

ZBIGNIEW TUCHOLSKI  
Polska Akademia Nauk  
Instytut Historii Nauki

## Wspomnienia Jana Petrozolina, inżyniera pociągu cara Aleksandra III

Opublikowane poniżej po raz pierwszy wspomnienia inż. Jana Korwin-Petrozolina stanowią cenny materiał źródłowy. Ich jedyny egzemplarz w formie maszynopisu, zachowany w zbiorach rodzinnych, został przekazany w 2012 r. do Archiwum PAN.

W oryginale źródło liczy 37 stron maszynopisu spiętego zszywaczami. Nie jest to materiał kompletny — brakuje ostatniej strony<sup>1</sup> i tylnej części kartonowej okładki. Słowa komentarza wymaga również tytuł: „CZEŚĆ II—ga wspomnień o podróżach koleją przy pociągach cesarskich z Cesarzem Wszechrosji Aleksandrem III”. Sugeruje on, że tekst jest fragmentem większej całości, jednak inne jego części nie są znane. Ponadto stanowi spójną całość pod względem chronologicznym i konstrukcyjnym. Możliwe, że tytuł związany był z jakąś niezrealizowaną intencją autora lub miał charakter roboczy. Nie wiemy, w jakim celu autor spisał wspomnienia; zapewne jako bezpośredni świadek chciał pozostawić relację z najważniejszego okresu swego życia zawodowego. Została ona sporządzona wiele lat po opisywanych wydarzeniach, nie korzystano przy tym z dokumentów, stąd w tekście znajduje się wiele nieścisłości chronologicznych (informacje na ten temat zawarto w przypisach). Przyczyną części pomyłek jest fakt, że daty wydarzeń z historii politycznej Imperium Rosyjskiego podane zostały według kalendarza juliańskiego.

Wspomnienia zawierają interesujące informacje dotyczące podróży cara i jego rodziny oraz stosunków panujących na dworze, a także charakterystykę katastrofy pociągu carskiego pod Borkami z podaniem jej domniemanych przyczyn. Bardzo wartościowe są opisy życia codziennego w carskiej rezydencji myśliwskiej w Spale oraz podróży monarchy na terenie Królestwa (np. manewry w Dęblinie).

Z punktu widzenia historyka techniki ważny w omawianym źródle jest unikatowy opis nowatorskich konstrukcji urządzeń i wyposażenia technicznego carskich

---

<sup>1</sup> Tekst kończy się niezakończonym zdaniem: „Zaczęła się rewolucja — pociąg przeszedł w zarządzenie »towarzy– [szy«]”.

pociągów salonowych. Zawarto w nim również charakterystykę ich organizacji, kursowania i eksploatacji.

Odzwierciedlenie w narracji znajduje kwestia tożsamości autora — lojalnego poddanego monarchy, przestrzegającego zawodowego *esprit de corps*, lecz równocześnie podkreślającego swoją polskość. Znamienna dla tej postawy jest scena, gdy autor przedstawia się carowi jako „Polak ziemi mińskiej”. Wyrazem lojalności jest również brak w pamiętniku informacji mogących przedstawiać cara w złym świetle, które autor niewątpliwie musiał znać.

Podobna postawa była częsta wśród polskich techników i inżynierów kolejowych. W większości wypadków mogli oni zdobywać wykształcenie i pracować na kolejach w głębi Imperium, gdyż w Królestwie i na ziemiach wschodnich dawnej Rzeczypospolitej zamykano przed Polakami możliwości kariery. Warto wspomnieć, że po 1918 r. doskonale wykształceni inżynierowie petersburscy byli głównymi organizatorami polskiego kolejnictwa i przemysłu taboru kolejowego w II Rzeczypospolitej. Głównie dzięki specjalistom z zaboru rosyjskiego możliwa była bardzo szybka odbudowa zniszczonego kolejnictwa oraz stworzenie przemysłu lokomotywowego.

Pamiętnik inż. Petrozolina ma szczególną wartość, ponieważ na tak odpowiedzialnych stanowiskach związanych z eksploatacją i utrzymaniem pociągów carskich praktycznie nie było Polaków. Odpowiedź na pytanie, dlaczego autor pamiętnika został dopuszczony do tej funkcji, jest złożona. Niewątpliwie miały znaczenie nie tylko osiągnięcia zawodowe zdolnego inżyniera, bardzo szybko awansującego w służbie trakcyjnej najważniejszej w Rosji Kolei Mikołajewskiej, lecz także jego wyznanie. W okresie, którego dotyczy źródło, formalnym wyznacznikiem polskości w oczach zaborców (w wielu wypadkach całkowicie chybionym) była religia katolicka. Stąd wszelkie ograniczenia w obsadzaniu stanowisk przez urzędników kolejowych (i innych) obejmowały właśnie katolików. W Petersburgu opracowywano procentowe limity zatrudnienia osób tego wyznania na kolejach Królestwa i Litwy. Doszło nawet do kuriozalnej sytuacji, gdy w Kongresówce ukarano urzędnika kolejowego noszącego niemieckie nazwisko za to, że zataił swoje polskie pochodzenie. Powszechnie przenoszono wówczas kolejarzy–Polaków w głąb Imperium. W okresie intensywnej rusyfikacji kolejnictwa katolik nie mógł być inżynierem wagonów pociągu carskiego. Natomiast przy pewnej życzliwości ze strony rosyjskich oficerów i urzędników odpowiedzialnych za sprawdzenie i weryfikację personelu, na tak newralgicznym stanowisku można było wówczas zatrudnić ewangelika.

Lektura prezentowanego źródła ukazuje znajomość przez autora nowoczesnej wówczas techniki kolejowej. Widoczne jest znaczne zaangażowanie i wkład w zastosowanie w pociągach carskich nowatorskich rozwiązań technicznych, jak panewki wylewane stopem, oświetlenie elektryczne, urządzenia sygnalizacyjne czy urządzenia powietrznych i próżniowych hamulców zespolonych. Wobec znikomej dostępności materiałów źródłowych, bardzo trudno dziś ustalić, kto był projektantem tego wyposażenia i kto nadzorował jego budowę i montaż. Niezwykle interesujący jest opis doraźnego oświetlenia elektrycznego stacji Wysokie Litewskie i drogi do

majątku, zaprojektowanego i zainstalowanego w związku z przyjazdem cara przez inż. Aleksandra Borodina, z zastosowaniem parowozu jako maszyny stałej napędzającej prądnice.

Pamiętnik inż. Petrozolina należy do najbardziej interesujących i wartościowych wspomnień inżynierów kolejowych w służbie rosyjskiej. Podobne znaczenie dla historii kolejnictwa mają chyba tylko pamiętniki prof. Aleksandra Wasiutyńskiego.

W trakcie przygotowania wspomnień do publikacji wprowadzono zmiany w zakresie pisowni i interpunkcji, uwspółcześiono także pisownię niektórych nazw; równocześnie zachowany został oryginalny styl oraz archaizmy i rusycyzmy oddające charakter oryginalnego tekstu. W przypisach starałem się dać obszernie wyjaśnienia dotyczące wielu nieznanych dzisiaj urządzeń kolejowych oraz zawarłem informacje o osobach związanych z dworem carskim (oprócz postaci powszechnie znanych) i rosyjskim kolejnictwem. Wyjaśniłem również znaczenie archaicznym oraz rosyjskich nazw specjalistycznych stosując współczesną polską techniczną terminologię kolejową.

W przygotowaniu biogramu inż. Jana Petrozolina korzystałem między innymi z tekstu Barbary Petrozolin-Skowrońskiej (wnuczki autora) opublikowanego w słowniku biograficznym „Ziemianie polscy XX wieku”, t. I, pod red. Janiny Leskiewiczowej oraz udzielonych mi dodatkowych informacji. Wiesławowi Wojasiewiczowi zawdzięczam szereg wiadomości na temat środowiska polskich inżynierów kolejowych w służbie rosyjskiej. Obojgu składam podziękowania za życzliwość i ważną dla mnie pomoc. Koledze Andrzejowi Buczyńskiemu dziękuję za cenne uwagi dotyczące tekstu.

### BIOGRAM INŻ. JANA PETROZOLINA

Jan Eliasz Korwin-Petrozolin urodził się 24 czerwca 1851 r. w majątku rodzinnym Kukowicze koło Nieświeża (gubernia mińska). Jego ojciec, Erazm Korwin-Petrozolin herbu Ślepowron, ziemianin, wywodził się z rodziny kalwińskiej, zaś matka Agata z katolickiej rodziny Woyniłowiczów herbu Syrokomla. Zgodnie z tradycją rodziny Petrozolinów, Jan był wyznania ewangelicko-reformowanego<sup>2</sup>. W 1876 r. ukończył Wydział Mechaniczny Instytutu Technologicznego w Petersburgu uzyskując formalny stopień technika I klasy (mechanika), po czym rozpoczął pracę w Zakładach Mechanicznych i Okrętowych Ilisa i Butca w stolicy Rosji<sup>3</sup>. Po krótkiej praktyce zawodowej, w 1877 r. został zatrudniony na Kolei Mikołajewskiej (Petersburg — Moskwa). Pod kierunkiem amerykańskiego inżyniera służby trakcji Harry’ego

<sup>2</sup> Biogram Jana Petrozolina, autorstwa wnuczki Barbary Petrozolin-Skowrońskiej, [w:] *Ziemianie polscy XX wieku, życiorysy*, t. I: *Andrzejkowicz — Żurawski*, red. J. Leskiewiczowa, Warszawa 1992, s. 119.

<sup>3</sup> *Siemidiesiatpiatiletnij Jubilej S. Petersburskawo Prakticzeskawo Tiechnologiczeskawo Instituta, nynie Imperatora Nikolaja I*, S. Peterburg 1903, s. 258.

White'a<sup>4</sup> pracował na stanowisku pomocnika maszynisty, a następnie maszynisty pociągów towarowych i pasażerskich<sup>5</sup>. W tym okresie było dość powszechną praktyką na kolejach rosyjskich, że inżynierowie w celu zdobycia doświadczenia rozpoczynali działalność zawodową od funkcji pomocnika maszynisty parowozu i przechodzili kolejno wszystkie stanowiska w służbie trakcji. Petrozolin przez trzy lata był zastępcą White'a, przez krótki czas pracował również w Zakładach Aleksandrowskich Kolei Mikołajewskiej w Petersburgu, praktycznie zapoznając się z projektowaniem, budową i utrzymaniem taboru kolejowego. Był zdolnym inżynierem, stąd dalsze lata przyniosły mu szybki awans na stanowisko zastępcy, a następnie naczelnika I Petersburskiego Odcinka Trakcji Kolei Mikołajewskiej (od 6 do 67 wiorsty)<sup>6</sup>. W 1880 r. objął stanowisko naczelnika parowozowni i głównych warsztatów wagonowych Kolei Mikołajewskiej w Petersburgu<sup>7</sup>.

Do kierowanych przez niego warsztatów przydzielono pociąg cara Aleksandra II, używany również przez jego następcę, Aleksandra III, zestawiony z dwunastu wagonów. Do obowiązków inż. Petrozolina należało jego utrzymanie oraz wykonywanie napraw i rewizji okresowych wagonów. W latach 1883–1894 na stanowisku zastępcy, a następnie inżyniera wagonów pociągu carskiego kierował drużyną techniczną podczas licznych podróży cara i jego rodziny<sup>8</sup>.

W 1888 r. przy znacznym udziale autora źródła podczas przygotowań do podróży na Kaukaz skład cesarski otrzymał nowoczesne wyposażenie techniczne: hamulce zespolone systemu Westinghouse'a oraz próżniowe Hardy'ego, a także oświetlenie elektryczne zasilane prądnicą i akumulatorami. W wagonie technicznym umieszczono kocioł z maszyną parową napędzającą prądnicę oraz stację hamulcową ze sprzężarką parową zasilającą układ hamulcowy pociągu. Na parowozach prowadzących carski pociąg, niewyposażonych w hamulce powietrzne, umieszczano wówczas przenośny kran maszynisty, połączony giętym przewodem gumowym z układem hamulca zespolonego pociągu. Był on uruchamiany na polecenie maszynisty przez przeszkolonego pracownika drużyny technicznej<sup>9</sup>. W 1888 r., po katastrofie pociągu monarszego pod Borkami, jako naczelnik Warsztatów Głównych Kolei Mikołajewskiej w Petersburgu, Petrozolin kierował przebudową czterech wagonów pasażerskich na salonki nowego, tymczasowego składu cesarskiego<sup>10</sup>. W 1890 r. z jego inicjatywy zastosowano na parowozach pociągu monarszego elektryczne dzwon-

<sup>4</sup> Jeden z inżynierów amerykańskich zatrudnionych przy budowie i eksploatacji Kolei Mikołajewskiej, bliższych danych biograficznych nie odnaleziono.

<sup>5</sup> J. Petrozolin, Część II—ga Wspomnień o podróżach koleją przy pociągach Cesarskich, z Cesarzem Wszechrosji ALEKSANDREM III, mps, s. 2.

<sup>6</sup> *Spisok licznawo sostawa Ministerstwa Putiej Soobszczenia*, S. Peterburg 1896 [dalej: *Spisok 1896*], s. 595.

<sup>7</sup> *Siemidiesiatpiatiletnij Jubilej*, s. 258.

<sup>8</sup> J. Petrozolin, op. cit., s. 2–6.

<sup>9</sup> Ibidem, s. 15–16.

<sup>10</sup> Ibidem, s. 17–18.

kowe urządzenie sygnalizacyjne oraz hamulce bezpieczeństwa w całym składzie<sup>11</sup>. W tym samym roku Petrozolin brał udział w elektryfikacji tymczasowego pociągu carskiego. W wagonie technicznym zainstalowano wówczas kocioł parowy systemu Belleville'a, maszynę parową z prądnicą, baterie akumulatorów oraz wyposażenie pomocnicze<sup>12</sup>. W związku z upaństwowieniem w 1894 r. Kolei Mikołajewskiej, 21 kwietnia 1895 Petrozolina przyjęto do służby państwowej w resorcie komunikacji i nadano tytuł inżyniera państwowego VIII klasy<sup>13</sup>, odpowiadający randze cywilnej asesora kolegiального. 1 października 1900 mianowano go na stanowisko pierwszego zastępcy służby trakcji i taboru Kolei Mikołajewskiej. Ze względu na wakant na stanowisku naczelnika, w praktyce kierował wówczas całą służbą trakcji tej kolei. Szybko go awansowano nadając mu tytuł inżyniera państwowego VI klasy<sup>14</sup>, odpowiadający randze cywilnej radcy kolegiального.

Jednym z największych osiągnięć zawodowych autora prezentowanego źródła było wprowadzenie na kolejach rosyjskich panewek maźnic wagonowych wylewanych stopem łożyskowym, zamiast stosowanych wcześniej brązowych. W 1886 r., po wypadku zapalenia się smaru w maźnicy i zagrzaną osi wagonów pociągu cesarskiego (co spowodowało kilkugodzinne opóźnienie), zastosował w wagonach takie panewki. Podczas urlopu wyjechał wówczas do Niemiec, gdzie dzięki uprzejmości niemieckiego inżyniera, zatrudnionego wcześniej w Rosji przy budowie Kolei Kursko–Charkowsko–Azowskiej, zapoznał się na Kolejach Bawarskich z technologią wlewania panewek oraz otrzymał próbki stopu. Dobre własności smarne stopu oraz mniejszy koszt wykonania panewek sprawiły, że rozwiązanie to szybko wprowadzono w kolejach rosyjskich<sup>15</sup>.

Za zasługi w służbie kolejowej w 1890 r. Petrozolin został odznaczony orderem Św. Stanisława III klasy i brązowym medalem okolicznościowym „Na pamiątkę koronacji cara Aleksandra III”<sup>16</sup>. 21 marca 1915, zapewne za zasługi związane z mobilizacją Kolei Mikołajewskiej podczas wojny, odznaczono go orderem Św. Anny II klasy<sup>17</sup>. Był członkiem Imperatorskiego Rosyjskiego Towarzystwa Technicznego, Towarzystwa Wspomagania Uczniów Szkoły Kolejowej Kolei Mikołajewskiej w Bologoje oraz Rzymsko–Katolickiego Towarzystwa Dobroczyńności<sup>18</sup>.

W 1902 r. ożenił się z wdową po doktorze medycyny Anną Chodorowską, która zmarła 3 kwietnia 1905. 30 kwietnia następnego roku ponownie się ożenił — z Ro-

<sup>11</sup> Ibidem, s. 2.

<sup>12</sup> Ibidem, s. 1.

<sup>13</sup> *Spisok* 1896, s. 595.

<sup>14</sup> *Spisok licznawo sostawa Ministerstwa Putiej Soobszczenia*, Pietrograd 1916 [dalej: *Spisok* 1916], s. 308.

<sup>15</sup> J. Petrozolin, op. cit., s. 13–14.

<sup>16</sup> *Spisok* 1896, s. 595.

<sup>17</sup> *Spisok* 1916, s. 308.

<sup>18</sup> Informacja z listu z 5 września 1997 archiwistki Gity Lipson, pracownicy Państwowego Rosyjskiego Archiwum Historycznego w Petersburgu (RGIA), do B. Petrozolin-Skowrońskiej.

sjanką, Walentyną z domu Kowalewską (1874–1919), córką generała–lejtanta Grigorija Kowalewskiego<sup>19</sup>. Z tego małżeństwa miał syna Wiktora (1907–1976, doktor inżynier, specjalista w dziedzinie projektowania wodociągów) oraz córki Irenę i Magdalenę<sup>20</sup>. Po śmierci drugiej żony przeniósł się z dziećmi do Polski, do majątku Kukowicze, którego znaczna część, wraz z rodzinnym cmentarzem, po traktacie ryskim znalazła się w ZSRR. Po stronie polskiej pozostało ok. 100 ha i – dzięki jego osobistym staraniom – drewniany dwór z parkiem i sadem. Do śmierci gospodarował w rodzinnym majątku i nie pracował w zawodzie inżyniera. Działał społecznie jako członek Sejmiku Nieświeskiego i publikował w miejscowej prasie. W tym czasie spisał opublikowaną poniżej relację. Zginął 9 grudnia 1928 w wyniku nieszczęśliwego wypadku, gdy nadzorował pracę młocarni w Kukowiczach. Pochowany został na cmentarzu w Pleszewiczach<sup>21</sup>, na który przekazał uprzednio ziemię oraz – wspólnie z sąsiadami z zaścianka Pleszewicze – wystawił katolicką drewnianą kaplicę p.w. św. Rocha<sup>22</sup>.

