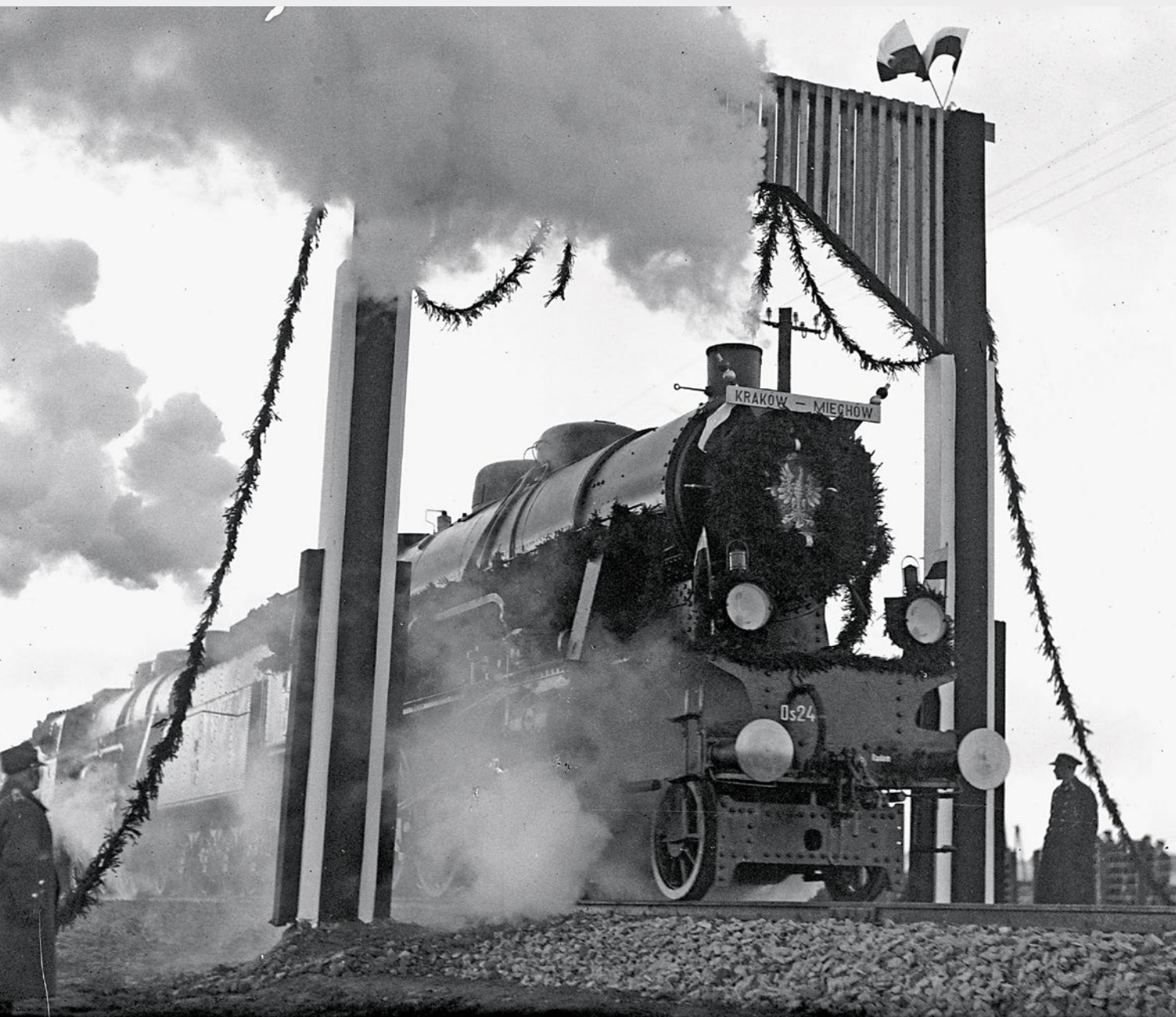




DODATEK SPECJALNY

100 lat polskich kolei na drodze do niepodległości

- Pancerne składy ruszają na Kresy
- Parowozy II RP najmocniejsze
- Luksus jak w Orient Expressie



Partner wydania



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
Spółka Akcyjna





Pociąg pancerny „Danuta”, zdobyty na Niemczech przez Wielkopolan, ruszył wkrótce na Kresy. FOT. NAC

SPIS TREŚCI

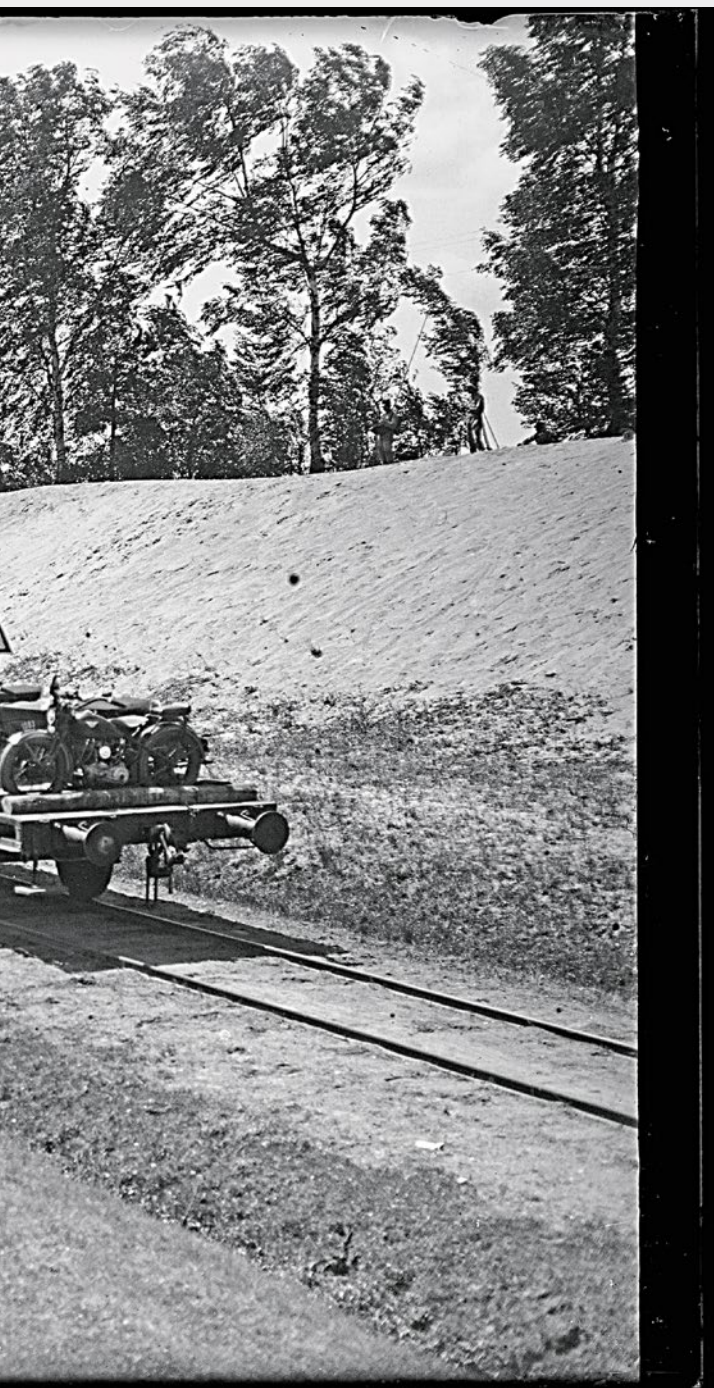
IV-VI TYMOTEUSZ PAWŁOWSKI
PANCERZ PRZECIW BOLSZEWI
 „Mściciel” strzelał z karabinów maszynowych, a „Śmierć” z haubic. Po każdym strzale paru jeźdźców wylatywało w powietrze, wywracając koziołki wraz z końmi...

VII-IX ANDRZEJ KRAJEWSKI
PĘD DO NOWOCZESNOŚCI
 Wizjonerskie lokomotywy i bijące rekordy prędkości pociągi stały się jedną z wizytówek niepodległej Polski. Stworzono je, mając tylko jeden atut – genialny kapitał ludzki: projektantów i wykonawców z Poznania, Chrzanowa, Warszawy...

X-XII ANDRZEJ KRAJEWSKI
LUKSUS NA SZYNACH
 Gdy pociągi się nie spóźniały, a ich obsługa cieszyła się szacunkiem całego społeczeństwa, ostatnią rzeczą, jaką jeszcze mogły PKP zaskoczyć podróżnych, była odrobina przepychu, godnego Orient Expressu.

XIII-XV MACIEJ ROSALAK
NA TORACH GALICJI
 Dzięki „Piłsudczykowi” i „Śmiałemu” najpierw do Przemyśla – 12 listopada – a potem do Lwowa 20 listopada 1918 r. dotarła odsiecz, która wyrzuciła ukraińskich „hajdamaków” z miasta.

Kolejofilstwo II RP



Polacy mają pełne prawo być dumni ze swoich przedwojennych kolei. Tak zwani kolejofile – a tych miłośników parowozów, tendrów, wagonów, torów, semaforów, stacji i dworców dotąd jest niemało – nadal zbierają modele lokomotyw wielkiej mocy, spalinowych lukstorded czy pociągów pancernych z okresu dwudziestolecia międzywojennego. Połączenie i naprawy odrębnych sieci trzech zaborów, pierwsze niezbędne inwestycje oraz uzupełnianie taboru – to zadania, które trzeba było wykonać i wykonano na początku tego okresu.

Polskie Koleje Państwowe, które powstały 24 września 1926 r., po trwających od 1919 r. nie zawsze szczęśliwych przeobrażeniach naszego kolejnictwa, dokazały jednak wyjątkowo wielkich rzeczy. Przede wszystkim zaczęły przynosić zysk. Pociągi stały się punktualne i szybkie. Organizacja – niezawodna. Personel – wzorowy. Etyka zawodowa, profesjonalizm, a nawet prezencja kolejarzy – maszynistów, zawiadowców, konduktorów czy dróżników – stały na najwyższym poziomie. O tym, jak do tego doszło, pisze Andrzej Krajewski. On też przypomina spektakularne osiągnięcia PKP, które wyniosły polskie kolejnictwo do europejskiej czołówki.

Oto prof. Antoni Xiężopolski, twórca Katedry Budowy Lokomotyw na Politechnice Warszawskiej, zaczął kierować pracami biur konstrukcyjnych: przy Zakładach Cegielskiego oraz przy Fabloku w Chrzanowie. Tak powstał parowóz Pt31. Ważył on 106,3 t, a potrafił ciągnąć składy o wadze 650 t z prędkością maksymalną 110 km/godz. Po wejściu do seryjnej produkcji w 1932 r. zdobył sobie sławę jednego z najlepszych parowozów świata. Chrzanowska fabryka wyprodukowała 98 sztuk Pt31. Ostatnią PKP wycofały z użytku w roku 1980!

Natomiast spalinowa lukstordeda na trasie z Krakowa do Zakopanego przewoziła pasażerów w ciągu 2 godzin 18 minut (dziś pociąg IC jedzie 2 godziny 49 minut...). Luksusowe wagony z HCP wyposażono w akustyczną izolację tłumiącą hałas, wygodne przedziały sypialne z rozkładanymi kanapami oraz przedziały turystyczne ułatwiające przewóz m.in. sprzętu narciarskiego. Zakłady Lilpopa budowały zaś niestandardowe wagony specjalne: restauracyjne, dancinowe, kąpielowe, kinowe. I oto w połowie lat 30. luksus, jaki PKP oferowały najbogatszej klienteli, przerastał składy Orient Expressu... Zysk rósł, a odprowadzany był do Skarbu Państwa.

