

Ireneusz Bujniewicz

Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935–1939

I. Stan kolejnictwa w Polsce w okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej

1. Stan sieci kolejowej, taboru i urządzeń komunikacyjnych w kolejnictwie po I wojnie światowej

Na ziemiach polskich znajdujących się pod zaborami sieć kolejowa była przystosowywana do wojskowych i gospodarczych potrzeb państw zaborczych. W zaborze pruskim rozbudowa sieci kolejowej podporządkowana była przede wszystkim celom strategicznym. Ponadto kolej miała połączyć ziemie polskie, które stanowiły zaplecze surowcowe i żywnościowe dla Niemiec, z rdzenną częścią Rzeszy. W zaborze rosyjskim sieć kolejowa miała powiązać ziemie polskie z większymi miastami i ośrodkami przemysłowymi Rosji. Ze względów strategicznych nie zezwalano jednakże na budowę linii kolejowych w pobliżu ówczesnych granic Prus i Austrii, dlatego Kujawy i Sandomierszczyzna przez wiele lat pozbawione były komunikacji kolejowej. Austria natomiast traktowała Małopolskę jako kolonię rolniczo-surowcową (nafta, sól, drewno) i rynek zbytu. Rozwój sieci kolejowej, wiążącej ziemie polskie przez przełęcze karpackie z Wiedniem, Budapesztem i innymi miastami Austro-Węgier, motywowany był zatem względami natury gospodarczej, ale także strategicznej¹.

Sieci kolejowe poszczególnych zaborów były słabo ze sobą powiązane. Na liczącej 1500 km linii granicznej między zaborami do 1914 r. istniało zaledwie kilka punktów styecznych: Szczakowa – Maczki, Brody – Radziwiłłów, Szopienice – Sosnowiec, Toruń –

1 T. Bissaga, *Wpływ rozwoju historycznego kolei na układ sieci PKP*, „Przegląd Komunikacyjny” 1946, nr 4.

Aleksandrów, Mława – Iłowo, Skalmierzyce – Kalisz i Herby – Kielce. Dwa ostatnie punkty stwarzały dodatkowe trudności ze względu na różną szerokość torów².

De facto sieć kolejowa odrodzonej Polski składała się więc z trzech słabo ze sobą powiązanych części, niestanowiących jednolitego systemu komunikacyjnego, i nie była w stanie zaspokoić potrzeb komunikacyjnych nowego organizmu państwowego. Znaczne połacie kraju były zupełnie pozbawione komunikacji kolejowej, a na wielu odcinkach brakowało krótkich połączeń. Nie było odpowiednich połączeń z Warszawy do poszczególnych części kraju; brakowało krótkich połączeń z Poznaniem, Krakowem, Lwowem, Katowicami i innymi miastami. Nie istniały też odpowiednio krótkie połączenia pomiędzy uprzemysłowionym Śląskiem a Gdynią, Krakowem a Lwowem. Co więcej linie, które dotychczas miały charakter pierwszorzędny, w sieci nowego państwa stały się drugo- a nawet trzeciorzędne, np. Wilno – Baranowicze, Siedlce – Lida – Mołodeczno, Lwów – Tarnopol – Podwołoczyska i inne. Natomiast wiele linii o znaczeniu drugorzędym, np. Poznań – Września – Strzałkowo, Tarnów – Krynica, Kraków – Zakopane, musiało przejąć rolę linii głównych. Poza tym wiele stacji węzłowych i warsztatów kolejowych pozostało poza granicami Polski. Tworzone doraznie przez Ministerstwo Komunikacji nowe stacje nie były dostatecznie wyposażone i nie mogły sprostać stawianym im wymaganiom.

Przejęta od zaborców sieć kolejowa nie była dostosowana do potrzeb kraju nie tylko pod względem układu, ale także gęstości w stosunku do zaludnienia i obszaru kraju. Długość linii kolejowych w stosunku do powierzchni (na 100 km²) wynosiła w byłym zaborze pruskim 10,4 km, w austriackim – 5,5 km, a w rosyjskim – 2,85 km³. Najuboższe w sieć kolejową były zatem tereny zaboru rosyjskiego (słabiej rozwiniętą sieć miały wówczas jedynie Turcja i Grecja). Nieco większą gęstość miała sieć w Małopolsce, a na terenie Poznańskiego i na Pomorzu koleje były rozwinięte dość dobrze. W zaborze pruskim sieć kolejowa była nawet nieco gęstsza niż przeciętnie w Niemczech, aczkolwiek brakowało wielu linii niezbędnych dla życia gospodarczego kraju. Stan ten tłumaczyć można względami strategicznymi Niemiec, przygotowujących się do wojny z Rosją⁴. Największe natężenie (długość linii kolejowej na 10 tys. mieszkańców) miała sieć kolejowa w dawnym zaborze pruskim. Dzielnica austriacka i rosyjska miały podobne natężenie, znacznie mniejsze od dzielnicy pruskiej⁵. Ponadto część sieci znajdująca się na obszarze byłego zaboru rosyjskiego miała inny rozstaw torów, zróżnicowane były także urządzenia techniczne.

Kolejowe urządzenia stałe⁶ na skutek działań wojennych i rabunkowej gospodarki prowadzonej przez państwa zaborcze były w poważnym stopniu zniszczone, szczególnie we wschodniej i środkowej części kraju. Również stan nawierzchni był fatalny – gros linii miało nietrwałą podsypkę z piasku lub żwiru kopalnego, podkłady były zużyte, a szyny, z wyjątkiem

2 Tamże.

3 T. Muszyński, *Zagadnienia komunikacyjne w Polsce*, „Inżynier Kolejowy” 1936, nr 12, s. 423.

4 A. Miszke, *Przyszłość i rozwój kolei polskich na tle ogólnego stanu nowoczesnych środków komunikacyjnych*, „Inżynier Kolejowy” 1939, nr 6.

