

Jacek Wesołowski

Historyczne uwarunkowania tworzenia systemów kolejowych na świecie (5). Obsługa dalekobieżna przed epoką dominacji kolei dużych prędkości

Artykuł stanowi zarys kształtowania się podstawowych elementów sieci przewozów dalekobieżnych na świecie. Omówione zostały zagadnienia związane z kategoryzacją pociągów pośpiesznych, wprowadzenia wagonów sypialnych, modernizację taboru, przyspieszenie przejazdu m.in. dzięki trakcji spalinowej, powojenne sieci międzynarodowe TEE i EC, wreszcie ruch liniowo-równoodstępowy wprowadzony przede wszystkim w niektórych systemach krajowych.

Słowa kluczowe: historia kolei, pociąg pośpieszny, wagon sypialny, kolejowy system dalekobieżny.

Pierwsze sieci dalekobieżne

Pojawiająca się przy wydłużaniu sieci kolejowej sprzeczność między obsługą dalekobieżną a lokalną szybko spowodowała konieczność powstania zasad funkcjonowania dalekobieżnej linii. Na przykład w Wielkiej Brytanii linia *London & Birmingham Railway*, ukończona w 1838 r., na szesnastu stacjach miała osiem przeznaczonych do obsługi wyłącznie przez wolniejsze pociągi „drugiej klasy”. W 1840 r. na 10 par pociągów tylko trzy zatrzymywały się wszędzie (tzw. „Mixed Train”), a reszta realizowała postoje na co drugiej, lub trzeciej stacji. Najszybsze przy tym wcale nie były pociągi „First Class”, ale „Mail” – czyli dwie pary pociągów wiozące też pocztę¹. Trzydzieści lat później liczba pociągów na głównych liniach musiała być tak duża, a ich specjalizacja na tyle zaawansowana, że otwartą w 1868 r. linię kolei *Midland* do Londynu, zbudowano od Bedford od razu jako czterotorową, (co było technicznym rozwiązaniem znacznie wyprzedzającym konkurentów).

Pociągi pośpieszne nie prowadziły właściwie wagonów trzeciej klasy. W 1872 r. znowu *Midland Railway* przełamała ten zwyczaj. Stopniowo poszli za nią inni, tym bardziej, że okazało się to dochodowe. Ten wątek postępującej egalitarności podróży, widoczny także w innych krajach, jest dla kolejnictwa bardzo charakterystyczny i zapewne wynika z samej jego ekonomicznej natury.

Na upowszechnienie się wagonów korytarzowych trzeba było poczekać jeszcze dwie dekady. Dopiero możliwość przemieszczenia się pasażerów wzdłuż pociągu umożliwiła racjonalną eksploatację wagonów restauracyjnych (choć pierwszy taki wagon pojawił się już w 1879 r., *GNR*)², które uczyniły zbędnymi planowe postoje dla pokrzepienia się posiłkiem – czyli dopiero od lat dziewięćdziesiątych XIX wieku. To, co dzisiaj wydaje się oczywiste, dla ówczesnym zarządców kolei było wątpliwe: możliwość podania posiłku pasażerom innych wagonów istotnie zmniejszała pojemność pociągu, skoro korytarz zabierał po dwa miejsca za każdego przedziału. Szczególnie nowoczesnym taborom odznaczała się *Great Central Rly.* – budowniczy ostatniego podejścia do Londynu (1900), jednak nie zdołała ona już odegrać większej roli w systemie kolejowym kraju.

W Związku Niemieckim *Henschel's Eisenbahn-Atlas* podaje już 1846 r. parę pośpiesznych pociągów kursujących w okresie Targów między Dreznem i Lipskiem³, czyli w siedem lat po otwarciu linii. Jed-