## Część II–ga

### Wspomnień o podróżach koleją przy pociągach cesarskich z cesarzem Wszechrosji Aleksandrem III

#### NIEKTÓRE WSPOMNIENIA O PODRÓŻACH KOLEJĄ ŻELAZNĄ POCIĄGU CESARSKIEGO, Z CESARZEM WSZECHROSJI ALEKSANDREM III

Skończywszy nauki w Instytucie Technologicznym w Petersburgu ze stopniem inżyniera, dostałem się w 1877 roku na służbę na Kolej Mikołajewską<sup>1</sup>. Kolej ta łączyła Petersburg z Moskwą, długości 610 km, była zbudowana na rozkaz cesarza Mikołaja I i była odkryta w 1851 roku. Wiadomy jest fakt, że cesarz Mikołaj I przywołał ulubionego ministra Kleinmichela<sup>2</sup>, wziął z biurka linijkę i na mapie połączył ołówkiem Petersburg z Moskwą, kazawszy budować drogę żelazną.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> *Ziemiańscy polscy*.

<sup>21</sup> Symboliczny grób inż. Jana Petrozolina znajduje się na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

<sup>22</sup> Relacja B. Petrozolin-Skowrońskiej z 26 listopada 2012. Kaplica ta została odbudowana w ostatnich latach staraniem wnuczki Jana Petrozolina, Ewy Bednarkiewicz i jej męża.

<sup>1</sup> *Bezpośrednio po studiach Petrozolin pracował przez krótki czas w Zakładach Mechanicznych i Okrętowych Ilisa i Butca w Petersburgu, o czym nie wspominał w tym tekście.*

<sup>2</sup> *Piotr Kleinmichel (1793–1869), generał–adiutant, cieszył się zaufaniem cara Mikołaja I. Od 1842 r. minister wojny oraz naczelnik dróg komunikacji, administrator Kolei Carskosielskiej (Petersburg — Carskie Sioło), zarządzał budową Kolei Mikołajewskiej (Petersburg — Moskwa), nie licząc się z jakimikolwiek kosztami. Car Mikołaj I odsunął go od wszelkiej działalności.*

Budowa zaczęła się w 1846 r. i była zakończona w 1851 r. Była to droga o podwójnym torze i rzeczywiście całe dziesiątki kilometrów szła równą, prostą linią — jedno tylko miasto Twer okazało się w promieniu wytyczonej linii i to o 4 km — inne miasta jak Nowogród, pozostały na stronie — zakręty były nie mniejsze jak kilometr w promieniu, jedno tylko największe wzniesienie 0.01 było na płaskowzgórzu Wierebje — wszystkie mosty były drewniane, między innymi bardzo wysoki i długi most amerykańskiej konstrukcji na rzece Msta, pamiętny tym, że późną jesienią w 1870 r. spalił się, co było przyczyną, że dwa miesiące komunikacja odbywała się z przesiadaniem pasażerów, a ruch towarowy ustał prawie zupełnie, gdyż przeladowywano tylko najpotrzebniejsze towary. Pożar tego mostu dał początek zainicjowania przebudowy, dla złagodzenia najwyższego wzniesienia, za pomocą objazdki na całe 8 km i zbudowania na innym miejscu rzeki Msty bardzo ładnego żelaznego mostu. Te roboty były zakończone w 1878 roku.

Główne stacje były to wspaniałe, na owe czasy, murowane budynki, jako też i remizy dla parowozów z warsztatami, pokryte imponującej wielkości kopułami. Była to droga pod względem technicznym najlepiej zbudowana i mająca tabor ruchomy najlepszej, na te czasy, konstrukcji. Tabor ten był zbudowany w warsztatach kolejowych tak zwanej Fabryki Aleksandrowskiej położonej 2 km od Petersburga. Była dana koncesja amerykańskim inżynierom braciom Winans<sup>3</sup>, którzy wszystkie potrzebne parowozy i wagony pasażerskie i towarowe wybudowali z miejscowych materiałów i za pomocą miejscowych robotników, mając tylko sprowadzonych z Ameryki fachowców, techników i inżynierów. Wszystkie techniczne posady służby trakcji były wtedy obsadzone przeważnie przez inżynierów amerykańskich — dostać się na Kolej Mikołajewską było marzeniem młodych inżynierów, kończących w tym czasie wyższe zakłady techniczne, toteż zacząłem od tego, że pod kierunkiem bezpośredniego swego szefa, amerykańskiego inż. Harrego White'a pełniłem obowiązki pomocnika maszynisty, a potem i maszynisty w pociągach towarowych i pasażerskich. Miło mi jest dziś wspomnieć praktyczne wskazówki i nadzwyczaj przyjazne obejście się ze mną mister White'a, którego byłem z czasem pomocnikiem w ciągu prawie trzech lat — również miłe wspomnienie pozostawiła w mojej pamięci żona jego, bardzo sympatyczna Amerykanka.

---

<sup>3</sup> W 1850 r. Zakłady Aleksandrowskie w Petersburgu oraz inne warsztaty naprawcze taboru Kolei Mikołajewskiej wydzierżawiono amerykańskiemu inżynierowi Winansowi. Do ich eksploatacji powołał on Towarzystwo Harrison, Winans & Eastwick. Jego twórcą i głównym udziałowcem był William Louis Winans (1823–1897), który sprawował nadzór nad służbą mechaniczną Kolei Mikołajewskiej oraz jego brat Thomas de Kay Winans (1820–1878), dostawca taboru dla Kolei Mikołajewskiej oraz koparek parowych przeznaczonych do jej budowy. Amerykańscy inżynierowie sprowadzeni przez Winansów byli pierwszymi organizatorami służby trakcji tej kolei. Amerykańska proweniencja taboru tej kolei stała się główną przyczyną przeniesienia do Rosji rozwiązań technicznych amerykańskiej szkoły budowy taboru kolejowego (w pionierskim okresie rosyjskiego kolejnictwa). W 1868 r. car nakazał wykup akcji Kolei Mikołajewskiej znajdujących się w rękach udziałowców amerykańskich.

W 1880 roku byłem już naczelnikiem depot<sup>4</sup> i kierownikiem warsztatów dla reperacji wagonów pasażerskich w Petersburgu i pierwszym moim zetknięciem się z pociągiem cesarskim było to, że do tych warsztatów był przydzielony ówczesny pociąg cesarski, składający się z 12 wagonów, który musiał być szczególnie fachowo — technicznie przygotowany do mającej się odbyć podróży cesarza Aleksandra II z Petersburga do Liwadii, tj. do Sewastopola, bo do Liwadii kolej nie dochodziła, a dojeżdżało się parostatkiem. Liwadia była to letnia rezydencja cesarska, tuż koło Jałty, na samym brzegu Morza Czarnego, z pałacem staroświeckiej architektury wśród ślicznego parku, przepięknej południowej flory. Podróż miała się odbyć w końcu sierpnia 1880 roku, przy czym szczególną uwagę trzeba było zwrócić na spokojny bieg wagonów, tj. trzeba było zmienić resory i ustalić obciążenie na każdą oś podwozia. Było to zadanie niełatwe, ale udało mi się wszystkie roboty wypełnić terminowo i pociąg był gotów, po kilku próbach w obecności całej komisji starszych inżynierów dróg komunikacji, będących wtedy na wyższych stanowiskach. Prócz tego przypominam sobie taki epizod, na parę dni przed mającym być odjazdem otrzymałem polecenie jeden z wagonów przerobić jako wagon dziecinny, tj. trzeba było wyjąć przepierzenie i zrobić dwa przedziały, z tym żeby można było wnieść dwa małe łóżeczka i na nowo obić ściany angielskim kretonem. Okazało się, że na ten raz miała jechać z cesarzem księżna Juriewska<sup>5</sup> z dziećmi, późniejsza małżonka morganatyczna cesarza Aleksandra II<sup>6</sup>, cesarz mieszkał wtedy w Carskim Siole — pociąg więc był podany na stację Kołpino, najbliższą od Carskiego Sioła, skąd cesarz z całym orszakiem przybył końmi, o 10 godzinie wieczorem odbył się odjazd — ja wtedy eksportowałem ten pociąg tylko na pierwszym parowozie, aż do Moskwy — gdyż pociąg cesarski szedł zawsze przy dwóch parowozach. Pamiętam dobrze jak cesarz Aleksander II bardzo łaskawie pożegnał ówczesnego dyrektora naszej kolei, bardzo przez nas wszystkich szanowanego i lubianego inżyniera Jana Keniga<sup>7</sup>. Dyrektor Kenig w parę dni potem umyślnie zachodził do moich warsztatów i wyraził

<sup>4</sup> Według polskiej terminologii kolejowej — parowozowni.

<sup>5</sup> Katarzyna Dołgoruka (1847–1922), księżna Juriewska, małżonka morganatyczna cara Aleksandra II.

<sup>6</sup> Było to już po śmierci cesarzowej Marii Aleksandrowny, która zmarła 22 maja 1880 (starego stylu). Od tego czasu car zaczął legalizować wieloletni konkubinat, zawierając związek morganatyczny z księżniczką Katarzyną Dołgoruką.

<sup>7</sup> Jan Kenig (1822–1880), inżynier komunikacji, dyrektor Kolei Mikołajewskiej. Urodził się w Płocku, w 1834 r. ukończył Szkołę Techniczną w Krakowie, następnie Instytut Korpusu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. 1843–1851 brał udział w projektowaniu i budowie Kolei Mikołajewskiej, od 1851 r. naczelnik Oddziału I Dyrekcji budowy Kolei Mikołajewskiej. Od 1862 r. naczelnik wydziału w zarządzie Kolei Moskiewsko–Niżniegorodzkiej, 1863 r. dyrektor tej kolei. 1868–1880 dyrektor Kolei Mikołajewskiej. Pod jego kierownictwem dokonano modernizacji nawierzchni, taboru Kolei Mikołajewskiej. Wprowadził też urządzenia sygnalizacji i unowocześnił organizację ruchu. Cieszył się wielkim szacunkiem kolejarzy i nazywany był „królem” Kolei Mikołajewskiej. Po jego śmierci Główne Towarzystwo Rosyjskich Kolei Żelaznych ufundowało mu grób w pobliżu linii kolejowej oraz Cmentarza Preobrażeńskiego w Petersburgu. W 2001r., w związku z rozbudową grupy przyjazdowej stacji rozrządowej



mi swoje zadowolenie, że wszystko w pociągu było zrobione terminowo, dobrze i starannie, było to dla mnie bardzo pochlebne i ja jako młody wtedy, początkujący przy praktycznej czynności technicznej, byłem tym bardzo ucieszony. Późną jesienią bo w ostatnich dniach listopada, cesarz Aleksander II wrócił wtedy z Liwadii do Petersburga, uniknąwszy szczęśliwie aż dwóch zamachów — pierwszy koło stacji Aleksandrowsk Kolei Łozowo–Sewastopolskiej, z podłożoną przez Kibalczyca<sup>8</sup> miną, która nie eksplodowała, a drugi pod Moskwą na Kolei Moskiewsko–Kurskiej — podkop dokonany przez Hartmanna<sup>9</sup> — na ten podkop wpadł pociąg świcki, który szedł drugi i wykoleił się, przy czym kilka wagonów było częściowo strzaskanych i kilku ludzi ranionych.

1 marca 1881 roku w Petersburgu na ulicy Jekateryński Kanał<sup>10</sup> był zabity cesarz Aleksander II, bombą rzuconą pod karetę, w której cesarz wracał z Pałacu Michajłowskiego, gdzie odwiedzał starszkę ciotkę swoją, wielką księżną Katarzynę Michajłownę<sup>11</sup>.

---

*Obuchowo przeniesiono jego prochy. W nowym miejscu zrekonstruowano grobowiec, zachowując oryginalny krzyż z szyn kolejowych.*

<sup>8</sup> *Nikołaj Kibalczyk (1853–1881), syn popa, członek organizacji „Narodnaja Wola”. Uzdolniony student Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu oraz Akademii Medyko–Chirurgicznej, konstruktor bomb. W 1879 r. brał udział w przygotowaniach do nieudanego zamachu na pociąg carski. Był konstruktorem dwóch min założonych w wysokim nasypie na stacji Aleksandrowsk. Pod pozorem budowy garbarni umieściła je tam grupa zamachowców kierowana przez Andrieja Żelabowa. 18 listopada 1879, w momencie przejazdu carskiego pociągu, odpalane elektrycznie za pomocą przewodów ładunki nie eksplodowały. Kibalczyk brał udział w przygotowaniach do udanego zamachu na cara Aleksandra II — skonstruował bombę rzuconą przez Ignacego Hryniewieckiego. Skazany na śmierć w procesie uczestników zamachu, został powieszony na dziedzińcu Twierdzy Szlisselburgskiej.*

<sup>9</sup> *Lew Hartman (1850–1908), pochodził z rodziny niemieckich kolonistów, od 1876 r. członek „Narodnej Woli”. W 1879 r. wspólnie z Zofią Perowską uczestniczył w przygotowaniu zamachu na Aleksandra II. Jako młoda para, pod nazwiskiem Suchorukow, wynajęli mieszkanie w domu położonym w pobliżu linii kolejowej pod Moskwą. Ze względu na ścisłą ochronę szlaku w ciągu dwóch miesięcy wykonali podkop prowadzący od domu do nasypu kolejowego i założyli tam podziemną minę. Pociąg świty zwykle wyprzedzał skład carski, okazało się jednak, że w Charkowie doszło do uszkodzenia parowozu. Na żądanie monarchy 19 listopada 1879 skład carski wyprawiono w dalszą drogę jako pierwszy, co uratowało władcy życie. Zamachowcy przepuścili bowiem pierwszy skład i odpalili minę pod czwartym wagonem pociągu świty. W grudniu 1879 r. Hartman zbiegł za granicę, w 1880 r. na skutek rosyjskich zabiegów dyplomatycznych został aresztowany w Paryżu. W wyniku protestów ludzi kultury (m.in. Victora Hugo) rząd francuski nie wydał go Rosji, lecz wydał go Wielkiej Brytanii. W Londynie pełnił funkcję zagranicznego przedstawiciela „Narodnej Woli”, był znajomym Karola Marksa i Fryderyka Engelsa. Pod koniec 1881 r. wyjechał do USA, gdzie zmarł w 1908 r.*

<sup>10</sup> *Zabójcy wybrali takie miejsce zamachu w niedzielę 1 marca 1881 (starego stylu), wiedzieli bowiem, że car, szanując tradycję kultywowaną od czasów Pawła I, uczestniczyć będzie w uroczystości zmiany wart w Pałacu Michajłowskim.*

<sup>11</sup> *Katarzyna Michajłowna Romanowa (1827–1894), córka wielkiego księcia Michała Pawłowicza Romanowa i Charlotty księżniczki Wirtembergii, wnuczka cara Pawła I. W 1851 r. wyszła za mąż za księcia Jerzego Mecklenburg–Strelitz.*

Dziwny był los tego monarchy. Za jego panowania i jego niezłomną wolą, były poczynione najważniejsze reformy państwowe, jak: wyzwolenie włościan zniesieniem „pańszczyzny” — w 1861 r., reformą sądownictwa, wprowadzeniem sędziów przysięgłych w 1872 r., urządzeniem ziemstwa w 1874 r. i na koniec znamienity projekt konstytucji, ułożonej przez bardzo liberalnych poglądów generała Łoris-Mielikowa<sup>12</sup>, prawie w przeddzień zamachu na życie cesarza, i taki monarcha, postanowieniem garstki nieprzejednanych rewolucjonistów, był skazany na zagładę.

2 marca 1881 r. wstąpił na tron cesarz Aleksander III. Postać jego była bardzo okazała: wysokiego wzrostu, silnie zbudowany, włosy krótko przystrzyżone i z dość dużą łysiną, brodę nosił szeroką, ciemno blond, oczy miał nadzwyczaj łagodnego wyrazu. Miał zwyczaj często jakby mrugać lewym okiem, przy czym dotykał rzęsy małym palcem lewej ręki — robił wrażenie człowieka silnego charakteru, ale bardzo spokojnego i łagodnego obejścia. Kamerdyner jego nieraz opowiadał mi, że np. przy toalecie rannej czy wieczornej nigdy nie okazał niecierpliwości i nie gniewał się.

Cesarz zamieszkiwał w Gątczynie i dla przejazdu do Petersburga i jego okolic, jako to: do Nowego Peterhofu, gdzie była letnia rezydencja, lub Krasnego Sioła, gdzie przez całe lato był obóz wojsk gwardii, z pociągu cesarskiego były wydzielone sześć wagonów i w takim komplecie pociąg był oddany władzy wojskowej, która organizowała oddzielny batalion wojsk kolei żelaznej<sup>13</sup> (железно-дорожный батальон), gdzie oficerowie spełniali obowiązek zawiadowcy stacji, telegrafu, inżyniera wagonów, a żołnierze zwrotniczych, służby drogowej, na sygnałach i semaforach, a także drużyny technicznej. Z Kolei Mikołajewskiej dane były dwa parowozy, na których żołnierze pełnili obowiązek maszynistów. W taki sposób odbywały się przejazdy z Gątczyny do Petersburga i jego okolic, bez żadnego udziału odpowiednich funkcjonariuszy cywilnych kolei żelaznych. Ma się rozumieć, że na czas przejazdów cesarskiego pociągu — ustawał cały ruch na odpowiednim odcinku kolei

<sup>12</sup> Michaił Loris-Mielikow (1825–1888), generał piechoty, pochodził z rodziny ormiańskiej. Odznał się podczas wojny krymskiej i rosyjsko-tureckiej; generał-gubernator charkowski, 1880–1881 minister spraw wewnętrznych Rosji. Podczas swego urzędowania łączył politykę silnej ręki ze znacznym liberalizmem wewnętrznym. Była ona określana mianem „polityki wilczej paszczy i lisiego ogona”.

