

Krzysztof Soida

150 LAT KOLEI W GÓRNOŚLĄSKIEJ AGLOMERACJI

Streszczenie. Referat poświęcony jest dziejom transportu kolejowego na Górnym Śląsku z jego najbliższym obrzeżem. W obszernym wstępie przedstawiono ogólne uwagi wynikające z tytułu referatu. Pierwszy rozdział charakteryzuje poczynania pionierów kolejnictwa z pierwszej połowy XIX wieku. Dalsze rozdziały omawiają rozwój sieci transportowej i postęp techniczno-organizacyjny kolei w istotnych przedziałach czasowych.

Referat kończą krótkie uwagi o współczesnych problemach transportu kolejowego.

150 YEARS OF RAILWAYS IN UPPER SILESIA

Summary. An article is about history of rail transport in upper Silesia and adjacent regions. Comprehensive introduction contents general comments arising from the title of article. The first chapter describes actions of railway pioneers in the early of the XIX century, next chapters-development of railways system and progress in technology.

In the end of the article short comments are give about actually problem of rail transport.

1. WSTĘP

Bieżący rok jest trzecim rokiem w cyklu obchodów 150-lecia istnienia kolei żelaznych na ziemiach polskich. W ciągu następnych lat będziemy świadkami kolejnych uroczystości jubileuszowych upamiętniających oddawanie do eksploatacji poszczególnych węzłów kolejowych i całych linii.

Pierwszy etap tworzenia podstawowego „szkieletu” sieci kolejowej w obecnych granicach Polski zamyka się w sześciu latach od 1842 do 1848 roku. Właśnie w 1848 roku oddano do użytku pierwszy odcinek kolei żelaznej, łączący Wrocław z Brzegiem przez Oławę. Do 1846 roku odcinek ten przedłużono, przez Opole, Kędzierzyn i Katowice, do Mysłowic. Budowniczym i właścicielem tej linii było jedno z najstarszych (założone w 1841 roku) i największe wówczas przedsiębiorstwo kolejowe „Towarzystwo Kolei Górnośląskiej” (niem.: Oberschlesische Eisenbahn A.G.). W tym czasie „Towarzystwo Kolei Krakowsko-Górnośląskiej”, w 1847 roku, zakończyło budowę linii łączącej Kraków, przez Trzebinę i Szczakową, z Mysłowicami.

W latach 1845-1848 za przyczyną działalności „Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej” powstała linia z Warszawy, przez Piotrków Trybunalski, Częstochowę i Ząbkowice, do Maczek z przedłużeniem do Szczakowej.

W innych regionach Polski oddano w tych latach do eksploatacji między innymi następujące linie:

Berlin-Szczecin	1843 rok,
Wrocław-Świebodzice	1843 rok,
Wrocław-Legnica	1844 rok,
Legnica-Węgliniec-Żary-Gubinek	1845-1846 rok,
Szczecin -Stargard Szczeciński	1846 rok,
Stargard Szczeciński-Choszczno-Krzyż-Poznań	1847-1848 rok [2].

Drugi etap budowy kolei w Polsce rozpoczął się w 1851 roku uruchomieniem linii Krzyż-Piła-Bydgoszcz i trwał nieprzerwanie, praktycznie do 1916 roku. Kolejne etapy to : lata międzywojenne, okupacja 1939-1945 oraz okres po 1945 roku.

Należy zauważyć, że od zarania dziejów transport kolejowy rozwijał się w dwóch zasadniczych dziedzinach technicznych, którymi są droga i pojazd.

Pierwsze drogi transportowe uzbrojone zamiast szyn w kamienne koleiny znane były już Asyryjczykom i Babilończykom w 1200 roku p.n.e.(interesujący jest fakt, że szerokość starożytnego toru zbliżona była do dzisiejszej i wynosiła 1380-1440mm). Już wówczas zdawano sobie sprawę z poważnych zalet drogi szynowej w porównaniu z tradycyjną drogą kołową. Wiedzano, że na tej pierwszej: występują mniejsze opory toczenia się pojazdu, istnieje tylko jeden stopień swobody ruchu pojazdu oraz istnieje możliwość stosowania większych obciążeń osi pojazdu.