To wszystko było możliwe w niepodległej Polsce, zarządzanej przez zdolnych i uczciwych ludzi. A niepodległość i granice Polacy wywalczyli w twardej walce. Uczestniczyli w niej od pierwszych dni pociągi pancerne (patrz: artykuły Tymoteusza Pawłowskiego i Macieja Rosalaka): parę gotowych, zdobycznych, i następne – budowane, ale i improwizowane, z użyciem metalowych drzwi, kłód drewna, betonu. Przyczyniły się m.in. do zwycięstw w wojnie z Ukraińcami w Małopolsce Wschodniej (1918–1919) oraz z bolszewikami w latach 1919–1920. © ©



REDAKCJA:
Redaktor: **Maciej Rosalak**

Z ZESPÓŁEM:
Studio graficzne:
Wojciech Niedzielko (grafik prowadzący),
Anna Sobieska-Wójtowicz (grafik),
Jacek Nadratowski (DTP)

Fotoedycja: **Edyta Bortnowska, Przemysław Traczyk**
Korekta: **Jadwiga Marculewicz-Olaś**
Okładka: **NAC**

Ckm Schwarzlöse produkcji austriackiej, używany też w wojnie o granice Rzeczypospolitej. FOT. WIKIMEDIA

Pancerne pociągi przeciw bolszewikom



Tymoteusz Pawłowski

Polski strzelec wspominał: „Mściciel” przyjął atak bolszewików, ostrzeliwując ich z karabinów maszynowych, „Śmierć” z haubic, skutecznie prażąc ich swymi pociskami. Mieliśmy śliczny widok, bo po każdym strzale paru jeźdźców wylatywało w powietrze, wywracając koziołki wraz z końmi...



Lokomotywa PP 4 „Hallerczyk” i żołnierze z załogi tego pociągu pancernego. FOT. NAC

11 listopada 1918 r. jest obchodzony jako Narodowe Święto Niepodległości. Niepodległość zawdzięczamy nie tylko politykom i wojskowym, lecz także kolejarzom – dzięki ich sprawności i wyteżonej pracy okupacyjne wojska niemieckie zostały wywiezione z polskich ziem w rekordowym czasie – w ciągu sześciu dni. W kolejnych miesiącach kolejarze i ich pociągi wspierały wysiłek wojenny Rzeczypospolitej, a także wzięły bezpośredni udział w walkach.

Pomysł wykorzystania pociągów do celów wojennych jest równie wiekowy co one same. Początkowo używano ich do przerzutu wojsk i transportu zaopatrzenia. Wojny w XIX-wiecznej Europie trwały zbyt krótko, żeby pociągi stały się maszynami bojowymi. Impuls do takiego ich zastosowania przyszedł zaś ze Stanów Zjednoczonych – wojna secesyjna trwała na tyle długo, żeby opłacało się montować w pociągach działa i osłaniać je pancierzami. Gdy latem 1914 r. wybuchła pierwsza z wojen światowych, niemal wszystkie wojujące państwa uzbroiły swoje pociągi i wysłały je na front. Losy wojny potoczyły się tak, że większość z nich wzięła udział w walkach na ziemiach polskich – Rosjanie, Austriacy i Niemcy używali po kilkanaście pociągów pancernych. Część z nich trafiła później w polskie ręce i przydała się w czasie wojen o niepodległość i granice.

WOJNA NA TORACH

Jednak prawdziwa kariera pociągów pancernych związana jest z rosyjską wojną domową. Masowo używali ich zarówno biali, jak i czerwoni Rosjanie. Na olbrzymich przestrzeniach Rosji i państw ościennych działało kilkadziesiąt „maszyn bojowo-kolejowych” i często miały one decydujące znaczenie dla całych kampanii. Z reguły rosyjski pociąg pancerny składał się z pojedynczego wagonu, uzbrojonego w armatę, oraz tzw. wagonów szturmowych, w których podróżowała – i z których walczyła – piechota. Lokomotywa i wagony były opancerzone płytami stalowymi, najczęściej jednak prowizorycznie osłaniano je blachą kotłową lub grubymi podkładami kolejowymi.

Walki toczyły się z reguły o stacje kolejowe. Gdy podjeżdżał pod nie pociąg pancerny, wysypywała się z niego piechota i – wsparta ogniem armaty – szturmowała cel. O powodzeniu lub klęsce często decydowały determinacja

oraz wola walki. Jeśli ogień armaty nie przstraszył obrońców i atak się nie powiódł, wówczas piechota wracała do pociągu, który wycofywał się na „z góry upatrzone pozycje”. Intensywność takiego boju była niewielka, straty – z reguły – nikłe, a taktyka i doświadczenia rosyjskiej „wojny eszelonowej” okazały się zupełnie bezwartościowe w późniejszych bojach z Wojskiem Polskim. Polacy bowiem wykorzystywali pociągi pancerne w zupełnie inny, dużo bardziej zaawansowany technicznie i taktycznie sposób.

Pierwsze pociągi pancerne Polacy zdobyli na początku listopada, rozbijając wojska austro-węgierskie. Do końca 1918 r. dysponowano 11 składami, przy czym niemal wszystkie zmontowano w zakładach kolejowych. Do końca 1919 r. zbudowano 55 lokomotyw pancernych i blisko 300 wagonów bojowych. Nie znaczy to, że tak wiele pociągów pancernych brało udział w walce. Życie pociągu pancernego przypominało bowiem siekiere pradiadka, która ma co prawda sto lat, ale pięć razy wymieniano w niej stylisko, a 10 razy – ostrze. Pociągi pancerne składały się przede wszystkim z załóg, a pancerne parowozy i wagony bojowe były niszczone, naprawiane, zamieniane, rozbierane...

Przeciętny polski pociąg pancerny miał kilkadziesiąt wagonów. Większość z nich nie brała udziału w walkach – służyły do przewożenia zapasów oraz załogi, a odłączano je na ostatniej bezpiecznej stacji przed linią frontu. Skład bojowy składał się przede wszystkim z lokomotywy pancernej, dwóch wagonów szturmowych oraz dwóch wagonów artyleryjskich. Całość uzupełniały platformy znajdujące się na przedzie i tyle składu bojowego. Ich zadaniem było zdetonować miny, na nich przewożono także sprzęt potrzebny do naprawienia zerwanych szyn, a nawet małych mostów.

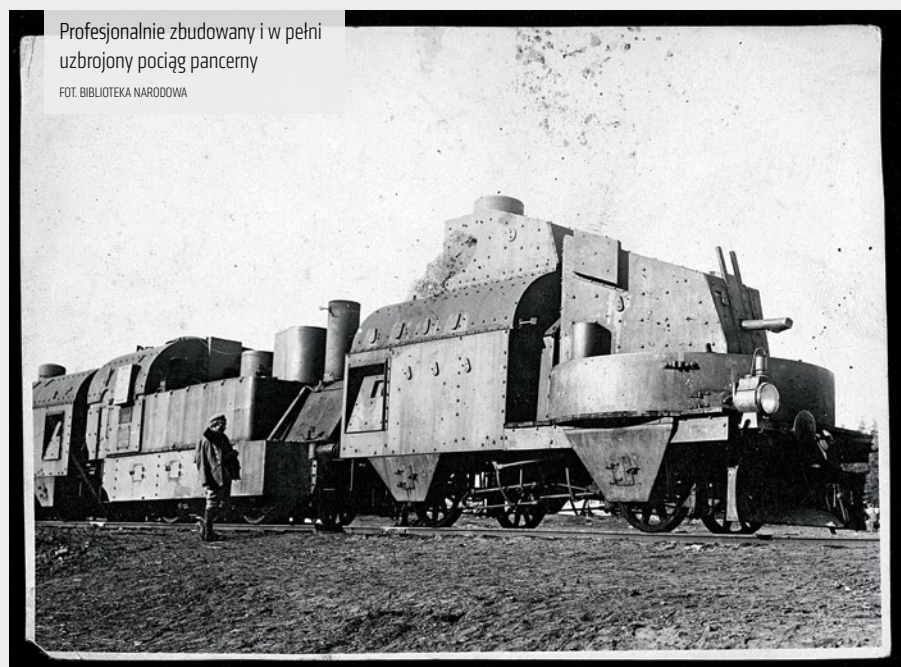
Załoga bojowa składała się z kilkadziesiątu żołnierzy. Polacy – inaczej niż Rosjanie w czasie wojny domowej – walczyli nie żołnierzami przewożonymi pociągami, ale „techniką”, czyli dwoma – lub więcej – działami i kilkoma karabinami maszynowymi. Różnicę stanowiła również liczniejsza kadra oficerska – armaty i karabiny wymagają bowiem precyzyjniejszego dowodzenia niż kilkuset strzelców rzuconych do ataku wzdłuż torów. Maszynistami i palaczami

byli oczywiście zmobilizowani kolejarze, z reguły jeden pociąg obsługiwały trzy takie brygady.

Pierwsze bojowe użycie pociągów pancernych nastąpiło podczas odsieczy lwowskiej, jeszcze w listopadzie 1918 r. (patrz: „Pociągi pod pancernym dozorem” na końcu tego dodatku). Tutaj zauważmy, że w „Śmiałym” służył Melchior Wańkowicz, który pozostawił z tej służby kilka artykułów i garść wspomnień.

Dowodził pociągiem szwagier pisarza, Stanisław Małagowski, weteran pociągów pancernych jeszcze z czasów I wojny

powstały kolejne i w wojnie z bolszewikami wykorzystaliśmy ich kilkadziesiąt. Oto nazwy niektórych: „Podpułkownik Lis-Kula”, „Hallerczyk”, „Odsiecz”, „Gromobój”, „Chrobry”, „Wilk”, „Danuta”, „Pionier”, „Poznańczyk”, „Kaniów”, „Boruta”, „Zagończyk”, „Paderewski”, „Mściciel”, „Rzepicha”, „Odsiecz II”, „Generał Dowbór”, „Groźny”, „Stefan Czarniecki”, „Generał Sosnkowski”, „Generał Sikorski”, „Śmigły”. Warto pamiętać te imiona nie tylko dla upamiętnienia bohaterów, lecz także przybliżenia specyficznej wojennej poetyki...



światowej. Małagowski tak wspominał wyzwolenie Przemyśla: „Sanu woda przed nami i most przez San ogromny, żelazny, odrutowany jak łapka na myszy. Podminowali go z pewnością. Wyskakuje to sprawdzić patrol. Strzelanina ruska, i tak dość ożywiona, potraja się. Wszystkich pięciu wywiadowców zostaje rannych i wraca, brocząc krwią. Zbadać most jest niemożliwe. A no trudno! Rozpędzamy się, parę wstrzymujemy, żeby nam nie zasłaniała widoku, i wpadamy na most pełnym pędem...” (warto pamiętać, że Małagowski zginął w lipcu 1919 r. podczas walk z Rosjanami, nie wiemy więc, czy barwne wspomnienia pozostawił on, czy napisał je jego szwagier literat).

Od walk pod Lwowem przybywało polskich pociągów pancernych. Są to pociągi zbudowane w 1919 r., w 1920 r.

