

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/gospodarka/23116,Nie-tylko-Luxtorpeda.html>



Fot. NAC

ARTYKUŁ

Nie tylko Luxtorpeda

OKRES HISTORYCZNY

(1922-1939) II Rzeczpospolita

Autor: PAWEŁ SZULC 02.01.2021

W latach trzydziestych XX w. w Polsce zaczęła dynamicznie rozwijać się turystyka kolejowa. Młode państwo mogło pochwalić się pociągami przeznaczonymi dla najbardziej wymagających pasażerów. I nie była to wyłącznie słynna Luxtorpeda.

Odbudowa kolei po odzyskaniu przez Polskę niepodległości była zadaniem wyjątkowo skomplikowanym. Ponad połowa dworców była zniszczona, wiadukty kolejowe leżały w gruzach. Większość przejętych od zaborców parowozów nie nadawała się do użytku, a wagony posiadały ponad sto różnych systemów hamulcowych, grzewczych i oświetleniowych. Na domiar złego po zaborcach odziedziczono kilkadziesiąt typów szyn łączonych w różny sposób.

Politycy są zgodni

Jak w rzadko której dziedzinie życia politycznego, gospodarczego i społecznego, tak w wypadku rozwoju przemysłu komunikacyjnego, różnorodne ugrupowania polityczne były wyjątkowo zgodne. Infrastrukturę kolejową nie tylko należało odbudować, ale także zbudować na nowo, ponieważ linii kolejowych z Warszawy do Poznania, Krakowa czy Lwowa po prostu nie było. Na Zachodzie zakupiono kilkaset lokomotyw, następnie zaczęto produkować już własnym sumptem. Kryzys, który odcisnął swoje piętno na wszystkich gałęziach gospodarki szczęśliwie minął i zaczęto myśleć o zwiększeniu komfortu podróży koleją i turystycznym wykorzystaniu tego środka transportu.



**Dzieci w pociągu relacji Gdynia -
Hel, 1934 r. (NAC)**



Afisz promujący wycieczkę pociągiem popularnym z Poznania do Gdyni, 1939 (Bibl. Narodowa)

Wiosną 1935 r., decyzją ministra komunikacji Michała Butkiewicza powołano do życia Ligę Popierania Turystyki (LPT). Celem stowarzyszenia była wszechstronna promocja turystyki, zwłaszcza w wymiarze masowym. Zapewne za sprawą faktu, że wieloletnim prezesem LPT był wiceminister komunikacji Aleksander Bobkowski, to właśnie kolej w promocji turystyki miała odegrać kluczową rolę. W ten sposób tzw. pociągi popularne, zyskały wymiennie na znaczeniu. Od 1933 r. rokrocznie na trasy wyruszało kilkaset specjalnych składów. Idea pociągów popularnych opierała się na organizacji atrakcyjnego turystycznie wyjazdu możliwie licznej grupy ludzi przy jak najmniejszych kosztach.

Specjalne pociągi dla konkretnych pasażerów

Bilet na pielgrzymkowej trasie Warszawa-Wilno czy Warszawa-Częstochowa kosztował około 30 proc. normalnej ceny, a najbiedniejsi i niepełnosprawni mogli ubiegać się o całkowity zwrot kosztów

Pociągi popularne wyjeżdżały w trasę z okazji różnych świąt i wydarzeń. Przykładowo z okazji Święta Zmarłych wyruszały pociągi na Cmentarz Obrońców Lwowa, z okazji międzynarodowych zawodów bokserskich przygotowywano dla amatorów tego sportu pociągi do Łodzi czy Poznania. Miłośnicy historii wyruszali pociągami popularnymi do Lednogóry, aby móc dotrzeć do wczesnośredniowiecznego cmentarzyska na Ostrowie Lednickim. Pociągi wiozły pasażerów do Warszawy specjalnie na wystawy: „Architektura wnętrza” i „Świat kobiety”. Dla melomanów organizowano wyjazdy na „Tydzień Muzyki Polskiej” w Poznaniu, gdzie mogli uczestniczyć w koncertach muzyki kościelnej, symfonicznej i kameralnej. Specjalne składy wiozły też zainteresowanych z Łucka i Kowla na wystawę sprzętu metalowego w Warszawie.

Jednym z ciekawszych pomysłów LPT były pociągi pielgrzymkowe. Były one efektem zjawiska, które w latach trzydziestych XX w. dostrzegł Kościół – połączenia turystyki ze znanym od wieków pielgrzymowaniem do miejsc świętych. Wówczas też Częstochowa, Wilno czy Kalwaria Zebrzydowska zaczęły zyskiwać popularność wśród coraz szerszych mas wiernych. A wszystko za sprawą kolei. Pociągi pielgrzymkowe na najważniejsze uroczystości religijne cieszyły się niezwykłą popularnością. Bilet na trasie Warszawa-Wilno czy Warszawa-Częstochowa kosztował około 30 proc. normalnej ceny, a najbiedniejsi i niepełnosprawni mogli ubiegać się o całkowity zwrot kosztów.



Pociąg wycieczkowy kursujący jako pociąg "Narty-Dancing-Brydż". Uczestnicy wycieczki tańczą na peronie, 1933 r. (NAC)



**Wnętrze wagonu kinowego
podczas projekcji. Widoczni
pasażerowie oglądający film,
1936 r. (NAC)**

Specjalnym składem w przedwojennej Polsce był narciarski pociąg rajdowy. Pierwszy taki skład wyruszył w drogę w lutym 1932 r. Wycieczka trwała dziesięć dni, a sama trasa liczyła 1200 km od Worochty (dziś obwód iwanofrankowski na Ukrainie), przez Sławsko, Truskawiec, Sianki, Krynicę, Rabkę, Zakopane, Zwadroń do Wisty. Podróż odbywała się nocą, natomiast w ciągu dnia na postojach, narciarze korzystali z uroków polskich gór. Każdy ze 148 uczestników wyprawy płacąc 200 zł miał do dyspozycji łóżko w wagonie sypialnym, całodzienne wyżywienie, mógł korzystać z wagonu kąpielowego, wagonu kinowego, a także specjalnego wagonu przeznaczonego do gry w brydża i organizacji dancingsów. W cenie była także opieka przewodników i udział w imprezach towarzyszących.

Koniec luksusów

W miarę upływu czasu organizacja turystyki kolejowej stawała na coraz wyższym poziomie. Cele podróży były dobierane precyzyjnie, obsługa podróżnych była coraz lepsza. W czerwcu 1939 r. Inspektorat Szkolny w Mielcu zorganizował pociąg popularny dla – jak to określono – „wszystkich, którzy pragną zobaczyć szeroki świat przez «Okno Polski» Gdynię”. Organizatorzy reklamowali wyjazd słowami: „Korzystajcie z okazji, gdyż druga taka i na takich warunkach nie prędko się zdarzy”. Zapewne nie zdawano sobie sprawy, jak prorocze były to słowa. Dwa miesiące później Polska została napadnięta. Wybuchł największy w dziejach ludzkości konflikt zbrojny. Na kilka kolejnych lat takie pojęcia jak turystyka, wycieczki czy zwiedzanie zostały skutecznie wymazane ze słownika Polaków.

COFNIJ SIĘ