

przeżycia przygody, poznawania nowych miejsc. To żeby zwracać uwagę na szczegóły, które pozwolą nam spojrzeć na świat inaczej, uśmiechać się do ludzi. Uważam, że rodzice powinni mieć możliwość w sposób przemyślany, pokazywać nam swoją pracę, to uczy pokory, szacunku. Tego, że pieniądze nie biorą się z banku, jedzenie z lodówki a czyste ubranie z szafki. I każdy, kto uczciwie pracuje powinien być doceniony. Natomiast kulturę człowieka piastującego kierownicze stanowisko można poznać po sposobie, w jaki traktuje swoich podwładnych. Uważam, że szacunku nie należy wymagać na siłę, albo ludzie go mają do ciebie, albo nie, sam na to pracujesz i nic tego nie zmieni. Szacunek osiągniesz, kiedy sam zrozumiesz i poznasz problemy, z jakimi, na co dzień zmagają się Twoi pracownicy, w czasie, gdy Ty możesz być w domu z rodziną. Dopiero wtedy będziesz wiedział, jakie zmiany mają sens, przyniosą zadowolenie i zysk dla firmy. A które będą stratą czasu, nerwów i pieniędzy. Ja- DZIECKO KONDUKTORA wiem, co jest ważne w pracy mojego Ojca, co go cieszy, co przynosi smutek. Jego pracą przeżył cały dom. Śledzenie każdego dnia pogody na wyjazd (np. Moskwa zimą –40 C). Radość z każdego powrotu, ale i stress wiecznych pożegnań. Niepewność, strach i nadzieja. Święta w niekompletnej rodzinie. Milczenie Ojca po powrocie lub promienną radość od progu.

Szacunku, wdzięczności i zrozumienia dla wszystkich żon, wiecznie czekających nie tylko na konduktorów, ale i lotników, marynarzy, policjantów, żołnierzy. Ich cierpliwości, strachu, nierzadko też- nie ma na pasku wypłaty. Mam nadzieję, że pensje ich mężów kiedyś będą adekwatne do poświęcenia, jakby nie było całej rodziny.

Dla mnie Kolej będzie zawsze ważna i jako pedagog, będę uczulała dzieci na sprawy nierzadko przez innych bagatelizowane. To, na co zwrócimy dziecku uwagę, jak je zainteresujemy i jakie zasady wpojmy, będzie miało wpływ na szacunek do..... wagonów, dworców, kolejarzy, pasażerów.....mamy ,taty, rodziny.....nauczycieli, pracowników, dyrektorów.....zwierząt, roślin, środowiska.....historii, nauki, sztuki.....i wspólnej Polski

Dedykuje to opowiadanie swojemu Tacie, który kocha swoją kolejową pracę i pasją do Niej zaraża innych, mimo wielu przeciwności...

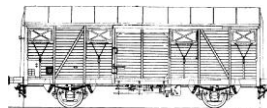
Warszawa 19 III 2004

© Twoja Córa

Chcesz otrzymywać "Ostoję" pocztą?

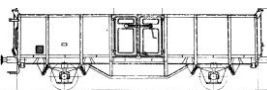
Wyślij zaadresowaną do siebie i oklejoną znaczkami kopertę na nasz adres:

8 "Ostoja";
Ul. Świstackiego 13/18; 50-430 Wrocław



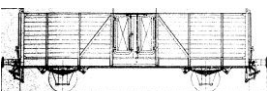
Kryty; seria Kddet
typ 23 K
r.prod. 1959;
Pafawag Wrocław

Numer wagonu: 165264; Długość całkowita: 10580mm, Rozstaw osi: 5700mm, Pojemność ładowna: 63m³; Ciężar własny: 12,2t, Największa szybkość: 100km/h (w okresie regularnej eksploatacji)



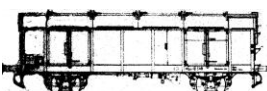
Węglarka; seria Wddo
typ 9W
r. prod. 1964;
Pafawag Wrocław

Numer wagonu: 394383; Długość całkowita: 10000mm, Rozstaw osi: 5400mm, Pojemność ładowna: 36m³; Ciężar własny: 10,5t, Największa szybkość: 100km/h (w okresie regularnej eksploatacji); konstrukcja burt stalowa



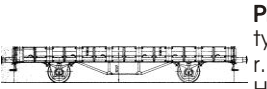
Węglarka; seria Wddo
typ 4W
r. prod. 1947;
Pafawag Wrocław

Numer wagonu: 438746; Długość całkowita: 10000mm, Rozstaw osi: 5400mm, Pojemność ładowna: 36m³; Ciężar własny: 10,5t, Największa szybkość: 100km/h (w okresie regularnej eksploatacji) konstrukcja burt drewniana



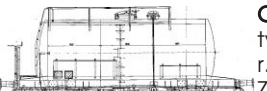
Wapniarka; seria Sddw
typ 205S
r. prod. 1968;
Zamech Elbląg

Numer wagonu: 22515603825-2; Długość całkowita: 9240mm, Rozstaw osi: 5000mm, Pojemność ładowna: 32,94m³; Ciężar własny: 11,5t, Największa szybkość: 80km/h (w okresie regularnej eksploatacji); konstrukcja całkowicie stalowa. Stac. mac.: Wojcieszów Górny



Platforma; seria Pddk31
typ C-IV
r. prod. 1923;
H.Cegielski Poznań

Numer wagonu: 612507; Długość całkowita: 11440mm, Rozstaw osi: 6000mm, ładowność: 21t; Największa szybkość: 60km/h (w okresie regularnej eksploatacji)



Systema; seria Rbh
typ 1R
r. prod. 1948;
Zastal Zielona Góra

Numer wagonu: 563644; Długość całkowita: 8540mm, Rozstaw osi: 4500mm, Pojemność: 13m³;

1%

W związku z faktem iż Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu jest Organizacją Pożytku Publicznego istnieje możliwość, przy składaniu rocznego zeznania podatkowego, na przekazanie jednego procenta podatku dochodowego na rzecz OPP - zatem na rzecz KSK.

