

Pociągi dezynfekcji. Walka z wszami na polskich kolejach w latach 1918–1920

Słowa kluczowe: pociągi, wszy, dezynfekcja, epidemia, 1918–1920

Keywords: trains, lice, desinfection, epidemic, 1918–1920

WOJNA ESZELONOWA

„Aż do połowy XX w. istnienie wyróżniającej się sieci dróg było nie tyle oznaką rozwoju gospodarczego, co stopnia despotyzmu”, trafnie zauważył polski historyk gospodarki Michał Kopczyński, a swoje spostrzeżenie poparł przykładami Imperium Rzymskiego, królestwa Inków oraz faszystowskich Włoch i III Rzeszy¹. Na tym tle rządzona przez cara Mikołaja II Rosja prezentowała się jak potwierdzający regułę wyjątek. Z zachodnią częścią kontynentu łączyło ją zaledwie kilka bitych traktów, tzw. szos, nieustannie utwardzanych przez wysypywanie ich kamiennym tłuczniem i kruszoną cegłą, a mimo tego przez większą część roku nieprzejezdnych i tak grząskich, że obeznany z regionem pisarz i dziennikarz porównywał je poetycko do „mętnych rzek”, którymi płynęło „brudne srebro”².

Sieć linii kolejowych, dróg — jak wówczas mówiono — żelaznych, była również bardzo uboga. Wynikało to po części z rozległości obszarów, na których była rozpięta, w większym jednak stopniu z rosyjskiej doktryny wojennej, nakazującej utrzymanie na zachodnich rubieżach imperium pasa „kolejowej pustyni”, mającego uniemożliwić nacierającym z zachodu nieprzyjacielskim armiom szybkie wtargnięcie w głąb terenów rdzennie rosyjskich. Przed rokiem 1918 od ogromnego łuku linii łączącej Wilno na północy ze Lwowem na południu w kierunku wschodnim odchodziło zaledwie sześć odnóg³. Komunikację utrudniał dodatkowo szerszy rozstaw szyn, wymagający zastosowania innego taboru. W rezultacie Rosja miała najsłabiej, po Turcji i Grecji, rozwiniętą kolej w Europie, na zajętych przez nią ziemiach

¹ KOPCZYŃSKI 2015, s. 27.

² ROTH 2018, s. 30.

³ ROTH 2018.

polskich średnia długość linii kolejowej na 100 km² wynosiła niespełna 3 km — w zaborze pruskim, dla porównania, ponad 10!⁴

Paradoksalnie w toczonej na dawnym pograniczu Imperium walkach I wojny światowej kolej miała kluczowe znaczenie, które, pomimo ogromnych zniszczeń infrastruktury, wzrosło jeszcze bardziej w konfliktach po jej zakończeniu. Wobec ogromnych obszarów i braku systemu przejezdnych dla nowoczesnego transportu kołowego dróg bitych pociągi pozostawały najszybszym, najpewniejszym i właściwie jedynym sposobem transportu wojska, ludności cywilnej i towarów na dalsze odległości. Każda linia kolejowa stawała się na wagę złota, a nawet najmniejszy węzeł kolejowy nabierał znaczenia twierdzy, pociągi zaś z głębokiego zaplecza wysforowały się na pierwszą linię frontu, z pociągami pancernymi jako najbardziej spektakularnym przykładem zastosowania na czele.

Kolej była też kluczowym elementem innej, cichej wojny, toczonej na boku i przy okazji tych głośniejszych, lecz równie co one krwawej. I tak jak w nich, i w tym konflikcie pociągi służyły obu stronom.

NOWY WRÓG — WSZY

Tyfus plamisty, zwany wówczas durem wysypkowym, jest bakteryjną chorobą zakaźną. Na początku XX w. w Królestwie Polskim i Galicji występował endemicznie. Podczas ofensywy niemiecko-austro-węgierskiej w 1915 r., w wyniku odwrotu armii rosyjskiej i kryzysu uchodźczego, na dwóch kontynentach — w Europie i w Azji — wybuchła największa w historii tej choroby pandemia, której nie udało się opanować do końca wojny domowej w Rosji. Do połowy 1919 r. tylko w Polsce zarejestrowano ponad 320 tys. przypadków, zmarło blisko 20 tys. zarażonych⁵. Objawy choroby, poza wysypką i wybroczynami, którym tyfus zawdzięczał swoją nazwę, były podobne do grypy: wysoka gorączka, bóle głowy, zaburzenia pracy serca i układu nerwowego. W rezultacie, gdy na świecie szalała pandemia hiszpanki⁶, mnóstwo przypadków jednej choroby było branych za drugą i na odwrót. Tym, co odróżniało dur, była znacznie wyższa śmiertelność oraz sposób zarażania. Jeszcze kilkanaście lat wcześniej uważano, że jego zarazki rodzą się w zanieczyszczonym powietrzu i rozprzestrzeniają wraz z cuchnącymi miazmatami, choć przypadki zachorowań często łączono z obecnością włóczęgów, robotników sezonowych i emigrantów. Dopiero w 1914 r., w oddziale Instytutu Pasteura w Algierze, odkryto, że chorobę roznoszą wszy, a konkretnie ich odchody wcierane w powstałe po ukąszeniu ranki przez drapiących się nosicieli⁷. Miało to ogromne znaczenie dla jej

⁴ BUJNIEWICZ 2011 [brak paginacji].

⁵ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19.20, *Zwalczanie tyfusu plamistego i masowe oczyszczanie ludności* [niedatowany].

⁶ O polskim epizodzie grypy hiszpanki vide MIESZKOWSKI 2020.

⁷ WEINDLING 2000, s. 14–15.

postrzegania. Higiena i jej nowa gałąź — parazytologia, wskazała czytelną interpretację tyfusu i rolę choroby w polityce sanitarnej państwa. Walka z wszami stała się jasnym, wyrazistym celem i oparła się na konkretnych, przynoszących materialny efekt a przy tym niepozbawionych znaczenia symbolicznego działaniach: na masowych szczepieniach, praniu i dezynfekowaniu odzieży, stryżeniu włosów i myciu ciał, a przede wszystkim na próbie kontrolowania przepływu tej części ludności, która z racji fatalnych warunków sanitarnych, w jakich przebywała, była naturalnym rezerwuarem i rozsadnikiem wszawicy i tyfusu — pozostających w ciągłym ruchu żołnierzy, podróżnych i uchodźców.

Kolej, jako podstawowy środek transportu, miała w tej walce kluczowe znaczenie. W normalnych warunkach walka ta polegałaby na kontrolowaniu przepływu ludności pomiędzy obszarami występowania epidemii i wolnymi od niej poprzez utworzenie kordonu sanitarnego, czyli zamkniętej granicy, którą przekroczyć można by było jedynie w wyznaczonych miejscach, zwykle na stacjach kolejowych, na których zorganizowane by zostały punkty badania, odwszawiania i przymusowej kwarantanny podróżnych⁸. Przez całą wojnę polsko-ukraińsko-rosyjską, mimo wciąż podejmowanych prób, ustanowienie na środkowo-wschodnim pograniczu Europy skutecznego kordonu sanitarnego okazało się jednak niemożliwe. Stale zmieniająca się linia frontu, słabość administracji i infrastruktury sanitarnej oraz masowy ruch przekraczających ją fal wojska i ludności cywilnej sprawiły, że odjeżdżające w głąb kraju składy: pasażerskie, wojskowe i przede wszystkim sanitarne, stały się pociągami zarazy⁹.

