

Tomasz Wiścicki

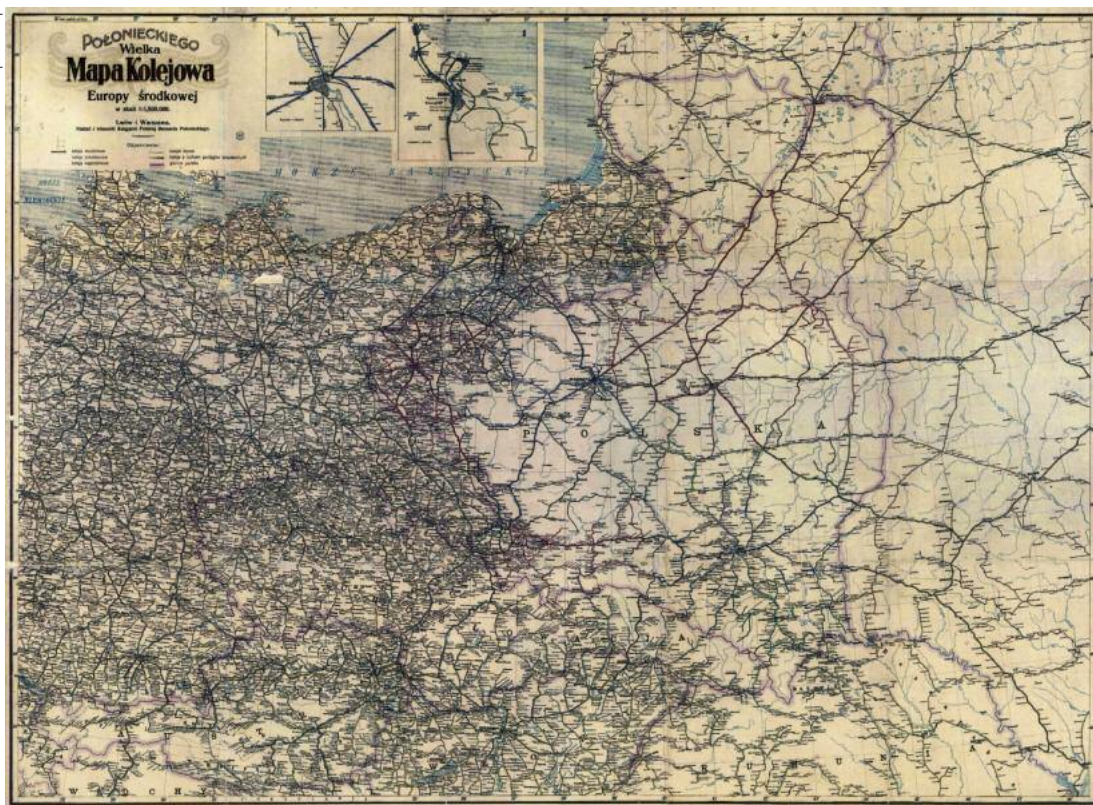
Polskie koleje połączone

Kiedy po pierwszej wojnie światowej odradzało się państwo polskie, polskie koleje należały do instytucji, które należało stworzyć od nowa z części kolei państw zaborczych. W XIX wieku koleje żelazne rodziły się jako przedsiębiorstwa prywatne, później jednak odpowiedzialność za stworzenie jednolitych systemów kolejowych przejęły władze państwowe. W przypadku ziem polskich były to oczywiście państwa zaborcze.

Koleje na ziemiach polskich powstawały więc jako części systemów trzech mocarstw. Miało to dalekosiężne skutki. Po pierwsze, były one dostosowane do potrzeb tych państw, a nie ziem polskich. Po drugie, unifikacja systemów kolejowych, towarzysząca przekształcaniu się izolowanych początkowo linii w sieci obejmujące terytoria całych państw, odbywała się w obrębie państw zaborczych.

Z tego punktu widzenia Warszawy, Krakowa i Poznania nie traktowano jako jednych z najważniejszych miast w Polsce, były one mniej lub bardziej prowincjonalnymi ośrodkami trzech różnych krajów. Władzom żadnego z nich nie zależało więc na tym, by ich mieszkańcy mogli się łatwo przemieszczać między nimi. Dlatego nie zbudowano wygodnych połączeń z Warszawy ani do Krakowa, ani do Poznania. Z obecnej linii Warszawa

Fot. polona.pl



Mapa kolejowa Europy Środkowej, 1924 rok. Wyraźnie widać na niej różnicę gęstości sieci kolejowej w dawnych zaborze pruskim i Królestwie Polskim



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Budowa parowozu w Fabryce Lokomotyw SA w Chrzanowie, pierwsza połowa lat dwudziestych XX wieku. Po 1918 roku w Polsce korzystano z taboru przejętego po dawnych państwach zaborczych, własne konstrukcje zaczęto budować dopiero w latach dwudziestych

–Kraków przez Radom i Kielce istniał jedynie – od 1885 roku – odcinek Radom–Tunel – jako część Kolei Iwangorodzko–Dąbrowskiej, łączącej Zagłębie Dąbrowskie z Dęblinem (ówczesnym Iwangorodem), a poprzez Kolej Nadwiślańską, biegnącą od granicy pruskiej do Kowla, z Rosją. Z Warszawy do Krakowa jeżdżono wówczas dużo dłuższą trasą, Koleją Warszawsko–Wiedeńską. Brakujące odcinki z Warszawy do Radomia i z Tunelu do Krakowa oddano do użytku dopiero w 1934 roku.

