Kolejnictwo w Polsce niepodległej

09.11.2018

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. Okres budowy pierwszych linii kolejowych aż do 1918 r. upłynął w warunkach niewoli i podziału Polski na trzy zabory. W każdym z nich sieć kolejowa budowana była odrębnie, z zastosowaniem różnych rozwiązań technicznych, w nierównomiernym tempie i pod wpływem gospodarczych bądź strategicznych interesów zaborców.

Początek powstania kolei w Polsce przyjmuje się na 1845 r., kiedy to pierwszy pociąg Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej (DŻWW) wyruszył w drogę z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego. Linia ta szybko wydłużała się, biegnąc przez Skierniewice, Piotrków, Częstochowę do granicy w Maczkach (obecna dzielnica Sosnowca). Ostatecznie została ukończona w 1848 r. W Galicji pierwsza linia otwarta została w 1847 r.: połączyła ona Kraków z istniejącą od 1846 r. pruską koleją Wrocław - Opole – Mysłowice. W 1855 r. Kraków otrzymał połączenie z Wiedniem, a w 1861 oddano do użytku linię Lwów – Przemyśl. Najwięcej kolei budowano w zaborze pruskim. Nie licząc wspomnianej już linii śląskiej, 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.

W 1918 roku, z tych trzech systemów kolejowych niepodległa Polska musiała zbudować spójny, jednolity system komunikacyjny. 26 października 1918 roku Rada Regencyjna powołała Ministerstwo Komunikacji z sekcją kolejową, które było zarzewiem późniejszego Ministerstwa Kolei Żelaznych utworzonego 8 lutego 1919 roku. Natomiast w 1925 roku powstała Główna Inspekcja Komunikacji, podległa bezpośrednio ministrowi kolei żelaznych. Zadaniem jej była kontrola jednostek podległych ministrowi kolei żelaznych oraz przestrzegania przez nie obowiązujących przepisów i instrukcji. Równolegle z rozwojem struktur organizacyjnych władz kolejowych poszukiwano skuteczniejszych form zarządzania dynamicznie rozwijającym się systemem kolejowym – zmierzano do zbudowania przedsiębiorstwa handlowego. 28 września 1926 r. powołano przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe.

Odbudowa zniszczonej podczas I. wojny światowej infrastruktury i scalanie w jeden spójny „organizm" trzech odrębnych systemów transportowych, różniących się zarówno przepisami w zakresie prowadzenia ruchu pociągów (np. w byłym zaborze austriackim prowadzono ruch lewostronny), jakością taboru i infrastruktury i gęstością sieci, było nie lada wyczynem. W chwili odzyskania niepodległości na polskich kolejach było aż 70 typów szyn, i to w najróżniejszy sposób łączonych i przytwierdzanych. W połowie lat trzydziestych układano już tylko dwa typy szyn: ciężki oraz lekki.

Potężnym problemem po czasach zaborczych były zapożyczenia językowe. Przez długie lata na obszarze Polski obowiązywały obce języki urzędowe, polskie słownictwo, szczególnie techniczne, ulegało zniekształceniu. Tworzono nowe wyrazy przez dodanie końcówki polskiej do np. zniekształconego słowa niemieckiego albo bezpośrednio tłumaczono obce wyrażenia techniczne, stąd powstawały dziwaczne twory. Łatwo sobie wyobrazić trudności, kiedy po odzyskaniu niepodległości polskie władze przejęły koleje i trzeba było wydać przepisy, instrukcje i ustawy w jednolitym, zrozumiałym dla wszystkich i poprawnym technicznym języku polskim. Przykładami pozostałości językowych mogą być: „szpały" czyli podkłady kolejowe, „wodo kaczka" czyli wieża wodna lub np. „kurier" czyli pociąg

pospieszny.

Okres po odzyskaniu niepodległości to również intensywny rozwój przemysłu kolejowego. Powstała wtedy Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie, Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów oraz rozszerzono działalność fabryki H. Cegielskiego w Poznaniu. Podjęto budowę nowych linii kolejowych, na przykład magistrali węglowej o długości 485 km z Herb Nowych do Gdyni - wówczas najnowocześniejsza linia w Polsce rangi dzisiejszej Centralnej Magistrali Kolejowej, umożliwiająca przewóz polskiego węgla ze Śląska do portu w Gdyni oraz nowych stacji.

Wśród inwestycji kolejowych szczególnie ważne miejsce zajęły przebudowa i usprawnienie węzłów: warszawskiego, kutnowskiego, krakowskiego, gdańskiego i gdyńskiego. Największy sukces osiągnięto przy przebudowie węzła warszawskiego. Przed przebudową było bowiem 5 pasażerskich dworców czołowych dla oddzielnych linii zbiegających się w Warszawie. Wówczas wybudowano m.in. most średnicowy, wiadukt na Powiślu oraz tunel średnicowy. Czy dzisiaj wyobrażamy sobie Warszawę bez linii średnicowej biegnącej w tunelu pod centrum miasta? Warto wiedzieć, że linia średnicowa, zaprojektowana jeszcze w 1919 r., miała posiadać cztery tory: dwa dla ruchu podmiejskiego i dwa dla ruchu dalekobieżnego. Według ówczesnych wyliczeń wystarczyła budowa jednego toru, a z uwzględnieniem znacznego rozwoju maksymalnie dwa. Na etapie projektowania uwzględniono również wysokość stropu tunelu pod przyszłą elektryfikację – 5,20 m. Przy przebudowie węzła warszawskiego z jego linią średnicową doskonale zdawano sobie sprawę, że coraz bardziej starzejąca się trakcja parowa nie powinna mieć tu zastosowania.

Do sukcesów tego okresu należy też zaliczyć bardzo udane konstrukcje lokomotyw parowych - np. towarowych serii Ty23, uniwersalnych osobowych Ok22 czy pospiesznych - Pu29. Lokomotywa parowa Pm36 w wersji w otulinie aerodynamicznej została wyróżniona na Wystawie Światowej w Paryżu w 1937 r. W latach 30. rozpoczęto też budowę pierwszych pojazdów

trakcji spalinowej (w tym słynny wagon „Luxtorpeda” w „Fabloku” w Chrzanowie). W 1936 r. na szlak wyjechały pierwsze jakże nowatorskie pociągi elektryczne ECmx + EBCbdxx/EBCbdsxx (późniejsze EW51), do obsługi pierwszych w Polsce linii Warszawskiego Węzła Kolejowego, zelektryfikowanych prądem stałym o napięciu 3000 V.

Zbudowany wówczas jednolity, sprawnie funkcjonujący system kolejowy potrafił wypełniać zadania przewozowe i był zaliczany do przodujących w Europie. W 1939 roku długość linii normalnotorowych wynosiła już 18 571 km. Wypracowano skutecznie działający system organizacji władz kolejowych. Kształcono wielotysięczną kadrę pracowników kolei. Osiągnięto wysoką punktualność kursowania pociągów. Wprowadzono bezpośrednie połączenia do Paryża, Rzymu, Wiednia, Pragi, Budapesztu, Belgradu, Bukaresztu i innych stolic europejskich. Znacznie skrócono czasy podróży np. z Warszawy do Krakowa z 665 do 239 minut, z Warszawy do Poznania z 586 do 262 minut, z Warszawy do Gdyni z 555 do 393 minut