<sup>13</sup> 6 maja 1878 na podstawie Batalionu Saperów Gwardii sformowano w Moskwie 1. batalion kolejowy (w składzie dwóch kompanii budowlanych i dwóch eksploatacyjnych). W 1879 r. przeniesiono go do Petersburskiego Okręgu Wojskowego i włączono w skład 1. Brygady Saperów. W 1881 r. został wydzielony ze składu brygady i podporządkowany komendantowi pałacowemu w celu obsługi i ochrony pociągów carskich oraz linii kolejowych podczas ich przejazdu. Żołnierze batalionu, maszyniści i pomocnicy, obsługiwali parowozy pociągów carskich. Batalion stacjonował w Gątczynie, sztab i jedna kompania w pobliżu dworca Carskie Sioło. W 1909 r. rozwinęty w 1. pułk kolejowy (w składzie dwóch batalionów), podporządkowany naczelnikowi komunikacji wojskowych Petersburskiego Okręgu Wojskowego. W 1915 r. otrzymał nazwę Przyboczny Jego Wysokości Pułk Kolejowy i został włączony do młodej gwardii, w 1916 r. otrzymał prawa starej gwardii. W kwietniu 1916 r. część żołnierzy i oficerów pułku na ochotnika wzięła udział w wojnie jako załoga rosyjskiego pociągu pancernego „Chunchuz” nr 3, bazującego na stacji Mołodeczno. Pułk przestał istnieć podczas rewolucji.

żelaznej. Ale taki porządek trwał niedługo, bo już w końcu 1882 r. pociąg był oddany do głównych warsztatów dla kapitalnych przeróbek i remontu, dla przygotowania pociągu do podróży na koronację w Moskwie, mającą się odbyć na początku 1883 roku.

Ówczesny pociąg składał się z 12 wagonów, wagony były długości około 15 metrów. Pod nimi były, wtedy w warsztatach, podstawione nowe wózki, amerykańskie systemu Pullmana<sup>14</sup>, czterookołowe — jeden tylko wagon, tak zwany salon sypialny Lit. A — był długości około 24 metrów i stał na wózkach ośmiokołowych, amerykańskiej konstrukcji z bardzo skomplikowanym systemem resorowym. Plan jego był mniej więcej taki: pośrodku salon z wejściem frontowym na obie strony, dwie sypialnie po bokach z korytarzem dla przejścia do dwóch, z każdej strony przedziałów, dla kamerdynera i kamerfrau, przedział dla kotłowni i dwa po końcach balkony oszklone. Wagon techniczny przedstawiał się jakby ruchomy warsztat różnych specjalności: ślusarskiej, stolarskiej, tapicerskiej, w nim był skład smarów, części zapasowych i różnych materiałów. W tymże wagonie był przedział dla inżyniera wagonów i dla drużyny technicznej. Wagon „kuchnia” była to ruchoma kuchnia, gdzie była duża płyta żelazna systemu San–Galli<sup>15</sup> — tak zwany Foun–Rolland dla pieczywa — cysterny dla wody, do lodu i przedział dla służby kuchennej. Wagon bufet, wagon jadalny z wielką salą na całą długość, wagon dla wielkich księżąt, wagon dla wielkich księżniczek, wagon dla ministrów, wagon dla świty, dla lekarzy, dla personelu służby osobistej, generałów i świty. Każdy wagon oddzielnie ogrzewany był parą z kotła za pomocą rur idących z obu stron wagonu przez całą ich długość — woda kondensacyjna schodziła do zbiorników, skąd za pomocą pomp wracała nazad ponownie do kotłów, tak że rozchód wody był minimalny. W każdym wagonie były umywalnie i ustępy z wodą, toteż była cała sieć rur wodociągowych, a woda na postojach pompowana była z zewnątrz do rezerwarów za pomocą hydropultów<sup>16</sup>. Oświetlenie było częściowe za pomocą lamp kurselskich, które wstawiane były zewnątrz z dachu, żeby przy zapalaniu i gaszeniu nie niepokoić jadących, a w kinkietach były świece stearynowe. Ściany wagonów paradnych były obite sposobem tzw. materacowym „Capitone”, żeby możliwie zagłuszyć turkot wagonów — podłogi były wysłane grubo wołókami i dywanami — wszystkie wagony były połączone tzw. harmonijkami z lakierowanej skóry, przejścia wysłane dywanami, tak że można było wygodnie przechodzić przez całą długość pociągu podczas jazdy. Były to wszystkie na owe czasy wygody, mogące być zastosowane tylko w wagonach cesarskiego

<sup>14</sup> *George Pullman (1831–1897), amerykański konstruktor, projektował wagony sypialne, restauracyjne i salonowe, jego konstrukcje rozprzestrzeniły się na kolejach na całym świecie.*

<sup>15</sup> *Najprawdopodobniej wyprodukowała ją znana firma Franza San Galli z Petersburga. Właściciel był Niemcem pochodzenia włoskiego, który w 1824 r. wyemigrował ze Szczecina do Petersburga. Był konstruktorem systemu centralnego ogrzewania z kaloryferami, gdzie czynnikiem roboczym była para wodna i pierwszym na świecie producentem urządzeń grzewczych tego typu.*

<sup>16</sup> *Ręczna pompa strażacka.*

pociągu, dziś, naturalnie, stały się potrzebą zwykłych pociągów pasażerskich i nie przedstawiają sobą nic nadzwyczajnego. Na zewnątrz wagony były pomalowane na jasnoszafirowy kolor, dachy były pomalowane na białą.

W maju 1883 roku była naznaczona koronacja w Moskwie. Pociąg po kilku próbnych przejazdach, które kontrolowała osobno wyłoniona komisja inżynierów dróg i komunikacji, był gotów i ja po raz pierwszy, jako inżynier wagonów pociągu cesarskiego, byłem naznaczony do spełnienia tej funkcji. Muszę nadmienić, że przy podróżach cesarskich szły zawsze dwa pociągi, jeden pod lit. A i drugi pod lit. B — i nikt, prócz ściśle wtajemniczonych, starszych funkcjonariuszów kolejowych, nie wiedział, w którym właściwie pociągu będzie jechał cesarz — drugim pociągiem, tzw. świckim, był pociąg cesarski sześciowagonowy, znajdujący się w rozporządzeniu Drogi Żelaznej Moskiewsko–Kurskiej, poza tym podczas podróży cesarskich na całej linii kolejowej stały wojska dla ochrony toru, na wystrzał jeden żołnierz od drugiego<sup>17</sup>.

15 maja 1883 roku pociąg był podany na stację Gątczyna Bałtyckiej Kolei Żelaznej, gdzie odbyło się załadowanie bagażu, kuchni i bufetu<sup>18</sup>. Cesarz z cesarzową i rodziną, która składała się wtedy z trzech synów: następcy tronu Gieorgija<sup>19</sup>, Mikołaja, późniejszego cesarza Mikołaja II i Michała<sup>20</sup> — dwóch córek Kseni<sup>21</sup> (późniejszej wielkiej księżnej zamężnej za wielkim księciem Michałem Michajłowiczem) i Olgi<sup>22</sup>, później zamężnej za księciem Oldenburskim. Wsiedli do pociągu o godz. 10 wieczorem i pociąg ruszył po Kolei Bałtyckiej do stacji Tosno Kolei Mikołajewskiej — gdzie była pierwsza zmiana parowozów i pierwszy postój dla oględzin ruchomych części podwozia wagonów i ich naoliwienia. Przybywszy do Moskwy o godzinie 6 wieczorem pomyślnie, pamiętam dobrze swoje uczucia kiedy mogłem odetchnąć spokojnie. Po dziesięciu dniach, skoro skończyły się uroczystości koronacyjne, wróciliśmy do Gątczyny pomyślnie. Dostałem wtedy pierwszą nagrodę — ładny zegarek złoty z dewizką — z inicjałami cesarskimi na zewnętrznej kopercie, a na wewnętrznej wyryty napis „Najmiłościwiej podarowany inżynierowi” takiemu to.

---

<sup>17</sup> *Żołnierze stali plecami do toru wzdłuż całej linii kolejowej, w odległości 100 kroków (skutecznego strzału) jeden od drugiego, na granicy wyłączenia terenu kolejowego.*

<sup>18</sup> *Jest to błędna data, podstawienie pociągu w Gątczynie, a następnie wyjazd musiał odbyć się wcześniej, 10 maja 1883 (starego stylu) odbył się bowiem uroczysty wjazd cara do Moskwy na koronację, a 15 maja 1883 (starego stylu) — uroczystości koronacyjne.*

<sup>19</sup> *Gieorgij Romanow (1871–1899), następca tronu, trzeci syn cara Aleksandra III.*

<sup>20</sup> *Michaił Romanow (1878–1918), wielki książę, syn Aleksandra III i Marii Fiodorowny, 1899–1904 następca tronu rosyjskiego.*

<sup>21</sup> *Ksenia Romanowa (1875–1960), wielka księżna, siostra Mikołaja II, żona wielkiego księcia Aleksandra Michajłowicza.*

<sup>22</sup> *Olga Aleksandrowna Romanowa (1882–1960), wielka księżna, młodsza córka Aleksandra III, żona ks. Piotra Aleksandrowicza Oldenburskiego.*

Pociąg w zmniejszonym składzie z sześciu wagonów stał na pogotowiu w warsztatach w Petersburgu i na pierwsze zapotrzebowanie musiał podążać do Gatczyny, dla przejazdów cesarza do Petersburga lub jego okolic. Dla tych przejazdów miałem wybraną drużynę techniczną i sam powiadomiony telefonicznie, bo już wtedy miałem oddzielny telefon przeprowadzony do biura i do mieszkania, zdążyłem na czas przybyć z pociągiem do Gatczyny i odbywać te przejazdy — będąc, prócz tego, kierownikiem warsztatów i naczelnikiem Pierwszego Wydziału Trakcji w Petersburgu.

W 1884 roku na jesieni miały się odbywać wielkie manewry wojskowe koło Modlina (Nowogiejorgijewska w Królestwie Polskim). Cesarz pierwszy raz miał zwiedzić Warszawę. Miała to być pierwsza dalsza podróż, bo z Petersburga do Warszawy było z górą tysiąc kilometrów<sup>23</sup>.

W ostatnich dniach sierpnia 1884 r. pociąg w pełnym komplecie odszedł z Nowego-Peterhofu Koleją Bałtycką do Gatczyny i dalej Koleją Warszawską przez Wilno do Warszawy. W pociągu oprócz cesarza i jego rodziny jechali: minister dworu — baron Frydryks<sup>24</sup>, minister komunikacji admirał Possiet<sup>25</sup>, fliegel adiutanci — hrabia Woroncow-Daszkow<sup>26</sup> i książe Oboleński<sup>27</sup>. Generał Czerewin<sup>28</sup> jako komendant pałacowy i inni dygnitarze — imion których już nie pamiętam. W Wilnie pociąg stał cztery godziny, bo cesarz zwiedzał miasto, był w Kaplicy Ostrobramskiej, w Monasterze Świętego Ducha, w Katedrze Wileńskiej i w kościele Świętego Jana, co zrobiło bardzo silne i dodatnie wrażenie na całej polskiej ludności Wilna. W Warszawie cesarz zamieszkał w Belwederze. W Modlinie byliśmy trzy dni i po skończonych manewrach, nie zatrzymując się już w Warszawie, wróciliśmy pomyślnie do Nowe-

---

<sup>23</sup> *Był to pierwszy paradny wjazd Aleksandra III do Warszawy po koronacji, choć nie była to jego pierwsza obecność w tym mieście. Politycznie najważniejszym wydarzeniem tej wizyty było spotkanie trzech cesarzy w skierniewickim pałacu.*

<sup>24</sup> *Władimir Fredericks (1838–1927), baron, generał-lejtnant kawalerii, 1896 generał-adiutant, 1897–1917 ostatni minister dworu Imperium Rosyjskiego.*

<sup>25</sup> *Konstantin Possiet (1819–1899), admirał, generał-adiutant. 1858–1865 jako kapitan I rangi pływał z wielkim księciem Aleksym Aleksandrowiczem i prowadził jego morskie szkolenie. 1874–1888 minister komunikacji. Prowadził intensywne prace w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej. Z jego inicjatywy prowadzono roboty hydrotechniczne i prace regulacyjne oraz zbudowano wiele kanałów. Był pionierem w zakresie organizacji ratownictwa morskiego. W zarządzaniu transportem kolejowym wykazywał znaczną nieudolność, odwołany po katastrofie pociągu carskiego pod Borkami.*

<sup>26</sup> *Ilharion Woroncow-Daszkow (1837–1916), hrabia, generał kawalerii, generał-adiutant. 1881–1897 minister dworu Imperium Rosyjskiego, 1904–1905 namiestnik na Kaukazie i głównodowodzący wojsk Kaukaskiego Okręgu Wojskowego, przewodniczący Rosyjskiego Czerwonego Krzyża.*

<sup>27</sup> *Aleksander Oboleński (1819–1884), książe, generał artylerii, senator. Uczestnik wojny krymskiej, odznaczył się podczas obrony Sewastopola, gubernator Jarosławia i Moskwy.*

<sup>28</sup> *Piotr Czerewin (1837–1896), generał-lejtnant kawalerii, komendant pałacowy. Uczestnik wojny krymskiej, brał też udział w tłumieniu powstania styczniowego. 1869–1878 dowódca Osobistego Konwoju Jego Wysokości — jednostki stanowiącej osobistą ochronę cara, odznaczył się podczas wojny rosyjsko-tureckiej. 1880–1881 wiceminister spraw wewnętrznych i szef korpusu żandarmów. Od 1894 r. dyżurny generał Jego Wysokości, po koronacji cara Mikołaja II oddalony z dworu.*

go–Peterhofu. W Warszawie bytność cesarza nie zapowiadała żadnych widoków co do zmiany stosunków rządu do Polaków na lepsze, w ogóle.

W 1885 r. w marcu miała miejsce podróż cesarza Aleksandra III z rodziną do Liwadii, tj. do Sewastopola, gdyż (jak już wspomniałem) kolej do Liwadii nie dochodziła i z Sewastopola do Liwadii płynęło się parostatkiem.

19 marca 1885 r. pociąg w pełnym komplecie był zawczasu podany na stację Gatczyna, gdzie po naładowaniu bagażu, kuchni i bufetu, a także rozmieszczeniu całego personelu i służby, był gotów do drogi. Z wieczora siadły dzieci cesarskie — cesarz zaś z cesarzową przyjechali dopiero po 12 w nocy z Petersburga, gdyż dnia tego był wielki doroczny koncert, tzw. „inwalidów”, ponieważ cały dochód szedł na korzyść inwalidów i w którym uczestniczyły wszystkie orkiestry i chóry śpiewacze wojsk gwardii. Na tych koncertach tradycyjnie zawsze bywał cesarz z całym otoczeniem świty i generałów.

O godzinie 5 rano, 20 marca nie podając sygnałów pociąg powolutku ruszył z miejsca i udaliśmy się w daleką drogę, bo do Sewastopola było około 3000 km. Było 15° mrozu, obraz głębokiej zimy. Jechaliśmy przez: Wilno, Mińsk, Romny, Lubatin, Mierefa, Łozowaja, Symferopol. W Sewastopolu już była wiosna, przejechawszy ładny most na rzece Alma, zobaczyliśmy już kwitnące drzewa migdałowe.

Jak wielką jest ta Rosja, skoro wyjechawszy z Gatczyny przy 15° mrozu, trzeciego dnia można było przybyć na południe, gdzie w Sewastopolu było tak ciepło, że wszyscy chodzili bez wierzchniego ubrania.

Pociąg w Sewastopolu podszedł aż nad samą przystań, gdzie stał przygotowany jacht cesarski „Polarnaja Zwiezda”<sup>29</sup>. Cesarz z rodziną, wysiadłszy z pociągu przeszedł na pokład tegoż jachtu i odjechał do Liwadii.

Odbywszy szczęśliwie tę podróż — pociąg stanął w Sewastopolu na zapasowym torze i bezpośrednio zająłem się kapitalnym oczyszczeniem, myciem na zewnątrz i wewnątrz i przyprowadzeniem wszystkich urządzeń do należytego porządku. Po zupełnym zakończeniu tych robót, sam, zostawiwszy swego pomocnika i część druzyny technicznej, wróciłem do Petersburga.

W końcu kwietnia Cesarz miał na pancerniku „Pamiat’ Azowa”<sup>30</sup> przepłynąć też do Mikołajewa (nad Morzem Czarnym), a nasz pociąg miał przybyć na tą stację drogą okrężną na Jekaterynosław, i tak 22 kwietnia 1885 r. pancernik z cesarzem i jego

<sup>29</sup> *Jacht parowy Aleksandra III i Mikołaja II, uzbrojony w cztery działa 47 mm Hotchkiss. Zwodowany w 1890 r., od lat trzydziestych XX w. baza okrętów podwodnych marynarki sowieckiej. Wycofany ze służby w 1954 r., w 1961 r. jako okręt–cel na poligonie Floty Bałtyckiej na Zatoce Ryskiej trafiony rakietą i zatopiony, wrak pocięto na złom na początku lat siedemdziesiątych. Autor myli chronologię, opisywana podróż musiała odbyć się po 1890 r.*

<sup>30</sup> *Krążownik I rangi Floty Bałtyckiej „Pamiat’ Azowa”. Zwodowany w 1890 r.; podczas rewolucji 1905 r. marynarze przejęli okręt i pod czerwoną flagą weszli do Rewla (Tallina); bunt stłumiono i stracono 18 marynarzy. W 1919 r. zatopiony przez angielski kuter torpedowy na redzie Kronsztadu. Autor myli chronologię, opisywana podróż musiała odbyć się po 1890 r.*

rodziną wyszedł z Sewastopola, a pociąg via Jekaterynosław wyruszył o tej samej godzinie.