Choć przyczyna epidemii była jedna — pasożyty, przyczyny niemożności ich wytopienia wielorakie. Organizatorzy walki z epidemią zdawali sobie sprawę, że muszą rozpocząć ją na wielu frontach. Skoro pozycyjne punkty obrony na stacjach kolejowych okazywały się nieskuteczne, trzeba było przejąć inicjatywę i, korzystając z dróg żelaznych, przenieść zmagania z chorobą do jej matecznika — na ogarnięte wojną pogranicze.

PARA BUCH!

Odpowiednikami pociągów pancernych były w walce z wszami — a co za tym szło, z tyfusem — pociągi dezynfekcyjno-kąpielowe¹⁰. Jednym z ich pierwszych

⁸ MŁUDZIK 2013, s. 20

⁹ Zespół Szefostwa Sanitarnego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego jest pełen raportów opisujących przemieszczające się po kraju w latach 1919–1920 pociągi, w których szalały wszawica i tyfus. Vide CAW I.301.19 CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 9, *Raport czynności za miesiąc kwiecień, 5.05.1919*; ibidem, *Telegram, 18.05.1919*; ibidem, t. 18, *Transport chorych żołnierzy, 14.07.1919*.

¹⁰ Według współczesnego nazewnictwa określenie to jest nieprawidłowe. Tępienie szkodliwych (z punktu widzenia człowieka) pasożytniczych owadów, takich jak muchy, komary, pchły, wszy, pluskwy i karaluchy, ich jaj i larw, nosi miano dezynsekcji. Dezynfekcja to postępowanie mające na celu usunięcie z przedmiotów i powierzchni użytkowych drobnoustrojów i ich przetrwalników.

użytkowników była armia Szwajcarii, która chciała w ten sposób poprawić stan higieniczny tysięcy rezerwistów zmobilizowanych do ochrony granic¹¹, jednak ostateczną formę i najszersze zastosowanie znalazły na wschodzie Europy¹². Niewielkie nasycenie infrastrukturą sanitarną i w większości manewrowy charakter walk sprawiły, że pociągów kąpielowo-dezynfekcyjnych używały armie Niemiec, Rosji, Austro-Węgier i innych państw regionu. Z wzorców państw zaborczych zaczerpnięto zapewne projekty i model działania pierwszych polskich jednostek tego typu.

Kiedy 15 marca 1919 Naczelny Lekarz Wojska Polskiego informował Naczelne Dowództwo o konieczności sformowania dwóch pociągów dezynfekcyjno-kąpielowych, mających służyć „odkazaniu wojsk na froncie”¹³, rzeczywistość wyprzedziła już jego plany. Według relacji zastępcy szefa lwowskiego oddziału Kierownictwa Budowy Pociągów Pancernych pod koniec lutego 1919 r., mimo ukraińskiego oblężenia miasta, ostrzału artyleryjskiego dworca i warsztatów i rosnącego zapotrzebowania na tabor bojowy, udało się ukończyć budowę pierwszego pociągu kąpielowego, którego nazwę zaczerpnięto od przepływającej przez Lwów rzeki Pełtwi¹⁴.

Należy sądzić, że układ tworzących „Pełtew” wagonów nie różnił się bardzo od określonego w piśmie Naczelnego Lekarza planu postulowanych pociągów, które w pierwotnej formie miały składać się z dziewięciu wozów różnego przeznaczenia. Choć w następnych latach konfiguracja eszelonów, w zależności od potrzeb, zmieniała się, podstawowe elementy pozostały takie same. Zachowany, bardzo szczegółowy opis (wraz z rysunkami technicznymi) pociągu dezynfekcyjno-kąpielowego nr 5, zbudowanego pomiędzy czerwcem a sierpniem 1920 r. we Lwowie, z pewnością również w tamtejszych warsztatach kolejowych, pozwala zrozumieć zasadę działania tych, jak się okazuje, skomplikowanych i technicznie zaawansowanych konstrukcji¹⁵. Były one w stanie, przynajmniej w teorii, dostarczyć ludziom zamieszkującym wschodnie rubieże kraju usługi, a nawet luksusy, jakich większość z nich nigdy wcześniej nie miała okazji doświadczyć.

Z dwóch zawierających w nazwie pociągów funkcji ważniejsza była ta dezynfekcyjna. Brud, choć nie służył zdrowiu i sprzyjał pojawieniu się pasożytów, bezpośrednio nie zabijał, natomiast wszy i tyfus już tak. Z tego powodu najważniejszą część składu

¹¹ <https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,6339279>.

¹² Nie natrafiłem na przypadki użycia pociągów kąpielowych przez wojska alianckie na froncie zachodnim. Stacjonarny charakter wojny okopowej umożliwiał organizację stałych łaźni na bliskim zapleczu pierwszej linii.

¹³ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 1, *Do Dowództwa Okręgu Generalnego, 15.03.1919 r.*

¹⁴ Autorem relacji był inżynier Marie Adą (pisownia oryg.; prawdopodobnie Adam Marie), a jego szefem — kapitan Kazimierz Bartel. Sukces na stanowisku kierownika Oddziału Budowy Pociągów Pancernych przyniósł temu drugiemu awans na stanowisko ministra kolei żelaznych i był początkiem kariery politycznej, uwieńczony pięciokrotnym objęciem stanowiskiem premiera. CAW, sygn. I.400.3195/92, *Niezatytułowana i niedatowana relacja inż. Marie Adą*.

¹⁵ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 82, *Opis techniczny wojskowego pociągu dezynfekcyjnego, niedatowany*.

umieszczono na jego początku, tuż za lokomotywą. Był to dezynfektor — wagon służący oczyszczaniu ubrań z wszy i gnid. Najlepiej nadawał się do tego towarowy pojazd chłodniczy o podwójnych, izolowanych ścianach, używany do transportu łatwo psujących się produktów spożywczych, tyle że w tym przypadku chodziło o utrzymanie w nim wysokiej, a nie niskiej temperatury. Osobne drzwi w bocznej ścianie wagonu prowadziły do dwóch komór, wyłożonych dla ochrony przed wilgocią arkuszami żelaznej blachy, zabezpieczonymi farbą antykorozyjną. Z sufitu zwisały rzędy haczyków do zawieszania dezynfekowanej odzieży, a na pokrytej cienką warstwą betonu i drewnianym rusztem podłozie wiły się węzownice — żelazne rurki za pośrednictwem gumowych przewodów podłączone do kotła parowego ciągnącej pociąg lokomotywy. W jednej z komór węzownice były perforowane, więc przez dziurki buchała gorąca para. Było to pomieszczenie do tzw. dezynfekcji mokrej, której poddawano odzież wierzchnią i bieliznę. Buty, pasy, inne przedmioty ze skóry, a przede wszystkim jakże cenne futra, które w wilgotnej parówce mogły ulec zniszczeniu, były odkażane w drugiej komorze, tzw. suchej. Tam węzownice nie miały otworów, a przepływająca rurkami para nie wydostawała się na zewnątrz, tylko rozgrzewała powietrze¹⁶. W takich komorach, szczelnych i ze sprawnie działającą instalacją, można było uzyskać temperaturę ponad 170 stopni Celsjusza. Według parazytologów, aby procedura była skuteczna — czyli żeby gorąco pozabijało wszy i ich jaja — minimalna temperatura we wnętrzu dezynfektora nie powinna być niższa niż 100 stopni. Oczywiście im zimniej, tym czas pozostawiania odzieży w środku powinien być dłuższy, a nigdy nie krótszy niż dwie godziny¹⁷.

