



HISTORIA POLSKICH ★ KOLEI ★



HISTORIA POLSKICH ★ KOLEI ★





HISTORIA POLSKICH ★ KOLEI ★

Adam Dylewski



Autor: Adam Dylewski

Redaktor prowadzący: Agnieszka Marekwica

Korekta: Joanna Kłos

Projekt makiety i opracowanie graficzne: Anna Witwicka

Projekt okładki: Aleksandra Zimoch

Zdjęcia na okładce: Dreamstime.com © Locha79 (góra), © Lusja83 (dół), © Remik44992 (tył)

Copyright for text, cover and layout © Wydawnictwo SBM Sp. z o.o., 2021
Warszawa 2021



Wydawnictwo SBM
ul. Sułkowskiego 2/2
01-602 Warszawa

www.WYDAWNICTWO-SBM.pl

ISBN 978-83-8222-506-8



SPIIS TREŚCI

WSTĘP	8
--------------------	----------

LINIE KOLEJOWE W ZABORZE ROSYJSKIM	11
---	-----------

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska	14
Droga Żelazna Warszawsko-Bydgoska	25
Kolej Fabryczno-Łódzka	30
Droga Żelazna Petersbursko-Warszawska	32
Droga Żelazna Warszawsko-Terespolska	38
Droga Żelazna Brzesko-Grajewska	43
Droga Żelazna Nadwiślańska	48
Droga Żelazna Iwangorodzko-Dąbrowska	56
Droga Żelazna Warszawsko-Kaliska	61
Linia Siedlce-Bołogoję	68
Kolej herbsko-kielecka	73

LINIE KOLEJOWE W ZABORZE AUSTRIACKIM	81
---	-----------

Kolej Krakowsko-Górnoślaska	84
Kolej Północna Cesarza Ferdynanda	88
Kolej Karola Ludwika	93

Pierwsza Węgiersko-Galicyska Kolej Żelazna.....	98
Państwowa Kolej Tarnowsko-Leluchowska	102
Galicyska Kolej Transwersalna	107
Chabówka-Zakopane	115

LINIE KOLEJOWE W ZABORZE PRUSKIM I NA ZIEMIACH ODZYSKANYCH..... 123

Kolej Górnośląska.....	125
Magistrala Wrocław-Mysłowice.....	126
Magistrala Podsudecka	132
Linia Wrocław-Międzylesie.....	134
Kolej Wrocławsko-Świebodzicka.....	138
Wrocław-Meziměstí	139
Ząbkowice Śląskie-Legnica-Rudna Gwizdanów	145
Linia Wrocław-Szczecin	148
Kolej Dolnośląsko-Marchijska	152
Dolnośląska Kolej Boczna.....	158
Kolej Żelazna Berlińsko-Szczecińska.....	159
Kolej Żelazna Stargardzko-Poznańska.....	160
Linia Poznań-Szczecin	161
Kolej Wilhelma.....	164
Pruska Kolej Wschodnia, czyli <i>Ostbahn</i>	168
Kolej Opolsko-Tarnogórska, czyli Kolej Prawego Brzegu Odry.....	180
Kolej Żelazna Pomorza Tylnego.....	183
Wschodniopruska Kolej Południowa.....	188
Śląska Kolej Górská.....	191
Kolej Żelazna Marchijsko-Poznańska	198
Kolej Oleśnicko-Gnieźnieńska	202
Kolej Żelazna Poznańsko-Bydgosko-Toruńska.....	206
Kolej Poznańsko-Kluczborska	209
Kolej Żelazna Malborsko-Mławecka.....	213
Kolej Żelazna Wystrucko-Prostecka.....	216
Kolej Dąbsko-Kołobrzaska	218
Kolej Stargardzko-Kostrzyńska	222

KOLEJE W DRUGIEJ RZECZYPOSPOLITEJ..... 227

Linia Kutno-Strzałkowo, czyli Warszawa-Poznań.....	230
Linia Nasielsk-Toruń.....	237
Linia Łódź-Brodnica, czyli Lwów-Bałtyk.....	243
Linia Swarzewo-Hel.....	248
Linia Goleszów-Wiśła.....	252
Linia Kalety-Podzamcze.....	257

Magistrala węglowa Śląsk–Porty	259
Linia średnicowa w Warszawie	262
Linia Warszawa–Kraków	268
Linie Wieliszew–Tłuszcz oraz Legionowo–Nasielsk	271

LINIE KOLEJOWE W POLSCE PO 1945 ROKU 275

Linia Skierniewice–Łuków	278
Linia Tomaszów Mazowiecki–Radom	283
Szybka Kolej Miejska w Trójmieście i Pomorska Kolej Metropolitalna	285
Linia Sitkówka Nowiny–Busko-Zdrój	291
Linia Sokółka–Kamienna Nowa	293
Linia Ocice–Rzeszów	296
Linia Włoszczowice–Chmielów	298
Linia Kozłów–Koniecpol	300
Linia Zwierzyniec–Stalowa Wola Południe	302
Centralna Magistrala Kolejowa	303
Linia Hutniczo-Siarkowa	308
W stronę Centralnego Portu Komunikacyjnego	312



Kolej stała się pierwszym w dziejach ludzkości efektywnym środkiem masowego transportu lądowego.

Jej wprowadzenie w XIX wieku odmieniło losy świata, wiodąc go do antropocenu – epoki, w której to człowiek decyduje o obliczu Ziemi. Wprowadzenie na potrzeby rozkładów kolejowych ujednoliconego czasu wpłynęło na zorganizowanie społeczeństw w formie ponadlokalnej. Kolej zweryfikowała dotychczasowe szlaki komunikacyjne, w wielu przypadkach przy pomocy budowli inżynierskich – mostów, wiaduktów i tuneli, niwelując zależność od czynników naturalnych, takich jak rzeźba terenu czy żeglowność rzek. Zrewolucjonizowała gospodarkę, otwierając przed wytwórcami nowe źródła dostaw i rynki

zbytu oraz umożliwiając inwestycje tam, gdzie dotąd nie były one możliwe wskutek braku surowców czy siły roboczej.

Ziemie polskie także uległy ogromnym przemianom po wprowadzeniu dróg żelaznych. W latach 80. XIX wieku Stanisław Ostrowski pisał, że kolej u nas „znosi lub do minimum sprowadza różnice odległości, wytwarza zgoła niespodziewane, niemal nieprawdopodobne warunki przemysłowego i handlowego spółzawodnictwa i niejednokrotnie jest w stanie skutecznie przeciwdziałać ujemnym wpływom, tamującym rozwój danej gałęzi produkcji krajowej”. W ślad za jej budową pojawiły się nowe szlaki komunikacyjne i rozwinęły dotąd pomijane gałęzie gospodarki. Obecność stacji kolejowej niejednokrotnie decydowała, czy dana miejscowość trafiała do grona dynamicznie rozwijających się ośrodków, czy też – w wypadku oddalenia od szlaków kolejowych – pisana jej była stagnacja i powolny upadek.



Nierzadko słyszy się, że na mapie Polski „widać zabory”. Aż do przełomu XX i XXI wieku spostrzeżenie to było aktualne, jednak dziś, po zakrojonych na ogromną skalę zawieszeniach i likwidacjach linii drugorzędnych, hasło to przekonuje jakby mniej, choć nadal można powiedzieć, że pomimo stu lat niepodległości, wielkich inwestycji i korekt na mapie Polski zachowały się ślady funkcjonowania trzech różnych prowincji kolejowych, odpowiadających zasięgom dawnych imperiów. Być może gęstość sieci kolejowej staje się powoli jednakowa dla całego kraju, ale różnice są nadal widoczne w architekturze, przebiegu tras, obyczajach podróży, a nawet

społecznym odbiorze kolei. Wielki wynalazek transportu kolejowego, który w wielu miejscach zmienił losy świata i bieg historii, trafił bowiem do Polski w dobie jej rozbiorów, a podział jej ziem między zaborców trwał jeszcze przez kolejne 75 lat. To wystarczyło, by ugruntować przebieg szlaków komunikacyjnych, ustalić reguły życia gospodarczego oraz by dokonał się awans nowych ośrodków kosztem innych. Dzieje kolei w Polsce są zatem wypadkową historii transportu w Rosji, Austrii i Niemczech – najpierw należy je podzielić na trzy części uwarunkowane geograficznie, a dopiero potem snuć opowieść bazującą na kryteriach chronologicznych.







