

Stacja:

niepodległa

Na torach II RP

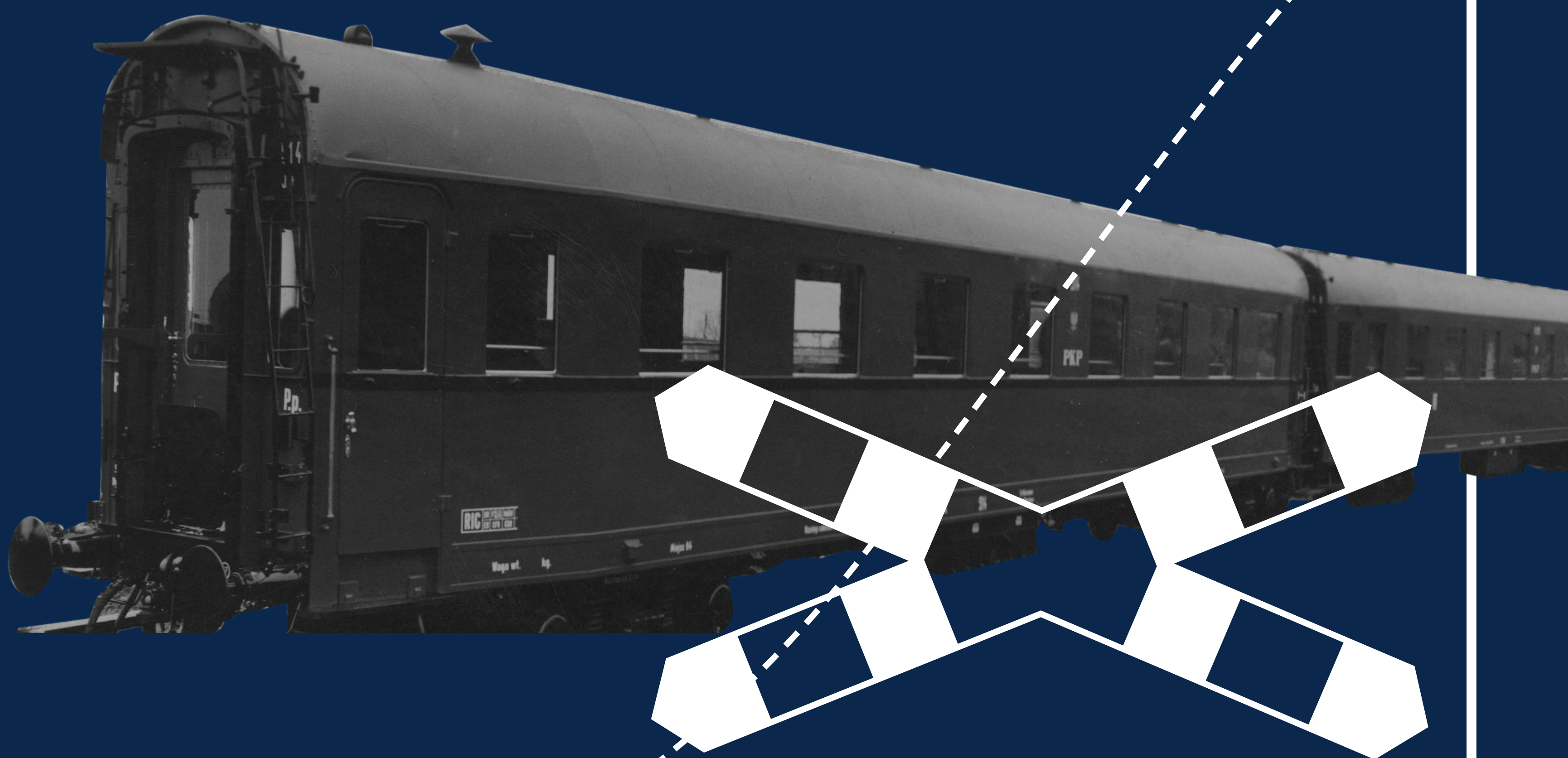
tekst planszy: Magdalena Bagińska (Biuro Programu „Niepodległa”)

korekta: Alicja Podrażnik

konsultacja: Urząd Transportu Kolejowego

redaktorki prowadzące: Magdalena Bagińska,
Anna Bińkowska (Biuro Programu „Niepodległa”)

grafika: OKO I UCHO



koncepcja:

niepodległa

Biuro Programu „Niepodległa”
www.niepodlegla.gov.pl

Utk URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Urząd Transportu Kolejowego
www.utk.gov.pl



Pierwsze tory na ziemiach polskich

Dzieje polskiego kolejnictwa były równie burzliwe jak dzieje naszego kraju. Kolej żelazna, zmieniająca oblicze ówczesnego świata, narodziła się w chwili, gdy Polska nie istniała na mapach Europy.