5 Tamże.

6 Do urządzeń stałych należą: a) podtorze (nasypy, wykopy, mosty, wiadukty, przepusty i tunele); b) nawierzchnia (podkłady, szyny i rozjazdy); c) budynki służbowe i mieszkalne; d) urządzenia zabezpieczające ruch, urządzenia stacyjne, sieć teletechniczna, obrotnice, przesuwnice i dźwigi, urządzenia parowozowni, warsztatów, stacji wodnych, instalacje, blokady linii, centrale zwrotne, linie telegraficzne i telefoniczne.

niektórych linii w województwach zachodnich, nie nadawały się do wzmożonego ruchu. Na trasach, które w przypadku wojny byłyby dla Polski strategiczne, szyny były prawie całkowicie zużyte. W dużym stopniu zniszczone były też rozjazdy, urządzenia mechaniczne i elektryczne. Poważnym problemem były mosty, z których tylko nieliczne nadawały się do eksploatacji. Podczas I wojny światowej zostało zniszczonych około 2320 mostów kolejowych o ogólnej długości 29 330 m⁷. Wiele ocalałych mostów miało słabą konstrukcję, w związku z czym przejeżdżające przez nie pociągi musiały radykalnie zwalniać. Dla oddania całkowitego obrazu stanu urządzeń komunikacyjnych w odrodzonej Polsce należy dodać, że w czasie wojny zniszczono około 22% budynków kolejowych i domów mieszkalnych i około 50% warsztatów kolejowych, które po 1918 r. znalazły się na obszarze Polski, zaś rozmieszczenie pozostałych warsztatów nie odpowiadało potrzebom nowo utworzonego państwa⁸.

Tabor kolejowy odrodzonej Polski był najbardziej zniszczony spośród taborów wszystkich państw europejskich (z wyjątkiem Rumunii). Część taboru uważana za zdrową nie przedstawiała większej wartości, ponieważ była bardzo zużyta. Odsetek chorych (wymagających naprawy) parowozów wynosił 19%, wagonów osobowych – 35%, wagonów towarowych – 12%⁹. Ponadto Polska odziedziczyła i otrzymała w ramach reparacji tabor bardzo różnorodny, często nietypowy. Polskie koleje dysponowały około 160 typami parowozów, 130 typami wagonów osobowych i 60 typami wagonów towarowych¹⁰. Różnorodność ta utrudniała prowadzenie racjonalnej gospodarki naprawczej i zasobowej. Dodatkowo pod względem ilościowym tabor polskich kolei był bardzo skromny. Zabezpieczenie kolei w materiały niezbędne do eksploatacji było niewystarczające, a jakość tych materiałów była wręcz fatalna. Brakowało też odpowiednio wykształconego personelu.

Z przedstawionej charakterystyki wynika, że po odzyskaniu niepodległości polskie koleje nie były w pełni zdolne, pod względem gospodarczym i wojskowym, do obsługi nowego organizmu państwowego. Trzeba jednakże zaznaczyć, że w omawianym okresie kolej, w porównaniu do pozostałych rodzajów komunikacji, jakimi były transport kołowy i wodny, stanowiła najlepszy środek transportu. Władze międzywojennej Polski, zdając sobie z tego sprawę, usiłowały stopniowo poprawiać stan tego działu transportu, tym bardziej, że ewentualne działania wojenne uzależnione były w dużej mierze od dobrego funkcjonowania kolejnictwa. Fakt ten zmuszał czynniki państwowe do nieustannej rozbudowy sieci kolejowej

7 Dane Min. Kom. dotyczące stanu taboru i nawierzchni za 1936 r., AAN, Biuro Wojskowe Ministerstwa Komunikacji (BW Min. Kom.), sygn. 16/3292. Według A. Krzyżanowskiego w czasie I wojny światowej zniszczono ok. 45% dużych i ok. 25% małych mostów o ogólnej długości 53 000 m (*Koleje polskie przed wojną*, „Przegląd Komunikacyjny” 1945, nr 3–4, s. 108).

8 Tamże.

9 Tamże.

10 Ministerstwo Komunikacji aż do 1939 r. nie posiadało dokładnej inwentaryzacji technicznej taboru, wiadomo było jedynie, że nie był on znormalizowany. Najwięcej było wagonów niemieckich, ponadto kolej dysponowała wagonami austriackimi, rosyjskimi i towarowymi wagonami amerykańskimi, zakupionymi z zapasów powojennych, a także francuskimi cysternami Arbela, zakupionymi ze względów politycznych „w interesie innych resortów państwowych”. Duża, bliżej nieokreślona liczba miała drewniane podwozia, a pewną liczbę wagonów osobowych oświetlano świecami. A. Langrod, *Tabor wagonowy w świetle potrzeb naszego kolejnictwa i krajowej możliwości produkcyjnej*, „Inżynier Kolejowy” 1938, nr 5, s. 203, 206; T. Świeściakowski, *Odnowienie taboru Polskich Kolei Państwowych*, „Inżynier kolejowy” 1939, nr 5, s. 219. Adolf Langrod, charakteryzując różnorodność taboru odrodzonej Polski pisał: „Wagony pochodzenia rosyjskiego, przerobione z szerokiego toru na normalny, ze względu na swój stan i konstrukcję wielkiego pożytku nie przynoszą, a wraz z pozostałymi urozmaicają szkodliwie nasz park wagonowy” (*Tabor wagonowy...*, s. 206).

i działów związanych z techniczną eksploatacją¹¹ sieci komunikacyjnej z punktu widzenia potrzeb obrony kraju.

