

INŻYNIEROWIE ADAM SKIBIŃSKI I ALFRED KARLSBAD, ZAPOMNIANI PIONIERZY ELEKTRYFIKACJI PKP

Zbigniew TUCHOLSKI

Instytut Historii Nauki im. L. i A. Birkenmajerów Polskiej Akademii Nauk
tel.: 22 657 27 46

Streszczenie: W artykule przedstawiono sylwetki i osiągnięcia zawodowe inżynierów elektryków, którzy w okresie międzywojennym kierowali elektryfikacją Polskich Kolei Państwowych: Adama Skibińskiego i Alfreda Karlsbada. Byli oni przedstawicielami patriotycznego pokolenia, które nie tylko pracowało na polu techniki, ale również walczyło z bronią w rękę o niepodległość Polski.

Słowa kluczowe: historia, elektryfikacja kolei, Adam Skibiński, Alfred Karlsbad.

1. ELEKTRYFIKACJA WĘZŁA KOLEJOWEGO WARSZAWSKIEGO

Elektryfikacja Węzła Kolejowego Warszawskiego (WKW)¹ związana była z koncepcją budowy linii średnicowej, zrealizowanej w 1933 r., według projektów prof. Aleksandra Wasiutyńskiego. Początkowo trakcja elektryczna miała być wykorzystywana jedynie do przeciągania składów trakcji parowej przez tunel linii średnicowej, ze względu na jego zadymienie. Profesorowi Romanowi Podoskiemu i prof. Aleksandrowi Wasiutyńskiemu, udało się rozszerzyć zakres planowanej elektryfikacji do linii podmiejskich wybiegających z węzła warszawskiego.

W latach 1936-38, prądem stałym o napięciu 3000 V, zelektryfikowano linię średnicową oraz trzy odcinki podmiejskie Węzła Kolejowego Warszawskiego (WKW) – Warszawa Wschodnia – Otwock, Warszawa Zachodnia – Żyrardów oraz Warszawa Wschodnia - Mińsk Mazowiecki. Była to jedna z największych inwestycji kolejowych 20-lecia, zrealizowana we współpracy z konsorcjum *Contractors Committee for the Electrification of Polish Railways*. W jego skład weszły dwie firmy angielskie English Electric i Metropolitan Vickers. Wprowadzenie nowej trakcji unowocześniło ówczesny transport kolejowy w aglomeracji warszawskiej. Dzięki skróceniu czasów jazdy, a także wygodzie podróżowania, stało się wielkim udogodnieniem dla pasażerów. W rezultacie było również przyczyną szybkiego rozwoju urbanistycznego terenów podmiejskich. Prace związane z elektryfikacją węzła warszawskiego prowadzone były przez Kierownictwo PKP

Elektryfikacji WKW, w 1935 r. zmieniono jego nazwę na PKP Biuro Elektryfikacji WKW, podniesiono je wówczas do rangi departamentu Ministerstwa Komunikacji. Prowadząc elektryfikację węzła pracownicy biura musieli przezwyciężyć konserwatyzm techniczny inżynierów i urzędników kolejowych, którzy bardzo sceptycznie odnosili się do projektu. W biurze zatrudniono młodych absolwentów utworzonej, przez prof. Romana Podoskiego, na Wydziale Elektrycznym Politechniki Warszawskiej specjalności „Kolejnictwo elektryczne”². Podczas prac przygotowawczych oraz projektowych taboru i urządzeń pracownicy biura odbywali podróże studyjne na terenie Europy, wybierając najlepsze rozwiązania techniczne. Istotnym założeniem elektryfikacji była implementacja nowoczesnych technologii w zakresie produkcji aparatury elektrycznej wysokich napięć oraz nowych rozwiązań technicznych w konstrukcji taboru kolejowego, podstacji, sieci trakcyjnej i linii zasilających.