Pociągi pancerne broniły zarówno Lwowa przed Ukraińcami, jak i Śląska Cieszyńskiego przed Czechami oraz Wielkopolski przed Niemcami. Najważniejszym jednak sprawdzianem była wojna przeciwko bolszewickiej Rosji. Na dużą „kolejową” skalę rozpoczęła się wiosną 1919 r. od wyzwolenia Wilna. Im dalej na wschód szli Polacy, tym więcej problemów miały pociągi pancerne. Coraz częściej walczone z dala od własnej piechoty, coraz rzadsza stawała się sieć kolejowa, a w pewnym momencie... kończyła się. Szyny kolejowe zmieniały swój rozstaw, a po szerokich rosyjskich torach nie mogły jeździć polskie pociągi. Zanim saperzy przekuli tory, kolejarze zbudowali prowizoryczne pociągi, na które przeniesiono uzbrojenie i załogi. Przez kilka miesięcy w raportach można było czytać o takich pociągach jak „Szeroki Piłsudczyk” i „Szeroki Śmiały”.

Pierwsze walki z Rosjanami przynosiły więcej zwycięstw Polakom między innymi z powodu wspomnianych różnic w taktyce. Jednak bolszewicy skierowali na przeciwpolski front coraz więcej coraz cięższych i coraz lepiej opancerzonych oraz uzbrojonych pociągów. Polacy budowali pociągi w zakładach kolejowych, wyposażając je w działa artyleryjskie i opancerzając płytami stosowanymi niegdyś do wzmacniania okopów. Rosjanie korzystali z zapasów stoczniowych, uzbrajając składy bojowe w działa okrętowe i osłaniając je grubymi blachami pancernymi. Do walk pomiędzy pociągami dochodziło jednak dość rzadko – na przeszkodzie stał różny rozstaw torów po obu stronach frontu.

W tym czasie polskie pociągi pancerne były zresztą maszynami improwizowanymi. Nie wszystkie miały pancierz stalowy, niektóre – żelazny, zdarzały się także osłonięte podkładami kolejowymi, a nawet betonem. Niemal każdy wagon był inny, różnorodnie były także lokomotywy. Prace nad skonstruowaniem nowoczesnych polskich pociągów pancernych co prawda podjęto, ale miały one przynieść rezultaty niemal na samym końcu wojny. Na przełomie lat 1919 i 1920 walki na froncie polsko-rosyjskim powoli zamierały, co pozwoliło polskiemu wojskom kolejowym przygotować się do nowej kampanii.

ÓW ROK 1920

Nowy rok 1920 pociągi pancerne zaczęły od wyzwolenia łotewskiego Dyneburga, a następnie wzięły udział w obsadzeniu Pomorza, który Niemcy zwrócili Polsce. Warto przy tym zaznaczyć, że dzięki sprawnie działającej sieci kolejowej możliwe było przerzucanie całych polskich armii nie tylko z jednego frontu na drugi, lecz także z jednego końca Rzeczypospolitej na drugi. Jeszcze w 1919 r. niektóre wielkopolskie dywizje w przeciągu jednego miesiąca odbyły trzy takie podróże: najpierw z odsieczą Lwowa, później na front przeciwniemiecki, a następnie znów na wschód. Kolejny rok – jak się wkrótce miało okazać – również był wypełniony takimi podróżami.

Najważniejszymi operacjami były wyzwolenie Kijowa i odbu-

dowa państwowości ukraińskiej. Kijów wyzwolono w miarę łatwo, ale zmęczeniu Ukraińcy – dla nich wojna trwała już szósty rok – nie zdołali odbudować ani państwa, ani armii. Polska obecność w Kijowie trwała więc tylko nieco ponad miesiąc, w początkach czerwca 1920 r. konieczny był odwrót. Na front Rosjanie rzucili bowiem całą 1. Armie Konną Siemiona Budionnego.

Przez pierwsze 10 dni walk nie zdołała ona przebić się przez polskie pozycje. Dokonała tego dopiero 5 czerwca, pod Samhorodkiem, i natychmiast ruszyła do przodu rabować, gwałcić i palić. Ofiarami czerwonoarmistów byli przede wszystkim cywile, jednostki tyłowe, szpitale polowe oraz transporty kolejowe. Ich łupem padł również unieruchomiony pociąg pancerny „Generał Dowbór”, a jego 130-osobowa załoga została wymordowana. W kolejnych dniach przewadze wroga uległ „Generał Dąbrowski”, tym razem Rosjanie usatysfakcjonowali się „jedynie” wymordowaniem wszystkich oficerów.

Pociągi pancerne doznawały porażek przede wszystkim wówczas, gdy walczyły odizolowane od piechoty, kawalerii

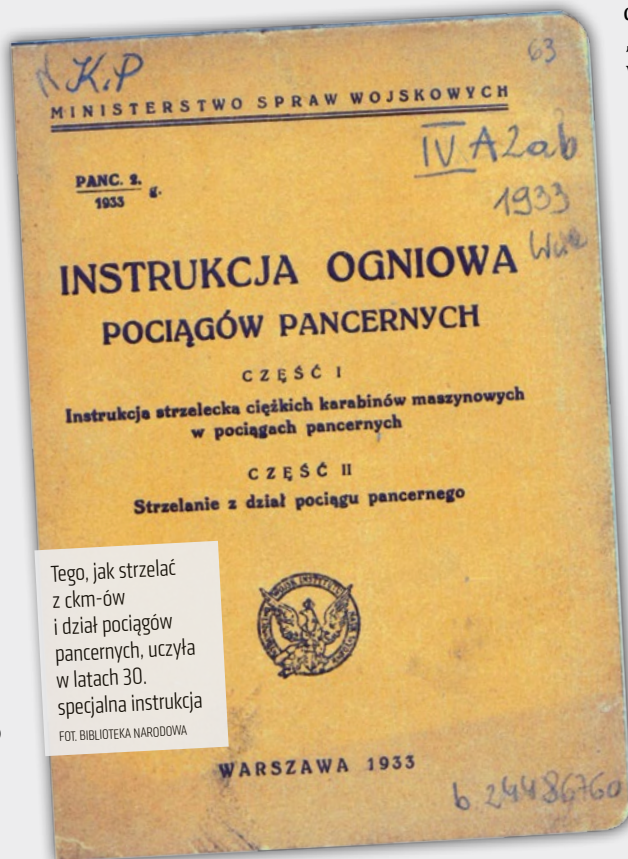
czy artylerii. Taka była jednak specyfika ich służby, wykorzystywano je do rozpoznania i walk opóźniających. Dzięki poświęceniu żołnierzy polskich wojsk pancernych i kolejowych – w latach 1918–1920 poległo ich ok. 2 tys. – przed śmiercią i niewolą zdołano uratować dziesiątki tysięcy, jeśli nie setki tysięcy Polaków oraz Ukraińców.

To właśnie na Ukrainie, w Małopolsce Wschodniej i na Wołyniu, w walkach przeciwko 1. Armii Konnej, polskie pociągi pancerne wykazały swoją przydatność. Jazda Budionnego przemieszczała się zbyt szybko, żeby mogła ją dogonić polska piechota – wykorzystywano więc do tego pociągi pancerne. Ułatwieniem dla Polaków było to, że sieć kolejowa była tam gęstsza niż na Litwie i Białorusi. Możliwe było więc skoncentrowanie wielu pociągów pancernych: podczas obrony Równego walczyły wokół niego aż 10 takich maszyn. W takich warunkach – jako wsparcie piechoty – ich skuteczność była bardzo wysoka.

Starszy strzelec Czesław Lewandowski z 81. Pułku Strzelców Kaniowskich tak wspominał wrażenie, jakie na żołnierzach Konarmii zrobiły w sierp-

niowych walkach pod Zamościem dwa polskie pociągi pancerne: „»Mściciel« przyjął atak bolszewików, ostrzeliwując ich z karabinów maszynowych, »Śmierć« z haubic, skutecznie prażąc ich swymi pociskami. Mieliśmy śliczny widok, bo po każdym strzale paru jeźdźców wylatywało w powietrze, wywracając koziółki wraz z końmi”.

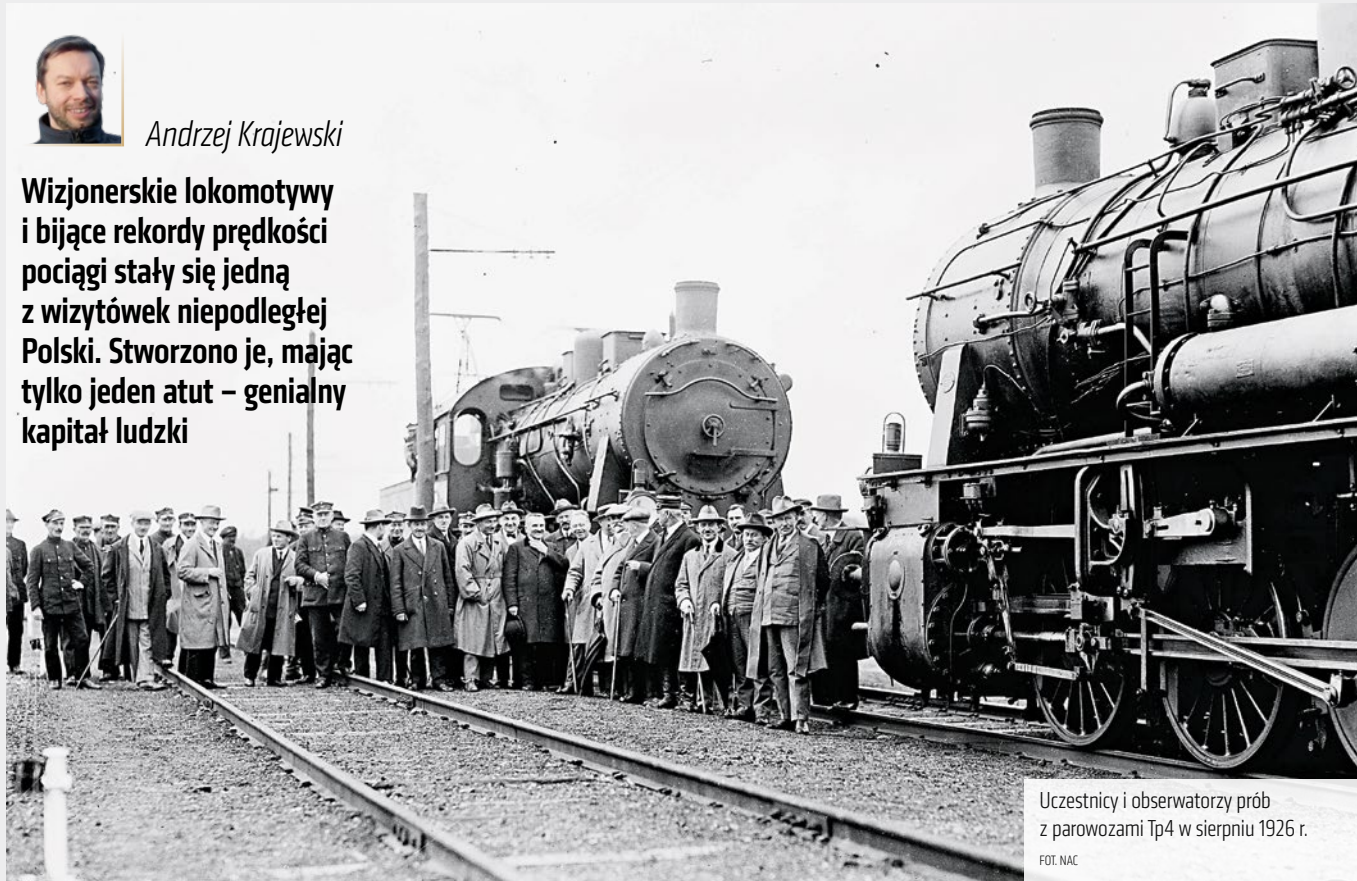
Polskie pociągi pancerne brały oczywiście udział w Bitwie Warszawskiej i w wypieraniu Rosjan poza granice Rzeczypospolitej. Tuż przed podpisaniem paździenikowego rozejmu poznańskie zakłady kolejowe oddały do służby pierwszy z nowoczesnych pociągów pancernych. Były to prawdziwe potwory na szynach: pojedynczy wagon artyleryjski miał siłę ognia równą całym dawnym pociągom. Wagon taki był doprawdy potężny – ważył 70 t. Wojna dobiegała jednak końca. Niemniej pociągom pancernym przyszło służyć również w kolejnej...