1

LINIE KOLEJOWE W ZABORZE ROSYJSKIM

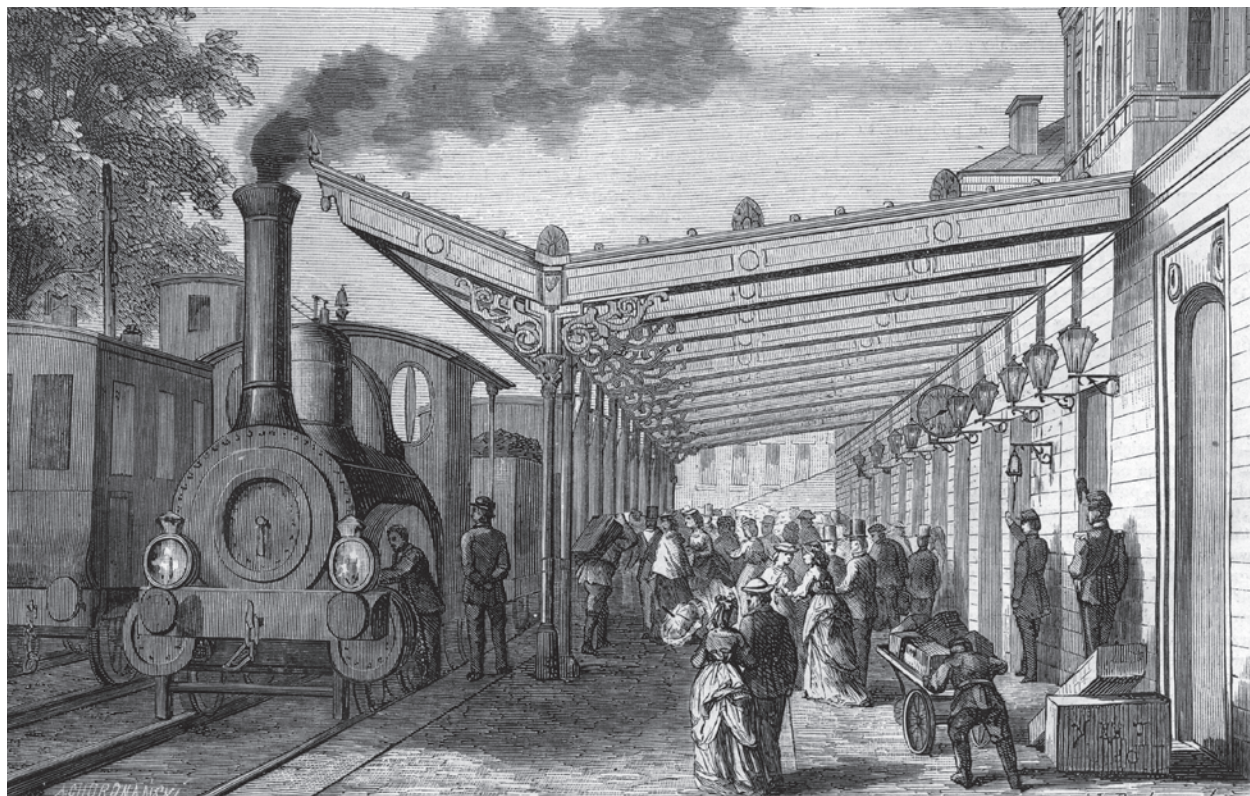




Zabór rosyjski zajmował znaczną część współczesnych ziem polskich. Rozwój kolejnictwa potoczył się w nim według specyficznych reguł, zresztą nawet nie zawsze wzajemnie spójnych – koleje podążyły równoległymi ścieżkami dwóch rozstawów szyn, pomiędzy którymi granicę przez kilka dziesięcioleci wytyczała Wisła.

Pierwsza chronologicznie Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska powstała w momencie, gdy w Rosji nie podjęto jeszcze decyzji odnośnie do standardów budowy linii kolejowych. Ze względów zarówno

gospodarczych, jak i kulturalnych przyjęła ona zachodnioeuropejski rozstaw szyn (1435 mm). Tymczasem w imperium ostatecznie zatwierdzono koncepcję twórcy Nikołajewskiej Drogi Żelaznej z Petersburga do Moskwy, amerykańskiego



▶
Projektowany podjazd przy
dworcu Drogi Żelaznej
Warszawsko-Wiedeńskiej
w Warszawie

inżyniera George'a Washingtona Whistlera, który był zwolennikiem szerokiego rozstawu (pięć stóp, czyli 1524 mm). Takie rozwiązanie pozwalało lepiej wykorzystać tabor o większej ładowności na dłuższych odcinkach. Zdecydowano wtedy, że Droga Żelazna Petersbursko-Warszawska, druga chronologicznie w Królestwie Polskim, zostanie wybudowana w tym standardzie.

Już więc na samym początku linie kolejowe w zaborze rosyjskim rozwijały się dwutorowo, czyli równoległymi ścieżkami dwóch rozstawów szyn.

Nie była to jedyna specyfika kolejnictwa w zaborze rosyjskim. W przeciwieństwie do sąsiednich Niemiec koła wojskowe wywierały silne naciski przeciwko nadmiernej rozbudowie sieci kolejowej na ówczesnym pograniczu, leżącym przecież w sercu historycznych ziem polskich. Uzasadniono je koniecznością rozrzedzenia sieci komunikacyjnej wzdłuż kordonu, co miało spowolnić natarcie wroga oraz dać czas na ściągnięcie posiłków. Zastosowanie takiego rozwiązania spowodowało długotrwałe odcięcie od transportu szynowego takich ośrodków jak Konin, Sierpc, Łomża, Tykocin czy Zamość. Do katalogu osobliwości dodać też trzeba sposoby trasowania linii i sytuowania stacji, zresztą także wynikające z militaryzacji tej gałęzi przewozów. W latach 1882–1902 spośród 3 tysięcy km nowych dróg żelaznych, wybudowanych w tzw. regionie nadwiślańskim (na zachód od linii Białystok–Brześć–Równe), aż 1800 km powstało na potrzeby armii. Wojsko uważało, że nowe szlaki powinny umożliwiać jak najszybsze przerzucanie militarnych jednostek przewozowych, tzw. eszelonów, a także być trwałe przy niskich kosztach budowy. Osiągano to, budując w terenie

Autorem projektu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej był Stanisław Wysocki, zaledwie trzydziestoletni naczelny inżynier Banku Polskiego.



nizinnym linie kolejowe głównie w linii prostej (nawet z pominięciem nieodległych miejscowości), oraz na wododziałach, co pozwalało unikać budowy mostów i tuneli. Oznaczało to lekceważenie istniejących szlaków handlowych, a nawet sprzyjało rozrywaniu dotychczasowej sieci komunikacyjnej i osadniczej. Trzymając się wymogu budowy szlaku po prostej, urządzano nieraz stacje w znacznej odległości od miejscowości, do których nominalnie przynależały. Z wieloma niekorzystnymi następstwami podjętych wówczas decyzji zmagamy się do dziś.

▲ Stanisław Wysocki, autor projektu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej



Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska

Pod względem chronologicznym pierwszy pociąg w polskim kolejnictwie przejechał po torach Kolei Górnośląskiej na odcinku Wrocław–Oława, który został otwarty 22 maja 1842 roku. Jednak obszar ten, zarówno w tamtym czasie, jak i przez kolejne 103 lata, stanowił część Niemiec i z ziemiami polskimi miał jedynie historyczny związek. W tej sytuacji za pierwszą linię kolejową w Polsce – choć tej wtedy w rozumieniu państwowym nie było – uznaje się powstałą w ówczesnym Królestwie Polskim Drogę Żelazną Warszawsko-Wiedeńską, której najstarszy odcinek Warszawa–Grodzisk przez Pruszków oddano do eksploatacji 15 czerwca 1845 roku. Przemawia za tym także niezaprzeczalnie polski charakter wiedeński.