Przypominam, jak w nocy zostałem zaalarmowany depeszą, żeby natychmiast wracać z powrotem, gdyż z powodu wzburzonego morza cesarzowa cierpi na chorobę morską i że możliwą jest ewentualność przejechania do Mikołajewa pociągiem. Przejechaliśmy wtedy już z górą 300 km. Kiedy w drodze powrotnej byliśmy już na bliższej połowie drogi do Sewastopola, kolejną depeszą zostałem zawiadomiony, że pancernik ponownie podjął kotwicę, ponieważ morze się uspokoiło i żeby pośpieszyć znowuż do Mikołajewa.

Ta jazda tam i z powrotem bardzo mi się wraziła w pamięć i dlatego pozwoliłem sobie o takowej tu wspomnieć.

W Mikołajewie wtedy odbyła się ceremonia spuszczenia na wodę pancernika „Kniaź Patiomkin”<sup>31</sup> — pamiętny on jest tym, że podczas pierwszej rewolucji w 1905 roku zrewoltowani marynarze wysadzili na brzeg swoich oficerów, a sami odплыli do Konstancy i wylądowali w Rumunii. Po dokonanej ceremonii, Cesarz jeszcze parę dni zabawił w Mikołajewie, zwiedzając port i warsztaty i udał się z powrotem przez Jekaterynosław, Charków, Kursk i Moskwę do Nowego–Peterhofu. Na Jekaterynosławskiej Kolei Żelaznej na dwóch mostach bardzo wysokich i długich, jeden na rzece Ingulec, koło stacji tego nazwania i drugi na Dnieprze pod Jekaterynosławiem, pociąg zatrzymywał się, i cesarz z całą rodziną i świtą przechodził te mosty piechotą, wśród ogromnej masy miejscowej ludności ukraińskiej, w narodowych ubiorach i wśród kozaków przybyłych z miejscowych aulów (kolonii) konno harcujących.

Widok tego orszaku, przy ślicznie zachodzącym słońcu, był bardzo imponujący i rzadko można było widzieć cesarza otoczonego taką masą ludności. Nigdzie już nie zatrzymując się pociąg przybył do Nowego–Peterhofu punktualnie w/g rozkładu jazdy i zupełnie pomyślnie.

Tegoż 1885 roku w końcu sierpnia miały się odbyć wielkie manewry wojskowe koło Brześcia n/B., w okolicach Wysoko–Litewska, majątku Potockich, a po skończonych manewrach cesarz miał udać się do Spały, gdzie w tym czasie był zakończony pałac łowiecki — na polowanie.

W końcu sierpnia pociąg w pełnym komplecie był przygotowany na stacji Nowy–Peterhof skąd i wyjechaliśmy do stacji Wysokie Litewskie Kolei Południowo–Zachodniej. Dyrektorem tej kolei był wtedy pan Witte<sup>32</sup>, późniejszy minister ko-

<sup>31</sup> Pancernik „Kniaź Patiomkin Tawriczeskij”. Zwodowany w 1900 r. w Nikolajewie. Jeden z symboli rewolucji 1905 r. Po 1917 r. we Flocie Czarnomorskiej jako „Boriec za swobodu”, w 1919 r. wysadzony w powietrze przez Francuzów w Sewastopolu, aby nie wpadł w ręce bolszewików. Autor myli chronologię, opisywana podróż musiała odbyć się po 1900 r.

<sup>32</sup> Siergiej Witte (1849–1915), od 1889 r. dyrektor Departamentu Kolei w Ministerstwie Finansów. Od 1892 r. minister komunikacji, 1892–1903 minister finansów, 1905–1906 premier Rosji. Zasłużony dla rozwoju rosyjskiego kolejnictwa, twórca doktryny pokojowej ekspansji Rosji poprzez budowę Kolei Transsyberyjskiej i Wschodniochińskiej.

munikacji i prezes rady ministrów, podniesiony do godności hrabiego po zawarciu pokoju z Japończykami w Ameryce w 1905 r. Naczelnikiem trakcji na tej kolei był wtedy młody, bardzo dzielny inżynier Aleksander Borodin<sup>33</sup>. On to po raz pierwszy w Rosji urządził elektryczne oświetlenie na większą skalę, a mianowicie: cała stacja i droga wiodąca od stacji do majątku Wysoko–Litewskie, gdzie była główna kwatery cesarza, była oświetlona lampami łukowymi — a dynamo było napędzane maszyną parową od parowozu, który stał się maszyną stałą — gdyż parowóz był podniesiony na podstawach, na jednym kole obręcz była stoczona jako szajba dla połączenia pasem z dynamo — dwóch palaczy bardzo suchym i bardzo dobrym drzewem podtrzymywali ściśle równe ciśnienie pary w kotle, maszynista za pomocą regulatora śledził za równym ruchem maszyny, tak że nie było żadnego migania lamp. — Pociąg podszedł późnym wieczorem na stację Wysoko–Litewskie, a tak rzęsiście oświetlona elektrycznością stacja przedstawiała widok nadzwyczaj ciekawy.

Na owe czasy podobna instancja oświetlenia elektrycznego była nowością w elektro–technice, to też wzbudzała zainteresowanie wśród wszystkich jadących w pociągu.

Przez kilka dni codziennie pociąg posuwał się o parę stacji naprzód i z powrotem — w zależności od ruchów manewrujących wojsk, a po zakończeniu takowych pociąg 30 sierpnia, w dzień imienin cesarza, bo był to dzień Świętego Aleksandra Newskiego — podążył na Brześć, Iwangród<sup>34</sup>, Radom, do Spały.

W Spałe wśród ślicznego lasu sosnowego i dębowego stał świeżo zakończony pałac łowiecki — bardzo ładny — dokąd Cesarz jechał po raz pierwszy na polowanie, gdyż w lasach tych było dużo zwierzyny: dzików, saren i jeleni. Najbliższym punktem od kolei był rozjazd<sup>35</sup> koło stacji Tomaszów Kolei Iwangrodzko–Dąbrowskiej, pod nazwą „Jeleń”. Na tym rozjeździe był położony zapasowy tor i był wybudowany osobny pawilon dla przyjęcia pociągu cesarskiego. Przybyliśmy w nocy i stanęliśmy tam oczekując rana i wyjścia cesarza i całego otoczenia z pociągu. Nie było wtedy jeszcze samochodów i można było dojechać do Spały, (około 5 km) tylko końmi w powozach. Otóż przypominam sobie okoliczność, która mi się upamiętniła. Dla przejazdu cesarza z rodziną, miejscowy gubernator przygotował powóz zaprzężony w trójkę karych rysaków<sup>36</sup> w ruskiej uprzęży, furman był ubrany w aksamitny kubrak bez rękawów, a cały przód i rękawy stanowiła koszula malinowego koloru i takż szeroki pas, na głowie miał czapkę z pawimi piórami.

<sup>33</sup> Aleksander Borodin (1848–1898), inżynier kolejowy, konstruktor parowozów i wagonów, pionier badań trakcyjnych taboru. W 1872 r. ukończył Instytut Technologiczny w Petersburgu oraz Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Naczelnik trakcji a następnie dyrektor Kolei Południowo–Zachodniej. Przy warsztatach kolejowych w Kijowie zorganizował pierwsze laboratorium badań trakcyjnych. W 1885 r. zaprojektował parowóz o układzie osi 2-2-0 serii P.

<sup>34</sup> Spolszczenie rosyjskiej nazwy Iwangorod, obecnie Dęblin.

<sup>35</sup> Ros. rozjazd — według współczesnej terminologii kolejowej mijanka — boczny tor na jednotorowej linii kolejowej, przeznaczony do krzyżowania pociągów.

<sup>36</sup> Rysak — koń przyuczony do bardzo szybkiego klusa.



Kierownikiem całego łowiectwa był wtedy oberjegermeister margrabia Wielopolski<sup>37</sup>. On przygotował ładny faeton i czwórkę białych koni, zaprzężonych cugiem, z dżokejami à la Daumont. Oba pojazdy stały przed głównym wyjściem [z] pawilonu. Trójka co moment zrywająca się, gotowa roznieść, a czwórka białych stojąca jak wkopana, gdyby obrazek malowany. Wyszedł margrabia Wielopolski (był bardzo wysokiego wzrostu i mocno pochylony) i głosem donośnym zawołał do dżokejów: „odjeżdżać i odprzęgać”. Dżokeje widocznie skonfundowani, ledwo poruszając się zaczęli złączyć z koni — trójka zaś porwała się z miejsca i furman z trudem się trzymając obleciał naokoło gazon. Wtedy znowu wychodzi Wielopolski i jeszcze głośniej zawołał do dżokejów: „podjeżdżać a żywo”. Dżokeje w mig wskoczyli na konie i pięknym alurem w moment podjechali. Cesarz z cesarżową, powitani przez delegację miejscową włościan, wsiedli do tego powozu i powoli odjechali.

Do Spały droga szła przez śliczny sosnowy las, nie było wtedy jeszcze szosy, a był głęboki piasek i z tego powodu jechało się bardzo powoli. Dla przejazdu całego otoczenia i personelu służby pałacowej, były przygotowane powozy pocztowe, zaprzężone czwórkami cugiem w krakowskich chomątach. Pocztylioni w granatowych płaszczach z pelerynami, mieli trąbki przewieszane przez ramię, a odjeżdżając lub przyjeżdżając, wygrywali zawsze swoje fanfary i mazurki. Był to bardzo charakterystyczny i ciekawy widok, gdy cały ten orszak wolno się posuwał — dlatego tak mi się on wraził i to wszystko co wyżej opisałem. Pociąg stanął na stacji Tomaszów, oczekując powrotu cesarza.

W Spale cesarz prawdziwie odpoczywał. Nie było tam żadnych mundurów — sam i cała świta chodziła w szarych kurtkach z zielonymi potrzebami. Wszyscy żandarmi i tzw. „ochrana” byli przebrani jako strzelcy i dojeżdżacze. Pracзки, pomywaczki i dziewczęta pokojowe, wszystko to były miejscowe kobiety. Głośna rozmowa i piosenki polskie rozlegały się po całym folwarku. Pałac i wszystkie zabudowania były wśród ślicznego lasu sosnowego, otoczone wiekowymi dębami i jaworami. Niedaleko biegła wartka rzeka Pilica. Cesarz codziennie polował na dziki i sarny i nam dla mojej drużyny technicznej często przysyłało całe połacie dzikiej świni i sarniny. Co wieczór, po skończonym polowaniu, zabitą zwierzynę rozkładano na gazonie, przed głównym wejściem do pałacu i z wielką ceremonią, przy dźwiękach orkiestry Namysłowskiego<sup>38</sup>, ubranej we włościańskie sukmany z pochodniami, w obecności cesarza rozdawano nagrody temu, kto zdobył rekord największej ilości, lub największej jakości zdobytej zwierzyny. Ceremonia ta przedstawiała widok ciekawy.

<sup>37</sup> Zygmunt Wielopolski (1833–1902), margrabia, 1862–1863 prezydent Warszawy, zarządca dóbr cesarskich, tzw. księstwa łowieckiego, zwolennik ugody z Rosją i inicjator wiernopoddańczych adresów. Pod koniec życia zrezygnował ze stanowiska i pełnił funkcję zarządcy łowieckiego w Spale.

<sup>38</sup> Najstarsza w Polsce orkiestra symfoniczna, założona w 1881 r. przez Karola Namysłowskiego. Przekształcona w Orkiestrę Włościańską, zdobyła sobie wielką popularność. Występowała przed carem Aleksandrem III, który ofiarował Namysłowskiemu w 1891 r. złoty pierścień z diamentami.

Po trzech tygodniach, skoro skończyło się polowanie, cesarz z rodziną i całym otoczeniem wrócił do Gatczyny, dokąd pociąg przybył pomyślnie. Miałem wtedy z sobą aparat fotograficzny i pozwolone mi było wiele scen okolicznościowych zdejmować [fotografować — Z.T.] takich, które przedstawiały sobą chwile bardzo ciekawe — ułożyłem wtedy cały album takich zdjęć i wręczyłem hrabiemu Woroncow-Daszkow — drugi egzemplarz zostawiłem sobie, który niestety zaginął podczas rewolucji w Petersburgu.

W 1886 roku przy końcu lata miało się odbyć spotkanie cesarza Aleksandra III z cesarzem austriackim Franciszkiem Józefem niedaleko granicy rosyjskiej w Kremzircze<sup>39</sup>. Najbliższym punktem po stronie rosyjskiej była stacja Dąbrowa Iwangrodzko-Dąbrowskiej Kolei Żelaznej — Kolei Dąbrowskiej.

Pociąg w pełnym komplecie 20 sierpnia 1886 roku był podany na stację Nowy-Peterhof i odszedł z cesarzem i jego rodziną linią kolei warszawskiej do Białegostoku, a stamtąd do stacji Starosielce Południowo-Zachodnich Kolei Żelaznych — do Brześcia, a z Brześcia przez Dęblin do granicznej stacji Dąbrowa.

Na stacji Starosielce pociąg zmienił kierunek. Na pierwszym postoju, gdzie była zmiana parowozów zaszła okoliczność, która mnie nadzwyczaj zaniepokoiła, a mianowicie pod wagonem wielkich księżniczek zagrzała się oś podwozia na tyle, że smar zapalił się ogniem, podwałek<sup>40</sup> cały okazał się zniszczony, a szyjka rozpalamina do czerwoności. Takie zjawisko jest bardzo groźne podczas podróży, bo trzeba ochłodzić wodą — przypasować nowy podwałek, a pod wagonem bez wyjęcia osi z podwozia, robota taka nie daje żadnej gwarancji, że dalej grzać się taki podwałek, naprędcie założony, nie będzie. Prócz tego wszystkiego musi bezwarunkowo nastąpić spóźnienie w rozkładzie jazdy. Ale trzeba było niedługo myśleć przystąpić do roboty. Po najmożliwiej prędkim opanowaniu tego niespodziewanego incydentu, pociąg ruszył dalej, lecz na pierwszym postoju i dalej znowu ta sama robota, a pociąg miał już opóźnienie koło godziny. Na jednym postoju tak przedłużającym się, niespodziewanie cesarz sam podchodzi i bardzo spokojnie i łaskawie zaczął rozpytywać, jaka to może być przyczyna takiego zagrzania i jak to wszystko jest urządzone. Takie zachowanie się cesarza dodało mi otuchy, bo byłem bardzo zaniepokojony. Pociąg z wielkim opóźnieniem przybył na stację Dąbrowa i cesarz dalej odjechał zagranicznym pociągiem.

Mieliśmy trzy dni dla kapitalnej naprawy tego nieszczęśliwego podwozia, wagon kilka razy był na próbie i wszystko było pomyślnie i w porządku. Z Dąbrowy pociąg poszedł do Kijowa, gdzie cesarz bawił kilka dni i dopiero z Kijowa nie zatrzymując się, przez Brześć wróciliśmy do Nowego-Peterhofu, ale i przy tym przejeździe nie wszystko było pomyślnie, bo jeszcze w dwóch wagonach grzały się podwałki, nie tak silnie co prawda, ale zawsze na tyle, że nie można było jechać według

<sup>39</sup> *Kremzier (Kromieryż) — miasto na Morawach. Jest to błąd, spotkanie obu cesarzy odbyło się w 1885 r.*

<sup>40</sup> *Według współczesnej terminologii — panewka.*

rozkładu jazdy, tak że z wielkim opóźnieniem przybyliśmy do Nowego–Peterhofu. Tym wypadkiem mocno zainteresowała się wyższa władza kolejowa, a szczególnie Kolei Mikołajewskiej i postanowione było szukać radykalnych sposobów dla uprzedzenia na przyszłość podobnych technicznych niedomagań. Między innymi mając wtedy urlop trzytygodniowy, postanowiłem udać się za granicę i na kolejach niemieckich zająć się tą kwestią — i oto w Monachium na Kolejach Bawarskich spotkałem inżyniera, który niedawno był w Rosji przy budowie Kursko–Charkowsko–Azowskiej Kolei Żelaznej i który bardzo chętnie ułatwił mi dostanie specjalnej recepty na sporządzenie metalu białego dla zalewania podwałków, który z wielkim powodzeniem używa się na Kolejach Bawarskich i Alzacko–Lotaryngskich. Byłem w tych warsztatach, gdzie się ten biały metal sporządzał i dostałem próbki tego metalu. Za powrotem do Petersburga zająłem się tą kwestią na szeroką skalę i zrobiłem próby na naszych wagonach pasażerskich z dobrym bardzo skutkiem i zastosowałem ten sposób do wagonów cesarskiego pociągu. Odtąd podobne ryczałtowe i gwałtowne zagzewania się osi podwozia już się nie powtarzały.

W 1887 roku w maju miała się odbyć w Nowoczerkasku nad Donem ceremonia wręczenia buławy kozaków następcy tronu, jako honorowemu atamanowi Kozaków. Pociąg cesarski był przygotowany i 15 maja wyjechaliśmy z Gatczyny na Moskwę — Woroneż do Nowoczerkaska nad Donem<sup>41</sup>. Pociąg podszedł późno wieczorem na peron, specjalnie na ten raz wybudowany, na zapasowym torze nie dojeżdżając do stacji — rzęście iluminowanym i przybranym kwiatami, spotkały pociąg liczne delegacje kozaków, w wojskowych różnokolorowych mundurach, jako też i cywilnych w narodowych ubiorach, przy czym na czele tych delegacji stał oddział składający się z umundurowanych i pełnym rynsztunku małych do 15 lat kozaczków, ze sztandarem i orkiestrą, takichże małych kozaczków. Jeden z tych muzykantów na przedzie miał bęben, o wiele większy od siebie samego.