nak pierwszy „Schnellzug” stałego kursowania pojawił się dopiero w 1851 r. na trasie Berlin–Kolonja⁴. Rozległość geograficzna Prus spowodowała, że już odtąd rząd berliński konsekwentnie wymagał od przewoźników eksploatacji sieci nocnych „*Courierzüge*” łączących stolicę państwa z głównymi ośrodkami prowincjonalnymi. Z czasem we wszystkich krajach Rzeszy eksploatowano wiele pociągów pośpiesznych. Wszystkie one złożone były z wagonów przedziałowych bezkorytarzowych. Dopiero w 1892 r. wraz z pojawieniem się czterookosych wagonów korytarzowych, tworzona jest sieć „*D-Züge*” (od „*Durchgangswagen*”, tylko pierwsza i druga klasa) – najpierw na kolejach pruskich⁵, potem także w pozostałych częściach kraju. Fakt pobierania dopłaty za przejazd tymi pociągami odróżnia je od ekspresów brytyjskich. W Międzywojniu część szybkich i prestiżowych „*D-Zugów*”, takich jak „*Rheingold*”, zaczęto określać skrótem FD – „*Fernschnellzug*”. „*D-Züge*” stanowiły podstawowy szkielet niemieckiej sieci dalekobieżnej aż do lat siedemdziesiątych XX w.

W Austrii kursy pośpieszne z prędkością handlową 37 km/h pojawiają się w 1857 r. na stałe między Wiedniem i Triestem – najpierw tylko 2-3 dni w tygodniu. W latach sześćdziesiątych „*Schnellzüge*” zaczynają się upowszechniać, zaczynając od *Kaiserin-Elisabeth-Bahn*⁶.

We Francji, podobnie jak w Brytanii, niektóre koleje prowadziły pociągi pośpieszne od początku eksploatacji linii⁷. Ukształtował się szybko ich podział na dwa rodzaje: „*trains express*” i „*trains directs*”. Te pierwsze miały zwykle tylko wagony pierwszej i drugiej klasy, a wyjątkowo – tylko klasę pierwszą. Te drugie czasem prowadziły klasę trzecią.

Wynika z tego, że były systemy kolejowe, w których instytucja pociągu pośpiesznego pojawiła się z opóźnieniem, jak też takie, w których istniała od początku.

W Polsce międzywojennej pociągi pośpieszne obsługiwały przede wszystkim Warszawę. Na dalekobieżnych kierunkach eksploatowano też pociągi osobowe albo przyspieszone, niekiedy mające w składzie nieliczne wagony sypialne. Ciągłość eksploatacji takich pociągów, przemierzających cały rozległy kraj, utrzymała się aż do lat dziewięćdziesiątych.

Około 1900 r. prędkość handlowa najszybszych pociągów przekraczała 80 km/h: ekspres Paryż–Bordeaux (585 km) osiągał 87,4 km/h przy czterech zatrzymaniach, Londyn–Edynburg (635 km) – 83,2 km/h przy trzech, Berlin–Hamburg (287 km) – 80 km/h przy jednym zatrzymaniu⁸. W 1914 r. najszybszy pociąg tej ostatniej relacji jechał już średnio 88,8 km/h (także przy jednym zatrzymaniu). Inna szybka trasa w Niemczech, Berlin–Królewiec, pokonywana była w tym czasie z prędkością handlową 76,3 km/h⁹. W Austrii w tym samym roku pośpieszny Wiedeń–Lwów (755 km) jechał średnio 59,4 km/h przy 20 zatrzymaniach, przy czym w Galicji nieco szybciej niż na Morawach i Śląsku¹⁰. „*Orient-Expres*”, najszybsze połączenie między Wiedniem i Budapesztem (289 km przez Pożoń), osiągał w tymże 1914 r. 68 km/h¹¹.

Wagony sypialne

Pasażerskie połączenia międzynarodowe na większą skalę mogły się ukształtować tylko w Europie. Ich odpowiednikiem pod względem długości były połączenia międzyregionalne w USA, Kanadzie i Rosji. Większość z nich oznaczała podróże kilkudniowe, co zrodziło potrzebę wagonów sypialnych. W Ameryce pierwsze wagony z miejscami do leżenia pojawiły się już w 1838 r., jednak ich upowszechnienie się przypada dopiero na okres po Wojnie Secesyjnej¹². Istotą pomysłu była możliwość przeformowania wnętrza na potrzeby podróży nocnej. Z czasem wagony wyposażano i wykończano coraz wykwintniej, pojawiały się też wagony specjalne: restauracyjne i salonowe. Stały się one odpowiednikiem europejskiej pierwszej klasy. Prawie zawsze można też było wielkie dystanse pokonać na siedząco, więc wagony i pociągi sypialne były raczej adresowane do zamożniejszej klienteli.