Pierwsze linie kolejowe na terenach dzisiejszej Polski powstały po to, by łączyć zakłady przemysłowe z kopalniami węgla. Ich potencjał dostrzegło także wojsko. Zaowocowało to coraz większym zaangażowaniem administracji państwowych w rozwój kolei w następnych dekadach XIX wieku. Drogi żelazne zaczęto porównywać z krwiobiegiem, a ich rozbudowę (lub jej celowy brak) uważać za istotny element polityki.



Dworzec w Krakowie, 1937, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Początek powstania kolei w Polsce przyjmuje się na 1845 r., kiedy to pierwszy pociąg Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej wyruszył z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego. W Galicji pierwsza linia została otwarta w 1847 r. i połączyła Kraków z istniejącą od 1846 r. pruską linią kolejową Wrocław – Opołe – Mysłowice. W 1855 r. Kraków otrzymał połączenie z Wiedniem, a w 1861 r. oddano do użytku linię Lwów – Przemyśl. Najmocniej rozbudowywano sieć w zaborze pruskim. Na Pomorzu poprowadzono w 1857 r. linię Krzyż – Bydgoszcz – Gdańsk – Malbork – Królewiec. Poznań połączono ze Stargardem w 1848 r. i z Wrocławiem w 1856 r.

Już w lutym 1918 r. w strukturach rządu Rady Regencyjnej Królestwa Polskiego w ukryciu sporządzono projekty przejęcia sieci kolejowej z rąk zaborców. Potajemnie układano schematy organizacyjne oraz rejestrowano kolejarzy powracających z wcześniejszej ewakuacji do Rosji.



Odśnieżanie torów, 1920-1939, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Otwarcie linii kolejowej, 1930, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Tragarz z bagażami w Krakowie, 1932, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Mamy Niepodległą!

Pierwszą przejętą instytucją kolejową Kongresówki (na kilka dni przed 11 listopada 1918!) stała się późniejsza Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu. Dokładnie 11 listopada w polskie ręce, po incydentach zbrojnych, przeszła Warszawska Dyrekcja Kolejowa. Tego dnia przedpołudniowy pociąg z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego oficjalnie odszedł już jako polski.

Z trzech systemów kolejowych niepodległa Polska musiała zbudować spójny, jednolity system komunikacyjny. 26 października 1918 Rada Regencyjna powołała Ministerstwo Komunikacji z sekcją kolejową, które było załącznikiem późniejszego Ministerstwa Kolei Żelaznych utworzonego 8 lutego 1919 roku.

W 1925 roku powstała Główna Inspekcja Kolejowa podległa bezpośrednio ministrowi kolei żelaznych. Jej zadaniem była kontrola zarządzanych jednostek w zakresie przestrzegania obowiązujących przepisów i instrukcji. Równolegle z rozwojem struktur organizacyjnych władz kolejowych poszukiwano skuteczniejszych form zarządzania dynamicznie rozwijającym się systemem. 28 września 1926 powołano przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie, 1931, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



W pierwszej połowie lat dwudziestych stworzono polski system oznaczeń taboru kolejowego ze znormalizowanymi wzorami godeł państwowych PKP. Ukształtował się także wygląd polskiego munduru kolejowego (do lat trzydziestych różniący się szczegółami w poszczególnych dyrekcjach) wraz z jednolitym systemem dystynkcji, który stał się istotnym elementem etosu i tożsamości kolejarzy oraz symbolem ich patriotyzmu.

