

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Polański St.: Ruch osobowy na kolejach polskich w r. 1929

Źródło:

Czasopismo Geograficzne 1930 tom 8 zeszyt 3, strony 167-172

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

południowych jej części pierwsze wiadomości o pracach topografów włoskich w tych nieznanach pustyniach. Znikają więc i ostatnie białe plamy na Saharze.

Tem większy jednak interes budzą wobec likwidacji wielkich problemów eksploracyjnych zorganizowane i systematyczne, szczegółowe prace badawcze. Do takich zaliczyć trzeba t. zw. Drugi Międzynarodowy Rok Polarny, ustalony we wrześniu 1929 r., przez Międzynarodowy Kongres Meteorologiczny w Kopenhadze. Pierwszy taki rok urządzono, jak wiadomo, w r. 1882/3, tworząc 14 stacyj meteorologicznych dookoła północnego bieguna. W programie II-go roku, przewidzianego w r. 1932/3, projektuje się stworzenie 20 stacyj, przeważnie arktycznych i ich funkcjonowanie równoczesne przez cały rok. Kilka takich stacyj dostaną obszary antarktyczne i równikowe, aby wraz z istniejącą siecią stacyj meteorologicznych otrzymać nieprzerwany ciąg stacyj od bieguna do bieguna, wypełniający wszystkie dziedziny punktami obserwacyjnymi.

Prof. Arctowski z U. J. K. czyni daleko idące przygotowania, aby i Polska uczestniczyła w tem wielkiem, międzynarodowem dziele naukowem.

ST. POLAŃSKI

SAMBOR.

Ruch osobowy na kolejach polskich w r. 1929.

(Le transport des voyageurs sur les chemins de fer en Pologne, 1929).

Załączoną mapę (rys. 4), przedstawiającą napięcie ruchu osobowego na kolejach polskich, sporządzono na podstawie urzędowego rozkładu jazdy na okres letni r. 1929.

Uwzględniono w niej obok linii normalnych, również linie wąskotorowe, oraz elektryczne koleje dojazdowe, spełniające doniosłą rolę zwłaszcza w ruchu podmiejskim.

Odnośnych obliczeń dokonano według działek urzędowego rozkładu jazdy, notując ilość pociągów osob., przebiegających na poszczególnych liniach kolejowych, eliminując tylko te, których przebiegi się powtarzały; uwzględniono pociągi, należące do wszelkich typów i kategorii, zaś w wypadkach, gdzie ich przebiegi ograniczały się do pewnych dni tygodnia, zastosowano średnią.

Mapa w ten sposób sporządzona, wyraża napięcie ruchu osobowego, mierzone ilością przebiegających pociągów na wszystkich liniach kolejowych.

wych, czynnych w letnim okresie r. 1929; dla kartograficznego przedstawienia materiału nadano poszczególnym odcinkom kol. szerokość proporcjonalną, przy zastosowaniu skali $1\text{ mm} = 5\text{ poc. osob. dziennie}$, w reprodukcji odpowiednio pomniejszonej. Odcinki o ruchu minimalnym, t. j. poniżej 5 poc. dziennie, zaznaczono linjami przerywanymi