Międzywojenna elektryfikacja PKP stała się przyczyną znaczącego postępu technicznego i umożliwiła praktyczne wykształcenie specjalistycznych kadr, które w okresie powojennym rozpoczęły elektryfikację PKP na dużą skalę. Autorem koncepcji i projektów elektryfikacji PKP był prof. Roman Podoski, jednak praktyczne kierownictwo prowadzonych prac należało do inżynierów Adama Skibińskiego i Alfreda Karlsbada. Ze względu na przedwczesną śmierć pierwszego i emigrację drugiego, w okresie powojennym, obie postacie uległy stopniowemu zapomnieniu.

2. ADAM SKIBIŃSKI

W latach 1933-1935 pracami związanymi z elektryfikacją Węzła Kolejowego Warszawskiego - kierował zwierzchnik służbowy Kierownictwa Elektryfikacji WKW inż. Adam Skibiński, który urodził się w 1883 r. w ziemi Lubelskiej [1]. Od 1901 r. studiował na Uniwersytecie Warszawskim, a następnie na Politechnice Warszawskiej. Podczas studiów prowadził działalność konspiracyjną organizując na terenie szkół średnich Kółka Młodzieży Postępowej. Wydarzenia 1905 r. zmusiły go do wyjazdu do Belgii, w 1911 r. ukończył z odznaczeniem Wydział Mechaniczny Politechniki w Liège oraz Instytut Elektrotechniczny w Montefiore w tym samym mieście. W czasie studiów był organizatorem Stowarzyszenie Młodzieży Postępowej za granicą, udzielał się w

¹W okresie międzywojennym formalną nazwą węzła warszawskiego był Węzeł Kolejowy Warszawski, zgodną ze współczesną terminologią nazwę Warszawski Węzeł Kolejowy (WWK) wprowadzono dopiero w latach 40./50. XX w.

²Według współczesnej terminologii trakcja elektryczna.

Towarzystwie Młodzieży Niepodległościowo-Postępowej „Filarecja”. Był równocześnie instruktorem Związku Strzeleckiego i Związku Walki Czynnej na terenie wyższych uczelni zagranicą, wykładając na kursach wojskowych podstawy balistyki, broni, techniki i taktyki. W 1911 r. prowadził w Warszawie własne biuro techniczne kontynuując działalność społeczną i niepodległościową. W 1914 r. został ranny podczas próby przedostania się przez front do Legionów i cudem uniknął natychmiastowego rozstrzelania. Został wywieziony do Rosji, gdzie do 1918 r. był dyrektorem Fabryki Papieru pod Homlem. Pracując na tym stanowisku opiekował się polskimi uciekinierami, prowadził działalność oświatową i utrzymywał stały kontakt z Polską Organizacją Wojskową (POW). Kolejny raz uniknął śmierci z rąk bolszewików i w 1919 r. powrócił do Polski. Początkowo pracował w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Urzędzie Elektryfikacyjnym, a później, jako jeden z twórców i dyrektor techniczny Towarzystwa Przemysłu Węglowego oraz Banku dla Elektryfikacji Polski „Elektrobanku” SA w Warszawie.

W 1933 r. został powołany na stanowisko zwierzchnika służbowego PKP Kierownictwa Elektryfikacji Węzła Warszawskiego: „[...] Dość powiedzieć, iż potrafił w krótkim czasie postawić prace elektryfikacyjne P.K.P. na europejskim poziomie, zyskując uznanie władz i szacunek wszystkich, z którymi się w swej pracy zawodowej stykał. Odszedł nagle, gdy siły fizyczne nie wytrzymały tempa pracy, które sam sobie nakazał [...]” [1]. W trakcie pracy na tym stanowisku zmarł nagle 13 lutego 1935 r. w wieku 51 lat i został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie (kw. 159, rz. III, m. 24, 25). Jego żoną była Janina z Lelewelów.