Za wagonem dezynfekcyjnym zaczynała się najbardziej okazała część pociągu — trzy długie, trzy- lub czteroosiowe wagony pasażerskie III lub IV klasy. W pierwszym znajdowała się rozbieralnia i fryzjernia, w drugim prysznic, w trzecim ubieralnia, przy czym ruch pomyślany był jednokierunkowo, tak by kąpiący się — żołnierze, cywile, uchodźcy czy jeńcy wojenni, po oddaniu odzieży wierzchniej do dezynfekcji, bielizny do wymiany, ostrzyżeniu, umyciu, a nieraz i odkażeniu za pomocą wcieranych w skórę głowy, pach i pachwin nafty, „szarej maści” rtęciowej czy innych środków chemicznych, nie wracali do brudnej i zawszonej rozbieralni, a przechodzili do „niezakażonej” ubieralni. Tam, po otrzymaniu nowej, przygotowanej wcześniej zmiany bielizny, oczekiwali na ubrania wychodzące z komór dezynfekcyjnych.

Sercem części kąpielowej był prysznic. Pod sufitem wagonu, z którego usunięto ławki i inne przeszkody, ciągnęło się w dwóch rzędach wzdłuż osi wagonu 28 do 30 sitek prysznicowych, zaopatrywanych z umieszczonego na dachu zbiornika o pojemności od trzech do czterech tysięcy litrów wody, klasycznie już podgrzewanej przez parę z lokomotywy. Opadająca lekko ku odpływowi pośrodku wagonu podłoga obita była blachą lub wyłożona betonem z pokrywającą ją drewnianą kratownicą.

¹⁶ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 82, *Opis techniczny wojskowego pociągu dezynfekcyjnego, kąpielowego, niedatowany*.

¹⁷ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 143, *Pro memoriam, maj 1920*.

W końcu wozu znajdowało się przepierzenie wydzielające suszarnię ręczników i kantorek montera kąpielowego obsługującego prysznic. Jego głównym zadaniem (poza dbaniem o całą instalację) było po prostu puszczenie wody — poszczególne sitka miały co prawda zawory, ale zamykane na klucz, nieprzystosowane do indywidualnej obsługi przez kąpiących się. Za ułkon w kierunku komfortu tych ostatnich można potraktować zamontowanie na głównej rurze biegnącej ze zbiornika termometru z dzwonkiem elektrycznym, sygnalizującego zbyt wysoką temperaturę wody, jednak opisana dalej praktyka funkcjonowania pociągów dezynfekcyjno-kąpielowych każe sądzić, że alarm nie odzywał się zbyt często.

Lokomotywa, co wynika z powyższego wywodu, zapewniała pociągowi nie tylko źródło napędu. Tuszownia — jak nazywano wagon kąpielowy — a przede wszystkim dezynfektor poza konstrukcjami posiadającymi własne piece nie mogły prawidłowo funkcjonować bez produkowanego przez nią ciepła, przy czym nagrzewanie wody i wypełnianie instalacji wagonowych gorącą parą odbywało się zapewne tylko wtedy, kiedy pociąg stał. Ilość zużywanej wody ograniczała zasięg pociągu i jego skuteczność dezynfekcyjno-kąpielową znacznie bardziej niż zapas węgla. Ze sprostaniem zapotrzebowaniu problemy miały nawet duże lokomotywy, dysponujące większym zapasem węgla i wody w tendrze i skrzyni wodnej. Aby temu zaradzić, do składu — być może celem podpatrzonej w pociągach pancernych ochrony parowozu — dołączano (według rysunków umieszczanych w jego samym początku) potężną, około dwustuhektolitrową cysternę lub zbiornik na lorze, połączoną z kotłem parowym rurą grzewczą oraz odprowadzającymi wodę węzami gumowymi. Zaopatrywanie pozostałych wagonów i lokomotywy możliwe było dzięki zainstalowanej w niej pompie parowej, umożliwiającej też, przy braku sprawnych wież wodnych i żurawi, napełnienie cysterny za pomocą szlauchu wprost z rzeki bądź stawu.

Cysterna, jednostka ciepłowniczo-napędowa i część dezynfekcyjno-fryzjersko-kąpielowa nie stanowiły jednak nawet połowy składu pociągu w jego ostatecznej, najbardziej rozbudowanej formie. Za połączonymi krytymi przejściami, oplecionymi żelaznymi rurami i gumowymi węzami doprowadzającymi parę i wodę wagonami osobowymi ciągnął się sznur mniejszych wozów osobowych i towarowych, niezbędnych dla sprawnego funkcjonowania całego układu.

Kluczową, a jak się później okaże nieraz dezorganizującą skuteczną pracę całego pociągu, była sekcja „bielizniarska”. Składały się na nią umieszczone w osobnych wozach towarowych dwa magazyny na bieliznę czystą i brudną oraz pralnia. W dwóch dodatkowych, długich, czteroosiowych wagonach osobowych III klasy mieściła się suszarnia wraz z prasownią oraz szwalnia z pomieszczeniem mieszkalnym przeznaczonym dla szwaczek. Do tego dochodził osobowy wagon mieszkalny komendanta wraz z siedzibą kancelarii, co najmniej dwa wagony mieszkalne dla personelu męskiego i żeńskiego, wóz kuchenny wraz ze spiżarnią, warsztat ślusarsko-tokarski, kantyna-herbaciarnia a na końcu magazyn drewna dla „parni”. Wszystkie, przynajmniej teoretycznie, centralnie ogrzewane i wyposażone w zasi-

lane ze „stacji elektrycznej” oświetlenie¹⁸ i całą masę sprzętu: żelazka, maszyny do szycia, narzędzia, samowary, naczynia i bieliznę. Kompletny pociąg dezynfekcyjno-kąpielowego miał się składać z 17 wagonów¹⁹ i ciągnąć się na długość blisko 150 m. Będąc mozaiką taborów kolejowych różnego typu, stanowił niewątpliwie ciekawy i imponujący widok.

Wczesną wiosną 1919 r. Departament Sanitarny Ministerstwa Spraw Wojskowych szacował liczebność załogi pociągu na 19 etatów²⁰, jednak oddział kolejowy Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego uznał, że wobec stawianych przed nim zadań jest to stanowczo za mało. Rok później personel urósł do 34 osób: 17 kobiet, w tym kucharki, podkuchennej, bufetowej, pięciu szwaczek, sześciu praczek, gospodyni i jej dwóch pomocnic, oraz 17 mężczyzn: dowodzącego oficera, dwóch podoficerów, dwóch egzaminowanych ślusarzy monterów do obsługi armatury, tuszowni i dezynfektora, egzaminowanego palacza, fryzjera i 10 niezdatnych do służby frontowej szeregowców w roli eskorty i siły roboczej²¹.