Andrzej Krajewski

Wizjonerskie lokomotywy i bijące rekordy prędkości pociągi stały się jedną z wizytówek niepodległej Polski. Stworzono je, mając tylko jeden atut – genialny kapitał ludzki



Uczestnicy i obserwatorzy prób z parowozami Tp4 w sierpniu 1926 r.

FOT. NAC

Pęd do nowoczesności

Dla Włodzimierza Lenina dyrektor Zakładów Mechaniczno-Metalurgicznych i Wagonowych „Fenix” w Rydze Antoni Xięzopolski stanowił wyjątkowo cenną zdobycz. Polak jeszcze w carskiej Rosji zdobył sławę wybitnego konstruktora, projektującego doskonałe lokomotywy oraz równie niezawodne składy kolejowe. Jak opisuje Zbigniew Tucholski w książce „Profesor Antoni Xięzopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw”, jej bohater okazał się także znakomitym menedżerem. Pod rządami Polaka spółka Fenix wyrosła na czółowego producenta taboru kolejowego w Europie. Tuż przed I wojną światową co czwarty wagon jeżdżący po torach w imperium Romanowów wyprodukowano w Rydze.

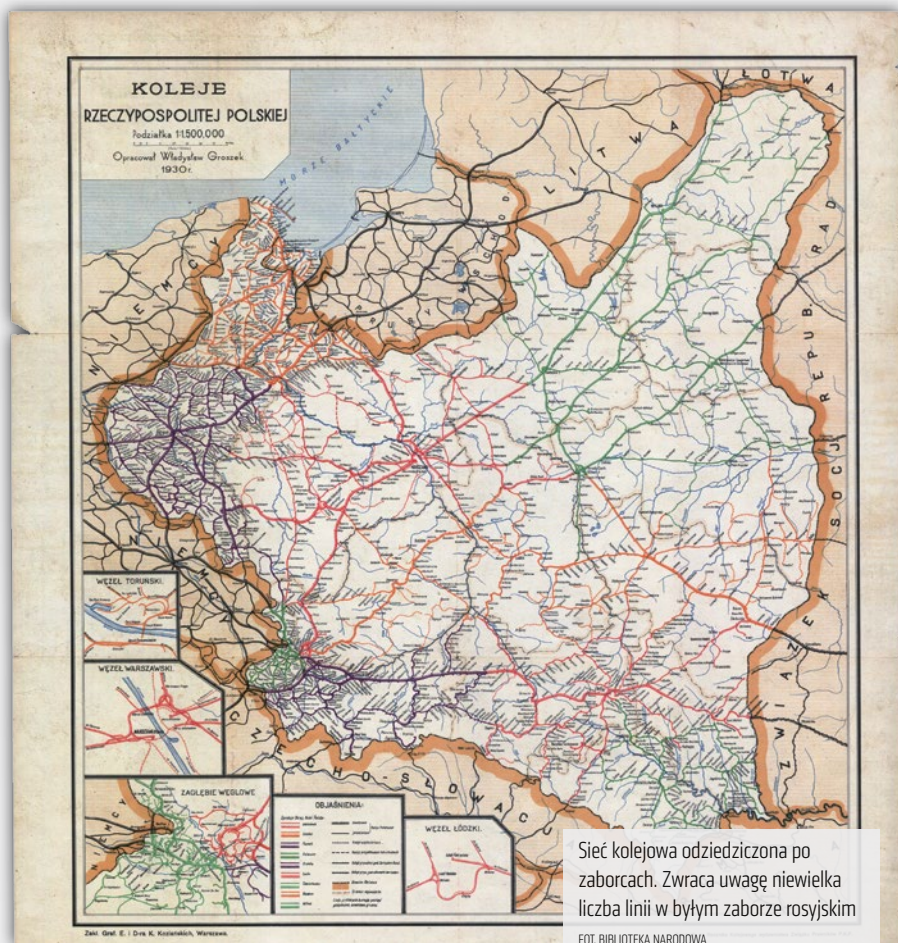
Lenin doceniał znaczenie kolei dla państwa, dlatego zaraz po tym, jak bolszewicy

przejęli władzę w Petersburgu (wówczas Piotrogradzie), nakazał Xięzopolskiemu objęcie posady kierownika Sekcji Kolejowej Petrotjaż (Piotrogradzkiego Zarządu Rejonowego Zakładów Przemysłu Ciężkiego). Kierownik z przymusu wiedział dobrze, co się stanie z nim i jego rodziną, jeśli odmówi Leninowi. Wolność odzyskał dopiero po podpisaniu przez Polskę i bolszewicką Rosję traktatu ryskiego. Sowietci pozwolili mu w sierpniu 1921 r. wraz z rodziną wrócić do ojczyzny. Wkrótce Naczelnik Państwa Józef Piłsudski nadał Xięzopolskiemu tytuł profesora zwyczajnego i przekonał go do zajęcia się tworzeniem Katedry Budowy Lokomotyw na Politechnice Warszawskiej.

Po zaborcach Polska odziedziczyła prawie 5 tys. parowozów, ale jedynie połowa nadawała się do użytku. Do zakupu lokomotyw za granicą konieczna była twarda waluta, której młodemu państwu stale bra-

kowało, podobnie jak lokomotyw. Powoli więc z produkcją ruszała w Chrzanowie Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce „Fablok” SA. Z rządową pomocą rozwijała się Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów (znana jako Parowóz). Także za sprawą rządowych kontraktów wytwarzaniem lokomotyw zainteresowały się Zakłady Hipolita Cegielskiego w Poznaniu. Jednak każda z tych firm pilnie potrzebowała nowych konstrukcji, nadążających za technologicznym postępem i światowymi trendami. Tymczasem inżynierów znających się na kolejnictwie brakowało.

Do kształcenia w ekspresowym tempie młodych konstruktorów prof. Xięzopolski zabrał się z wielką energią. Już po kilku latach jego praca zaczęła przynosić znakomite efekty. Kiedy zaczynał się rok 1930, był tuż przed siedemdziesiątką, szykował się więc do przejścia na emeryturę. Jednak



■ gdy usłyszał prośbę ministra komunikacji Alfonsa Kühna, nie mógł odmówić, choć prezentowała się ona jak misja niemożliwa do wykonania.

LOKOMOTYWA RACJĄ STANU

Polska potrzebowała natychmiast lokomotywy zdolnej ciągnąć aż 19 maksymalnie dociążonych wagonów towarowych z prędkością ponad 100 km/godz. Oznaczało to konieczność zaprojektowania parowozu mocniejszego i szybszego od wszystkich, jakie jeździły w Europie. Wszystko z powodu wojny gospodarczej, toczonej przez II RP z Republiką Weimarską. Po wymianie ciosów w postaci nałożenia maksymalnych stawek celnych na wszelkie możliwe towary walczące strony szukały coraz to nowych sposobów pognębienia przeciwnika. W 1930 r. Niemcy wpadli na pomysł, jak użyć przeciw Polakom konwencji tranzytowej, narzuconej obu krajom w Wersalu przez alianckie mocarstwa.

Podpisany w kwietniu 1921 r. w Paryżu dokument nakazywał II RP umożliwienie za opłatą przejazdu niemieckim składom kolejowym przez Pomorze do Prus Wschodnich. Przy czym od zachodniej granicy korytarza gdańskiego do punktu docelowego w Prusach oraz z powrotem

niemieckie wagony miały ciągnąć polskie lokomotywy. Warszawa nie mogła odmówić Niemcom prawa do tranzytu, ponieważ zachodnie mocarstwa uznały go za jeden z ekwiwalentów przyznanych Republice Weimarskiej w zamian za przyłączenie do II RP Wielkopolski i części Górnego Śląska. Wszelkie spory między obu państwami związane z przestrzeganiem konwencji miał rozstrzygać sąd polubowny rezydujący w Gdańsku.

To do niego Deutsche Reichsbahn wniosły skargę, że polska strona sabotuje paryskie porozumienie, ponieważ lokomotywy dostarczane przez PKP nie przeciągały na czas niemieckich składów. Skrętnie przemilczano przy tym, że powiększono je tak bardzo, iż nawet najmocniejszym z polskich parowozów (Ty23) udawało się ciągnąć niemieckie wagony z trudem i to dopiero po podczepieniu dwóch lokomotyw. Oskarżenie o blokowanie przez II RP tranzytu dawało Republice Weimarskiej pretekst do podnoszenia kwestii zasadności takiego wytyczenia granicy, by Prusy Wschodnie pozostawały oddzielone od reszty Rzeszy.

W zamian za zgodę na podjęcie się niezmiernie trudnego zadania prof. Xięzopolski otrzymał od ministra

Kühna nadzwyczajne uprawnienia. Mógł wedle własnego uznania kierować pracami dwóch biur konstrukcyjnych, stworzonych przy Zakładach Cegielskiego (funkcjonujących już pod marką HCP) oraz przy Fabloku w Chrzanowie. U Cegielskiego zespołem konstruktorów kierował stary znajomy profesora z czasów budowy Kolei Władykaukaskiej i projektowania jeżdżących po niej pociągów inż. Gustaw Bryling. Współpraca starych weteranów ułożyła się znakomicie, zwłaszcza że wspierało ich młode grono uczniów Xięzopolskiego z Politechniki Warszawskiej.

W zaledwie 12 miesięcy zaprojektowano i zbudowano superparowóz Pu29. Najcięższa lokomotywa ówczesnej Europy ważyła 181,3 t. Potrafiła ciągnąć wagony o łącznej wadze ponad 700 t z szybkością 110 km/godz. Deutsche Reichsbahn nie były w stanie przeliczyć możliwości polskiej maszyny, ponieważ nie dysponowały lokomotywami o nawet zbliżonej sile. Jednak z racji pośpiechu przy projektowaniu oraz budowie lokomotywa Pu29 okazała się zbyt ciężka jak na możliwości trakcyjne kolejowych w Polsce. Mogła się poruszać jedynie po kilku głównych. Dlatego HCP wyprodukowało jedynie trzy egzemplarze. Zaszachowano nimi niemieckie próby podważenia konwencji tranzytowej.

