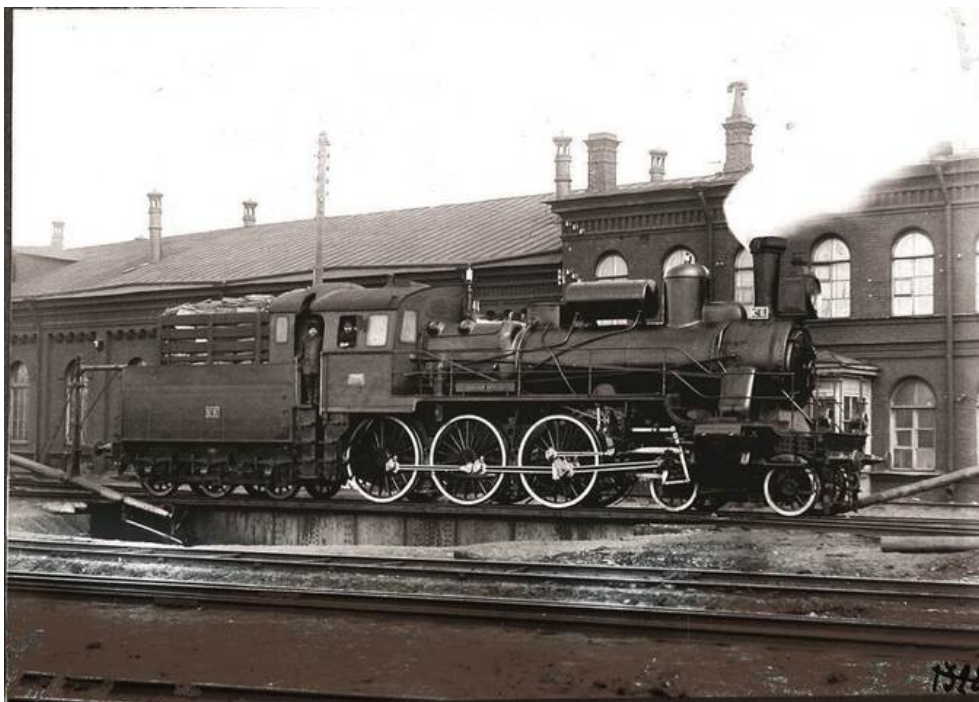


Sentymentalna podróż koleją



Autor: arch. Andrzeja

Walczyka

W pierwszej połowie XIX w. kolej działała już na terenach wszystkich zaborów, umożliwiając przejazd nawet między nimi (kolej warszawsko-wiedeńska). Jednak droga żelazna wciąż nie przekroczyła linii Wisły na terenie Królestwa Polskiego. Ale to musiało się zmienić.

Na początku nie było łatwo: przeciwnikiem takich „podejrzanych zagranicznych wynalazków” był car Mikołaj I. Uważał, że zakłóca spokój jego państwa i obywateli. To były, owszem, drzwi do świata, ale także – drzwi do Rosji. Gdy patrzymy dziś na zdjęcie Lenina wysiadającego z pociągu na dworcu w Petersburgu, witanego przez wiwatujący tłum, widzimy że ten lęk klas wyższych nie był bezpodstawny...

Była to druga linia kolejowa przebiegająca częściowo na ziemiach Królestwa Polskiego, a czwarta w Imperium Rosyjskim. – Teren na wschód od Wisły był słabo zaludniony, nie było tu nie tylko żadnej kolei, ale nawet porządnych dróg – zaznacza Andrzej Walczyk ze Stowarzyszenia Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz”. – Trasę drogi żelaznej wytyczono w bardzo prosty sposób: car wziął linijkę i narysował na mapie trasę z Warszawy do Petersburga, a tam, gdzie ołówki omijały palce, powstały objazdy. To oczywiście żartobliwe uproszczenie, ale dużej przesady w tym twierdzeniu nie ma. Droga omijała całe mnóstwo ośrodków miejskich, natomiast zahaczała o inne miejscowości, wsie nawet, które na tym połączeniu kolejowym skorzystały. Dobrym przykładem jest Wołomin, który z niewielkiej osady przekształcił się w sporej wielkości ośrodek kolejowy.

Było to jedno z największych przedsięwzięć tamtych czasów. – Przy budowie pracowało około 15 tys. pracowników, rekrutowanych przeważnie z terenu, na którym powstawał dany odcinek linii. Można podzielić ich na 3 grupy, które de facto pokrywały się z warstwami społecznymi – wylicza miłośnik historii kolei. – Najpierw byli inżynierowie i specjaliści zatrudniani przez państwo, potem robotnicy wolnonajemni, a najniżej stali chłopcy najmowani od lokalnych obszarników.

Do realizacji tak ogromnej inwestycji najmowano wielu podwykonawców, którzy podpisywali umowy z carskimi urzędnikami. Jednym z biznesmenów, który dorobił się fortuny podczas budowy dróg żelaznych był, pochodzący z Radomia, Jan Gottlieb Bloch. Finansista, bankier i ekonomista po latach stał się drugim najbogatszym człowiekiem w Królestwie Polskim. Dorobił się przydomka „król kolei”.