Nazajutrz na ogromnym placu był wzniesiony bardzo oryginalny pawilon, do którego przybył cesarz z rodziną i całym otoczeniem, a na tym placu stały nieprzebrane pułki kozaków.

Najstarszy wiekiem, z długimi siwymi wąsami kozak, wręczył następcy tronu buławę z czasów Bohdana Chmielnickiego, przy dźwiękach orkiestry wszystkich pułków, przy czym wszystkie sztandary i chorągiewki przy pikach pochyliły się trzykrotnie. Była to ceremonia bardzo wspaniała i ciekawa, a że zdarza się tylko raz, przy dojściu do pełnoletniości następcy tronu, nie wszyscy mogą być świadkami takowej. Wieczorem był wielki bal i raut u kozaków, po czym cesarz z rodziną wrócił do pociągu, który odszedł z powrotem i przybył do Gatczyny pomyślnie.

---

<sup>41</sup> *Wyjazd z Gatczyny musiał nastąpić wcześniej, ponieważ dokładnie w dniu osiągnięcia pełnoletniości carewicza — 6 maja 1887 (starego stylu) — nadano mu w Nowoczerkasku tytuł atamana Wojska Dońskiego. Otrzymał wówczas od swojego ojca drewniany piernacz, który Piotr I podarował cesarzowej Elżbiecie. 15 maja 1887 (starego stylu), z celowym opóźnieniem, odczytano poddanym carski manifest o osiągnięciu pełnoletniości carewicza i złożenia przez niego przysięgi, dzięki temu związano ją z obchodami koronacji.*

Tegoż roku w październiku pociąg cesarski był przygotowany i odszedł do Libawy, skąd cesarz z rodziną miał wrócić do Gątczyny z Danii, gdzie przebywał długi czas, wyjechawszy na jachcie „Polarnaja Zwiezda”. Cesarz lubił miejscowości fińskie Schery: to są małe wysepki na zatoce fińskiej, zamieszkałe przeważnie przez rybaków. Tam cesarz co dwa lata, spędzał parę tygodni, skąd udawał się do Danii — do rodziny królewskiej duńskiej — rodziców cesarzowej.

18 października 1887 r. pociąg stanął u przystani w Libawie i koło południa na horyzoncie ukazał się jacht i zarzucił kotwicę. Po śniadaniu cesarz z cesarzową na wielkiej łodzi, prowadzonej przez 24 marynarzy na długich wiosłach, przybył do przystani i wsiadł do pociągu. Skoro cały orszak towarzyszący cesarskiej parze, przybył również do przystani i rozlokował się w pociągu, ruszyliśmy z miejsca i nie zatrzymując się w Wilnie, przybyliśmy do Gątczyny pomyślnie.

W 1888 r. pod koniec lata była zapowiedziana daleka podróż na Kaukaz. Pociąg miał dojść do Noworosyjska, portu na Morzu Czarnym, skąd parostatkiem Cesarz miał pojechać do Batumu i dalej koleją żelazną do Tyflisu i Baku, a potem z Noworosyjska z powrotem do Gątczyny. Do tej dalekiej podróży postanowiono przygotować pociąg z największą starannością. Dla oświetlenia elektrycznymi lampkami od akumulatorów, była urządzona instalacja kotła parowego, parowej maszyny i dynamo w oddzielnym wagonie, gdzie było dostatecznie miejsca na umieszczenie dwóch kompletów akumulatorów, jeden działający, a drugi zapasowy. Poza tym postanowiono pod każdym wagonem zamontować aparaty hamulców systemu Westinghouse’a (The Westinghouse Continuous Air Brake C<sup>o</sup>) — pneumatyczne i automatyczne, które z wielkim powodzeniem już od paru lat były zaprowadzone na Kolei Mikołajewskiej<sup>42</sup>. W tym czasie na niektórych kolejach żelaznych za Moskwą, były wprowadzone hamulce innego systemu na pryncypie „vacum” — patent Hardy — więc i w aparaty hamulców Hardy też postanowiono wyposażyć wszystkie wagony pociągu<sup>43</sup>. Dla zabezpieczenia działania hamulców Westinghouse’a na tych drogach, na których wówczas, żadnych jeszcze automatycznych hamulców nie było wcale, postanowiono w wagonie technicznym urządzić stację hamulcową, tj. postawić kocioł parowy dla uruchomienia parowej pompy powietrznej i głównego rezerwuaru, a od głównego przewodu zgęszczonego powietrza pod tym wagonem mieć dalej przenośne rury z kranem u maszynisty, tak długie żeby wystarczyły do

<sup>42</sup> Powietrzny, zespolony hamulec samoczynny systemu Westinghouse’a. Skonstruowany przez Amerykanina George’a Westinghouse’a w 1869 r., opatentowany w USA. Po raz pierwszy w Rosji hamulce tego typu wprowadzono w 1878 r. w taborze pociągów kurierskich i pocztowych Kolei Mikołajewskiej. W latach dziewięćdziesiątych XIX w. wprowadzono je jako zunifikowany typ hamulców na kolejach rosyjskich.

<sup>43</sup> Próżniowy, zespolony, hamulec samoczynny, systemu Hardy’ego, skonstruowany w 1879 r. W Rosji hamulce tego typu wprowadzono na Kolei Warszawsko–Wiedeńskiej i Moskiewsko–Riazańskiej, w 1891 r. był już stosowany w taborze siedmiu kolei rosyjskich. Na początku XX w. zrezygnowano z tego niedoskonałego systemu na rzecz doskonalszych hamulców powietrznych.

budki pierwszego parowozu. Tym kranem miał manipulować odpowiednio wyszkolony osobnik z drużyny technicznej, na dany znak maszynisty prowadzącego pociąg.

Trzeba wiedzieć, że automatyczne hamulce Westinghouse'a były znakomicie i nadzwyczaj celowo obmyślane w najdrobniejszych detalach, a były osnute na tym pryncypie, że cała sieć rur ze zgęszczonym powietrzem i cały system aparatów (triple valve) wszystko to było ciągle pod pewnym ciśnieniem, i że dosyć było, gdyby w jakimkolwiek miejscu, z tej sieci rur, wpuścić choć odrobinę powietrza, jak momentalnie aparaty zaczną działać i wszystkie wagony jednocześnie będą zahamowane. Takowy pryncyp stanowił szczególnie ważną zaletę hamulców Westinghouse'a, gdyż gwarantowana była działalność hamulców nawet i wtedy kiedy by to nie było potrzebne, ale za to nigdy hamulec nie odmówił działania, skoro tego zaszła gwałtowna potrzeba. Całe to urządzenie należycie było wypróbowane, kilka razy pociąg chodził do Moskwy i do Kurska, przy czym działanie hamulców i wyszkolenie personelu okazało się zadawalające. Pociąg był zaopatrzony we wszystkie zapasy materiałów i zapasowych części, niezbędnych przy tak mającej się odbyć dalekiej podróży. W tym czasie ja poważnie zachorowałem, na moje miejsce był wyznaczony inny inżynier i ja na ten raz w tej podróży nie uczestniczyłem.

Przy powrocie z Kaukazu na Kolei Kursko–Charkowsko–Azowskiej pociąg cesarski 17 października 1888 r. nie dojeżdżając do stacji Borki uległ strasznej katastrofie<sup>44</sup>. Przy końcu zjazdu ze znacznej pochyłości, przy prędkości z górą 60 km na godzinę — raptem wykoleił się. Parowozy zostały na relsach<sup>45</sup>, ale trzeci, czwarty i piąty wagon od początku, okazały się kompletnie strzaskane i rozbite w kawałki, a wszyscy, którzy byli w tych wagonach, 32 osoby, ponieśli śmierć na miejscu. Było tam trzech z naszej drużyny technicznej, 9 z obsługi pałacowej kuchni i 20 żołnierzy, pełniących obowiązek konwojowców, tzw. „ochrony”. Dalsze wagony uległy znacznie mniejszemu zdemolowaniu, a ostatnie cztery wagony pozostały zahamowane, wcale nietknięte na relsach. Cesarz z rodziną i całym najbliższym otoczeniem, świtą, był w tej chwili w wagonie jadalnym, podczas śniadania — i wszyscy byli

---

<sup>44</sup> *Przyczyny katastrofy nigdy nie zostały wyjaśnione, car szybko nakazał wstrzymanie prac komisji, która je badała. Dano wówczas pierwszeństwo wyjaśnieniom odwołującym się do boskiej opieki nad carską rodziną. Wyrazem tych tendencji była budowa cerkwi p.w. Chrystusa Zbawiciela w Borkach oraz 120 świątyń na terenie całej Rosji. Według pierwszej wersji przyczyną katastrofy były czynniki techniczne, które doprowadziły do wykolejenia części składu: zbyt duża szybkość pociągu prowadzonego podwójną trakcją, przekroczenie normy obciążenia (64 osie) oraz zły stan toru. Dzięki samoczynnym hamulcom powietrznym Westinghouse'a po rozerwaniu składu tylna część pociągu zatrzymała się i nie uległa wykolejeniu, co znacznie ograniczyło liczbę ofiar. Według wspomnień ministra wojny gen. Władimira Suchomlinowa, Michaila von Taube (syna inspektora pociągów carskich) oraz prof. Aleksandra Wasiutyńskiego przyczyną katastrofy był zamach — wybuch bomby z mechanizmem zegarowym. W wagonie jadalnym miał ją umieścić pomocnik kucharza carskiego pociągu, związany z organizacjami rewolucyjnymi. Nastawił mechanizm z takim wyliczeniem, aby bomba wybuchła podczas śniadania rodziny carskiej. Sam pomocnik miał wysiąść w miejscu wcześniejszego postoju pociągu i ukryć się za granicą.*

<sup>45</sup> *Rusycyzm, według polskiej terminologii — szynach.*

cudownie ocaleni, bo w tym wagonie tylko końcowe ściany nachyliły się i dach się obniżył<sup>46</sup>. Nikt ze znajdujących się w tym wagonie nie doznał żadnego obrażenia. Później dopiero po paru latach wyjaśniło się, że cesarz miał w tylnej kieszeni spodni srebrny portcygar i że ten portcygar był zupełnie zgnieciony, a Cesarz na tym miejscu miał bardzo dużego siniaka, ale cesarz wtedy o tym nikomu nic nie powiedział. Było to przyczyną późniejszej choroby cesarza, tj. zapalenia nerek, od której cesarz w 1894 r. zakończył życie w Liwadii. Cesarz osobiście kierował opatunkiem licznie poranionych pozostałych przy życiu ludzi personelu drużyny technicznej, obsługi konduktorów miejscowej drogi żelaznej i służby pałacowej. Po odbyciu modłów dziękczynnych za tak cudowne ocalenie, odprawionych przez duchownego sprowadzonego z najbliższej wsi i spożyciu skromnego obiadu przygotowanego na stacji Borki, skoro nadszedł pociąg świcki, idący z tyłu, cesarz z rodziną wsiadł do tego pociągu, który ze zmniejszoną szybkością, pomyślnie doszedł do Gatczyny.

Katastrofa z dn. 17 października 1888 roku, z pociągiem cesarskim zrobiła w całej Rosji, a szczególnie w Ministerstwie Dróg i Komunikacji ogromne i przynębiające wrażenie. Tysiące domysłów i masę hipotez układano dla wytłumaczenia przyczyny tak strasznej katastrofy. Komisja w składzie bardzo licznym inżynierów i profesorów — wybitnych prawników i specjalistów pracowała długi czas i dopiero skoro się przekonano, że przyczyną katastrofy mógł być tylko zamach, jako następstwo wybuchu ogromnej siły bomby, za pomocą maszyny piekielnej, skoro nie zdołano wykryć kiedy właściwie i w jaki sposób ta bomba z maszyną piekielną mogła się dostać do pociągu. Cesarz osobnym dekretem rozkazał śledztwo umorzyć, komisję rozwiązać, a całą sprawę zdać do archiwum. Ustąpił z posady minister komunikacji admirał Possiet, a na jego miejsce byłznaczony szambelan Hulbennett<sup>47</sup>.

Dla przejazdu cesarza z Gatczyny do Petersburga i jego okolic kazano naprędce uformować czasowy pociąg, składający się z dwóch wagonów salonowych i dwóch pierwszej klasy — a zaś z niedobitków pozostałych po katastrofie i ze zwyczajnych pasażerskich wagonów, kazano o ile możności w najprędszym czasie, odbudować czasowy pociąg cesarski, składający się z 10 wagonów — sześć takich wagonów przerabiano w głównych warsztatach, a cztery w warsztatach, którymi ja zawiadywałem. Postanowiono zbudować dwa nowe pociągi. Powołano osobną komisję z wyższych inżynierów i specjalistów będących na innych kolejach żelaznych, pod przewodnictwem profesora Szczukina<sup>48</sup>. Kilku członków tej komisji było wysłanych

<sup>46</sup> *Ambasador francuski, gratulując Aleksandrowi III ocalenia, powołał się na to, że dach dawnej francuskiej salonki Napoleona III jak tarcza osłonił go podczas katastrofy.*

<sup>47</sup> *Adolf von Hübbenet (1830–1901), szambelan dworu carskiego, 1889–1892 minister komunikacji.*

<sup>48</sup> *Nikołaj Szczukin (1848–1924), profesor, wybitny konstruktor taboru kolejowego. W 1873 r. ukończył Instytut Technologiczny w Petersburgu. Był wykładowcą tej uczelni, w 1889 r. otrzymał tytuł profesora. 1883–1907 wykładowca Akademii Wojskowo-Inżynieryjnej w Petersburgu. Zaprojektował: (wspólnie z inż. A. Xiężopolskim) parowóz kurierski serii N (układ osi 1-3-0), parowóz tendrzak serii Sz (0-4-0), wagony osobowe Kolei Mikołajewskiej, towarowe ładowności 1200 pudów (20 t), pasażerskie 4 klasy i inne. Według jego projektu i pod jego kierownictwem zaprojektowano pierwszy na świecie rurociąg*

zagranicę do Londynu dla zakupu materiału drzewnego amerykańskiej sosny „Pier–Pain” (Pitch–Pine) i do fabryki Kruppa w Essen — dla zamówienia części podwozia jako to: kół, resorów, buks<sup>49</sup>, osi i ram do wózków Pullmana. Przystąpiono do projektów i detalicznych rysunków dwóch pociągów, jednego z wagonami systemu Pullmana, Polonceau tj. całych żelaznych, a drugiego z wagonami amerykańskiego systemu, drewnianych belkowych (пакосной системы)<sup>50</sup>. Dla ujęcia w całość wszystkich kwestii, dotyczących budowy, technicznego i gospodarczego utrzymania pociągów — ich ruchu, słowem tzw. eksploatacji pociągów cesarskich, była utworzona organizacja pod nazwą Inspektorat Pociągów Cesarskich i takowym inspektorem byłznaczony młody, energiczny i umiejący się taktownie zachować w sferach pałacowych inżynier Kopytkin<sup>51</sup>.

W pierwszej połowie sierpnia 1889 roku tymczasowy pociąg cesarski w składzie dziesięciu wagonów był gotów — i cesarz pierwszy raz przejechał w tym pociągu udając się z Nowego Peterhofu do Krasnego Siola, do obozu wojsk gwardii. Przy przejeździe z powrotem z Krasnego Siola, byłem niespodziewanie zawezwany do wagonu salonu — cesarz spytał mnie o przyczynę dlaczego nie byłem przy pociągu podczas podróży na Kaukaz — przy czym powiedział mniej więcej w takich słowach „gdybyś był wtedy przy pociągu — kto wie może nie byłoby i katastrofy, może byś dopatrył gdyby coś podejrzanego chciano wnieść do wagonu, pod pozorem maszynki do lodów” przy czym zapytał jakiego jestem pochodzenia. Na to śmiało odpowiedziałem, że jestem Polakiem ziemi mińskiej — przy czym poprosiłem o pozwolenie ucałowania rączki cesarzowej. Takie łaskawe obejścia się ze mną na owe czasy wszechpotężnego władcy całej Rosji pozostawiało mi dotychczas niezatarte wrażenie, toteż i dziś nie żałuję, że wypowiedziałem wówczas, iż rad jestem spełniać swój obowiązek z całym oddaniem jak mi sumienie nakazuje.

Pod koniec sierpnia tegoż 1889 roku, były wielkie przesunięcia wojsk (manewry) w okolicach Narwy po Bałtyckiej Kolei Żelaznej, na które był zaproszony jako gość ówczesny następca tronu niemieckiego kronprinc Wilhelm<sup>52</sup>. Podróż ta tym się wyróżniała, że główna kwatera cesarza była w pociągu, a gość, kronprinc Wilhelm przebywał cały czas w pociągu świckim Moskiewsko–Kurskiej Kolei Żelaznej. Przybyliśmy do Narwy późnym wieczorem i zaraz że nazajutrz — i codziennie przesuwaliśmy się przy stacji tam i z powrotem w zależności od przesunięć wojsk. Takie

---

*Baku — Batumi. Był przewodniczącym Komisji Taboru, Trakcji i Warsztatów rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji. Miał znaczny wpływ na kierunki rozwoju rosyjskich konstrukcji taboru kolejowego. Po 1917 r. kierował radą techniczną do spraw budowy pierwszej sowieckiej lokomotywy spalinowej.*

<sup>49</sup> Ros. buksa — maźnica.

<sup>50</sup> Krzyżulcovej konstrukcji kratownicowej.

