

Szybka kolej przedwojenna

21 sierpnia 2015

Przed 70 laty podróże koleją po Polsce na wielu trasach trwały dużo krócej niż dziś.

W 1939 r. najszybszy pociąg z Warszawy do Radomia dojeżdżał w 1 godz. 15 min., dowiadujemy się z „Urzędowego Rozkładu Jazdy i Lotów – Lato 1939”. Dziś najszybszy pociąg trasę Warszawa – Radom pokonuje o prawie pół godziny dłużej: w 1 godz. 40 min.

Przed II wojną światową możliwość dojazdu z Warszawy do Radomia w zaledwie godzinę z kwadransem zapewniał motorowy pociąg ekspresowy relacji Warszawa Główna – Kraków. Pociąg ten całą swoją trasę z Warszawy przez Radom, Kielce do Krakowa pokonywał w równo 4 godz. Dziś najszybszy pociąg z Warszawy do Krakowa, kursujący trasą przez Radom, Kielce, jedzie o ponad godzinę dłużej niż przed wojną – 5 godz. 5 min. To wcale nie odosobniony przypadek – przedwojenna kolej na wielu trasach była szybsza od dzisiejszej.

PAROWOZEM SZYBCIEJ

Przed wojną szybciej niż obecnie jeździło się również z Warszawy do Łodzi. W 1939 r. motorowym pociągom ekspresowym przejechanie z Warszawy Głównej do Łodzi Fabrycznej zajmowało 1 godz. 28 min. Obecnie najszybszy pociąg pokonuje trasę z Warszawy Centralnej do Łodzi Fabrycznej w 1 godz. 40 min.

Przed ponad 70 laty szybciej jeździło się również z Warszawy do Białegostoku – w 1939 r. najszybszemu pociągowi pokonanie relacji z Warszawy Głównej do Białegostoku Centralnego (tak przed wojną nazywała się stacja Białystok) zabierało 2 godz. 4 min. – taki czas jazdy zapewniał motorowy pociąg ekspresowy relacji Warszawa – Suwałki. Dziś najszybszy pociąg dojeżdża z Warszawy Centralnej do Białegostoku w 2 godz. 30 min. Co ciekawe, szybsze od dzisiejszych pociągów były nie tylko motorowe pociągi ekspresowe, ale również składy prowadzone

parowozami. Najszybszy pociąg parowy docierał z Warszawy Głównej do Białegostoku Centralnego w 2 godz. 22 min., a więc o 8 min. szybciej niż dzisiejsze składy prowadzone elektrowozami.

Przed wojną najszybszy pociąg łączący Przemyśl z Krakowem jechał 3 godz. i 23 min. Dziś najszybszemu pociągowi przejechanie z Przemyśla Głównego do Krakowa Głównego zajmuje pół godziny więcej – 3 godz. 55 min.

W 1939 r. najszybszy pociąg z Katowic do Krakowa jechał 1 godz. 5 min. I choć po drodze zatrzymywał się w Szopienicach, Mysłowicach, Szczakowej i Trzebini, to był znacznie szybszy od dzisiejszego pociągu EuroCity „Wawel”, który odcinek z Katowic do Krakowa Głównego – nie zatrzymując się nigdzie po drodze – pokonuje w 1 godz. 52 min. „Wawel” to obecnie najszybszy z pociągów łączących Katowice z Krakowem.

W 1939 r. najszybszy pociąg z Krakowa do Zakopanego – obsługiwany legendarną Lux-Torpedą – jechał 2 godz. 44 min. (zajeżdżając przy tym do Rabki-Zdrój). Dziś pociąg Express InterCity „Tatry” pokonuje odcinek z Krakowa Głównego do Zakopanego w 3 godz. 25 min. Pociąg „Tatry” traci łącznie aż 40 min. na postoje związane ze zmianą kierunku jazdy (w Krakowie Płaszowie, Suchej Beskidzkiej oraz Chabówce). Lux-Torpedzie trzykrotna zmiana kierunku zajmowała w sumie 4 min. (po 1 min. postoju w Krakowie Płaszowie i Suchej oraz 2 min. postoju w Rabce).

DZISIEJSZY PRZYSPIESZONY WOLNIEJSZY OD PRZEDWOJENNEGO OSOBOWEGO

Przedwojenna kolej była szybsza od dzisiejszej również w niektórych relacjach regionalnych. Autobusy szynowe Kolei Mazowieckich trasę z Kutna do Płocka, zatrzymując się na wszystkich stacjach i przystankach, pokonują w 1 godz. 16 min. Symbolicznie szybszy jest pomijający większość stacji i przystanków pociąg „Mazovia” – on odcinek z Kutna do Płocka

pokonuje w 1 godz. 15 min. I choć „Mazovia” jest pociągiem przyspieszonym, to i tak nie jest w stanie pobić rekordu z 1939 r., kiedy to parowe pociągi osobowe trasę z Kutna do Płocka pokonywały w 1 godz. 10 min.

Szybciej niż dziś można było przed wojną poruszać się między niektórymi miejscowościami aglomeracji warszawskiej. Podmiejski pociąg elektryczny trasę z Warszawy Główniej do Otwocka w 1939 r. pokonywał w 37 min. Dziś pociągom Kolei Mazowieckich przejazd z Warszawy Śródmieście do Otwocka zajmuje 43-44 min., składy Szybkiej Kolei Miejskiej pokonują tę relację zwykle w 46 min. Ten dłuższy niż przed wojną czas jazdy można próbować wytłumaczyć tym, że dziś pociągi zatrzymują się na większej liczbie przystanków (przed wojną nie istniały jeszcze przystanki: Powiśle, Stadion, Olszynka Grochowska i Gocławek). Tyle tylko, że dziś nawet pociągi pospieszne – zatrzymując się po drodze jedynie na stacji Warszawa Wschodnia – nie są w stanie pokonać odcinka Warszawa Centralna – Otwock szybciej niż przedwojenne pociągi podmiejskie.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: ZBS.net.pl