„Bloch nie poprzestał na robieniu pieniędzy. Próbował swych sił w ekonomii, jego prace o finansach Rosji oraz o drogach żelaznych w Cesarstwie i Królestwie Polskim zdobyły laury na światowych wystawach w Paryżu, założył Biuro Statystyczne, protoplastę obecnego Głównego Urzędu Statystycznego (GUS). Sławę zdobył nie jako budowniczy i zarządca kolei czy szef giełdy warszawskiej, lecz jako działacz ruchu pacyfistycznego (...) i twórca bodaj najbardziej oryginalnej i przekonującej koncepcji w ramach tej ideologii”

„Jan Bloch (1836-1902) kapitalista pacyfista filantrop”, wyd. Fundacja im. Jana Blocha i Wydawnictwo Trio.1

. Mowa o siedmiotomowym dziele „Przyszła wojna pod względem technicznym, ekonomicznym i politycznym”, w którym udowadniał, iż wskutek postępu techniki, wojny tracą rację bytu – prowadzą bowiem tylko do całkowitego wyniszczenia społeczeństw. Książka była przełomowa na tyle, że autora zgłoszono do Pokojowej Nagrody Nobla. Bloch prowadził także rozległą działalność filantropijną, przeznaczając na nią bardzo dużą część swojego majątku.

Linia zaopatrzenia wojsk carskich

Z uwagi na spodziewany przez władze carskie wybuch zamieszek, a w rezultacie powstania na terenie Polski, strona rosyjska starała się jak najszybciej doprowadzić do ukończenia budowy i oddać do eksploatacji całą linię. – Stanisław Kierbedź umyślnie przeciągał zakończenie budowy odcinka Landwarowo-Warszawa i uruchomienie komunikacji, jednak pod naciskiem i groźbą upaństwowienia, władze wymusiły na Głównym Towarzystwie Kolei Rosyjskich uruchomienie szlaku – zdradza Andrzej Walczyk.

15 grudnia 1862 r. otwarto ruch pociągów na całym odcinku Petersburg–Gatczyna–Ługa–Psków–Dźwińsk–Wilno–Białystok–Łapy–Tłuszcz–Warszawa. Oddanie drogi do użytku praktycznie zbiegło się z powstaniem styczniowym. „Oddana do użytku w roku 1862 droga petersbursko-warszawska odegrała pierwszoplanową rolę w rozgrywających się wkrótce potem wydarzeniach powstańczych. Znaczenie jej trafnie przewidzieli kierownicy powstania, wiedząc że będzie to główna linia zaopatrzenia wojsk carskich. (...) Akcja w Warszawie rozpoczęła się 24 stycznia. Na jej czele stanął zawiadowca stacji Praga, Ruciński, który wraz z oddziałem, złożonym z inżyniera, kilku urzędników i konduktorów oraz z dwóch robotników, opanował wychodzący wówczas pociąg. Z bazy tej rozpoczął już od 5 kilometra za Warszawą systematyczne niszczenie urządzeń sygnałowych i telegraficznych w celu unieruchomienia linii. Powstańcy byli świetnie zorganizowani i w swoich szeregach, szczególnie na prowincji, liczyli niezwykle duży zastęp robotników. Pociąg napotykał oczekujących wszędzie na drodze robotników, którzy – za pomocą zawczasu przygotowanych narzędzi – ścinali słupy, wysadzali i palili mosty i niszczyli szyny”

Zbigniew Klejn, 'O początkach linii kolejowej Warszawa-Białystok-Petersburg', Rocznik Białostocki, 7, 19672

Jednak po kilku takich aktach dywersji dowództwo rosyjskie wysłało do ochrony trasy znaczne rzesze wojska, tym bardziej, że kolejne oddziały z głębi Rosji były przerzucane na teren Królestwa Polskiego dla szybkiego stłumienia powstania.

Wagon jak hotel

Połączenie kolejowe Warszawa–Petersburg (KP-W) wykorzystywane było głównie do przewozu towarów, szczególnie z prężnie rozwijającego się wtedy zagłębia włókienniczego w Łodzi i Żyrardowie. Gdy uruchomiono ruch pasażerski do dyspozycji oddano wagony 3. kategorii. Klasa I była czymś zupełnie innym niż dzisiejsza, bardziej przypominała elegancki hotel niż wagon kolejowy. Każdy skład dysponował także wagonem bagażowym, ale nie było wagonu restauracyjnego.

Ze względu na brak bezpośredniego połączenia KP-W z Koleją Warszawsko-Wiedeńską (KW-W), z uwagi na szerokość torów po obu stronach Wisły, zbudowano linię tramwajową konną o długości 7 km, przebiegającą przez most Aleksandryjski (ta nazwa w stolicy się nie przyjęła) i łączącą obydwie dworce, na obydwu brzegach Wisły. Przewożono nią pasażerów, a także towary, w tym dowożony KW-W z Zagłębia Dąbrowskiego węgiel trakcyjny do opalania parowozów.