Historia rozwoju myśli technicznej, która doprowadziła do powstania dzisiejszego profilu szyny i konstrukcji toru dla kształtu koła i pojazdu potrafiącego poruszać się z szybkością 500km/h jest bardzo interesująca. Mimo że przedstawienie jej nie jest zasadniczym tematem referatu, pozwolę sobie przytoczyć, jako ciekawostkę, pewną interesującą hipotezę, która ma uzasadnić powstanie stosowanej do dzisiaj powszechnie szerokości toru 1435 mm.

Jednym z etapów rozwoju konstrukcji toru wychodzącego z „epoki kolei” było zastosowanie w średniowieczu drewnianych szyn-belek z zewnętrznymi obrzeżami na poprzecznie usytuowanych drewnianych podkładach. Ustalono wówczas rozstaw kół wozów na wymiar 5' (1524 mm). Kiedy w 1789roku Jesopp skonstruował żeliwną szynę bez obrzeża, element prowadzący pojazd musiano przenieść z szyny na koło. W tej sytuacji prześwit między wewnętrznymi powierzchniami szyn zmniejszył się o wymiar równy szerokości główki dwóch szyn Jesoppa. Otrzymano wtedy prześwit toru równy $5' - 2 \times 44,5 = 1435 \text{ mm} (4'8,5'')$ [4].

Faktem jest, że szerokość ta przyjęła się w światowym systemie transportu szynowego i nazywa się szerokością „normalną”. Stosowanie jednak normalnej szerokości toru nie jest regułą. Wiele linii kolejowych użytku publicznego w skali światowej jest szerokotorowych (w latach 60. XX wieku 11% ogólnej długości sieci kolejowej) i wąskotorowych (19%).

Po raz pierwszy tor szeroki dotarł w pobliże Katowic już w 1887 roku. Była to linia z Dębina, przez Kazimierz Górnicy, do Maczek. Później ten przekuto na szerokość normalną i połączono w Maczkach z Linią Warszawsko- Wiedeńską.

Po raz drugi tory szerokie miały już o wiele większy zasięg. W latach 1945-1947 przebudowano kilka linii normalno torowych (jeden lub dwa tory szlakowe) na szerokość 1524mm.

Po raz trzeci tor szeroki dotarł na omawiany obszar w czasach współczesnych, kiedy linię Hutniczo-Siarkową doprowadzono w 1979 roku do Sławkowa i Dąbrowy Górniczej.

Natomiast koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku do dzisiaj są licznie reprezentowane. Początku ich zastosowania nie da się precyzyjnie ustalić tak, jak to można zrobić w przypadku kolei normalno- czy szerokotorowych. Wiadomo tylko, że tory wąskie występowały już w

osiemnastowiecznych, śląskich zakładach przemysłowych. System transportu wąskotorowego rozwijał się wraz ze swoim twórcą - przemysłem. Początkowo koleje wąskotorowe zaspokajały potrzeby przewozowe wewnątrz zakładów, pełniąc rolę transportu technologicznego. Z chwilą rozpoczęcia szerokiej kooperacji między zakładami powstała sieć państwowych Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (tor szerokości 785 mm). Od 1854 roku funkcjonują one do dnia dzisiejszego.

Poza typowo przemysłową rolę wąskotorowy transport kolejowy, głównie w terenie rolniczym, pełnił bardzo istotną funkcję w systemie komunikacji pasażerskiej (Kolej Wieluńska, Kolej Strumień- Chybie).

W regionie górnośląskim koleją podstawowego znaczenia pozostaje kolej normalnotorowa.