Zdjęcie z Dnia Kolejarza Polskiego w Toruniu, okładka „Kolejowego Przynależenia Wojskowego”, nr 16, 1937, Archiwum Polona



Logo PKP na lokomotywie elektrycznej EL100 używanej w warszawskim węźle kolejowym, 1936-1939, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

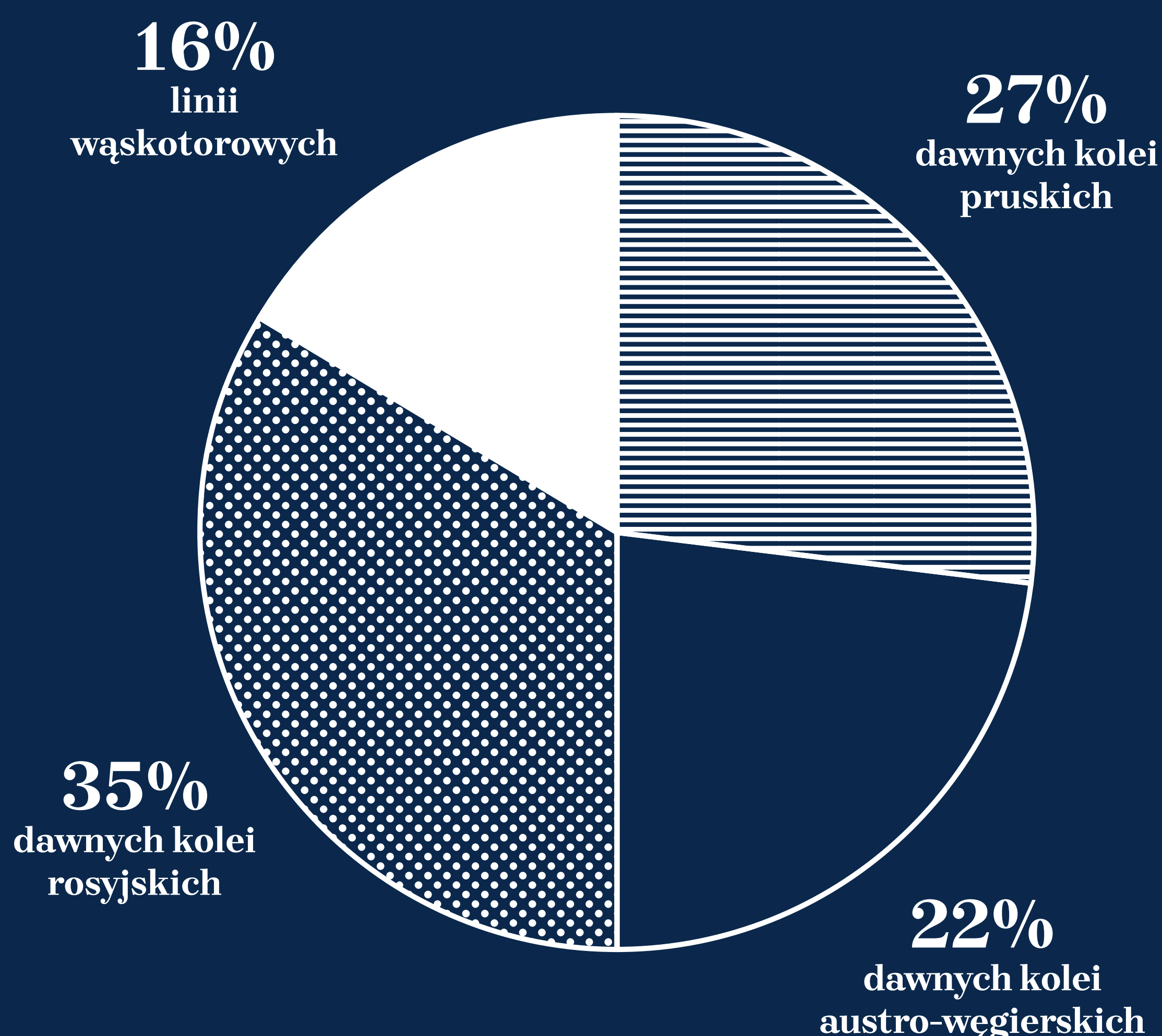


Wyzwania odbudowy w liczbach

Państwo polskie przejęło po zaborcach około 5000 km linii dawnych kolei pruskich, 4200 km linii austro-węgierskich i 6200 km rosyjskich oraz dodatkowo we wszystkich zaborach niespełna 3000 km kolei wąskotorowych. W chwili odzyskania niepodległości na polskich nasympach położonych było prawie 70 typów szyn w najróżniejszy sposób łączonych i przytwierdzanych. Dla porównania, w połowie lat trzydziestych układano już tylko dwa typy szyn: ciężki oraz lekki. Na około 11 000 mostów kolejowych istniejących na ziemiach polskich