Wagony takie były początkowo wytworem wielu firm i zarządów kolejowych, jednak największy sukces odniosły konstrukcje George'a Pullmana (rys. 1). *The Pullman Company*, zajmująca się produkcją i eksploatacją wagonów luksusowych w całym kraju, z czasem stała się monopolistą, dysponującym w okresie międzywojennym ponad dziewięćmioma tysiącami pojazdów¹³.

Cechą charakterystyczną większości amerykańskich wagonów sypialnych był układ z miejscami do leżenia ułożonymi podłużnie, po obu stronach korytarza.

W Europie, gdzie wagony sypialne upowszechniły się później niż w Ameryce, stosowano raczej układy przedziałowe. Od 1872 r. monopol na te usługi w ruchu międzynarodowym miała belgijsko-francuska *Compagnie Internationale des wagons-lits [et des grands express européens]* (później w Polsce pod nazwą *Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych*). Stworzył ją Georges Nagelmackers, zainspirowany rozwiązaniami Pullmana. Firma dysponowała z czasem wielką liczbą wagonów sypialnych, podłączanych do różnych składów w wielu krajach, ale eksploatowała też kilka własnych pociągów, na czele z „flagowym” *Orient-Expressem*. W Europie Środkowej rynek wagonów sypialnych został w czasie I wojny światowej przejęty przez towarzystwo *MITROPA*, które na obszarze Niemiec i Austrii (i wyjątkowo poza nim) działało do końca II wojny światowej, eliminując tam dominację *CIWL*¹⁴.

Poza tym, niektóre koleje eksploatowały własne wagony sypialne w ruchu wewnętrznym. Na przykład w Brytanii już w 1838 r. wprowadzono między Londynem i Manchesterem „bed carriages”, przewidziane raczej dla osób starszych i niedomagających. Wagony sypialne kolei *North British* z 1873 r. były luksusowe, ale o pościel musiał początkowo martwić się sam podróżny, zapewne jadący ze służbą¹⁵. Od 1874 r. pewną część najszybszych pociągów stanowiły pociągi „Pullman”, złożone z wagonów tego amerykańskiego producenta,



Rys. 1. Wnętrze wagonu sypialnego „Palmyra” firmy Pullman Palace Car w układzie dziennym. Po przeobrażeniu pasażerowie mieli do dyspozycji po dwie kondygnacje leżanek wzdłuż środkowego korytarza, z zasłonami wiszącymi na widocznych prowadnicach
 fot.: Carleton E. Watkins, ~1870; kol.: NY Public Library; WikiComm, PD

które wprowadziła najpierw *Midland Rly.*, a potem kilka innych zarządów¹⁶. Od tych pociągów w kolejnictwie brytyjskim zaczyna się też epoka bardziej komfortowych wagonów na wózkach skrętnych.

W Rosji pierwszy wagon sypialny, z pościelą dla pasażerów, zbudowano już w 1866 r.¹⁷ Jednocześnie wprowadzono wagony z możliwością podróży na leżąco, jednak bez pościeli i bez wydzielonych przedziałów. Oczywiście znacznie większy komfort z możliwością spania oferowały późne wersje wagonów salonowych, ale te były dostępne dla mniejszości. Na masową skalę wprowadzenie podróży sypialnych następuje w drodze przyjęcia zarówno układów przedziałowych, jak i bezprzedziałowych, przy czym te drugie, inaczej niż w USA, mają charakter wagonów niższej klasy.

Długi czas podróży górkimi liniami wąskotorowymi w Bośni-Hercegowinie, w okresie międzywojennym stanowiącymi tam jednak sieć państwowego znaczenia, doprowadził nawet do budowy wagonów sypialnych (w układzie podłużnym), wpisanych w znacznie mniejszą skrajnie pudła, charakterystyczną dla toru 760 mm. Eksploatowano je w l. 1928-41 na linii Belgrad-Sarajewo-Dubrownik, a podróż trwała ponad dobę¹⁸.

Rozwój lotnictwa przełamał monopol wagonów sypialnych w podróżach międzynarodowych, a następnie pozbawił tę instytucję najbardziej lukratywnej klienteli. Pamięć o komforcie pociągów *CIWL* stanowi jednak do dzisiaj jeden z wyznaczników europejskiej tradycji podróżowania, do której próbują nawiązywać nieliczne, wciąż funkcjonujące składy hotelowe. Jednakże w wielu krajach o dużej rozległości geograficznej i o mniej zasobnym społeczeństwie, system kolejowy wciąż bazuje na wagonach z miejscami do leżenia – przede wszystkim w Rosji, na Ukrainie, w Indiach.