Dwa i pół miesiąca po zgłoszeniu zapotrzebowania na pociągi dezynfekcyjno-kąpielowe Departament Sanitarny Ministerstwa Spraw Wojskowych zdecydował o rozdysponowaniu do Dowództw Okręgów Generalnych różnych kolejowych jednostek medycznych — zapewniających rannym i chorym pomoc lekarską pociągów szpitalnych, służących ich ewakuacji i przewozowi pociągów oraz kolejowych czołówek sanitarnych²². Dwóm z okręgów, warszawskiemu i lwowskiemu, przydzielono trzy pociągi dezynfekcyjno-kąpielowe, oznaczone kolejno numerami 1, 2 i 3, przy czym drugi, operujący we wschodniej Galicji, to znana nam już „Pełtew”. Nazwa była na tyle chwytliwa, że w nieoficjalnym użyciu pozostała przez następne lata, do końca służby jednostki. Niewiele wiadomo o okolicznościach budowy dwóch pozostałych pociągów. Z korespondencji Sztabu Generalnego i Polskiej Wojskowej Komisji Likwidacyjnej w Wiedniu wynika, że Polacy starali się — w ramach podziału „masy spadkowej” po nieistniejącej już monarchii austro-węgierskiej — o przydział trzech pociągów kąpielowych²³. Dokumentacja urywa się, lecz być może choć jeden z pierwszych trzech składów przyjechał z zagranicy. Jeśli nie, to krajowe zakłady i warsztaty kolejowe były w stanie budować pociągi dezynfekcyjno-kąpielowe w, jak się wydaje, szybkim tempie jeden na półtora miesiąca. Czy porządnie, okaże się później.

Pośpiech był zrozumiały, bo postulowana początkowo liczba dwóch pociągów okazała się zupełnie niewystarczająca w konfrontacji z pęczniejącymi szeregami armii,

¹⁸ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 143, *Pro memoriam, maj 1920*.

¹⁹ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 92, *Do Naczelnego Dowództwa Szefostwa Sanitarnego, niedatowany*.

²⁰ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 1, *Do Dowództwa Okręgu Generalnego, 15.03.1919 r.*

²¹ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 87, *Do Ministerstwa Spraw Wojskowych Oddział IV Kolejowy, 08.03.1920 r.*

²² CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 3, *Rozkaz no.36., 30.05.1919 r.*

²³ CAW, KRPCR, sygn. I.305.5., t. 15, *Do Sztabu generalnego Wojsk Polskich, Oddział III w Warszawie, 07.04.1919 r.*

eskalacją konfliktu oraz katastrofalnym bilansem zarazy na przełomie lat 1918 i 1919. Na podstawie zachowanych dokumentów nie sposób odtworzyć dokładnego kalendarium powstawania kolejnych jednostek, można jednak określić przynajmniej ich liczbę. Z pewnością było ich co najmniej 12, a prawdopodobnie o kilka więcej. Taką kalkulację uwierzytelnia liczba 14 polskich wojskowych pociągów dezynfekcyjno-kąpielowych, które ruszyły do akcji 1 września 1939. Rozbieżność w ustaleniach nie jest jednak na tyle duża, by zniekształcić rozmiary i skalę działania jednostek tego typu.

Według kwatermistrzostwa Wojska Polskiego dobrze dowodzony, w pełni obsadzony i zaopatrzony skład powinien być wykąpać od 500 do 800 ludzi dziennie, zdezynsekwować ich odzież wierzchnią i wydać im czystą zmianę (według ówczesnego nazewnictwa — garnitur) bielizny²⁴. Liczby te brzmią imponująco — największe z projektowanych ówczesnie, nowoczesnych, funkcjonalnych, stacjonarnych zakładów kąpielowych miały osiągnąć dzienną przepustowość 480–600 osób²⁵. Przy takiej wydajności, zważywszy, że na początku września 1920 r. stan „bagnetów i szabel”, czyli żołnierzy bezpośrednio zaangażowanych w walki wynosił po stronie polskiej ok. 150 tys. ludzi²⁶, dziesięć pociągów, współdziałając z wypełniającymi te same zadania na odcinkach oddalonych od tras kolejowych łaźniami, komorami dezynfekcyjnymi oraz lotnymi kolumnami epidemicznymi, było teoretycznie w stanie zapewnić każdemu żołnierzowi liniowemu regulaminową, codwutygodniową kąpiel, oczyszczenie munduru i wymianę bielizny, w ogromnym stopniu odsuwając zagrożenie zawszenia i tyfusu. W praktyce, jak nietrudno się domyślić, wyglądało to inaczej.

GOSPODARKA NIEDOBRU

Na początku czerwca 1920 r., tydzień przed rozpoczęciem odwrotu polskiej armii z Kijowa, za stacją kolejową w Wołoczyskach, małym miasteczku położonym w połowie drogi pomiędzy Tarnopolem a Płoskirowem (dziś Chmielnicki) w zachodniej Ukrainie, odpowiedzialny za walkę z epidemią polski urzędnik wysokiego szczebla i towarzyszący mu oficer łącznikowy francuskiej misji wojskowej natknęli się na stojący na boczniczy pociąg dezynfekcyjno-kąpielowy nr 1. Krótka, jak można sądzić po rozkładzie dnia inspekcja wykazała, że jednostka, oddelegowana tam do obsługi obozu jenieckiego i wojskowego obozu ćwiczebnego, była w fatalnym stanie.

Przede wszystkim nie działał dezynfektor. W zastępstwie do wagonu wstawiono przenośny, wypożyczony z jednostki wojskowej, jednak ten nie posiadał nawet termometru, nie można więc było oszacować skuteczności przeprowadzanego odkażania.

²⁴ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 82, CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 143, *Pro memoriam*, maj 1920.

²⁵ WIĘCKOWSKA 1999, s. 91.

²⁶ Dokładnie 134 057 żołnierzy Wojska Polskiego i 16 332 żołnierzy Armii Ukraińskiej i rosyjskich białogwardzistów, przy ogólnym stanie armii obliczanym na 943 976 żołnierzy. WYSZCZELSKI 2011, s. 385–386.

Komisarz i towarzyszący mu oficerowie zastali w kąpielni tylko kilku szeregowców. Jako że obóz jeniecki został zlikwidowany, z pociągu korzystali jedynie szkolący się rekruci, jednak frekwencja, jak donosił podsumowującą wizytę raport²⁷, była „bardzo nieznaczna”. Nietrudno było zrozumieć dlaczego. Z pryszniców leciała zimna woda, myjącym się nie wydawano środków czystości, nie zostali też ostrzyżeni. Bielizna, którą zdali przed rozpoczęciem kąpeli, została co prawda zdezynsekwana w „lichym” aparacie, lecz z powodu braku mydła nie została wyprana. Musieli z powrotem zakładać brudną, i to tak bardzo, że jej stan odnotowano w raporcie.