przed 1914 rokiem niemal 3000 zostało zburzonych, a 2000 poważnie uszkodzonych. Podczas działań wojennych na terenie Królestwa Kongresowego i Małopolski zniszczono około 4000 budynków i obiektów kolejowych, w tym: 574 dworców (63%), 78 parowozowni i warsztatów (48%), 489 stacji wodnych i wież ciśnień (81%). Żle przedstawiał się stan urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności. Na taką skalę zniszczeń złożyły się działania z okresu I wojny światowej jak i późniejszej wojny polsko-bolszewickiej.

Linie kolejowe II RP



Zniszczenia



45%
mostów kolejowych



63%
dworców



48%
parowozowni
i warsztatów



81%
stacji wodnych
i wież ciśnień



Dworce jak malowane

W pierwszych latach po 1918 r. zbudowano lub odbudowano około 600 dworców, 530 magazynów, 520 wież ciśnień, 80 warsztatów i parowozowni oraz przeszło 3000 obiektów mieszkalnych i pomocniczych. Budowa dworców i budynków kolejowych miała znaczenie nie tylko użyteczne. Architektura narodowa przestrzeni publicznych miała państwowotwórczy charakter, w warstwie estetycznej i symbolicznej repolonizowała te przestrzenie.



Dworzec kolejowy w Brześciu nad Bugiem, 1931, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Dworzec kolejowy w Gdyni, 1937, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Wydziały budowlane poszczególnych Dyrekcji Kolei Państwowych opracowywały powtarzalne projekty obiektów dworców różnej klasy, magazynów, nastawni, budynków mieszkalnych, wag wagonowych, wież ciśnień, a nawet dworcowych szaletów. W wydziałach tych zatrudniano wielu uzdolnionych architektów, m. in. Henryka Genella, Hipolita Hryniewiczza, Romualda Millera, Eugeniusza Szrettera czy Józefa Wołkanowskiego.



Dworzec kolejowy w Wołkowysku, 1926, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Kolejowy krwiobieg II RP

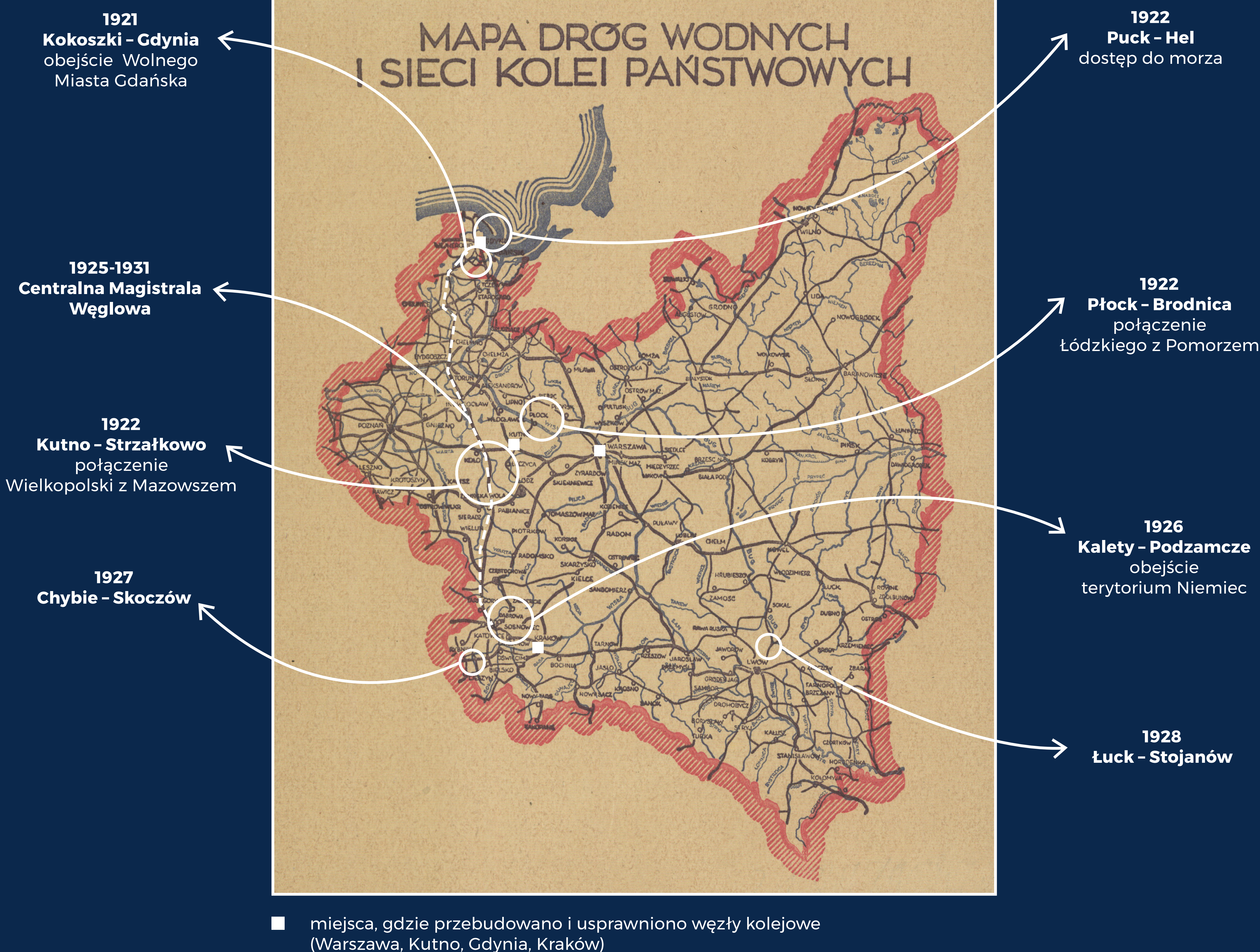
II Rzeczpospolita, by mieć sprawny system kolejowy, musiała połączyć odcinki magistralne, które dotąd były przecięte granicami. Trzeba było także stworzyć nowe linie, które zlikwidowałyby konieczność tranzytów kolejowych przez terytoria sąsiednich państw. Starano się połączyć sąsiadujące regiony, które przed 1918 znajdowały się pod różnymi zaborami i stopniowo wyposażano w sieć kolejową tereny dotąd jej pozbawione.