<sup>51</sup> *Nikołaj Kopytkin (1853–1912), inżynier komunikacji, w 1876 r. ukończył Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Pierwszy inspektor pociągów carskich, nacelnik Inspekcji Pociągów Carskich w Petersburgu, autor koncepcji budowy stacji Imperatorski Pawilon w Carskim Siolu.*

<sup>52</sup> *Petrozolin pomylił datę tej podróży, która musiała odbyć się wcześniej, albowiem Wilhelm II od czerwca 1888 r. był cesarzem Niemiec.*

manewry trwały pięć dni. Miałem sposobność trochę bliżej obserwować przyszłego cesarza Niemiec Wilhelma II. Był bardzo żywych ruchów, miał wygląd człowieka bardzo energicznego, był bardzo wielomówny. Jadąc razem z cesarzem przy wyjściu z wagonu na postojach, pierwszy wyskakiwał ze stopni wagonu i ostentacyjnie stawał na baczność, salutując cesarza i cesarżową. Po skończonych manewrach wróciliśmy do Narwy, skąd kronprinz Wilhelm odjechał w świckim pociągu do Wierzbolowa granicznej stacji, a nasz pociąg bezpośrednio za tym przybył do Gatczyzny pomyślnie.

W 1890 roku we wszystkich wagonach cesarskiego pociągu było urządzone elektryczne oświetlenie za pomocą lampek — żarówek. W wagonie technicznym była dokonana instalacja kotła parowego systemu Belleville'a<sup>53</sup> — pompy Worthingtona<sup>54</sup> do wodociągu i maszyny parowej, połączonej potem z dynamo. Oświetlenie szło od akumulatorów Tudora, które były nabijane we dnie. Prócz tego, w wagonie technicznym i w przedziale dla administracji tej kolei, po której pociąg przechodził, dla kontroli ruchu, były postawione kontrolujące aparaty amerykańskie Boyera<sup>55</sup>, które na cyferblacie wskazywały prędkość ruchu pociągu, a w wagonie bagażowym, w oddzielnej szafce stanął aparat kontroli systemu Graftio<sup>56</sup>, który na papierowym krążku zapisywał szybkość na każdym kilometrze — krążek ten odpowiednio przygotowany, zapisywał dwie diagrammy — czasu i prędkości — wystarczał na przestrzeń 300 km. Szajba umocowana na osi wagonu, połączona pasem z szajbą aparatu, przyprowadzała go w ruch, a sztyfciki miedziane rysowały na krążku, pokrytym chemiczną masą — dwie wyżej wymienione diagrammy. Zdjąwszy krążek po przejściu 300 km. zakładało się nowy krążek, a na zdjętym zapisywały się godziny i minuty, a także stacje postojów, lub zwolnionego biegu, przy przejściu takowych, tak, że na przestrzeni 300 km. był to najszczegółowszy dokument biegu pociągu.

W końcu lata 1890 r. miały się odbyć wielkie manewry wojskowe na Wołyniu, w okolicach Równego, Dubna i Poczajowa, bardzo blisko od granicy austriackiej.

Pociąg w pełnym składzie, przy końcu sierpnia, z cesarzem, jego rodziną i świtą odszedł z Nowego Peterhofu podążając do stacji Równe, linii Kolei Południowo-Zachodniej. Przy spotkaniu na peronie, prócz delegacji wyższych władz administracji

---

<sup>53</sup> *Typ parowego, sekcyjnego kotła wodnorurkowego. Każda sekcja składała się z dwóch pionowych rzędów rur wodnych. Były one umieszczone pod kątem i połączone z obu stron dwiema skrzyniami. Konstrukcja ta ułatwiała szybki demontaż kotła podczas napraw. Na początku XIX w. kotły tego typu powszechnie wykorzystywano na okrętach wojennych we Francji i Rosji.*

<sup>54</sup> *Parowa pompa tłokowa Worthingtona przeznaczona była do pompowania wody z zewnętrznych ujęć do zbiorników w wagonie technicznym.*

<sup>55</sup> *Amerykański prędkościomierz parowozowy Boyera, opatentowany w 1887 i 1888 r. (nr patentu 2951). W 1890 r. urządzenia tego typu zaczęto stosować na parowozach pasażerskich serii K Kolei Miłokolajewskiej, a do początku XX w. również na parowozach kurierskich innych kolei rosyjskich.*

<sup>56</sup> *Pierwszy rosyjski parowozowy prędkościomierz samopiszący (rejestrujący), skonstruowany w 1879 r. przez inżynierów Henryka Graftio i W. Zalmana.*



cywilnej i wojskowej pamiętam, że zwróciła moją uwagę obecność pierwszy raz delegacji miejscowych ziemian Wołynia, jako to: (dowiedziałem się o nazwiskach ich później) Sanguszków, Potockich, Lubomirskich i innych. Cesarz mieszkał w gmachu miejscowego gimnazjum i codziennie wyjeżdżaliśmy do Dubna, Poczajowa i innych punktów, stosownie do odbywających się ruchów wojsk.

Po skończonych manewrach pociąg przez Lublin, Dęblin i Radom przybył do Spały, gdzie cesarz przebywał około czterech tygodni. Z drogi tej pamiętam taki epizod, gdzieś koło Sławuty, zdaje mi się, dojeżdżając do bardzo ładnego lasu, a była śliczna dnia tego pogoda, Cesarz chciał zatrzymać się i przejść piechotą. Nim ten rozkaz zdołano uskutecznić, maszyniści długo nie zauważyli sygnałów, podawanych z pociągu tak, że okazało się już za późno, las pozostał w tyle. Ta okoliczność wywołała potrzebę urządzenia oddzielnej sygnalizacji elektrycznej tj. w każdym wagonie trzeba było postawić w pewnych miejscach kontakty zaplombowane, połączone z kablem, idącym wzdłuż każdego wagonu — a na parowóz, z końca wagonu technicznego, który szedł pierwszy od parowozów, podawać kabel przenośny, połączony z silnym dzwonkiem elektrycznym, umieszczonym w szczelnie zamkniętym pudle, na wierzchu którego był tylko widoczny sam balon dzwonkowy. Maszynista miał dostać instrukcję, skoro dzwonek zadzwoni, natychmiast wyjrzec i stosownie do wystawionego sygnału, albo pociąg zatrzymać zupełnie, lub też zwolnić bieg do 30 kilometrów na godzinę.

Otóż skoro pociąg cesarski stanął na zapasowym torze na stacji Tomaszów, po uskutecznieniu wszystkich robót związanych z należyтым przyprowadzeniem wagonów do porządku — zająłem się urządzeniem tej sygnalizacji, która okazała się po próbach, działająca zadawalająco. Prócz tego podałem wniosek, żeby korzystając z wiadomego pryncypu, na którym jest oparte działanie hamulców Westinghouse'a, w każdym wagonie w pewnych miejscach umieścić ręczki, dla odkrycia kurka, postawionego na głównym przewodzie zgęszczonego powietrza, pod wagonem. Posunąwszy tę rączkę przymocowaną do ściany wagonu do siebie, każdy znajdujący się w wagonie mógł wyzwolić działanie hamulców i pociąg zatrzymać, a żeby było wiadomo z którego wagonu i kto to uczynił, rączki te były zaplombowane. Zerwana plomba była rzeczowym dowodem, z którego wagonu i kto mianowicie pociąg zahamował. Wniosek mój był przyjęty i roboty te w tymże czasie były wykonane.

Niech mi wolno będzie w tym miejscu wspomnieć generała barona Frydryksa<sup>57</sup>, naczelnika żandarmerii na całe wówczas Królestwo Polskie i inżyniera Szymona

<sup>57</sup> Być może chodzi o Władimira Frederickxa (1838–1927) lub Konstantina Frederickxa (1858–1910), barona, rzeczywistego tajnego radcę, uczestnika wojny rosyjsko-tureckiej w latach 1877–1878, do 1891 r. urzędnika do specjalnych poruczeń w Królestwie Polskim, następnie gubernatora tobołskiego, 1905–1906 gubernatora niżnienowgorodzkiego, w 1906 r. dymisjonowanego i osądzonego za łapownictwo. Autor najwyraźniej pomylił któregoś z nich z Platonem Fredericksem (1828–1888), oberpoli majstrem warszawskim (1864–1866), naczelnikiem Warszawskiego Okręgu Żandarmerii (1866–1873), a następnie generałem-gubernatorem Syberii Wschodniej (1873–1879).

Eborowicza<sup>58</sup>, naczelnika ruchu linii kolejowej Iwangrodzko–Dąbrowskiej, którzy obaj, przez cały czas stacjonowania pociągu cesarskiego w Tomaszowie, nadzwyczaj sympatycznie i przyjacielsko zachowywali się względem mnie i ułatwiali prowiantowanie mojej drużyny technicznej i oddawali mi niejedną drobną, ale bardzo użyteczną usługę.

W drugiej połowie września, po skończonym polowaniu, pociąg pomyślnie wrócił do Gątczyny. W 1891 r. cesarz latem przepędzał czas w finlandzkich Scherach, a potem udał się do Danii.

Pociąg cesarski był oddany do warsztatów dla dokonania t.z. periodycznego opatrunku<sup>59</sup> wszystkich części podwozia, przy czym wagony musiały być podniesione na dźwigniach<sup>60</sup>, wózki wysunięte, osie z kołami wyjęte dla detalicznego obejrzenia podwalców i wszystkich ruchomych części. Prócz tego wewnątrz wagonów były w toku roboty ślusarskie i tapicerskie dla reperacji i odnowienia odpowiednich części wewnętrznych urządzeń wagonowych. Główne roboty prawie wszystkie były już na ukończeniu — prócz drobniejszych stolarskich i tapicerskich. W połowie września tegoż 1891 roku zmarła w Moskwie małżonka wielkiego księcia Pawła Aleksandrowicza najmłodszego brata cesarza, Maria Gieorgijewna<sup>61</sup> — z połogu. Urodził się wtedy książę Dymitr Pawłowicz<sup>62</sup>, późniejszy przyjaciel księcia Feliksa Jusupowa i współnik jego w sprawie zgładzenia Rasputina.

Cesarz lubił bratową<sup>63</sup> i postanowił pospieszyć na pogrzeb jej do Moskwy. W tym celu zupełnie niespodzianie otrzymałem rozkaz natychmiast przygotować pociąg dla dostarczenia takowego do Warszawy, skąd cesarz miał pojechać do Moskwy. Wielka była konsternacja i pośpiech, ale w kilka godzin zebrałem drużynę techniczną, zabrałem z sobą jeszcze kilku dodatkowych stolarzy i tapicerów i pociąg z dworca kolei warszawskiej wyruszył do Warszawy. W drodze wszystkie roboty niedokończone były wypełnione i w 24 godziny przybyliśmy do Warszawy. W tym czasie cesarz z rodziną, wyjechawszy z Kopenhagi, zwykłym pośpiesznym pociągiem przybył na granicę pruską — do Aleksandrowa, skąd zagranicznym pociągiem cesarskim, który stał stale w Skierniewicach, przybył do Warszawy na Dworzec Brzeski<sup>64</sup>. Trzeba wiedzieć, że szerokość toru na kolejach żelaznych w całej Rosji była większa

<sup>58</sup> *Szymon Eborowicz (1853–?), nie był inżynierem; w 1871 r. ukończył gimnazjum; był urzędnikiem służby ruchu, podczas wojny rosyjsko–tureckiej służył na kolejach w Besarabii; następnie na stanowisku naczelnika służby ruchu Kolei Iwangrodzko–Dąbrowskiej, od 1896 r. kontroler odcinka ruchu w Charkowie.*

<sup>59</sup> *Według współczesnej terminologii — naprawy rewizyjnej.*

<sup>60</sup> *Według współczesnej terminologii — podnośnikach śrubowych.*

<sup>61</sup> *Jest to błąd, była to Aleksandra Gieorgijewna (1870–1891), wielka księżna, księżniczka grecka, córka króla Grecji Jerzego I, żona wielkiego księcia Pawła Aleksandrowicza.*

<sup>62</sup> *Dymitr Pawłowicz Romanow (1891–1942), wielki książę.*

<sup>63</sup> *Wielka księżna Aleksandra Gieorgijewna była również bratową cesarzowej Marii Fiodorowny — Dagmary Duńskiej.*

<sup>64</sup> *W tym czasie dworzec nazywał się jeszcze Warszawa Terespolska.*

[1524 mm — Z.T.], aniżeli na kolejach zagranicznych [1435 mm — Z.T.], tylko kolej żelazna Warszawsko–Wiedeńska i Warszawsko–Bydgoska, od Warszawy do granicy austriackiej i pruskiej była takiejże szerokości jak zagranicą, dlatego nasz pociąg mógł przybyć tylko do Warszawy.

Cesarz, wyszedłszy z pociągu zagranicznego, wyraził swoje zadowolenie, skoro zobaczył, że nasz pociąg stał przygotowany. Po przeładowaniu i rozlokowaniu wszystkich jadących pociąg nasz ruszył w drogę, mając przed sobą więcej jak 1500 kilometrów.

Z Warszawy do Brześcia po Kolei Żelaznej Terespolskiej jechaliśmy pomyślnie i spokojnie. Dyrektorem tej kolei był wtedy inżynier Ksawery Gnoiński<sup>65</sup> — nadzwyczaj dzielny i energiczny — bardzo lubiany przez swoich podwładnych, tak że porządek przy przejściu pociągu po tej linii był przykładowy, pod każdym względem. Z Brześcia wyjechaliśmy już wieczorem i jak się okazało, jak raz wtedy cesarz z otoczeniem przeszedł do jadalnego wagonu na obiad. Przy podejściu do pierwszej stacji maszyniści tak zahamowali nagle pociąg, że zupa z talerzy się rozlała, kilka osób o mało że nie pospadało z krzeseł, a lokaj nie zdołał utrzymać półmiska i upadł. Wyszło w wagonie wielkie zamieszanie. Okazał się, że hamulce Westinghouse’a były dopiero niedawno wprowadzone na Kolei Moskiewsko–Brzeskiej, więc maszyniści nie byli jeszcze dostatecznie praktyczni w manipulowaniu takowymi. Gdy się cesarz dowiedział o przyczynie takiego nagłego zahamowania pociągu, zezwolił ażeby przy normalnych warunkach jazdy nie używano hamulców Westinghouse’a, a ograniczono się tylko hamulcami ręcznymi na parowozach, a hamulce Westinghouse’a żeby zastosowane były tylko w razie nagłej potrzeby. Odtąd jechaliśmy już spokojnie.

Miałem podczas tej podróży jeszcze jedno nietatwe zadanie, które mi się dotąd wraziło dobrze w pamięci. Dla przejazdu z Moskwy do Petersburga pociąg musiał zmienić kierunek — a więc gdyby z Moskwy szedł w pierwotnym porządku, trzeba było na najbliższej już od Moskwy stacji, ale jeszcze w nocy przestawić wszystkie wagony po jednemu z tyłu na przód ale przy tym z warunkiem żeby wagon salon — sypialny Lit. A. III., gdzie spoczywali cesarz z cesarżową, stała na miejscu i nie był nie tylko zruszony, ale nawet z lekka uderzony o bufory podczas tej całej manipulacji. Otóż na stacji Gżątsk — niedaleko od miasta, skąd w 1812 r. Napoleon przez lunetę przypatrywał się Moskwie, w nocy przystąpiłem do tych przesunięć. Wiadomo z uprzedniego mojego opowiadania, że prócz łączników wagonowych, były między wagonami jeszcze połączenia harmonii, wężów gumowych od hamulców Westinghouse’a i Hardy, połączenia kabli oświetlenia elektrycznego, sygnalizacji i telefonu, wężów gumowych od opalania [ogrzewania — Z.T.] wagonów parą

<sup>65</sup> *W rzeczywistości Leon Ksawerowicz Gnoiński (1840–1929), inżynier komunikacji; w 1861 r. ukończył Wydział Fizyczno–Matematyczny Uniwersytetu Moskiewskiego, a w 1863 r. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Dyrektor Kolei Nadwiślańskiej, upaństwowiał i przyłączył od niej inne linie tworząc Skarbowe Koleje Nadwiślańskie. Awansowany następnie na wyższe stanowisko zastępcy naczelnika Kolei Mikołajewskiej.*

i wodociągu — wszystkie te połączenia trzeba było rozłączyć i wszystkie na nowo połączywszy, sprawdzić ich działanie. Było dane tylko trzy godziny na całą tę robotę. Dziś pisząc o tym wydaje się że to nic nadzwyczajnego, ale wypełnić to wszystko w tak krótkim czasie i z taką ostrożnością, gdyby nie tylko nie poruszyć z miejsca, ale nawet z lekka nie uderzyć o bufory wagonu Lit. A. III., to było nie tak łatwo — ale na szczęście wagon Lit. A. III. nie tylko nie był zruszony z miejsca i ani razu, ale nawet nie uderzony o bufory i cała robota była zakończona w terminie.

W Moskwie odbyła się ceremonia żałobnego nabożeństwa i wagon żałobny, z ciałem zmarłej, został przyczepiony do naszego pociągu. Cesarz z rodziną wszedł do wagonu i przybyliśmy na drugi dzień rano do Petersburga — gdzie pogrzeb odbył się w grobach cesarskich w Pietropawłowskiej fortecy. Tegoż 1891 roku późną jesienią pociąg cesarski był przygotowany na stacji Wierzbołowo na granicy pruskiej, skąd miała się odbyć podróż cesarza z rodziną i królewską parą duńską do Liwadii.

Po paru dniach oczekiwania przybył z Kopenhagi pociąg zagraniczny i po przeładowaniu i rozładowaniu wszystkich jadących, których było tak wielu, że ledwo można było urządzić wszystkich możliwie wygodnie — pociąg koło północy wyszedł z Wierzbołowa. Była to jedna z dalekich podróży, bo na przestrzeni więcej niż 3000 kilometrów i dosyć uciążliwa.