Zwracamy się niniejszym do wszystkich członków KSK, sympatyków kolei, ludzi dobrej woli o wpłacanie kwoty jednego procenta na rzecz Klubu.

Dokładną procedurę dokonania tej formalności znajdziecie Państwo na klubowej stronie internetowej: www.ksk.wroclaw.pl

Ostoja

nieregularny biuletyn informacyjny
KLUBU SYMPATYKÓW KOLEI WE WROCŁAWIU

Tytułem wyjaśnienia

Dzisiejszy numer "Ostoi" jest numerem nieco specjalnym, przygotowanym specjalnie na potrzeby organizowanego przez KSK we Wrocławiu przejazdu pociągu specjalnego na trasie (Wrocław-) Wałbrzych Główny - Marciszów - Wojcieszów Górny - Marciszów - Wałbrzych Główny (-Wrocław) prowadzonego lokomotywą parową Tkt48-18. Dlatego też niektóre treści mające się ukazać w bieżącym numerem "Ostoi" zostaną zaprezentowane w numerze majowym. Za zwłokę serdecznie przepraszamy.

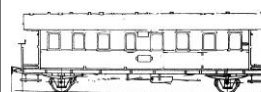
Czym jedziemy?

W dniu dzisiejszym Klub Sympatyków we Wrocławiu ma zaszczyt zaprosić Państwa na przejazd pociągiem specjalnym złożonym z historycznych wagonów towarowych + jednego wagonu osobowego.

Wszystkie wagony w składzie pociągu są pojazdami historycznymi w pełnym tego słowa znaczeniu. Posiadają karty zabytków i są objęte (bądź będą w najbliższym czasie) ochroną konserwatorską. Wagony będące w posiadaniu KSK zostały wyremontowane dzięki zaangażowaniu członków Klubu oraz wolontariuszy, bez których pociąg ten nie mógłby dojść do skutku. To dzięki nim możemy dziś odbyć podróż do historii tym dokładniejszą, że w składzie pociągu będzie wagon wapniarka (seria Sddw, typ 205S), którego stacją macierzystą była stacja do której zmierzamy: Wojcieszów Górny.

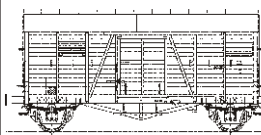
Wszystkie wagony odzwierciedlają modelarską epokę III czyli lata od zakończenia II wojny światowej do wprowadzenia ujednoliconych numerów UIC dla wagonów.

Wagon osobowy został użyczony dzięki uprzejmości PKP IC.



Wagon osobowy

seria Bi
typ Ci28
r. prod. 1930; Niemcy



Kryty; seria Kdt

typ Oppeln
r. prod. 1939 Niemcy

Biuletyn Informacyjny "Ostoja" jest bezpłatny i jako taki nie może być w żadnej formie oferowany odpłatnie!

W numerze:

1. "Czym jedziemy?" - odpowiedzi na te pytanie udzieli Jacek Jerczyński, który przygotował telegraficzny opis składu pociągu specjalnego uruchomionego przez KSK 4.04.09.
2. W dziale "Garść historii" artykuł Andrzeja Szynkiewicza o pociągu specjalnym Adolfa Hitlera wyjaśniający niektóre mity związane z tym tematem.
3. Marcin Kowalczyk w dziale "Dzisiejsza kolej" w swoim stylu poprowadzi nas poprzez kolejne bocznice Wrocławia.
4. "Być dzieckiem konduktora" to opowiadanie, które Marcin Kowalczyk otrzymał od córki swego przyjaciela - naprawdę warte polecenia.

Garść historii

„America” – Pancerny pociąg Hitlera?

Artykuł niniejszy nie wyczerpuje w najmniejszym stopniu tematu pociągu specjalnego Adolfa Hitlera oraz narosłych wokół niego mitów. Mam nadzieję, że chociaż w niewielkiej części uda mi się Wam ten skomplikowany i złożony temat przybliżyć.

Wielokrotnie spotykałem się w kontaktach z miłośnikami kolei jak i z miłośnikami II wojny światowej z wieloma mitami i błędnymi informacjami dotyczącymi specjalnego pociągu Adolfa Hitlera. Powtarzana wielokrotnie plotka urasta do rangi potwierdzonej wieloma faktami rzeczywistości. Sęk w tym, że ta rzeczywistość częstokroć



"America" pod drutem, na czele E18-04 i BR03

bywa diametralnie inna od tej jaką wydaje się, że znają moi rozmówcy. Pierwsza kwestia jaka powinna zostać wyjaśniona to znak zapytania w tytule niniejszego artykułu. Pozwoliłem sobie nieco przewrotnie tak ten tytuł skonstruować aby było to elementem wyjścia do dalszej opowieści. Pociąg specjalny, będący mobilną kwaterą Adolfa Hitlera i środkiem jego lokomocji nigdy nie był pociągiem pancernym! Był częściowo opancerzony, ale pancernym na pewno nie był. To bardzo częsty błąd dotyczący tego zagadnienia. Pociąg był wyposażony (często, ale nie zawsze) w parowozy, które miały szcążkowy pancierz, ale poza wagonami obrony przeciwlotniczej nie był to sensu stricto pociąg bojowy w rozumieniu definicji pociągu pancernego.



Pociągi używane przez wysokie kierownictwo III Rzeszy były bardzo zbliżone do siebie w organizacji i w składzie. Były to pociągi specjalne, złożone z wagonów standardowych jak i przebudowanych na nowe potrzeby. W późniejszym okresie doczepiano do nich wagony obrony przeciwlotniczej – były to jedyne środki bojowe poza bronią osobistą, jakie były włączane do składu. Pociągi te służyły do transportu członków sztabu czy swity dostojnika państwowego z miejsca na miejsce lub też w szczególnych wypadkach służyły jako polowa kwatera, tj. np. pociąg specjalny „Amerika” w czasie kampanii wrześnieowej.

