



Z archiwum „Tygodnika Ilustrowanego”

Szanowni Państwo, zapraszam do wspólnej lektury jednego z najważniejszych świadectw polskiego postępu technicznego. Naszą podróż w czasie opieramy na artykule zatytułowanym „Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska”, który ukazał się na łamach Tygodnika Ilustrowanego (Nr 14, Tom 1) w grudniu 1859 roku. Tekst ten, spisany w języku polskim i opublikowany przez słynne wydawnictwo Gebethner i Wolff, stanowi bezcenną pamiątkę z epoki, przechowywaną dziś w zasobach Biblioteki Cyfrowej Uniwersytetu Łódzkiego. Jako materiał znajdujący się w domenie publicznej, pozwala nam bez przeszkód zajrzeć w głąb XIX wieku, by zrozumieć, jak rodziła się legenda „Wiedunki”.

Oto transkrypcja tekstu, z zachowaniem oryginalnej pisowni, akcentów oraz interpunkcji:

DROGA ŻELAZNA WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA.

Pomiędzy licznymi dziełami użyteczności publicznej, które rząd królestwa polskiego w epoce naszej dokonał, droga żelazna warszawsko-wiedeńska, wielkością przedsięwzięcia i błogimi skutkami jakie na kraj nasz wywarła, pierwsze niewątpliwie zajmuje miejsce. Sądzymy więc, że krótki pogląd na historią jej budowy nie będzie dla czytelników bez zajęcia.

Projekt wspomnionej drogi sięga roku 1834, i należy się Henrykowi Łubieńskiemu, b. vice-prezesowi banku polskiego, wówczas górnictwem rządowém kierującemu.

Główném jej zadaniem było z razu ułatwienie przewozu płodów górniczych, mianowicie zaś węgla kamiennego.

Natura uposażyła południowo-zachodnią stronę ziemi naszej tak potężnymi pokładami węgla, na jakie dotąd nigdzie jeszcze nie natrafiono; a jednakże, kiedy w innych krajach materiał ten stał się źródłem bogactw i dźwignią tegoczesnej cywilizacji, u nas przeciwnie, przy braku odpowiednich komunikacyj, użytek węgla ograniczał się do miejscowych zakładów górniczych, a po za ich obrębem był wcale nieznan. Silne i gorące uczucie potrzeby zaradzenia tak szkodliwemu dla kraju zaniedbaniu, natchnęło H. Łubieńskiego myślą założenia drogi szynowej z Warszawy do kopalń węgla, jako mogącej najdzielniej wpłynąć na upowszechnienie w kraju tak użytecznego paliwa.

Ażeby ocenić zasługę projektu tego, należy tu przypomnieć, jak w owym czasie pojmowaną była wschodząca na horyzont świata kwestya dróg żelaznych. Kwestyą tę obudziła otwarta w r. 1830 kolej z Liverpoolu do Manchester. Wypadki na wspomnioną kolei osiągnięte objawiły zaraz, acz małej liczbie wybranych umysłów, znaczenie i całą przyszłość dróg żelaznych. Pojął takową przed innemi rząd nowo utworzonego królestwa

Belgów, postanowiwszy w r. 1834 budowę sieci kraj ten obecnie pokrywającej. W tym samym roku, jednocześnie z projektem naszym, zjawily się projekta kolei: północnej cesarza Ferdynanda i z Drezna do Lipska. W ogólności jednak zastosowanie dróg żelaznych do większych komunikacyj, nietylko że nie znajdowało wiary, ale przeciwnie uważaném było przez najznakomitszych ludzi stanu za utopią, nigdy ziścić się niemogącą. Jakoż w tym samym czasie, kiedy u nas pracowano nad projektem 40-milowej drogi żelaznej, i gdy sieć belgijska była już zadekretowana, minister francuzki Thiers, po powrocie z Anglii, gdzie udawał się dla zbadania kolei Liverpool-Manchester, z mównicy izby deputowanych oświadczył, „że drogi żelazne mogą tylko służyć za bawidełko ciekawej ludności wielkich stolic.” Dalej tenże mówca wyrzekł: „Budujemy obecnie we Francyi 6 do 7 mil dróg żelaznych; z mojej strony uważałbym się za szczęśliwego, gdyby mię zapewniono, że nadal corocznie mil 3 budować będziemy. Trzeba widzieć rzeczywistość... bo nawet w przypuszczeniu jak największego powodzenia, drogi żelazne nie mogą nigdy osiągnąć rozwoju o jakim marzono.“