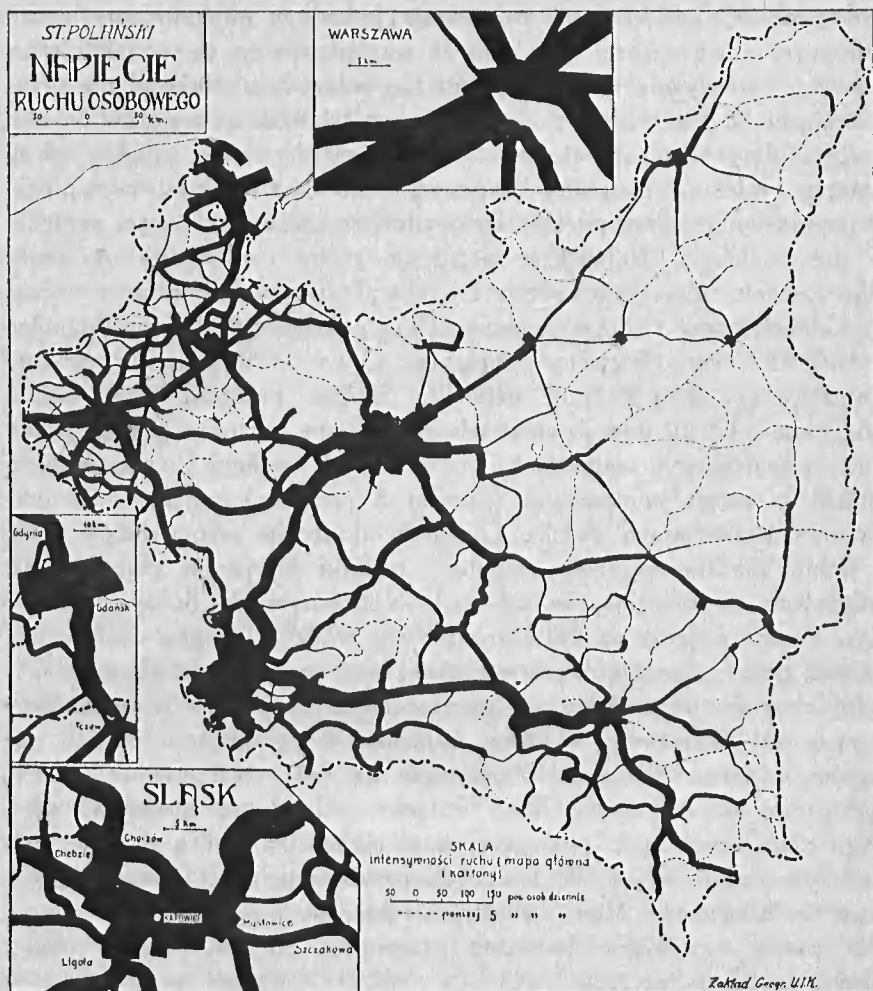
Do najważniejszych zjawisk, które z mapy dadzą się wyczytać, należą: rozmieszczenie, kierunki oraz wielkość przewozów osobowych na ziemiach polskich.

Oceniając ruch osobowy ze stanowiska rozmieszczenia geograficznego, należy stwierdzić, że rozmieścił się on na obszarze całego państwa niejednolicie, przyczem dadzą się tu wyróżnić dwa wielkie obszary, różne co do powierzchni, a rozgraniczone linią Mława-Mogilany.

Na pd.-zachód od wskazanej linii, na obszarze obejmującym aż 12 województw, ruch osobowy rozwinął się na licznych liniach niezwykle równomiernie, najczęstszym zaś typem przewozów są tu odcinki o ruchu wynoszącym 14 poc. dziennie. Zupełnie odmienny charakter posiada płn.-wschodni obraz Polski, obejmujący pozostałe 4 województwa. Tu bowiem ruch osobowy, poczynszy już od wspomnianej linii, maleje gwałtownie do poziomu 4 poc. dziennie, zaś ponad tę normę w żadnym wypadku nie osiąga granic państwowych. Poza tym niezwykle charakterystycznym rysem panujących stosunków, rzuca się w oczy inne jeszcze zjawisko, mianowicie występowanie większych skupień przewozów dookoła najważniejszych ośrodków miejskich. Świadczy to bowiem o bardzo silnie rozwiniętym ruchu podmiejskim, a przodują w tem takie ośrodki jak Warszawa, Katowice, Gdańsk, Poznań i t. d.

Zjawiskiem dalszem są kierunki przewozów osobowych, wytyczone przez ważniejsze arterie komunikacyjne. Kształtują się one jednak dość nieregularnie, zaś objawem dodatnim jest fakt, że centralą ich licznych przebiegów jest Warszawa, która jako węzeł ruchu osobowego występuje w całej okazałości. Zgodnie z fizyczną strukturą Polski, w ruchu osobowym przeważają raczej kierunki równoleżnikowe. Pod tym względem na pierwszy plan, co do długości i napięcia ruchu osob. wysunęła się linja, przebiegająca przez południową Polskę od Zebrzydowic przez Kraków i Lwów do Śniatyna. Z innych podobnych linii dość wyraźnie zaznacza się linja o międzynarodowym charakterze, a przecinająca Polskę z zachodu na wschód na całej szerokości. Jest nią linja: Zbąszyń-Warszawa-Mogilany, leżąca na ważnym szlaku Berlin-Odessa. Z pozostałych zasługują na uwagę wszystkie tranzytowe Niemcy-Prusy Wsch., wreszcie dość długie odcinki kolei podkarpackiej.

Z kierunków południkowych, napięciem ruchu osob. najwyraźniej



Rys. 4.

wyróżnia się linia Śląsk-Warszawa, dalej Inowrocław-Gdańsk-Swarzewo, wreszcie Katowice-Poznań.