„Przywołany do wytłumaczenia się” komendant pociągu, podchorąży sanitarny, meldował, co następuje. Kąpiących się nie strzygł, bo nie miał dobrej maszynki. Kilkakrotnie posyłał już po nią do Centralnej Składnicy Sanitarnej, ale bez efektu. Bielizny nie prał, bo choć w pociągu została urządzona pralnia, nie było komu w niej pracować — nie był w stanie znaleźć kobiet, które podjęłyby się ciężkiej i z uwagi na zagrożenie tyfusem niebezpiecznej pracy za wyznaczoną przez intendenturę stawkę dzienną, wynoszącą sześć marek. Nawet gdyby udało się mu zatrudnić praczki, w całym pociągu nie było ani kawałka mydła, a nie znając swojej miejscowej zwierzchności, nie wiedział, do kogo się w tej sprawie zgłosić. Dysponował za to wyposażoną w kilka maszyn do szycia, obsługiwaną przez trzy szwaczki szwalnię, niestety od kilku tygodni nie miał możliwości naprawy mundurów i bielizny z braku... nici²⁸.

Wizytujący oficerowie uznali, że winę za duże zaniedbanie pociągu ponosił jego komendant, nie dość energicznie dbający o jego dobre funkcjonowanie i nie zdający sobie dokładnie sprawy z zakresu obowiązków, które na nim ciążyą. Raport milczy na temat wyciągniętych wobec niego konsekwencji, o stanie jednostki poinformowany został natomiast właściwy przełożony pociągu, szef sanitarny Dowództwa Okręgu Etapowego. Zdecydowano też, że w celu naprawy komory dezynfekcyjnej pociąg musi jak najszybciej — gdy tylko przybędzie po niego lokomotywa — wrócić do Warszawy. Kryzys fryzjerski udało się wizytującym oficerom załatwić od ręki. Jeden z szeregowców zabrany został do Płoskirowa, gdzie ze składnicy Naczelnego Komisarjatu wydano mu maszynki do włosów²⁹.

Współczesny badacz lub czytelnik może z treści podsumowującego inspekcję raportu wyciągnąć drugi wniosek — za zły stan pociągu i nieskuteczność podejmowanych przez jego załogę czynności w równym stopniu, co niekompetentny,

²⁷ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 143, *Raport kpt. D-ra J. Przedborskiego z podróży inspekcyjnej na terenie D.O.W. Płoskirów odbytej łącznie z zastępcą Nacz. Nad. Kom. do spraw walki z epid. i ofic. łącznikowym misji wojsk. francuskiej mjr. D-r Roudouly, 18.06.1920 r.*, s. 2–3.

²⁸ Pomimo dokonanego trzy miesiące wcześniej przez Polską Misję Zakupową w Paryżu zakupu 500 mln m nici. CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 90, *Polska Misja Zakupowa w Paryżu, Raport Tygodniowy za czas od 7-go do 13-go Marca 1920 r.*, s. 8.

²⁹ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 143, *Raport kpt. D-ra J. Przedborskiego z podróży inspekcyjnej na terenie D.O.W. Płoskirów odbytej łącznie z zastępcą Nacz. Nad. Kom. do spraw walki z epid. i ofic. łącznikowym misji wojsk. francuskiej mjr. D-r Roudouly, 18.06.1920 r.*, s. 3.

pozbawiony inicjatywy komendant, odpowiadały trudności „obiektywne”, przede wszystkim problemy z zaopatrzeniem. Uczestnicy inspekcji je zauważyli, podjęli nawet, tak jak w przypadku mydła, kroki w celu ich rozwiązania³⁰, jednak nie potraktowali tego jako okoliczność łagodząca.

Zainteresowanie i oburzenie oficjeli wzbudzało przede wszystkim odstępstwo od standardów. Chroniczny brak sprawnych urządzeń, środków czystości, nici, opału czy godziwego wynagrodzenia dla pracowników nie został za takie uznany. Dokumenty potwierdzają, że z podobnymi, a nawet jeszcze bardziej prozaicznymi problemami borykały się również inne jednostki. Kiedy w lutym 1920 r. w Mińsku kompletnie wyczerpały się zapasy węgla, a jedynym dostępnym paliwem okazało się mokre drzewo nienadające się do opalania dezynfektorów, pociąg dezynfekcyjno-kąpielowy nr 3 do czasu przybycia transportu opału musiał zawiesić działalność³¹. W mniej więcej tym samym czasie na Podolu jednostka nr 4, obsługująca przechodzących na stronę polską rosyjskich białogwardzistów, wycofała się z miejsca stacjonowania, czyli miasteczka Gródek, gdyż zabrakło w nim... wody do napełniania parowozu³².

Gwoli sprawiedliwości i dla zachowania dobrego imienia dowodzącego eszelonem podchorążego trzeba zaznaczyć, że obowiązujące przepisy nie ułatwiały mu zadania. Pociągi dezynfekcyjno-kąpielowe, w odróżnieniu od szpitalnych³³, zatrudniających dziesiątki osób personelu, przewożących, karmiących i odziewających setki pacjentów, były jednostkami stosunkowo niewielkimi. Ich komendanci nie dostali zatem — co okazało się poważnym błędem — prawa do posiadania własnej kasy, prowadzenia księgowości oraz wystawiania dokumentów podróжных, czyli możliwości wysyłania ludzi po prowiant, sprzęt i materiały sanitarne. W praktyce skazani byli na dobrą wolę i zasobność magazynów kwatermistrzów, na terenie któ-

³⁰ Okazało się, że mydła dla żołnierzy nie było w całym okręgu — brakowało go w szpitalu wojskowym w Płoskirowie, a przede wszystkim w armijnej Składnicy Sanitarnej. Wynikało to ze świeżo wprowadzonej zmiany przepisów — za zaopatrzenie w mydło miała być od tej pory odpowiedzialna intendentura, a nie, jak wcześniej, służba sanitarna. Ta pierwsza z postawionym zadaniem sobie nie poradziła. Ostatecznie 200 kg mydła przekazała wojsku ze swoich zapasów lokalna delegatura Naczelnego Nadzwyczajnego Komisariatu do Walki z Epidemiami, instytucji cywilnej, której zadaniem była koordynacja działań przeciwepidemicznych, tworzenie stałych i ruchomych szpitali epidemicznych, kąpielisk i łaźni oraz kolumn dezynfekcyjno-kąpielowych. Koszt dziennego, wzorcowego wyżywienia chorego w szpitalu wojskowym wynosił w regionie 17 marek, za kąpiel i wymianę bielizny w łaźni garnizonowej oficer płacił 5 marek, a za pół kilograma mydła na wolnym rynku kupcy żądali 75 marek. CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 143, *Raport kpt. D-ra J. Przedborskiego z podróży inspekcyjnej na terenie D.O.W. Płoskirów odbytej łącznie z zastępcą Nacz. Nad. Kom. do spraw walki z epid. i ofic. łącznikowym misji wojsk. francuskiej mjr. D-r Roudouly, 18.06.1920 r.*, s. 4–8.