Aby przygotować kolejnictwo do obsługi nowego organizmu państwowego pod względem gospodarczym i wojskowym władze polskie postanowiły przede wszystkim naprawić zniszczenia wojenne, a następnie przystąpić do kształtowania jednolitego systemu komunikacyjnego na obszarze całego państwa¹². Młodemu polskiemu kolejnictwu potrzebne były ulepszenia w służbie drogowej¹³, w układzie węzłów komunikacyjnych, w urządzeniach i budowlach kolejowych. Należało powiększyć i poprawić jakość taboru. Przystosowanie kolei do potrzeb gospodarczych i wojskowych wymagało zatem radykalnych posunięć i znacznych środków finansowych.

2. Możliwości finansowe PKP w przebudowie i rozbudowie kolejnictwa z uwzględnieniem potrzeb wojska

Wartość majątku PKP od pierwszych lat po odzyskaniu niepodległości aż do chwili wybuchu II wojny światowej wahała się wokół sumy 8 mld zł¹⁴. Pierwsza inwentaryzacja, która odbyła się 1 I 1929 r., oszacowała wartość majątku PKP na sumę 8 278 600 000¹⁵. W następnych latach liczby odnoszące się do wartości kolei wyprowadzane były jedynie na podstawie odpisów od tej kwoty i dopisów do niej (tabela nr 1).

Pod względem wartości majątku PKP znajdowały się wśród największych polskich przedsiębiorstw. Znacznie skromniej w stosunku do innych przedsiębiorstw państwowych przedstawiał się natomiast stan gotówki. Budżet PKP, którym dysponowało Ministerstwo Komunikacji, oparty był na zasadzie samowystarczalności i miał wystarczać na pokrycie wydatków eksploatacyjnych, renowację urządzeń, obsługę pożyczek kolejowych, koszty wykupu kolei prywatnych oraz na inwestycje (tabela nr 2)¹⁶.

Z zestawienia kwot w tabeli nr 2 wynika, że PKP dość duże sumy wydawały na administrację i zaopatrzenie emerytalne, co w poważnym stopniu obciążało budżet eksploatacyjny, tym bardziej, że z roku na rok sumy te były coraz wyższe¹⁷, gdy w tym samym czasie kwoty przeznaczane na utrzymanie torów, budowli, urządzeń i taboru kolejowego nieustannie się

11 Zadaniem działów eksploatacji kolei jest utrzymanie aparatu kolejowego w należyтым stanie poprzez konserwację i renowację ruchomych i nieruchomych części tego aparatu.

12 *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. I, *Kampania wrześniowa*, cz. I, Londyn 1951, s. 139.

13 Służba drogowa w kolejnictwie ma za zadanie utrzymanie w należyтым stanie torów, nawierzchni, mostów, urządzeń zabezpieczenia ruchu, łączności, budynków, obejmuje też służbę warsztatową, której zadaniem jest konserwacja i renowacja taboru.

14 Na majątek kolejowy składają się nieruchomości i ruchomości należące do PKP. Do ruchomości zalicza się: grunty, podtorze, nawierzchnie, zabudowę, urządzenia mechaniczne i elektryczne. Do nieruchomości zalicza się tabor kolejowy i inwentarz użytkowy. Nieruchomości i ruchomości stanowiły w okresie międzywojennym ok. 88,5% majątku kolei. Tę przeważającą część majątku uznawano za majątek stały. Resztę uważano za majątek obrotowy, do którego zaliczano nieukończone budowle, gotówkę, papiery wartościowe, wierzycelności i zapasy w magazynach kolejowych, które nazywano „funduszem zasobów”.

15 Za: H.K. Hendrikson, *Interwencja państwa w zakresie komunikacji*, Warszawa 1939, tab. 30, s. 83.

16 Wszystkie inwestycje, w tym inwestycje kolejowe, miały przysparzać nowych dóbr danemu przedsiębiorstwu. Do inwestycji kolejowych zaliczano wydatki związane z dostosowaniem sieci kolejowej do nowych warunków i z wymianą całości lub części obiektów, urządzeń, taboru kolejowego i inwentarza. Kupno nowego taboru kolejowego na miejsce zużytego z punktu widzenia przedsiębiorcy nie należało do inwestycji. Do inwestycji taborowych należało jedynie kupno nowych parowozów i wagonów, jednak PKP nie zawsze przestrzegały tej zasady.

17 Przeciętne zaopatrzenie emerytalne kolejarza wynosiło 141,94 zł. Emeryt, który nie był pracownikiem etatowym otrzymywał przeciętnie 59,7 zł, wdowa 50,37, a sierota od 11,09 do 22,43 zł.

Tabela nr 1. Wartość książkowa majątku PKP w wybranych latach

Rok	Wartość majątku kolejowego
1929	8 278 600 000
1935	8 332 500 000
1936	8 452 000 000 ^a
1937	8 468 600 000
1938	8 122 314 000

^a H.K. Hendrikson podaje kwotę 8 462 800 000

Dane za lata 1929 i 1935 podano na podstawie pracy H.K. Hendriksona, *Interwencja państwa...*; za rok 1936 – za B. Kaczmarkiewiczem, *Braki i potrzeby PKP*, Warszawa 1936 (mps), AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1627; za lata 1937 i 1938 – na podstawie materiałów archiwalnych AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1627

zmniejszały. Należy wspomnieć, że kraje zachodniej Europy, które miały lepszy stan kolejnictwa, na utrzymanie sieci kolejowej i taboru wydawały znacznie większe sumy niż kraje słabiej rozwinięte. Na przykład wydatki Francji na ten cel wahały się od 18 do 20%, a Niemiec wynosiły przeszło 26% ogólnych rozchodów eksploatacyjnych¹⁸. Polska na utrzymanie służby drogowej nawet w okresie największej prosperity nie przeznacziała 50% koniecznej kwoty¹⁹. Trzeba przy tym dodać, że największy spadek wydatków eksploatacyjnych uwidaczniał się w naprawie i wymianie taboru.