Wielkość ruchu osobowego, jak to już na innym miejscu zaznaczono, kształtuje się na całym terytorjum bardzo niejednolicie, napięcie na poszczególnych liniach kol. waha się bowiem od kilku do kilkudziesięciu, a nawet i więcej pociągów na dobę. Naczelne miejsce pod względem wielkości ruchu osobowego osiągnęły linie właściwego zagłębia węglowego o średnim napięciu 50 poc. osob. dziennie, następnie idą: Warszawa-Skierniewice, Tczew-Wejherowo, Kraków-Tarnów i t. d. Wymie-

nione odcinki kolejowe nie odgrywają jednak w wewnętrznym ruchu osobowym poważniejszej roli, a to ze względu na to, że ten jakkolwiek niezwykle intensywny ruch, ogranicza się jedynie do długości nie przekraczającej 80 km. Gdy oceniamy bowiem wielkość przewozów ze stanowiska długości eksploatowanej linii, to na pierwszym miejscu należy wymienić odcinek Katowice-Warszawa (318 km) o średnim napięciu 30 poc. dziennie, oraz odcinek Zebrzydowice-Lwów (464 km) o napięciu 26 poc. dziennie. Największe natężenie ruchu osobowego osiągnęły tylko odcinki niezwykle krótkie i o charakterze podmiejskim, a należą tu: Gdańsk-Sopot (12 km) o napięciu 172 pociągów, Katowice-Bogucice (2 km) 152 poc., Bogucice-Szopienice (3 km) 120 poc. i Pruszków-Warszawa (17 km) 96 poc. dziennie. Średnie napięcia ruchu osob., wynoszące 14 i 10 poc. dziennie osiągnęły liczne odcinki reprezentowane silnie w centralnych, zachodnich i południowych krainach Polski, wreszcie odcinki o ruchu minimalnym (poniżej 5 poc. dz.) najczęstsze w pn-wschodnich obszarach Polski. Objawem dodatnim jest wreszcie fakt, że wcale znaczne napięcie osiągnęły odcinki dążące w głąb Karpat, świadczące o rozwijającym się ruchu osobowym do licznych uzdrowisk. Pewne światło na kształtowanie się wielkości ruchu osob. rzuca również praca poszczególnych węzłów kolejowych. Po obliczeniu wielkości obrotów okazuje się, że pierwszorzędnym węzłem w ruchu osobowym jest Warszawa, w której koncentruje się dziennie aż 540 pociągów, z czego blisko 40% przypada na linie wąskotorowe i elektryczne koleje dojazdowe. Przy wzięciu pod uwagę niezwykle wielkiego zaludnienia tych pociągów, komunikacja ze stolicą daje się wyrazić cyfrą co najmniej 200 tys. osób przybywających i opuszczających dziennie Warszawę. Miarą wielkości ruchu stołecznego jest wreszcie fakt, że na wszystkich dworcach przeciętnie co 2'40" jeden pociąg przyjeżdża lub odjeżdża.

Do następnych wielkich węzłów kol. należą: Gdańsk (322 p.), Bogucice (306 p.), Katowice (303 p.), Szopienice (242 p.), Poznań 211 p.); pozostałe zajmują drugorzędne, a nawet trzeciorzędne miejsca.

Z linii wybudowanych już przez władze polskie, największe napięcie ruchu osobowego osiągnęły odcinki, leżące w sąsiedztwie okręgów górniczo-przemysłowych, na czele zaś stoi linia Chorzów-Szarlej, o obrotach wynoszących 38 poc. osob. dziennie. Wszystkie pozostałe odznaczają się średnim napięciem 10 poc. dzien., jedynie tylko odcinek Płońsk-Sierpc wykazuje napięcie, wynoszące 4 poc. dziennie.

Z linii wąskotorowych największe natężenie osiągnęły liczne odcinki pod Warszawą, z linią Warszawa-Konstancin na czele (32 poc.), zaś

z elektrycznych kolei dojazdowych Warszawa-Grodzisk o średnim napięciu 88 pociągów dziennie.

Ruch osobowy z zagranicą przez stacje graniczne, jak to wyraźnie przedstawia mapa, rozwinął się ogromnie jednostronnie, a mianowicie na zachód, natomiast związek z sąsiadami wschodnimi dotychczas jest zupełnie luźny. W sumie ruch osobowy z zagranicą wyraża się w ilości 315 poc. dziennie, zaś szczegółowy obraz tej komunikacji podaje następujące zestawienie.

Nazwa państwa	Ilość stacji granicznych	Ilość poc. osob. dziennie	Procent	Stacja graniczna z największym ruchem
Niemcy	18	205	65·1	Chorzów (44 p.)
Czechosłowacja .	9	55	17·5	Cieszyn (16 p.)
Prusy Wsch. . . .	4	32	10·1	Malbork (14 p.)
Rumunja. . . .	1	10	3·1	Śniatyn (10 p.)
Z. S. R. R. . . .	6	9	2·9	Stołpce (4 p.)
Łotwa	1	4	1·3	Zemgale (4 p.)
Litwa	—	—	—	—
Razem (7) . . .	39	315	100%	—

Komunikacja z obydwoma portami jest bardzo żywa, jednak Gdynia cierpi jeszcze na brak dogodnych i bezpośrednich połączeń, przebiegających przez terytorjum polskie.