³¹ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 84, *Do sekcji kwaterunkowej, 12.02.1920 r.*

³² CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 87, *Tarnopol Szt. 1124 9.312, 15.03.1920 r.*

³³ Funkcjonujących pod nazwą pociągów sanitarnych, służących do przewozu rannych i chorych z zaplecza frontu do zakładów w głębi kraju a dysponujących nieraz wagonami przystosowanymi do przeprowadzania mniej lub bardziej poważnych zabiegów chirurgicznych. Do transportu chorych także służyły pociągi epidemiczne.

rych aktualnie przebywali. Skuteczność pociągu zależała nie tylko od stanu technicznego i wyposażenia, lecz również od morale i zaangażowania załogi, a te poważnie osłabiały braki papierosów, czystej bielizny, mydła czy choćby monotonia wyżywienia. Choć dla wielu mieszkańców regionu serwowana obsadzie pociągów stanowiła obiekt nieziszczalnych marzeń, personel narzekał na nieurozmaicanie posiłków — obiadów, składających się ciągle z tych samych, gotowanych razem składników: kaszy, grochu i mięsa z konserw, oraz śniadań i kolacji, na które podawano mało osłodzoną, za to z natury bardzo gorzką kawę z łubinu³⁴.

Cóż, takie były po prostu standardy, których ewentualne podniesienie uzależnione było od postawy dowódcy. Analiza przypadków innych jednostek czy placówek sanitarnych pokazuje, że w podobnych warunkach, przy tych samych kłopotach technicznych, zaopatrzeniowych i transportowych, stan szpitali, izb chorych, punktów etapowych czy kolumn epidemicznych potrafił być diametralnie różny — od ośrodków skutecznie prowadzących akcję przeciwepidemiczną i udzielających pomocy lekarskiej, przez meliny dekowników, głodne i chłodne miejsca przymusowego odosobnienia, po przerażające umieralnie. W ogromnej mierze zależało to od kompetencji, zdolności organizacyjnych i dobrych chęci dowodzących. Zapoznanie się z wycinkiem historii pociągu dezynfekcyjno-kąpielowego nr 1, będącym świetnym pretekstem do ukazania złożoności i skali problemów, z którymi musiała borykać obsługująca go załoga, wciąż nie daje nam odpowiedzi na pytanie o skuteczność akcji prowadzonej przecież przez znacznie dłuższy czas i przez większą liczbę jednostek.

PANDEMIA PRZEMOCY

Fatalny stan zaopatrzenia w umundurowanie i bieliznę oraz wysoki poziom jej zawsznienia utrzymywały się w szeregach Wojska Polskiego aż do końca wojny. Dokonywane z rozmachem zakupy³⁵ czy opisana powyżej akcja dezynfekcyjno-kąpielowa przynosiły krótkotrwałe efekty, skutecznie zresztą niweczone przez dramatyczne zwroty sytuacji frontowej — pochód na wschód, potem jeszcze szybszy odwrót i kontrofensywę. W rezultacie żołnierze polscy, tak jak w 1919 r. bili Ukraińców na Wołyniu i bolszewików na Litwie, tak i w roku 1920 bronili Warszawy na bosaka i w zawszonych, dziurawych mundurach³⁶, wiszących z braku zużytej („wypierdzianej”, jak jędrnie określił to jeden z chłopskich rekrutów³⁷) bielizny na gołym ciele.

Ponadto pomimo podjętych działań armii nie udało się skutecznie obronić przed uderzeniem epidemii. Najdramatyczniej sytuacja przedstawiała się w roku 1919,

³⁴ CAW, SSNDWP, sygn. I.301.19., t. 96, *Zeznania załogi pociągu szpitalnego Nr. 17., 07.07.1920 r.*

³⁵ Amerykański Korpus Ekspedycyjny sprowadził do Europy ponad 250 mln sztuk umundurowania i bielizny. Z tych fantastycznych zapasów Wojsko Polskie zakupiło podczas wojny ponad pół miliona sztuk. ROSIŃSKI 2012, s. 35.

³⁶ SMOLIŃSKI 2003, s. 126.

³⁷ BÖHLER 2019, s. 187–189.

w którym tyfus wykroczył granicę sezonu jesienno-wiosennego i w samym tylko czerwcu zaraził ponad 2 tys. żołnierzy (prawdziwa liczba zainfekowanych mogła być kilkakrotnie wyższa³⁸). Przez cały rok zachorowało łącznie kilkadziesiąt tysięcy ludzi, a co najmniej kilka tysięcy zmarło³⁹.

W 1920 r. sytuacja się poprawiła, ograniczone efekty przynosiła prowadzona z rozpaczliwą determinacją kampania przeciwepidemiczna, na które składało się mnóstwo poszczególnych czynności: ciągłe próby organizowania kordonu, masowa akcja mycia, strzyżenia i odwszawiania (w której istotną rolę odgrywały właśnie pociągi) czy wreszcie pionierska, mało skuteczna, zaprowadzona za to na szeroką skalę akcja szczepień ochronnych przeciwko tyfusowi⁴⁰. Na skutek tych działań fala epidemii w wojsku opadła, choć ona sama nie wygasła i dalej trzeba było ludność cywilną, w szczególności mieszkańców wsi, a jej tragiczny epilog rozegrał się już po podpisaniu pokoju, podczas repatriacji ze wschodu setek tysięcy uciekinierów wojennych.

Wnioski, które można sformułować na podstawie powyższych ustaleń, będących wynikiem interpretacji niekompletnych źródeł, dotyczyć mogą nie tylko działalności przeciwyfusowych składów kolejowych, ale i całej kampanii przeciwepidemicznej. Jej efekty z pewnością były rozczarowujące — zarazy nie udało się stłumić, życie straciły dziesiątki tysięcy ludzi. Wobec braku personelu, sprzętu do dezynfekcji, prania i kąpieli, czystej bielizny, opału, lekarstw a również, co bardzo istotne, kultury higienicznej i zrozumienia wśród adresatów jej zasadności, wsza-wica pozostała stałym elementem krajobrazu środkowoeuropejskiego pogranicza. Wobec manewrowego charakteru prowadzonej wojny i stałych, bliskich kontaktów wojska z cywilami (w wiejskich chałupach, na małomiasteczkowych kwaterach, dworcach czy w pociągach) już w parę godzin po umyciu i przebraniu żołnierzom mogła przytrafić się okazja do złapania świeżych wszy, a wraz z nimi potencjalnie śmiertelnej choroby.

Z drugiej jednak strony bez szerokiego wachlarza działań zaraza zebrałaby zapewne jeszcze obfitsze żniwo. Beznadziejne zmagania z lat 1918–1920, porażki organizacyjne i logistyczne, próby i błędy, położyły podwaliny pod wyznaczenie skutecznego planu działań i stłumienie epidemii, co nastąpiło ostatecznie dwa lata później, oczywiście w znacznie bardziej korzystnych warunkach zakończenia wojny oraz względnego ustabilizowania i zamknięcia granic.

Fenomen pociągów dezynfekcyjno-kąpielowych kryje w sobie również coś niepokojącego, co domaga się choćby próby wyjaśnienia czy interpretacji. Zostały one zaprojektowane, by polepszyć ogólny stan zdrowia użytkowników, oddalić od nich zagrożenie chorobą, jednak w praktyce, jak widać, efekt ich działań był zupełnie odwrotny od zamierzonego. Klienci musieli rozbierać się w chłodzie nieopala-

³⁸ JEŚMAN 1997, s. 57.

³⁹ Oficjalne dane mówią o 15 591 przypadkach i 995 zgonach, ale są to liczby szacunkowe i z pewnością zaniżone. JEŚMAN 1997, s. 57.