Podobnie było z trasą Warszawa–Poznań. Jeżdżono albo przez Toruń, albo przez Kalisz, bo z obecnej prostej linii istniały tylko odcinki z Warszawy do Kutna (od roku 1902, jako część linii do granicy pruskiej w Aleksandrowie i dalej do Torunia) oraz lokalna linia z Poznania do granicznego Strzałkowa, oddana do użytku w latach 1887–1888. Budowa brakującego odcinka Kutno–Strzałkowo musiała poczekać do 1921 roku, mimo że Polacy z Wielkopolski już od 1865 roku zabiegali o zbudowanie kolei z Poznania do Warszawy.

Takie przykłady można mnożyć. Były też jednak sytuacje odwrotne, kiedy zniknięcie zaborczych granic sprawiało, że tętniące życiem stacje z dnia na dzień traciły znaczenie. Uważny obserwator nawet dziś zauważy ogromne, nieproporcjonalne do potrzeb budynki stacyjne w Aleksandrowie Kujawskim czy Sosnowcu–Maczkach, niegdyś Granicy. Ten pierwszy to ślad granicy rosyjsko–pruskiej, ten drugi, szczególnie surrealistyczny, bo dziś na pełnym odludziu, to relikwiarz końcowej

stacji Kolei Warszawsko–Wiedeńskiej, która, wbrew nazwie, nie prowadziła do Wiednia, lecz jedynie do granicy rosyjsko–austriackiej. Nie znajdziemy dziś ani śladu dawnej rosyjskiej stacji granicznej w Iłowie, od której zaczynała się wspomniana Kolej Nadwiślańska – po pruskiej stronie sąsiedował z nią istniejący współcześnie węzeł w Działdowie. Dziś Iłowo to jedynie przystanek na linii Warszawa–Gdańsk i tylko muzealny parowóz przypomina, że niegdyś była tu wielka stacja.

RÓŻNICE KOLEI PAŃSTW ZABORCZYCH

Różnice w układzie i gęstości sieci najbardziej rzucają się w oczy. Należałoby raczej powiedzieć: rzucały się, bo likwidatorskie działania z lat dziewięćdziesiątych XX wieku w dużej mierze wyrównały gęstość sieci w różnych częściach Polski – niestety, w dół. Jeszcze jednak na mapach z czasów PRL gołym okiem widać granice zaborów. W Prusach sieć kolejowa była najgęstsza i łączyła miasta i miasteczka, z kolei dla zaboru rosyjskiego charakterystyczna była sieć niepomiarowo rzadsza i często prowadzona po liniach możliwie zbliżonych do prostych, co skutkowało omijaniem nawet całkiem sporych miejscowości i dużymi węzłami w takich osadach jak Małkinia czy Czeremcha. Tych dysproporcji właściwie nigdy nie wyrównano, nawet jeśli po 1918 roku dobudowano linie, by dopasować je do nowego przebiegu granic.

Na marginesie wyjaśnienie, dlaczego w niniejszym tekście jest mowa o kolejach pruskich, a nie niemieckich. Otóż zjednoczenie Niemiec w 1871 roku nie dorównało do połączenia niemieckich kolei – to nastąpiło dopiero w 1920 roku. Dlatego w 1918 roku Polska przejmowała majątek kolei pruskich.

Nie tylko jednak układ sieci różnił koleje państw zaborczych, z których trzeba było posklejać drogi żelazne odradzającej się Rzeczypospolitej. Najbardziej widoczna była oczywiście różnica szerokości toru. W Austrii i Prusach przyjęto tzw. normalną szerokość toru, 1435 mm, w Rosji była (i do dziś jest) ona większa, 1524 mm. Wyjątkiem były Kolej Warszawsko-Wiedeńska i Fabryczno-Łódzka. Tego, jak bardzo te różnice utrudniały zunifikowanie polskich kolei, nie trzeba tłumaczyć. Jednak – paradoksalnie – miało to mniejsze znaczenie, niż można się było spodziewać. Większość ziem Drugiej RP w 1915 roku została opuszczona przez wycofujące się pod naporem państw centralnych wojska rosyjskie, co spowodowało, że na ziemiach polskich nie pozostało wiele reliktyw kolei rosyjskich. Nowi okupanci – oczywiście dla swoich, a nie polskich potrzeb – zaczęli przekuwać tory na szerokość normalną. Jednak toczone na terytorium Polski wojny – światowa i polsko-bolszewicka – powodowały na wielu odcinkach nawet kilkukrotne przekuwanie toru z szerokiego na normalny i odwrotnie, wraz ze zmianami przynależności terenów, przez które przebiegały.