Totalna rewolucja na torach

W 1895 r. Kolej Warszawsko-Petersburska została wykupiona i upaństwowiona przez rząd carski. „W 1915 r. wojska rosyjskie dokonały całkowitej ewakuacji taboru i urzędzeń kolejowych KP-W oraz personelu kolejowego i celnego, przeprowadzając również planowe zniszczenie wielu budynków dworcowych, obiektów i budowli inżynieryjno-technicznych. W ten sposób zniszczony został m.in. Dworzec Petersburski w Warszawie”

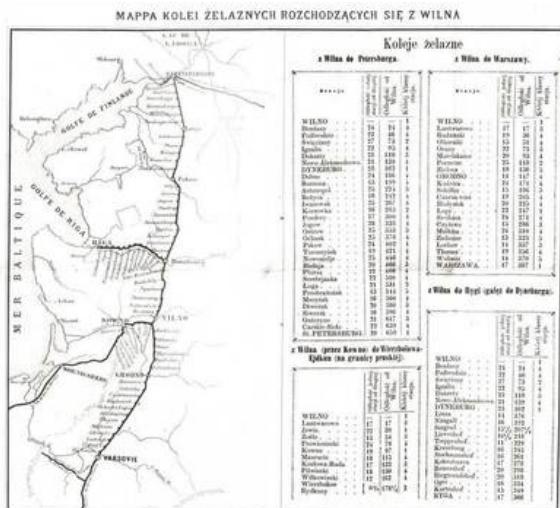
Zbigniew Tucholski, „Kolej Petersbursko-Warszawska”, 12 października 2016 r.,
www.polskipetersburg.pl3

Po odzyskaniu niepodległości, sieć kolejowa musiała być zorganizowana praktycznie od nowa, gdyż w wyniku powstania nowych granic część lokalnych linii stała się głównymi i na odwrót, a część lokalnych międzynarodowymi. Dodatkowo sieć kolejowa składała się z fragmentów, które miały lepsze połączenie z sąsiednimi państwami niż z Polską.

160-latka na torach

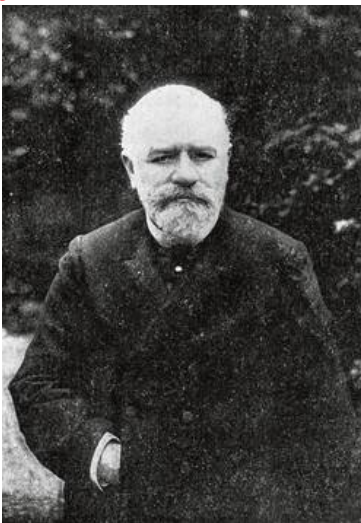
Elementem obchodów jubileuszu organizowanego przez Stację Muzeum oraz Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz” jest wystawa czasowa pt. „160 lat Petersbursko-Warszawskiej Drogi Żelaznej”. Centralną jej część stanowi model wagonu pasażerskiego z czterema przedziałami, przedstawiającymi wszystkie klasy wagonów użytkowanych wtedy na Kolei Petersburskiej oraz wagon służbowy. Nie brakuje też stylowo urządzonej repliki dworcowego bufetu z oryginalnym XIX-wiecznym samowarem i ławką, na której można przysiąść, podziwiać widoki europejskich miast oraz obiektów leżących na trasie Petersbursko-Warszawskiej Drogi Żelaznej. Wystawa powstała dzięki wsparciu m.st. Warszawy oraz Samorządu Województwa Mazowieckiego.

Mapa kolei warszawsko-petersburskiej z 1862 r.



Fot. Wikipedia (domena publiczna)

Jan Gottlieb Bloch dorobił się majątku na budowie kolei



Fot. arch. Andrzeja Walczyka

Dworzec Petersburski w Warszawie



Fot. arch. Andrzeja Walczyka

Most Kierbedzia łączył obydwie brzozy Wisły i dwa dworce kolejowe



Fot. arch. Andrzeja Walczyka

Stanisław Kierbedź był zastępcą kierownika budowy kolei



Fot. Wikipedia (domena publiczna)

W obecnych granicach Mazowsza liniami kolejowymi, które stanowiły część dawnej Kolei Warszawsko-Petersburskiej są: linia kolejowa nr 6 (Zielonka–Kuźnica Białostocka) i 21 (Warszawa Wileńska–Wołomin Słoneczna).



Fot. arch. Andrzeja Walczyka

[Na terenie Mazowsza kursują dziś składy Kolei Mazowieckich, spółki Samorządu Województwa Mazowieckiego](#)



[Fot. arch. UMWM](#)

UWAGA

Informacje opublikowane przed 1 stycznia 2021 r. dostępne są na stronie archiwum.mazovia.pl