

Wehikuł cywilizacji

„Kiedyśmy zaczęli XIX wiek istnienia świata, pierwsze jego lata (...) ani by były śmiały uwierzyć w wielki i skuteczny rezultat wynalazku, który sposób podróżowania na lądzie i morzu w zupełności przekształcił. Wynalazek statków parowych i późniejsze (...) zastosowanie siły pary do kolei żelaznych uczynią minione lata na wieki pamiętnymi” – entuzjazmował się 170 lat temu „Kurier Warszawski” po otwarciu w 1845 r. pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Precyzyjnie rzecz ujmując, pierwszą linię kolejową na ziemiach obecnej Polski uruchomiono kilka lat wcześniej (22 maja 1842 r.). Był to fragment Drogi Żelaznej Górnośląskiej z Wrocławia do Oławy. Jednak pierwszym polskim przedsięwzięciem kolejowym (pomysłodawcy, kapitał) na ziemiach bezsprzecznie wówczas polskich (choć w warunkach zaboru rosyjskiego) była budowa połączenia z Warszawy do Zagłębia i granicy austriackiej na Przemysku. Trochę na wyrost dano mu imię Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej; do Wiednia jeszcze długo jechało się z wieloma przesiadkami.

Jak zwał, tak zwał – trakcja parowa zawitała na ziemię polską. I to zaledwie w 20 lat po pierwszym publicznym kursie takiej kolei w świecie! Za datę powstania tego środka transportu przyjmuje się dzień 27 września 1825 r., gdy skonstruowany i poprowadzony przez George’a Stephensona parowóz Locomotion No 1 pociągnął 80 ton ładunku węgla i mąki na dystansie 16 km, ze Stockton do Darlington w Anglii, osiągając na jednym z odcinków prędkość ok. 40 km/h.

Jedna i druga rocznica są dobrą okazją, by przyjrzeć się historii tego XIX-wiecznego wynalazku, symbolu wieku pary i elektryczności, a zarazem wehikułu rodzącego się kapitalizmu. To jest fragment opowieści o dziejach cywilizacji, o przemianach kulturowych i obyczajowych wywoływanych przez postęp techniczny. Niektórzy uważają wręcz, że na kolei narodził się nowoczesny styl zarządzania przedsiębiorstwami, a spółki kolejowe były pierwszymi współczesnymi korporacjami. Na tym też polu wolnorynkowe państwo testowało swą większą obecność w gospodarce. Nie brakuje tu więc także historii politycznej i militarnej.

Dlatego w tym „Pomocniku Historycznym” znajdą coś dla siebie nie tylko przysięgli miłośnicy lokomotyw, szyn, trakcji i wagonów, ale także osoby zainteresowane poszukiwaniem związków między techniką a kulturą. Skład rusza, wszystkich zapraszamy w podróż i do lektury,

Jerzy Baczyński
Redaktor naczelny POLITYKI

Leszek Będkowski
Redaktor POMOCNIKÓW HISTORYCZNYCH



„Deszcz, para, szybkość”, słynny obraz Williama Turnera z 1844 r.; pędząca przez most Maidenhead Railway na Tamizie lokomotywa jest symbolem dynamiki nowych czasów, a sam obraz – malarskiej fascynacji ruchem.



Plakat sieci kolejowej z USA, 1938 r.

Spis treści

Prolog

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska	8
---------------------------------------	---

Świat

Stańęła na torach lokomotywa	19
Kapitał na podkładach	28
Imperialne szyny	32
Wyścig z czasem	38
Tor z przeszkodami	42
Kolejowi baronowie	50
Kto smarował, ten jechał	55
Latynoskie koleje losu	61
Sceny wagonowe	66
Następna stacja: Dworzec Główny	76
40 ludzi – 8 koni	81
Przymusowy pasażer	89
Ślalom po napięciach i rozstawach	93
Transowe szlaki	100
Dworce jak katedry	108
Stacje nowego życia	117
Foksale i fantomy	122
Polityka dużych prędkości	127

Polska

Szlakami pary pod zaborami	135
Wandzia, Jagódka i inne stacje	141
Pociągi pod specjalnym nadzorem	147
Pafawag z popiołów	153
Suchy port Małaszewicze	156
Zabytki do uratowania	159

Detale

Kalendarium	6
Mapa: Trasa Wiedunki	9
Parochody	10
Akcja z akcjami	12
Dziekan inżynierów	14
Dworzec Wiedeński	16
Mapa: Narodziny kolei – Anglia	23
Mapa: Narodziny kolei – poza Anglią	24
„Jeśli Bóg pozwoli” – transport przedkolejowy	26
Kolej do potęgi	36
Mapa: Sieć torów w USA	37
Tabela: Cena prędkości	40
Pomnik Malinowskiego	45
Nawroty na Słowacji	45

Po co szynie zęby	47
Fachowiec na żelaznej drodze	64
Wagony, o których usłyszał świat	72
Kto wymyślił turystów	75
Tabela: Liderzy metra	77
Pociągi pancerne	86
Artyleria kolejowa	88
Mapa: W sieci szyn	94
Mapa: W sieci prądów	95
Po prawej czy po lewej?	96
Tu się kończą podkłady	97
Najtragiczniejsze katastrofy	98
Pociągi, które wstrząsnęły Rosją	114
Azjatyckie szlaki na wojnach	115
Zniknęły z towarem	120
Tory św. Piotra	130
Po szynach czy w rurach	132
Tabela: Historia rekordów prędkości	133
Mapa: Kolej na ziemiach polskich – 1850 r.	135
Mapa: Kolej na ziemiach polskich do 1918 r.	138
Mniej niż 1435 mm	140
Mapa: Kolej w II RP	143
Mapa: Kolej w PRL	148
Mit lukstorpedy	151

Autorzy

Aleksander Drzewiecki – dr inż., pracownik Katedry Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej w Katowicach, dyrektor oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego w Katowicach.

Marek Graff – z wykształcenia chemik, współpracownik czasopisma „Technika Transportu Szynowego”.

Michał Kopczyński – prof. dr hab. z IH UW, zajmuje się historią gospodarczą i dziejami techniki.

Andrzej Krajewski – dr, zastępca dyrektora Oddziału IPN we Wrocławiu.

Joanna Lamparska – autorka książek o Dolnym Śląsku, dyrektor Dolnośląskiego Festiwalu Tajemnic w Zamku Książ.

Adam Leszczyński – dr, historyk, publicysta „Gazety Wyborczej”.

Łukasz Migniewicz – historyk związany z Uniwersytetem Wrocławskim, przygotowuje książkę o Państwowej Fabryce Wagonów.

Marek Moczulski – współzałożyciel Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, współautor książki „Stacya Stare Powązki”.

Maja Mozga-Górecka – z wykształcenia historyk idei, zajmuje się architekturą i wzornictwem, publikuje m.in. w miesięczniku „Architektura-Murator”.

Piotr Oseka – dr, historyk, autor książek poświęconych historii XX w.

Andrzej Paszke – współzałożyciel Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, współautor książek „150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej” i „Parowozy serii Ok1”.

Wojciech Tomasiak – prof. dr hab., teoretyk literatury, autor książki „Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej”.

Paweł Tomczyk – reporter i scenarzysta.

Andrzej Ulmer – dr archeologii, kierownik Muzeum Politechniki Warszawskiej, współpracownik Centrum Studiów Latinoamerykańskich Uniwersytetu Warszawskiego.

Marek Wasiński – absolwent IH UW oraz Szkoły Głównej Handlowej, zajmuje się problematyką międzynarodowych spraw gospodarczych.

Tomasz Wiścicki – publicysta, współpracownik „Więzi”.

Wiesław Wojasiewicz – miłośnik kolejnictwa, współautor książki „Stanisław Wysocki. Pionier kolejnictwa polskiego”.

Andrzej Żor – dr historii, badacz dziejów gospodarczych XIX w., autor biografii potentatów kolejowych, m.in. Jana Blocha i Leopolda Kronenberga, wiceprezes Związku Literatów Polskich.

Oraz pracownicy tygodnika POLITYKA: **Marek Henzler, Cezary Kowanda, Agnieszka Mazurczyk, Tadeusz Zawadzki.**

Źródła do map: Zbigniew Taylor, „Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce”, Warszawa 2007;
http://www.pod-semaforkiem.aplus.pl/hi_1800.php;
dane własne autorów



Na okładce:
Kolej na trasie
z Liverpoolu
do Manchesteru;
kolorowana
grafika z XIX w.