2. PIERWSZE ZAMIERZENIA

Plany budowy kolei na Śląsku sięgają 1816 roku. Z tego okresu pochodzi projekt B.Karstena, który przewidywał połączenie Wrocławia, Strzelec Opolskich i Zabrza linią dwutorową o długości 203.4 km. Miała ona służyć do przewozu węgla z górnośląskiego zagłębia.

Organ opiniujący, jakim był wówczas Wyższy Urząd Budowlany w Berlinie, wypowiedział się negatywnie o zgłoszonym wniosku. Decyzje swą urząd motywował wyższymi kosztami transportu kopalni nie istniejącą jeszcze koleją w stosunku do żeglugi śródlądowej. Faktem jest, że drogi wodne zwłaszcza w tym czasie ogrywały na Śląsku bardzo ważną rolę, a Wrocław był dużym, przeladunkowym portem rzeczny.

Rząd pruski opowiadał się za rozbudową dróg wodnych z niekorzyścią dla niesprawnej jeszcze nigdzie kolei, natomiast przemysłowcy byli zainteresowani nowym środkiem transportu. W 1827 roku F.Krause opracował projekt kolei konnej, która miała łączyć miejscowości : Tarnowskie Góry, Bytom, Chorzów i Gliwice z Odrą. Trzy lata później wrocławski kupiec Fiesner przedłożył w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych plan budowy linii łączącej Wrocław ze Świebodzicami . W latach trzydziestych F.Krause przedstawił trzy nowe projekty. Ostatni z nich przewidywał połączenie Górnego Śląska , przez Wrocław, z Berlinem lub alternatywnie z Dreznem. Minister Rother oświadczył, że koleje żelazne mogą budować firmy prywatne, natomiast państwo może tylko do tej budowy zachęcać i partycipować w kosztach poprzez zakup pewnej ilości akcji [3]. Należy jednak pamiętać, że ta pozytywna ocena nowego środka transportu publicznego została sformułowana w roku, w którym świadomość urzędników państwowych uległa zasadniczej zmianie. Trzeba przypomnieć, że w 1825 roku uruchomiono w Anglii linię Stocton - Darlington, w 1830 roku linię Liverpool - Manchester, a w 1835 roku oddano do ruchu pierwszą koleją niemiecką na trasie Nurnberg - Furth.

4 czerwca 1836 roku wiedeński bankier James de Rothschild otrzymał od cesarza Austrii Ferdynanda I 50-letnią koncesję na budowę linii z Wiednia do Bochni z odgałęzieniami do Wieliczki i Niepołomic. W celu realizacji koncesji utworzono towarzystwo akcyjne pod nazwą „Wylącznie Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda ” . Nowy środek transportu w Europie stał się faktem .

3. OKRES DO UPAŃSTWOWIENIA

Postęp w budowie głównej linii „Towarzystwa Kolei Górnośląskiej” był znaczny i już 29.05.1843 roku Wrocław uzyskał połączenie z Opolem. 2.11.1845 roku linia ta dotarła do Gliwic, a 3.10.1846 roku do Mysłowic przez Katowice.

Pierwszy budynek dworcowy w Katowicach był bardzo skromny. Dopiero w 1859 roku rozwijające się miasto doczekało się reprezentacyjnego budynku dworcowego. Jest to dzisiejszy obiekt przy ul. Dworcowej, lecz wówczas był niższy o jedną kondygnację i nie posiadał później dobudowanych, secesyjnych hal i budowli towarzyszących.

Na linii z Wrocławia do Mysłowic pracowały parowozy noszące między innymi nazwy: „Silesia”, „Breslau”, „Ohlau”, „Brieg”, „Oppeln” i inne. Przeciętny koszt jednego parowozu w tamtych czasach wynosił 12000 talarów (dla porównania koń kosztował 25-35 talarów).