Krótkie zestawienie ważniejszych z nich podaje poniższa tabela:

Oznaczenie kodowe	Funkcja
Führersonderzug F; "Amerika"; ("Brandenburg I" + "Brandenburg II")	Pociąg sztabowy Hitlera
"Afrika" ("Braunschweig")	Pociąg szefa Oberkommando der Wehrmacht
"Asien" ("Pommern")	Pociąg specjalny H. Göringa
"Atlantik" ("Auerhahn")	Pociąg sztabowy dowództwa Kriegsmarine
"Atlas" ("Franken")	Pociąg sztabowy Sztabu generalnego Wehrmachtu
"Enzian"	Pociąg sztabowy sztabu generalnego Luftwaffe
"Ostpreußen"	Pociąg specjalny nr 4 Oberkommando des Heeres (Sztab generalny wojsk lądowych)
"Robinson 1"	Pociąg specjalny szefa sztabu Luftwaffe
"Robinson 2"	Pociąg specjalny szefa sztabu Luftwaffe
"Württemberg"	Pociąg specjalny sztabu generalnego wojsk lądowych
"Frühlingssturm"	Pociąg specjalny, nazwa kodowa Kwatery głównej Hitlera koło MönchKirchen, Wiener Neustadt

W nawiasach podano nazwy pociągów po 1 lutego 1943r.

W niniejszym artykule zajmiemy się wyłącznie pociągiem specjalnym Adolfa Hitlera, choć pewne informacje będzie można także rozciągnąć na inne składy z powyższego zestawienia.

Środki trakcyjne

Pociąg specjalny „Amerika”, od momentu jego faktycznej organizacji (wiosną 1937r) zawsze obsługiwały dwa parowozy - nigdy, nawet na zelektryfikowanych liniach

nie były odłączane od składu na dłużej niż wymagałoby tego ich obsługa techniczna. Wbrew temu co piszą niektórzy autorzy, nawet na takich liniach prowadziły one pociąg Hitlera. Zasadniczo do obsługi przewidziano dwie maszyny serii 03 (BR03), latach w 1938-39 sporadycznie zdarzało się, że pociąg prowadziła jedna lokomotywa. Pojazdy tej serii charakteryzowały się unifikowaną budową oraz były sprawdzone i wszechstronne w codziennej pracy na kolejach DRG. Ich parametry techniczne pozwalały na prowadzenie ciężkich składów pociągów specjalnych nawet w trudnych warunkach terenowych na górskich liniach. Ze względu na obciążenie (każdy z wagonów ważył ok. 70t) oraz układ pojazdów w pociągu nie zdarzało się aby pociągi te rozwijały prędkość większą niż 80km/h. o czym dalej. Z analizy zdjęć archiwalnych oraz nielicznych dokumentów można stwierdzić, że do obsługi pociągu specjalnego „Amerika” użyte zostały maszyny o numerach: 03 035 lub 03 085 oraz 03 011. Najprawdopodobniej w czasie pokoju używano także inne maszyny tej serii, w czasie wojny zaś do potrzeb obsługi tego pociągu wytypowano 6 lokomotyw, które wyposażono w specjalne stelaże do mocowania blach pancernych osłaniających istotne elementy biegowe lokomotywy. Blachy te początkowo o grubości 20mm wraz z rozwojem wydarzeń wojennych zwiększały swoją grubość aż do 50mm w końcowym jej okresie.

W czasie pokoju używano także do szybkiego przemieszczania składu, lokomotywy serii 05 z otuliną aerodynamiczną. Lokomotywy tej serii prowadziły samodzielnie pociąg Hitlera złożony z mniejszej niż normalnie liczby wagonów. Na czas wojny lokomotywy te niestety okazały się za słabe do prowadzenia pociągów specjalnych, a wobec zdjęcia z nich otuliny aerodynamicznej zaprzestano ich używania do tego celu. Zdarzało się także że pociąg „Amerika” prowadzony był lokomotywami spalinowymi serii V180, skonstruowane specjalnie do wykorzystania przy obsłudze największych dział kolejowych klasy „Dora”. Te dwuczęściowe lokomotywy składały się z dwóch połączonych ze sobą niezależnych członów o 4 osiach napędnych. W użyciu przez DB były one do lat 80-tych minionego wieku. Instrukcja użycia pociągu specjalnego „Amerika” mówi, że skład winien być prowadzony dwoma

Ciąg dalszy na stronie 3

zachodzę jak niektórzy utrudniają sobie zwykłe czynności, wchodząc nogami na deskę sedesową,przecież to można spaść, pociąg zahamuje i nieszczęście gotowe.

Po tych wszystkich przeżyciach, była pora na sen, jednak nie mogłam zasnąć. Lecz stukot kół, i obecność Taty, który cały czas czuwa, wprowadziło mnie w spokojny sen.

Rano słyszałam wychodzących ludzi. Dojechalśmy do stacji końcowej i zastaliśmy sami. Pomagałam sprzątać wagon i wtedy potwierdziło się to, co jest tak ważne w życiu, a dla niektórych mało istotne. Szacunek do czyjejś pracy, zwracanie uwagi na szczegóły takie jak np.: nie jedzenie w łóżku, zjadanie kanapek nad papierem, aby nie kruszyć na podłogę, wkładanie śmieci do śmietnika, nie przyklejania gumy do żucia byle gdzie (tylko w papierek i dopiero do śmietnika),delikatne odsłanianie zasłon żeby ich nie pozrywać, ułożenie pościeli na łóżku, niby nic-takie mało ważne sprawy. Od ilości kulturalnych pasażerów zależało to, ile czasu może Tata poświęcić na swój sen, i nabranie siły na następną noc, którą spędzi na pilnowaniu swoich podróźnych, niezależnie czy są kulturalni czy też nie. Po sprzątnięciu wagonu, Tata mógł się położyć. Ja również byłam zmęczona i poszłam spać