REKLAMA

Kurier KOLEJOWY



Jeden tytuł
i wiesz
wszystko

Dwutygodnik Kurier KOLEJOWY

- jedyny w Polsce dwutygodnik branży transportu szynowego
- magazyn opinii, który przedstawia najważniejsze obszary rynku
- tematyczne dodatki specjalne

„Kurier Kolejowy” trafia do menadżerów branży transportowej, osób podejmujących decyzje o zakupach i inwestycjach. Czytają nas także miłośnicy transportu szynowego, pracownicy spółek kolejowych i okołokolejowych, a także parlamentarzyści, pracownicy administracji rządowej i samorządowej oraz autorzy i tety środowisk naukowych. Pismo jest dystrybuowane do zagranicznych ambasad, izb handlowych oraz podczas wydarzeń branżowych, również międzynarodowych.

Zaprenumeruj nas już dziś!

Chcesz być dobrze poinformowany o tym,
co aktualnie dzieje się w branży?

Interesują Cię analizy rynku,
opinie i wywiady z jej przedstawicielami?

A może jesteś miłośnikiem parowozów
albo pasjonatem nowoczesnego taboru?

Zamów prenumeratę **Kuriera Kolejowego**.
Z nami zawsze będziesz na bieżąco!

www.kurierkolejowy.eu/Zamow-prenumerate.htm



„Suwałki pod niemieckim zarządem”. Pocztówka przedstawiająca dworzec kolejowy w Suwałkach, wysłana przez niemieckiego żołnierza 2 września 1915 r.

Podręczne kalendarium

- 1799** Brytyjczyk Richard Trevithick (i niezależnie Oliver Evans z USA) konstruuje udoskonalone maszyny parowe.
- 1801**
- 1803** Pierwsza publiczna konna kolej żelazna, Surrey Iron Railway w Londynie (zamknięta w 1846).
- 1804** Richard Trevithick buduje pierwszy udany parowóz Pen-y-Darren, użyty na linii Merthyr Tydfil–Abercynon w Walii.
- 1808** Richard Trevithick uruchamia w Londynie „cyrk parowy” z lokomotywą Catch Me Who Can ciągnącą wagony po kolistym torze; opłata za wstęp 1 szyling.
- 1813** Parowóz adhezyjny Puffing Billy Williama Hedleya wchodzi do użytku komercyjnego na linii Wylam–Leamington-on-Tyne.
- 1814** Blücher – pierwsza lokomotywa George’a Stephensona.
- 1822** John Birkinshaw wprowadza szyny walcowane.
- 1825** Otwarcie pierwszej kolei parowej opartej na kapitale publicznym, Stockton and Darlington Railway, uznawane za narodziny kolei.
- 1828** Marc Séguin opatentowuje kocioł płomienicowo-płomieniówkowy.
- 1829** W USA na linii Delaware&Hudson jazdy próbne rozpoczyna sprowadzona z Anglii lokomotywa Stourbridge Lion. W Anglii lokomotywa Rakiety George’a i Roberta Stephensonów wygrywa konkurs prędkości, w wyniku którego otrzymują oni kontrakt na budowę parowozów dla linii Liverpool–Manchester.
- 1830** We Francji otwarcie konnej linii kolejowej Saint-Etienne–Andrézieux (w 1832 przedłużona do Lyonu i jako pierwsza na kontynencie wyposażona w parowozy). W Anglii otwarcie linii Liverpool–Manchester Railway. Była to pierwsza całkowicie dwutorowa linia z wyłącznie parową trakcją, z systemem sygnalizacji i pełnym rozkładem jazdy i pierwsza przewożąca pocztę.
- 1831** Pierwsze bilety okresowe wydano na linii Canterbury and Whitstable Railway.
- 1832** Charles Fox uzyskuje patent na zwrotnicę kolejową.
- 1834** Pierwsza linia kolejowa w Irlandii: Dublin–Kingstown (Dún Laoghaire).
- 1835** Pierwsze linie kolejowe w Belgii (Bruksela–Mechelen) i Niemczech (Norymberga–Fürth).
- 1837** Pierwsza linia kolejowa w Ameryce Łacińskiej (Hawana–Bejucal).
- 1837** W Niemczech Leipzig–Dresdner Eisenbahn-Compagnie uruchamia pierwszy odcinek dalekobieżnego połączenia (przedłużony do Drezna w 1839). W Rosji oficjalne otwarcie Kolei Carskosielskiej (budowana od 1836). W Austrii otwarcie pierwszego odcinka Kolei Północnej z Wiednia do Wagram (do Brna 1839, do Bohumina 1847).
- 1838** Thomas Edmondson wprowadza na linii Manchester–Leeds bilet kartonikowy.
- 1844** Dalkey w Irlandii, pierwsza kolej pneumatyczna (działa do 1854).
- 1845** Otwarcie pierwszego odcinka Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (ukończona w 1848). Brytyjska Królewska Komisja przyjmuje za standardowy stephensonowski rozstaw torów 1435 mm.
- 1846** Pierwsza linia na Węgrzech (Peszt–Vác) i pierwszy w Europie tunel kolejowy na linii szwajcarskiej Zurych–Baden.
- 1848** Pierwsza linia na kontynencie południowoamerykańskim (Georgetown–Plaisance w Gujanie Brytyjskiej). Oficjalne otwarcie linii Moskwa–Sankt Petersburg (budowana od 1843). Pierwszy pociąg w Indiach (pierwsza regularna linia Bombaj–Thane 1853).
- 1851**

1852 Egipt: pierwsza linia w Afryce (Aleksandria–Kafr El-Zayat, do Kairu 1856, do Suez 1858).

1853 Pierwszy dworzec (Indianapolis, USA) łączący w jednym miejscu wiele linii kolejowych obsługiwanych przez różnych przewoźników. Zanim powstał, standardem były osobne dworce dla każdej linii.

1854 Pierwsza linia w Australii (Melbourne–Hobson’s Bay).

1855 Podczas wojny krymskiej Brytyjczycy budują pierwszą linię wyłącznie dla potrzeb wojskowych (Bałakława–Sewastopol).

1856 Pierwsza linia w Państwie Kościelnym (Rzym–Frascati).

1857 Wielka Brytania – pierwsze użycie szyn ze stali.

1858 Henri Giffard (Francja) konstruuje strumienice dla parowozów.

1862 Otwarcie linii Warszawa–Sankt Petersburg.

1863 Londyn, otwarcie pierwszego odcinka metra (Paddington–City). Robert Francis Fairlie buduje lokomotywę z osiami pędnymi osadzonymi na wózkach.

1865 W USA George Pullman wprowadza wagony sypialne.

1868 George Westinghouse uzyskuje patent na hamulce pneumatyczne.

1869 Ukończenie pierwszej linii transkontynentalnej w USA.

1875 Brytyjska kompania Midland Railway wprowadza wagony 8- i 12-kołowe na wózkach.

1879 Werner von Siemens prezentuje na Wystawie Przemysłowej w Berlinie pierwszą użyteczną lokomotywę elektryczną.

1881 Pierwsza zelektryfikowana linia tramwajowa (Lichterfelde–Kadettenanstalt w Berlinie).

1882 Brytyjska Great Northern Railway wprowadza toalety w wagonach pasażerskich.

1883 Pierwsza linia elektryczna zasilana z wiszących przewodów trakcyjnych: kolejka dojazdowa Mödling–Hinterbrühl pod Wiedniem, funkcjonowała do 1932).

1888 W Richmond w stanie Wirginia Frank Sprague, wykorzystując wynaleziony przez siebie odbierak rolkowy, buduje pierwszą elektryczną sieć tramwajową.

1890 Pierwszy zelektryfikowany odcinek metra (City–South London), zasilany z trzeciej szyny.

1891 Rozpoczęcie budowy Kolei Transsyberyjskiej (ukończona w 1916).

1895 Pierwsza zelektryfikowana magistrala kolejowa – linia średnicowa w Baltimore (USA).

1899 Użycie prądu trójfazowego do zasilania (linia Burgdorf–Thun w Szwajcarii).

1903 Pierwsze pantografy (sieć tramwajowa Key System w rejonie San Francisco).

1912 Szwajcaria: pierwsza lokomotywa spalinowa z silnikiem wysokoprężnym (linia Winterthur–Romanshorn).

1913 Szwecja: pierwszy udany wagon motorowy z napędem spalinowo-elektrycznym.

1914 Hermann Lemp, inżynier zatrudniony w General Electric, uzyskuje patent na automatyczne sterowanie napięciem w generatorach spalinowych.