Linia z Krakowa przez Trzebiń dotarła do Szczakowej 13.10.1847 roku. Natomiast 15.04.1848 roku nastąpiło otwarcie ostatniego odcinka Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z Żąbkowic do Maczek. Połączenie Maczek ze Szczakową uruchomiono 13.10. tego samego roku. Zbudowano wtedy, do dziś istniejący most kamienny na granicznej rzece Białej Przemszy.

Początkowo między Warszawą a Maczkami kursowała tylko jedna para pociągów. Były to pociągi mieszane, osobowo-towarowe. Pociąg taki z Warszawy do Krakowa odjeżdżał o 7.30 i przyjeżdżał do Maczek o 18.00. Po przenocowaniu podróźni odjeżdżali ze stacji Maczki pociągiem o 7.00. Podróżni udający się do Wiednia lub Wrocławia mieli przesiadkę na stacji Maczki do pociągu, który odjeżdżał jeszcze tego samego dnia i nocowali w Mysłowicach. Na linii Kraków - Mysłowice kursowały w tym czasie dwie pary pociągów. Natomiast między Mysłowicami a Wrocławiem kursowały trzy pary pociągów w okresie letnim i dwie pary w zimie.

Innym przedsiębiorstwem, które budowało koleje na ziemi górnośląskiej, było „Towarzystwo Kolei Wilhelma” (niem.: Wilhelmsbahn A.G.). Za jego przyczyną powstała linia jednotorowa z Kędzierzyna, przez Nędzę do Raciborza, uruchomiona 1.01.1846 roku ; przedłużona do Chałupki 1.05.1847 roku i doprowadzona do Bohumina 1.09.1848 roku. Tym sposobem uzyskała połączenie z Wiedniem przez Wrocław, Kędzierzyn, Racibórz, i Bohumin. Dodać należy, że odcinek Wiedeń - Lipnik uruchomiono już w 1842 roku, a Lipnik - Bohumin w 1847 roku. Trasę między obydwiema stolicami pociąg przemierzał w czasie 32 godzin .

Towarzystwo „Wyłącznie Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda” 17.12.1855 roku uruchomiło bardzo ważny odcinek z Bohumina, przez Zebrzydowice, do Czechowic z odgałęzieniem do Bielska.

Kolejnym towarzystwem, które budowało linie kolejowe na terenie Śląska, była firma „Kolej Opole - Tarnowskie Góry” (niem.: Oppeln - Tarnowitz Eisenbahn A.G.) z siedzibą we Wrocławiu. Linię kolejną występującą w nazwie przedsiębiorstwa oddano do użytku w dwóch etapach w latach 1857 i 1858. Ciekawostką może być fakt, że całkowite koszty zrealizowanej inwestycji zamknęły się kwotą 2 421 905 talarów[1].

Doniosłym faktem w dziejach kolejnictwa śląskiego było pojawienie się nowego towarzystwa budującego i eksploatującego linie kolejowe. Była to „Kolej Prawoodrzańska” (niem.: Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn A.G.). Jej znaczenie polegało nie tylko na uzupełnieniu brakujących połączeń w sieci kolejowej na mapie Górnego Śląska, ale przede wszystkim na niezwykle trafnym wyborze tras przewozowych i doprowadzeniu nowego środka transportu

do wielu zakładów przemysłowych. Za przyczyną tego towarzystwa kolej stała się dostępniejsza, a co za tym idzie popularniejsza i powszechniejsza.

Przedsiębiorstwo to oddało do ruchu etapami linię: Tamowskie Góry - Bytom - Siemianowice Śląskie - Szopienice Płn. - Janów - Murcki - Pszczyzna - Czechowice. Całą trasę pociągi przemierzały od 24.06.1870 roku. Przy okazji powstało wiele linii bocznych, łączących stacje z kopalniami i hutami.

Firma „Wylącznie Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda” w latach 1870-1878, po wielu problemach natury technicznej i finansowej, wynikłych głównie z konieczności budowy tunelu pod miastem Bielsko, wybudowała odcinek z Bielska do Żywca.