Do 1932 r. inwestycje kolejowe były pokrywane z sum uzyskanych z eksploatacji i sprzedaży niepotrzebnego, często przestarzałego sprzętu kolejowego (np. wagony szerokotorowe sprzedawano Łotwie). W 1932 r. utworzony został Fundusz Inwestycyjny Przedsiębiorstwa PKP²⁰, przy pomocy którego zamierzano zwiększyć majątek stały i ruchomy kolei, a ponadto poprawić wartość inwentarową PKP. Fundusz ten odnawiano corocznie. Całość inwestycji kolejowych w latach 1928–1938 przedstawia tabela nr 3.

18 Plan finansowy gospodarki PKP na rok 1937, AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/3339.

19 Tamże.

20 Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 29 II 1932 r. (Monitor Polski Nr 56 z 5 III 1932 r., poz. 60) z budżetu PKP wydzielono „Fundusz Inwestycyjny”, przy pomocy którego usiłowano zwiększyć wartość majątku kolei. Rada Ministrów chciała w ten sposób wyłączyć kolej spod restrykcji, jakie dotknęły wydatki inwestycyjne PKP w latach kryzysu. Ponadto przy pomocy Funduszu Inwestycyjnego rząd umożliwił kolei korzystanie z pożyczek na podstawie osobistych tytułów prawnych nieciążących na ogólnopaństwowym budżecie. Niektóre inwestycje kolejowe nie były finansowane z Funduszu Inwestycyjnego, lecz z kredytów towarowych, konwertowanych na kredyt wekslowy i skrypty dłużnicze PKP. Do wpływów Funduszu Inwestycyjnego zaliczało się tę część wydatków, która zwiększała wartość majątkową PKP. Wydatki na inwestycje pokrywane były z dopłat budżetu eksploatacyjnego PKP; z pożyczek długoterminowych zaciągniętych na cele inwestycyjne oraz rozmaitych wpływów drobniejszych, a więc ze sprzedaży nieruchomości, zużytego inwentarza, taboru itp. Rozchody Funduszu obejmowały: budowę nowych linii kolejowych, zwiększenie przelotności linii, ulepszenie warunków bezpieczeństwa, ulepszenie i rozszerzenie obiektów kolejowych już istniejących, budowę i przebudowę mostów, warsztatów, kupowanego taboru, odbudowę zniszczeń dokonanych w czasie wojny i inne drobniejsze pozycje. 22 XII 1936 r. Min. Kom. wydało zarządzenie, które mówiło, że: a) koszty wszelkich przeróbek lub ulepszeń w układzie torów, jak np. zmiany rozjazdów na wzór angielski, łagodzenie łuków itp., ponadto roboty niewymagające zwiedzenia ilościowego nawierzchni należy zaliczać na rachunek eksploatacji; b) przy wymianie nawierzchni wynikającej z wykonywania robót inwestycyjnych, wartość materiałów nowych, użytych do wymiany należy zaliczać na rachunek eksploatacji. W razie wykonywania robót, do których poza materiałami niezbędnymi do wymiany mają być użyte dodatkowe materiały nawierzchni, jak np. wydłużenie torów, budowa dodatkowych przejeżdż zwrotnicznych itp., wszystkie związane z tym koszty, oprócz wartości podlegających wymianie materiałów, należy zaliczyć na Fundusz Inwestycyjny; c) drobne inwestycje do 5 tys. zł (jak np. nabycie gruntów, wydłużenie peronów itd.) należy wykonywać z kredytów eksploatacyjnych, a jeżeli koszty robót przekroczą 5 tys. zł – zaliczyć je do Funduszu Inwestycyjnego (Zarządzenie Min. Kom. z 22 XII 1936 r., AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1614).

Tabela nr 2. Wydatki eksploatacyjne PKP w wybranych latach

Rozchody	1928/29		1935		1938	
	zł	%	zł	%	zł	%
Administracja ogólna	113 354 000	9,1	89 864 000	12,2	113 408 000	13,75
Zaopatrzenie emerytalne	42 696 000	3,4	98 613 000	13,2	93 287 000	11,32
Ruch i przewozy	281 074 000	22,4	163 531 000	22,0	163 684 000	19,87
Utrzymanie torów, budowli i urządzeń	251 816 000	20,4	124 135 000	16,8	151 623 000	18,40
Tabor	316 687 000	25,2	130 476 000	17,7	152 305 000	19,12
Trakcja pociągów	245 453 000	19,5	133 791 000	18,1	149 711 000	17,54
Razem	1 251 080 000	100,0	740 410 000	100,0	824 018 000	100,0

Zestawienie podziału procentowego rozchodów eksploatacyjnych PKP na podstawie danych przytoczonych przez M. Łopuszyńskiego w pracy *Podstawowe zagadnienia polityki komunikacyjnej*, Warszawa 1947, s. 272

Kwoty przedstawione w tabeli nr 3 świadczą, że kapitały zainwestowane w budowę nowych linii kolejowych i sumy przeznaczone na zakup taboru były niewielkie²¹. Trzeba przy tym nadmienić, że gros wydatków przeznaczono na elektryfikację warszawskiego węzła kolejowego i na modernizację taboru – kupno przyrządu „Pyram”, oszczędzającego węgiel w parowozach²², oraz kupno hamulców zespolonych dla wagonów towarowych.