Budowa sieci kolei dużej prędkości w Chinach z pewnością postawi podobnie uformowany model kolei pasażerskiej w obliczu konieczności przemian. Warto jednak zauważyć, że osiągnięte obecnie czasy przejazdu pociągami dużej prędkości, jak osiem godzin w pociągu CRH z Pekinu do Kantonu, także kwalifikują się raczej do podróży leżące.

W warunkach europejskich czas podróży również skrócił się na wielu kierunkach za sprawą budowy linii dużych prędkości. Mimo to nie jest jasne, na ile przeżyła się formuła podróży nocnej w wagonach sypialnych. Z jednej strony widać postępujące ograniczenie oferty, ale z drugiej – całkiem dużą popularność wagonów sypialnych tam, gdzie jeszcze pozostały. Są też przewoźnicy skłonni do inwestowania w ten sektor (*RŽD*, *ÖBB*). Nieprawdą bowiem jest, że modernizacja kolei doprowadziła do takiego skrócenia czasu przejazdu, by wyeliminować wielogodzinne przejazdy. Podróże lotnicze zaś wiążą się z wieloma utrudnieniami związanymi z peryferyjną lokalizacją lotnisk oraz wydłużonymi procedurami obsługi ruchu pasażerskiego. Powodują one, że czas ich trwania jest znacznie dłuższy od samego czasu przelotu. Wygodna podróż w pociągu hotelowym pozwala ten czas zaoszczędzić.

W kierunku dużych prędkości

Koleje próbowały walczyć z samochodową, a potem lotniczą konkurencją oferując skrócenie czasu podróży i większy komfort. Już w latach międzywojennych kilka parowych pociągów brytyjskich i północnoamerykańskich osiągało prędkość rozkładową 160 km/h. Symbolem nowoczesnych parowozów zdolnych do takich wyczynów może być aerodynamiczny „Mallard” kolei *LNER*, zachowany do dzisiaj w zbiorach muzeum kolei w Yorku¹⁹. Zwiększające się stopniowo prędkości handlowe pociągów trakcji parowej osiągnęły apogeum w latach trzydziestych XX w. W 1938 r. najszybszym z nich był amerykański ekspres „Twin City Hiawatha” kolei *Chicago, Milwaukee,*



Rys. 2. Plakat reklamowy sieci szybkich pociągów „Hiawatha” kolei Chicago, Milwaukee, St Paul & Pacific z końca lat trzydziestych pokazuje parowóz w aerodynamicznej obudowie, charakterystyczny dla najszybszych pociągów wielu zarządów kolejowych świata
Ralph Frederick, 1939; WikiComm, PD

St Paul & Pacific, który osiągał 118,9 km/h prędkości handlowej między planowymi zatrzymaniami [il. 2], a zaraz potem brytyjski „Coronation” kolei LNER, jadący na aż ponad trzystukilometrowym odcinku 115,7 km/h²⁰. W tym czasie około stu pociągów brytyjskich osiągało prędkość handlową między planowymi zatrzymaniami przekraczającą 60 mil/h (96 km/h)²¹.

Wyrazem tych tendencji stało się także wprowadzanie szybkich zespołów spalinowych, takich jak „Fliegender Hamburger” kolei DR (1933), albo „TAR” kolei Nord we Francji (1934). Koleje włoskie rozwinęły natomiast elektryczny zespół trakcyjny „ETR 200” (1937). Jednostki takie osiągały prędkość nawet 160 km/h, ale miały niewielką pojemność pasażerską. W 1938 r. najszybszym pociągiem świata był „Fliegender Kölner” z prędkością handlową w Westfalii 132,3 km/h²². W Polsce ten kierunek pionierskiej modernizacji reprezentują szybkie wagony spalinowe – wagony Cegielskiego i „Lux-torpeda”, eksploatowane w latach trzydziestych jako „ekspresowe pociągi motorowe”.

Parowozy ostatnich generacji, a także zmodernizowane, mogły osiągać równie dobre czasy przejazdu, jak pociągi spalinowe. Dowodzi tego rywalizacja trzech zarządów kolejowych na trasie z Chicago do Minneapolis i Saint Paul, gdzie tylko jeden od początku postawił na trakcję spalinową. Tam też większa prędkość była od początku udziałem bardziej masowego odbiorcy: składy były wyraźnie dłuższe niż jednostki trakcyjne z Europy. Wojna 1939-45 przyniosła kres użytkowania wielu z tych pociągów, szczególnie w Europie.