Przyszedł upragniony czas na zwiedzenie miasta, do którego przyjechalśmy. Szliśmy długo między torami, uczyłam się jak należy zachowywać się na torowisku. Trzeba być bardzo ostrożnym, mieć „oczy dookoła głowy „, nie wchodzić na szyny, nie wkładać nogi w zwrotnicę, co oznaczają światła niebieskie, a co białe, jaki znak pokazać w razie niebezpieczeństwa, kogo o nim poinformować, że nie wolno zeskakiwać ze stopni wagonu tylko schodzić (o tym zapominają czasem sami konduktorzy, ale szybko ból o tym przypomina). Kiedy dotarliśmy do stacji postojowej, Tata poszedł po diagram, w którym była opisana liczba prawdopodobnej zajętości miejsc w wagonie. Dopiero wtedy mogliśmy zwiedzać miasto. Zaczynaliśmy od Baru Mlecznego gdzie jedliśmy późne śniadanie, pamiętam jak przed jedzeniem wycierałam sztuczce serwetką. Najczęściej prosiłam o naleśnik z serem i kompot z truskawek, po zjedzeniu odnosiłam nasze talerze, dziękowałam za posiłek i wychodziliśmy do miasta. Kupowaliśmy mapę miasta i ustalaliśmy, co chcemy zwiedzać. Najbardziej w lato lubiłam zwiedzać kolorowe olbrzymie kościoły, było w nich chłodno i przyjemnie. Chodziliśmy do muzeum, w różne historyczne miejsca dla danego regionu, wysyłałiśmy widokówki do domu, zawsze przychodziły dwa dni po naszym przyjeździe. Tata powtarzał, że na spacerze warto patrzeć do góry, bo na starych kamienicach są piękne gzymsy i rzeźby oraz balkoniki. Wokoło tyle się działo, nowe sklepy, ulice, zamki, skwery. Nie poskromiona ciekawość, co jest za rogiem lub na końcu ulicy. Uwielbiałam kupować bułki i kefir, siadać w parku na ławce i słuchać opowieści o widzianym mieście. O określonym z góry czasie, musieliśmy wracać do naszego domu na torach, żeby się nie spóźnić i na czas przygotować

wagon na przyjęcie podróźnych. Bycie odpowiedzialnym za siebie i innych jest bardzo ważne, i właśnie przede wszystkim praca mojego Taty na tym polega. Po przyjeździe do wagonu, trzeba było wszystko posprawdzać, zabezpieczyć drzwi zewnętrzne i wewnętrzne, naprawić ewentualne usterki, policzyć sprzedane ciastka i oranżadę. Tata przebrał się w mundur, wypiliśmy herbatę zjedliśmy kolację i za parę minut pociąg ruszył w kierunku domu. Pociąg wjechał na stację, ja wiedziałam bez słowa gdzie jest moje miejsce. Zupełnie nowi ludzie zaczęli pospiesznie wchodzić do wagonu. Mój Najważniejszy Konduktor na świecie znów stał na peronie, zapraszał do wagonu, pomagał wnosić ciężkie bagaże, informował o numerze przedziału i o godzinie, o której pociąg odjedzie. W tym czasie pan w innym mundurze chodził wzdłuż pociągu i stukał wielkim młotkiem w koła. Wiem od Taty, że jeśli by był zły dźwięk koła to pociąg nie mógłby odjechać. Wszyscy wsiedli i Tata latarką dał znak, że jest gotów do odjazdu, dopiero po dwudziestu minutach, kiedy w wagonie wszyscy się usadowili wiedziałam, że będę mogła wyjść z przedziału. Uwielbiałam tak siedzieć w przedziale służbowym i patrzeć jak mój Tata, przygotowuje napoje, sprawdza bilety (nazywałam to grą w statki), bo stawał na zajętości miejsc kropki, wtedy wiedziałam, że musi się skupić. Pisać w pociągu wcale nie jest łatwo, a tam było tyle krtek i trzeba było dobrze wcelować żeby się nie pomylić. Myślę, że osoby, które by wiedziały, co znaczy pisać w pociągu, wymyśliłyby inne druki. Czasem zastanawiałam się skąd Tata wie gdzie jest otwarte okno. Nawet robiliśmy zakłady, zawsze zgadł. Niestety ludzie postępują bardzo nie roztropnie i zostawiają otwarte okna, teraz są wagony, w których nie da się otworzyć okien. Ale ja nie lubię tych wagonów, bo nie ma nic piękniejszego jak nad ranem przychodzi do ciebie Tata konduktor, rozbudza cię żebyś zobaczyła Polski świt. Zamglone pachnące łąki, budzące się wieś, machający dróźnicy, różowo niebieskie niebo i ten cudowny, cudowny czysty rześki wiatr, który zatyka ci nozdrza i wnika w całe ciało, aż chce się żyć...

Pasażerowie znów, co stacja zaczynają wysiadać, aż znikają wszyscy. Zaczynam pomagać Tacie sprzątać wagon i pakować swoje bagaże, sprawdzam wszystkie dokumenty zabrać torbę apteczkę, sprawdzić wagon i dopiero zdać go do bazy. Trzeba było to wszystko zanieść do firmy, rozliczyć się sprawdzić następną datę podróży i dopiero wtedy wracać do domu. Pamiętam jak jechałam do domu myśląc tylko o tym, aby usiąść na sedesie, który się nie buja w każdą stronę, napić się ciepłej herbaty pocałować Mamę i położyć się do łóżeczka. A przecież spałam w jedna i drugą stronę podróży, mój Tata niewiele co na postoju Dzięki tej podróży poznałam specyfikę pracy mojego Taty. Nabrałam szacunku do ludzi w mundurach i ich odpowiedzialnej za innych,ciężkiej pracy. Mam posłuchanie do czyjegoś snu, i czasem w ciągu dnia, idąc ulicą, gdy widzę w oknie zasłonięte zasłony, życzę ludziom spokoju. Ta podróź rozbudziła we mnie chęć

Ciąg dalszy na stronie 8

Opowiadanie

potrzeba było wzięte. I powiększenie się wielkiej torby podróźnej od jedzenia i wszystkiego tego, co konduktor mieć przy sobie powinien.

Moim odpowiedzialnym zajęciem było pastowanie butów Taty. Buty sięgały mi od palców ręki po ramię. Trzeba było się natrudzić żeby były lśniące, ale robiłam to z pasją nie zwracając uwagi na brudne ręce, które ciężko było domyć. Buty zawsze były gotowe na czas.