Dawny rosyjski tabor stanowił w PKP margines, wycofujący się Rosjanie zabrali bowiem ze sobą wszystko, co było w stanie poruszać się po szynach albo też dało się na wagony załadować. Dość powiedzieć, że jedna z linii wąskotorowych na Lubelszczyźnie pojechała na wschód w całości, łącznie z torowiskiem. Zbyteczne dodawać, że to, co pojechało, na ogół nie wróciło. Powrócili jedynie – i to nie od razu – ewakuowani ludzie, w tym kolejarze.

RUCH PRAWO- I LEWOSTRONNY

Różnice między kolejami państw zaborczych nie sprowadzały się jednak do szerokości toru. W Austrii obowiązywał ruch lewostronny, w Prusach i w Rosji – prawostronny. Nawiasem mówiąc, lewostronny ruch na kolei pozostał dużo bardziej trwały niż na drogach – do dziś obowiązuje np. we Włoszech, w Szwajcarii, większości Francji, częściowo w Austrii.

Aby uświadomić sobie, jak wielką różnicę sprawia to, czy ruch jest prawo-, czy lewostronny, trzeba wspomnieć o specyfice prowadzenia ruchu na kolei oraz o konstrukcji taboru. Otóż w ruchu prawostronnym maszynista siedzi po prawej stronie lokomotywy i może obserwować prawą stronę

toru, w lewostronnym siedzi po lewej i patrzy na lewą stronę. Dostosowane do tego jest rozmieszczenie urządzeń sterowania ruchem – semaforów, tarcz, wskaźników itp. Przy ruchu prawostronnym znajdują się po prawej stronie toru, przy lewostronnym – po lewej.

Trzeba też zauważyć, że w parowozie – wtedy niemal wszechwładnie dominującym pojeździe trakcyjnym – maszynista siedzi (albo stoi) w budce umieszczonej z tyłu. Obserwuje jedynie tę część szlaku, na której sam się znajduje – widok na drugą stronę zasłania mu kocioł. Nawet jednak swojej strony nie widzi zbyt dobrze, bo patrzy przez niewielkie okienko w czołowej ścianie budki, wychyla się też przez okno boczne. Oznacza to, że jeśli parowóz przeznaczony do ruchu prawostronnego (czyli np. dawny pruski) znajdzie się na linii o ruchu lewostronnym (czyli np. w dawnym zaborze austriackim), maszynista w ogóle nie widzi semaforów i innych znaków. Obserwacją z drugiej strony zajmuje się pomocnik, tyle że jego zasadniczym zajęciem jest wrzucanie węgla do paleniska. Jeśli ponadto weźmiemy pod uwagę, że pociągi jeżdżą także w nocy, a ówczesne oświetlenie, zwykle naftowe, nie dawało zbyt wiele (nocne oświetlenie semaforów też było zwykle naftowe lub karbidowe), uzmysłowimy sobie, jak skomplikowana i utrudniona była obserwacja szlaku i sygnałów decydujących o elementarnym bezpieczeństwie.

Umieszczenie stanowiska maszynisty decydowało też o tym, gdzie znajdował się zawór uruchamiający hamulec. W ruchu prawostronnym był (i nadal jest) po prawej, w lewostronnym – po lewej. Gdy więc przyzwyczajony np. do pruskiego parowozu maszynista znajdzie się na maszynie austriackiej i zorientuje się, że trzeba nagle zahamować, może stracić bezcenne sekundy na poszukiwanie zaworu hamulca, bo – jak wie każdy kierowca – operowanie hamulcem odbywa się intuicyjnie, na pamięć. Gdy nawyk zawiedzie, pociąg przejedzie co najmniej kilkadziesiąt metrów więcej. Czym to grozi w sytuacji awaryjnej, nie trzeba tłumaczyć.

Tym trudnościom starano się zapobiec, rozmieszczając tabor tam, skąd pochodził. Austriackie parowozy jeździły głównie w Galicji, pruskie w dawnym zaborze niemieckim. Jednak w 100 proc. nie dało się zachować tego podziału. Ruch lewostronny na większości galicyjskich linii przetrwał aż do połowy lat trzydziestych.

SILNIKI I HAMULCE

Zróżnicowanie taboru powodowało też oczywiście trudności w jego utrzymaniu. Liczba odziedziczonych po zaborcach serii lokomotyw i wagonów przekraczała wszelkie granice. Najwięcej było pruskich, mniej austriackich, jeszcze mniej

rosyjskich, ale zdarzał się też tabor np. saski czy wirtemberski. Starano się w miarę szybko pozbyć najstarszych, najbardziej zużytych czy najmniej licznych, nietypowych, jednak nie można tego było czynić zbyt szybko, bo po wojennych zniszczeniach i rabunkach na nadmiar taboru polskie koleje nie cierpiały.