Historyczna Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska odpowiada w wielkim stopniu współczesnej linii kolejowej nr 1, łączącej Warszawę

Zachodnią z Katowicami. Nieco upraszczając, na odcinku Warszawa Zachodnia–Dąbrowa Górnicza Żąbkowice linia nr 1 to przebieg głównego szlaku DŻWW powstałego w latach 1845–1847, a pomiędzy Żąbkowicami i Katowicami – odgałęzienie łączące niegdyś bezpośrednio Rosję i Prusy, zrealizowane w 1859 roku. Natomiast końcowy odcinek głównego szlaku wiedeński, łączący obecnie Dąbrowę Górniczą Żąbkowice z Sosnowcem Maczki, wchodzi w skład współczesnej linii kolejowej nr 133. Była Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska wybiega zatem ze stolicy w kierunku południowo-zachodnim i mija większe miasta i węzły kolejowe: Skierniewice, Koluszki, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Częstochowę, Zawiercie, Łazy, Żąbkowice i Sosnowiec. Wśród obiektów inżynierskich na trasie warto wspomnieć most na Warcie w Bobrach. Do systemu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej przynależy także obecna linia kolejowa nr 11 Skierniewice–Łowicz Główny

▲
Dworzec Wiedeński
w Warszawie, około
1890 roku

wybudowana jako odnoga w 1845 roku. Została ona zrealizowana na żądanie namiestnika Królestwa Polskiego Iwana Paskiewicza, aby zapewnić dogodny dojazd do dóbr prywatnych carów.

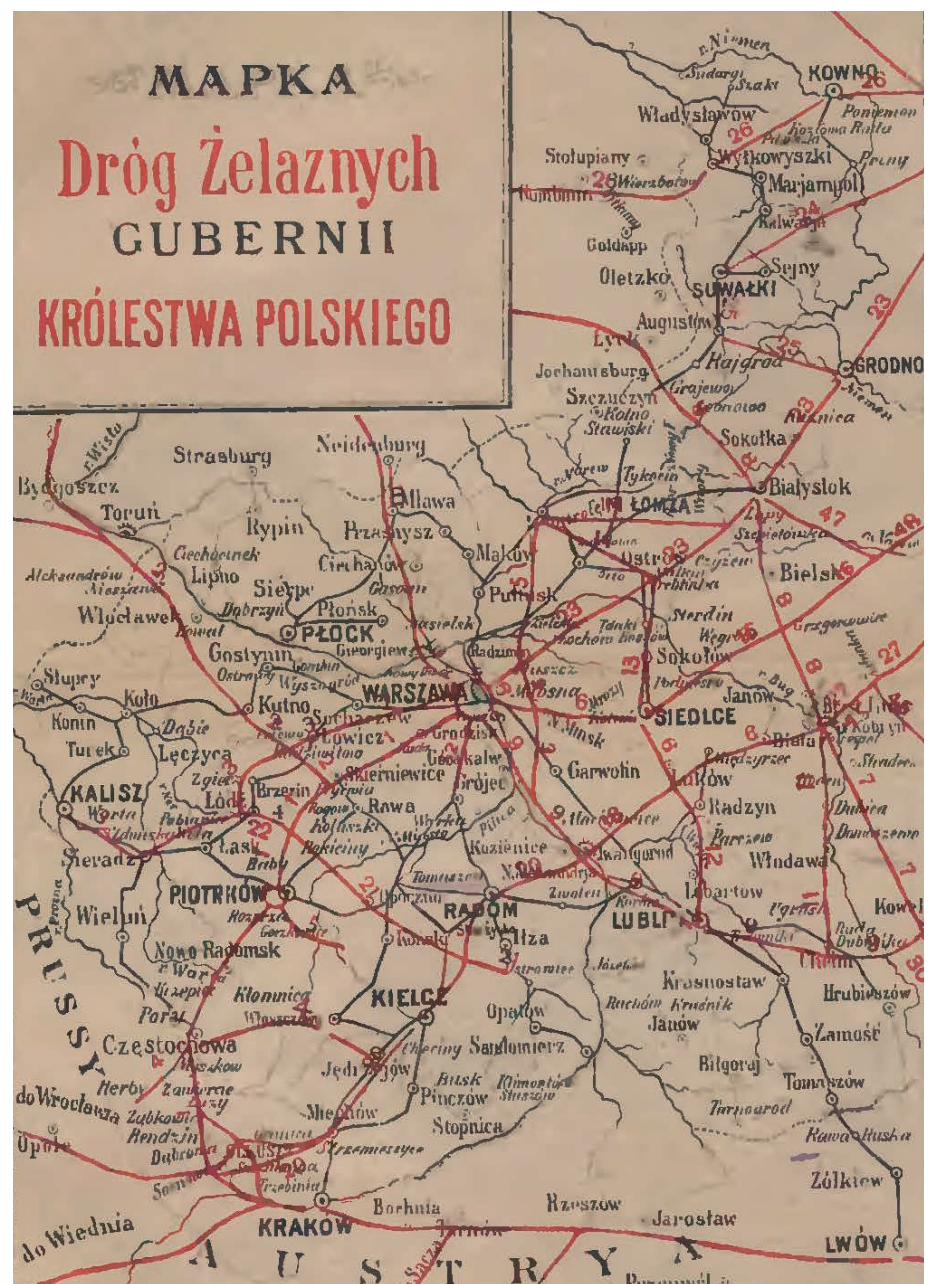
Początek wiedence dało towarzystwo akcyjne powołane w 1838 roku z inicjatywy Henryka Łubieńskiego – wiceprezesa Banku Polskiego, oraz Piotra Steinkellera – przemysłowca, kupca i przedsiębiorcy transportowego. Jej ideę sformułował kilka lat wcześniej Tomasz Łubieński, proponując budowę magistrali ze stolicy Kongresówki do granicy austriackiej, gdzie miało nastąpić połączenie z linią Oświęcim–Wiedeń. Spowodowało to przyjęcie nazwy „wiedeńskiej”.

Budowa linii napotkała spore kłopoty. Nie znalazło się dość chętnych na objęcie akcji, dlatego zrealizowano tylko część prac zaplanowanych na lata 1840–1841. Aby ratować przedsięwzięcie, konieczne stało się przejęcie go przez państwo, które nastąpiło w 1844 roku. W latach 1844–1845 zbudowano dworzec w Warszawie według projektu Henryka Marconiego. 29 września 1844 roku parowóz „Warszawa” na oczach publiczności wypełniającej Aleje Jerozolimskie przejechał dystans kilku kilometrów. 15 czerwca 1845 roku oddano do eksploatacji pierwszy odcinek linii, łączący stacje Warszawa z Grodziskiem przez Pruszków, o długości 29 km. Zbudowany w 1846 roku dworzec w Grodzisku Mazowieckim jako jedyny obiekt na pionierskim odcinku przetrwał do naszych czasów. 15 kwietnia 1848 roku otwarto końcowy fragment Żąbkowice–Granica. Granica stanowiła nowy punkt na mapie. Była to stacja w granicznej wsi Maczki (dziś dzielnica Sosnowca), zapewniająca połączenie do Szczakowej w Austrii, a także pośrednio do Prus przez Mysłowice.

W 1850 roku posiadała 45 lokomotyw, 100 wagonów pasażerskich oraz 318 towarowych. Dopuszczalna prędkość pociągu pasażerskiego wynosiła 50 km/godz., pasażersko-towarowego – 40 km/godz., a towarowego – 30 km/godz.

Podobnie jak inne magistrale powstałe w połowie XIX wieku, wniosła rewolucyjne zmiany do życia społecznego i gospodarczego całego kraju. Z Warszawy do Wiednia jechało się odtąd 27 godzin, do Berlina – 36 godzin (zamiast czterech dni dyliżansem!). Charakteryzujący ją pod koniec lat 80. XIX wieku Stanisław Ostrowski pisał, że z jej funkcjonowaniem „łączą się najważniejsze kwestie materialnego rozwoju całego tutejszego społeczeństwa. I istotnie – czy to na stosunki rolnictwa, stanowiącego podstawę naszego ekonomicznego bytu, czy na stosunki krajowego albo

▼
Mapka dróg żelaznych
w Królestwie Polskim
pod koniec epoki zaborów



W kierunku do Warszawy.