Jednak tego dnia torba była dużo większa...

- Nagle usłyszałam głos mamy – ubieraj się dzisiaj jedziesz z tatą.

- JADĘ Z TATĄ !!! ALE DOKĄD, NA ILE DNI, CO ZE SOBĄ WZIĄŚĆ?

Teraz i na mnie będzie mama czekała i ja będę mogła opowiadać o wielkich podróżach.

Zobaczyłam czyste buty taty, spodnie od munduru wielką torbę podróźną, Ojcowską dłoń i rozpoczęła się moja podróź po meandrach życia.

Stanąłam przed ogromnym niebieskim wagonem, cały pociąg był bardzo długi. Tata otworzył drzwi wagonu i wsadził mnie na pomost. Przestraszyłam się, co będzie jak pociąg ruszy, ale Tata wszedł za mną i już byłam spokojna. Z przejęcia nie byłam w stanie zadawać żadnych pytań. Wagon w środku był wspaniały, miał długi korytarz, niezliczoną ilość drzwi do małych pokoiów. Dowiedziałam się, że są to przedziały. W każdym takim przedziale było okno, trzy łózka, stolik i drabinka. Styszałam słowa Ojca, które pamiętam do dzisiaj, i jestem pewna, że to, czego się wtedy nauczyłam pozostanie we mnie na zawsze. Zostałam poinformowana, czego mi robić w wagonie nie wolno. Jeśli będzie mi powiedziane, że mam się nie ruszać z miejsca to bezdyskusyjnie ma być to wykonane. W czasie przyjmowania pasażerów mam nie wychodzić z przedziału i nie absorbować nikogo swoją osobą. Jednym słowem być cichutko, i nigdzie się nie oddalać. I te zasady były podstawą naszych podróży.

Zaczęliśmy się rozpakowywać, układaliśmy wszystko w szafkach w taki sposób, aby w czasie jazdy nic nie wypadło i nie zrobiło nikomu krzywdy. Tata zaczął przygotowywać łózka dla podróźnych a ja podawałam mu ręczniczki i małe mydełko. Pościel była pachnąca wyrochmalona i równiutko ułożona na łózkach. Dowiedziałam się, że nie wolno siadać w ubraniu na czystą pościel, jeśli chce się usiąść trzeba ją odwinąć i usiąść na samym tapczanie lub kocu. Wiem, że kulturalnego człowieka można poznać po tym, w jakim stanie pozostawia po sobie łózko. Trzeba przyznać, że sprawdziło się to w 100%. Jedne przedziały wyglądały jak po tornadzie a w innych

schludnie zdjęta pościel, koc i poduszka leżały tak jak powinny. Po stanie przedziału było wiadomo, z kim się miało do czynienia. Kiedy wagon był już gotowy do drogi, Tata przebrał się w mundur a ja w mały kostiumik, który został mi kupiony na tę okazję.

Pociąg ruszyłbyło to coś pięknego, najpierw pomału i delikatnie, aby za chwilę nabrać rozpędu. Po paru minutach, Tata rzucił hasło, że wjeżdżamy na stację i mam wejść do przedziału. Bez słowa wykonałam polecenie. Przez zasłonki widziałam tłum ludzi pospiesznie tłoczących się przy wagonie. Mój Tato w mundurze z uśmiechem na twarzy dowodził tą całą sytuacją i po chwili nastał całkowity spokój. Zamknął drzwi wagonu a podróźni zaraz pootwierali swoje okna, informując swoich bliskich na peronie, że to jest ich miejsce. Chwilę jeszcze rozmawiali i zaczęli pokrzykiwać na pożegnanie, widziałam, jak co najmniej trzydzieści osób macha do nas rękami a pociąg pomalutku zaczyna się toczyć.

Kiedy wszystko się uciszyło, przyszedł po mnie Tata i mogłam już być przy nim i zadawać następną porcję pytań. W holu stało jeszcze parę osób, które patrzyły przez okno paląc papierosy. Tata w przedziale służbowym wypełniał dokumenty, potem zaczęli przychodzić pasażerowie, po oranżadę, która stała w dużych skrzynkach. Pamiętam jak bardzo się wstydziłam tych ludzi, ale Tata mówił, że jeśli będę miła to ludzie też będą mi mili w stosunku do mnie. I rzeczywiście sprawdzało się, ten dzień nauczył mnie, na co trzeba zwracać uwagę poznając nowych ludzi i czego unikać w czasie rozmowy z nimi. Być uprzejmą, ale ostrożną.

Wiele podróźnych zachwycało się mną, jaka miła i poslušna dziewczynka i jak pomaga tacie w pracy. Było mi bardzo miło, ale nie oddalałam się od Taty na krok. Jak pasażerowie poszli spać, mogłam założyć czapkę Taty i cichusieńko pochodzić po korytarzu, wtedy pamiętam, że czułam się wspaniale. Była już noc - w wagonie cisza, pociąg pędził jak oszalały, latarnie błyskały w oknach. A ja w olbrzymiej czapce konduktorskiej, która spadała mi na oczy, przeżywałam swoją pierwszą podróź w nieznanym, pilnując snów podróźnych, tak jak robi to mój Tato. Wtedy już wiedziałam, że osobom, które śpią nie wolno przeszkadzać. Nadszedł czas udania się do ubikacji, - to dopiero była przygoda !. Pełną w podłodze do spuszczenia wody w sedesie i dziura, przez którą było widać tory, matowe okno z naklejką opatrzoną znakiem przekreślonej butelki i ręczniki z papieru. Jak to wszystko zobaczyłam, to stwierdziłam, że niezłą lekcją będzie poradzenie sobie z tym wszystkim w czasie jazdy pociągiem, bo przecież wiadomo, że jak pociąg stoi na stacji to nie wolno korzystać z ubikacji. Niestety dużo starszych ode mnie ludzie to lekceważy, ciekawe, dlaczego? Ja wiem jak sobie radzić w toalecie, Tata mnie nauczył, ale to konduktorska tajemnica. Wydaje mi się, że pozostawienie po sobie porządku w ubikacji, nie kosztuje zbyt wiele. Lecz przerażające są praktyki niektórych pasażerów w czasie ich pobytu w ubikacji. I czasami w głowę

