolejowy.

Odbudowa i pierwsze elektryfikacje

W marcu 1945 roku pod kierownictwem inżyniera Stanisława Pietkiewicza została utworzona, jako komórka w PKP (działała do 31 sierpnia 1949 roku), Dyrekcja Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego. W celu zapewnienia ruchu pociągów wojskowych przez zniszczony węzeł warszawski saperzy Armii Czerwonej wybudowali prowizoryczny most na trasie linii obwodowej przy Cytadeli, który został otwarty 8 lutego 1945 roku. W lipcu tego roku dla pociągów przyjeżdżających do miasta z kierunku zachodniego uruchomiona została tymczasowa stacja Warszawa Główna przy ulicy Towarowej. W końcu 1945 roku odprawiono 52 pary pociągów w różnych kierunkach. W tym samym czasie Polska kupiła 500 parowozów „Consolidation” (Tr203) z amerykańskiego demobilu. W 1947 roku sprowadzono z USA 100 ciężkich lokomotyw towarowych do obsługi ruchu na magistrali węglowej.



Budowa Linii Hutniczo-Siarkowej - 1979 r.

Linie elektryczne nie tylko w stolicy

Elektryczne Koleje Dojazdowe w Warszawie wznowiły pracę już w 1945 roku, a w dwa lata później zostały upaństwowione i włączone do Polskich Kolei Państwowych. W latach 1946-1951 wybudowana została stacja rozrządowa Warszawa Odolany, do której doprowadzono nową linię z Warszawy Gdańskiej. W grudniu 1948 roku zakończono odbudowę linii średnicowej (jako czterotorowej) i mostu średnicowego. Pociągi osobowe do tymczasowej stacji Warszawa Śródmieście zaczęły przyjeżdżać w czerwcu 1949 roku. Zniszczone urządzenia i tabor trakcji elektrycznej naprawiano dzięki dostawom aparatury zamówionej w szwedzkiej firmie ASEA. W efekcie ruch pociągów elektrycznych na trasie Warszawa Wschodnia-Otwock został wznowiony 12 lipca 1946 roku, na linii Warszawa Wschodnia-Miłosna 3 lutego 1949 roku, a do Mińska Mazowieckiego - 14 marca 1949 roku. Przywrócenie przedwojennego stanu elektryfikacji węzła nastąpiło 17 stycznia 1950 roku, gdy pociągi elektryczne dotarły do Żyrardowa. Linie do Tuszczu i Błonia uruchomiono dwa lata później. Z początkiem 1951 roku ruszyły elektryczne koleje z Gdańska do Nowego Portu, przedłużane stopniowo do Sopotu, Gdyni i Wejherowa. Tabor zasilany prądem o napięciu 800 V pochodził z kolei miejskich w Berlinie. W latach 1951-1954 zbudowano Warsztaty Napraw Jednostek Elektrycznych w Mińsku Mazowieckim, a rok później rozpoczęto remonty taboru elektrycznego w gdańskich Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego. W 1954 roku pociąg elektryczny dotarł do Łodzi, gdzie otwarto pierwszą elektrowozownię poza Warszawą.

Tak więc elektryfikacja wyszła poza obręb węzła warszawskiego. W kraju zwiększała się praca przewozowa w ruchu pasażerskim wykonywana trakcją elektryczną, wzrastając w 1960 roku do około 14%. Potrzeby przewozów skłoniły decydentów do elektryfikacji połączenia Warszawy ze Śląskiem, co nastąpiło w latach 1955-1957.

Nowe 100 km każdego roku

W 1959 roku trakcja elektryczna dotarła do Krakowa. Tempo elektryfikacji rosło: od 100 kilometrów rocznie w latach 50. XX wieku, przez 240 kilometrów w latach 60. XX wieku, do około 350 kilometrów w połowie lat 70. XX wieku. Polski przemysł dostarczał kolejne modele lokomotyw i zespołów trakcyjnych, ale w zbyt małej liczbie. W 1961 roku zamówiono w Czechosłowacji 30 sztuk uniwersalnych elektrowozów Škody EU05 (Bo-Bo) z - po raz pierwszy zastosowanym - całkowitym odsprężynowaniem silników trakcyjnych. Po 15 latach eksploatacji, dzięki zmianie przełożenia kół zębatach, zwiększono ich prędkość maksymalną do 160 km/h. Dzięki tej modyfikacji mogły prowadzić najszybsze w Polsce pociągi ekspresowe. Stacjonowały w Warszawie-Olszynie Grochowskiej.