[illegible]

Dla przewozu towarów i wszelkich ciężarów, też bydła, koni i innych zwierząt, urządzone są oddzielne towarowe pociągi. Powozy mogą być pociągami osobowymi przewożone, też konie umieszczone w wagonach krytych.

Rozkład jazdy na linii
kolejowej Warszawa-
-Wiedeń, 1850 rok

międzynarodowego handlu, czy wreszcie na stosunki szybko rozwijającego się przemysłu Królestwa, wszędzie wywiera ona wpływ niezmiernie doniosły, przeważny, nieledwie decydujący. Dość jest w tym względzie uprzytomnić sobie, że droga

ta przecina najludniejsze kraju okolice; że łącząc miasto o 500 000 mieszkańców [Warszawę] z niewyczerpanymi pokładami węgla kamiennego, rudy żelaznej, galmanu, wapna itd.; że w bezpośrednim lub pośrednim z nią zetknięciu znajdują się takie centra przemysłowe, jak Sosnowce [Sosnowiec], Dąbrowa [Górnica], Zawiercie, Częstochowa, Łódź, Żyrardów; że wzdłuż jej torów wzniesiono kominy licznych fabryk, które wyłącznie obsługuje – aby zasadnie orzec, że w najbliższej zależności od warunków jej istnienia pozostaje nieledwie połowa ludności Królestwa. Ona to alimentuje płodami rolnictwa okolice fabryczne, dowozi węgiel kamienny i produkty surowe na potrzeby fabryk, wywozi wytwory przemysłu, umożliwia rozwój krajowego górnictwa i hutnictwa, zapewnia dogodną i szybką komunikację osobową, nie tylko wewnętrzną, ale i z ościennymi państwami, co wszystko razem – zwłaszcza w połączeniu z wyrobionymi od dawna i umiejętnie wyzyskiwanymi stosunkami, oraz powagą, jaką się w pośród wielkiej rodziny dróg

Następcą Dworca Wiedeńskiego w Warszawie miał być niestety nieefektywny i nowoczesny Dworzec Główny wznoszony od 1932 roku według projektu Czesława Przybylskiego i Andrzeja Pszenickiego. Niestety najpierw ten niedokończony budynek padł ofiarą pożaru w czerwcu 1939 roku, a w styczniu 1945 roku został wysadzony przez Niemców.



Wnętrze wagonu salowego wyprodukowanego w fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein, 1939 rok. Wagon taki nie był używany w ruchu liniowym, a tylko udostępniane przez przewoźnika do celów specjalnych, np. przewozu głów państw. Wizytujący Polskę w 1937 roku król Rumunii Karol II przybył na Dworzec Główny w Warszawie pociągiem złożonym z 16 wagonów salowych i służbowych, ciągniętych przez dwie lokomotywy



Dworzec
w Sosnowcu, 1910 rok



Cennik biletów Drogi
Żelaznej Warszawsko-
-Wiedeńskiej na sezon
zimowy 1912

Rose Puls perfumy mocne i przyjemne Tow. Akc. Fryderyk Puls
Warszawa, Plac Teatralny 11, Nowy-Swiat 41, Marszałkow. 131.

Uwaga: Aleksandrów-Chełmonek bilet miesięczny II kl. 6 rub. 30 kop., III kl. 4 rub. 40 kop.

1. KOLEJ ŻELAZNA WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA.									
z Warszawy do	Miesięczne			Sezonowe			Roczne		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
K o p i e j k i.									
Włochów	6.00	4.00	18.00	12.00	48.00	32.00	15	10	
Utraty	6.00	4.00	18.00	12.00	48.00	32.00	15	10	
Pruszkowa	10.00	6.00	30.00	18.00	90.00	48.00	25	15	
Brwinowa	15.00	10.00	45.00	24.00	90.00	64.00	30	20	
Milanówka	15.00	10.00	45.00	24.00	128.00	80.00	40	25	
Gredziska	18.00	12.00	54.00	26.00	144.00	96.00	45	30	
Jaktorowa	22.00	14.00	66.00	42.00	176.00	112.00	55	35	
Zyrardowa	24.00	16.00	72.00	48.00	192.00	128.00	60	40	
Staro-Radziwiłowa	34.00	22.00	102.00	66.00	272.00	176.00	85	55	
Skierniewice	40.00	26.00	120.00	78.00	320.00	208.00	100	65	
Olszowa	10.00	6.00	30.00	18.00	80.00	48.00	25	15	
Płochocina	12.00	8.00	36.00	24.00	96.00	64.00	30	20	
Blonia	15.00	10.00	48.00	30.00	128.00	80.00	40	25	
Teresina	24.00	16.00	72.00	48.00	192.00	128.00	60	40	
Sochaczewa	30.00	20.00	90.00	60.00	240.00	160.00	75	50	
2. KOLEJE NADWISŁAŃSKIE.*)									
Rambertowa	—	—	—	—	—	—	14	9	
Młotny	7.25	4.75	21.75	14.25	58.00	38.00	28	18	
Nowo-Mińska	14.75	9.75	44.25	29.25	118.00	78.00	59	39	
Mrosów	—	—	—	—	—	—	87	58	

*) UWAGA. Cena biletu do Platformy i do Sulejówka jak do Młotny, do Halicowa i do Dębe-Wielkie jak do Nowo-Mińska, do Mieni i do Cegłowa jak do Mrosów.

Taryfa ulgowa za bilety pasażerskie, do stacji podmiejskich od d. 15/28 Maja 1910 r.

114

żelaznych, czy to krajowych czy zagranicznych bezsprzecznie cieszy – składa się na wyjątkową jej doniosłość, i wyłącza stanowczo obojętność na jej losy ze strony każdego rozumnego obywatela kraju” (Stanisław Ostrowski, *Droga żelazna warszawsko-wiedeńska: jej przeszłość, stan dzisiejszy i widoki na przyszłość*, Warszawa 1888).

1 listopada 1857 roku Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska została na 75 lat oddana towarzystwu akcyjnemu, którego udziałowcami

byli Prusacy na czele z Hermannem von Muschwitzem. Dzierżawcy eksploatowali przedsiębiorstwo w sposób rabunkowy, jednak zrealizowali dwie istotne rozbudowy: w 1859 roku. odnogę Ząbkowice–Szopienice przez Sosnowiec, umożliwiającą połączenie z Prusami z pominięciem Austrii, oraz w 1862 roku Drogę Żelazną Warszawsko-Bydgoską. W 1869 roku nastąpił masowy wykup akcji wiedenki sterowany przez Leopolda Kronenberga, a przeprowadzony pod hasłem „krajowe przedsiębiorstwo dla krajowców”. Poprzez umiejętne kierowanie firmą, a także zdolność gromadzenia i inwestowania kapitału, Kronenberg zdołał „zamienić drogę doszczętnie zrujnowaną i nieodpowiadającą zgoła nawet potrzebom ówczesnego słabego ruchu przewozowego, na komunikację pierwszorzęd- nego w Europie znaczenia, stosującą wszystkie, najbardziej nawet kosztowne ulepszenia i wynalazki, posiadającą na całej prawie swej długo- ści tor podwójny z szyn stalowych, ułożonych na dębowych podkładach, oraz odpowiednie, a nawet w części okazałe budowle – i zaopa- trzyć ją w tabor, czyniący w zupełności zadość



Przystanek osobowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Milanówku otwarty w 1900 roku (zdjęcie pochodzi z okresu międzywojennego)

wymaganiom olbrzymiego ruchu, jaki się na niej wykonywa” (Stanisław Ostrowski, *Droga żelazna warszawsko-wiedeńska: jej przeszłość, stan dzisiejszy i widoki na przyszłość*, Warszawa 1888).

W 1887 roku Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska uruchamiała codziennie 88–91 pociągów. Należało do niej między innymi 229 parowozów, 11 wagonów dworskich i salonowych, 71 wagonów osobowych klasy 1. i 2., 104 wagony osobowe klasy 3., 1110 wagonów krytych, 278 wapiarek oraz 3004 węglarki. Łączne zatrudnienie wynosiło około 30 tysięcy osób. Głównym towarem był węgiel – w 1887 roku prawie 90,5 milionów pudów (około 1,5 milionów ton), przewożony, co ciekawe, w jednym kierunku, ze Śląska do Warszawy. Miała natomiast bardzo mało ładunków powrotnych – tylko jesienią nadawano w znacznych ilościach len i konopie z północy Rosji do Czech i Saksonii.

