

# O tym, jak się drzewiej do stolicy podróżowało

**J**est cztery po szóstej. Do pociągu relacji Łódź – Warszawa wsiadają łodzianie, którym przyszło pracować w stolicy. O 7.38 wysiadają na Dworcu Centralnym i rozejdą się do swoich spraw. Dziś na przejechanie 137-kilometrowej trasy z Łodzi do Warszawy przy dobrych wiatrach potrzebują jakichś dziewięćdziesięciu minut. Jak wieść niesie, w 1938 roku tę samą trasę można było w niespełną godzinę pokonać na pokładzie niezwykłego pociągu nazywanego Luxtorpedą. Istnieją ponoć materiały potwierdzające te dane, choć znawcy tematu (i zachowane rozkłady jazdy) każą tak krótki czas przejazdu włożyć między bajki i twierdzą, że tak naprawdę udokumentowana podróż trwała dokładnie 88 minut, a czas ten osiągnięto głównie dzięki brakowi przystanków na stacjach pośrednich.

Po I wojnie światowej na tabor Polskich Kolei Państwowych składały się wyłącznie pociągi przejęte od zaborców. Wśród nich był tylko jeden wagon z silnikiem spalinowym, ale jego eksploatacja szybko pokazała, że wydajnością bije na głowę klasyczne składy ciągnięte przez parowozy. Postanowiono wobec tego rozważyć wprowadzenie do naszych składów kolejnych wagonów spalinowych. Słynna Luxtorpeda pojawiła się w Polsce w roku 1933, kiedy to najpierw wypożyczono ją do testów od koncernu Austro-Daimler-Puch, a potem odkupiono. W oparciu o jej plany w chrzanowskich zakładach Fablok wyprodukowano 5 kolejnych egzemplarzy. Wszystkie 6 wagonów stacjonowało w Krakowie i obsługiwało trasy do Zakopanego, Katowic i Krynicy. Na starych fotografiach widzimy lśniąca, opływową konstrukcję, jakże różną od ciężkich, ociekających oliwą parowozów, wszechobecnych podówczas na naszych torach. Luxtorpeda była faktycznie czteroosiowym, motorowym, 60-osobowym wagonem pasażerskim pierwszej klasy. Jej prędkość wynosiła sto piętnaście kilometrów na godzinę. Konstrukcja wymagała obecności motorniczych w obu kabinach, stąd wagony były szczególnie przydatne na trasach wymagających częstych zmian kierunku jazdy, jednak nie można ich było łączyć z innymi. Cztery spośród sześciu istniejących Luxtorped zostały zbombardowane zaraz na początku II wojny światowej, a dwa pozostałe, choć ją przetrwały, były tak zniszczone, że w latach 50-tych pocięto je na złom. Były jednak



w przedwojennej Polsce inne wagony spalinowe, na które również rozciągnięto nazwę Luxtorped, choć wcale nie miały ich aerodynamicznych kształtów. Nie wiemy, ile ich w sumie wyprodukowano, ale do chwili obecnej pozostał prawdopodobnie tylko jeden, który w skansenie w Chabówce oczekuje na remont. Właśnie te wagony stacjonowały nie tylko w Krakowie, ale również m.in. w Warszawie i Lwowie, i to one jeździły między Warszawą a Łodzią. Historyczny czas przejazdu na trasie Łódź – Warszawa został pobity dopiero w 1995 roku. Popularny pociąg Telimena pokonał tę najbardziej rentowną trasę kolejową w kraju w 88 minut, czyli zaledwie o 8 minut szybciej niż Luxtorpeda przed niemal 60 laty.

Luxtorpeda pozostała w masowej świadomości jako symbol komfortowej i szybkiej podróży kolejowej. O jej luksusowym charakterze świadczyły nowoczesne kształty, miejsca wyłącznie pierwszej klasy i bardzo drogie bilety. Dzisiejszy pasażer niezawodnie może liczyć na jedno – to ostatnie. A co nam niesie przyszłość? Właśnie zaczyna się drugi etap remontu trasy Łódź – Warszawa, czyli modernizacja torowiska między Skierniewicami a Warszawą Zachodnią. Po jego zakończeniu, czyli, według zapowiedzi, na kilka dni przed startem Euro 2012, pociągi pojadą z prędkością nawet 160 km/h, a podróż skróci się do magicznej godziny. Są i bardziej dalekosiężne plany. Przy Ministerstwie Infrastruktury powołano Międzyresortowy Zespół ds. Kolei Dużych Prędkości, który ma opracować plan budowy superszybkich tras. Jedna z nich połączy stolicę z Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem, a dalej z Berlinem. Poruszać się będziemy z prędkością 300–350 km/h i z Łodzi do Warszawy dojedziemy w 40 minut. Musimy tylko poczekać kolejne 10 lat. □