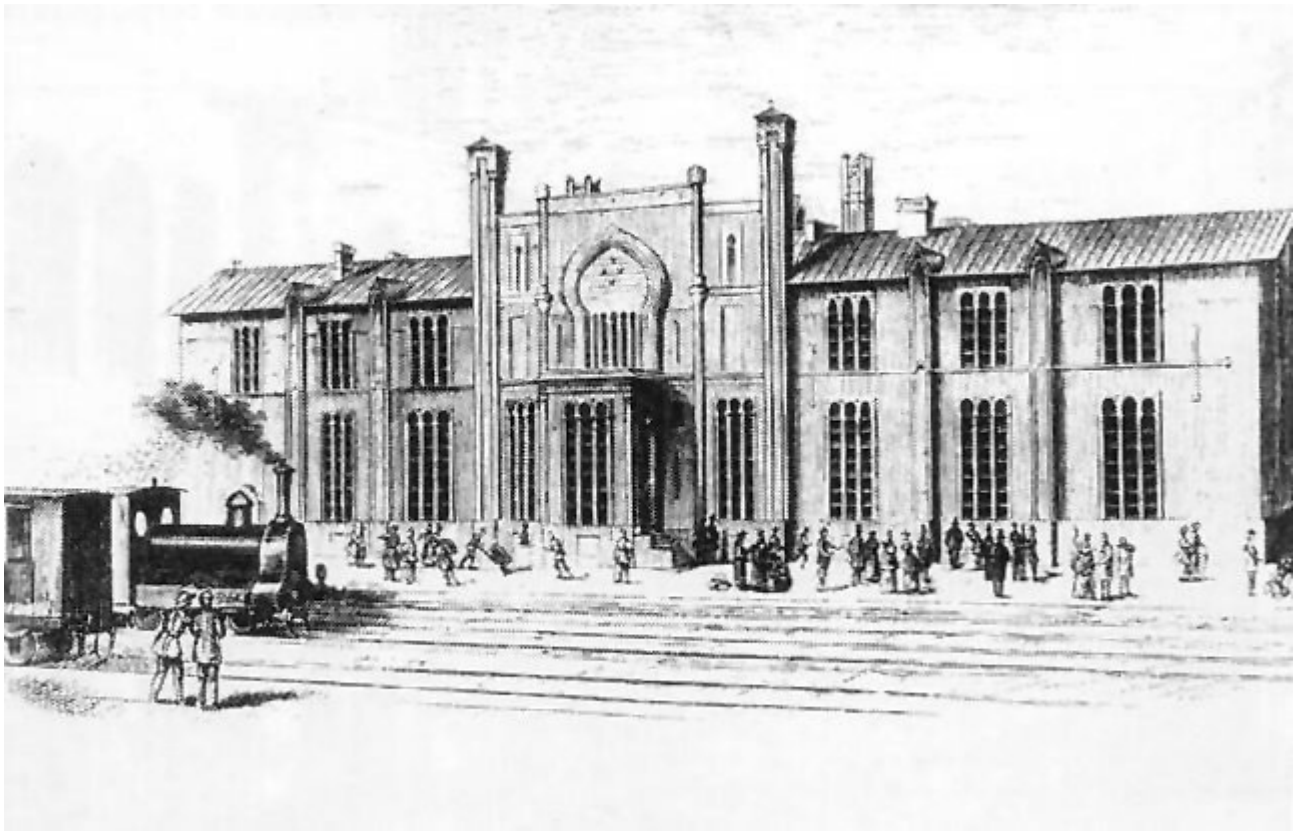
Stała na stacji lokomotywa

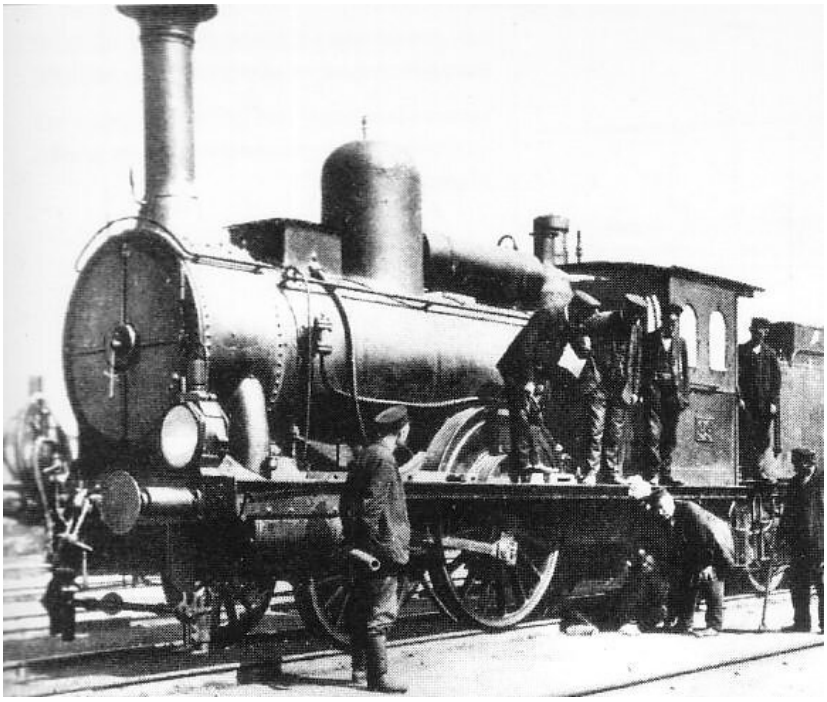
data aktualizacji: 2019.07.18 autor: Sławomir Burzyński



Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, linia kolejowa łącząca Warszawę z Wiedniem przez Skierniewice, to pierwsza linia kolejowa na ziemiach ówczesnego Królestwa Polskiego. Pierwszy odcinek oddano do użytku 14 czerwca 1845.

Projekt budowy linii kolejowej z Warszawy do granicy z zaborem austriackim powstał już w 1835 roku. Ponieważ projektowany szlak miał się łączyć z linią kolejową przez Kraków do Wiednia, projektowana linia otrzymała nazwę Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska. Trasę przeprowadzono według projektu inż. Stanisława Wysockiego.

W 1839 utworzono Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i w 1840 rozpoczęto roboty na odcinku z Warszawy do Skierniewic. Początkowo rozważano wybór trakcji parowej lub powozów ciągniętych po szynach przez konie, lecz ostatecznie zdecydowano się na nowoczesną trakcję parową. Towarzystwo jednak zbankrutowało w 1842 r., co spowodowało wstrzymanie robót. Mimo to, 4 lipca 1843 r. rząd Królestwa powołał Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i podjął prace w 1844 r. W listopadzie tego roku ukończono pierwszy odcinek linii z Warszawy do Pruszkowa. 28 listopada 1844 przejechał nim pierwszy pociąg wiozący namiestnika Królestwa i zaproszonych gości. Droga zajęła 26 minut, a powrotna 20 minut.