Dzięki statusowi przedsiębiorstwa prywatnego wiedeńska mogła stać się w pełnym tego słowa znaczeniu pierwszym polskim przedsiębiorstwem kolejowym, kuźnią rodzimych kadr (od 1875 roku mającą własną Szkołę Techniczną), postrzeganą jako swoisty bastion polskości.

Zmieniło się to dopiero bezpośrednio przed wojną. Wobec perspektywy konfliktu z Niemcami w 1911 roku rosyjska Duma zatwierdziła uchwałę rządu o natychmiastowym upaństwowieniu wiedeńskiej. Wykup nastąpił w 1912 roku. Przeprowadzono gruntowną rusyfikację, a polski personel przeniesiono na linie w głąb Rosji. Niedługi okres, jaki pozostał do wybuchu wojny, uniemożliwił jednak całkowite wchłonięcie linii. Według Rozkładu jazdy pociągów na kolejach

Wagon sypialny kursujący na trasie Warszawa–Wiedeń





▲
Parowozownia
w Skierniewicach –
dziś mieści zabytkowe
eksponaty pozyskane
przez Polskie
Stowarzyszenie Mitośników
Kolei

żelaznych w Królestwie Polskim i przylegających z 1912 roku na trasie uruchamiano około 13 par pociągów dalekobieżnych dziennie, w tym w jednym kierunku dwa pociągi kurierskie Warszawa Wiedeńska–Sosnowiec (granica z Prusami), jeden pocztowy i około 10 osobowych. Przejazd z ekspresem Warszawy do Żąbkowic zabierał 304 minuty (prędkość 57,8 km/godz.), a pociągiem pocztowym na tym samym odcinku – 533 minuty (33 km/godz.).

Linia zachowała także kluczowe znaczenie w strukturach PKP, gdzie z czasem otrzymała nr 1. Łączyła stolicę kraju ze Śląskiem mającym fundamentalne znaczenie dla dobrobytu odrodzonej Rzeczypospolitej, a także z wielkim ośrodkiem przemysłowym w Łodzi. Najważniejsze lokomotywownie na wiedence stanowiły wówczas: Skierniewice (w 1939 roku klasyfikowana jako parowozownia pomocnicza), Koluszki (pomocnicza), Piotrków (główna), Częstochowa (pomocnicza) i Łazy (główna).

W Urzędowym Rozkładzie Jazdy i Lotów na lato 1939 roku wymieniono ponad 25 par pociągów dalekobieżnych, w tym międzynarodowy pospieszny Warszawa Wschodnia–Bogumin, sezonowe połączenia do Zakopanego przez Wadowice oraz szereg osobowych do Łodzi, Częstochowy, Katowic. Uwagę przyciągają „pociągi motorowe ekspresowe” (MtE) – trzy pary do Łodzi Fabrycznej oraz jedna do Katowic. Były to połączenia obsługiwane przez czteroosiowe wagony silnikowe o prędkości maksymalnej 140 km/godz., zamawiane od 1933 roku przez Ministerstwo Komunikacji u polskich producentów, takich jak Cegielski, Fablok czy Lilpop, Rau i Loewenstein. Czas przejazdu MtE z Warszawy (odjazd 19.12) do Katowic (przyjazd 22.56) wynosił 3 godziny 44 minuty (85,1 km/godz.) – dla porównania, obecnie InterCity „Daszyński” pokonuje tę samą trasę w 3 godziny 35 minut. Już w tym okresie wydzielano ruch aglomeracyjny. Niezwykle intensywny charakter miał

Wśród wielu zatrudnionych przy obsłudze Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej był Władysław Reymont, który w latach 1888–1893 pracował jako pomocnik dróżnika w dzisiejszych Lipcach Reymontowskich.

186

Lata powojenne to dalsze etapy elektryfikacji przeprowadzone na odcinkach do Skierniewic (1953), Częstochowy (1956) i Żąbkowic (1957). Aż do uruchomienia Centralnej Magistrali Kolejowej na przełomie lat 70. i 80. XX wieku wiedeńska

Niektóre szczególnie długie relacje pojawiały się w sezonie, w kierunkach stanowiących wówczas modny cel wakacji, np. „Polonia” prowadziła wagony do Sofii, a „Nord Orient” do Burgas.

Wiedenska
była pierwotnie
jednotorową magistralą
o łącznej długości 328 km
(wraz z odnogą), na której
znalazło się 27 stacji
oraz 243 mosty
i przepusty.



▲
Zegarek kieszonkowy
pracownika Drogi Żelaznej
Warszawsko-Wiedeńskiej
w Muzeum Kolejnictwa
w Warszawie

W okresie od 2006 do 2017 roku przeprowadzono modernizację linii, mającą na celu zwiększenie prędkości i tym samym skrócenie czasu przejazdu. Obecnie pociągi kursują tą trasą z prędkością do 120 km/godz., a pomiędzy Skierniewicami i Warszawą Włochami aż 160 km/godz. Dziś historyczna wiedeńska, doliczając do niej także linię nr 442 (dodatkowa para torów pomiędzy Warszawą i Grodziskiem), to przede wszystkim nadal ruch aglomeracyjny, prowadzony przez przewoźników samorządowych – do Warszawy (Koleje Mazowieckie), Łodzi (Łódzka Kolej Aglomeracyjna) i Katowic (Koleje Śląskie), a także regionalny. W rozkładzie na 2020 rok było aż 97 par pociągów osobowych (aglomeracyjnych, regionalnych) pomiędzy Warszawą Zachodnią i Pruszkowem

(znaczny udział warszawskiej SKM), pomiędzy Warszawą Zachodnią i Grodziskiem Mazowieckim – 63, Grodziskiem i Skierniewicami – 28, Skierniewicami i Koluszkami – 18, Koluszkami i Piotrkowem Trybunalskim – 14, Piotrkowem i Częstochową – 12, Częstochową i Zawierciem – 24, Zawierciem i Katowicami – 32. Jeśli chodzi o pociągi InterCity i TLK, to na odcinku Warszawa–Skierniewice było 30 par, a dalej, za Koluszkami, gdzie zjeżdżają pociągi do Łodzi – już tylko 10, w kierunku Katowic i Wrocławia.

Zgodnie z współczesnym podziałem magistralna linia nr 1 obejmuje główny bieg historycznej wiedeńskiej pomiędzy Warszawą a Żabkowicami, a także jej nieco późniejszą odnogę z Żabkowic do Katowic. Natomiast najdalej wysunięty na południe fragment dawnej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (Żabkowice–Granica/Maczki o długości 13,3 km) wchodzi obecnie w skład linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Żabkowice–Kraków Główny. Dzieje

RAWKA – PAROWÓZ NUMER 3 DROGI ŻELAZNEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska znajdowała się na styku dwóch światów kolejowych. Choć leżała na terytorium podległym wielkiemu wschodniemu imperium, to pod względem rozwiązań było jej bliżej do Europy Zachodniej. I właśnie stamtąd, z Belgii, dotarły do nas pierwsze parowozy. Powstały one w zakładach Cockerilla w Seraing, a była wśród nich „Rawka” – trzeci parowóz osobowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, pozostający na służbie w latach 1844–1863. Lokomotywa miała silne związki z „La Belge”, parowozem opracowanym na pierwszą linię magistralną w kontynentalnej Europie Bruksela–Mechelen. Co ciekawe, z wagonami łączona była za pomocą łańcuchów. Z punktu widzenia późniejszych maszyn wydawała się niewielka.



układ osi: 1A1
masa służbowa: 15,6 t
długość bez tendra: 5455 mm

ciśnienie pary w kotle: 11 atmosfer
moc znamionowa: 40 KM
prędkość konstrukcyjna: 45 km/godz.



▲ Udekorowany budynek Dworca Wiedeńskiego z okazji wizyty króla Afganistanu Amanullaha Chana, 1928 rok

▲ Dworzec Wiedeński w Warszawie, 1892 rok



▲ Elektryczny zespół trakcyjny ED250 Pendolino na stacyjnym Dworcu Centralnym – kolejnym już następcy Dworca Wiedeńskiego na liście głównych stacji Warszawy

tego czynnego od 1848 roku odcinka potoczyły się inaczej niż reszty wiedeński. Jeszcze w okresie międzywojennym, poza ruchem osobowym, pozostały tu tylko dwie pary pospiesznych Warszawa–Kraków (inne jeździły już krótszą trasą przez Radom) oraz sezonowe połączenia z Warszawy do Zakopanego przez Wadowice.