1919 Powstaje towarzystwo Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce SA: budowa zakładu w Chrzanowie 1920 pierwszy wyprodukowany parowóz 1922

1925 USA: Ingersoll-Rand, General Electric i Alco budują prototyp diesel-elektrycznej lokomotywy przetokowej.

1929 W Niemczech powstaje pierwszy streamliner, napędzany śmigłem Schienenzeppelin.

1932 W Moskwie powstaje pierwsza kolejka parkowa/dziecięca (istniała do końca lat 30., później zapomniana).

1933 Ukończenie magistrali węglowej Śląsk–Gdynia.

1934 Niemcy: Hermann Kemper uzyskuje patent na koleje na poduszce magnetycznej napędzaną silnikiem liniowym.

1938 Brytyjska lokomotywa serii A4 o nazwie Mallard ustanawia światowy rekord prędkości parowozów – 202,58 km/h. W USA Pullman testuje wagon z pasywnym nadwoziem wychylnym.

1942–45 W ramach lend lease do ZSRR dostarczono 1981 parowozów.

1948 Nacjonalizacja wielkiej czwórki brytyjskich kompanii kolejowych – powstają państwowe British Railways/ British Rail (ponownie sprywatyzowane w latach 1994–97).

1957 Japonia: elektryczny zespół trakcyjny Odakyū 3000 SE ustanawia światowy rekord prędkości dla kolei wąskotorowych (145 km/h) – punkt wyjścia do budowy szybkiej kolei Shinkansen.

1964 Japonia: oficjalne otwarcie pierwszego odcinka (Tokio–Osaka) superszybkiej kolei Shinkansen, średnia prędkość 160 km/h, maksymalna – 210 km/h.

1968 British Rail – uroczysty ostatni kurs pociągu parowego Fifteen Guinea Special.

1970 USA: bankructwo Penn Central, jednej z największych kompanii kolejowych. W następstwie w 1971 powstają państwowe koleje Amtrak.



Przedwojenny francuski plakat kolejowy

1972 Francja: eksperymentalny TGV 001 napędzany turbiną gazową ustanawia rekord prędkości – 318 km/h.

1975 British Rail testują eksperymentalny pociąg dużych prędkości APT-E napędzany turbiną gazową – pierwszy pociąg wyposażony w aktywne wychylne nadwozie i hamulce hydrokinetyczne.

1981 Francja: uruchomienie pierwszego odcinka TGV Paryż–Lyon (rozpoczęcie budowy 1976).

1987 Brytyjski pociąg dużych prędkości HST 125 ustanawia rekord prędkości dla składów spalinowych – 238 km/h.

2004 Chiny: w Szanghaju oddana do użytku pierwsza komercyjna linia kolei magnetycznej (30,5 km, maksymalna prędkość 431 km/h).

2007 Francja: zmodyfikowany TGV V150 ustanawia rekord prędkości – 574,8 km/h.

2010 Chiny: Szanghaj ma najdłuższy system metra na świecie.

2015 Japoński eksperymentalny pociąg magnetyczny L0 (Chūō Shinkansen) osiąga rekordową prędkość 603 km/h.

Opr. Tadeusz Zawadzki



HISTORIA KOLEI

Prolog

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska

Choć z Wiedniem w nazwie, uruchomiona 170 lat temu na swym pierwszym odcinku, linia miała zrazu połączyć stolicę Królestwa Kongresowego z przemysłowym Zagłębiem i granicą austriacką.

ANDRZEJ PASZKE





Pożądane otwarcie. „Kiedyśmy zaczęli XIX wiek istnienia świata, pierwsze jego lata (...) ani by były śmiały uwierzyć w wielki i skuteczny rezultat wynalazku, który sposób podróżowania na lądzie i morzu w zupełności przekształcił. Wynalazek statków parowych i późniejsze (...) zastosowanie siły pary do kolei żelaznych uczynią minione lata na wieki pamiętnymi. W chwili kiedy cała Europa i Stany Zjednoczone w Ameryce wzbogaciły się w tę ważną dźwignię przemysłu i handlu, pierwsza myśl urządzenia kolei żelaznej w Polsce rzucona została. Dziś ta myśl urzeczywistniła się w zupełności i właśnie wczoraj nastąpiło pożądane i oczekiwane przez kraj całej uroczyste otwarcie drogi Warszawsko-Wiedeńskiej”. Tak „Kurier Warszawski” (z 15 czerwca 1845 r.) zaczynał relację z otwarcia – poprzedniego dnia – pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Pomysł wiceprezesa Łubieńskiego. Zanim doszło do tego wydarzenia, minęło 10 lat płynących ze zmiennym szczęściem dla całego przedsięwzięcia. Dokumenty pokazujące zamiany budowy drogi żelaznej pojawiły się już na początku 1835 r.: 10 stycznia wiceprezes Banku Polskiego Henryk hr. Łubieński sporządził wewnętrzną notatkę: „Pierwszy ogólny projekt pobudowania drogi Żelaznej między Warszawą a granicą południową Królestwa”. Ponad 300-kilometrowa linia biegnąca z Warszawy do Zagłębia miała się przyczynić do rozwoju zakładów przemysłowych w tym rejonie. Wiele z nich należało do Banku Polskiego lub było przez niego zarządzanych, stąd sugestia, aby to on był związany z budową. Pomysłodawca zakładał, że głównym dostawcą towarów będzie Zagłębie, a chłonny rynek Warszawy wpłynie na intensyfikację przewozów.

Idea zrodziła się zapewne pod wpływem docierających nad Wisłę informacji o sukcesach pierwszych kolei budowanych w różnych krajach Europy i Stanów Zjednoczonych Ameryki. Na początku 1835 r. wiedziano już o powodzeniu pierwszych kolei publicznych: konnych – w Austrii: z Budziejowic do Linzu (1827 r.), we Francji: z Saint-Étienne do Andrézieux (1827 r., później przebudowana na parową), w Stanach Zjednoczonych: z Ohio do Baltimore (1831 r., później przebudowana na parową), i parowych – w Anglii: z Liverpoolu do Manchesteru (1830 r.), w Stanach Zjednoczonych: w okolicach Charlestonu (1831 r.), w Belgii: z Brukseli do Machelen (1835 r.).

W banku notatka wiceprezesa szybko otrzymała bieg i wkrótce dwaj inżynierowie: zatrudniony – Stanisław Wysocki (art. s. 14), oraz współpracujący – Teodor Urbański, przystąpili do prac studialnych nad „określeniem szacunkowych kosztów budowy i nad przebiegiem linii z Warszawy do leżącej przy granicy z Rzeczpospolitą Krakowską Niwki”.

System amerykański czy angielski? Oprócz podjęcia decyzji o przebiegu trasy trzeba było rozstrzygnąć, czy droga żelazna zostanie wybudowana systemem amerykańskim czy angielskim. Pierwszy był dogodniejszy dla trakcji konnej – między szynami leżącymi na podkładach ułożonych wzdłuż przebiegu linii, a także na zewnątrz szyn biegła droga dla koni. System angielski był dogodniejszy dla kolei parowej – ułożone w poprzek drogi żelaznej podkłady podierały szyny co kilkadziesiąt centymetrów, co pozwalało na bezpieczną i stabilną jazdę ciężkich parowozów. Były wypadki, że po torze ułożonym dla koni puszczano parowozy, ale prędzej czy póź-

Warsztaty mechaniczne Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej; rycina z poł. XIX w.



Parochody

Pierwszy parowóz, nazywany wówczas parochodem, dotarł z Gdańska do Warszawy... Wisłą, późną jesienią 1840 r.