Ciąg dalszy na stronie 7

Garść historii

parowozami - gdy pociąg służył jako kwatery główna Hitlera, po jednym parowozie na każdym z końców składu. W celu zwiększenia mobilności lokomotywy te ustawiano tendrami w kierunku składu, głównie po to aby nie było konieczne odwracanie ich przy zmianie kierunku jazdy. Zdarzały się jednakże odstępstwa od tej reguły, jak chociażby spotkanie Hitlera z Franco gdzie do stacji docelowej pociąg Hitlera przyprowadziła jedna lokomotywa, czy wizyta Mussoliniego w Wilczym Szańcu tuż po lipcowym zamachu na Hitlera, kiedy to skład przyprowadziły dwie lokomotywy: pociągowa i przeprzągowa.

Skąd wzięła się nazwa kodowa pociągu? Otóż w czasie I wojny światowej Adolf Hitler stacjonował przez pewien czas w miejscowości o nazwie Amerika. Dopiero po wybuchu wojny między Niemcami a USA, a dokładniej 1 lutego 1943r nazwę tę zamieniono na „Brandenburg”.

Garnitur wagonów

Aby opisać dokładniej zestaw wykorzystywanych w pociągu specjalnym Hitlera trzeba na wstępie wyjaśnić jeszcze jedną kwestię, która często bywa opacznie rozumiana. Pociąg "Amerika"/"Brandenburg" to dwa różne pociągi. Wzorem zastosowania pociągów pancernych składał się on bowiem z pociągu głównego i pociągu dodatkowego. Warto tu zaznaczyć, że prawdopodobnie nawet do 1939r Hitler podróżował w jednym tylko wagonem specjalnym wyposażonym w przedział salonowy, 3 sypialne kajuty oraz umywalnie i pokój radiowy. Włączano go do normalnych pociągów rozkładowych na końcu składu. Wagon typu Ber4ü38a, wybudowany został w firmie Wegman&Co w Kassel w zimie 1937r, po wpisaniu na stan DRG otrzymał numer taborowy Berlin 10252. Jego waga łącznie z pancernymi płytami wmontowanymi w ściany wynosiła 63,9t, prędkość maksymalna 150km/h. Wagon ten w składzie pociągu był prywatnym wagonem Adolfa Hitlera, był wyposażony w drewna orzechowego, na środku stał w nim duży podłużny stół z 8 krzesłami, z boku - w rogu było kilka foteli obitych ciemnoczerwoną skórą wołową.

Pociąg główny – ten którym faktycznie podróżował w czasie wojny Hitler, to skład 11-16 specjalnie przebudowanych wagonów pasażerskich. Drugi skład był pociągiem pomocniczym, składający się z klasycznych wagonów z przedziałami, bagażowymi oraz restauracyjnymi a także wagonów towarowych w których przewożono aprowizację oraz inne niezbędne wyposażenie konieczne do sprawnego funkcjonowania sztabu Hitlera, który w maksymalnym swym składzie potrafił liczyć nawet 1500 ludzi.

Pociąg zajmowany przez Hitlera zawsze nosił nazwę kodową „Amerika”, a od 1 lutego 1943r „Brandenburg I” (skład pomocniczy to „Brandenburg II”). Skład "Ameriki" był zmienny w czasie w zależności od warunków i potrzeb. Standardowo - w czasie wojny - było to 16-17 wagonów pulmanowskich (4 osiowych, na wózkach) z przejściem międzywagonowym i harmoniami, tzw. Schürzenwagen - „fartuchowców” typów 4ü-38 i pochodnych wyprodukowanych przez zakłady Wegmann'a z Kassel i

Linke-Hoffman z Wrocławia. Łącznie wagonów tego typu wybudowano na potrzeby DRG 432 sztuki do wybuchu wojny, z czego ok. 40 sztuk wagonów salonowych i specjalnych typu SG 4üei Smg o długości 23,5 i 26m (oznaczonych indeksem specjalnym „m” dla odróżnienia o typowych wagonów osobowych) wyłącznie na potrzeby pociągów specjalnych prominentów III Rzeszy.

Przykładowy skład pociągu „Brandenburg I” (lato 1943):

1. lokomotywa podstawowa,
2. wagon plutonu obrony plot,
3. wagonu bagażowego,
4. salonka Hitlera (Bln 10 252)
5. wagon konferencyjny (Bln 10 828)
6. wagon plutonu ochrony SS,
7. wagon restauracyjny,
8. wagon sypialny,
- 9 wagon z łaźniami,
10. wagon restauracyjny obsługi,
11. wagon obsługi,
12. wagon prasowy (Bln 105 071)
13. wagon bagażowy,
14. wagon plutonu obrony plot.
15. lokomotywa zapasowa,

Jako ciekawostkę można podać, że wagon konferencyjny ze składu pociągu Hitlera wybudowano w Zakładach Linke Hoffman we Wrocławiu pod koniec 1938r. W tym czasie wyprodukowano trzy wagony typu SalonPw4ü-38 a po wpisaniu na stan DRG otrzymały one numery Berlin 105 071-073.

Znajdujące się w składzie pociągu wagony sypialne i restauracyjne (typu: WR4ü-38, WL4ü-38 i 39) wynajmowane były stale od przedsiębiorstwa zajmującego się w Niemczech eksploatacją wagonów tego typu: „Mitropa”. Wagony te nie nosiły klasycznych barw właściciela (ciemnoczerwone) lecz były pomalowane na oliwkowo, jak inne wagony pociągu, ale nosiły także oznaczenia właściciela po środku burt, na centralnych słupkach pomiędzy oknami. Oczywiście ściany tych wagonów, jak wszystkich w składzie były wzmocnione stalowymi blachami pancernymi.