► Tablica pamiątkowa na stacji kolejowej w Piotrkowie Trybunalskim

W 1959 roku linia nr 133 została zelektryfikowana. Na przełomie lat 70. i 80. XX wieku, czyli w dobie szczytowego rozwoju kolejnictwa w czasach PRL, dominowały elektryczne zespoły trakcyjne, obsługujące między innymi przewozy pracowników na przystanek Huta Katowice. Były też nadal połączenia z północy (Warszawa, Gdynia) do Zakopanego i Krynicy. Jednak zmiany gospodarcze i transportowe w Polsce spowodowały ostatecznie całkowite zamknięcie przewozów pasażerskich w 2012 roku. Pomimo to do 2014 roku linia została zmodernizowana na potrzeby ruchu towarowego, a prędkość na tym odcinku wynosi 120 km/godz. Chociaż w ramach prac odnowiono perony w Sosnowcu Maczkach, to do dziś na dawnej Granicy nie zatrzymują się żadne pociągi. W opłakanym stanie znalazł się też zabytkowy, reprezentacyjny gmach dworca, zaprojektowany przez Teofila Schillera (1819–1861) – nie powiodła się jego adaptacja na potrzeby Centrum Naukowo-Dydaktycznego Transportu Politechniki Śląskiej.

Droga Żelazna Warszawsko-Bydgoska

Sukces Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej spowodował podjęcie decyzji o budowie drugiej linii normalnotorowej w granicach Królestwa Polskiego. Była nią otwarta 4 grudnia 1862 roku Droga Żelazna Warszawsko-Bydgoska (136,7 km) łącząca Rosję i Prusy, ale także centralną część podzielonej Polski z Pomorzem. Zabiegi o jej budowę, między innymi ze strony kupiectwa gdańskiego, zaczęły się już w latach 40. XIX wieku, ale sprawa przeciągnęła się o kilkanaście lat wskutek oporu stawianego przez rząd rosyjski.

W 1879 roku w gmachu granicznego dworca kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim doszło do spotkania cesarza Wilhelma I oraz cara Aleksandra II.

Przełom przyniosło zawarcie porozumienia międzypaństwowego w 1856 roku. Z powodów formalnych w Królestwie Polskim prace prowadziło powiązane kapitałowo z wiedeńską, ale wyodrębnione Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej, kredytowane przez kapitał belgijski. Aby zwiększyć dochody, za zgodą władz zmieniono pierwotny krótszy przebieg odcinka Łowicz–Włocławek przez Gostynin, Kowal na okężny przez Kutno i Nieszawę. Odcinek po drugiej stronie granicy Bydgoszcz–Otłoczyn przez przedmoście Torunia (58,5 km) zrealizowano natomiast kosztem państwa pruskiego w latach 1860–1861.

▼ Kompleks dworcowy w Aleksandrowie pogranicznym (dziś Kujawskim) tęskni do czasów swojej największej świetności przed pierwszą wojną światową



19 sierpnia 1980 roku pod Ołtoczynem, na odcinku między Toruniem a Aleksandrowem, miała miejsce największa katastrofa kolejowa w historii powojennej Polski. O 4.30 nad ranem pociąg osobowy z Torunia do Łodzi zderzył się czołowo z pociągiem towarowym relacji Ołtoczyn–Wrocki. Zginęło 67 osób, a 64 zostały ranne. Wskutek dochodzenia za winnego wypadku uznano maszynistę pociągu towarowego, który wyjechał ze stacji Ołtoczyn bez podania sygnału. Sprawca zginął na miejscu. Do dziś dla uczczenia ofiar katastrofy pociągi mijające to miejsce podają sygnał dźwiękowy Rp 1 „Bacność”.

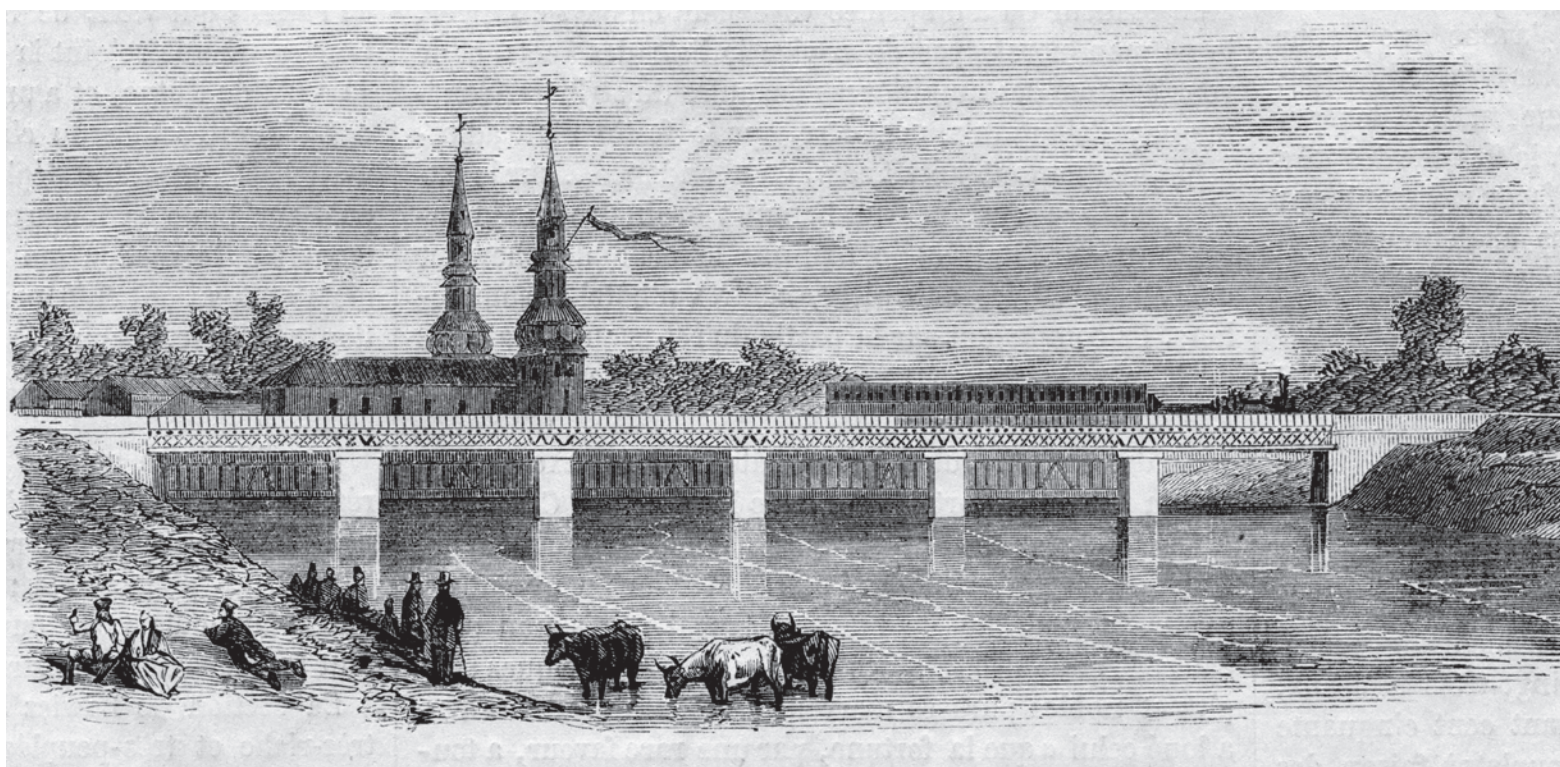
W 1867 roku otwarto odnogę kolei bydgoskiej Aleksandrów Kujawski–Ciechocinek (6,8 km), wiodącą do jednego z najbardziej popularnych kurortów Królestwa Polskiego.