Takie i tym podobne zdania o kolejach żelaznych, z ust najpoważniejszych i spod znakomitych piór wychodzące, nie zachwiały H. Łubieńskiego w namietnie powziętym zamiarze obdarzenia kraju naszego komunikacyą, której całą pojmował ważność. Ze zwykłym sobie zapalem zbierał on i gromadził wszechstronne ku temu wiadomości, zarządził przygotowanie potrzebnych do projektu planów, a uzyskawszy wkrótce dla swojego przychylną opinię władzy wyższej, z jej upoważnienia wystął za granicę w r. 1836 inżyniera Wysockiego, w celu zbadania istniejących lub w budowie będących dróg żelaznych.

Lecz pomimo spodziewanej ze strony rządu pomocy, nie było łatwém znaleźć przedsiębiorców, coby dzieło tak wielkie, a mało jeszcze zaufania wzbudzające, wykonać chcieli. Podniósł myśl tę mąż, którego imię nawykliśmy wspominać, ile razy cofniemy się ku ulepszeniom i pożytecznym wynalazkom, w ubiegłej epoce krajowi naszemu przyswojonym. W r. 1838 Piotr Steinkeller, po zapewnieniu sobie współudziału Tomasza hr. Łubieńskiego, zaniósł do rządu prośbę o udzielenie mu przywileju, na założenie, za pośrednictwem towarzystwa akcyonaryuszów, drogi żelaznej z Warszawy do Niwki, odtąd warszawsko-wiedeńską nazwaną, i o poręczenie prowizyi 4% od kapitału potrzebnego na jej budowę, a oznaczonego przez Steinkellera w summie zbyt szczupłej złp. 21,000,000. Prośba ta, poparta przychylném przedstawieniem księcia namiestnika, otrzymała NAJWYŻSZE zezwolenie. Wkrótce więc, z upoważnienia i w imieniu rządu królestwa, bank polski zawarł ze Steinkellerem kontrakt o budowę wspomnioną drogą. Nadzór przedsiębiorstwa tego poruczony był ze strony rządu bankowi polskiemu, a kierunek budowy drogi, naczelnemu inżynierowi przy tymże banku, S. Wysockiemu.

Z postępem przygotowawczych robót przekonano się niebawem, że ustanowiony aktem nadawczym kapitał zakładowy rsr. 3,150,000 nie wystarczyłby na potrzeby drogi żelaznej mil 41 długiej, gdyby ona urządzoną być miała do eksploataowania siłą pary. Ze zaś, według wyraźnego zastrzeżenia rządu, kapitał ten przekroczonym być nie mógł, przeto, w zastosowaniu się do przeznaczonego funduszu, zamierzono wybudować kolej tak zwaną amerykańską, z belek drewnianych, płaskimi szynami opatrzonych, i urządzić ją do obsługi końmi; zwłaszcza że w owym czasie były jeszcze podzielone zdania, czy w kraju naszym, przy taniém utrzymaniu koni, użycie parochodów na drodze żelaznej, przeznaczonej wyłącznie do przewozu ciężarów, przedstawiać będzie wyraźne korzyści. W każdym razie, bacząc na przyszłość, we wszystkich innych częściach projektu trzymano się ściśle zasad i prawideł budowy dróg, siłą pary eksploatować się mających, a mianowicie: starannym wyborem kierunku drogi osiągnięto umiarkowane,

nigdzie stosunku \$1/200\$ nie przenoszące spadki i wzniesienia kolei, jakoteż długie, proste linie, połączone łukami promienia najmniej sążni 500. Nareszcie zaprojektowano dalszą budowę drogi, na szerokość potrzebną do umieszczenia z czasem kolei podwójnej. Projekt taki przedstawiony został do zatwierdzenia rządu w końcu r. 1839. W miesiącu kwietniu następnego roku rozpoczęto budowę, a przed upływem r. 1841 wykonano już na całej linii 1/4 części wszystkich robót i znaczną liczbę mostów.