Król duński miał wygląd nadzwyczaj sympatyczny i miły — bardzo skromnego i prostego obejścia — interesował się poniekąd tak długą podróżą — parę razy na stacjach z dłuższym postojem, gdzie odbywała się zmiana parowozów, a moja drużyna techniczna uwijała się koło wagonów, zajęta smarem, opatrunkiem, pompowaniem wody, ładowaniem opału, kontrolą sygnalizacji i sprawnego działania hamulców Westinghouse'a, po przyczepieniu nowej zmiany parowozów etc. — król wychodził z wagonu i z wielką ciekawością przypatrywał się tym wszystkim naszym zajęciom i w paru słowach raz jeden pochwalił szybkość i porządek z jakim się to wszystko odbywało. Wyjechawszy z Wierzbołowa przy dotkliwym chłdzie, już za Charkowem było znacznie cieplej, a w Symferopolu i Sewastopolu było już kompletne lato. Pociąg w Sewastopolu przybył nad samą przystań, gdzie oczekiwał jacht „Polarnaja Zwiezda”, cesarz z rodziną i swymi gośćmi, przeszedł na pokład i odpłynął do Liwadii. Pociąg w oczekiwaniu podróży z powrotem stanął na zapasowym torze w Sewastopolu i był jak zwykle doprowadzony do porządku.

Cesarz i jego goście przebyli w Liwadii koło miesiąca, po czym odbyła się podróż powrotna, przy czym przypominam sobie takie zdarzenie: z Sewastopola królewska para duńska jechała razem w naszym pociągu do stacji Łozowaja, gdzie dla dalszej podróży via Libawa był przygotowany pociąg cesarski Warszawskiej Kolei Żelaznej. Skoro królewska para duńska przesiadła się do tego pociągu, stojącego na sąsiednim torze, oba pociągi ruszyły jednocześnie, gdyż na przestrzeni koło kilometra, tor idący na Charków i tor idący na Romny szedł równolegle i oba pociągi z jednostajną szybkością szły obok — cesarz z cesarżową stojąc w oknach wagonu zegnali swych gości, którzy też stali w oknach przez cały ten czas, póki tory się nie rozeszły, i nasz pociąg podążył na Charków, a pociąg z królewską parą na Romny

i dalej do Libawy. Pociąg nasz przybył do Gątczyny według rozkładu jazdy zupełnie pomyślnie.

W 1892 roku następcą tronu Gieorgij zachorował i przebywał na Kaukazie w Abastumanie. Na początku lata cesarzowa pociągiem linii Kolei Warszawskiej, pojechała odwiedzić syna. W tym czasie miało się odbyć wyświęcenie cerkwi i klasztoru, które były wybudowane na tym samym miejscu, na stacji Borki, linii Kolei Kursko–Charkowsko–Azowskiej, gdzie była katastrofa rozbicia się pociągu cesarskiego w 1888 roku — na pamiątkę cudownego ocalenia całej rodziny carskiej.

Było postanowione, że cesarz i cesarzowa zjadą się na stację Borki aby być osobście na tej ceremonii.

Otóż rozkład jazdy był tak ułożony, że cesarzowa z Kaukazu i cesarz z Gątczyny naszym pociągiem, przybyli co do minuty jednocześnie na stację Borki, a pociągi tak się zatrzymały, że drzwi od salonu w którym jechała cesarzowa znalazły się naprzeciwko drzwi salonu Lit. A. III. w którym jechał cesarz — mieliśmy z sobą taki mostek, obity dywanem z poręczami i takiej szerokości jak drzwi wagonów — skoro tylko pociągi stanęły, drzwi zostały otwarte i po tym mostku cesarzowa przeszła do wagonu salonu Lit. A. III., w którym był cesarz i oboje razem wyszli na peron.

Takie punktualne przybycie pociągu z tak daleka i tak dokładne zatrzymanie się w oznaczonym miejscu, było dowodem wielkiej sprawności administracji i funkcjonariuszów kolejowych od najwyższych do najniższych i zwróciwszy uwagę obojga cesarstwa, było przyjęte z uznaniem.

Tylko trzy godziny staliśmy na miejscu i po odbytej ceremonii pociąg nasz odszedł z powrotem i przybył do Nowego–Peterhofu pomyślnie.

Tegoż 1892 roku w jesieni miały się odbyć niezwykle, bo nocne manewry wojskowe koło Iwangrodu i w samej fortecy, a potem miał mieć przejazd do Spały.

W ostatnich dniach sierpnia pociąg w pełnym komplecie odszedł z Nowego–Peterhofu przez Brześć do Iwangrodu i przybył do samej fortecy po odnodze specjalnie ułożonej — skoro zaczęło się zmierzchać rozpoczęły się manewry. Armaty strzelały bardzo gęsto i bardzo blisko — trzeba było mieć się na baczności i mieć usta otwarte, aby nie ogluchnąć; na przywiązanych balonach (ballon captif) silne reflektory to oświetlały całą okolicę, to pograżały takową w ciemnościach, było widać całe kolumny wojsk, przedzierających się wśród sztucznych przegrodzeń z płotów żelaznych i drutów kolczastych, inne ruchome reflektory, długimi snopami światła pełzającego po ziemi, wyszukiwały mniemanego nieprzyjaciela i też to oświetlały to pograżały w ciemności całą okolicę. Ciągła strzelanina armat i gęsta strzelanina karabinowa robiła wrażenie prawdziwej bitwy i widok ten, pomimo działania na nerwy, był jednak niesamowicie ciekawy, szczególnie dla nas cywilów nie wtajemniczonych we wszystkie tajniki strategii wojskowej. Manewry te skończyły się po północy.

Pamiętam, że podczas tych manewrów zdarzył się nieszczęśliwy wypadek z dwoma kanonierami, którzy przy strzelaniu bezdymnym prochem znajdowali się

tak blisko wylotu armaty, że zostali silnie oparzeni i poranieni wybuchem gazów<sup>66</sup>. Okazało się, że w pobliżu nie było karetki pogotowia, więc na rozkaz cesarza, na płaszcach żołnierskich przeniesiono rannych do naszego pociągu. U nas w pociągu wśród naszej technicznej drużyny, mieliśmy felczera i wszelkie materiały opatrunkowe i składane nosze dla przenoszenia chorych.

Natychmiast pierwsza pomoc była dana i w bagażowym wagonie odwieźliśmy rannych do szpitala w fortecy.

Cesarz przy tym był obecny i bardzo pochlebnie wyraził swoje zadowolenie, że u nas w pociągu istniała taka sprawność pod względem sanitarnym.

Jeszcze parę dni przebyliśmy w Iwangrodzie i po skończonych manewrach polowych pociąg odszedł do Spały, gdzie cesarz z rodziną przebywał parę tygodni — pociąg w oczekiwaniu powrotu stał na stacji Tomaszów. Powrót do Gatczyny odbył się pomyślnie.

W 1893 roku w końcu wiosny cesarzowa wyjechała na Kaukaz do Abastumanu odwiedzić wciąż chorego następcę tronu Georgija — pociągiem cesarskim linii Kolei Warszawskiej. W pierwszej połowie lipca następcą nagle zmarł<sup>67</sup>. Otrzymałem rozkaz najspieszniej wyjechać naszym pociągiem do Noworosyjska dla przyjęcia cesarzowej, która z ciałem zmarłego syna miała przybyć do Noworosyjska.

Długą tą podróż odbyliśmy bardzo śpiesznie, mając z sobą dodany do naszego kompletu wagon żałobny. W oczekiwaniu pancernika, na którym miała przybyć cesarzowa, przestaliśmy w Noworosyjsku kilka dni. Pociąg był podany nad samą przystań, która przedstawiała sobą bardzo wysoką estakadę znacznie wysuniętą w głąb morza, na której były ułożone tory kolejowe, mające już w końcu pociągu wagon żałobny.

Pancernik stanął w przystani, cesarzowa z całym otoczeniem była obecna przy przeniesieniu zwłok następcy tronu do wagonu żałobnego i dopiero wtedy wsiadła do pociągu. Z najbliższego otoczenia pamiętam był wtedy książę Szerwaszydze<sup>68</sup> i frejliny: hrabina Ozierowa<sup>69</sup> i dwie siostry Goleniszczeny-Kutuzowe<sup>70</sup>.

Pociąg podczas bardzo wielkiego upału, szedł całą tą długą drogę pomyślnie. Po przybyciu do Petersburga odbył się pogrzeb następcy w grobach cesarskich w Twierdzy Pietropawłowskiej.

---

<sup>66</sup> *Kilkudniowe manewry zakończono w imieniny cara spektakularnym nocnym szturmem fortu Wannowskij. Wspomniany wypadek był poważniejszy — wyrwany zamek działa jednemu żołnierzowi urwał rękę, a drugiego ciężko ranił w bok.*

<sup>67</sup> *Pomyłka w dacie — zamiast 1893 powinien być 1899 r., kiedy zmarł wielki książę Jerzy Aleksandrowicz, od pięciu lat następcą tronu.*

<sup>68</sup> *Georgij Szerwaszydze (Czacza) (1847–1918), książę, gubernator Tyflisu. Pochodził z książęcej rodziny władców Abchazji; w 1869 r. ukończył Wydział Prawa Uniwersytetu Moskiewskiego, uczestniczył w wojnie rosyjsko-tureckiej; w 1899 r. mianowany oberhofmeisterem, zarządzał dworem cesarzowej Marii Fiodorowny; 1905–1913 kierował kancelarią carycy.*

<sup>69</sup> *Jekatierina Ozierowa, hrabina, kamer-frejlina carycy Marii Fiodorownej.*

<sup>70</sup> *Kamer-frejliny carycy Marii Fiodorowny i Aleksandry Fiodorowny — Maria Goleniszczewa-Kutuzowa (1851–1915) i Aglaida Goleniszczewa-Kutuzowa (1853–1915).*

Następcą tronu był mianowany wtedy wielki książę Mikołaj — brat zmarłego, późniejszy cesarz Mikołaj II<sup>71</sup>.

Tegoż roku<sup>72</sup>, późną jesienią, miał miejsce powrót cesarza z rodziną z Danii przez Libawę. Pociąg nasz zawczasu był przygotowany na przystani w Libawie. Skoro jacht „Polarna Zwiezda” przybył na rajd — cesarz z rodziną motorową łódką przyjechał do przystani i wsiadł do pociągu. Po przeniesieniu bagaży i rozłokowaniu jadących tymże pociągiem ruszyliśmy w drogę przez Koszedary i Wilno i przybyliśmy szczęśliwie do Gatzyny, nigdzie nie zatrzymując się.

Na początku 1894 r. był zakończony budujący się w głównych warsztatach linii Kolei Mikołajewskiej, pierwszy nowy pociąg cesarski systemu Polonceau<sup>73</sup>. Wagony tego pociągu pod względem technicznym były wybudowane według ostatnich zdobyczy techniki, a pod względem wewnętrznego urządzenia z najwyższym komfortem, połączonym z możliwą prostotą — np. wewnątrz wagony i meble były obite bardzo gustownym, ale tylko kretonem angielskim, lub safianową skórą — boazeria była [z] białego klonu lub mahoniowa — armatura do lampek elektrycznych bardzo gustownego rysunku, połączana lub matowo posrebrzana, stosownie do tego jakie typu był dany wagon, tj. sypialny, damski lub męski.

Prócz tego, żeby tym samym pociągiem można było odbywać podróże i zagranicę — wózki systemu Pullmana pod wagonami były tak zbudowane, że koła, mające rozpięcie dla toru<sup>74</sup> zagranicznych kolei z podwałkami w buksach<sup>75</sup>, zupełnie dopasowane, można było podstawić pod te wózki, a same wózki pod każdy wagon w przeciągu dziesięciu minut, gdyż na stacji Wierzbołowo na granicy pruskiej w oddzielnej remizie o podwójnym torze, były instalowane elektryczne dźwignice, za pomocą których wagon mógł być w przeciągu dwóch minut podniesiony i zamiast kompletu par kołowych<sup>76</sup> o szerokim torze, natychmiast mogły być podstawione koła<sup>77</sup> o torze zagranicznym, tak że w przeciągu dwóch godzin cały pociąg mógł być gotów do dalszej podróży zagranicę.

---

<sup>71</sup> Wielki książę Mikołaj Aleksandrowicz nie miał starszego brata, pełnił funkcję następcy tronu od uzyskania pełnoletności w 1884 r. do intronizacji w roku 1894. Wcześniej, od 1881 r., następcą tronu był młodszy brat Aleksandra III, wielki książę Włodzimierz Aleksandrowicz.

<sup>72</sup> Wcześniejszy błąd sugeruje, że data ta jest również niewłaściwa.

<sup>73</sup> Podczas projektowania tego pociągu wzorowano się na konstrukcji pociągu Napoleona III. Jego konstruktorem był wybitny francuski inżynier Jean-Barthélémy Polonceau, twórca stalowego dźwigara konstrukcji nitowanej Polonceau. Wagon-jadalnia pociągu carskiego, który miał zastąpić zniszczony pod Borkami, przebudowano na zamówienie Rosji we Francji z dawnego wagonu salonowego Napoleona III.

<sup>74</sup> Według współczesnej terminologii kolejowej — zestawy kołowe na tor normalny o szerokości 1435 mm.

<sup>75</sup> Rusycyzm, według współczesnej terminologii kolejowej — panewkami maźnic.

<sup>76</sup> Rusycyzm, według współczesnej terminologii kolejowej — zestawów kołowych.

<sup>77</sup> Według współczesnej terminologii — zestawy kołowe.

Inspektor pociągów cesarskich, inżynier Kopytkin, wiele razy próbował i starał się uprosić cesarza, żeby zechciał obejrzeć i przejechać się tym nowym pociągiem, ale cesarz wśród tego lata już był niezdrowy i nie wiadomo było, czy może oczekiwać, że się odbędzie jaka podróż.

W lipcu 1894 r. odbył się ślub starszej córki cesarza, wielkiej księżniczki Ksenii, z wielkim księciem Aleksandrem Michajłowiczem<sup>78</sup> i dla podróży poślubnej nowożeńców na Krym do Aj-Todoru, kazano przygotować ten nowy pociąg, a przy wyjeździe młodej pary z Nowego Peterhofu, cesarz miał ją odprowadzić i wtedy miał pociąg obejrzeć. Rzeczywiście jak wtedy na parowozach, będących w moim zawiadywaniu, musiałem ten pociąg eskortować z miejsca, aż do pierwszej zmiany takowych na odcinku Nowy–Peterhof — Mała Wiszera, na odcinku koło 200 km. Byłem więc obecny w Nowym Peterhofie, jak cesarz przeprowadzając młodą parę, obszedł wszystkie wagony pociągu i jak się potem okazało, podobno nie był nim bardzo zachwycony, tak że nie było nadziei, aby cesarz zechciał kiedy odbyć dalszą jaką podróż tym pociągiem. Pociąg ten w tym czasie był oddany do rozporządzenia linii Kolei Warszawskiej. Po długich jednak niepewnościach, w końcu lata okazało się, że miała się odbyć podróż cesarza do Białowieży, gdzie był wybudowany nowy bardzo ładny pałac, wśród wiekowej puszczy, w której zachowały się jedyne w całej Europie okazy bawołów, znanych pod nazwą żubrów.

Był przygotowany nasz stary pociąg cesarski linii Kolei Mikołajewskiej i w sierpniu cesarz, już mocno cierpiący odjechał z Nowego Peterhofu z całą rodziną do stacji Hajnówka Kolei Południowo–Zachodniej koło Bielska, najbliższej wówczas stacji kolejowej od Białowieży. Nowy pociąg szedł wtedy jako „świcki”. Przybyliśmy do tej stacji pomyślnie — i stanęliśmy na zapasowym torze, podobno na dłuższy czas, jak nam było zapowiedziane. Tymczasem po stosunkowo bardzo krótkim pobycie, kilku tylko dni, cesarz nowym pociągiem, będącym w zawiadywaniu administracji linii kolejowej warszawskiej, odjechał do Spały — a nasz pociąg podążył za nim bez nikogo i stanął na stacji Tomaszów w oczekiwaniu dalszych rozporządzeń. Rozeszła się pogłoska, że cesarz nie był w ogóle zadowolony z wewnętrznych urządzeń nowego pociągu.

Podczas przebywania w Spale cesarz coraz to więcej serio był niezdrowy — zwołano konsylium lekarzy — przybył z Moskwy, bardzo wzięty w owe czasy profesor Zacharin<sup>79</sup> i po kilku dniach jego obecności postanowiono, że na całą jesień cesarz wyjedzie do Liwadii. Kilka tygodni przebyliśmy ciągle w oczekiwaniu nowych rozporządzeń i na koniec, w drugiej połowie września, pociąg nasz kazano ostatecznie przygotować i takowy stanął na peronie rozjazdu „Jeleń”.

---

<sup>78</sup> *Aleksander Michajłowicz Romanow (1866–1933), wielki książę, wnuk cara Mikołaja I, admirał, uczestnik wojny rosyjsko–japońskiej oraz I wojny światowej, jeden z twórców rosyjskiego lotnictwa wojaskowego.*

<sup>79</sup> *Grigorij Zacharin (1829–1897), profesor medycyny, dyrektor kliniki Uniwersytetu Medycznego w Moskwie.*



Jak dziś pamiętam, kiedy cesarz przyjechawszy powozem, wszedł bardzo powoli na peron, bo już miał nogi silnie zbrzęknięte, zatrzymał się, spojrzął na pociąg i głośno powiedział: „Voilà, c'est mon train, c'est bien”.

Podszedłszy pod sam wagon Lit. A. III, cesarz żegnał się z generałem–gubernatorem warszawskim Hurko<sup>80</sup>, który tego dnia otrzymał dymisję<sup>81</sup>. Cesarz z rodziną i całym otoczeniem wszedł do wagonu i pociąg nasz ruszył powoli w daleką drogę na południe.