Nie chodziło przy tym tylko o liczbę serii. Tabor z różnych kolei był bardzo różny konstrukcyjnie. Nie było wówczas mowy o unifikacji w skali międzynarodowej. Owszem, wagony różnych zarządów mogły w pewnym zakresie współpracować, ale lokomotywy miały różne konstrukcje, co niesłychanie komplikowało pracę zaplecza.

Można to pokazać na przykładzie zastosowania różnych odmian silników parowych. W cylindrach parowozu wytworzona w kotle para, sprężona do ciśnienia najczęściej kilkunastu atmosfer, rozpręża się do ciśnienia atmosferycznego, poruszając przy tym koła i cały pociąg. Już na początku XX wieku wprowadzono do użytku tzw. silnik sprężony, w którym para najpierw trafia do cylindra wysokiego ciśnienia, aby następnie, częściowo rozprężona, przepłynąć do drugiego cylindra – niskiego ciśnienia – i tam rozprężyć się do końca. Taki silnik jest bardziej wydajny energetycznie niż taki, w którym cały ten proces następuje tak samo w każdym cylindrze. Pierwszy parowóz z silnikiem sprężonym wyprodukowano w Prusach. Jednak niedługo potem kierownictwo kolei pruskich uznało, że to rozwiązanie jest nieopłacalne, ponieważ zyski osiągane dzięki sprawności energetycznej nie pokrywają strat wynikających z bardziej skomplikowanej konstrukcji. Dlatego w Prusach silniki sprężone się nie przyjęły, mimo że tamtejszy przemysł mógł je produkować bez trudu. Z kolei koleje austriackie silniki sprężone stosowały chętnie. Polskie koleje odziedziczyły tabor pruski z silnikami pojedynczego rozprężania i austriacki ze sprężonymi. W parowozowniach i warsztatach trzeba było obsłużyć jedno i drugie.

Polskie koleje w największym stopniu przejęły wzory pruskie. Wynikało to zarówno z ich najwyższego poziomu techniczno-organizacyjnego, jak i z tego, że tam była najgęstsza sieć. Także budowane już w niepodległej Polsce parowozy oparte były najczęściej na wzorach pruskich – nowoczesnych, ale możliwie najprostszych. Dlatego w Polsce do końca ery pary niepodzielnie królował najprostszy silnik parowy – bliźniaczy, czyli dwucylindrowy pojedynczego rozprężania. Jednak zróżnicowany tabor rozmaitego pochodzenia przez dziesięciolecia był niejako znakiem firmowym polskich kolei.

Inne były też systemy hamulca. Różne systemy hamulców powietrznych na ogół były w stanie ze sobą współpracować, jednak nie było to możliwe, gdy spotkał się tabor z hamulcem powietrznym i popularnym w Austrii hamulcem próżniowym.

Problem ten był mniej istotny w ruchu towarowym, bo wówczas wagony towarowe miały najczęściej hamulce ręczne, obsługiwane przez jadących w swoich budkach hamulcowych, ale już w ruchu osobowym używano oczywistych dziś tzw. hamulców zespolonych, uruchamianych w całym składzie przez maszynistę.

INNE RÓŻNICE

Aby ruch pociągów odbywał się bezpiecznie, niezbędna jest sygnalizacja. Ta również była zróżnicowana. Ponownie nie trzeba podkreślać, jakie trudności i zagrożenia wynikały z faktu, że jednolite od 1918 roku koleje posługiwały się różnymi sygnałami i różnymi przepisami. Ostateczne ujednoczenie sposobów prowadzenia ruchu na całej sieci miało nastąpić po całkowitym przejściu kolei w dawnym zaborze austriackim na ruch prawostronny – zakładano, że stanie się to w roku 1941.

Posługiwano się też różnymi językami. W Galicji po 1867 roku i częściowo w Królestwie Polskim (np. na Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej) mówiono po polsku, ale na kolejach pruskich obowiązywał oczywiście niemiecki, którym musieli się posługiwać także polscy kolejarze. Polska terminologia kolejowa w pełni ukształtowała się dopiero w niepodległej Polsce.

Odmienne w poszczególnych zaborach były także przepisy regulujące organizację i działanie kolei. Sprawa jest niebagatelna. Kolej w tamtych czasach była zorganizowana na zasadzie służby publicznej, jednolitej w całym państwie. Nieprzypadkowo kolejarze nosili mundury z odznakami państwowymi, szli na służbę, a nie do pracy, a na każdym parowozie była odlewana tabliczka z białym orłem. Działanie takiej służby, tak jak wojska czy policji, musi być szczegółowo uregulowane prawem. Jego zróżnicowanie rodziło problemy zarówno konkretne, skoro w jednej organizacji obowiązywało kilka różnych porządków prawnych, jak i symboliczne: cóż to za państwo, którego fundamentalna wówczas służba kierowała się przepisami państw zaborczych? Aż do 1925 roku w poszczególnych DKP (dyrekcjach Kolei Państwowych) obowiązywała organizacja sprzed 1918 roku, a w nowo zorganizowanej DOKP (Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych) Wilno był zupełnie inny schemat, oparty na wzorcach – o dziwo – amerykańskich.