Ruch tranzytowy odgrywa poważniejszą rolę tylko przez Pomorze, a prowadzony jest między Niemcami a Prusami Wschodnimi. Ruch ten na wszystkich trzech liniach pomorskich wyraża się 7 parami pociągów osob. dziennie, zaś naczelne stanowisko osiągnęła linja Chojnice-Tczew-Malbork.

Tranzyt przez pozostałe obszary Polski, ogranicza się zaledwie do pojedynczych pociągów. Zaznaczyć należy, że Polska w komunikacji wewnętrznej na małej przestrzeni korzysta jeszcze z kolei niemieckich, a dotyczy to węzła bytomskiego, przez który, jak to wskazuje załączona mapka Śląska, przebiega dziennie 7 par pociągów osobowych własnych. Poza tem również linja wąskotorowa Łupków-Cisna na przestrzeni 2 km przebiega przez terytorjum czechosłowackie, zaś Kołomyja-Czortków przez obszar rumuński.

W opisie mapy nie można wreszcie milczeniem pominąć niezwykle charakterystycznego zjawiska, jakim jest fakt zatarcia dawnych kordonów politycznych, co świadczy najlepiej o ścisłej łączności kulturalno-ekonomicznej pomiędzy poszczególnymi dzielnicami Polski. Najsilniej związały się z b. Królestwem obszary zachodnie, następnie południowe, jedynie tylko Małopolska wschodnia wykazuje jeszcze dość luźny zwią-

zek z Wołyniem. Najgorzej sprawa ta przedstawia się na kresach pn.-wschodnich. Tu bowiem mimo wystarczających i dogodnych połączeń ze stolicą, przewozy osobowe rozwinęły się niezwykle słabo, a najważniejszy ośrodek kulturalny, jakim jest Wilno, korzysta zaledwie z 3 par pociągów dziennie do Warszawy.

STANISŁAW PAWŁOWSKI

POZNAN.

Zjawiska krasowe na Polesiu.

(Les phénomènes karstiques en Polesie).

Tytuł zawiera w sobie pewien paradoks. Każdy bowiem z pewnem wahaniem zapyta, czy jest rzeczą możliwą, ażeby kraina błot posiadała równocześnie predyspozycję do powstawania zjawisk krasowych. A jednak tak jest. Zdjęcia geologiczne, przeprowadzone ostatnio przez Geologiczny Komitet Poleski z ramienia Biura Projektu Miljoracji Polesia, przynoszą co-raz to liczniejsze przykłady zjawisk krasowych w różnych okolicach Polesia.

Podaję kilka wiadomości o zjawiskach krasowych na arkuszu Kamień Koszyrski 1 : 100.000. Na wysoczyznach, położonych na południe od Kamienia Koszyrskiego, wzniesionych od 180 do 190 metrów n. p. m., spotykamy dwie formy zagłębień, które uważać należy za formy krasowe. Są to: lejki i doły.

Lejki są mniejsze. Ich średnica (u góry) waha się od dwóch do kilkunastu metrów. Rzadko jednak przekracza 10 metrów. Kształt raczej owalny niż okrągły. Głębokość jest różna. Niekiedy dochodzi kilkunastu metrów. Lejki mają stoki strome; dna ich są zasypane grubo piaskiem. Wody w nich nie widać. Doły są to szerokie na 50 i więcej metrów zagłębienia, jak widzimy na rys. 5, obramione również stromemi stokami, o dnie płaskiem, zazwyczaj łukowem, rzadziej zabagnionem. Tu i ówdzie widzimy zarastające jeziorka. Dna leżą w różnym poziomie. Doły oddzielone są od siebie wąskimi, zaokrąglonemi grzbietami. Występują gromadnie i blisko siebie, co, między innemi, przemawia również za ich krasowem pochodzeniem. W niektórych miejscach lejki i doły następują tak po sobie, jakby były położone na pewnych liniach.

Wyjaśnić można powstanie owych form tylko faktem, że cała południowa połowa mapy spoczywa na kredzie. W najbliższej okolicy Kamienia Koszyrskiego i w samym mieście kreda odsłania się na powierzchni — w poziomie od 150 do 160 metrów. W obrębie wysoczyzny odkrywek