Budowę linii Bihumin - Cieszyn - Czaca rozpoczęto w 1867 roku. Pierwszy odcinek do Cieszyna uruchomiono 1.02.1869 roku, natomiast od 28.02.1871 roku funkcjonował już odcinek Cieszyn - Czaca - Żylna. Tym czasem 16.12.1884 roku oddano do ruchu pierwszy odcinek z Żywca, przez Suchą Beskidzką, do Nowego Sącza, tzn. Linii Kolei Transwersalnej Karpackiej o łącznej długości 562 km (Żywiec - Husiatyn).

3.11.1884 roku kolej dotarła z Żywca do Zwardonia, a w grudniu tego samego roku do Czacy. Odcinek Żywiec - Czaca zbudowano w celach strategicznych dla połączenia Kolei Transwersalskiej Karpackiej z Koleją Koszyce - Bohumin, gdyż linia Bohumin - Czechowice - Trzebinia leżała zbyt blisko granicy pruskiej i w przypadku działań wojennych była zagrożona przecięciem.

Koleje prywatne pod zarządem państwowym istniały na Śląsku do 1884 roku. Z dniem 24 stycznia tego roku zostały upaństwowione. Przydzielono je administracyjnie do już istniejącej Królewskiej Dyrekcji Kolejowej we Wrocławiu. W Katowicach utworzono podporządkowaną jej Inspekcję Ruchu.

4. LATA 1884 - 1922

Z powodu dużego przeciążenia dyrekcji wrocławskiej i jej oddalenia od przemysłowego centrum Górnego Śląska, po długich sporach toczonych między miastami: Opole, Racibórz, Gliwice i Bytom, Ministerstwo Robót Publicznych w Berlinie, któremu wówczas podlegały koleje państwowe, zdecydowało o utworzeniu nowej dyrekcji kolei w Katowicach z dniem 1.04.1895 roku. Okręg Królewskiej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach w chwili utworzenia obejmował 1 279,1 km linii, zatrudniał 300 urzędników i uruchamiał dobowo 184 pociągi (w tym 80 pasażerskich).

Już 1.05.1895 roku młoda dyrekcja uruchomiła odcinek Bytom - Chorzów (Stary). Po wielu wysiłkach związanych z koniecznością przebiecia się przez twarde, kamienne podłoże wydrążono głęboki wykop i 1.05.1903 roku uruchomiono połączenie stacji Chorzów (Stary) i Królewska Huta (Chorzów Miasto).

W 1904 roku oddano do eksploatacji linię Gliwice - Kochłowice - Katowice Ligota - Murcki, natomiast 2.01.1906 roku odgałęzienie Kochłowice - Nowy Bytom - Chebzie.

Na pierwsze lata XX wieku przypadł okres rozbudowy Rybnickiego Okręgu Węglowego. Wiązało się to z powstaniem nowych łącznic kolejowych i z przebudową dotychczasowych. Przykładowo, dotychczasową linię drugorzędą Gliwice - Gierałtowiec przebudowano na pierwszorzędną. 1.10.1909 roku uruchomiono odcinek Gierałtowiec - Rzędówka, na którym przy stacji Knurów powstała nowa kopalnia węgla. Nowy, dwutorowy odcinek łączący stacje Rzędówka i Rubnik oddano do ruchu 16.07.1912 roku, po czym zlikwidowano istniejący dotąd pory, od 1855 roku stary odcinek w tej relacji.

W 1909 roku przystąpiono do budowy linii Katowice Ligota - Podlesie - Tychy, gdyż dotychczasowa linia Katowice Ligota - Tychy przez Murcki straciła na znaczeniu z powodu niekorzystnego profilu do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych. Nowe połączenie uruchomiono 2.11.1912 roku.