Parowozy na wyrost. Zamówienie na parowozy dyrektorzy budowanej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej złożyli w firmie John Cockerill z Searing. Całość kontraktu przewidywała dostawę także „dylizansu, wagonu odkrytego i furgonu zamkniętego do transportowania towarów”. Bez zgody władz Piotr Steinkeller i Tomasz hr. Łubieński zdecydowali się powiększyć zamówienie o cztery parowozy. Tak więc na początku 1841 r., w chwili stwierdzenia niewypłacalności Towarzystwa DŻWW, Bank Polski przejął na poczet spłaty zaciągniętych kredytów pięć nowych, zdemontowanych na czas transportu parowozów, z którymi nie wiedział, co zrobić. Towarzystwo bowiem, jak już wiemy, nie miało zgody władz na zastosowanie trakcji parowej. Transport – wyłącznie towarowy – miał być prowadzony przy użyciu zaprzęgów konnych.

Nieudany zakup. Kupione parowozy zmontowano i uruchomiono jesienią 1844 r., gdy po upadku firmy prywatnej na kontynuowanie budowy kolei zdecydowały się władze państwowe. Parochody otrzymały numery od 1 do 5 i nazwy: Warszawa, Wisła, Rawka, Bzura, Rogów. Wszystkie wzorowane były na parowozie Stephensona typu Patentee i tak jak on miały po trzy zestawy kołowe, cylindry wewnętrzne i niskie tendry. Łatwo było je odróżnić od późniejszego typu Long boiler, ponieważ stojak kotła był umieszczony między tylnym a środkowym zestawem kołowym. Niestety, żadna lokomotywa z pierwszej piątki nie była konstrukcją udaną. Wszystkie psuły się zbyt często, a ponadto miały za małą moc, aby pociągnąć większą liczbę wagonów. Wisła stała w warsztacie mechanicznym dwa lata (1845–46), a koszt bezskutecznej naprawy wyniósł 482 ruble. Warszawa nadawała się jedynie jako parowóz rezerwowo, a Rawka po zimowym wykolejeniu w 1849 r. napędzała przez jakiś czas wodociąg kolejowy gdzieś na szlaku. Rok później z pierwszej piątki czynna była tylko Bzura.

Pięć nowoczesnych. Spodziewano się, że na otwarciu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej przybędzie car Mikołaj I, dlatego Komitet DŻWW polecił kupić pięć bardziej nowoczesnych parowozów. Dostawcą została firma Sharp Brothers and Co z Manchesteru. Dostały numery od 6 do 10 oraz nazwy: Jan, Grodzisk, Orzeł, Skierniewice, Łowicz. Car był w Warszawie, ale nie zdecydował się na uczestnictwo w otwarciu pierwszego odcinka polskiej kolei. Pociąg wiozący 14 czerwca 1845 r. carskiego namiestnika Iwana Paskiewicza i jego gości prowadził pierwszy polski maszynista Leon Miaskowski na parowozie Jan. Drugi pociąg, z podwójną trakcją, ciągnęły parowozy Grodzisk i (prawdopodobnie) Orzeł.

Kolejne nabytki. W przewidywaniu otwarcia kolejnych odcinków linii i prowadzenia regularnego ruchu towarowego i pasażerskiego zamówione zostały następne maszyny. W latach 1846–49 zakupiono 33 lokomotywy typu Long boiler w zakładach zarządza-



Od góry: Uproszczony rysunek opalanego drewnem parowozu zakupionego w zakładach Cockerilla. Parowóz Atlas firmy Sharp Brothers and Co; ilustracja z epoki.

nych przez spadkobierców Johna Cockerilla. Podobnie jak poprzednie otrzymały kolejne numery i nazwy własne. W latach 1853–57 zmieniono dostawców i dziewięć parowozów zakupiono w berlińskiej fabryce Borsig, a dziesięć w firmie Sharp, Stewart and Company.

Moc taboru. Mimo wielu wspólnych cech konstrukcyjnych 62 eksploatowane na Wiedence parowozy nie były jednakowe. Maksymalna prędkość pociągów nie przekraczała wówczas 30 km/h. Parowozy ważyły (bez tendrów) od 20 do 30 ton, różniły się lokalizacją i średnicą cylindrów parowych, skokiem tłoka, średnicą kół napędnych, która wynosiła najczęściej od 140 do 165 cm. Maszynom tym brakowało sprawnego urządzenia do regulacji napełniania cylindrów parą, gwizdawk, a nawet budek dla drużyn trakcyjnych.

Niskie i wysokie tendry, dwuosiove lub trzosiove, mieściły prawie pół sążnia drewna służącego jako paliwo i od 600 do 1000 garnców wody niezbędnej do wytworzenia pary. Taka ilość drewna i wody pozwalała przejechać odległość nie większą niż między dwoma stacjami. Użycie drewna było kłopotliwe: mała kaloryczność paliwa wymagała jego częstego uzupełniania, duża ilość iskier groziła zaproszeniem ognia, a dym dawał się we znaki, zwłaszcza drużynie trakcyjnej.

Skutek kary dla generała. Przekonał się o tym na własnej skórze ówczesny dyrektor Wiedeni, generał Ilia Schenschine. Działo się to w 1856 r., gdy car Aleksander II wracał pociągiem specjalnym z zagranicy do Warszawy. Schenschine był odpowiedzialny za sprawny i bezproblemowy przejazd cara. Tymczasem, gdzieś na szlaku, zepsuł się parowóz i pociąg stanął w polu. Rezerwowej lokomotywy ani podwójnej trakcji nie przewidziano, więc zanim nadeszła pomoc techniczna minęło wiele czasu. Car był bardzo zirytowany i kiedy już przyczepiono do składu sprawny parowóz, wskazał bez słów Schenschinowi miejsce przy drużynie trakcyjnej. Schenschine miał na sobie białe spodnie ze złotym lam-pasem, wyszywany złotem zielony frak, na nim błękitną szarfę oraz liczne ordery i odznaczenia. Całości dopełniał kapeluszy z piórami.

Kiedy pociąg specjalny zatrzymał się na stacji w Warszawie, Schenschine pobiegł jak najszybciej do salonki i w postawie na baczność oczekiwał na wyjście cara. Spodziewał się kary – i się nie omylił. Najpierw jednak rozbawił Aleksandra II swoim wyglądem. Był cały umorusany – twarz i dłonie pobrudzone sadzą, szarfa i pióra zwisały w strzępach. Kara była dotkliwa: odwołanie ze stanowiska dyrektora Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i polecenie natychmiastowego wyjazdu w głąb Rosji.

Od 1858 r. kupowano już parowozy opalane tylko węglem. Miały one budki chroniące drużynę trakcyjną przed wpływami atmosferycznymi oraz iskrami i dymem z komina.

Wiesław Wojasiewicz

niej, decydując się na trakcję parową, drogę żelazną przebudowywano. Z rodzaju trakcji wynikał sposób kładzenia szyn, a z tym wiązały się koszty budowy i późniejszej eksploatacji. W końcu aby określić liczbę i rodzaj potrzebnych wagonów oraz liczbę koni albo parowozów, trzeba było oszacować wielkość spodziewanych przewozów.

Szacunek przewozów. Bank Polski 1 lutego 1836 r. dysponował już dokumentem przygotowanym przez innego współpracownika, inżyniera Splezzyńskiego: „Obliczenie korzyści Drogi żelaznej, budować się mającej z Dąbrowy, Niwki i Krakowa do Warszawy”. Wielkości przewożonych towarów szacowano w nim na prawie 1,1 mln cetnarów (1 cetnar angielski = 50,8 kg). Do obsługi przewozów potrzeba było 420 koni lub 10 parowozów. Ciekawe, że w żadnym wypadku nie zakładano przewozu osób. Nakłady na uruchomienie kolei Splezzyński szacował łącznie na ok. 17 mln zł polskich bez względu na rodzaj wybranej trakcji.

Plan działania. W 1838 r. do przedsięwzięcia dołączył Piotr Steinkeller, rzutki kupiec i przemysłowiec znany w sferach gospodarczych Krakowa i Warszawy. Po zapoznaniu się z dotychczas przygotowanymi opiniami, planowanymi kosztami oraz rozwiązaniami technicznymi i organizacyjnymi budowanego właśnie pierwszego odcinka Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (KFNB) Steinkeller wyliczył koszty budowy Wiedunki. Po pracach badawczych w terenie oraz studialnych wyjazdach za granicę Wysockiego i Steinkellera przyjęto ostatecznie koszt budowy drogi żelaznej – ok. 20 mln zł polskich, i to przy założeniu przewozów zwiększonych do 4 mln cetnarów. W zasadzie skłaniano się do obsługi trakcją konną. Takiego zdania był Henryk Łubiński. Było wiadomo nieoficjalnie, że namiestnik cesarski Iwan Paskiewicz, na bieżąco dyskretnie informowany o planach budowy, miał takie samo zdanie.