Można więc powiedzieć, że o ile formalnie połączono koleje na ziemiach polskich od razu po odzyskaniu niepodległości, o tyle proces ich jednoczenia trwał niemal przez cały okres międzywojnia. Niektóre relikty dawnych podziałów przetrwały wręcz aż do dziś. ■

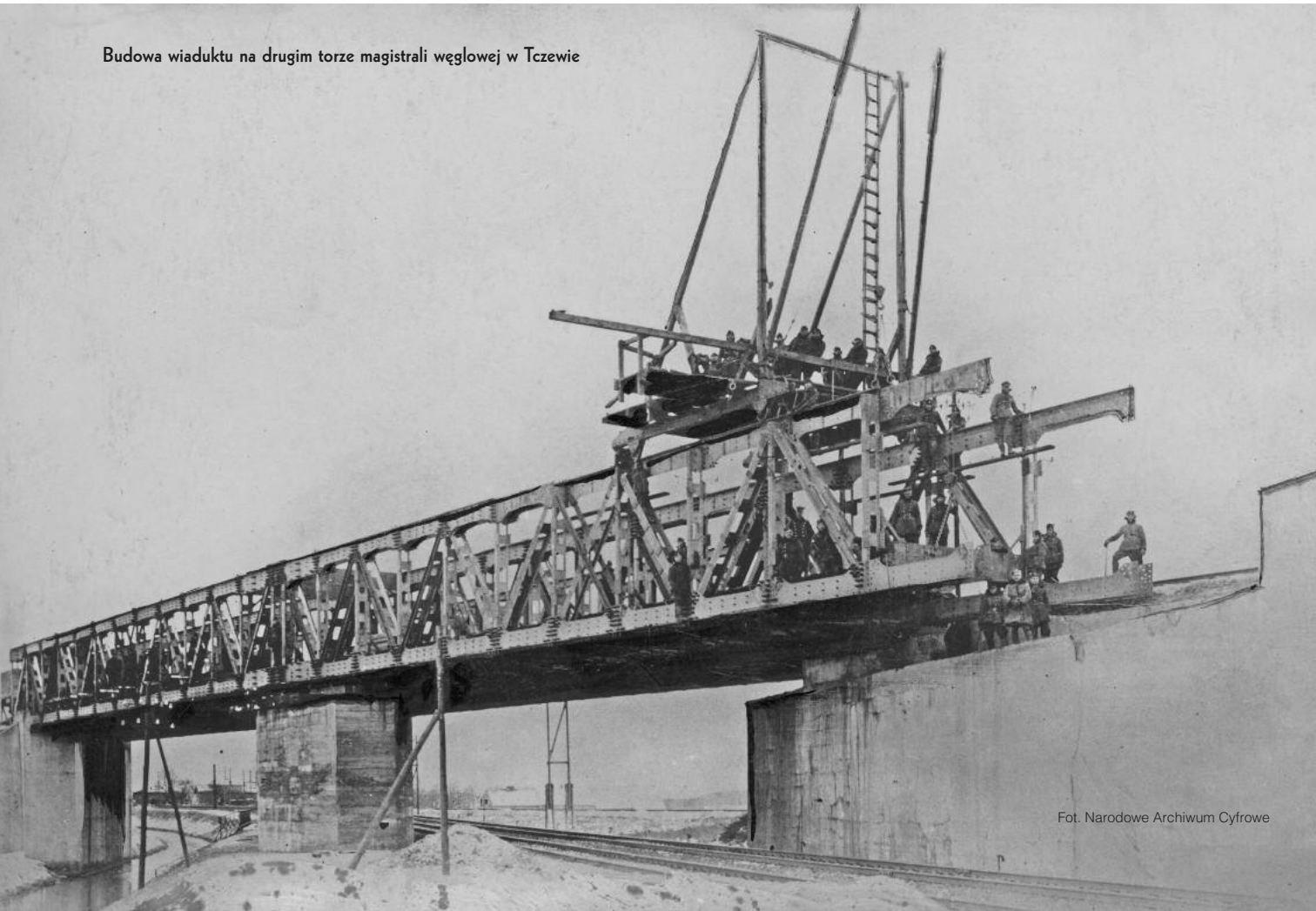
Tomasz Wiścicki

Osiągnięcia kolei w Drugiej Rzeczypospolitej

— te realne i te trochę mniej

Najważniejsze osiągnięcia kolei w okresie międzywojennym znane są nie tylko specjalistom. Nawet osoby dość ogólnie obeznane z dziejami naszego kraju w międzywojniu słyszeli o budowie magistrali węglowej i linii średnicowej w Warszawie czy początkach elektryfikacji węzła warszawskiego. Rzeczywiście, można je uznać za największe sukcesy, z których korzystamy do dziś. Trochę inaczej rzecz się ma z osiągnięciami w dziedzinie budowy taboru. Symbolem nowoczesnej kolei Drugiej RP są opływowo parowóz pospieszny Pm36 oraz luxtorpeda – szybki wagon motorowy. Wybór ten nie wydaje się jednak trafny – istnieje tabor, który może jest mniej efektowny, ale w dużo większym stopniu unowocześnił PKP. Zaczniemy jednak od osiągnięć realnych.