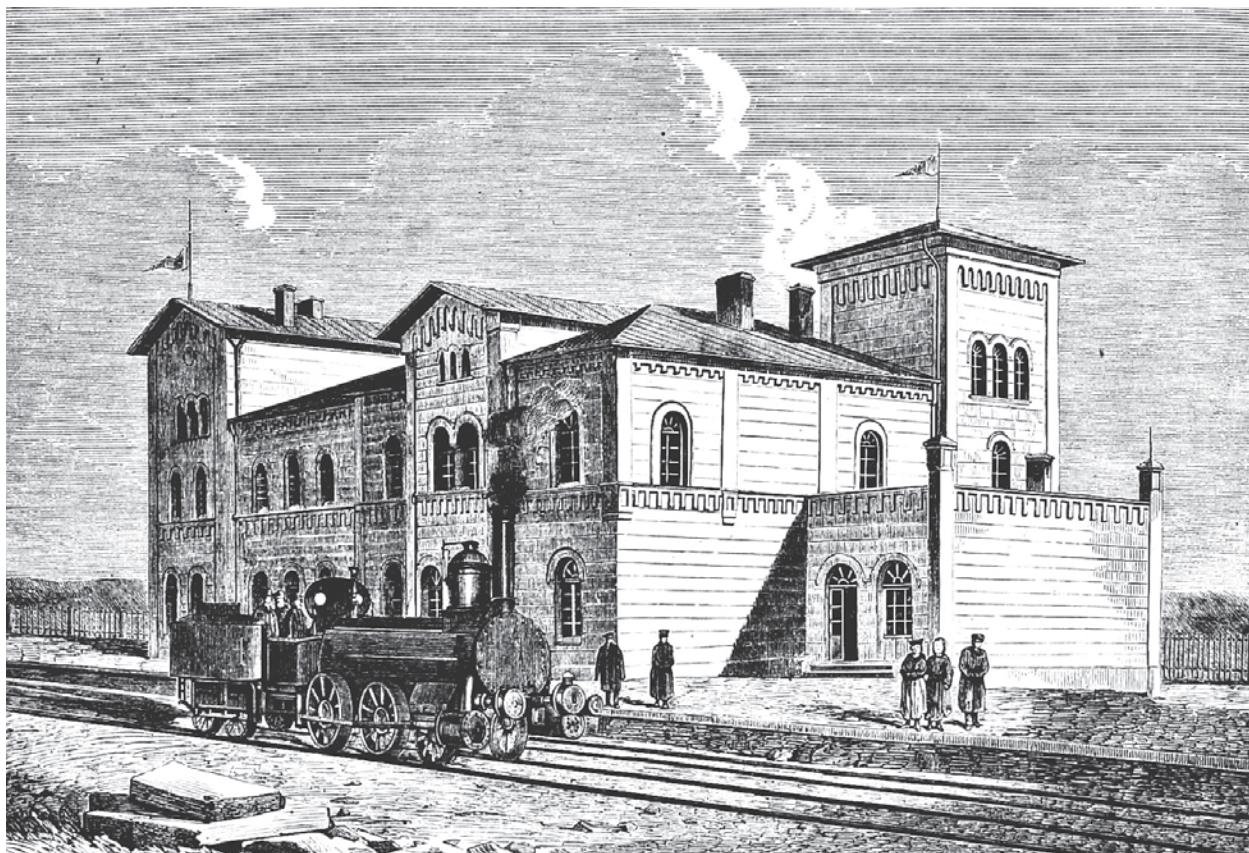
Obecnie historyczna Droga Żelazna Warszawsko-Bydgoska przynależy na odcinku Łowicz–Kutno do linii nr 3 Warszawa–Kunowice, a pomiędzy Kutnem a Toruniem – do linii nr 18 Kutno–Piła. Do jej punktów należą węzły kolejowe Łowicz Główny, Kutno, Toruń Główny oraz stacja Włocławek. Lokomotywnie znalazły się między innymi w Kutnie (w 1939 roku główna – 83 parowozy), Toruniu (główna – 122 parowozy) i Bydgoszczy (główna – 140 parowozów). Z mostów warto wymienić przeprawy: na Bzurze w Łowiczu i na Zgłowiączce

we Włocławku. Miejscem o dużym znaczeniu był Aleksandrów Kujawski, pierwotnie Trojanów, który stanowił stację graniczną, połączoną z pruskim Ołtoczynem. Podobnie jak w Granicy (Sosnowcu Maczkach), także tu zachował się ogromny, a dziś mocno zaniedbany gmach granicznego dworca kolejowego z 1862 roku.

Kolej Warszawsko-Bydgoska nie osiągnęła takiego sukcesu jak wiedeńska i pełniła głównie funkcję tranzytową. W 1890 roku została bezpośrednio włączona do Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, a w 1912 roku wraz z nią przeszła na rzecz państwa. W rozkładzie z 1912 roku kursowały na tej linii pociągi: kurierski, pospieszny, pocztowy oraz cztery pary osobowych, wszystko w relacji Warszawa–Aleksandrów. W soboty

▼
Most kolejowy na Bzurze
pod Łowiczem na linii
Warszawa–Bydgoszcz;
ilustracja z 1862 roku





◀ Dworzec Drogi Żelaznej
Warszawsko-Bydgoskiej
we Włocławku

pojawiał się jeszcze słynny „Nord Express” – wagony z Warszawy do Berlina, Paryża i Ostendy, które w stolicy Królestwa Polskiego przejmowały podróżnych z Moskwy. Podróż z Warszawy do Aleksandrowa przez Skierniewice i Łowicz zajmowała wtedy 250 minut, co oznaczało prędkość 56,1 km/godz.

Po pierwszej wojnie światowej przebieg granic zmienił się diametralnie. Aleksandrów stracił znaczenie jako stacja graniczna, a tamtejszy dworzec już wówczas uznano za niepotrzebnie za duży. Dla historycznej Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej znalazło się jednak nowe, poważne zadanie – aż do uruchomienia w latach 30. XX wieku magistrali węglowej przekształciła się w główny szlak wywozowy „czarnego złota” – polskiego węgla ze Śląsku do portów w Gdańsku i Gdyni. Jednocześnie do wybudowania połączenia Warszawa–Poznań przez Strzałkowo kursowały wtedy wszystkie pociągi z Warszawy do Poznania, Berlina i na zachód Europy. W rozkładzie z 1939 roku odnaleźć można kilkanaście

par pociągów osobowych (liczonych zwłaszcza pomiędzy Toruniem i Bydgoszczą) oraz pospieszny Warszawa–Gdynia (w sezonie do Helu). Podróż pociągiem osobowym z Kutna do Torunia zabierała 169 minut (38,7 km/godz.).

W okresie PRL linia pełniła funkcję jednej z głównych osi komunikacyjnych kraju, w sezonie służąc często jako trasa przejazdu w kierunku modnych ośrodków wypoczynkowych: Ustki, Łeby, Helu i Kołobrzegu. W 1980 roku na całym odcinku pomiędzy Kutnem a Toruniem kursowało około 10–11 par pociągów osobowych, ale na północ od Aleksandrowa ruch stawał się zdecydowanie bardziej intensywny (około 17 par). Wśród pociągów kwalifikowanych były między innymi ekspres „Kujawiak” z Warszawy do Piły przez Bydgoszcz oraz pospieszny „Pomorzanin” z Łodzi do Gdyni. Bardzo intensywny ruch odbywał się też na należącej historycznie do kolei warszawsko-bydgoskiej linii Aleksandrów–Ciechocinek – latem 1980 roku uruchamiano tam aż 19 par



VUE DE LA STATION DE KUTNO, SUR LE CHEMIN DE FER VARSOVIE-BROMBERG, LE JOUR DE LA RÉCEPTION OFFICIELLE.

▲
Dworzec w Kutnie;
ilustracja z 1862 roku

pociągów osobowych! Podróż pociągiem osobowym z Kutna do Torunia zajmowała wówczas 129 minut (50,7 km/godz.).