Jednocześnie pod nadzorem prof. Xięzopolskiego konstruktorzy Fabloku zaprojektowali w mniej sprinterskim tempie dużo zgrabniejszy parowóz Pt31. Ważył on o ponad jedną trzecią mniej od Pu29, bo jedynie 106,3 t, a potrafił ciągnąć składy o wadze 650 t z prędkością maksymalną 110 km/godz. Po wejściu do seryjnej produkcji w 1932 r. zdobył sobie sławę jednego z najlepszych parowozów świata. Chrzanowska fabryka wyprodukowała 98 sztuk Pt31. Ostatnią PKP wycofały z użytku w roku 1980!

PIĘKNO LUB PRZYSZŁOŚĆ

Uznawany za najzdolniejszego z uczniów prof. Xięzopolskiego inż. Kazimierz Zembrzuski, kiedy w 1931 r. został szefem biura konstrukcyjnego Fabloku, miał zaledwie 27 lat. To on wraz z kolegami z Politechniki Warszawskiej wniósł najwięcej nowatorskich pomysłów do projektu parowozu Pt31. Osiągnięty przez nich sukces uczynił życie podróżnym w kraju dużo łatwiejszym. W połowie lat 30. pociągi ekspresowe nie dość, że się nie spóźniały, to jeszcze jeździły naprawdę szybko. Ekspres nazywany „Latający Wilnianin” docierał z Warszawy do Wilna dokładnie w 5 godzin

30 minut „Strzała Bałtyku” zawoziła letników z Warszawy na Hel w 6 godzin 50 minut (dziś przy sporym szczęściu podróż potrwa najkrócej 7 godzin).

Tymczasem apetyt rósł w miarę jedzenia i Ministerstwu Komunikacji marzyły się jeszcze szybsze pociągi. Zaprojektowania lokomotywy, zdolnej ciągnąć skład z prędkością 140 km/godz., podjął się inż. Zembrzuski wraz ze swoim zespołem. Znow uczyniono to w rekordowym tempie. Od naszkicowania opływowej sylwetki maszyny, którą to konsultowano z Instytutem Aerodynamiki Politechniki Warszawskiej, do zbudowania pierwszego prototypu upłynęło niecałe 12 miesięcy. W maju 1937 r. świeżo zbudowany parowóz Pm36 zaprezentowano na Międzynarodowej Wystawie Sztuki i Techniki w Paryżu. Konstrukcję Zembrzuskiego, nazywaną piśczołliwie „Piękną Heleną”, nagrodzono wówczas złotym medalem. Oprócz urody imponowała swymi osiągnięciami oraz nowatorskim kotłem ciśnieniowym, zdolnym wytrzymać ciśnienia aż 18 atmosfer.

Wkrótce jednak się okazało, że „Piękna Helena” miewa swoje kaprysy i często

(w górach ciężkie parowozy ślizgały się na szynach podczas pokonywania wzniesień). Żeby PKP znajdowały się w gronie najnowocześniejszych przedsiębiorstw kolejowych świata, Ministerstwo Komunikacji z początkiem 1933 r. wydało rozporządzenie nakazujące państwowej firmie zamówienie partii wagonów motorowych. Wedle specyfikacji modele przeznaczone na trasy dalekobieżne musiały osiągać prędkość maksymalną 140 km/godz. W przypadku tras podmiejskich zmniejszono ją o połowę. Wkrótce PKP przystąpiły do realizacji polecenia ministra Butkiewicza.

TORPEDA NA TORACH

„Wczoraj na linii Warszawa – Skierniewice odbyła się dwukrotna próba wagonu motorowego pochodzenia włoskiego typu »Littorina«, który odbył dwie podróże: przed południem z przedstawicielami Ministerium Komunikacji, w tym ministra Butkiewicza, do Skierniewic i z powrotem, a o 12.50 drugą drogę z przedstawicielami sfer przemysłowych i prasy do Grodziska Mazowieckiego” – donosił czytelnikom

tam dla PKP pięć lukstorped o opływowych kształtach.

Dzięki zastosowaniu w nich silników wysokoprężnych MAN-a potrafiły się rozpędzić do wymaganej prędkości 140 km/godz. Początkowo używano ich do obsługi trasy z Krakowa do Zakopanego. Przewoziły nią pasażerów w ciągu 2 godzin 18 minut, z trwającym całe osiem minut postojem w Rabce. Dzisiaj pociąg IC jedzie 2 godziny 49 minut, acz zatrzymuje się na pięciu stacjach. W 1937 r. odjazdy lukstorped z Krakowa zsynchronizowano z przylotami samolotów pasażerskich LOT-u z Warszawy. Dzięki temu przemieszczenie się z Okęcia do centrum Zakopanego zajmowało turyście jakieś cztery i pół godziny. Sukces pierwszych wagonów motorowych skłonił Ministerstwo Komunikacji do zamówienia 50 lukstorped, tym razem już całkowicie rodzimej konstrukcji, w poznańskim HCP. Były o 10 km/godz. wolniejsze od chrzanowskich, ale i tak sprawdziły się znakomicie na trasach między dużymi miastami. Nazywane Pociągami Motorowo-Ekspresowymi pozwalały podróżnym przejechać np. z Katowic do Krakowa w 60 minut (dziś w najlepszym razie trwa to ok. 130 minut). Konieczność radzenia sobie pracowników PKP z dużymi prędkościami wymusiła na Ministerstwie Komunikacji sfinansowanie budowy specjalnych urządzeń służących do szkolenia personelu oraz przeprowadzania testów psychotechnicznych.

Miesięcznik „Inżynier Kolejowy”, opisując w 1934 r. stoisko polskiego Ministerstwa Komunikacji na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, prezentował je następująco: „W pierwszym szeregu od wejścia stoją przyrządy: do badania szybkości i dokładności decyzji [...]. W drugim szeregu widzimy przede wszystkim dokładną kopję budki maszynisty, w której odbywa się tak zwana próba główna z kandydatami na maszynistów; przed oczami ich przesuwają się na ekranie zdjęcia imitujące jazdę na parowozie po torach kolejowych, najeżonych różnemi przeszkodami, jak zderzenie pociągów, pożary, źle ustawione sygnały, przeszkody na torze itd.”. Liczba innych urządzeń zademonstrowanych na wystawie przez Ministerstwo Komunikacji II RP, a służących do testowania personelu PKP i doskonalenia jego umiejętności, imponowała. Podobnie jak ich nowoczesność, ale przecież to właśnie ona miała być wizytówką polskich kolei oraz całego państwa.



Lukstorka i jej pasażerowie na tle gór. Obok pismo wydawane dla maszynistów PKP. FOT. NAC, BIBLIOTEKA NARODOWA

ulega awariom. Niedoskonałości stopniowo usuwano, testując

parowóz na trasie od Kutna do Zbąszynia, gdy podczepiano do niej międzynarodowy Nord Express. Tymczasem nowy minister komunikacji Michał Butkiewicz pilnie śledził światowe trendy w dziedzinie szybkich kolei. Na torach we Francji i Włoszech w roku 1932 pojawiły się napędzane silnikiem Diesla wagony motorowe firm Michelin oraz Fiata. Były tanie w eksploatacji i bardzo szybkie, co czyniło z nich idealny środek transportu między wielkimi aglomeracjami oraz w terenie górzystym

„Kurier Warszawski” 19 grudnia 1933 r. w artykule pt. „Wagon »Błyskawica«”.

Konstrukcja koncernu Fiat nie zachwycała ministra. Dlatego wypożyczono na testy nowy wagon, tym razem od Austro-Daimler-Puch. Po próbach na trasie z Krakowa do Wieliczki eksperci Ministerstwa Komunikacji uznali, że austriacka konstrukcja stanowi znakomity punkt wyjścia do zbudowania rodzimego wagonu motorowego. Po zakupieniu dokumentacji technicznej i jednego wagonu od Austro-Daimler-Puch zadanie ulepszenia modelu powierzono biurowi konstrukcyjnemu Fabloku. W Chrzanowie poradzono sobie znow znakomicie i w 1936 r. zbudowano



Wagon z przechowalnią sprzętu sportowego, wyposażoną w stojaki na narty
FOT. NAC, BIBLIOTEKA NARODOWA

Dla kolei spółka Compagnie Internationale des Wagons-Lits była tym samym, czym Rolls-Royce dla motoryzacji, czyli szczytem luksusu na kołach. Belgijska firma dostarczała przez pół wieku wagony dla najbardziej komfortowych pociągów ekspresowych, jakie przemierzały Europę. Kupowano je też dla premierów, prezydentów i koronowanych głów. Jej szefostwo zawsze dbało o najwyższą jakość: restauracji, salonów, sypialni i pokoiów kąpielowych jeżdżących po szynach. Dlatego w drugiej połowie lat 30. XX w. nawiązano współpracę z poznańskimi Zakładami Cegielskiego, uznając, że nikt od HCP nie nadaje się lepiej do produkowania najbardziej elitarnych wagonów świata.

HOTEL W PODRÓŻY

Wywodzący się z bankierskiego rodu belgijski przemysłowiec Georges Nagelmackers przywykł od dziecka do luksusu. Jednak życiowe doświadczenie nauczyło go, że nie można oczekiwać jego nadmiaru podczas podróży koleją. To przekonanie zmienił dopiero pod koniec lat 60. XIX w. wyjazd do Stanów Zjednoczonych. Nagelmackers podróżował po Ameryce w wagonach świeżutko zbudowanych przez firmę George'a Pullmana.

Amerykański przedsiębiorca oferował bogatym pasażerom nie tylko ekskluzywne wagony sypialne, lecz także takie, które niewiele się różniły od wytwornych restauracji. Na gości czekały w nich wygodne fotele za stołami ze szklanym blatem. Na każdym z nich znajdowały się mosiężna lampka i dzwonek służący do wezwania kelnera. Po zaspokojeniu potrzeb ciała podróżny mógł zatroszczyć się także o swą wieczność, udając się do wagonowej kapliczki. W każdą niedzielę oraz święta odprawiano w niej msze. Pociąg ze wschodniego wybrzeża USA na zachodnie jechał aż pięć dni. Mimo to dla Nagelmackersa czas spędzony w wagonach Pullmana okazał się czystą przyjemnością. Cena tysiąca ówczesnych dolarów za bilet po zetknięciu się z takim luksusem nie wydawała się już wygórowana.

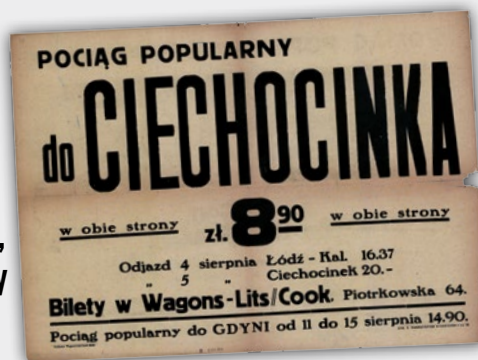
Europejski biznesmen od razu zwierzył perspektywiczny interes. Na Starym Kontynencie podobnych wagonów nikt nie produkował. Przy czym Belg doszedł do wniosku, że musi jednocześnie zadbać o wykreowanie ich odbiorcy oraz konsumentów. Założona

Luksus na szynach



Andrzej Krajewski

Gdy pociągi się nie spóźniały, a ich obsługa cieszyła się szacunkiem całego społeczeństwa, ostatnią rzeczą, jaką jeszcze mogły PKP zaskoczyć podróżnych, była odrobina przepychu



przez niego w 1872 r. spółka Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) zajęła się nie tylko projektowaniem i produkcją wagonów bardziej komfortowych niż te wytwarzane przez Pullmana, lecz także wprowadzaniem na trasy kolejowe dalekobieżnych pociągów dla najbogatszych ludzi Starego Kontynentu. Pierwszemu z Paryża do Stambułu nadano nazwę Orient Express. Wkrótce stał się on żywą legendą oraz niedoścignionym wzorem dla wszystkich kolei świata, jak powinna wyglądać wygodna podróż.