Najważniejsze inwestycje Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Centralna Magistrala Kolejowa

Zbudowana w latach 1971-1977 trasa, nazwana Centralną Magistralą Kolejową, o długości 224 kilometrów: Śląsk-Zawiercie-Włoszczowa-Idzikowice-Grodzisk Mazowiecki-Warszawa, była największą powojenną inwestycją PKP. Stanowiła nowe połączenie Śląska ze stolicą, pozwalające na prowadzenie pociągów o szybkościach do 250 km/h. Masę pociągów towarowych przewidziano na 5 tys. ton. Jednak w rzeczywistości ze względu na brak odpowiedniego wyposażenia oraz funkcjonujące na trasie przejazdy kolejowe w poziomie torów dopuszczalną prędkość obniżono do 160 km/h. Jazdę z tak dużymi prędkościami umożliwiała między innymi sieć trakcyjna nowej konstrukcji, całkowicie skompensowana, z dwiema liniami nośnymi i specjalnym zawieszeniem. Jedynym przystankiem pasażerskim na tej trasie jest Włoszczowa Północ. Od 2006 roku zatrzymywały się tu trzy ekspresy, obecnie przystaje tam większa liczba pociągów TLK i InterRegio.

Planowana była budowa dalszej części magistrali, z Warszawy przez Wyszogród, Płock, Sierpc, Malbork do Gdańska. Rozpoczęto nawet niektóre inwestycje, ale ze względu na kryzys ekonomiczny gospodarki PRL prace wstrzymano. 11 maja 1994 roku na CMK został ustanowiony rekord szybkości na torach Europy Środkowo-Wschodniej. Podczas testów włoskiego pociągu Pendolino uzyskano prędkość 250,1 km/h.

Linia Hutniczo-Siarkowa

Inną wielką realizacją w czasach Polskiej Republiki Ludowej była budowa szerokotorowej, nieelektryfikowanej linii o długości 394 kilometrów, nazwanej pierwotnie Hrubieszów-Huta Katowice, później Linia Hutniczo-Siarkową, obecnie zaś nazwa brzmi: Linia Hutnicza Szerokotorowa. Zbudowana w latach 1976-1979, została poprowadzona od kolejowego przejścia granicznego w Hrubieszowie do stacji kolejowej Sławków Południowy w celu transportu rudy żelaza z Krzywego Rogu wprost do Huty Katowice. W kierunku przeciwnym wywożono nią m.in. siarkę wydobywaną w rejonie Staszowa oraz węgiel ze Śląska. Na końcu linii wzdłuż jej przebiegu znajdują się terminale przeładunkowe, wykorzystywane obecnie do rozładunku różnego rodzaju towarów przywożonych do Polski z Ukrainy i z innych państw byłego Związku Radzieckiego. W latach 1990-2000 kursowały tamtędy nieregularnie dalekobieżne pociągi pasażerskie z Rosji i Ukrainy. Dla pasażerów wybudowano perony na stacjach w Hrubieszowie i Olkuszu oraz przystanki osobowe: Zamość Północny, Wola Baranowska i Sędziszów Północny. W 2001 roku linię przejęła spółka PKP LHS.

Grunt to prąd

Elektryfikacja kolei postępowała szybko. W 1978 roku ukończona została budowa trakcji elektrycznej, połączona z gruntowną modernizacją linii na trasie Poznań-Szczecin Główny (214

kilometrów). Rok później dotarła do Goleniowa, a w 1980 roku do Świnoujścia. Zelektryfikowano również Magistralę Wschód-Zachód: Poznań-Zbąszynek (1979) - Rzepin (1984), Łuków-Biała Podlaska-Terespol (1980) - granica państwa (1981). Tempo wykonywanych prac wzrosło do 500 kilometrów rocznie. Krajowe wytwórnie nie były w stanie zapewnić odpowiedniej ilości taboru, dlatego w latach 70. XX wieku konieczny był import lokomotyw z Czechosłowacji (ET40; 60 sztuk) i ZSRR (ET42; 50 sztuk). W kryzysowym 1981 roku elektryczne pociągi pojechały ze Zgierza do Kutna i z Herbów przez Wieluń do Kępna. W sumie „pod prądem” było 7 tys. kilometrów linii kolejowych.