W latach 1929–1934 Ministerstwo Komunikacji, zgodnie z żądaniami Sztabu Głównego, z ogólnej sumy budżetu PKP prelimitowało na wykonanie robót wojskowo-kolejowych sumę 119 674 960 zł, z której w podanym okresie wykorzystano zaledwie 77 928 370 zł. Sumy przeznaczane przez Ministerstwo Komunikacji na inwestycje wojskowo-kolejowe nieustannie się zmniejszały. W latach 1929/30 prelimitowano 278 610 000, a w roku 1934 – zaledwie 12 560 000 zł (tabela nr 4).

W 1935 r. Sztab Główny zgłosił do Ministerstwa Komunikacji postulaty inwestycji w formie dwuletniego programu na lata 1935–1936²³. W 1935 r. na realizację tego programu prelimitowano z Funduszu Inwestycyjnego 12 963 750 zł, faktycznie zaś wydatkowano w tym roku 9 847 807 zł²⁴. Na początku 1936 r. ustalono, że z braku odpowiednich sum na koncie PKP wykonane mogą być jedynie niektóre prace przewidziane w 1936 r., na sumę 12 000 000 zł²⁵.

21 W latach 1924–1936 (od chwili ustabilizowania się waluty) z budżetu eksploatacyjnego i Funduszu Inwestycyjnego Min. Kom. łącznie wydatkowało na rozwój kolejnictwa 1 372 500 000 zł, z tego na odbudowę kolei po zniszczeniach wojennych przeznaczono 65,5 mln zł, na rozbudowę sieci kolejowej – 306,7 mln zł, na zakup i remont taboru około 371,6 mln zł, na pozostałe inwestycje około 628,6 mln zł. (Przemówienie Min. Kom. wygłoszone 6 XI 1937 r. w czasie objazdu warszawskiego węzła kolejowego, „Gazeta Polska” z 28 XI 1937 r.).

22 Pyram – automatyczny przyrząd do opalania parowozów bez iskier i dymu, produkt Sp. Akc. Pyram, otrzymał Złoty Medal na Powszechnej Wystawie Międzynarodowej w Brukseli w 1935 r. (z reklamy urzędzenia zamieszczonej w „Inżynierze kolejowym”).

23 Na konferencji pod przewodnictwem szefa Sztabu Głównego w dniu 8 VIII 1935 r., przy udziale I wiceministra komunikacji Juliana Piaseckiego zadecydowano, że począwszy od 1935 r. Sztab Główny będzie zgłaszać Min. Kom. program robót specjalnych bez podawania kosztów. Ministerstwo zobowiązano, aby przy układzie budżetu inwestycyjnego uwzględniało postulaty władz wojskowych i włączało je do ogólnego budżetu PKP. Podczas realizacji dwuletniego programu Sztab Główny zamierzał poza budową nowych linii kolejowych rozbudować węzły kolejowe: Warszawa, Kutno, Łuków, Chełm, Toruń, Dęblin, Baranowicze i Nowa Wilejka, powiększyć przelotność linii kolejowych Kutno – Toruń, Żąbkowice – Szczakowa, Krosno – Dubno, Warszawa – Kutno, Skierniewice – Przemysł do 144 par pociągów. Ponadto planowano rozwinąć sieć łączności i zakupić urządzenia za- i wyładowcze.

24 Sprawozdanie z wykorzystanych kredytów na roboty wojskowo-kolejowe w 1935 r., AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1608.

25 Tamże.

Tabela nr 3. Inwestycje kolejowe w latach 1928–1938

Lata	Razem	Budowa nowych linii	Zakup taboru	Inne
1928	200 994 000	–	–	–
1929	216 831 000	–	–	–
1930	167 447 000	55 502 000	32 932 000	79 013 000
1931	114 793 000	24 141 000	26 875 000	63 777 000
1932	65 163 000	3 079 000	18 948 000	43 136 000
1933	75 433 000	6 450 000	40 517 000	28 466 000
1934	64 306 000	17 780 000	22 391 000	24 135 000
1935	74 977 000	20 964 000	18 161 000	35 852 000
1936	75 893 000	18 732 000	17 826 000	39 335 000
1937	102 028 000	9 321 000	45 950 000	46 757 000
1938	95 000 000	9 321 000	27 400 000	58 279 000

Tabelę podano za: H.R. Hendrikson, *Interwencja państwa...*, tab. 21, s. 60

Tabela nr 4. Wysokości sum preliminowanych na prace wojskowo-kolejowe w poszczególnych latach

Rok	Suma preliminowana	Suma przydzielona	Suma wykorzystana	Suma wykorzystana w %
1929–30	27 861 000	–	–	–
1930–31	26 602 990	27 014 000	21 736 640	80,5
1931–32	26 472 970	23 093 840	20 251 730	87,7
1932	19 699 000	15 126 000	13 529 360	89,4
1933	19 038 000	15 126 000	14 524 000	96,0
1934	12 560 000	11 217 060	8 886 540	79,2
Razem	132 233 960	91 576 900	78 928 270	86,2

Tabelę nr 4 opracowano na podstawie sprawozdań dotyczących postępu robót wojskowo-kolejowych w latach 1929/30–1934.