Z BIEDY DO DOSKONAŁOŚCI

Pomimo olbrzymich zniszczeń wojennych w niepodległej Polsce z każdym rokiem koleje funkcjonowały coraz lepiej. Już w połowie lat 20. opóźnienia w kursowaniu pociągów należały do rzadkości. Jednocześnie pracownicy PKP zdobyli sobie w społeczeństwie wysoki prestiż. Pracodawca wymagał, aby każdy kolejarz był osobą odpowiedzialną oraz punktualną, a poza tym schludną i ubraną w czysty mundur. Wielkie znaczenie miało to, że PKP gwarantowały stałą pracę, a także godziwe zarobki, zyskując tak kadry bardzo oddane swej profesji.

Zaangażowanie ludzi niwelowało największy problem, jakim zawsze było zbyt mało kapitału na inwestycje. Pomimo to w II RP udało się błyskawicznie ujednoczyć system trakcji kolejowych i do każdego większego miasta w kraju dojeżdżały pociągi. Po tym sukcesie, pod koniec lat 20. XX w., Ministerstwo Komunikacji postanowiło uczynić kolejny krok w przyszłość, stawiając na stopniową modernizację całego taboru. Wprowadzane przez nie wyśrubowane normy techniczne dla lokomotyw i wagonów zmuszały producentów do konstruowania sprzętu światowej klasy.

Jednak ambitne plany i poczynania zbiegły się z początkiem wielkiego kryzysu. Społeczeństwo gwałtownie zbiedniało i coraz mniej osób mogło sobie pozwolić na dalekie podróże. Spadek liczby pasażerów wymusił na dyrekcji PKP szukanie nowych źródeł dochodu. Wówczas uświadomiono sobie, że polskie koleje nie mają w swej ofercie niczego, co specjalnie przyciągałoby zamożniejszych podróżnych. Standard wagonów I klasy był więcej niż przyzwoity, lecz nie oszałamiał luksusem.

Tymczasem w tej kategorii trendy od pół wieku wytyczały Orient Express oraz

inne ekspresy Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Jeden z nich – Nord Express – od maja 1927 r. wyruszając z Paryża, przez Calais i Berlin dojeżdżał do Polski. Tutaj dzielono go na dwa osobne składy. Pierwszy jechał przez Królewiec do Rygi, drugi przez Poznań do Warszawy. Urzędników Ministerstwa Komunikacji zachwycały wagony, jakie oferował pasażerom. W I klasie standardem były jednoosobowe przedziały, z rozkładanymi na noc kanapami. Między przedziałami znajdowały się dodatkowe drzwi wewnętrzne, umożliwiające parom składanie sobie dyskretnych wizyt. Poza tym każdy miał łazienkę, nieustępującą komfortem tym w hotelach. O to, aby podróż była naprawdę idealna, dbała też obsługa części restauracyjnej Nord Expressu, serwująca pasażerom wykwintne wina i znakomite potrawy. Za taką wygodę bogaci podróżni gotowi byli zapłacić spore sumy.

Ministrowi komunikacji Alfonsowi Kühnowi zamarzyły się podobne pociągi z godłem PKP. Zgodnie z dekretem prezydenta RP z września 1926 r. przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe miało prawo zaciągając pożyczki i emitując obligacje, gdy otrzymało na konkretną inwestycję zgodę Sejmu. Korzystając z tej możliwości, PKP zamówiły pierwszą partię luksusowych wagonów w poznańskim HCP. Wagony od Cegielskiego wyposażono m.in. w akustyczną izolację tłumiącą hałas, wygodne przedziały sypialne z rozkładanymi kanapami oraz przedziały turystyczne ułatwiające przewóz m.in. sprzętu narciarskiego. W tym samym czasie warszawskie zakłady Lilpopy otrzymały zamówienia na niestandardowe wagony specjalne. Wśród nich swą oryginalnością zaskakiwały wagony dancinowe, kąpielowe oraz... kinowe.

WSIAŚĆ DO POCIĄGU NIE BYŁE JAKIEGO

„Polska może być dumna ze swego pomysłu w dziedzinie turystyki zimowej. Żaden kraj, nawet z krajów klasycznych narciarstwa, nie uczynił jeszcze tego eksperymentu, który stanowi najlepsze rozwiązanie zagadnienia górskiej eskapady zimowej” – donosił czytelnikom 1 marca 1934 r. tygodnik „Kuznia Młodych”. Dwa

lata wcześniej z Krakowa wyruszył w trasę pierwszy pociąg narciarski. W ciągu 10 dni jazdy codziennie zatrzymywał się w innej miejscowości turystycznej w Tatrach i Beskidach. Jego pasażerowie mogli przez cały dzień szaleć na stokach narciarskich lub zwiedzać okoliczne góry, a noc spędzić w bardzo wygodnych wagonach.

„Wyobraźmy sobie szereg nowiutkich polskich pulmanów 2-giej klasy w przedziałach, których każdy uczestnik rajdu przez cały czas podróżowania posiada do dyspozycji kanapę miękką do spania wraz z pościelą, do tego umywalnia wagonowa z ciepłą i zimną wodą i inne wygody, o których ani śnić, ani marzyć w żadnym schronisku górskim” – opisywano na łamach „Kuznia Młodych”.



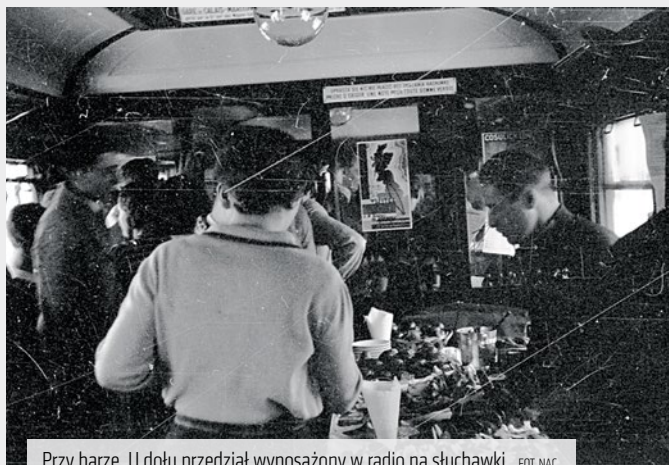
3 Pociąg okrężny po Europie. Pasażerów żegna kolejarska orkiestra dęta. FOT. NAC

Po nocy pasażerowie budzili się w zupełnie innej miejscowości. No, chyba że w ogóle nie kładli się spać, bo do pociągów narciarskich doczepiano też wagony restauracyjne i dancinowe mające własny bar oraz oferujące parom parkiet do tańca. Stąd wzięła się ich potoczna nazwa pociągów narciarskich „Narty Dancing Brydż”, jak opisują Maja Łozińska i Jan Łoziński w książce pt. „Narty Dancing Brydż w kurortach II Rzeczypospolitej”. Już to sugerowało, czym w nocy zajmowali się pasażerowie, i raczej rzadko bywał to sen. W dzień natomiast mogli jeszcze skorzystać z usług szkółki narciarskiej prowadzonej przez instruktora także rezydującego w jednym z wagonów.

„Pociąg rajdowy narciarski stanowi szczytu tego, o czym może zamarzyć narciarz – turysta pragnący połączyć jednocześnie i chęć użycia rozkoszy sportu



Wnętrze poczekalni wagonu kąpielowego FOT. NAC



Przy barze. U dołu przedział wyposażony w radio na słuchawki FOT. NAC

narciarskiego, i wrażenia z ogólnego piękna zimowego krajobrazu górskiego” – twierdziła „Kuznia Młodych”. Przy czym bilet na 10-dniowy wypad kosztował 200 zł. Tyle wówczas zarabiał miesięcznie robotnik, urzędnik państwowy zaś o jakąś jedną trzecią więcej. Na taki rajd po górach mogli sobie pozwolić jedynie ludzie lepiej sytuowani, ale i tak pociągi narciarskie okazały się dla PKP strażem w dziesiątkę. Już na początku 1933 r. nowy minister komunikacji Michał Butkiewicz postanowił, że luksusowe składy kolejowe dla turystów muszą jeździć po kraju nie tylko zimą.

NA WYGODZIE DA SIĘ ZAROBIC

„Każdy popularny pociąg był radiofonizowany, miał wagon-bufet z miejscem do tańca, później wprowadzono nawet stoliki do brydża” – wspominał Stanisław Niewiadomski, odpowiedzialny za takie składy w DOKP Poznań. Ze wspomnień zebranych w „Pamiętnikach kolejarzy” przez Marię Burdowicz przebija zachwyt nad jakością ówczesnej oferty PKP. Chcąc przyciągnąć turystów, koleje zaczęły się specjalizować w pociągach nazwanych „rajdowymi” lub „popularnymi”. Zabierały one pasażerów w wielodniowe wycieczki po atrakcyjnych regionach Rzeczypospolitej.

Poza ciekawymi miejscami ludzi kusiła w tym rodzaju turystyki możliwość wspólnej zabawy w luksusowych warunkach. W końcu spostrzeżenie, że zabawa jest ważniejsza od docelowego miejsca podróży, sprawiło, że narodziły się „pociągi w nieznanie”. Turyści, nawet gdy już ruszali w drogę, nadal nie wiedzieli, dokąd pociąg ich zawiezie. „Na peronie stał skład i dwa parowozy. Trudno było odgadnąć pasażerom, w którym kierun-

ku pojadą – i ta właśnie »niewiadoma« przyciągała duże rzesze turystów” – zapamiętał Niewiadomski.

Inwestycje w nowoczesność i luksus się opłaciły. Według danych GUS od 1931 r. PKP ani razu (nawet w apogeum wielkiego kryzysu) nie odnotowały straty finansowej. W roku 1938 przychody przedsiębiorstwa przekroczyły rekordowy pułap 1 mld ówczesnych złotych. Tamtego roku Polskie Koleje Państwowe wpłaciły do budżetu II RP 146 mln zł czystego zysku.

Tymczasem polskimi pociągami rajdowymi zainteresowało się samo Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Po ocenie jakości luksusowych wagonów produkowanych przez HCP belgijska spółka postanowiła nawiązać współpracę z poznańskim wytwórcą.



Na dobry początek zamówiono u Cegielskiego sześć salonek. Niestety, Belgowie nie zdążyli już ich odebrać i we wrześniu 1939 r. cała partia niezwykłych wagonów wpadła w ręce Niemców. Ci od razu docenili ich wygodę. Przez następne lata jeździli nimi dygnitarze III Rzeszy.

Wiosną 1945 r. jeden z wagonów dostał się w ręce Armii Czerwonej. Ku zaskoczeniu wszystkich nie powędrował na wschód, lecz został sprezentowany władzom Polski Ludowej, ku wielkiej radości Bolesława Bieruta, który nakazał przebudować go na swoje ruchome biuro. W znationalizowanych już Zakładach Cegielskiego dobudowano w wagonie, obok sypialni i łazienki, także gabinet z mahoniowym biurkiem, ze stołem konferencyjnym i z kryształowym lustrem w pozłacanej ramie.