Przejazd pierwszego pociągu na trasie Centralnej Magistrali Kolejowej - 1974 r.

Kolejnymi zelektryfikowanymi liniami były: trasa Wrocław-Legnica-Miłkowice-Węgliniec (1985) - Lubań Śląski-Jelenia Góra (1986) oraz Warszawa-Białystok-Kuźnica Białostocka (1986). W latach 1984-1987 pociągi elektryczne pojechały z Tarnowa przez Stróże-Nowy Sącz-Muszynę do granicy państwa, z połączeniem do Krynicy. Dopiero w 1988 roku trakcja elektryczna dotarła do Koszalina, Kołobrzegu, Olsztyna, Dębina, Piły i Szczecinka, a rok później także do Słupska i Żywca, w 1990 roku zaś do Przeworska (linia Przeworsk-Rozwadów), Wadowic i Elbląga. W tym czasie na PKP było zelektryfikowanych ponad 10 tys. kilometrów linii. Po 1990 roku oddano jeszcze zelektryfikowane linie Wrocław-Kłodzko-Międzylesie (1994) oraz Elbląg-Olsztyn (1994). Dalsze prace elektryfikacyjne zostały wstrzymane.

Najnowocześniejsza stacja w Europie

Pierwszy konkurs na projekt nowego dworca w Warszawie został rozpisany w 1946 roku, jednak zwycięska praca nie doczekała się realizacji. Budowa Dworca Centralnego nastąpiła dopiero w latach 1972-1975 według projektu inżynierów Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka. Była to jedna ze szlacheńskich inwestycji lat 70. XX wieku w Polsce. Nowy Dworzec Centralny przejął większość pociągów dalekobieżnych w warszawskim węźle kolejowym. ze względu na planowaną wizytę w

Polsce Leonida Breżniewa gmach znoszono go w szaleńczym tempie. pracujących przy tym przedsięwzięciu robotników wsparto nawet żołnierzami Ludowego Wojska Polskiego. Budowę szczęśliwie ukończono w grudniu 1975 roku. Jak na realia socjalistyczne Dworzec Centralny był niezwykle nowoczesny i funkcjonalny. PRL-owska propaganda nie omieszkała nie wykorzystać takiego aututu – okrzyknęła Dworzec Centralny „najnowocześniejszą stacją w Europie”. Stare, ciasne i niefunkcjonalne budynki dworcowe zastąpiono nowymi m.in.: w Kielcach, Zielonej Górze, Katowicach, Olsztynie, Częstochowie, Koluszkach i Łodzi Kaliskiej. Rozbudowały się stacje obsługujące porty morskie: Świnoujście Towarowe, Szczecin Port Centralny, Gdynia Port Centralny oraz Gdańsk Port Północny.

Wielkie stacje rozrządowe

W koncepcji opracowanego systemu przewozów towarowych przewidziano funkcjonowanie wielkich stacji rozrządowych, m.in.: Poznań Franowo, Tarnowskie Góry, Skarżysko-Kamienna, Warszawa Praga, Łódź Olechów, Kraków Prokocim Towarowy, Wrocław Brochów, Szczecin Port Centralny, Inowrocław, Zajączkowo Tczewskie, Lublin Tatary, Piła Główna, Toruń Główny, Białystok, Łazy, Rybnik Towarowy, Gliwice Towarowa, Żurawica Rozrządowa, Żagań, z których obecnie tylko trzy pierwsze utrzymały status stacji rozrządowych.

Największą długość linie PKP miały w latach 1979-1985, liczyły wówczas 24 350 kilometrów. Powojenna dominacja kolei była spowodowana brakiem konkurencji ze strony transportu samochodowego. Przy w miarę gęstej sieci kolejowej, rozbudowanym systemie bocznic do zakładów przemysłowych i magazynów transport towarów masowych i drobnicy odbywał się koleją. Z chwilą rozwoju infrastruktury drogowej udział kolei w przewozie ładunków zaczął powoli spadać już od początku lat 60. XX wieku. Ta tendencja utrzymała się do dziś.



Dane teleadresowe

ul. Jana Matejki 1A
85-061 Bydgoszcz, Polska
tel.: [52 551 37 66](tel:525513766)
www.quixi.pl