Ważniejsze inwestycje kolejowe II RP

Zmieniło się zapotrzebowanie na rozmieszczenie jednostek służby trakcji. Przykładowo, podwójne parowozownie na dawnych stacjach granicznych (np. Kalisz – Skalmierzyce, Granica – Szczakowa) stały się zbędne, nie było ich natomiast na przecięciach linii nowymi granicami.

Wśród inwestycji kolejowych ważne miejsce zajęły przebudowa i usprawnienie węzłów: warszawskiego, kutnowskiego i krakowskiego. W Gdyni wybudowano stację wraz z siecią bocznic przeznaczonych do obsługi powstającego portu. Największą inwestycją kolejową II RP była budowa kilkusetkilometrowej magistrali węglowej Herby Nowe – Gdynia, która powstała w latach 1925-31.

Mapa dróg wodnych i sieci kolei państwowych, przed 1939 rokiem, Archiwum Polona



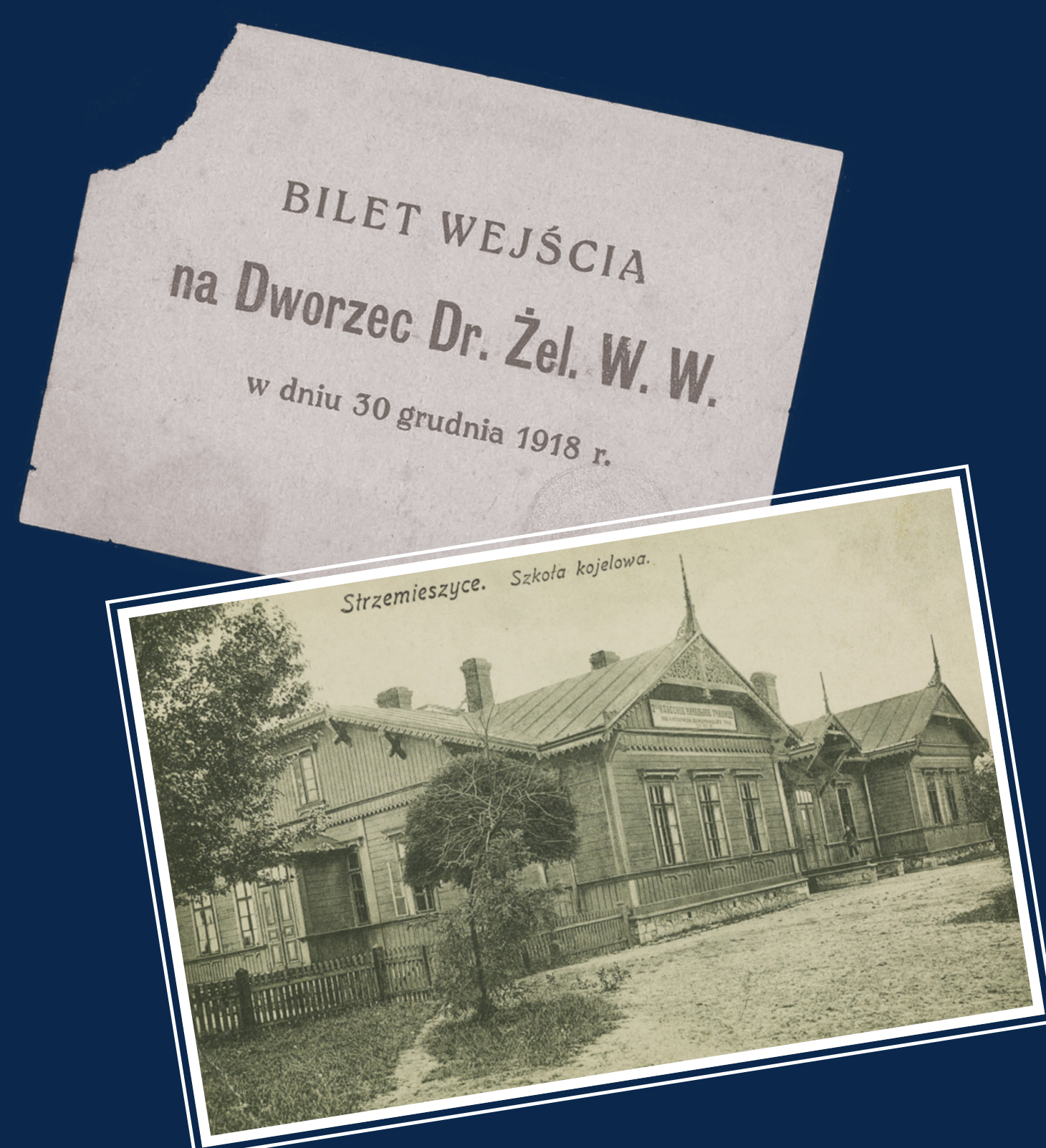
Stary tabor i nowe słowa

Scalanie w jeden organizm trzech dotąd odrębnych systemów transportowych różniących się przepisami prowadzenia pociągów, jakością taboru i infrastruktury było ogromnym wyzwaniem dla inżynierów i mechaników II RP.