Sztab Główny zgłaszał coroczne swoje żądania do Min. Kom. w formie zestawień robót z podaniem sum za każdą pracę

Pozostałe 27 800 000 zł potrzebne do całkowitego ukończenia przewidzianych planem robót przeniesiono na 1937 r. pod warunkiem, że znajdą się na ten cel fundusze. W wypadku niezalezienia odpowiednich kwot, Sztab Główny zamierzał realizację programu przedłużyć na dalsze lata, ewentualnie zrewidować swoje postulaty. Realizację programu przedstawionego przez Sztab Główny Ministerstwu Komunikacji przedstawia tabela nr 5.

Słabe wykorzystanie kredytów w latach 1935–1936 można tłumaczyć brakiem środków finansowych w kasach PKP, nienadesłaniem na czas przez Sztab Główny założeń wojennych (węzeł Toruń), niewykonaniem na czas projektów (węzeł Kutno), zerwaniem umowy przez Firmę Popag w Baranowiczach. Poza tym rok 1935 był niekorzystny z powodu przewlekłego uzgadniania programu robót pomiędzy Sztabem Głównym i Ministerstwem Komunikacji, co spowodowało, że do prac przystąpiono ze znacznym opóźnieniem i w rezultacie programu przewidzianego przez Sztab Główny na lata 1935–1936, który miał w pewnym sensie przygo-

tować kolej do potrzeb obrony państwa, nie zrealizowano nawet w okresie trzyletnim. W tym czasie Ministerstwo Komunikacji opracowało nowy program inwestycyjny na lata 1936–1940, przeznaczając na jego wykonanie 470 mln zł²⁶. Za tę kwotę zamierzano ukończyć linie będące w budowie i wybudować około 380 km nowych linii kolejowych²⁷. Na tej podstawie Sztab Główny w końcu 1936 r. przedstawił Ministerstwu Komunikacji nowy program inwestycji kolejowych dla potrzeb wojska, zatwierdzony przez Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych²⁸. Sztab Główny zalecał zrealizować ten program w trzech okresach, przy czym pierwszy okres zamierzano podzielić na dwie części²⁹. Ministerstwo Komunikacji w celu realizacji tego planu miało określić koszty wykonania poszczególnych robót i opracować harmonogram ich wykonania³⁰. W każdym okresie, poza pracami wymienionymi w zestawieniu, przewidywano wykonanie szeregu robót specjalnych, takich jak bocznicę dla celów wojskowo-kolejowych czy urządzenia za- i wyładownicze, uwzględniano także koszty utrzymania wojsk kolejowych itd.

Program inwestycyjny przewidziany na lata 1936–1940 zmierzał do likwidacji głównych bolączek komunikacji, wynikających z potrzeb kraju i wojska. Stopień realizacji tego programu przedstawiono w dalszej części rozdziału. W tabeli nr 6 i 7³¹ przedstawiono sumy, jakie Ministerstwo Komunikacji wydało z Funduszu Inwestycyjnego na rzecz programu związanego z obronnością kraju. Sumy te, choć nie były duże, co roku ulegały dalszej redukcji, co ze względu na potrzeby wojska było niedopuszczalne i miało fatalne konsekwencje.

Z danych przedstawionych w tabelach nr 4, 5, 6 i 7 wynika, że kwoty czerpane przez Ministerstwo Komunikacji na cele związane z obroną państwa z Funduszu Inwestycyjnego stanowiły dość duży procent ogółu inwestycji. Znaczną część Funduszu pochłaniała przebudowa istniejących linii, budowa bocznic, magazynów itp., a znikomą sumę przeznaczano na inwestycje w postaci budowy nowych linii kolejowych. Należy zaznaczyć, że przy układaniu planu finansowego na rok 1939 brano jedynie pod uwagę zakończenie inwestycji rozpoczętych i palące potrzeby wojskowe³². Łączne wydatki przeznaczone na inwestycje, w tym na inwestycje wojskowe, od chwili odzyskania niepodległości aż do momentu wybuchu wojny sięgały wraz z odbudową zniszczeń wojennych 1,5 mld zł, nie licząc tych poniesionych przed wprowadzeniem złotego³³. W kwocie tej mieściły się także wydatki przeznaczone na budowę nowych połączeń³⁴.

26 Przemówienie ministra komunikacji na komisji budżetowej sejmu 30 I 1936 r., AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/3339.

27 Tamże.

28 Inwestycje wojskowo-kolejowe (program). Sztab Główny, L.dz. 729.mob.36 z 28 X 1936 r., AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1621.

29 Zestawienie robót programu inwestycyjnego, pismo Szt. Gł. do Min. Kom., L.dz. 789.mob.36 z dnia 28 X 1936 r. i pisma dyrektora Biura Wojskowego do dyrektora Departamentu V Ministerstwa Komunikacji nr mob. 1012/III/36 z 3 XII 1936 r., AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1608 i 16/1621.

30 Prace inwestycyjne na mapie polskich kolei żelaznych przedstawia załącznik nr I (zamieszczony na końcu tomu).

31 Tabele nr 6 i 7 dotyczące wysiłku finansowego Min. Kom. na cele związane z obroną państwa opracowano na podstawie zestawień wydatków preliminowanych na lata 1936–1939, AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1609, 1624, 1625, 1634.

32 W obliczu zbliżającej się wojny Min. Kom. pismem nr FB.II 6/5 z 23 I 1939 r. poleciło zawiesić kredyty inwestycyjne na wszelkich nowych i rozpoczętych pracach, AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1625.

33 Radiowe przemówienie ministra komunikacji z 16 XI 1948 r. na temat dorobku 20-lecia w dziedzinie transportu, AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/3339.