Wagon łaźnienny był wagonem specjalnie do tego typu przystosowanym, wyposażonym w duży zbiornik z wodą, piecem do jej podgrzewania oraz podzielony był na szereg pomieszczeń kąpielowych z natryskiem, umywalką, lustrem etc. Dodatkowo był tu też przedział w którym służba wykonywała pranie oraz pomieszczenie magazynowe na mundury.

Podobnie, wybudowanymi na potrzeby pociągów specjalnych, były wagony obrony przeciwlotniczej. Były to zabudowane na podwoziu wagonu pulmanowskiego dwie bazy pod podwojnę (później poczwornie) sprzężone zestawy działek przeciwlotniczych 2 cm FlaK 38

Ciąg dalszy na stronie 4

zamocowanych w skrajnych częściach wagonu. W środkowej jego części, z nieco obniżoną podłogą zlokalizowane były pomieszczenia obsługi, magazyny amunicji i centralka dowódcy baterii. Wagon prasowy lub łączności to salonka z pomieszczeniem centralnym, pięcioma niewielkimi kajutami, w których zamontowano centralę radiową o mocy 700W i inne narzędzia łączności przewodowej i bezprzewodowej (łącznie 3 radiostacje). W dach tego wagonu wmontowano radiową antenę ramową. Niestety, ze względów technicznych nie było możliwe korzystanie z głównej radiostacji w czasie jazdy pociągu, a gdy przewidziano dłuższy postój pociągu w jednym miejscu (np. w tunelu w okolicy Mönchkirchen w czasie zajmowania przez Wehrmacht Jugostawii), prowadzono naziemne, przewodowe linie telefoniczne i łącze dalekopisowe, które podłączano do centrali w pociągu. W czasie jazdy korzystano z łączności radiowej krótkiego zasięgu jeżeli była taka możliwość lub w wyjątkowych wypadkach z łączności kolejowej. Ponadto cały skład wyposażony był wewnętrzną sieć telefoniczną.

Często - szczególnie pod koniec wojny - i na terenach okupowanych - przed parowozem prowadzącym skład pchana była platforma wypełniona piaskiem, bądź wagon z niskimi burtami, aby w razie wysadzania torów na mniejsze uszkodzenia był narażony sam skład i parowóz. Za nią oczywiście BR 03, później opancerzony wagon obrony przeciwlotniczej i dalej kolejność dowolna, aż do ostatniego (przed drugą lokomotywą) wagonu jakim znów był wagon obrony przeciwlotniczej. W 1941r gdy Polska armia podziemna próbowała przeprowadzić zamach na pociąg Hitlera, zniszczony został skład zapasowy który jechał przed pociągiem głównym.

Tutaj wypadałoby sprostować kolejny mit związany z pociągiem specjalnym Hitlera. Wielokrotnie spotykałem się z opiniami, że wagony były pomalowane w ochronne faty i maskowanie. Nie jest to prawdą. Wszystkie wagony w składzie nosiły zunifikowane malowanie w kolorze oliwkowym, dachy pomalowane były na ciemno szaro a podwozia na czarno. Jedynie niektóre lokomotywy wyznaczone do prowadzenia tego składu miały przez pewien czas w 1943r barwy ochronne w specyficzne pasy poziome.



4 Hitler spotyka się z Franco, Hendaye (BundesArchiv)

Załoga

Zasadniczo w trakcie podróży Hitlera pociągiem specjalnym, skład ten obsadzała sztafeta ochronna wodza III Rzeszy – Leibstandarte w sile dwóch kompanii. Poza tym czasem pociąg w trakcie postoju był ochraniający przez Bahn-shutz (niemiecki odpowiednik Straży Ochrony Kolei). Za bezpośrednią ochronę samego Hitlera zawsze odpowiadała kompania FBB (Führer Begleit Battalion) w sile 22 żołnierzy do 1940r pozostająca pod dowództwem E. Rommla. Na potrzeby FBB przeznaczono jeden cały wagon, który zawsze w składzie znajdował się w pobliżu wagonów zajmowanych przez samego wodza. Dodatkowo członkowie Leibstandarte (w składzie tej jednostki formalnie było FBB) korzystali także z wagonu kąpielowego i jadalnego dla obsługi. W czasie wojny, gdy włączono do składu dwa wagony obrony przeciw lotniczej wyposażone w dwa poczwórnne sprzężone zestawy p-lot Flak 38 do ich obsługi wprowadzono żołnierzy Luftwaffe w liczbie 26 na wagon, w tym 4 oficerów.

Powojnie

Skład pociągu „Amerika” jako stację macierzystą wpisany miał dworzec Anhalter Bhf, jednakże przeważnie pociąg ten znajdował się oczywiście w pobliżu wodza III Rzeszy. Pod koniec wojny, przed zamknięciem okrążenia Berlina został ewakuowany w kierunku południowym już w lutym albo na początku marca 1945r. Początkowo został postawiony w okolicy Monachium, a momencie zbliżania się wojsk amerykańskich ewakuowano go w kierunku Garmish-Parten-Kirchen. Tam wpadł w ręce aliantów. W okresie okupacji Niemiec wagony ze składu pociągu specjalnego zostały podzielone i włączone do parku taborowego armii amerykańskiej. Jeden wagon salonowy używany był przez samego Eisenhowera. Wagon konferencyjny o numerze Bln 10 828 wykorzystywany był przez Amerykańskiego wysokiego komisarza na terenie Austrii. W 1950r wagony te zostały przekazane DB i poddane modernizacji polegającej w głównej mierze na usunięciu zbędnego wojskowego wyposażenia. Od tego czasu używane były jako salonowe i włączane do najbardziej flagowych pociągów uruchamianych na tej sieci. Dla przykładu wagon o numerze Bln 105 072 w letnim rozkładzie jazdy (od 20 maja 1951r) był przewidziany do włączania do składu nowego, najbardziej prestiżowego na DB pociągu: „Rheingold-Express” F163/164. Wagon ten w owym czasie pomalowany był w ciemnogrnatowe barwy ze srebrnymi listwami poniżej linii okien. Listwy te zniknęły po pewnym czasie a na burcie pojawił się srebrny napis: „DEUTCHE BUNDESBAHNEN”. Od 1962r wagon ten zaczął obsługiwać relację „Loreley Express” Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt. Po wycofaniu z ruchu liniowego wagony pociągu specjalnego Adolfa Hitlera w części zaczęto przebudowywać i wykorzystywać do celów gospodarczych, jako wagony pomiarowe i techniczne. Co ciekawe, pancerne osłony wmontowane w ściany boczne wagonów zdejmnowano dopiero w trakcie remontów (R4) w