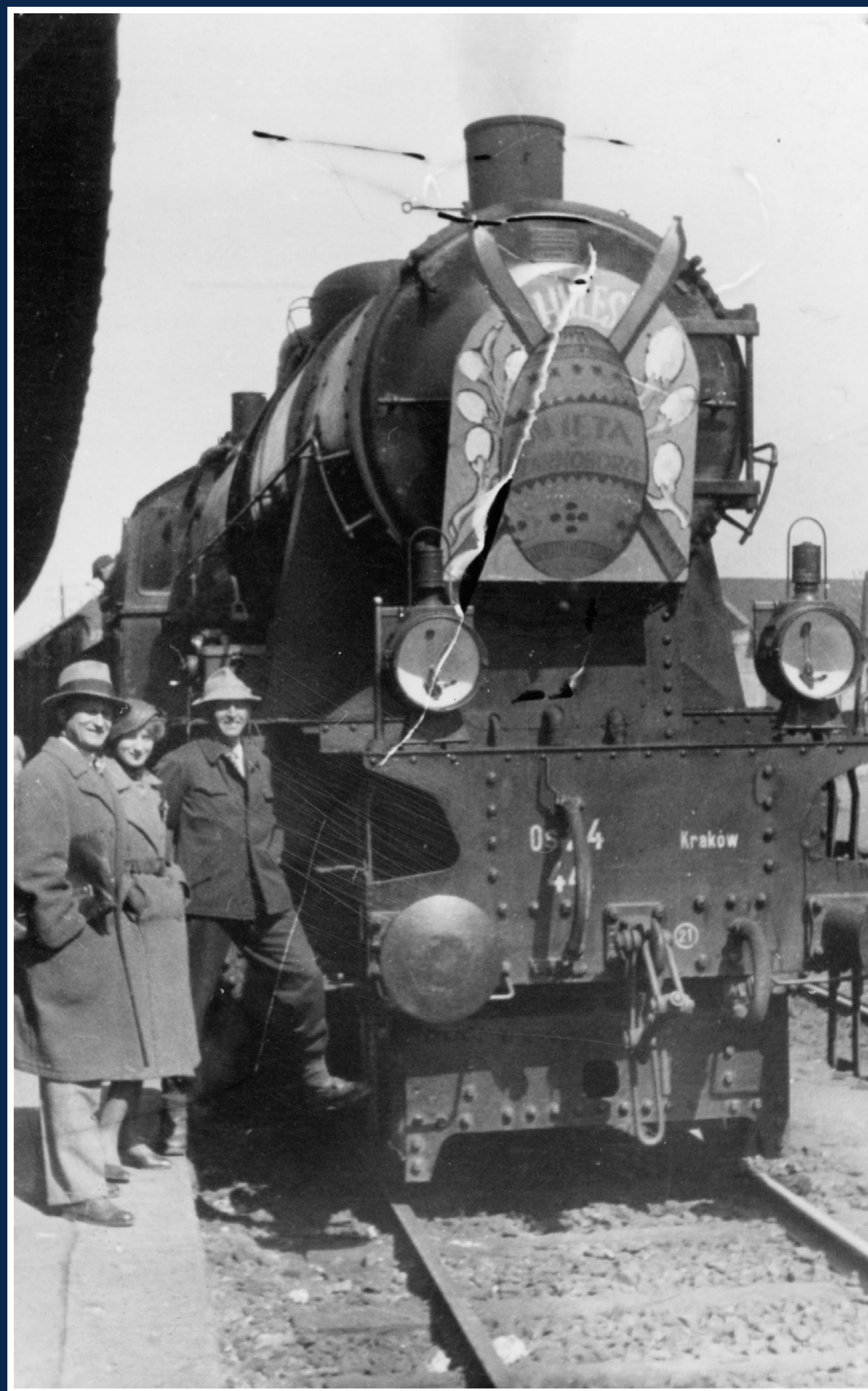
Na polskich torach w początkowym okresie jeździł głównie tabor przejęty po zaborcach, który stanowił przekrój najrozmaitszych konstrukcji – ciężko było pozyskać odpowiednie części i schematy do napraw i konserwacji. W zaborze austriackim ruch pociągów był lewostronny i odbywał się w odstępach czasu (czyli pociągi wyjeżdżały po sobie ze stacji po upływie określonego czasu), zaś w zaborze pruskim ruch był prawostronny, a pociągi wypuszczano po sobie w odstępach drogi (czyli gdy poprzedni pociąg odjechał na określoną odległość). Rosyjski tabor, nawet przebudowany na tor normalnej szerokości, przez ograniczenia konstrukcyjne nie mógł kursować na normalnotorowej sieci dawnych kolei pruskich i austro-węgierskich.

Bilet wejścia na Dworzec Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, 1918, Archiwum Polona.

Szkoła kolejowa w Strzemieszycach, 1905-1929, Archiwum Polona.



Budowa nowych linii kolejowych, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Pociąg turystyczny z parowozem Os24, 1925-1939, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Pracownicy kolejowi prowadzący ruch pociągów mieli problemy z komunikowaniem się. Wynikały one z różnic przepisów, sygnalizacji, przyzwyczajęń i naleciałości językowych pochodzących z regulaminów różnych zaborów. Odmienne przepisy taryfowe i handlowe utrudniały odprawę pasażerów i przesyłek. Unifikacja sygnalizacji była długotrwałym procesem – dopiero w 1926 r. wprowadzono przepisy obowiązujące w całej sieci PKP.