34 Pragnąc utrzymać w możliwym stanie tabor i sieć kolejową należało, zdaniem Min. Kom., preliminować rokrocznie setki milionów zł. Chcąc przynajmniej częściowo dostosować polską sieć kolejową do współczesnych celów obrony państwa należało zaś, począwszy od 1936 r., wydatkować na cele usprawnienia służby drogowej, wyposażenie wojsk kolejowych, pokrycie najniezbędniejszych potrzeb opl. powiększenie zasobów około 100 mln zł, a na naprawę i renowację taboru – około 150 mln zł.

Tabela nr 5. Realizacja programu prac wojskowo-kolejowych, opracowanego przez Sztab Główny, w latach 1935–1937

Wyszczególnienie prac	Suma zgłoszona przez Szt. Gł.	Suma obliczona przez Min. Kom. na wykonanie prac	Suma na 1935	Suma na 1936	Suma na 1937
Powiększenie przelotności linii:					
Kutno – Toruń,	12 000 000	9 320 000	4 000 000	4 280 000	1 000 000
Warszawa – Kutno	1 125 000	3 142 500	875 000	1 555 000	1 500 000
Skierniewice – Dąbrowa	sum nie wskazano, uważając je za drobne	7 200 000	–	–	7 200 000
Ząbkowice – Szczakowa		500 000	–	–	500 000
Toruń – Jabłonowo		–	–	–	–
Przeworsk – Przemyśl		1 600 000	–	–	1 600 000
Rozwój węzła Warszawa	6 000 000	3 610 000	1 230 000	1 020 000	1 360 000
Rozwój węzła Kutno	3 000 000	10 114 000	114 000	310 000	9 690 000
Rozwój węzła Toruń	1 000 000	6 087 500	87 500	1 750 000	3 250 000
Rozwój węzła Żuków	1 000 000	795 000	95 000	300 000	400 000
Rozwój węzła Chełm	200 000	302 000	175 000	127 000	–
Rozwój węzła Baranowicze	150 000	268 000	100 000	168 000	–
Rozwój węzła Nowowilejka	300 000	300 000	–	–	300 000
Krasne – Dubno (drugi tor)	400 000	152 000	752 000	400 000	–
Koluszki – Skarżysko – Sobów	320 000	203 000	91 000	112 000	–
Podbrodzie – Królewsczyzna	400 000	481 000	396 000	85 000	–
Rozbudowa sieci łączności	–	–	750 000	300 000	–
Rozbudowa pogotowi kolejowych	–	–	126 000	–	–
Rozbudowa bocznic	–	–	890 000	560 000	1 000 000
Zakup urządzeń za- i wyładowniczych	–	–	170 000	250 000	–
Uzupełnienie zwrotnic do central nastawczych	2 500 000	4 155 000	75 000	–	–
Kolejka wąskotorowa	–	–	34 000	–	–
Roboty z ubiegłych okresów	–	1 170 000	387 000	783 000	–
Razem	28 395 000	49 400 000	10 347 500	12 000 000	27 800 000

Załącznik do pisma TW 2638/III/36, AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/1621

Po przeanalizowaniu wyników gospodarczo-finansowych kolei można stwierdzić, że fundusze przeznaczane na inwestycje kolejowe nie były wystarczające, aby wyrównać różnice dzielnicowe kraju, nie mówiąc o podniesieniu stanu kolejnictwa do stanu istniejącego w krajach zachodniej i środkowej Europy. Co prawda sumy przeznaczane na inwestycje kolejowe wzrastały wraz ze wzrostem dochodowości kolei i spadały wraz ze spadkiem koniunktury, ale w zasadzie z roku na rok były coraz niższe, a trudności z rozwiązaniem problemu komunikacji w Polsce rozbijały się o potrzeby natury finansowej. Wydzielony Fundusz Inwestycyjny, który miał zwiększyć majątek nieruchomy i ruchomy kolei, umożliwił w pewnym sensie odbudowę i rozbudowę kolei, jednak inwestycje te były tylko fragmentaryczne.

Powstaje więc pytanie, dlaczego Polska, pomimo poważnych braków, jakie miały PKP, prowadziła taką politykę finansową. Analizując wydatki finansowe Ministerstwa Komunikacji można dojść do wniosku, że w PKP w okresie międzywojennym istniały różne, sprzeczne interesy. Państwo z jednej strony domagało się od kolei jak najdalej idących ulg w przewozach niektórych towarów, a z drugiej od tego największego przedsiębiorstwa użyteczności publicznej domagało się wpłat do skarbu państwa. Do tego służba kolejowa żądała ciągłych podwyżek uposażeń. Kolej, realizując potrzeby życia gospodarczego kraju i postulaty własnych pracowników, traciła możliwość inwestowania.

Polskie Koleje Państwowe, niejednokrotnie wbrew własnym interesom, zmuszone były do subwencjonowania życia gospodarczego kraju. Państwo, nakazując kolei przewozić towary poniżej kosztów własnych, wpływało na ceny w kraju, popierało eksport, rozwój polskich portów morskich i rzecznych, ujednolicało strukturę gospodarczą kraju, wpływało na lokalizację przemysłu o znaczeniu ogólnopaństwowym. W ten sposób kolej, udzielając subwencji różnym dziedzinom gospodarki państwa i osobom prywatnym, stawała się przez swą politykę taryfową jednym z najważniejszych regulatorów życia gospodarczego. Akcja interwencyjna na rzecz innych przedsiębiorstw i osób prywatnych rozpoczęła się na wielką skalę w latach kryzysu. Zniżka taryf osobowych i towarowych sięgała 30%, nie miała jednak rekompensaty we wzroście przewozów. W latach 1931–1935 zniżka objęła przewóz towarów, stanowiący 90% przewozów w ruchu wewnętrznym, na skutek czego kolej traciła rocznie około 70 mln zł (przyjmując za podstawę wpływy i przewozy z 1934 r.)³⁵. W końcu 1935 r. przeprowadzono dalszą obniżkę taryf przewozowych, która kosztowała PKP 80 mln zł³⁶. Biorąc pod uwagę, że stan ten trwał szereg lat, staje się jasne, że straty kolei związane z wprowadzeniem polityki taryfowej były ogromne. Od 1937 r. akcja subwencyjna kolei na rzecz państwa zaczęła się stopniowo zmniejszać lub też przybierać inne formy, w związku z czym rok 1937 określono jako korzystny dla PKP.