Budowa wiaduktu na drugim torze magistrali węglowej w Tczewie



Odradzające się państwo polskie stanęło przed problemem typowym dla krajów, które odziedziczyły sieć kolejową zbudowaną, zanim jeszcze pojawiły się na mapie. Kolej budowano, aby zaspokoić potrzeby państw zaborczych, dlatego nie spełniała wymagań nowego państwa. Szczególnie dojmujący był brak dobrego, jak najkrótszego połączenia polskiej części Górnego Śląska z nowo budowanym portem w Gdyni. Śląskie kopalnie były źródłem najważniejszego wówczas polskiego towaru eksportowego – węgla. Aby go wywieźć za granicę, trzeba go było dostarczyć do portu. Istniejące linie kolejowe tego nie zapewniały.

Dodatковым problemem był przebieg dotychczasowych linii przez terytorium Niemiec i Wolnego Miasta Gdańska. Relacje polsko-niemieckie i polsko-gdańskie przez większą część międzywojnia pozostawały jak najgorsze – dość wspomnieć wojnę celną, która w dodatku obniżyła popyt na polski węgiel w Niemczech. Uzależnianie się od przeciwnika w tak podstawowej dziedzinie gospodarki jak transport kolejowy, nie wchodziło w rachubę.

Dlatego pierwszym nowym odcinkiem linii kolejowej zbudowanym od podstaw w Drugiej RP była otwarta w 1926 roku linia Kalety–Podzamcze, która pozwalała ominąć przy wyjeździe ze Śląska niemiecki wówczas węzeł w Kluczborku. Później zbudowano kolejne odcinki magistrali, prowadzącej z Herbów Nowych na zachód od Częstochowy przez Karsznice koło Zduńskiej Woli do Inowrocławia, poprzez obejście węzła bydgoskiego Nowa Wieś Wielka–Kapuścisko Tranzytowe (dziś Bydgoszcz Wschód) po odcinek z Maksymilianowa, na północ od Bydgoszczy, przez Kościerzynę wprost do Gdyni z ominięciem WMG. Między Inowrocławiem a Bydgoszczą wykorzystano istniejącą linię. Zbudowano od podstaw 458 km linii i wykorzystano prawie 100 km istniejących. Budowa pod kierownictwem inż. Józefa Nowkuńskiego trwała od 1928 do 1933 roku, mimo szalejącego wielkiego kryzysu. Z powodu braku funduszy na dokończenie budowy i użytkowanie nowej linii przekazano ją Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej każdej doby magistralą przejeżdżały 23 pociągi tranzytowe, przewożąc większość polskiego węgla eksportowanego przez porty w Gdyni i Gdańsku. Linia, zbudowana dla ruchu towarowego, do dziś pełni ważną funkcję w gospodarce naszego kraju.

WARSZAWSKA LINIA ŚREDNICOWA

Węzeł warszawski pierwotnie miał typowy dla dużych miast kształt z kilkoma dużymi czołowymi (tzn. kończącymi się ślepo) stacjami na końcach poszczególnych wychodzących z miasta linii. Sytuację komplikowały dodatkowo dwie różne sze-

rokości toru. Istniało połączenie przez most pod Cytadelą, ale było ono niewystarczające. Dlatego zaraz po odzyskaniu niepodległości postanowiono zbudować czterotorowe połączenie, częściowo w tunelu pod centrum Warszawy, między dworcem Wiedeńskim a Pragą Terespolską – dzisiejszą Warszawą Wschodnią.

Budowę (znów prowadzono ją m.in. w czasie wielkiego kryzysu) prowizorycznie ukończono w 1933 roku – była to linia dwutorowa. Brakująca para torów umożliwiająca rozdzielenie ruchu podmiejskiego i dalekobieżnego została położona już po drugiej wojnie światowej.

Dzięki budowie linii średnicowej węzeł warszawski zyskał kształt niezwykle korzystny dla pasażerów, umożliwiający bezpośredni dojazd z każdego kierunku do centrum miasta albo na jego peryferie oraz bardzo ułatwiający przesiadki. Do dziś większość dalekobieżnego ruchu pasażerskiego w Warszawie odbywa się przez linię średnicową i jej trzy dworce – Wschodni, Centralny i Zachodni. Analogicznie ruch podmiejski przebiega zaplanowanym 100 lat temu, choć wybudowanym później, układem torowym. O takim układzie węzła wiele innych wielkich miast europejskich może tylko pomarzyć.

Niemal ukończony w 1939 roku nowoczesny Dworzec Główny, umiejscowiony w komunikacyjnym (i nie tylko) środku Warszawy, u zbiegu ul. Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich, przetrwał powstanie warszawskie i został kompletnie zrównany z ziemią w ramach niemieckiego barbarzyńskiego planu niszczenia buntowniczego miasta.