Po śmierci Bieruta salonkę odziedziczył Władysław Gomułka i chętnie podróżował nią po kraju. Potem przejął ją premier Piotr Jaroszewicz. Każdy kolejny partyjny dygnitarz szybko uzależniał się od tej resztki przedwojennej wygody, jaka cudem przetrwała do nowych czasów. Dopiero znany ze swej skłonności do ostentacyjnego purytanizmu gen. Wojciech Jaruzelski odmówił korzystania z nazbyt wykwintnego środka transportu. Jak na prawdziwego komunistę przystało, oferowane przez przedwojenne PKP luksusy były dla niego nie do przyjęcia. Wagon, nigdy nieodebrany przez Compagnie Internationale des Wagons-Lits, trafił więc do Muzeum Kolejnictwa. Stał się tam niezaprzeczalnym dowodem istnienia czegoś, co w PRL, a także długo później, wydawało się zupełnie niemożliwe.

Obleżona stacja: Galicja



Żałoga PP 2 „Śmiały”, należącego – obok „Piłsudczyka” – do pierwszych polskich pociągów pancernych FOT. BIBLIOTEKA NARODOWA



Maciej Rosalak

Dzięki „Piłsudczykowi” i „Śmiałemu” do Lwowa dotarła 20 listopada 1918 r. odsiecz, która wyrzuciła „hajdamaków” z miasta

Od transportu kolejowego zależało podczas wojny z Ukraińcami (1918–1919) „być albo nie być” Polski w Małopolsce Wschodniej i na Wołyniu. Skuteczna odsiecz Lwowa, napadniętego zdradziecko z początkiem listopada 1918 r., następnie dostarczanie zaopatrzenia i posiłków do miasta obleżonego przez całą zimę przełomu lat 1918/1919, wreszcie koncentracja naszych sił zbrojnych, zwycięstwo i wyparcie Ukraińskiej Armii Halickiej (UHA) za Zbrucz do lipca 1919 r. nie byłyby możliwe bez pociągów ani linii kolejowych w polskich rękach. Chodzi zarówno o transport wojsk, broni, amunicji

i żywności, jak i ochronę tego transportu. A tu istotną rolę odegrało kilka pociągów pancernych.

Gdy rodziło się niepodległe państwo polskie, na naszych ziemiach brakowało zarówno gotowych do przejęcia pociągów pancernych, jak i ludzi wyszkolonych w ich obsłudze. Pierwszym wyjątkiem okazał się Kraków, gdzie oddział Polskiej Organizacji Wojskowej rozbroił 28 października 1918 r. 3. Dywizjon Pancerny armii austriackiej, wchodząc w posiadanie pociągu pancernego z pełnym składem i uzbrojeniem. Już po kilku dniach szkolenia załogi pociąg ten – jako „Piłsudczyk” – gotów był do działań, aczkolwiek jego część posłużyła do przygotowania następnego pociągu pancernego, a mianowicie „Śmiałego”.

Kolejne pociągi pancerne w byłej Galicji powstawały metodą niejako „chałupniczą” – w Krakowie, gdzie utworzono Kierownictwo Budowy Pociągów Pancernych, i w warsztatach kolejowych w Nowym Sączu, Sanoku, we Lwowie, a – po wiosennych sukcesach wojsk polskich w polu – również w Stanisławowie.

Korzystano też z odpowiednio zaopatrzonych magazynów kolejowych armii austriackiej. Na podstawie takiej bazy powstały przedziwne twory, w których celowo odlewane płyty pancerne zastępowały metalowe bramy, beton i cegły oraz worki z piaskiem. Takie były pociągi użyte na froncie ukraińskim: „Kozak”, „Pepetrójka” (przemianowana w kwietniu 1919 r. na „Podpułkownik Lis-Kula”), „Gromobój” i „Pionier”.

Uzbrojenie powinno się składać przynajmniej z paru armat średniego kalibru ustawionych na platformach w wieżyczkach pancernych oraz z kilku, kilkunastu, również odpowiednio chronionych, karabinów maszynowych. Blachy pancerne z otworami strzelniczymi osłaniałyby oczywiście cały skład. Warto wiedzieć, że w 1939 r. uzbrojenie „Piłsudczyka” składało się z dwóch haubic kalibru 100 mm, dwóch armat 75 mm i 19 ciężkich karabinów maszynowych. W praktyce przełomu lat 1918/1919 wyglądało to inaczej. Tak opisywał „Kozaka” ppor. rezerwy Antoni Hora:

„Robotnicy Fabryki Wagonów L. Zieleniewski w Sanoku zmontowali nam z siedmiu wagonów kolejową pancerkę, można powiedzieć prowizoryczną. Nazwaliśmy ją »Kozak«. Skład jej wyglądał następująco: na przedzie dwie lory płaskie, w pierwszej było kilkanaście szyn kolejowych, parę podkładów i akcesoria do nich, to służyło jako obciążenie i ochrona przed minami. Następna lora posiadała wmontowany »ul« stalowy z blachy o grubości 10 mm z wycięciami na strzelanie z ckm i miejscem dla dwóch żołnierzy. Trzecia lora w kształcie węglarki o wysokości 1,30 m z wycięciami na karabiny była opancerzona szutrem rzeczny i blachą stalową o grubości 6 mm. Czwarty wagon osobowy typu »TY« – bardzo mocna maszyna – z drugiej strony dwie lory jak wyżej opisane”.

i na tzw. ziemiach zabranych, znajdujących się do 1915 r. we władaniu Rosjan. Przez Galicję biegła równoleżnikowo linia o ogromnym dla nas znaczeniu strategicznym, łącząca Kraków ze Lwowem, ale były też liczne połączenia – również wąskotorowe – między innymi miastami i miasteczkami galicyjskimi, co wykorzystywaliśmy zarówno podczas konfliktu z Ukraińcami, jak i późniejszego – z bolszewikami. Galicja miała oczywiście również połączenie z Warszawą (słynna Kolej Warszawsko-Wiedeńska) i liczniejsze linie biegnące na Śląsk oraz Wielkopolskę.

Trzeba zauważyć, że mimo zniszczenia sieci kolejowej, szczególnie podczas ofensywy państw centralnych w 1915 r., do roku 1918 sami wojskowi niemieccy i austriaccy we własnym interesie starali

się o jej odbudowę, a także zmianę rozstawu szyn z szerokiego (rosyjskiego) na węższy (europejski). Najważniejszą okazała się naprawa mostów na rzekach biegnących na ogół południkowo, a więc stanowiących naturalną przeszkodę dla wojsk dowożonych i nacierających z zachodu na wschód.

Jedyną korzyścią z walki ze wszystkimi niemal sąsiadami rodzącego się państwa polskiego była możliwość przerzucania sił po liniach wewnętrznych, co zwiększało mobilność naszych wojsk.

Linia Kraków–Lwów okazała się dla tego drugiego miasta życiodajną arterią podczas walk z UHA, będącej zbrojnym ramieniem Zachodnioukraińskiej Republiki Ludowej (ZURL). Tędy już 9 listopada 1918 r. ruszyła straż przednia odsieczy dla Lwowa – a mianowicie grupa „San” pod dowództwem mjr. Juliana Stachewicza w sile 400 żołnierzy i czterech dział. W ciągu trzech dni zaciętych walk odbiła ona Przemysł z rąk Ukraińców, którzy wtargnęli do prawobrzeżnej części miasta nocą z 3 na 4 listopada. Przemysł stracili 12 listopada, ale na ich przyszłej klęsce jeszcze bardziej zaważyło niewysadzenie obu mostów – drogo-

wego i kolejowego – na Sanie (wbrew rozkazom Ukraińskiego Generalnego Komisarjatu Wojskowego).

W ogóle Ukraińcy – na nasze szczęście – nie doceniali znaczenia linii Kraków–Przemysł–Lwów, nie przerywając jej ani nie opanowując ostatecznie, mimo posiadania do końca zimy znacznej przewagi, która na to pozwalała. Dzięki temu do Lwowa dotarła 20 listopada odsiecz, która z Przemysła ruszyła poprzedniego dnia w składzie 120 oficerów i 3185 żołnierzy. Jak wiemy, zorganizował ją w Krakowie gen. Bolesław Roja, dowodził nią ppłk Michał Karaszewicz-Tokarzewski, a pomogła oczyścić Lwów z „hajdamaków” do 22 listopada.

Lwów był oblegany i ostrzeliwany ze wzgórz otaczających miasto aż do końca drugiej dekady marca 1919 r., ale linię kolejową, a zwłaszcza Gródek Jagielloński i inne stacje przy niej leżące, Polacy utrzymywali, nie szczędząc sił. Pomagali w tym pociągi pancerne kontrolujące tę linię. Przybywały nią kolejne posiłki.

Między innymi świetnie wyszkoleni i uzbrojeni żołnierze Wojska Wielkopolskiego, zwani przez wdzięcznych lwowiaków „kochanymi Poznańczykami”, a przez czujących mores wrogów „biskupami” (z powodu wysokich rogatywek, jakie nosili). Najpierw była to „ochotnicza kompania poznańsko-lwowska” w sile 204 żołnierzy pod dowództwem ppor. Jana Ciecucha (uzupełniona wkrótce kolejnymi 80 „Poznańczykami”), która z Przemysła przez Sądową Wisznę dotarła pod Gródek Jagielloński. Jej śladem poszła cała Grupa Wielkopolska pod dowództwem płk. Daniela Konarzewskiego, złożona z 1. Pułku Strzelców Wielkopolskich, dywizjonu artylerii, eskadry lotniczej i plutonu łączności, z powodzeniem walczącej o rozbięcie ukraińskiej blokady Lwowa.

Dzięki linii kolejowej Kraków–Przemysł–Lwów na pole walki przybyło wczesną wiosną 1919 r. 35 tys. żołnierzy Błękitnej Armii gen. Józefa Hallera (I Korpus gen. Dominique’a Josepha Odry’ego, w składzie 1. i 2. Dywizji Strzelców Polskich), co zmieniło układ sił w Galicji na naszą korzyść.

PANCERZE ZE STALI I Z... CEGIEŁ

Jak już wspominałem, jedynym nieuszkodzonym pociągiem pancernym, o pełnym składzie i uzbrojeniu, jaki został zdobyty przez Polaków w Galicji, był „Piłsudczyk”, wciągnięty do ewiden-

„Śmiały” na trasie, z platformą ochronną z przodu FOT. NAC



Podobne były zresztą pociągi pancerne, które w tym czasie budowano w byłym Królestwie Kongresowym, potrzebne pilnie przede wszystkim na froncie północno-wschodnim, gdzie już na przełomie grudnia 1918 i stycznia 1919 r. rozpoczął się napór bolszewicki, a także na zachodnim, gdzie trwało powstanie wielkopolskie (przypomnijmy, że w połowie lutego powstańcy zdobyli niemiecki pociąg pancerny, nazwany przez nich „Danuta”).