Tymczasem nagły i niespodziewany rozwój dróg żelaznych w ościennych państwach, zmienił stanowisko budującej się u nas kolei. Kommunikacye te, niedawno jeszcze traktowane za utopią nigdy ziścić się nie mogącą, dopiero w latach 1840 i 41 otrzymały znaczenie, jakie obecnie w potrzebach społeczeństw zajmują. Dokonane lub przedsięwzięte w latach tych wielkie linie dróg żelaznych, mianowicie w Belgii i w Niemczech, tworzyć poczęły olbrzymią sieć, sięgającą do granicy królestwa polskiego w tym właśnie punkcie, do którego także droga nasza zmierzała. Obok nowych widoków jakie wynikły ztąd dla kolei warszawsko-wiedeńskiej, zamiar obsługiwaną oną koniami, ustąpić musiał ogólnemu popędowi i powszechnej żądzy otrzymania szybkości, będącej wyłącznym udziałem dróg żelaznych siłą pary eksploatowanych. Uważano więc, że zastosowanie siły tej jest także dla drogi naszej żywotną kwestyą i niezbędnym warunkiem rokowanych z niej krajowi korzyści.

Ponieważ budowa dolna rzeczonyj drogi, już w większej części uskuteczniiona, odpowiadała w zupełności jej nowemu przeznaczeniu, przeto potrzebne zmiany innych części projektu ograniczały się na zastąpieniu kolei amerykańskiej massyw żelaznemi railsami i stosowném urządzeniem stacyj, jako téż drogowego taboru. Po wprowadzeniu zmian tych do projektu drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, obliczono jej koszt na sumę rs. 6,000,000.

Z drugiej strony, z powodu przesilenia finansowego przypadłego w roku 1839, to jest w epoce zawiązku towarzystwa wspomnionój drogi, później zaś skutkiem wątpliwości jaką obudzało wszędzie zbyt niskie oznaczenie jej kapitału zakładowego, akcyje wydane na poręczoną przez rząd sumę rs. 3,150,000, w połowie tylko ulokowane zostały. Gdy więc otrzymane ztąd fundusze wyczerpnięto na roboty już uskutecznione, założyciele towarzystwa, widząc się w niemożności ukończenia swego przedsięwzięcia w nowym onego zakresie, udali się do rządu z prośbą o rozwiązanie kontraktu, zawartego z Piotrem Steinkellerem, względem budowy drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej. Po otrzymaniu na prośbę tę przychylnój decyzji, towarzystwo rozwiązało się dnia 19 (31) maja 1842 roku.

Rząd, wszedłszy w prawa rozwiązanego towarzystwa, dla dokładnego poznania stanu interesu i nadania mu dalszego biegu, ustanowił komitet, pod prezydencją J. O. generała-adjutanta księcia Gorczakowa, dzisiejszego namiestnika królestwa. Światłemu sądowi rzeczonyj komitetu zawdzięczamy uchronienie od upadku dzieła, będącego obecnie największém dla kraju naszego dobrodziejstwem.

Po gruntowném zbadaniu rzeczy, komitet objawił opinią: aby rząd, po spłaceniu akcyonaryuszów, ukończył kosztem skarbu budowę drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, przydając do niej odnogę ze Skierniewic do Łowicza. Wniosek ten zyskał NAJWYŻSZE zatwierdzenie pod dniem 9 (21) kwietnia 1843 roku.

Tak więc, po przerwie 2 i pół lat trwającej, z wiosną 1844 roku przystąpiono do dalszej budowy drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, pod kierunkiem generał-majora Gerstfelda.

W miarę postępu robót, otwierano częściowo drogę w roku 1845 z Warszawy do Grodziska, Skierniewic, Łowicza i Rogowa; w roku 1846 do Piotrkowa; w roku 1847 do

Częstochowy i Żąbkowic, a dnia 1 kwietnia 1848 r. cała linia z Warszawy do Granicy do użytku publicznego otworzona i zetknięta w Szczakowie z koleją krakowsko-górno-szląską, połączyła Warszawę z głównymi miastami Europy.