⁴⁰ JEŚMAN 1997, s. 57.

nych wagonów, z braku mydła płukali się w zimnej wodzie, zdezynfekowana zbyt pośpiesznie i w zbyt niskiej temperaturze odzież i bielizna, którą dostawali z powrotem, była wciąż zawszona i brudna, za to cała mokra, a wszystko to przez większość czasu odbywało się w surowych warunkach wschodnioeuropejskiej jesieni i wiosny, nie mówiąc już o zimie. W rezultacie kąpiel nie chroniła przed tyfusem, za to poważnie zwiększała szanse na złapanie przeziębienia lub panoszącej się wówczas grypy. Dla zdrowia niefortunnych klientów pociągów byłoby nieraz lepiej, gdyby te w ogóle nie wytoczyły się na tory.

Mimo tego musiały działać. W warunkach politycznego kryzysu brud fizyczny oraz metaforyczna, niewidzialna nieczystość plasują się w centrum społecznej uwagi, stają się symbolami zarówno trapiących społeczność, namacalnych braków materialnych, jak i rozterek moralnych i etycznych⁴¹. Akcja przeciwepidemiczna, pochłaniająca w spustoszonej, zanieczyszczonej, zarażonej Polsce mnóstwo — choć zawsze za mało — czasu, pracy i pieniędzy, była również frontem walki z zagrożeniami wiszącymi nad ideologiczną czystością i spójnością projektu państwowotwórczego — upadkiem moralnym, rozluźnieniem więzi społecznych, zagrożeniem radykalnymi koncepcjami politycznymi czy problemem mniejszości narodowych. Nieprzypadkowo pierwszy punkt pierwszego wspólnego zarządzenia Ministerstw Zdrowia Publicznego i Spraw Wewnętrznych wzywał wszystkich mieszkańców państwa polskiego do „powszechnego i dokładnego oczyszczenia samych siebie, tudzież mieszkań, sprzętów, odzieży i bielizny z brudu i robactwa”⁴². To słowa instrukcji, ale też pobożnego życzenia, wręcz zaklęcia.

To „powszechnie i dokładne oczyszczenie” gdzieś i kiedyś trzeba było zacząć. W rzeczywistości zapadającej się pod ciężarem niedoborów wprowadzenie spójnego i kompletnego systemu, takiego jak ten postulowany w teoretycznych zasadach funkcjonowania pociągów dezynfekcyjno-kąpielowych, było niemożliwe. Normą stało się mniej lub bardziej przypadkowe dobieranie jego poszczególnych elementów bez zwracania uwagi na rażące, podważające sensowność całości, nieraz niebezpieczne — tak jak zimny prysznic w środku zimy — braki⁴³.

Wizyty w wagonach fryzjerskich i łazienkowych bywały nie tylko niezdrowe, ale też nieprzyjemne i bolesne. Tępe, używane niewprawną dłonią maszynki do strzyżenia raniły do krwi, maści i środki dezynfekcyjne drażniły i piekły skórę, a akt publicznego obnażenia czy utraty włosów lub zarostu był dla wielu upokarzający, a czasami sprzeczny z przekonaniami religijnymi. Fakt, że prężna egzekucja zabiegów sanitarnych wymagała dyscypliny, a one same dotyczyły jakże dla każdego człowieka wrażliwej sfery ciała, i to obnażonego, przesuwiał je ze sfery higieny w kierunku kontroli społecznej. Innymi słowy ku biopolityce. Czynności praktykowane w pociągach, jak również w publicznych łaźniach, kolumnach sanitarnych czy w punktach

⁴¹ PESSSEL 2010, s. 78.

⁴² WIĘCKOWSKA 1998, s. 191.

⁴³ PESSSEL 2010, s. 78.

kwarantanny, stawały się kolejnymi narzędziami wymuszania posłuszeństwa i egzekwowania władzy. Szybko przeradzały się w akty przemocy zarówno symbolicznej, jak i fizycznej.

Arbitralnie stosowana siła była w tamtym miejscu i czasie najpopularniejszą metodą zarządzania. Wobec osłabienia, a potem całkowitego upadku sprawowanego przez państwa *ancien régime* monopolu na przemoc znalazła się ona w zasięgu większości bohaterów politycznego pejzażu. Wbrew propagandowym oskarżeniom obu stron jej „czerwona” odmiana nie była wcale odpowiedzią na „białą” i na odwrót. Budowa państw rewolucyjnego i nacjonalistycznego była symetrycznym procesem, w obu przypadkach pretendenci do władzy nie tylko zdobywali ją nagą siłą⁴⁴, lecz także, poprzez nakręcanie spirali terroru i brutalizowanie kolejnych sfer życia, usiłowali odzyskać wpisany w nią monopol na przymus. Nie inaczej działo się w sferze higieny i epidemiologii, na co wskazywać mogą dwa przykłady z tego samego okresu, choć z drugiego końca świata.

Kilkanaście miesięcy wcześniej czynności podobne do tych z polskich pociągów dezynfekcyjno-kąpielowych przechodzili wyruszający do Europy chińscy ochotnicy z Chinese Labour Corps. Rozbieranie do naga, golenie na łyso, łącznie z obcinaniem tradycyjnych, mandżurskich warkoczy, kąpiele, a raczej zanurzenie w wannie z zimną wodą zmieszaną z płynem odkażającym, funkcjonowało pod mianem „maszynki do mięsa”. Dla tych, którzy je ukuli — uzbrojonych w kije, brytyjskich nadzorców, cel brutalnej procedury był oczywisty: przekształcenie stanowiących zagrożenie epidemiologiczne, brudnych „kulisów” w przedstawicieli rodzaju ludzkiego⁴⁵.

Sformowany i zaopatrzony przez Amerykański Czerwony Krzyż Międzynarodowy Pociąg Tyfusowy (*The Inter-Allied Typhus Train*) lub, jak go nazywano, „Wielki biały pociąg” (*Great White Train*) operował na liniach kolejowych Syberii między lutym 1919 a majem 1920 r. Od polskich pociągów dezynfekcyjno-kąpielowych różnił się jednym — w składzie znalazły się również wagon ambulatorium oraz magazyn leków. Załoga, którą poza pracownikami technicznymi stanowił zarówno amerykański, jak i rosyjski personel medyczny — lekarze, pielęgniarki i felczerzy — mogła zatem na miejscu zwalczać sam tyfus, a nie tylko zwiastujące jego nadejście wszy. Przez rok działania na gigantycznym obszarze rozciągającym się od Władywostoku nad Pacyfikiem po leżący dziś przy granicy z Kazachstanem Omsk w pociągu udzielono pomocy lekarskiej, odwszono, wykąpano, ostrzyżono i ubrano ponad milion ludzi.

Można sądzić, że amerykańskie standardy postępowania były wyższe zarówno od brytyjskich, jak i polskich. Mimo to jeden z członków załogi pociągu, lekarz, z goryczą notował w dzienniku, że pomoc została Rosjanom narzucona siłą. Wielu z cywilów i żołnierzy, którzy przeszli przez prysznice i wagony dezynfekcyjne, zostało do tego po prostu zmuszonych, a za obce im procedury sanitarne, protekcjo-

⁴⁴ BÖHLER 2014, s. 60–63.