3. ALFRED KARLSBAD

Po śmierci inż. Aleksandra Skibińskiego zapewne za sprawą rekomendacji prof. Romana Podoskiego, na stanowisko naczelnika PKP Biura Elektryfikacji WKW powołano jednego z jego najzdolniejszych uczniów Alfreda Karlsbada. Urodził się 19 kwietnia 1894 r. w Warszawie³. W 1903 r. wstąpił do Szkoły Realnej prof. A. Dmochowskiego w Warszawie, gdzie kontynuował naukę do wybuchu strajku szkolnego. Po wzięciu w nim udziału został z niej relegowany przez władze rosyjskie z wilczym biletem. W 1905 r., po otwarciu szkół polskich, wstąpił do Szkoły Handlowej Zgromadzenia Kupców miasta Warszawy, którą ukończył w czerwcu 1911 r. Rok później rozpoczął studia na Wydziale Górniczym Uniwersytetu w Liège. Po dwóch latach nauki przyjechał na wakacje do Polski, zaś wybuch pierwszej wojny światowej uniemożliwił mu powrót do Belgii w celu kontynuowania studiów. Karlsbad był członkiem Polskiej Organizacji Wojskowej o pseudonimie „Czerny” [2].

Po otwarciu Politechniki Warszawskiej w 1915 r. rozpoczął studia na Wydziale Budowy Maszyn i Elektrotechnicznym⁴. W listopadzie 1918 r., jako student szóstego semestru elektrotechniki wstąpił do Wojska Polskiego - III baonu 21 Pułku Piechoty „Dzieci Warszawy”. W kwietniu 1919 r. ukończył Szkołę Podchorążych,

otrzymał stopień podporucznika i został odkomenderowany do Obozu Szkół Podoficerskich w Dęblinie⁵. Po wybuchu wojny polsko-bolszewickiej wstąpił do Dywizji Ochotniczej (Dowództwo Artylerii) i został skierowany na front⁶. Po zakończeniu działań wojennych 21 listopada 1920 r. ponownie przyjął go na Politechnikę Warszawską⁷. W maju 1925 r. ukończył studia na specjalności Kolejnictwo elektryczne na Wydziale Elektrycznym, Oddziale Prądów Silnych uzyskując stopień inżyniera elektryka⁸. Tematem jego pracy dyplomowej wykonanej pod kierunkiem prof. Romana Podoskiego było kolejnictwo elektryczne. Po ukończeniu studiów został delegowany przez uczelnię do Francji w celu odbycia praktyki fabrycznej⁹. Alfred Karlsbad był jednym z pierwszych absolwentów PW tej specjalności. Po nagłej śmierci inż. Aleksandra Skibińskiego, pierwszego zwierzchnika PKP Kierownictwa Elektryfikacji Węzła Kolejowego Warszawskiego, w lutym 1935 roku objął stanowisko naczelnika PKP BE WKW [3] (z wysoką 2 grupą uposażenia pracowników kolejowych), w randze dyrektora departamentu MK. Wspólnie z inż. Janem Bruskim-Kasyną prowadził negocjacje z *Contractors Committee for the Electrification of Polish Railways* w sprawie umowy na elektryfikację węzła warszawskiego i był jednym z jej sygnatariuszy. Pod jego kierownictwem prowadzono prace planistyczne związane z wyborem rozwiązań technicznych, organizacyjnych i funkcjonalnych: warsztatów, taboru, linii zasilających i podstacji trakcyjnych. Wspólnie z inżynierami PKP BE WKW wyjeżdżał w podróże studyjne w celu zapoznania się urządzeniami trakcji elektrycznej i jej eksploatacją w nowoczesnych europejskich zarządach kolejowych. Kierował pracami projektowymi, a także zatwierdzał dokumentację konstrukcyjną i nadzorował odbiór komisaryczny aparatury w angielskich wytwórniach. W latach 1935-1939, w trakcie pracy na stanowisku naczelnika PKP BE WKW, kierował elektryfikacją wszystkich linii węzła warszawskiego oraz nadzorował eksploatację trakcji elektrycznej w pierwszym okresie próbnym. 15 grudnia 1936 r. w trakcie uroczystości otwarcia ruchu pociągów elektrycznych, za zasługi dla elektryfikacji PKP otrzymał Złoty Krzyż Zasługi. Od 1936 r. był członkiem Stowarzyszenia „Rodzina Kolejowa”. Na łamach czasopisma „Inżynier Kolejowy” publikował artykuły propagujące znaczenie techniczne i gospodarcze elektryfikacji kolei. Był autorem rozdziału pt. „Elektryfikacja Kolei w Węzle Warszawskim” w pracy zbiorowej „20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej” wydanej w 1939 r. [4]. Po wojnie nie chciał powrócić do komunistycznej Polski i pozostał na emigracji w Anglii. W latach 1942-48 był członkiem *Institution of Electrical Engineers (IEE)*. Ożenił się z Włoszką i wyjechał z Anglii do Włoch, zmarł w październiku 1974 r. w Mediolanie [5].