W latach 1910-1913 powstały linie : Żory - Pawłowice Śl. - Jastrzębie Zdrój oraz Jastrzębie Zdrój - Moszczenica - Wodzisław Śl

Podczas I wojny światowej kontynuowano budowę krótkich połączeń. Tak na przykład w 1915 roku powstała łącznica Olza - Pszów, a w 1916 roku odcinek Piekło - Wojkowice (szlak Ząbkowice - Piekło zbudowano w 1916 roku).

W 1918 roku zakończyła się I wojna światowa, a w 1921 roku trzecie powstanie śląskie. Wydarzenia polityczne miały doniosły wpływ na uwarunkowania gospodarcze panujące na ziemi śląskiej.

20 czerwca 1922 roku wojsko polskie wkroczyło do Katowic.

5. DO ZAKOŃCZENIA II WOJNY ŚWIATOWEJ

Konwencja Genewska przyznała Polsce na Górnym Śląsku 512,1 km linii normalnotorowych, w tym : 331,3 km linii głównych, a także 9 stacji I klasy, 21 stacji II klasy, 13 stacji III klasy i 37 stacji IV klasy. Sieć kolejowa pozostała w niemieckiej części Górnego Śląska podlegała nowo utworzonej Dyrekcji Kolejowej w Opolu. Podział sieci kolejowej na Górnym Śląsku był bardzo niekorzystny. Wszystkie zakłady naprawcze taboru (w Raciborzu, Opolu i Gliwicach) pozostały na terenie Niemiec. Polskie pociągi kursujące między północną i wschodnią częścią Górnego Śląska musiały przejeżdżać przez terytorium niemieckie, co pociągało za sobą wysokie opłaty tranzytowe, a z czasem jeszcze poważniejsze problemy.

Chcąc uniezależnić się od kolei niemieckich polskie Ministerstwo Kolei podjęło realizację kilku projektów budowy obejścia terytorium niemieckiego. Przyczyną innych inwestycji była chęć zwiększenia podaży usług komunikacyjnych PKP tak w zakresie przewozów pasażerskich, jak i transportu towarów.

Z ważniejszych linii i łącznic powstałych w okresie dwudziestolecia międzywojennego należy wymienić przykładowo:

Chorzów (Stary) - Brzeziny Śl. - Szarlej	5.11.1925,
Kalety - Herby Nowe - Wieluń	1.11.1926,
Zabrze Mikulczyce - Tworóg Brynek	7.10.1928,
Ustroń - Wisła - Wisła Głębce	1928-1933,
Herby Nowe - Chorzew Siemkowice - Zduńska Wola	8.11.1930,
Rybnik - Żory - Pszczyna	1936-1938.

W okresie międzywojennym PKP osiągnęły wysoki poziom techniczny i organizacyjny świadczonych usług. Potwierdzeniem tego niech będą czasy przejazdu wybranych pociągów między stacjami w/g rozkładu jazdy z 1937 roku:

-pociąg pośpieszny z Katowic do Warszawy (315 km)	3h, 32min
-pociąg pośpieszny z Katowic do Krakowa (78 km)	1h, 18min
-pociąg osobowy z Katowic do Bytomia (17 km)	26min

oraz najbardziej spektakularny przykład: pociąg pośpieszny (motorowy) z Krakowa do Zakopanego (144 km) 2, 5 h.

W okresie międzywojennym zmodernizowano kilkanaście stacji, między innymi : Kochłowice, Makoszowy, Lubliniec, Rybnik, Wodzisław Śl., a przede wszystkim Tarnowskie

Góry. Wybudowano kilka nowych stacji. W niemieckiej części Górnego Śląska przeprowadzono modernizację węzła gliwickiego.

Po wybuchu II wojny światowej zawieszono działalność katowickiej dyrekcji okręgowej, a całość spraw przejęła dyrekcja w Opolu. Niemcy prowadzili prace na liniach istniejących (w tym budowa drugiego toru i przejść bezkolizyjnych) i zbudowali kilka nowych połączeń (np. dokończyli, rozpoczętą przez Polaków budowę linii Zawiercie - Tarnowskie Góry).