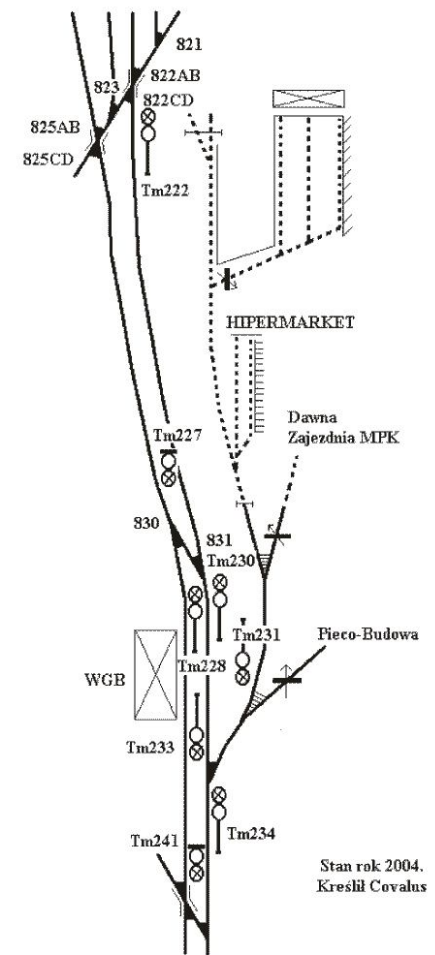
latach 70-tych i 80-tych. Odchudziło to wagony z ok. 70t do mniej więcej 41-43 ton. Obecnie trzy wagony ze składu pociągu specjalnego „Amerika” zobaczyć można w zbiorach Muzeum DB w Koblencji, Verkehrsmuseum w Norymberdze oraz Deutsches Dampflokomotiv-Museum w Neuenmarkt – Wirsberg.

Temat związany z pociągiem specjalnym Adolfa Hitlera jest bardzo obszerny i na pewno wymaga jeszcze wielu studiów aby go dokładnie zbadać i opisać. Powyższy tekst jest jedynie częścią materiałów do jakich udało się mi dotrzeć i z pewnością wymaga uzupełnienia, do czego będę dążył w przyszłości aby Wam wyniki tych poszukiwań tutaj zaprezentować.

© by Andrzej Szynkiewicz

Dzisiejsza Kolej

Wycieczka wzdłuż ulicy Krakowskiej nie nastraja optymistycznie. Poruszamy się po mauzoleum, niegdyś tętniącego życiem systemu bocznice, do leżących przy niej zakładów. System ten uzupełniają dwa czynne tory manewrowe. Właściwym odgałęzieniem jest zwrotnica 834. Elektryczna ze strażnikiem Tm234. Tor idący w prawo jest naszym celem. Napotykamy pierwszą zwrotnicę, odgałęzienie do Pieco- Budowy. Wjazd do zakładu zabezpieczony jest wykolejnicą. Jest to jedyny zakład z tego odgałęzienia mogący jeszcze przyjąć wagony. Lewej gałęzi strzeże Tm 231. Wydaje się to dziwne, gdyż dalej tor jest martwy i zdekompletowany. Płytko wysłizgane szyny świadczą o tym iż czasami zagląda tu stonka. Lecz nie zapuszcza się daleko. My tak. Napotykamy zdewastowaną zwrotnicę i odgałęzienie do dawnej zajezdni MPK. Chuda wykolejnicza strzeże toru, który okaleczono zaraz za bramą. Nie ma co szukać, na terenie bazy wszystko rozebrane. Idziemy dalej gałęzią w lewo. Brązowe szyny nikną wśród roślinności. Tam są bezpieczne. Gdy tylko z niej wyjdą człowiek nie popuszcza. Napotykam dziwne zabezpieczenie domowej roboty. Dalej mogę się domyślać po tłuczniu i nielicznych podkładach, iż dawniej tu były bocznice. Dziś hipermarket Sconto usadowił na nich swe obleśne cielsko. Kiedyś była tu dość duża rampa. Tłuczeń prowadzi mnie dalej. Pojawiają się szyny, a za nimi zwrotnica. Stan agonalny. W lewo otwarta wykolejnicza czeka na pociąg. Nadaremnie, nie mówię jej o fakcie, że już dawno nie ma połączenia z torami PKP. Za nią zakład, a wieszadzie jego resztki. Domniemywam, że tor, rozchodził się na trzy gałęzie. Najbardziej prawa służyła za ładownio- rampę. Są na niej aż dwa koźły oporowe. Pozostałe urywają się pod budynkiem niebieskiego magazynu. Wracam do zwrotnicy i idę prosto. Tor pojawia się i znika. Dochodzę do kolejnego zakładu o nieznanym nazwie. Na bramie ostatni światkowi minionych czasów. To już koniec... Wracam cicho stawiając stopy- na cmentarzu tak wypada.



Plan bocznice w okolicy ul. Krakowskiej

© by Marcin Kowalczyk

Opowiadanie

Być dzieckiem konduktora

Pewnego dnia nastąpiło coś, czego trochę się bałam, ale ciekawość była mocniejsza, czekałam na to bardzo długo.

Zresztą jak dotąd zawsze czekałam....

Czekała moja mama, moja siostra i ja, całe nasze życie kręciło się wokół wyjazdów i przyjazdów oraz pytania,- KIEDY PRZYJEDZIE TATA???

W domu zawsze powtarzał się ten sam rytuał. Pranie koszul, zapach krochmalu, prasowanie. Schodzenie rodzicom z drogi podczas przygotowań do wyjazdu, aby wszystko, co