Aby zamierzenie doszło do skutku, przyjęto następującą ścieżkę postępowania: założyć towarzystwo prywatne, które wybuduje i będzie eksploatować drogę żelazną. Po to żeby osiągnąć ten cel, należało uzyskać koncesję na budowę oraz wyemitować akcje – pozyskane z nich środki pozwoliłyby sfinansować przedsięwzięcie. Mając środki, zostawało już tylko linię wybudować i zacząć ją obsługiwać.

Wystąpienia Steinkellera. W realizację przyjętych założeń włączył się Steinkeller. Przede wszystkim zaczął zabiegać o zgodę w różnych nieodzownych sprawach. Wystąpił do rządu Królestwa Polskiego o wydanie koncesji na budowę drogi żelaznej „od Warszawy przez Skierniewice i Piotrków aż do połączenia z drogą żelazną austriacką prowadzącą od Wiednia”; do Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu o 4 proc. poręczenia dla przyszłych akcji; do domu handlowego Hermann et Co w Londynie o przyjęcie tych gwarantowanych papierów do sprzedaży. Mając poparcie Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu oraz pozytywne opinie Rady Administracyjnej i namiestnika Paskiewicza, 9 lipca 1838 r. uzyskano zgodę z Petersburga – od cara Mikołaja I.

Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. W tej sytuacji należało powołać podmiot, który wyemituje akcje (art. s. 12). 25 listopada 1838 r. spisano akt założycielski Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (DŻWW). Ukaz carski zatwierdzający statut towarzystwa i umowę zawartą wcześniej między Bankiem Polskim a Piotrem Steinkellerem reprezentującym DŻWW ogłoszono 19 stycznia 1839 r. W umowie bank miał w imieniu państwa wa-

rantować prywatnym akcjonariuszom czteroprocentowy zysk z akcji tak długo, aż wszystkie akcje stopniowo zostaną od nich wykupione, a państwo stanie się wyłącznym właścicielem drogi żelaznej.

Projekt trasy i dyrekcja budowy. W styczniu 1839 r. rozpoczęto wytyczanie trasy Wiedunki. Inżynierowie przedstawili trzy projekty. Wybrano wariant z Warszawy przez Skierniewice, Piotrków, Częstochowę i Żąbkowice do Maczek nad Przemszą. Późną wiosną przystąpiono do wykupywania gruntów. W tym czasie podejmowano intensywne próby sprzedaży akcji – jed-

The image shows a historical railway timetable for the Warsaw-Wienna railway line, dated September 15, 1850. The title is "ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW OSOBOWYCH NA DRODZE ŻELAZNEJ WARSZAWSKO-WIĘDŹSKIEJ od dnia 15 września 1850 roku." The table is divided into three main sections: "W kierunku od Warszawy.", "POCIĄGI ODCHODZĄ:", and "W kierunku do Warszawy." Each section lists train services with their destinations and departure times. The destinations listed include places like Warszawa, Skierniewice, Piotrków, Częstochowa, Żąbkowice, and Maczki. The table is quite dense with text and numbers, representing the schedule of passenger trains at that time.

Rozkład jazdy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z 1850 r.

nak mało owocne. Towarzystwo wystąpiło więc do Rady Administracyjnej o pożyczkę w wysokości 4 mln zł polskich. I taką otrzymało. Z końcem roku powołano dyрекcję budowy – Administrację Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Na jej czele stanął brat Henryka – Tomasz hr. Łubiński, dawny napoleoński szwoleżer, jeden z generałów powstania listopadowego, w późniejszych latach aktywny działacz gospodarczy.

Cztery oddziały budowy. W 1840 r. budowa ruszyła na dobre. Już w styczniu Wysocki został mianowany naczelnym inżynierem budowy drogi żelaznej. Trasę podzielono na cztery oddziały, z których każdy miał swojego odpowiedzialnego inżyniera: oddziałem I z Warszawy do Skierniewic kierował Konstanty Kamiński, II ze Skierniewic do Piotrkowa – Jakub Szeffer, III z Piotrkowa do Częstochowy – Roman Pollini, a IV z Częstochowy do Maczek – Franciszek Leszczyński. Za organizację robót odpowiadał dwaj *entrepreneury* (przedsiębiorcy budowlani): Onufry Mleczek – za wykonawstwo między Warszawą a Piotrkowem, i Leopold Smieciński – między Piotrkowem a Maczkami. W 1840 r. Towarzystwo zakończyło przeważającą część prac ziemnych i inżynierskich, m.in. karczunek, robienie nasypów i przekopów oraz budowę mostów.

Mrowie niejasności. Nadal jednak nie rozstrzygnięto, czy kolej ma być konna czy parowa. Po zapoznaniu



Pomysłodawcy Wiedeni na portretach z epoki, od lewej: Henryk Łubieński, Tomasz Łubieński, Piotr Steinkeller

się Steinkellera, Wysockiego i Łubieńskiego z kolejami parowymi za granicą zaczęła przeważać opcja parowa. Rozpoczęto przeliczanie opłacalności przedsięwzięcia w nowym wydaniu. Wyniki były niepokojące, bo okazało się, że koszt budowy wzrośnie dwukrotnie.

Nadal też niejasna była sytuacja z zatwierdzeniem kontraktów na szyny zakupione w Anglii, a opłacone częścią wyemitowanych akcji. Krajowy przedsiębiorca hamował decyzję, utrzymując, że jego huta może wyprodukować szyny o żądanych parametrach, tyle że za gotówkę. A towarzystwo gotówkę oszczędzało na opłacanie prac ziemnych, za szyny starało się płacić akcjami. Dodatkowo, korzystając z przyjazdu do Warszawy Johna Cockerilla, belgijskiego właściciela fabryki budującej m.in. parowozy, 3 marca 1840 r. podpisano z nim kontrakt na pięć pierwszych maszyn – bez wyraźnego rozstrzygnięcia, jaki rodzaj trakcji i jakie szyny zostaną użyte na budowanej kolei.

Co więcej, wypłynął jeszcze jeden problem do rozstrzygnięcia: czy rozszerzać zakres budowy i przygotować plant kolei pod drugi tor, który miałby zostać ułożony w przyszłości? Wyliczono, że zwiększałoby to koszt budowy jedynie o 5 proc., więc wydawało się opłacalne. Pozytywnie odbieranym zdarzeniem z 1840 r. było umieszczenie w domu bankowym w Wiedniu, co prawda na nie najlepszych warunkach, 1500 akcji z opcją na przyszłą sprzedaż kolejnych 500.

Wstrzymana budowa. Rada Administracyjna 26 grudnia 1840 r. powołała rządowy komitet do rozstrzygnięcia wątpliwości, jakie stanęły przed towarzystwem. Przewodziło mu kilku wpływowych generałów. Jako podstawę do działań mieli przygotowane wcześniej przez Steinkellera opracowanie uzasadniające zmianę koncepcji budowy linii. Nie wiedzieć jednak czemu, po kilku miesiącach prace komitetu ustały. Bez względu na brak decyzji w sprawie podstawowej towarzystwo dalej prowadziło roboty ziemne. Postanowiono jedynie, że plant drogi będzie przygotowywany na dwa tory.

Jesienią 1841 r. wiedeński dom bankowy ogłosił upadłość, a do towarzystwa wróciło 2 tys. akcji. Budowa została zatrzymana. Na konto Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej należało zapisać trzy czwarte wykonanych prac ziemnych i wzniesienie 179 mostów i przepustów.

Upadek towarzystwa, akcja rządu. Wiosną następnego roku rządowy komitet ożył, wydając oświadczenie, że opowiada się za budową systemem angielskim kolei obsługiwanej parowozami. W maju powołano Komitet Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Jego celem było zadbanie, aby nie zmarnowały się pieniądze i te pożyczone towarzystwu, i te, które będą wypłacane w postaci poręczenia dotychczas sprzedanych akcji. Pra-



Akcja z akcjami

Akt założycielski Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej spisano przed notariuszem Aleksandrem Engelkem w Warszawie 25 listopada 1838 r. Środki finansowe na budowę kolei miały wpływać w miarę sprzedaży specjalnie na tę okoliczność wyemitowanych akcji.