⁵ADzES PW, Akta Alfreda Karlsbada, 1500, nlb., *Podanie Alfreda Karlsbada do rektora Politechniki Warszawskiej z 20.IX.1919 r.*

⁶ADzES PW, Akta Alfreda Karlsbada, 1500, nlb., *Podanie Alfreda Karlsbada do rektora Politechniki Warszawskiej z 15.XI.1920 r.*

⁷*Ibidem.*

⁸ADzES PW, Akta Alfreda Karlsbada, 1500, nlb., *Dyplom Alfreda Karlsbada wydany 3 maja 1925 r.*

⁹ADzES PW, Akta Alfreda Karlsbada, 1500, nlb., *Pismo PW do Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego z 27 lipca 1925 r.*

³ Według wykazu oficerów WP znajdującego się na stornie internetowej Muzeum Wojska Polskiego 18 kwietnia 1894 r.

⁴ Archiwum Działu Ewidencji Studentów PW (dalej ADzES PW), Akta Alfreda Karlsbada, 1500, nlb., *Curriculum Vitae 9.XI.1915 r. Alfred Karlsbad.*

4. PODSUMOWANIE

Najważniejszym celem tego krótkiego artykułu jest przypomnienie sylwetek i osiągnięć zawodowych pierwszych inżynierów elektryków, którzy w okresie międzywojennym kierowali elektryfikacją PKP. Inżynierowie Adam Skibiński i Alfred Karlsbad, byli przedstawicielami patriotycznego pokolenia, które nie tylko pracowało na polu techniki, ale również walczyło z bronią w ręku o niepodległość Polski. W mojej opinii Stowarzyszenie Elektryków Polskich powinno podjąć działania w celu ich upamiętnienia. Na ścianie dworca Warszawa - Śródmieście winna znaleźć się okolicznościowa tablica ku czci zapomnianych pionierów międzywojennej elektryfikacji PKP.

6. BIBLIOGRAFIA

1. Nekrolog „Ś.p. inż. Adam Skibiński”, „Przegląd Elektrotechniczny”, nr 6, 1935, s. 137.
2. Polskie pseudonimy wojskowe 1908-1918. Dodatkowy wykaz pseudonimów wybitniejszych członków POW, „Panteon Polski” 1928, 48, s. 11.
3. 50 lat elektryfikacji PKP, Warszawa 1989, s. 74-75.
4. 20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej, Kraków 1939, s. 207-211.
5. „Elektronics & Power”, 6 February 1975, s. 143

ENGINEERS ADAM SKIBIŃSKI AND ALFRED KARLSBAD, FORGOTTEN PIONEERS OF ELECTRIFICATION

This paper discusses biographies of forgotten pioneers of electrification – engineers Adam Skibiński and Alfred Karlsbad. Their technical knowledge and organizational skills contributed to the pre-war electrification of three Warsaw railway lines. The main objective of the paper is to bring back the silhouettes of two forgotten engineers.

Keywords: history, railway electrification, Adam Skibiński, Alfred Karlsbad.