Rozwinięciem powojennym pomysłu szybkich zespołów trakcyjnych była sieć „Trans-Europ Express”, funkcjonująca od końca lat pięćdziesiątych. Składały się na nią pociągi kursujące w dzień tylko z wagonami pierwszej klasy, głównie międzynarodowe, naturalnie z wagonami restauracyjnymi. Dodatkową cechą tej sieci było skrócenie postojów na stacjach i kontrola graniczna dokonywana w czasie jazdy. Początkowo używano do ich prowadzenia głównie trakcji spalinowej, w celu przyspieszenia przejazdu przez granice, nie do osiągnięcia przy nieskoordynowanych i nieciągłych systemach elektryfikacyjnych. Powstawały nawet specjalne zespoły trakcyjne, dzisiaj „legendy” kolejnictwa lat powojennego cudu gospodarczego [rys. 3]. Zwykle daną relację obsługiwała jedna para pociągów na dobę, wyjątkowo było ich więcej (np. cztery między Paryżem i Brukselą).

Sieć „TEE” nominalnie dotrwała do lat osiemdziesiątych, kiedy zaczęto wprowadzać powszechnie także wagony drugiej klasy, a cały system międzynarodowy uzyskał nazwę „Euro-City”. Dodatkowo we Francji „TEE” stało się niekonkurencyjne w relacji obsługiwanej pierwszą linią TGV, otwartą w 1981 r. Przez długi czas część sieci „Euro-City” stanowiły także połączenia nocne. „EC”, wraz z towarzyszącymi im sieciami krajowymi „Inter-City”, stanowiły już bardziej



Rys. 3. Spalinowy zespół trakcyjny serii VT 11.5 kolei Deutsche Bundesbahn z 1957 r. jako „TEE” Monachium-Mediolan przez Brenner
fot. Roger Wollstadt, 1970; WikiComm, Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 generisch” (US-amerikanisch) lizenziert

egalitarną formę podróżowania, mającą się stać „kręgosłupem” dalekobieżnej sieci kolejowej. Dzisiaj jest ona właściwie ograniczona do relacji nie obsługiwanych przez linie dużych prędkości; wykorzystujące je pociągi z reguły występują pod swoimi handlowymi nazwami typu „TGV” albo „ICE”.

Cykliczne rozkłady jazdy

Skrócenie czasu podróży następowało także przez zagęszczenie ruchu pociągów międzyregionalnych. Szczególnie dojrzałym jego przejawem jest ruch równoodstępowy wprowadzony dla sprostania samochodowej konkurencji, którą charakteryzuje brak konieczności dłuższego oczekiwania na pociąg i kształtowania planu dnia przez kolejowy rozkład jazdy. W dużych krajach europejskich po raz pierwszy miało to miejsce na sieci „Intercity” kolei British Rail – już gdzieś pod koniec lat sześćdziesiątych. W 1971 r. Deutsche Bundesbahn uruchomiło swój system luksusowych pociągów „InterCity” (tylko 1. klasa) kursujących co 2 godziny po kilku stałych trasach, obejmujący wszystkie większe miasta Niemiec Zachodnich. Były to wyłącznie pociągi prowadzone lokomotywami, ale – podobnie jak „TEE” – ich postoje ograniczono do minimum, a składów nie poddawano przeformowaniu na stacjach węzłowych (poza koniecznym odwracaniem czoła). W 1979 r. formuła niemieckich IC została rozszerzona: pociągi zaczęły mieć dwie klasy wagonów i jeździć już co godzinę (stąd ówczesny slogan reklamowy: „jede Stunde, jede Klasse”). Zasadę tę stosuje się później do większości połączeń ICE kolei dużych prędkości, które stopniowo przejęły większość zadań dawnej sieci IC. Tej ostatniej pozostawiono dzisiaj tylko rolę uzupełniającą.