Każdy kupujący akcję miał prawo – od czasu kiedy kolej zostanie uruchomiona – do dywidendy wypłacanej corocznie z osiągniętego zysku. Prócz tego akcjonariuszowi należała się gwarantowana przez państwo 4-proc. prowizja. Ta kwota była wypłacana z rachunku Skarbu Państwa. Przyszłościowo planowany był stopniowy skup akcji także przy zachowaniu 4-proc. zysku od wartości. W taki sposób państwo, po spłacie wszystkich akcjonariuszy, stałoby się wyłącznym właścicielem drogi żelaznej.

Tomasz hr. Łubieński w liście z 13 października 1838 r. pisał do ojca wiodącego spokojne życie

w Guzowie, z dala od Warszawy: „Zdaje mi się, że zasady tak są dobre, gruntownie położone, że niechybnie wszystkie akcje wkrótce powinny być rozebrane. Ale podobne rzeczy ulegają częstokroć kaprysowi, modzie momentalnej, nic więc przewidzieć nie można, jaki obrót rzeczy wezmą”.

Wydrukowane akcje datowano na 19 marca/1 kwietnia 1838 r. Wiemy, że Tomasz Łubieński pokazywał taką akcję ojcu, bo 19 grudnia 1839 r. pisał do niego: „Proszę mnie odesłać akcję Drogi Żelaznej na pergaminie, która się została w Guzowie i ażeby się nie popsuła i nie powaląta w drodze”.

Awers akcji wydrukowanej ozdobną czcionką na lekko kremowym papierze, w dotyku podobnym do pergaminu, zaczynał się numerem porządkowym i napisem: „Towarzystwo drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej”. Pod spodem zamieszczono dalsze informacje: „Kapitał 500.000 Funtów Sterlin-

ce na linii były zbyt daleko posunięte i nie było sensu wycofywać się z przedsięwzięcia. Wszystko zmierzało do podjęcia kroków „dla odebrania Drogi od dotychczasowej Dyrekcji i dla obmyślenia dalszego prowadzenia rozpoczętej budowy”. W tej sytuacji 31 maja 1842 r. w Warszawie, w kancelarii Józefa Jeziorańskiego, podpisano dokument o rozwiązaniu Towarzystwa DŻWW.

Nowy komitet zaczął gruntownie analizować przyczyny upadku towarzystwa. Jednocześnie pracowano nad zapewnieniem solidnego źródła finansowania inwestycji. Wyniki prac były następujące: stwierdzono, że projekt budowy drogi żelaznej przez prywatne towarzystwo poniósł klęskę z winy dyrekcji DŻWW. Ustalono, że budowę Wiedni należy dokończyć, przyjmując obsługę linii parowozami. Wskazano, by prace budowlane zakończyć w ciągu pięciu lat. Wzięto pod uwagę, że całkowita likwidacja podjętych przez towarzystwo (a przecież gwarantowanych przez państwo) zobowiązań będzie tylko trochę mniej kosztowna niż sfinansowanie dokończenia budowy i późniejsze czerpanie dochodów z eksploatacji. Tę różnicę miały rekompensować co prawda niewymiernie, ale z pewnością niewątpliwie korzyści z transportu kolejowego dla rodzimego handlu i gospodarki. Rekomendowano także, w trosce o powiększenie przyszłych przychodów, aby dodatkowo wybudować odnogę ze Skierniewic do Łowicza.

Akceptacja cara, finanse rządowe. Wypracowane przez komitet sugestie wysłano do Petersburga. Car Mikołaj I poparł przedstawione mu sugestie. Wiedząc o tej przychylności, Rada Administracyjna Królestwa proponowane rozwiązania aprobowała 21 kwietnia 1843 r. Źródła finansowania określił wydany 17 czerwca ukaz carski,

a w lipcu Rada Administracyjna oficjalnie ogłosiła w Warszawie, że „postanowiono Drogę Żelazną wybudować kosztem Rządu”. Koszt określono na prawie 4,9 mln rubli.

Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Mając wytyczoną przez komitet ścieżkę postępowania i zapewnione finansowanie przez Bank Pożyczkowy Cesarstwa, Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, powołany jeszcze w 1843 r., wiosną 1844 r. wznowił energicznie prace budowlane. Na terenach przy Alejach Jerozolimskich przedsiębiorca Kaftal rozpoczął budowę dworca (art. s. 16). Na linii, na odcinkach najbliższych Warszawy, dotychczasowe prace były na tyle zaawansowane, że po ułożeniu toru już we wrześniu zaczęły się pierwsze jazdy parowozu. Pociąg z namiestnikiem Paskiewiczem i jego świtą przyjechał – w ramach jednej z prób – do Pruszkowa 28 listopada 1844 r.

Pierwszy oficjalny kurs. W końcu przyszedł czas na oficjalne rozpoczęcie ruchu na odcinku z Warszawy do Grodziska, 14 czerwca 1845 r. Do uroczystości przygotowano się starannie. Dla zaproszonych gości zostały wydrukowane ozdobne bilety, wybito srebrne okolicznościowe medale, a właściciel grodziskiego majątku Jordanowice hr. Mokronowski przygotował w Grodzisku – jak pisał „Kurier Warszawski” – „świetne śniadanie obiadowe, przy stołach ustawionych pod namiotami”.

Na wybudowanym już dworcu warszawskim członek Komitetu DŻWW ksiądz gen. Michał Górczakow i prezes zarządu gen. Iwan Dehn powitali przybyłego na dworzec namiestnika cesarskiego księcia Paskiewicza, „który następnie oglądał wszystkie Lokomotywy ozdobione

Akcja Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z 1839 r.



gów czyli 21.000.000 Złotych Polskich rozdzielony na 5000 akcji każda po 100 Funtów Sterlingów czyli 4200 Złotych Polskich”. Jeszcze niżej papier został podzielony na trzy szpalty, w których zapisano prawa akcjonariusza. Aby warunki korzystania były zrozumiałe dla szerszego grona potencjalnych kupujących, lewa szpalta zawierała tekst w języku angielskim, prawa w je-

zyku francuskim, natomiast w środkowej zapis był po polsku: „Okazicieł niniejszej Akcji pobierać będzie cztery od sta prowizji zaręczonego przez Najjaśniejszego Cesarza Wszech Rosyji Króla Polskiego dekretem na odwrotnej stronie zamieszczonym. Nadto ma prawo do dywidendy jaką wykażą rachunki Towarzystwa z końcem każdego roku zamknięte.

Prowizya, dywidendy i umorzone Akcje opłacone będą w Kassie Banku Polskiego lub w PP. Harman&Comp. w Londynie. Pierwsza wypłata mieć będzie miejsce w dniu 19 Marca/1 Kwietnia 1842 roku”.

Pod tekstem podpisali się odręcznie założyciele Towarzystwa.

Niestety, akcji nie rozprzedano. Przeczucia Tomasza Łubieńskiego zawarte w liście do ojca sprawdziły się. Czy przyczyną porażki był – jak pisał – „kaprys, moda momentalna”? W tym czasie – w ojczyźnie kolei parowej, w Anglii, gdzie założyciele towarzystwa liczyli na największą sprzedaż akcji – budowano kilka linii. Kto chciał dobrze ulokować pieniądze, kupował akcje miejscowych przedsięwzięć, nie ryzykując inwestowania w prowincji rozległego Cesarstwa Rosyjskiego, które – jak dotychczas – wybudowało jedynie jedną krótką linię kolei dworskiej.

To nie był prima aprilis – 1 kwietnia 1842 r., wbrew zapowiedzi, nie było mowy o wypłacie jakiegokolwiek dywidendy! Dwa miesiące później towarzystwo zbankrutowało. Oficjalny akt rozwiązania został podpisany 31 maja 1842 r. w Warszawie w kancelarii Józefa Jeziorańskiego. (AP)



kwiatami i nowy Aparat godzien podziwu dla swej doskonałości. Zaproszone Damy i znakomite Osoby oczekiwały w nowej Galerii. Xiążę NAMIESTNIK zajął miejsce w wagonie z znakomitymi Osobami, a 14 takich wagonów nappełniło 200 zaproszonych”.