Pomimo niezbędnych strat, z długiego przestanku robót wynikłych, budowa drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, łącznie z taborem pierwotnie sprawionym, kosztowała rs. 6,450,000. Że zaś jej długość z odnogą łowicką wynosi wiorst 307, zatem przypada na jedną wiorstę rs. 21,008.

Tak szczupłym funduszem, niedochodzącym 1/3 średniego kosztu dróg żelaznych w Europie, droga nasza nie mogła być uposażoną w sposób odpowiedni potrzebom ciągle wzrastającego ruchu. Z otwarciem całej linii, coraz dotkliwiej dawał się uczuć niedostatek taboru, potrzebnych budynków i różnych przyrządów. Nadto pierwotnie położone railse, 15 do 18 funtów na stopę bieżącą ważące, nie odpowiadały ciągle powiększanemu ciężarowi nowszych parochodów, a ztąd prędkie i coraz silniejsze zużycie tych railsów, rokowało nieodległy termin, w którym na całej drodze zmienić je wypadnie.

Jednocześnie z uznaniem tych potrzeb, rząd królestwa polskiego, zawarłszy w roku 1857 z rządem pruskim konwencją o wybudowanie nowych kolei, z Żąbkowic do Katowic i z Łowicza do Bydgoszczy, uznał właściwem, aby przedsięwzięcie to, wraz z doprowadzeniem do dobrego stanu drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, poruczyć prywatnemu towarzystwu. W tym więc celu, umową nadawczą NAJWYŻEJ zatwierdzoną w dniu 28 września (10 października) 1857 roku, droga wspomniona z dniem 1 listopada tegoż roku oddana została prywatnemu towarzystwu, na przeciąg lat 75.

Kapitał zakładowy, na potrzebne ulepszenia i uzupełnienia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej i na wybudowanie odnogi żąbkowicko-katowickiej, oznaczono w akcie nadawczym na sumę rs. 6,000,000, zebrać się mającą przez wypuszczenie stosownej liczby akcji.

Droga żąbkowicko-katowicka, łącząca bezpośrednio kolej naszą z koleją górno-szląską, otwartą została dnia 26 sierpnia r. b. Obok tego, uskutecznione w ciągu ubiegłych dwóch lat liczne i ważne ulepszenia na linii warszawsko-wiedeńskiej, dowodzą gorliwości towarzystwa o wywiązanie się z położonego w nim przez rząd zaufania.

Powiedzieliśmy na wstępie, że upowszechnienie w kraju naszym węgla było głównem zadaniem drogi żelaznej, w roku 1834 przez H. Łubieńskiego zaprojektowanej; a jednakże dopiero w lat 6 po jej otwarciu, bo po raz pierwszy w roku 1854, węgiel drogą tą przybył do Warszawy. Odtąd dowozi onego z rozwojem kopalń krajowych ciągle powiększając się. W nieodległym już czasie droga żelazna warszawsko-wiedeńska spełni niewątpliwie pierwotne zadanie swoje, i obok stanowiska jakie zajęła pomiędzy głównymi komunikacjami europejskimi, przewóz węgla stanie się jej najgłówniejszą sprawą i obfitem źródłem jej przyszłej pomyślności. Zwykły to tryb ważnych dla ludzkości dzieł: ich przyszłość, wybranym umysłem wcześniej odślonięta, ustala się dopiero ze wzrostem nowych potrzeb ogółu.



Metryka źródła:

- Tytuł artykułu: „Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska”.
- Opis ilustracji czarno-białej: Dworzec Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie.
- Zbiory: Czasopismo "Tygodnik Ilustrowany", wydawca Gebethner i Wolff.
- Data wydania: 19 (31.12.) 1859, Nr 14; Tom 1.
- Język wydania polski.
- Zbiory: Biblioteka Cyfrowa Uniwersytetu Łódzkiego.
- Prawa: Domena publiczna (Public domain).
- Link: <https://bcu.lib.uni.lodz.pl/dlibra/publication/54#structure>