POCZĄTKI ELEKTRYFIKACJI WĘZŁA WARSZAWSKIEGO

Projektant linii średnicowej inż. Aleksander Wasiutyński od początku proponował jej elektryfikację. Zastosowanie tej nowoczesnej, nieznannej wówczas w Polsce trakcji miało zapobiegać zadykowanemu tunelowi przez parowozy.

Kiedy rozpoczęto eksploatację nowego połączenia, to właśnie konieczność wentylacji tunelu po przejeździe każdego prowadzonego przez parowóz pociągu bardzo poważnie ograniczała przepustowość linii, mimo specjalnych wydajnych wentylatorów. Dlatego od razu przystąpiono do realizacji drugiego etapu, jakim była elektryfikacja – ukończona już trzy lata po uruchomieniu linii, w 1936 roku.

Przy okazji postanowiono zelektryfikować główne linie podmiejskie wychodzące z Warszawy, na początek do Otwocka, Żyrardowa i Mińska Mazowieckiego. Zastosowanie nowoczesnych wówczas elektrycznych zespołów trakcyjnych w ruchu podmiejskim stworzyło zupełnie nową jakość. W ruchu – jak byśmy dziś powiedzieli – aglomeracyjnym o czasie jazdy w mniejszym stopniu decyduje osiągana prędkość (przy czę-

stych przystankach pociąg z maksymalną szybkością (jedzie krótko), w większym przyspieszeniu oraz czas postoju na przystankach. Z powodu możliwości bezpiecznego krótkotrwałego przeciążania silników tabor elektryczny zapewnia przyspieszenia nieosiągalne dla innych trakcji. Z kolei jednostki o dwojgu szerokich, otwieranych pneumatycznie drzwi z każdej strony każdego członu w połączeniu z wysokimi peronami na poziomie podłogi wagonu zapewniały znaczące skrócenie czasu postoju na przystankach w porównaniu z klasycznymi wagonami.

Elektryfikacja nie ograniczała się do rozwieszenia sieci trakcyjnej i stworzenia systemu zasilania. Zbudowano zaplecze z istniejącą do dziś Elektrowozownią Warszawa Grochów oraz zniszczonymi w wyniku wojny Głównymi Warsztatami Elektrotrakcyjnymi. Zainstalowano również nowoczesny system sterowania ruchem, zapewniający pięciominutowy odstęp między pociągami, z możliwością skrócenia go do dwóch minut. Zmodernizowano przystanki, budując na nich wspomniane wysokie perony, a także efektowne znormalizowane betonowe wiaty połączone z poczekalniami w kształcie pudła wagonu osobowego. Nawiasem mówiąc, ostatnio część wspomnianych wiat z trudem udało się ocalić spod kilofa współczesnych modernizatorów, chcących je zastąpić blaszanymi budkami.

Ponieważ polski przemysł elektrotechniczny nie był w stanie poradzić sobie z budową aparatury elektrycznej dla taboru nowej w Polsce trakcji, zamówiono ją w Anglii, w renomowanych firmach Metropolitan Vickers i English Electric. Część mechaniczną zbudowano już w Polsce – w chrzanow-

skim Fabloku, poznańskim Cegielskim, sanockim Zieleniewskim i warszawskim Lilpopie. Zbudowano 76 jednostek elektrycznych przeznaczonych do ruchu podmiejskiego oraz dziesięć lokomotyw do przeciągania składów wagonowych przez linię średnicową – szybko się jednak okazało, że jest ich za mało, i trzeba się było ratować improwizowanymi.

Elektryfikacja linii średnicowej i węzła warszawskiego była wzorcem dla wprowadzania nowej trakcji na kolei, a także dla ruchu podmiejskiego w Polsce. Dość powiedzieć, że przyjęty wówczas, zgodny z ówczesnym poziomem techniki, system zasilania – 3 kV prądu stałego – do dziś niepodzielnie panuje na kolejach w naszym kraju. Nawet pierwsze powojenne elektrowozy i jednostki wyposażono w angielską aparaturę elektryczną, identyczną z tą przed wojną.

PAROWOZY – TAK, ALE NIE PM36

Na zdjęciu pospieszny parowóz Pm36 prezentuje się pięknie: opływowa, efektowna i bardzo wówczas modna (choć już nie aż tak aerodynamicznie efektywna) opływowa otulina, koła napędne o wielkiej średnicy, efektowne malowanie, podobno (zdjęcia są czarno-białe) granatowe z białymi akcentami. No i prędkość – 140 km/h, jak na parowóz całkiem sporo. Pm36 otrzymał złoty medal na międzynarodowej wystawie w Paryżu w 1937 roku.

Kłopot w tym, że do takiej prędkości nie była dostosowana żadna ówczesna linia w Polsce, a nawet gdyby była, pojedynczy parowóz nie wy-

Parowóz Pm36 prezentował się bardzo efektownie, był jednak znacznie mniej efektywny



starcza nawet do uruchomienia jednego pociągu z taką szybkością. Dlatego ta efektowna maszyna była raczej demonstracją możliwości przemysłu niż świadectwem zmiany w PKP.