Po obejrzeniu parowozów, ok. godz. 15.30, ze stacji w Warszawie wyruszył inauguracyjny pociąg z vipami. „Pierwszy Wagon zajął Orkiestra wojskowa; muzyka przez nią wykonywana była w ciągu całej podróży. Przejechano przez pierwszą stację Pruszków do Grodziska, iakby lotem ptaka. (...) O godzinie 5-ej, powtórnie ruszyły z Warszawy wagony z Osobami zaproszonymi: wagonów było 24, a Osób iadących 600. Gdy wjeżdżali do Grodziska, ucieszyli się, widząc witającego Ich Xięcia WARSZAWSKIEGO, a muzyki zabrzmiwały miłemi odgłosy”.

Następnego dnia rozpoczął się planowy ruch prowadzony według ogłoszonych i rozplakatowanych na mieście rozkładów jazdy.

Do Galicji i Prus. W ciągu trzech lat otwierano ruch pasażerski do kolejnych miast na trasie; 1 kwietnia 1848 r. – na ostatnim odcinku z Ząbkowic do Maczek, do tamtejszej stacji nazwanej Granica. Stąd bowiem, przez most na Przemszy, można było dojechać do leżących w zaborze austriackim Szczakowej i Krakowa. Ze Szczakowej kursował pociąg do pruskich Mysłowic i dalej – do Wrocławia i Berlina. Aby odprawiać podróżnych w ruchu międzynarodowym, tego samego dnia rozpoczęła działalność komora celna. Pociągi towarowe i odprawa towarów przez granicę ruszyły 15 kwietnia.

Do Wiednia. 1 września 1848 r., korzystając z Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, można było dotrzeć do samego Wiednia. Umożliwił to oddany właśnie do użytku most na Odrze między stacjami Annaberg w Królestwie Prus i Oderberg w Cesarstwie Austrii. Podróż była dość skomplikowana. Konieczne było przesiadanie się z pociągu do pociągu w Szczakowej, w Mysłowicach, w Koźlu i w Chałupkach (Annaberg).

Po ponad 13 latach od pierwszej notatki o możliwości budowy kolei z Warszawy do austriackiej granicy ziszczyli się marzenia Henryka Łubińskiego i współpracujących z nim Tomasza Łubińskiego i Piotra Steinkellera.

Smutny los pomysłodawców. Czy sukces przedsięwzięcia przyniósł satysfakcję jego niewątpliwym inicjatorom?

Po krachu towarzystwa prywatnego władze Królestwa Polskiego zaczęły się doszukiwać nieprawidłowości w jego działaniu. Bracia Łubińscy i Steinkeller znaleźli się na marginesie życia gospodarczego i poza głównym nurtem życia towarzyskiego. W czasie kiedy budowa linii dobiegała końca, pomysłodawca i główny animator przedsięwzięcia czekał na proces za nadużywanie władzy w czasie sprawowania funkcji wiceprezesa Banku Polskiego. Skazany później na cztery lata więzienia, spędził ten czas na zesłaniu w głąbi Rosji. Na zaspokojenie roszczeń ku niemu kierowanych oddał swój majątek. Brat Henryka Tomasz też wycofał się z życia publicznego. Na pomoc Henrykowi w jego finansowych kłopotach przeznaczył znaczną część majątku. Steinkeller, przeinwestowawszy interesy handlowe w Królestwie Polskim w 1849 r., zbankrutował i wrócił do Krakowa.

Andrzej Paszke

Artykuł ten – z niewielkimi zmianami – pochodzi z wydania specjalnego miesięcznika „Stolica”, z czerwca 2015 r., poświęconego Wiednie. Tam też zamieszczono pełne wersje pozostałych artykułów z Prologu tego wydania „Pomocnika Historycznego”.



Stanisław Wysocki;
rycina z epoki

Dziekan inżynierów

Życiorys Stanisława Wysockiego,
projektanta i budowniczego Wiedni,
powszechnie zwanego dziekanem inżynierów,
to przy okazji opowieść
o losach Polaka pod zaborami.

Rodzina. Stanisław Wysocki, najstarsze dziecko Tomasza i Katarzyny z Rudzkich, urodził się w Busku 14 kwietnia 1805 r. W 1812 r. rodzina przeniosła się do Krakowa. Tomasz Wysocki został profesorem Kolegium Nowodworskiego (później Liceum św. Anny); uczył literatury polskiej i łacińskiej oraz historii polskiej. Z czasem awansował na prorektora. Status materialny rodziny poprawił się na tyle, że w 1818 r. Wysocky kupili stojącą na Rynku Głównym w sąsiedztwie kościoła Mariackiego kamienicę Bidermanowską. Katarzyna prowadziła w niej bursę dla zamożniejszych uczniów Liceum św. Anny. W szkole tej kształcili się także trzej synowie Tomasza i Katarzyny.

Najmłodszy, Kasper Napoleon, był obdarzony talentem muzycznym. Felix, wielbiciel nauk przyrodniczych, podjął studia medyczne. Stanisław wyróżniał się zdolnościami plastycznymi; wykształcenie domowe i szkolne uzupełniał, biorąc lekcje rysunku i malarstwa u profesora Szkoły Sztuk Pięknych Józefa Peszki, specjalizującego się w odręcznym rysunku architektonicznym.

Studia, małżeństwo, praca. Po ukończeniu 18 lat Stanisław wyjechał do Warszawy. Rozpoczął praktykę w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji. Na Wydziale Filozofii Uniwersytetu Warszawskiego studiował matematykę, a jednocześnie uczył się w Szkole Inżynierii Cywilnej Dróg i Mostów. Latem 1825 r. w ramach praktyk wraz z grupą kolegów opracowywał projekty uszluszenia rzeki Kamiennej i lokalizacji wzdłuż niej

zakładów przemysłu metalowego. Do 1829 r. kontynuował studia techniczne w Szkole Przygotowawczej do Instytutu Politechnicznego, uzyskując tytuł inżyniera.

3 lutego 1829 r. zawarł związek małżeński z Teofilą Kulikowską. Małżonkowie zamieszkali w Warszawie. Zdolny inżynier dostał w 1830 r. posadę w Banku Polskim. Do jego zadań należało m.in. budowanie i finansowanie na zlecenie rządu dróg bitych, sprawowanie zarządu nad Kanałem Augustowskim, eksploatacją lasów, finansowaniem górnictwa rządowego.

W powstaniu listopadowym. Kiedy wybuchło powstanie listopadowe, Wysocki razem z wieloma urzędnikami Banku Polskiego zgłosił się do Gwardii Narodowej. Pełnił służbę w sztabie niepłatnym, w stopniu porucznika. Jego wiedza techniczna przydała się przy sypaniu umocnień ziemnych na Woli i Powązkach. Od powstańczej służby wojskowej można się było wykupić niewielką kwotą. Stanisław poszedł jednak w ślady ojca, który 36 lat wcześniej przerwał pracę i wstąpił do oddziałów naczelnika Tadeusza Kościuszki.

W 1832 r. Stanisław stracił żonę – zmarła bezdziećnie, mając 24 lata, i ojca – miał 66 lat.

Prasmoła, kolej, drugie małżeństwo. Po klęsce powstania listopadowego Wysocki wrócił na stanowisko w Banku Polskim. Młody inżynier zaprojektował i zbudował spichlerz zbożowy we Włocławku, nadzorował eksploatację dzierżawionych przez Bank Polski lasów. Przy tej sposobności zainteresował się produktami suchej destylacji drewna, zwłaszcza prasmołą, nazywaną wówczas smołowcem. Substancję tę próbował zastosować do impregnacji materiałów używanych w budowie dróg, produkcji wykładzin budowlanych i płótna do krycia dachów. Swój pomysł rozpowszechnił kilka lat, ale bez sukcesów finalnych.

Kiedy w 1835 r. Henryk hr. Łubieński przedstawił Bankowi Polskiemu projekt zbudowania drogi żelaznej między Warszawą a granicą południową Królestwa, założenia techniczno-ekonomiczne oraz projekt wstępny trasy przygotowali niezależnie od siebie mjr Teodor Urbański, inspektor generalny Komunikacji Wodnych i Lądowych, oraz Stanisław Wysocki. Po wielu dyskusjach zwyciężyła koncepcja Wysockiego, który zaproponował trasę wzdłuż działu wodnego Wisły i Odry.

W 1837 r. Wysocki ponownie zawarł związek małżeński. Jego wybranką została młodsza siostra Teofili – 17-letnia Maryanna (Maria) Józefa Kulikowska.