Mówiąc o polityce finansowej PKP należy wspomnieć o zadłużeniu kolei, które w 1937 r. wynosiło 1,5 mld zł³⁷. Zadłużenie to stale wzrastało i zwiększało koszty inwestycyjne. Spłaty zaciągniętych pożyczek obciążały w poważnym stopniu skromny budżet PKP. Trudną sytuację finansową kolei pogarszały wydatki związane ze wzrostem cen na niektóre materiały eksploata-

35 Przemówienie ministra komunikacji na komisji budżetowej sejmu 21 I 1937 r., AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/3339.

36 Referat senatora F. Zarzyckiego na komisji budżetowej senatu. Sprawozdanie senatorskie z 12 II 1937 r., AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/3339.

37 Odpowiedź ministra komunikacji na interpelacje senatorskie z 12 II 1937 r., AAN, BW Min. Kom., sygn. 16/3339 (PKP w 1933 r. zaciągnęła dwie duże zagraniczne pożyczki gotówkowo-towarowe na elektryfikację węzła warszawskiego i na wprowadzenie do taboru towarowego hamulców zespolonych).

Tabela nr 6. Wydatki Ministerstwa Komunikacji z Funduszu Inwestycyjnego związane z obroną państwa

Lata	Fundusz Inwestycyjny ogólnie	Wydatki z Funduszu Inwestycyjnego na cele wojskowe w latach 1936–1938					% wydatków w stosunku do kwoty ogólnej Funduszu Inwestycyjnego
		1	2	3	4	Razem	
1936	75 893 150	36 394 451	–	91 500	276 585	36 762 536	48,4
1937	102 028 000	32 977 450	2 537 838	331 000	222 530	36 068 818	35,4
1938	92 517 905	36 652 934	5 133 107	284 500	1 079 990	43 150 531	46,6
Razem	270 439 055	106 024 835	7 670 945	707 000	1 579 105	115 981 885	42,9
Na rok 1939 preliminowano	90 400 000	36 935 000	7 260 000	350 000	1 540 000	46 085 000	51,0

1. Budowa bocznic przeznaczonych dla wojska, powiększenie przelotności linii, budowa nowych linii kolejowych, rozwój węzłów kolejowych, sieci łączności, wydłużenie torów na stacjach, zabezpieczenie ruchu, urządzenia za- i wyładownicze, modernizacja warsztatów. 2. Budowa magazynów, garaży, ośrodków zapasowych, wykup gruntów pod budowę tych obiektów, zakup materiału i sprzętu na wyposażenie jednostek wojsk kolejowych, podporządkowanych Ministerstwu Komunikacji.

3. Urządzenia pogotowia teletechnicznego i mechanicznego (narzędzia, materiał, wewnętrzne urządzenie wagonów).

4. Świadczenia na opl czynną i bierną (sprzęt dla drużyn odkażających, maski przeciwgazowe, łączność dla celów dowodzenia opl, magazyny na sprzęt opl, maskowanie).

cyjne. Nie można też zapominać, że kolej była nadmiernie obciążona wydatkami osobowymi. Nie istniał specjalny fundusz, z którego byłyby one pokrywane, toteż PKP zmuszone były pokrywać je z wpływów eksploatacyjnych. Reasumując można stwierdzić, że w wyniku takiej polityki finansowo-gospodarczej kolej zasadniczą część swego funduszu zużywała na wydatki niezwiązane z kolejnictwem. Zapewne, gdyby koleje okresu międzywojennego mogły w większym stopniu zaspokajać swoje żywotne potrzeby, zostałyby szybciej odbudowane i były lepiej wyposażone. Jednakże na PKP nałożono duże obciążenia natury społecznej i gospodarczej, które hamowały rozwój kolejnictwa. W efekcie budowano zbyt mało nowych linii kolejowych i węzłów komunikacyjnych, zbyt wolno powiększano przelotność linii kolejowych, pogarszał się stan istniejącej sieci kolejowej, taboru, urządzeń komunikacyjnych i maszyn w warsztatach kolejowych.

3. Kształtowanie jednolitego systemu kolejowego

a) Budowa nowych linii kolejowych i węzłów komunikacyjnych

W miarę możliwości finansowych PKP starały się rozbudowywać komunikację kolejową na terenie całego kraju. Wszelkie plany dotyczące budowy i przebudowy kolei opracowywano pod kątem potrzeb natury gospodarczej i wojennej. W tym też kierunku szły programy rozbudowy sieci i urządzeń kolejowych³⁸.

38 Działania wojenne prowadzone podczas I wojny światowej wymogły wybudowanie na ziemiach polskich następujących połączeń: Lublin – Rozwadów, Ostrowiec – Nadbrzeże, Bąkowiec – Kozienice, Bąkowiec – Wysokie Koło, Rejowiec – Bełżec, Ostrołęka – Myszyniec, Tomaszów – Spała. W ten sposób w trudnych warunkach wojennych połączono trzy odrębne układy sieci kolejowej (T. Bissaga, *Wpływ rozwoju historycznego kolei...*).