Niekiedy, na przykład we Francji, godzinną powtarzalność pory odjazdu stosuje się tylko częściowo w ciągu dnia. Ruch równoodstępowy z powtarzalnością obsługi wybranych stacji po drodze stanowi z jednej strony racjonalną odpowiedź na wyzwania konkurencji samochodu, ale z drugiej spowalnia przejazd na dalsze odległości – czyli pogarsza pozycję kolei wobec konkurencji lotniczej. Dlatego we Francji, charakteryzującej się większą centralizacją w stolicy i mniejszą gęstością większych miast niż w przypadku Niemiec, sieć TGV charakteryzowała większa nieregularność układu połączeń i obsługiwanych stacji. Wpisuje się w niego wiele kursów typu non-stop, umożliwiających możliwie najpełniejsze wykorzystanie potencjału linii dużych prędkości, prowadzonych zazwyczaj z ominięciem węzłów nawet w większych miastach.

Przesłanie dla przyszłości

Budowa w przyszłości systemu zintegrowanej kolei na skalę europejską (o ile do niej dojdzie) będzie musiała wziąć pod uwagę doświadczenia francuskie nawet tam, gdzie tradycyjnie geografia sieci kolejowej stanowi produkt skomplikowanej gry o prestiż i szanse rozwojowe wielu równorzędnych ośrodków miejskich położonych stosunkowo blisko siebie. Uczynienie tego bez demontażu systemu liniowo-równoodstępowego będzie zapewne jednym z zadań najtrudniejszych politycznie.

Mimo że dzisiejsze osiągnięcia pociągów dużych prędkości nawet znacznie przekraczają rekordy przedwojennych jednostek trakcyjnych, te ostatnie pozostają symbolem postępu na kolei okresu rozwijającej się motoryzacji. Symbolem niedoścignionym zwłaszcza wtedy, gdy powojenne przemiany polityczno-geograficzne istotnie zdeklasowały używane przez nie linie kolejowe (casus pociągów „Fliegender Schlesier” linii Berlin-Bytom). Albo też wtedy, gdy kolej w ogóle pozostała na rynku międzymiastowych połączeń pasażerskich tylko symbolicznie – jak między Chicago a Saint Paul, gdzie spalinowe jednostki „Twin Cities Zephyr”, najszybsze w USA, jechały kiedyś 6¼ godziny, a obecnie jedyny pociąg sieci Amtrak – aż 7¾ godziny. Można jednak wykazać, że bez spójnej sieci dużych prędkości, połączenia „EC” oferują czasem bardzo niekonkurencyjne czasy przejazdu, a ich efektywne prędkości (czyli prędkości liczone w linii prostej) są żenująco niskie – na przykład Wiedeń – Wenecja: 57 km/h, Budapeszt – Drezno: 62 km/h, Frankfurt/M – Mediolan: 68 km/h. W dwóch z wymienionych przypadków dzieje się tak mimo ukończenia nowych linii transalpejskich z długimi tunelami. Prędkości efektywne (liczone w linii prostej) pociągów ekspresowych na zmodernizowanych liniach konwencjonalnych rzadko przekraczają 100 km/h, jak to ma miejsce między Moskwą i Petersburgiem (180 km/h), Berlinem i Hamburgiem (160 km/h) albo Londynem i Edynburgiem (125 km/h)²³. Tylko spójny system kolei dużych prędkości, bez „wąskich gardeł”, może z kolei uczynić w ruchu dziennym rzeczywiście konkurencyjnego przewoźnika na skalę międzynarodową.

Ukształtowanie się systemów kolejowej obsługi dalekobieżnej, a w jego ramach specyficznego taboru i instytucji pociągu pośpiesznego różnych odmian, stanowi historyczny dorobek kolejnictwa. Jego zanik albo ograniczenie do partykularnych obszarów państwowych jest jedną z oznak upadku kolei jako przegrywającej w konkurencji samochodowo-lotniczej. Wydaje się to truizmem, ale jest to nieraz smutna rzeczywistość. Wyrażać się może w różny sposób i z różną dotkliwością – od zaniku wagonowej gastronomii akceptowalnego poziomu, po zupełny demontaż systemu pośpiesznego czy systemu podróży nocnych.

Przypisy

¹ *Midland Counties' Railway Companion*, 1840; WikiComm, PD [IV 2020].

² Jack Simmons, *The Railways of Britain. A Journey Through History*, Macmillan, London, 3rd Ed., 1986, str. 176.

³ *Za: Berlin und seine Eisenbahnen*, III. Theil, 2.Bd., Springer, Berlin, 1896, Tafel 20.