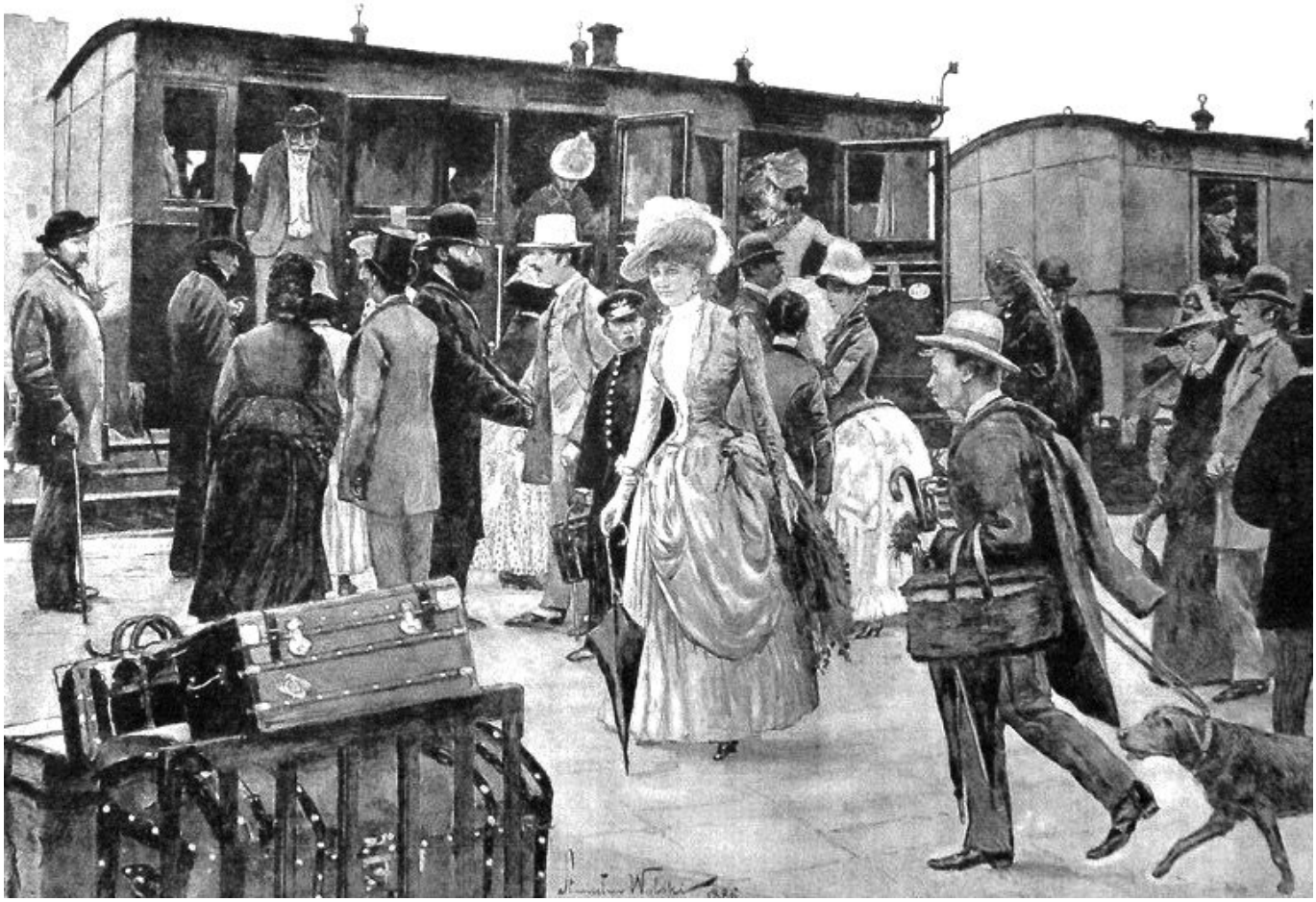


14 czerwca 1845 ukończono odcinek do Grodziska Mazowieckiego i wówczas otwarto kolej do użytku. 15 października 1845 r. kolej doprowadzono do Skierniewic i Łowicza, 1 grudnia 1846 r. – do Częstochowy, 1 kwietnia 1848 r. do granicy w Maczkach. Cała linia miała długość prawie 328 km i posiadała 27 stacji. Była to pierwsza linia kolejowa na ziemiach Królestwa Polskiego, a zarazem druga linia kolejowa w całym Cesarstwie Rosyjskim, po zbudowanym wcześniej krótkim odcinku Carskosielskiej drogi. Jako wyjątek wśród kolei na obszarze Cesarstwa Rosyjskiego, miała ona szerokość toru 1435 mm (przyjętą za standard w większości państw Europy i współczesnych kolejach polskich), zamiast przyjętej od 1843 w Rosji szerokości 1524 mm.

W pierwszym roku funkcjonowania kolei przewieziono 143 600 pasażerów i 143 300 cetnarów towarów. Tabor wówczas składał się z 8 lokomotyw parowych (opalanych drewnem), 58 wagonów osobowych i 62 towarowych. W 1848 liczba lokomotyw sięgnęła już 35, wagonów osobowych 87 i towarowych 312.

W 1859 i 1862 otwarto boczne odcinki do granicy pruskiej: z Ząbkowic do Sosnowca i z Łowicza do Aleksandrowa Kujawskiego, łączące odpowiednio z Katowicami i Toruniem w zaborze pruskim. W 1866 r. wybudowano połączenie pomiędzy Koluszkami a Łodzią (dziś Łódź-Fabryczna).

Kolej poddawana była stałej modernizacji technicznej. Od 1859 parowozy opalano węglem. W latach od 1860 do 1880 ułożono drugi tor od Warszawy do Ząbkowic. W 1890 r. liczba lokomotyw sięgnęła 287, wagonów osobowych 432 i towarowych 8718; liczba przewiezionych pasażerów sięgnęła 2,5 miliona, a ładunków 2,7 miliona ton.



Do 1901 roku lokomotywy dla kolei warszawsko-wiedeńskiej kupowano w fabrykach zachodnioeuropejskich, dopiero po tej dacie używano lokomotyw rosyjskich, jednakże różniących się szerokością toru.

W 1912 r. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska została upaństwowiona przez rząd carski. Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, została włączona do systemu kolei polskich.

> W miarę postępu robót, otwierano częściowo drogę w roku 1845 z Warszawy do Grodziska, Skierniewic, Łowicza i Rogowa; w roku 1846 do Piotrkowa; w roku 1847 do Częstochowy i Ząbkowic. a dnia l kwietnia 1848 r. cała linia z Warszawy do Granicy do użytku publicznego otworzona i zetknięta w Szczakowie z koleją krakowsko-górno-szląską, połączyła Warszawę z głównemi miastami Europy.
>
> Pomimo niezbędnych strat, z długiego przestanku robót wynikłych, budowa drogi żelaznej warszawskowiedeńskiej, łącznie z taborem pierwotnie sprawionym, kosztowała rs. 6,450,901J. Że zaś jej długość z odnogą łowicką wynosi wiorst 307, zatem przypada na jednę wiorstę rs. 21.008.
>
> W nieodległym już czasie droga żelazna warszawsko-wiedeńska spełni niewątpliwie pierwotne zadanie swoje, i obok stanowiska jakie zajęła pomiędzy głównemi kommunikacyami europejskiemi, przewóz węgla stanie się jej najgłówniejszą sprawą i obfitem źródłem jej przyszłej pomyślności.
>
> Tygodnik Ilustrowany (grudzień 1859)

Źródło: https://eglos.pl/aktualnosci/item/32718-stala-na-stacji-lokomotywa