WOJNA NA DROGACH ŻELAZNYCH

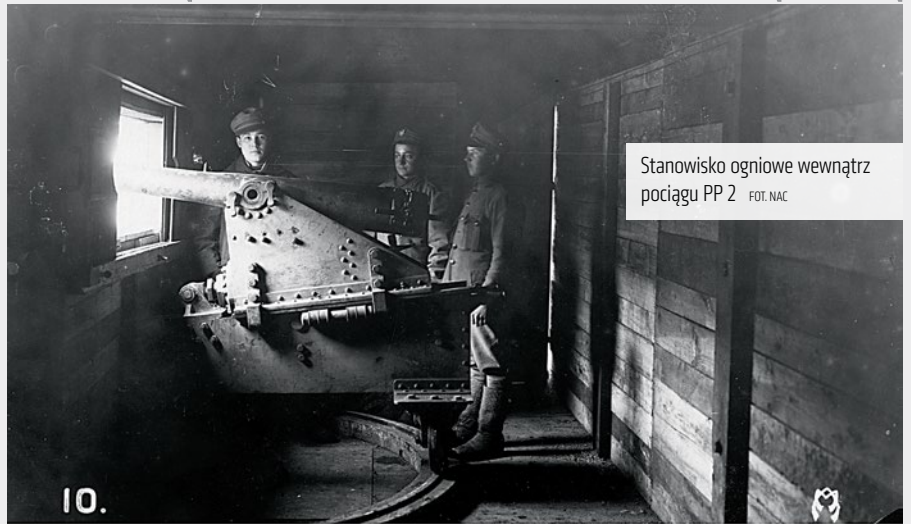
System kolejowy na ziemiach polskich był wysoce zróżnicowany – zależnie od zaborów. Sieć torów, stacji i wszelkich urządzeń kolejowych była bardzo gęsta w Wielkopolsce, na Śląsku i Pomorzu, czyli pod byłym zaborem pruskim, natomiast bardzo rzadka w byłym Królestwie

cji jako Pociąg Pancerny 1 (PP 1). Kiedy na stacji w Prokocimiu zajął go oddział POW, składał się z dwóch czołowych wagonów artyleryjskich, dwóch przeznaczonych dla piechoty i jednego szturmowego, wyposażonego przede wszystkim w karabiny maszynowe i używanego często do desantu piechoty. Ze składu tego zabrano jeden wagon artyleryjski i jeden piechoty, które dołączono do również zdobytego w Prokocimiu tabo-ru: parowozu opancerzonego i wagonu szturmowego. Tak powstał drugi pociąg pancerny – „Śmiały” (PP 2).

Obydwa zostały wykorzystane w wal-kach o Przemyśl i Lwów, ochraniając transporty polskich wojsk z Krakowa, a następnie wspierając ogień działania piechoty. Nasz pociąg pancerny – strze-łając ze wszystkich luf i nie lękając się gęstego ognia wroga – przejechał mo-stem kolejowym w Przemyślu na prawy brzeg Sanu, co zadecydowało o zdobyciu miasta 12 listopada 1918 r. Jego zasługą było też zajęcie i utrzymanie w polskich rękach obu przepięknych dworców zbudowanych w stylu secesji wiedeń-skiej – przemyskiego i lwowskiego.

„Piłsudczyk” przyczynił się do sukcesu polskiej kontrofensywy w marcu 1919 r. nad Wereszycą (lewy dopływ Dniestru) – 10 i 11 marca w walkach o położony na południowy zachód od Lwowa Gródek Jagielloński, a następnie Kamienobród, Milankowice i miasteczko Niżankowice z dworcem kolejowym przy ważnej linii łączącej od 1872 r. Lwów z Budapesztem.

Jego dowódcą został Stanisław Tabisz – prawnik z wykształcenia, od 1917 r. ofi- cer artylerii austriackiej, który dowodził m.in. fortem Skąła w Krakowie i bateriami w 2. Pułku Artylerii Fortecznej oraz 4. Pułku Artylerii Ciężkiej. Od listopada 1918 r. w odrażdżającym się Wojsku Polskim. Powierzono mu dowództwo „Piłsudczyka”, z którym walczył do końca wojny z Ukraińcami. Kiedy potem prze- niesiono go do Sądu Wojskowego Okręgu Generalnego Lwów, na własną prośbę wrócił do służby liniowej. Podczas wojny z bolszewikami dowodził baterią w 8. Pułku Artylerii Polowej. Po wojnie, ze stopniem majora, wrócił do pracy w adwokaturze i związał się z ruchem ludowym. Identycznie uczynił w 1945 r. Dwa lata później UB aresztował go za pomoc w ucieczce Stefana Korbońskiego i rychło zamordował w więzieniu. Grób symboliczny znajduje się na powązkow-skiej „Łączce”.



Stanowisko ogniowe wewnątrz pociągu PP 2 FOT. NAC

Natomiast w „Śmiałym” walczył Stanisław Hrebenda, z którego inicjaty- wy obydwie pierwsze pociągi pancerne wysłano na front ukraiński. Studiował filozofię na Uniwersytecie Jagiellońskim, kiedy w 1914 r. powołano go do wojska austriackiego, wyszkolono na oficera rezerwy artylerii i w 1915 r. skierowano na front włoski. Ranny w 1918 r. po wyle- czeniu trafił już do Wojska Polskiego i zor- ganizował w Krakowie szybką akcję ze- stawienia składów i wysłania na odsiecz Lwowowi „Piłsudczyka” i „Śmiałego”. Po wojnie z bolszewikami, w której uczestni- czył jako dowódca baterii w 7. Pułku Ar- tylerii Polowej, został majorem. W 1939 r. dostał się do niewoli sowieckiej i został zamordowany w Katyniu.

Ciekawe były narodziny improwizo- wanego pociągu pancernego „Kozak”. Oto 21 listopada 1918 r. grupa wypadła ppłk. Juliusza Swobody wtargnęła do Ustrzyk Dolnych, skąd uprowadziła zdobyty na Ukraińcach pociąg towarowy. Zajął się nim por. Karol Pasternak, który na platformach ustawił dwie haubice i uczestniczył w ponownym zdobyciu Ustrzyk. Następnie Fabryka Wagonów i Maszyn w Sanoku przysposobiła pociąg do walki, wykorzystując te dwie haubice i trzy karabiny maszynowe. Przez niemal dwa miesiące „Kozak” wojował pod Felsztynem, gdzie tzw. dzika lokomotywa wysłana przez wroga rozbiła dwa wagony, i pod Chyrowem, gdzie w zaciętej walce zginęło 19 stycznia 1919 r. dwóch harcerzy, członków załogi – ppor. Stanisław Sas-Korczyński i kpr. Waławac Ślaski. Uszkodzenia pod stacją w Chyrowie zadecy- dowały o rozformowaniu składu i wykorzystaniu dział w baterii polowej.

W dwa działa i osiem, a później 16, karabinów maszynowych został wypo- sażony pociąg pancerny „Pepetrójka” (od: PP 3). Zbudowano go 26 listopada 1918 r. w Głównych Warsztatach Kole- jowych we Lwowie, a obsługę opance- rzonej lokomotywy stanowili lwowscy kolejarze. Wagony chroniły blacha i worki z piaskiem. Pociąg był wysyłany do zaciętych walk na przedpolach Lwo- wa. W jednej z nich, pod Wołczuchami w powiecie gródeckim, zginęli 22 lutego 1919 r. dowódca oddziału szturmowego ppor. Maksymilian Wudkiewicz (lekkot- atleta, mistrz Europy w chodzie) oraz dwóch szeregowców. W dniu 5 kwietnia 1919 r. pociąg przemianowano na „Pod- pułkownik Lis-Kula”, miesiąc po śmierci tego mężnego oficera na polu chwały pod Torczynem. Pod tą nazwą pociąg walczył jeszcze w wojnie bolszewickiej, a zrezygnowano z niego w 1921 r.

Zagórz na Podkarpaciu stał się pod koniec XIX w. ważnym węzłem kolejow- ym, gdzie przecinały się linie z Prze- myśla do Budapesztu, z Krakowa do Lwowa i jeszcze parę lokalnych. Przy obsłudze węzła pracowały setki kolejar- zy, z których inicjatywy wraz z począt- kiem walk polsko-ukraińskich zawiązał się Komitet Obrońców Węzła Zagór- skiego (weszli doń jeszcze członkowie miejscowego „Sokoła”). Komitet zlecił budowę pociągu pancernego Fabryce Wagonów i Maszyn w Sanoku. Tak powstał „Gro- mobój” z wagonami chronio- nymi ceglanyścianami, między które wspano żwir rzeczny. Pociąg ten – początko- wo wraz z „Kozakiem” – utrzy- mywał w polskich rękach tory od Zagórza przez Szczawne i Komańczę do Łupkowa. ©©



KOLEJARZE PODCZAS POWSTANIA WARSZAWSKIEGO PAMIĘTAMY

fol. ze zbiorów Muzeum Powstania Warszawskiego



Kpr. pchor. Leszek Krajewski „Agamemnon” (1921-2001)

Od 1942 r. pracował na Kolei Wschodniej (niem. Ostbahn) jako kancelista. Podczas Powstania Warszawskiego walczył na terenie Śródmieścia Północnego w szeregach Batalionu „Harnaś” w kompanii „Grażyna” na stanowisku zastępcy dowódcy plutonu. 18 sierpnia został przydzielony do redakcji „Warszawskiego Głosu Narodowego”.



Strz. z cenzusem Janusz Pacewicz „Biliński” (1921-1999)

W okresie okupacji pracował na Kolei Wschodniej (niem. Ostbahn) jako początkujący pracownik (niem. Dienstfänger). Podczas Powstania Warszawskiego walczył na terenie II Obwodu Żoliborz Okręgu Warszawa AK. Przeszedł cały szlak bojowy 9. Kompanii Dywersyjnej (od 5 sierpnia 1944 r. Zgrupowanie „Żniwiarz”) służąc w 229. plutonie pod dowództwem ppor. Witolda Lisowskiego „Zarewicza”.



Ppor. rez. Wincenty Szymański „Nik” (1904-1985)

Przed wojną pracował w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie i Ministerstwie Komunikacji. Uczestnik obrony Warszawy we wrześniu 1939 r. Służył w komórce kolejarskiej zajmującej się obroną przeciwlotniczą. W konspiracji dowódca plutonu 1745. w 6. Rejonie „Helenów” VII Obwodu „Obroza” (Warszawa-Powiat) Okręgu Warszawa AK.



Ppor. rez. sap. Władysław Wojciechowski „Wyrwa” (1905-1977)

Technik kolejowy. Doświadczenie zawodowe kształtował przez dwadzieścia dwa lata pracy na kolei. Brał udział w obronie Warszawy we wrześniu 1939 r. W Powstaniu Warszawskim działał w Lasach Sękocińskich. Po upadku Powstania organizował pomoc wypędzonym warszawiakom osadzonym w obozie przejściowym Dulag 121 w Pruszkowie.



Kpr. pchor. Zdzisław Skwara „Zych” (1920-2009)

W okresie okupacji pracował w warsztatach kolejowych na Pradze jako brygadzysta, a następnie w Piasecznie przy budowie taboru kolejowego. Od 1940 r. był żołnierzem ZWZ-AK w oddziale por. Lucjana Giżyńskiego „Gozdawy” (od 1944 r. Batalion im. Stefana Czarneckiego). W szeregach tej formacji, nazywanej od pseudonimu dowódcy Batalionem „Gozdawa”, walczył na Starym Mieście. Po przejściu kanałami do Śródmieścia Północnego kpr. pchor. „Zych” został żołnierzem batalionu saperów Okręgu Warszawa AK.