⁴ Niem. Wikipedia, h. Schnellzug [IV 2020].

⁵ Hans-Joachim Ritzau, *Deutsche Eisenbahn-Geschichte im Porträt Mitteldeutschlands*, Ritzau KG, Pürgen, 1996, str. 89-90.

⁶ Gustav Gerstel, *Mechanik des Zugverkehrs*, w: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*, III.Bd., Prochaska, Wien, 1898, str. 47-48.

⁷ Rozkład jazdy z 1854 r. na linii Valence-Marsylia, *Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée*; WikiPLM [V 2020].

⁸ Hans-Joachim Ritzau, *Deutsche Eisenbahn-Geschichte im Porträt Mitteldeutschlands*, Ritzau KG, Pürgen, 1996, str. 92.

⁹ *Hendschel's Telegraph*, Mai 1914, tab. 61, 195 – w sieci URL: www.deutsches-kursbuch.de/index.htm [V 2020].

¹⁰ *Kurier kolejowy. Rozkład jazdy pociągów osobowych i pośpiesznych w Galicyi i Bukowinie*; Ważny od 1. maja 1914, Rok XIV, Biuro Podróży i Kolejowe Sokołowskiego, Lwów, 1914.

¹¹ *Hendschel's Telegraph*, Mai 1914, tab. 3392 – w sieci URL: www.deutsches-kursbuch.de/index.htm [V 2020].

¹² John H. White, *The American Railroad Passenger Car*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1978, str. 203 nn.

¹³ W 1944 r. wyrok sądowy zakończył postępowanie antymonopolowe przeciwko firmie Pullmana. W jego następstwie eksploatacja wagonów została przejęta przez konsorcjum zarządów kolejowych.

¹⁴ Po II wojnie światowej działalność firmy skurczyła się w zasadzie do obszaru NRD i pociągów z niej wychodzących.

¹⁵ Frank Ferneyhough, *The History of Railways in Britain*, Osprey, Reading, 1975, str. 145.

¹⁶ Jack Simmons, *The Railways of Britain. A Journey Through History*, Macmillan, London, 3rd Ed., 1986, str. 176; Frank Ferneyhough, *The History of Railways in Britain*, Osprey, Reading, 1975, str. 144-145.

¹⁷ *Обслуживание пассажиров в поездах*, na witrynie *Инновационный дайджест. Все самое интересное о железной дороге*, URL: rzd-expo.ru/history/little_known_facts/services-to-passengers/ [I 2019].

¹⁸ Witryna *Waggonhotel Anger*, URL: www.genussaufschiene.at/waggonhotel-anger/geschichte-der-schmalspur-schlafwagen/europa-historisch.de.html [III 2020].

¹⁹ „Mallard” osiągnął w 1938 r. 201 km/h przy jeździe testowej z pociągiem siedmiowagonowym.

²⁰ Andrzej Massel, *Szybkie połączenia kolejowe w Polsce – wczoraj i dziś*, w: *TTS*, 5-6/2005, str. 40.

²¹ Frank Ferneyhough, *The History of Railways in Britain*, Osprey, Reading, 1975, str. 170.

²² Andrzej Massel, *Szybkie połączenia kolejowe w Polsce – wczoraj i dziś*, w: *TTS*, 5-6/2005, str. 40.

²³ Jacek Wesołowski, *Efektywna prędkość kolei na świecie na średnich dystansach na początku 2018 roku*, w: *Technika Transportu Szybnego*, 7-8/2018, str. 32 nn.

Autor:

Prof. dr hab. inż. arch. **Jacek Wesołowski** – Politechnika Łódzka. Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska

Historical legacy in the form and performance of railway networks (5). Long-distance services before the era of HSR domination

The subsequent text in the historical series is the outline of formation of basic elements of long-distance service. Included were: the institution of an express train, sleeping coaches, the technical progress in passenger rolling stock, speed increase i.a. thanks to diesel traction, post-war TEE and EC networks, rigid route-and-headway systems introduced mainly on national scale in some countries. What has been shown is e.g. that introduction of a fast train was usually, though not always, a process, that a sleeping coach, being an American specialty, also made quite an early appearance in Europe, that late steam traction on wide plains could have been faster than diesel and that train travel with time tends to gain more egalitarian forms.

Keywords: railway history, fast train, sleeping coach, rail long-distance network.