O ich poziomie decydowały eksploatowane w większych liczbach i produkowane w Polsce udane i nowoczesne parowozy, których nie brakowało. To one, choć mniej efektowne, świadczą o niezłym poziomie polskiego kolejnictwa – zwłaszcza jeśli uświadomimy sobie jego niezwykle trudne początki. W 1918 roku na ziemiach polskich lokomotyw nie produkowano w ogóle, budowano jedynie prostsze w konstrukcji wagony. W Drugiej RP stworzono od zera przemysł parowozowy i od początku budowano własne konstrukcje na europejskim poziomie.

Były to głównie ciężkie parowozy, jakich brakowało w odziedziczonym po zaborcach taborze. Pospieszne Pt31 konstrukcji inż. Kazimierza Zembrzuskiego, których do początkowego okresu wojny zbudowano 110, pozwoliły uruchamiać ciężkie pociągi pospieszne z prędkością 110 km/h, może niezbyt imponującą, ale za to realną. Jeździły do 1980 roku. Po wojnie ich rolę przejęły – i grały ją aż do końca trakcji parowej w Polsce – parowozy Pt47, które od swych przedwojennych poprzedników różniły się pewnymi unowocześnieniami na wzór maszyn niemieckich, ale zarazem typowymi dla komunizmu oszczędnościami: zastąpieniem lepiej przewodzącej ciepło, ale droższej miedzi tańszą, choć gorszą stalą.

Równie przełomowe były parowozy towarowe Ty23, pozwalające na prowadzenie dużo cięższych pociągów, także na wspomnianej magistrali węglowej. Projektantem był inż. Wacław Łopuszyński. Produkowano je (aż 612 sztuk) w Niemczech, Belgii i Polsce. To na Ty23 przeprowadzono pierwsze u nas próby ze stokerem – mechanicznym podajnikiem węgla, wyręczającym palacza w jego bardzo ciężkiej pracy przerzucania ton węgla na ruszt paleniska. Ich następcami były silniejsze Ty37, zdążono jednak wyprodukować tylko 37 tych maszyn. Po wojnie je także poddano modernizacji połączonej z uproszczeniem i produkowano masowo jako Ty45. Przedwojenne parowozy służyły do końca lat siedemdziesiątych, ich powojenna wersja do końca epoki pary.

Warto też wspomnieć o parowozie górskim OKz32 konstrukcji inż. Antoniego Xiężopolskiego. Maszyny tego typu prowadziły ciężkie pociągi na trudnych górskich liniach – do Zakopanego i Krynicy, obsługując wciąż rosnący w międzywojniu ruch turystyczny. Na zakopiance królowały prawie do elektryfikacji tej linii w 1976 roku.

LUXTORPEDY – TAK, ALE NIE TE ORYGINALNE

Drugi niezbyt trafnie dobrany symbol przedwojennych PKP to luxtorpeda. Po raz pierwszy nazwano tak potocznie wagony motorowe konstrukcji Austro-Daimlera, choć udoskonalone w Polsce, o bardzo efektownym opływowym kształcie. Symbol wydaje się niezbyt trafny przede wszystkim dlatego, że ich konstrukcja wykluczała prowadzenie wagonów doczepnych. Ponadto były ciasne i zapewniały pasażerom komfort porównywalny co najwyżej z autobusem, wreszcie zakwalifikowano je do pierwszej klasy, co poważnie ograniczało ich dostępność. Poza tym było ich tylko sześć.

Polskie fabryki – Lilpop, Cegielski i Fablok – wyprodukowały ok. 20 wagonów motorowych, wolnych od tych wad. Były od oryginalnych luxtorped szybsze (120–140 km/h wobec 115), większe, wygodniejsze i mogły prowadzić doczepy. To one pozwoliły na stworzenie niezbyt może rozbudowanej, ale zauważalnej sieci szybkich pociągów motorowych, łączących największe miasta ówczesnej Polski. Lżejsze od klasycznych pociągów z parowozami, były w drodze wyjątku dopuszczone do rozwijania większych prędkości.

Choć wokół przedwojennej polskiej kolei – jak zresztą wokół całej tej epoki – narosło sporo mitów, to jednak, zachowując wszelkie proporcje, trzeba stwierdzić, że choć daleko nam było do najnowocześniejszych zarządów europejskich, to jednak możemy być dumni z wielu kolejowych osiągnięć naszych przodków. Z trwalszych z definicji inwestycji infrastrukturalnych korzystamy do dziś, mniej trwały tabor w najlepszym wypadku zachował się w muzeach. Jednak całe to dziedzictwo jest warte naszej wdzięcznej pamięci. ■

TOMASZ WIŚCICKI, historyk, prawnik, publicysta

NAGRODY!

Wejdź na stronę www.mowiawieki.pl i weź udział w konkursie związanym z cyklem „Ludzie i pieniądze: od pierwszej do drugiej wojny światowej”



NARODOWY
BANK POLSKI

Projekt realizowany
z Narodowym Bankiem Polskim
w ramach programu edukacji ekonomicznej