6. LATA 1945 - 1990

Pierwsze lata powojenne charakteryzowały się intensywną odbudową infrastruktury zniszczonej lub uszkodzonej w wyniku przesuwania się frontu niemiecko-radzieckiego w kierunku zachodnim. Zniszczeniu uległo około 965 km torów, 238 budowli inżynierskich i znaczna liczba budynków. Mimo tych zniszczeń już 6 lutego 1945 roku zdołano uruchomić pierwszy pociąg pasażerski. Reaktywowano dyrekcję okręgową w Katowicach. Do końca 1945 roku w nowych granicach dyrekcji katowickiej przewieziono 19,5 mln. ton towarów (w tym 12 mln ton węgla) oraz około 31 mln pasażerów.

W ślad za przesuwanym się frontem w niektórych relacjach postępowała przebudowa torów o szerokości normalnej na prześwit 1524 mm. Celem tego przedsięwzięcia była przede wszystkim konieczność zapewnienia nieprzerwanych dostaw dla walczącej jeszcze armii, bez potrzeby czasochłonnego przeladunku sprzętu i materiałów. Po zakończeniu działań wojennych tor szeroki, doprowadzony do 13 kopalń, używany był do wywozu węgla w kierunku wschodnim. Pojedynczy tor szeroki ułożono równoległe do istniejącego toru normalnego na odcinkach: Opole - Strzelce Opolskie - Pyskowice - Mikulczyce - Bytom - Chorzów - Katowice oraz Kędzierzyn - Gliwice - Makoszowy - Katowice Ligota z odgałęzieniem do Biskupic. Natomiast obydwa tory szlakowe poszerzono na odcinku Katowice - Szopienice - Szczakowa - Trzebinia. Do końca listopada 1947 roku tor szeroki na Górnym Śląsku przekuto z powrotem na prześwit normalny.

W 1945 roku na terenie dyrekcji katowickiej uruchomiono 23 parowozownie. Osiem lat później przejęto jeszcze parowozownie w Szczakowej i Oświęcimiu, natomiast w 1958 roku przekazano parowozownię w Nysie do dyrekcji wrocławskiej. W tym roku nastąpiła korekta granic dyrekcji okręgowych w związku z likwidacją DOKP Łódź, dzięki czemu pod zarząd Katowic przeszła sieć kolejowa obsługująca ziemię częstochowską.

W okresie powojennym zrealizowano kilka inwestycji mających na celu dostosowanie sieci kolejowej do nowych potrzeb. Powstały wówczas łącznice i nowe odcinki linii. Wybudowano kilka nowych stacji, jak np.: Pyskowice Miasto, Tychy Miasto, Katowice Muchowiec i wiele przystanków osobowych. Przede wszystkim jednak rozpoczęto elektryfikację linii kolejowych. 1.06.1957 roku oddano do eksploatacji zelektryfikowany odcinek Łazy - Katowice - Gliwice; 14.05.1959 roku odcinek Katowice - Szczakowa, a 3.10.1960 roku Gliwice - Pyskowice - Opole (Groszowice).

Pod koniec lat 50. do eksploatacji zaczęto wprowadzać lokomotywy spalinowe. W 1956 roku wycofano całkowicie z eksploatacji wagony towarowe przystosowane do przewozu osób tzw. „towosy”. Poza wprowadzaniem nowych rodzajów trakcji w latach 60. rozpoczęto modernizację urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na niektórych stacjach. Wiązało się to z modernizacją organizacji pracy stacji. W 1962 roku przystąpiono do budowy wysoko wydajnych, elektrycznych, lmiowych urządzeń zabezpieczenia ruchu (blokad samoczynnych). Pierwszym zmodernizowanym w ten sposób odcinkiem był odcinek Częstochowa - Katowice - Gliwice.