⁴⁵ DARYK 1918.

nalny stosunek załogi i okazywaną przez nią wyższość odpłaciło „głęboką, mroczną, szczerą niechęcią”⁴⁶.

Podczas moich badań archiwalnych nie natrafiłem na relacje i dokumenty, które ujawniałyby, co czuli polscy użytkownicy pociągów dezynfekcyjno-kąpielowych. Podane powyżej przykłady — rosyjski z pewnością w znacznie większym stopniu niż chiński — mogą być pomocne w próbie wyciągnięcia ostatniej, finałowej konkluzji dotyczącej przebiegu i skuteczności walki z tyfusem nie tylko na liniach kolejowych. Działania administracji, zarówno wojskowej, jak i cywilnej, charakteryzowała postępująca brutalizacja. Z kolei stosunek przynajmniej części polskiego personelu sanitarnego do Rusinów, a przede wszystkim do identyfikowanych wprost z tyfusem Żydów⁴⁷, był nieraz podobny do tego prezentowanego przez ich brytyjskich i amerykańskich odpowiedników w stosunku do Chińczyków i Rosjan. Należy zatem założyć, że przynajmniej część ludzi, którzy poddali się procedurom dezynfekcyjno-kąpielowym, zrobiła to wbrew swej woli. Obok chronicznych braków w zaopatrzeniu i wykwalifikowanym personelu dyscyplinujący, przemocowy charakter sanitarnych działań przeciwtyfusowych był zatem kolejnym czynnikiem, który miał znacząco negatywny wpływ na ich efektywność.

WYKAZ ŹRÓDEŁ I LITERATURY PRZEDMIOTU

ŹRÓDŁA RĘKOPIŚMIENNE I MATERIAŁY NIEPUBLIKOWANE

CAW [= Centralne Archiwum Wojskowe]

SSNDWP [= zespół Szefostwa Sanitarnego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego], sygn. I.301.19

KRPCR [= zespół Komisarza Rządowego do spraw Polskiego Czerwonego Krzyża], sygn. I.305.5

sygn. I.400.3195/92

ŹRÓDŁA DRUKOWANE I LITERATURA PRZEDMIOTU

BÖHLER 2014 = Jochen Böhler, *Generals and Warlords, Revolutionaries and Nation-State Builders: The First World War and its Aftermath in Central and Eastern Europe, w: Legacies of Violence. Eastern Europe's First World War*, red. Jochen Böhler, Włodzimierz Borodziej, Joachim von Puttkamer, Monachium 2014

BÖHLER 2018 = Jochen Böhler, *Wojna domowa. Nowe spojrzenie na odrodzenie Polski*, Kraków 2018

BUJNIEWICZ 2011 = Ireneusz Bujniewicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935–1939*, Warszawa 2011 (Wojskowe Teki Archiwalne, I/1: Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej)

⁴⁶ IRWIN 2012, s. 95.

⁴⁷ KREUDER-SONNEN 2019, s. 47–48.

- DARYK 1918 = Daryk, *Coolie Labour Corps. 1. — Haircutting; 2 — Cleaning, From the South China Morning Post Archives*, 1 March 1918, <http://multimedia.scmp.com/ww1-china/> (dostęp: 20 II 2021)
- IRWIN 2012 = Julia F. Irwin, *The Great White Train: typhus, sanitation, and U.S. International Development during the Russian Civil War*, „Endavour”, XXXVI, 2012, 3, s. 89–96
- JEŚMAN 1997 = Czesław Jeśman, *Choroby zakaźne w Wojsku Polskim w latach 1918–1939 jako zagadnienie epidemiologiczne i profilaktyczno-lecznicze*, Łódź 1997
- KOPCZYŃSKI 2015 = Michał Kopczyński, *Jeśli Bóg pozwoli*, „Polityka. Pomocnik Historyczny”, VI, 2015: *O kolei po kolei. Fascynujące dzieje pociągów*
- KREUDER-SONNEN 2019 = Katharina Kreuder-Sonnen, *Epidemiological State-Building in Interwar Poland: Discourses and Paper Technologies*, „Science in Context”, XXXII, 2019, 1, 2019, s. 43–65
- MIESZKOWSKI 2020 = Łukasz Mieszkowski, *Największa. Pandemia hiszpanki u progu niepodległej Polski*, Warszawa 2020
- MŁUDZIK 2013 = Agnieszka Młudzik, *Występowanie i zwalczanie duru plamistego na ziemiach litewsko-białoruskich w latach 1904–1920*, „Archiwum historii i filozofii medycyny”, LXXVI, 2013, 1, s. 17–22
- PESEL 2010 = Włodzimierz K. Pessel, *Antropologia nieczystości. Studia z kultury sanitarnej Warszawy*, Warszawa 2010
- ROSIŃSKI 2012 = Bolek Rosiński, *Douhgboy w Wojsku Polskim 1918–1921*, „Szabla i Koń”, V, 2021, 2
- ROTH 2018 = Joseph Roth, *Listy z Polski*, Kraków–Budapeszt–Syrakuzy 2018
- SMOLIŃSKI 2003 = Aleksander Smoliński, *Początkowe dzieje barwy i symboliki strzelców podhalańskich oraz ich związki z kulturą ludową Podhala — lata 1918–1920: przyczynek do badań mundurologicznych i kostiumologicznych*, „Czasy Nowożytnie”, XIV, 2003, s. 103–176
- WEINDLING 2000 = Paul Weindling, *Epidemics and Genocide in Eastern Europe 1890–1945*, Oxford–New York 2000
- WIĘCKOWSKA 1998 = Elżbieta Więckowska, *Centralny Komitet do Walki z Durem Plamistym (1 sierpień 1919–5 marca 1920)*, „Przegląd Epidemiologiczny”, LII, 1998, 1–2, s. 205–214
- WIĘCKOWSKA 1999 = Elżbieta Więckowska, *Walka z ostrymi chorobami zakaźnymi w Polsce 1918–1924*, Wrocław 1999
- WYSZCZELSKI 2011 = Lech Wyszczelski, *Wojna o polskie kresy 1918–1921*, Warszawa 2011

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,6339279> (dostęp: 13 X 2018)

Trains of disinfection. The Polish railways' fight against lice in 1918–1920

Trains played a key role in the biggest typhus pandemic in history, which in 1915–1922 affected Central and Eastern Europe as well as North Asia, claiming the lives of at least several million victims. As the only effective means of transport for groups such as troops or refugees, the railways were conducive to the spread of the disease, but, on the other hand, they were also used to fight it. One of the forms of using the railways during the epidemic was disinfecting-bathing trains, to which the present article is devoted. It features three aspects of the functioning of such trains. First, their origins, detailed technical description and the history of the development of the Polish anti-typhus rolling stock. Secondly, the operation of the trains in conditions of constant structural shortages — characteristic of the first, wartime years of the Second Polish Republic — and the related issue of the effectiveness of the campaign. Thirdly, an attempt to present the functioning of the trains in the broad context of the fight against infectious disease epidemics from that period and suggestions of their possible interpretation in the light of anthropology and biopolitics. The article is largely based on the hitherto unpublished archive documents of the Sanitary Authority of the Supreme Command of the Polish Army and the Government Commissioner for the Red Cross.