Elektryfikacja linii nr 18 nastąpiła dopiero w latach 1984–1985. Pozwoliło to na intensyfikację ruchu. W rozkładzie z lat 1988/1989 poza licznymi osobowymi, obsługiwanymi przez „ezety” serii EN57, pojawiają się między innymi ekspresy „Pomorzanie” (Łódź–Gdynia) i „Kujawiak” (Warszawa–Bydgoszcz), pociągi „Kopernik” (Warszawa–Bydgoszcz, Lublin–Bydgoszcz/Trzebiatów, Kraków–Bydgoszcz, Łódź–Gdynia, Łódź–Trzebiatów/Koszalin); nawet sezonowy Łódź–Ustka i nocny osobowy z kuzetkami Zakopane–Olsztyn. Czas przejazdu nie uległ jednak wielkiej zmianie w porównaniu do obecnych czasów – z Kutna do Torunia jechało się 123 minuty (53,2 km/godz.).

►
Leopold Kronenberg
należał do
najważniejszych postaci
kolejnictwa w Polsce
pod zaborami. Droga
Żelazna Warszawsko-
Bydgoska była
podporządkowana
kontrolowanej przez
niego Drodze Żelaznej
Warszawsko-Wiedeńskiej

W latach 2012–2014 zmodernizowano odcinek Bydgoszcz–Toruń, a w 2016 roku prace





Elektryczny zespół trakcyjny ED72A-001 na stacji we Włocławku. Współczesna zabudowa dworca powstała w 1974 roku

objęły odcinek Włocławek–Aleksandrów Kujański. Ich następstwem stało się podniesienie prędkości nawet do 140 km/godz., co znacznie skraca czas przejazdu. W 2020 roku na północnym odcinku historycznej Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej pojawiały się pociągi regionalne relacji Kutno–Toruń, Włocławek–Bydgoszcz i Toruń–Piła (pięć par pomiędzy Kutnem i Włocławkiem, 15 – pomiędzy Włocławkiem

i Toruniem, 23 – Toruniem i Bydgoszczą). Kursowały też pociągi dalekobieżne, między innymi Intercity: „Witkacy” (Zakopane–Gdynia), „Rejewski” (Warszawa–Bydgoszcz), oraz TLK: „Zamoyski” (Przemyśl–Piła), „Doker” (Katowice–Gdynia), „Kochanowski” (Chełm–Bydgoszcz). Dla porównania przejazd pociągiem PolRegio z Kutna do Torunia trwa dzisiaj 109 minut, zatem prędkość na tym odcinku wynosi 60 km/godz.

PAROWÓZ ЧВПК [Cze-We-Pe-Ka] – SERIA PKP Tp109

Parowóz ЧВПК [Cze-We-Pe-Ka] został zbudowany dla linii normalnotorowych w Królestwie Polskim przez zakłady w Kołomnie w latach 1909–1911. W tym czasie wyprodukowano 12 takich maszyn. Skomplikowaną nazwę parowozu należy rozumieć jako „czteroosiowy [Cze], Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej [We], na parę przegrzaną [Pe], zbudowany w zakładach w Kołomnie [Ka]”. Tej maszyny towarowej używano na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej do ciągnięcia ciężkich, 40-wagonowych pociągów z węglem o masie 1000 ton w relacji Sosnowiec–Warszawa. W odrodzonej Polsce zachowało się 6 sztuk ЧВПК, które na PKP oznaczono serią Tp109. Pracowały one najpierw w lokomotywowni Warszawa-Praga, a w latach 30. skierowano je do lokomotywowni Rybnik (cztery sztuki). Ostatnia sztuka Tp109-3 po 1945 roku, przemianowana na Tp109-1, została pocięta na złom w 1963 roku.



układ osi: D
masa służbowa: 56,6 t
długość bez tendra: 9692 mm

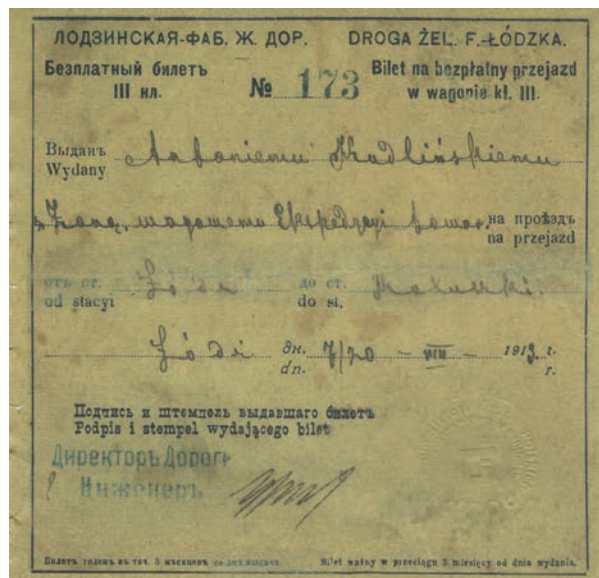
ciśnienie pary w kotle: 12,4 atmosfery
prędkość konstrukcyjna: 47 km/godz



▲
Przebudowa dworca Łódź
Fabryczna w 1930 roku.
Gmach dworca powstał
w 1868 roku według
projektu Adolfa
Schimmelpfenniga.
Zburzono go w 2012 roku

Kolej Fabryczno-Łódzka

Krótkim pod względem długości, ale mającym ogromne znaczenie gospodarcze przedsięwzięciem kolejowym była normalnotorowa Kolej Fabryczno-Łódzka, wykorzystująca potencjał Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, jednak będąca przedsiębiorstwem całkowicie od niej odrębnym. Inicjatorem Kolei Fabryczno-Łódzkiej był zaledwie 28-letni Jan Gotlib Bloch, późniejszy



wschodnioeuropejski król kolejowy. Otwarcie linii nastąpiło 18 listopada 1865 roku. Jej długość wyniosła 26 km, a otwarto na niej trzy stacje: Łódź (od 1903 roku Łódź Fabryczna), Andrzejów i Koluszki (ta ostatnia była nowym węzłem na szlaku wiedeński). W związku z ogromnym potencjałem przeżywającej wówczas gwałtowny wzrost Łodzi Kolej Fabryczno-Łódzka okazała się przysłowiową kurą znoszącą złote jaja. W 1874 roku wyniki przewozów towarowych przewyższyły tu wszystkie inne drogi żelazne

PAROWÓZ ЧВПС [Cze-We-Pe-Es]



układ osi: D
masa służbowa: 64,4 t
długość bez tendra: 10085 mm
ciśnienie pary w kotle: 12,5 atmosfery
prędkość konstrukcyjna: 55 km/godz.

Parowóz ЧВПС [Cze-We-Pe-Es] został zbudowany pod sam koniec zaborów w 1914 roku dla linii normalnotorowych w Królestwie Polskim przez zakłady w Sormowie, na podstawie projektu Bronisława Małachowskiego, opartego na rosyjskiej serii V liżycal. Powstało 27 sztuk pojazdu, które uznano za niezwykle udane. Były to najsilniejsze lokomotywy czteroosiowe w Rosji. Parowozy ЧВПС zostały w 1915 roku ewakuowane na Wschód, gdzie przerebiono je na tor szeroki pod nazwą Vc liżycal. W międzywojniu pracowały na granicy polskiej, w lokomotywni Podwotoczyska na Podolu.

Królestwa. W 1881 roku, stanowiąc zaledwie 1,8% łącznej długości linii w Królestwie, Kolej Fabryczno-Łódzka dostarczała 6,5% pasażerów i 10% towarów. Do końca zaborów Kolej Fabryczno-Łódzka pozostała w rękach prywatnych.

Współcześnie ta niedługa linia, nosząca nr 17, służy głównie w ruchu pasażerskim przewozom

aglomeracyjnym, a także pociągom relacji Warszawa-Łódź. W 2020 roku przewoźnicy Łódzka Kolej Aglomeracyjna i PolRegio uruchamiali ponad 40 par pociągów osobowych (przejazd zajmował 27 minut, a średnia prędkość wynosiła 58,2 km/godz.).



Bilet bezpłatny III klasy, używany na Kolei Fabryczno-Łódzkiej w 1913 roku



Dworzec Łódź Fabryczna w 2020 roku. Jego budowa w miejscu poprzednika stanowiła jedno z najbardziej spektakularnych przedsięwzięć polskich kolei w XXI wieku. Poprzez ukrycie części linii pod ziemią spowodowała także istotne przekształcenie centrum wielkiego miasta



Stacja Gałkówek na Drodze Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej, zdjęcie wykonane między 1914 a 1918 rokiem