Naczelny inżynier i inspektor dróg. Pod koniec 1838 r. Wysocki zakończył prace projektowe linii łączącej Warszawę z Niwką. Gdy Tomasz hr. Łubieński i Piotr Antoni Steinkeller (art. s. 8) udali się do Londynu, aby zdobyć fundusze na budowę oraz konsultować przyjęte założenia techniczne, dołączył do nich Wysocki, który techniczną część projektu przedstawił do oceny inżynierowi George'owi Parkerowi Bidderowi, współpracownikowi Roberta Stephensa. Wysocki odwiedził też zakłady produkujące parowozy, m.in. Sharp, Roberts&Company w Manchesterze oraz John Cockerill&Cie w Seraing. Pięć lat później wizyty te skutkowały zakupem pierwszych parowozów DŻWW.

Gdy w 1840 r. rozpoczęły się roboty przy budowie linii, Wysockiego mianowano „inżynierem naczelnie budową teje drogi kieroć mającym”. Po upadku polskiego towarzystwa akcyjnego budowę Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej – z trakcją parową, nie konną – dokończono na koszt państwa rosyjskiego, wykorzystując całkowicie plany i roboty wykonane przez upadłą spółkę polską.

Władze rosyjskie, doceniając kwalifikacje inżynierskie i organizatorskie Wysockiego, zostawiły go w kierownictwie. W pierwszych latach pracy DŻWW był on naczelnikiem jej wydziału technicznego i członkiem zarządu. W 1844 r. został oddelegowany do Krakowa i Wrocławia, aby tam z członkami zarządu Kolei Krakowsko-Górnośląskiej negocjować zmianę jej trasy, tak aby znaleźć dogodny i tańszy dla Wiedeni miejsce ich połączenia. Wysocki był także, wspólnie z radcą prawnym Wincentym Ma-

jewskim, projektodawcą pierwszej polskiej taryfy kolejowej. Wiele wskazuje na to, że miał znaczący udział w tworzeniu polskiego technicznego słownictwa kolejowego. Funkcję naczelnika administracji sprawował do 1857 r., czyli upaństwowienia DŻWW.

Po przejęciu kolei przez prywatną spółkę pruską w 1857 r. Wysocki został mianowany inspektorem dróg żelaznych w Królestwie Polskim. Jednym z jego głównych obowiązków było sporządzanie rocznych raportów z eksploatacji kolei w Królestwie Polskim, badanie wielkości przewozów, analizowanie okoliczności i przyczyn wypadków, a także ocena stanu technicznego parowozów i wagonów.

W powstaniu styczniowym. Po wybuchu powstania styczniowego Wysocki, pełniąc odpowiedzialne stanowisko państwowe, nie mógł otwarcie, bez poważnych konsekwencji, angażować się w działalność niepodległościową. Nie pozostawał jednak obojętny wobec aktualnych wydarzeń. O jego postawie może świadczyć pismo z 4 grudnia 1863 r. naczelnika Zarządu Komunikacji w Królestwie Polskim gen. inż. Stanisława Kierbedzia: „Do J.W. Rady Stanu Stanisława Wysockiego, Inspektora Głównego dróg żelaznych. Jaśnie Wielmożny Namiestnik Królestwa rozporzą-



Niszczanie torów Wiedeńki podczas powstania styczniowego; drzeworyt Franciszka Grzybowskiego z 1863 r.

dzeniem z 15/27 listopada r.b. pomiędzy innymi rozkazać raczył: 1/ objawić J.W. Panu, jako Inspektorowi Rządowemu dróg żelaznych, że jedynie długoletnia i pożyteczna dla drogi żelaznej jego służba oswobadza od srogiej odpowiedzialności za nieczynność, jaką J.W. Pan nie do darowania okazywał w wszystkich działaniach w złych zamiarach służby; oraz srogo zalecił, że przy pierwszej zauważonej nieczynności i folgowaniu w zapobieżeniu szkodliwych pokuszeń, zostanie J.W. Pan wydalony ze służby i podlegniesz najsurowszej karze. Zawiadamiam więc o tem J.W. Pana dla ścisłego zachowania się”. Wysocki był jeszcze rok na stanowisku, lecz jego samodzielny urząd podporządkowano administracji rosyjskiej. Jako współpracowników, których nie potrzebował, przydzielono mu oficerów rosyjskich.

Pamięć zacnego człowieka. Wysocki odszedł na emeryturę 13 stycznia 1865 r. Do końca życia pracował jako doradca techniczny budowanej wówczas Kolei Warszawsko-Terespolskiej. Zmarł 21 maja 1868 r. w swoim warszawskim mieszkaniu na ulicy Królewskiej. Pogrzeb odbył się 24 maja. Stanisław spoczął w grobie pierwszej żony Teofili. We wspomnieniu zamieszczonym w jednej z warszawskich gazet napisano: „W stosunkach prywatnych śp. Wysocki uprzejmy był, miły i uczynny, a w obęściu się z podwładnymi przystępny i wyrozumiały. Powszechnie też poważany i lubiany (...). Cześć pamięci zacnego człowieka!”

Wiesław Wojasiewicz, Marek Moczulski



Dworzec Wiedeński

Stację końcową Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej umieszczono przy skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich. Wzniesiono tu dworzec według projektu Henryka Marconiego.



Dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej według projektu Henryka Marconiego; litografia z poł. XIX w.

Miejsce na stację końcową. Kiedy w 1844 r. rozpoczynano budowę *Bahnhofu*, Aleje Jerozolimskie (nazwa w różnych okresach się zmieniała: droga Jerozolimska, ulica Jerozolimska, aleja Jerozolimska) stanowiły, jak na owe czasy, szeroką arterię. Miały prawie 30 m szerokości, po obu stronach były obsadzone podwójnym szpalerem topoli włoskich, między którymi znajdowały się rowy zbierające wodę deszczową. Przy skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Alej nie istniały żadne większe zabudowania. Zresztą cały trakt, prowadzący od Nowego Świata w kierunku rogatki Jerozolimskiej już od Marszałkowskiej, biegł przez zielone ogrody, łąki, pastwiska i sady. W takiej okolicy miała teraz dojść do miasta linia kolei parowej zakończona Stacją Główną przy Marszałkowskiej. Ten plan przypisuje się pułkownikowi Edwardowi Gerstfeldtowi. Na stację końcową wybrano miejsce w pasie posesji między Alejami Jerozolimskimi a przedłużeniem ul. Widok.

Wmurowanie kamienia węgielnego. Budowa ruszyła w czerwcu 1844 r. Na niedzielę 14 lipca zaplanowano uroczyste wmurowanie kamienia węgielnego. O godz. 11 przy ołtarzu ustawionym obok wykopu sufragan łowicki ks. Antoni Kotowski odprawił krótkie nabożeństwo. Kilka minut przed godz. 12 na teren budowy przybył Namiestnik Królestwa Polskiego książę Iwan Paskiewicz, przepasany wstęgą orderu św. Andrzeja. Naprzeciw

wyszli mu m.in. przewodniczący Komitetu i Zarządu DŻWW, gubernator warszawski, oberpolicmajster Warszawy, radcowie stanu w komisjach rządowych i senatorowie. Po modlitwie ks. Kotowski poświęcił fundamenty i ledwie wychodzące z ziemi zarysy budowli. Zamurowano kamień węgielny – metalową puszkę, do której włożono na pamiątkę różne przedmioty świadczące o czasie budowy kolei żelaznej w Królestwie Polskim: drobne monety, aktualne wydania gazet warszawskich i rzecz najważniejszą – miedzianą blachę z wygrawerowanym po polsku i rosyjsku tekstem mówiącym, komu zawdzięcza się realizację tej ważnej inwestycji.

Pierwszy kamień ciosowy, mający przykryć kamień węgielny, podał Paskiewiczowi na srebrnej tacy pułkownik Auregio – członek zarządu DŻWW. Młotek i kielnia wręczone namiestnikowi przez Konstantego Kamińskiego – inżyniera I Oddziału, też były ze srebra. Pamiątkową puszkę zamurowywali kolejnymi kamieniami ks. Kotowski i inne ważne osoby zaszczycone uczestnictwem w wydarzeniu.

Projekt Marconiego. Budynek dworca zaprojektował Henryk Marconi – budowniczy Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, a plany zatwierdził w Petersburgu sam Mikołaj I. W rzucie gmach miał 280 łokci, czyli ok. 162 m, w naj-