W 1982 roku okręg katowicki zatrudniał 53 576 pracowników (w 1965 roku - 57 984 osoby). Czynnymi było wówczas 241 stacji, w tym 13 dużych wykonujących zasadniczą pracę przewozową, a także 624 bocznice, w tym 80 kopalnianych. Długość linii kolejowych wynosiła 2 265 km (tj. tylko 9,3 % ogólnej długości sieci PKP), w tym 1 528 km było zelektryfikowanych (w 1990 roku już 1 882 km).

7. OKRES PO 1990 ROKU

Czterdziestopięcioletnie powojenne charakteryzowało się odbudową, rozbudową i modernizacją infrastruktury transportu kolejowego.

Okres po 1990 roku cechują przede wszystkim zmiany organizacyjne PKP i likwidacja części infrastruktury technicznej sieci kolejowej. Na okres ten przypada drastyczny spadek przewozów towarów i pasażerów. Zmiany koncepcji reformowania transportu kolejowego i stały deficyt w budżecie państwa doprowadziły do niedokończenia wielu inwestycji i dekapitalizacji majątku.

Jest rzeczą oczywistą, że kolej we współczesnym państwie europejskim nie może powielać schematów organizacyjnych z okresu międzywojennego. Wówczas kolej, przy braku doskonałych innych środków transportowych, była z konieczności monopolistą i mogła być rentowna w każdej dziedzinie swojej działalności. Dzisiaj wpływy finansowe muszą być mniejsze, w związku z czym należy szukać rozwiązań zmierzających do zmian strukturalnych i własnościowych. Nie powinniśmy jednak szukać własnych, nowych i nie sprawdzonych metod rozwiązywania problemów, przed którymi stanął transport kolejowy. Wystarczy podpatrzeć jak to robią bogatsi w doświadczenia europejscy sąsiedzi i nie powielać ich błędów. Nie możemy w tym zakresie wzorować się na Stanach Zjednoczonych, gdyż są to zupełnie inne proporcje. Tym bardziej nie możemy reformować kolei poprzez likwidację linii, zwalnianie pracowników i podnoszenie stawek taryf przewozowych, preferując w ten sposób transport samochodowy.

Literatura

- [1] Krzyża R.J.: *Rozwój kolejnictwa w województwie śląskim i jego znaczenie dla Polski*, Katowice 1939.
- [2] Lijewski T.: *Rozwój sieci kolejowej Polski. Dokumentacja geograficzna*, Zeszyt 5. PAN, Warszawa 1959.
- [3] Obst E., Freymark H.: *Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung Schlesiens und die Entstehung des Schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.
- [4] Soida K.: *Wąskotorowe drogi - lokomotywy parowe*. „Młody Technik” Nr 6/1983, str. 7-8.

Recenzent: dr hab. inż. Pol. Śl. Piotr Adamiec

Abstract

The paper presents the history of railway transport in Upper Silesia and the neighbouring counties. The introduction gives the general overview of the topic of the paper. The first chapter characterizes the accomplishments of the railway pioneers of the first half of the 19th century. Next, the development of the transport network together with the technical and administrative progress made in the first phase of its existence, i.e. until the nationalization in 1884. The next chapter discusses the railway development in Silesia until 1922, when part of the Silesia region was incorporated into Poland. The next chapter deals with the actions of PKP and DRG in Silesia as well as the German management during the Second World War. The following chapter describes the PKP performance from 1945 to 1990. The post-war years have been characterized by the restoration, development and refurbishing of the of the rail transport system.

Beginning with 1990, the period is characterized by major management changes of the PKP and dismantling of some sections of the railway network. The abrupt downfall in passenger and freight loads is noted. The constant variations of the concepts of how to reorganise the railway system as well as the state budget deficit have been the primary cause of aborting many projects and the decapitalization of the technical substance. These problems are looked into in the last chapter of the paper. This chapter considers also the future actions of the PKP.