Podczas tej podróży była taka okoliczność: pogoda była ładna, śliczny dzień jesienny, podjeżdżając pod duży las, kazano się zatrzymać i cesarz z cesarżową wyszli z wagonów i zeszli na dół, z wysokiego dosyć nasypu. Na dole była ławeczka na brzegu lasu i cesarz z cesarżową usiedli, patrząc na pociąg stojący na górze. Ponieważ ja miałem zawsze z sobą aparat fotograficzny, generał Czerewin zaproponował mi, za zgodą cesarza, zdjęć fotografię cesarza i całej tej okolicy, na tle której stał pociąg. Zdjęcie było bardzo dobre i nie tylko odbitkę ale i samą kliszę kazano mi wtedy oddać hrabiemu Woroncowa-Daszkowa. Była to, jak się później okazało, ostatnia fotografia cesarza i ostatnia jego przechadzka, bo przyjechawszy do Liwadii cesarz obłożnie już zachorował. Pociąg przybył do Sewastopola pomyślnie — cesarz odjechał do Liwadii jachtem, a pociąg stanął na zapasowym torze. Po zakończeniu zwykłych robót w przyprowadzeniu pociągu do porządku, ja zostawiwszy swego pomocnika odjechałem do Petersburga.

20 października 1894 roku cesarz Aleksander III przeniósł się do wieczności. Nazajutrz, tj. 21 października wstąpił na tron cesarz Mikołaj II.

Otrzymałem depezę przygotowania żałobnego wagonu, który był śpiesznie obity czarnym sukniem wewnątrz i na nowo odlakierowany na czarno — z zewnątrz i stosowanie udekorowany. Były zmobilizowane wszystkie pociągi cesarskie, bo zjechała się cała rodzina cesarska — między innymi bracia cesarza: wielki ks. Włodzimierz Aleksandrowicz<sup>82</sup> z żoną Marią Pawłówną<sup>83</sup> — wielki książę Sergiusz Aleksandrowicz<sup>84</sup> z żoną Katarzyną Fiodorówną<sup>85</sup>, siostra narzeczonej młodego cesarza Mikołaja II — Alicja ks. Hessen-Darmstadtka, późniejsza cesarżowa Aleksandra Fiodorówna<sup>86</sup>,

<sup>80</sup> *Josif Hurko (1828–1901), generał–gubernator warszawski i głównodowodzący wojsk Warszawskiego Okręgu Wojskowego, feldmarszałek.*

<sup>81</sup> *Hurko pełnił funkcję naczelnika Królestwa Polskiego do 14 grudnia 1894.*

<sup>82</sup> *Władimir Aleksandrowicz Romanow (1847–1909), wielki książę, syn cara Aleksandra II, general piechoty, senator.*

<sup>83</sup> *Maria Pawłowna (1854–1920), ks. Mecklenburg-Schwerin, wielka księżna, żona wielkiego księcia Władimira Aleksandrowicza.*

<sup>84</sup> *Siergiej Aleksandrowicz Romanow (1857–1905), wielki książę, syn cara Aleksandra II; uczestnik wojny rosyjsko–tureckiej, generał–gubernator moskiewski. Zginął w zamachu wskutek wybuchu bomby.*

<sup>85</sup> *Nieprawidłowe imię, w rzeczywistości Elizawieta Fiodorowna (1864–1918), ks. Hessen-Darmstadt, wielka księżna, żona wielkiego księcia Siergieja Aleksandrowicza.*

<sup>86</sup> *Aleksandra Fiodorowna Romanowa (Alicja Heska, ks. Hessen-Darmstadt) (1872–1918), ostatnia caryca Rosji, żona Mikołaja II.*

po którą był wysłany na granicę nowy pociąg cesarski, aby narzeczona pośpieszyła do Liwadii.

Przyjechawszy do Sewastopola byłem wezwany do Liwadii dla otrzymania wskazówek i szczegółowych danych, co do rozlokowania mających jechać naszym pociągiem. Miałem wtedy sposobność ostatni raz widzieć zmarłego cesarza Aleksandra III na jego łożu śmiertelnym i oddać mu należyty hołd, gdyż tyle razy miałem dowody jego pobłażliwego zachowania się względem mnie, przy spełnianiu moich, nieraz bardzo trudnych obowiązków.

W ostatnich dniach października nasz pociąg i pociąg do którego był przyłączony wagon żałobny, oba były podstawione na przystań w Sewastopolu i skoro przybył pancernik „Pamięć Azowa”, ciało zmarłego cesarza marynarze przenieśli do wagonu.

Cesarzowa matka, Maria Fiodorowna i młody cesarz Mikołaj II z narzeczoną weszli do wagonu Lit. A. III. naszego pociągu i ruszyliśmy w tą daleką drogę na północ do Petersburga.

Było dane takie rozporządzenie: w ciągu dnia, aż do godziny 10 wieczorem, na wszystkich większych stacjach i miastach gubernialnych nasz pociąg stawał na zapasowym torze, a pociąg z ciałem cesarza idący w ślad za nami, podszedłszy stawał tak, że drzwi wagonu żałobnego znajdowały się naprzeciwko drzwi wagonu salonu Lit. A. III. i wtedy odbywało się żałobne nabożeństwo (panichida) na którym cała rodzina cesarska była obecna, stojąc w otwartych drzwiach i oknach wagonu Lit. A. III.

Do Moskwy przybyliśmy o godzinie 9 rano. Przy torze łączącym linię Kolei Moskiewsko–Kurskiej z Mikołajewską, a przechodzącym wśród miasta przez duży plac, zwany „Kołanczewski” — była wzniesiona obszerna platforma, osłonięta kirem i ubrana żałobnymi chorągwiemi, przy której zatrzymały się oba pociągi, nasz i pociąg z ciałem cesarza. Odbyło się krótkie żałobne nabożeństwo i kondukt z całą rodziną cesarską udał się do Kremla, gdzie w soborze Tichwińskiej Matki Boskiej odbyło się żałobne nabożeństwo i ciało przez cały dzień było wystawione dla publiczności. Wieczorem tegoż dnia pociągi wyruszyły dalej do Petersburga. Na ostatniej, przed Petersburgiem, małej stacji Obuchowo, cesarzowa z całą rodziną cesarską wysiadła, a skoro nadszedł pociąg z ciałem przesiadła się i tym już pociągiem dojechała do Petersburga.

Na obszernym placu Dworca Mikołajewskiego stał biały karawan, zaprzężony cugiem w sześć koni, pokrytych białymi siatkami, a głowy ubrane białymi piórami strusimi — z wysokich masztów powiewały długie chorągwie żałobne — wszystkie latarnie, wówczas gazowe, były zapalone i przykryte kirem — liczne bardzo duchowieństwo poprzedzało karawan, a przed duchowieństwem liczne bardzo wojska różnych broni z orkiestrami, które wciąż grały marsze żałobne, między innymi i znany marsz żałobny Chopina.

Kondukt rozciągał się na parę kilometrów i musiał podążać do Pietropawłowskiej fortecy drogą okrężną, na jedyny wówczas stały na Newie Most Mikołajewski, gdyż z powodu kry, która szła wtedy do Newskiego Jeziora, wszystkie drewniane mosty były rozsunięte.

Ciało zmarłego cesarza było wniesione do Pietropawłowskiego Soboru, gdzie było wystawione przez dwa tygodnie dla nawiedzania przez publiczność i potem do piero było pochowane w grobach cesarskich w tymże soborze.

A propos Mostu Mikołajewskiego trzeba wiedzieć, że most ten łączący miasto z obszerną dzielnicą, poza rzeką Newą, tzw. „Wyspą Bazylego” (Wasilewski Ostrow) był zaprojektowany i wybudowany w 1853 r., przez młodego wtedy inżyniera Polaka Stanisława Kierbedzia<sup>87</sup> i gdy po dokonanych poświęceniu i otwarciu tego mostu przez cesarza Mikołaja I, cesarz był bardzo zadowolony i gdy przyszło do dania nagrody — młody inżynier był przedstawiony tylko do pierwszego oficerskiego orderu Świętego Stanisława III kl. — cesarz chciał dać wyższą nagrodę, ale powiedział: „жалко что Поляк” [szkoda, że Polak — Z.T.] monarcha samowładca Wszechrosji sądził o Polakach.

Po śmierci cesarza Aleksandra III, nasz stary pociąg cesarski linii Kolei Mikołajewskiej pozostał w mym rozporządzeniu i był przydzielony do podróży cesarzowej wdowy. Następcą tronu był wtedy ogłoszony brat cesarza Mikołaja II wielki książę Michał. Dla następcy tronu był w prędkim czasie, w naszych warsztatach, wybudowany oddzielny wagon salon-sypialny, który był włączony do naszego pociągu. Dla cesarza Mikołaja II w pierwszej połowie 1895 r. był skończony budowany w naszych warsztatach drugi pociąg cesarski, systemu amerykańskiego — fermy kratkowane<sup>88</sup> — z amerykańskiej sosny Pitch-Pine.

Wagony tego pociągu były wewnątrz urządzone z możliwą prostotą, połączoną z wygodami koniecznymi dla długich podróży, które, jak się później okazało, cesarz Mikołaj II odbywał często jeżdżąc w ciągu swego panowania po całej Rosji. Pociąg ten został oddany administracji linii Kolei Warszawskiej i inżynierem tego pociągu został mianowany mój kolega po fachu — inżynier Aleksander Starodubcew<sup>89</sup>.

Cesarz zamieszkał w Carskim Siole o 30 kilometrów od Petersburga i dla częstych jego przejazdów w okolicach Petersburga i w ogóle dla ułatwienia wyjazdu z Carskiego Siola gdzieś dalej, była spieszenie wybudowana oddzielna odnoga linii kolei łącząca Carskie Siolo z Petersburgiem i z całym węzłem przyległych kolei żelaznych; prócz tego były wybudowane wspaniałe, oddzielne dworce kolejowe w Carskim Siole i w Petersburgu.

Cesarzowa wdowa, prócz niektórych dalszych podróży, o których wspomnę poniżej, odbywała co rok prawie regularnie, mniej więcej o jednej porze wiosną i jesienią podróż do Danii zawsze przez graniczną stację Wierzbołowo na granicy pruskiej i dalej zagranicznym pociągiem do Kopenhagi. Podróże te odbywały się pomyślnie, bez szczególnych godnych uwagi wspomnień.

---

<sup>87</sup> Stanisław Kierbedź (1810–1899), wybitny inżynier, generał-major, rzeczywisty tajny radca, pionier budownictwa mostowego.

<sup>88</sup> Rusycyzm, według polskiej terminologii technicznej — konstrukcja kratowa.

<sup>89</sup> Aleksander Starodubcew, inżynier-mechanik, w 1889 r. ukończył Moskiewski Instytut Technologiczny, inżynier pociągu carskiego.

Jako rys charakterystyczny dobroci i łaskawej pamięci cesarzowej wdowy, muszę wspomnieć tutaj, że skoro podróż nasza miała miejsce podczas Świąt Wielkanocnych, cesarzowa rosyjskim zwyczajem osobiście wręczyła mi i całemu personelowi mojej drużyny technicznej ładne jaja z porcelany — misternie malowane.

W 1886 roku<sup>90</sup> w maju cesarzowa wracając z Danii udawała się na koronację do Moskwy. W tym celu pociąg nasz w pełnym komplecie był wysłany do stacji Wierzbolowo, skąd po przybyciu zagranicznego pociągu podążyliśmy do Moskwy przez Rzeczycę i Bologoje.

W Moskwie na czas koronacji dla przyjęcia pociągów cesarskich, w których codziennie prawie przybywały zaproszone na koronację koronowane osoby lub ich rodziny panujących państw zagranicznych, był wybudowany oddzielny pawilon niedaleko Piotrowsko–Razumowskiego pałacu z odnogą kolei, mającą połączenie ze wszystkimi kolejami żelaznymi, przychodzącymi do Moskwy, więc i nasz pociąg też przybył wtedy do tego pawilonu, spotkany przez cesarza i całą rodzinę.

W dzień koronacji cesarza Mikołaja II zdarzył się pamiętny, smutny bardzo wypadek. Otóż dla mieszkańców Moskwy, gęsto zaludnionych przedmieść i okolicznych zagród wiejskich za miastem na ogromnym placu, zwanym Chodyńskim Polem, lub w skróceniu „Chodynką”, były przygotowane w wielkich ilościach gościńce (podarunki) składające się z kubka żelaznej emalii [żelaznego emaliowanego — Z.T.] z godłem państwowym, inicjałami cesarskimi i odpowiednim napisem „Коронован в Москве 1896 г.” i paczek ze słodyczami, piernikami i orzechami. Podarki te leżały na oddzielnych stołach, do których prowadziły mocno ogrodzone z obu stron korytarze takiej szerokości, że publiczność tylko po dwie osoby mogła podchodzić pod te stoły dla otrzymania tych podarków. Tymczasem u wejścia na ten plac ogromny tłum nagle tak zaczął napierać, że wszelkie zapory pękły i fala ludzi pobiegła pod te stoły, a że na tym polu były jamy, skąd brano żwir i piasek — ludzie zaczęli wpadać do tych jam i tu zaczęło się deptanie jednych po drugich — ogromna fala ludzi coraz to się zwiększała, nieludzkie krzyki ginących nie w stanie były powstrzymać tej lawiny i w rezultacie okazało się, że więcej jak tysiąc ludzi znalazło śmierć w tych jamach.

Wypadek ten zrobił wielkie i przynębiające wrażenie na cesarzu i całym jego otoczeniu i był długi czas komentowany wśród całego społeczeństwa i w gazetach, doszukując tych, kto mianowicie musiałby być odpowiedzialny za przyczynę tej katastrofy. Po skończonych festynach koronacyjnych cesarzowa naszym pociągiem wróciła do Gieczyny pomyślnie. W styczniu 1901 r. następca tronu wielki książę Michał jeździł do Londynu na pogrzeb królowej Wiktorii. Do granicznej stacji Wierzbolowo był dany nasz pociąg w zmniejszonym składzie i podróż tą odbyłem tam i z powrotem szczęśliwie.

W 1907 roku w zimie i tego roku jesienią następca tronu jeździł do swojego majątku Brussowo, położonego na granicy guberni kurskiej i woroneskiej. Dla tej

<sup>90</sup> Powinno być: 1896 r.

podróży też był dany nasz pociąg, w takim że zmniejszonym komplecie i podróż tą odbyłem tam i z powrotem pomyślnie.

W 1908 roku była wystawa rolniczo–przemysłowa w Orle. Następca tronu<sup>91</sup> jeździł na tą wystawę naszym pociągiem, a z Orła przejechaliśmy do Spały, gdzie wtedy przebywał cesarz. Podróż tę, która trwała około dwóch tygodni odbyłem pomyślnie.

Jeszcze raz wielki książę Michał jeździł do Warszawy na jubileusz Lejb–Gwardii Grodzieńskiego Pułku Huzarów — skąd przejechaliśmy do Libawy — podróż tą odbyłem naszym pociągiem już po raz ostatni z wielkim księciem Michałem, bo urodził się syn Aleksy u cesarza Mikołaja II i on był ogłoszony następcą tronu.

Podczas wielkiej wojny światowej w 1915 roku późną jesienią, cesarzowa wdowa udała się do Kijowa. Ponieważ w Kijowie pałac cesarski nie był jeszcze odrestaurowany, cesarzowa około 10 dni przemieszkała w pociągu.

Pociąg stał na stacji Kijów, z dała od dworca, gdzie był wielki ruch, aby dać możliwy spokój i przez ten cały czas pociąg nasz był jakby ruchomym pałacem na kołach.

Wiele miałem pracy i usilnego starania, aby utrzymać, jak w dzień tak i nocą, normalną temperaturę w wagonach, czystość, porządek i w ogóle wymaganą sprawność we wszystkim.

Cesarzowa często wyjeżdżała na miasto i przyjmowała wizyty rozmaitych dygnitarzy — między innymi pamiętam wizytę księżnej Radziwiłłowej, z domu hrabiny Branickiej, w ubraniu siostry miłosierdzia, gdyż księżna miała w Kijowie swój własny szpital. Podróż ta obyła się pomyślnie i wróciliśmy do Gieczyny.

1 maja 1916 roku cesarzowa znowu wyjechała do Kijowa, gdzie zamieszkała w odrestaurowanym już pałacu i gdzie przebyłem z pociągiem całe cztery miesiące, ciągle na pogotowiu, oczekując nowych rozporządzeń.

W trakcie tego pobytu miała miejsce podróż do Białej Cerkwi, dokąd cesarzowa jeździła do Marii księżnej Radziwiłłowej<sup>92</sup> i do hrabiów Bobryńskich, mających w swoich majątkach wielkie cukrownie, sławne na cały kraj.

Przy końcu sierpnia kazano pociąg nasz śpiesznie odprawić do Petersburga, gdyż cesarzowa przedtem już wyjechała zwykłym pociągiem pasażerskim do Mohylowa, gdzie była główna kwatera cesarska, dla widzenia się z cesarzem Mikołajem II.

Była to już ostatnia moja podróż cesarskim pociągiem. Zaczęła się rewolucja — pociąg przeszedł w zarządzenie „towarzy– [szy]”.

<sup>91</sup> Michał Aleksandrowicz w tym czasie był wielkim księciem, ponieważ tytuł następcy tronu nosił dopiero od śmierci w 1899 r. wielkiego księcia Jerzego Aleksandrowicza, do narodzin w 1904 r. jedynego męskiego potomka cara Mikołaja II, wielkiego księcia Aleksego Mikołajewicza.

<sup>92</sup> Maria Róża z Branickich Radziwiłłowa (1863–1941), księżna, żona Jerzego Fryderyka Radziwiłła XV ordynata nieświeżskiego, współdziedziczka dóbr białocerkiewskich.