Przez długie lata na obszarze Polski obowiązywały obce języki urzędowe, więc polskie słownictwo, szczególnie techniczne, uległo zniekształceniu. Tworzono nowe wyrazy przez dodanie końcówki polskiej do np. zniekształconego słowa niemieckiego albo bezpośrednio tłumaczono obce wyrażenia techniczne, przez co często powstawały dziwaczne twory. Przykładami pozostałości językowych mogą być: „szpały”, czyli podkłady kolejowe, „wodokaczka”, czyli wieża wodna lub „kurier”, czyli pociąg pospieszny.



Stoi na stacji lokomotywa

Katastrofalny stan techniczny i awaryjność taboru trakcyjnego były przyczyną nieregularności biegu pociągów, wielu zatrzymań i opóźnień na szlakach. W chwili odzyskania niepodległości istniały jedynie dwie fabryki wagonów: Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie i wytwórnia L. Zieleniewskiego w Sanoku.

Po odzyskaniu niepodległości nastąpił intensywny rozwój przemysłu kolejowego. Powstała pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie, Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów oraz rozszerzono działalność fabryki H. Cegielskiego w Poznaniu. Otwarto nowe zakłady w Ostrowie Wielkopolskim (PKP zorganizowały tam swoje warsztaty główne) oraz Ostrowcu Świętokrzyskim. Po przyłączeniu Górnego Śląska Polska zyskała wytwórnię wagonów w Królewskiej Hucie (Chorzowie). Zbudowano również zakłady mniejszej rangi sporadycznie wytwarzające tabor dla przemysłu.

Pociąg elektryczny E91 na linii średnicowej wyjeżdża z tunelu przy ul. Smolnej, 1936-1939, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Parowóz pośpieszny Pm36 z otuliną aerodynamiczną, 1937, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Za pierwszą samodzielną polską konstrukcją (choć opracowaną w biurze konstrukcyjnym Berlińskiej Fabryki Maszyn) uważa się parowóz serii Ty23 zaproponowany przez genialnego polskiego konstruktora inż. Wacława Łopuszyńskiego. Pierwszym zaprojektowanym w kraju pojazdem był parowóz serii OK127 przeznaczony do ruchu podmiejskiego. Ze słynnych projektów warto wspomnieć o lokomotywie parowej Pm36 w wersji z otuliną aerodynamiczną – została ona wyróżniona na Wystawie Światowej w Paryżu w 1937 r.

W latach trzydziestych rozpoczęto też budowę pierwszych pojazdów trakcji spalinowej, w tym słynnego wagonu „Luxtorpeda”. W 1936 r. na szlak wyjechały pierwsze nowatorskie pociągi elektryczne znane jako EW51 do obsługi nowopowstałych linii Warszawskiego Węzła Kolejowego.

„Torpeda podhalańska” („Luxtorpeda”) na dworcu kolejowym w Zakopanem, 1936, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Sukces dwudziestolecia

Zbudowany w okresie międzywojennym w Polsce jednolity, sprawnie funkcjonujący system kolejowy był zaliczany do przodujących w Europie. W 1939 roku długość linii normalnotorowych wynosiła już 18 571 km. Wypracowano skuteczny model zarządzania koleją i kształcono kadrę pracowników kolei.

W ciągu 20 lat osiągnięto stosunkowo wysoką punktualność kursowania pociągów. Wprowadzono bezpośrednie połączenia do Paryża, Rzymu, Wiednia, Pragi, Budapesztu, Belgradu, Bukaresztu i innych stolic europejskich. Skróceniu uległy czasy podróży, np. z Warszawy do Krakowa z 11 godzin 5 minut do 3 godzin 59 minut, z Warszawy do Poznania z 9 godzin 46 minut do 4 godzin 22 minut, z Warszawy do Gdyni z 9 godzin 15 minut do 6 godzin 33 minut.



Otwarcie północnego odcinka magistrali kolejowej, 1930, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Wąskotorowa kolej dojazdowa linii Jabłonna - Karczew na stacji Warszawa-Most, 1931, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Doceniano fakt, że polscy inżynierowie uniknęli kosztownych błędów. Wybierali najlepsze rozwiązania techniczne i organizacyjne z zaborczych zarządów kolejowych. Opracowując własne konstrukcje opierali się o doświadczenie europejskie i unikali kosztownych eksperymentów.

Budowa od podstaw polskiego przemysłu taboru kolejowego to jedno z największych osiągnięć młodego państwa, które dało podstawy do rozwoju kolejnych gałęzi techniki.

Wagony „Luxtorpedy”, 1938, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

