

# Miąso, Józef

---

## Z dziejów szkół kolejowych w Królestwie Polskim

---

Rozprawy z Dziejów Oświaty 7, 123-144

---

1964

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



JÓZEF MIĄSO

## Z DZIEJÓW SZKÓŁ KOLEJOWYCH W KRÓLESTWIE POLSKIM \*

### I

Uruchomienie w dniu 15 czerwca 1845 r. pierwszej na ziemiach Królestwa Polskiego linii kolei żelaznej zapoczątkowało nową epokę w dziejach tej części Polski. Połączenie Warszawy z przemysłowym Zagłębiem Dąbrowskim i zachodnią Europą przyspieszyło rozwój przemysłu i handlu, wywarło również wpływ na rozwój kulturalny kraju. Pierwsza w Królestwie kolej żelazna nosiła nazwę Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

W roku 1857 rząd carski odstąpił kolej prywatnej spółce akcyjnej, tj. Towarzystwu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, w której zdecydowaną przewagę mieli kapitaliści niemieccy. Kierownictwo kolei spoczywało od tej pory w rękach administracji niemieckiej; wszystkie ważniejsze stanowiska obsadzone były w tym czasie przez Niemców. Nowi właściciele kolei dbali przede wszystkim o zwiększenie dochodów z jej eksploatacji, nie troszcząc się wiele o nowe inwestycje i ulepszenia techniczne<sup>1</sup>.

Właściwy rozkwit drogi nastąpił dopiero od roku 1872, kiedy zarząd jej przeszedł w ręce miejscowej burżuazji z Leopoldem Kronenbergiem na czele<sup>2</sup>. Od tej pory zaznaczył się również liczny napływ do pracy w kolejnictwie ludności polskiej, zwłaszcza zubożałej drobnej szlachty, która po reformie uwłaszczeniowej z 1864 r. udawała się do miast w poszukiwaniu zajęcia i podejmowała pracę w urzędach, fabrykach oraz

\* Artykuł niniejszy stanowi fragment przygotowywanej monografii o rozwoju szkolnictwa zawodowego w Królestwie Polskim.

<sup>1</sup> P. P. Pawlicki, *Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od r. 1845 do 1895*, Warszawa 1897, s. 35; H. Hilchen, *Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej 1835—1848—1898. Przyczynek do historii kolejnictwa w Królestwie Polskim*, Warszawa 1912, s. 126—127.

<sup>2</sup> P. P. Pawlicki, *op. cit.*, s. 35.

w biurach i warsztatach kolejowych. Poza koleją Warszawsko-Wiedeńską drobna i zaściankowa szlachta lokowała się na nowo powstałych drogach żelaznych, zwłaszcza Warszawsko-Terespolskiej i Nadwiślańskiej.

Prawidłowy rozwój kolejnictwa wymagał wielu dobrze przygotowanych fachowo nie tylko od strony praktycznej, lecz i teoretycznej specjalistów. Wobec braku odpowiednio wykwalifikowanych mechaników, szczególnie maszynistów, od początku istnienia kolei warszawsko-wiedeńskiej sprowadzano ich z zagranicy, przeważnie z Niemiec, polecając im jednocześnie uczyć miejscowych palaczy. Za każdego wyuczonego przez nich maszynistę cudzoziemcy otrzymywali specjalne wynagrodzenie pieniężne. W miarę jednak rozwoju ruchu pasażerskiego i towarowego brak większej liczby specjalistów dawał się odczuwać coraz dotkliwiej. W tej sytuacji zarząd kolei, starając się zaradzić tej bolączce, zaczął werbować do swoich warsztatów młodych rzemieślników, zwłaszcza ślusarzy i tokarzy, którzy najpierw zaznajamiali się z budową lokomotywy, następnie pracowali w charakterze palaczy, a po pewnym czasie obejmowali obowiązki maszynistów<sup>3</sup>.

W roku 1873 z inicjatywy głównego mechanika warsztatów kolejowych inżyniera Stanisława Praussa otwarto przy nich tak zwany warsztat instrukcyjny, w którym zaczęto kształcić młodych robotników i rzemieślników. Zadaniem warsztatu instrukcyjnego było kształcenie nie tylko maszynistów, lecz również mechaników, monterów, majstrów warsztatowych i innych. Oprócz praktycznych zajęć warsztatowych uczono również na poziomie elementarnym przedmiotów ściśle zawodowych i rysunków technicznych<sup>4</sup>.

Warsztat instrukcyjny miał być jednak instytucją przejściową, zaspokajającą doraźne potrzeby kolei. Zarząd kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z L. Kronenbergiem na czele, zdając sobie sprawę z małej przydatności tradycyjnie kształconych rzemieślników do stale narastających potrzeb kolejnictwa, projektował założenie nowoczesnej szkoły technicznej, która by kształciła techników kolejowych.

W dniu 23 grudnia 1872 r. zarząd kolei zwrócił się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o zatwierdzenie projektu technicznej szkoły kolejowej w Warszawie. Celem jej miało być kształcenie przyszłych maszynistów oraz ich pomocników, majstrów, telegrafistów itp. Szkoła miała się składać z oddziału przygotowawczego, dającego przygotowanie ogólne na poziomie elementarnym, oraz z oddziału specjalnego, który miał stanowić właściwą szkołę techniczną. Nauka w oddziale przygotowaw-

<sup>3</sup> *Op. cit.*, s. 91—93.

<sup>4</sup> J. L u x, *Kilka dat z przeszłości i teraźniejszości*, „Łącznik” 1909, nr 22, *Rzut oka na historię szkoły technicznej D. Ż. W.-W.*, tamże.

czym miała trwać dwa lata, natomiast w oddziale specjalnym trzy lata. Pierwszeństwo w przyjęciu do obydwu oddziałów mieli mieć pracownicy kolejowi oraz ich dzieci.

Lekcje w oddziale przygotowawczym miały się odbywać codziennie w godzinach od ósmej do dwunastej, w specjalnym — w porze wieczornej od osiemnastej do dwudziestej w dni powszednie, a w niedziele i święta od ósmej do jedenastej przed południem. Projektując prowadzenie zajęć w godzinach wieczornych, założyciele szkoły mieli na uwadze młodzież zatrudnioną w warsztatach kolejowych. W oddziale przygotowawczym przewidywano łącznie 24 godziny zajęć w tygodniu, a w specjalnym 15 godzin tygodniowo. Pracownicy kolei i ich dzieci mieli korzystać ze szkoły bezpłatnie<sup>5</sup>. Ponieważ uczniami oddziału specjalnego mieli być aktualni pracownicy kolejowi, projekt programu nie przewidywał zajęć warsztatowych.

Nauczanie wszystkich przedmiotów miało się odbywać w języku polskim. Jest rzeczą charakterystyczną, że podczas, gdy szkoły średnie w Królestwie były od roku 1869 całkowicie zrusyfikowane, powstająca szkoła kolejowa miała mieć polski charakter. Ponieważ władze ministerialne były przeciwne wprowadzeniu języka polskiego jako wykładowego, zarząd kolei wystąpił z prośbą o kilkuletnią zwłokę, dowodząc, że wprowadzenie nauczania w języku rosyjskim miałyby się z celem. W klasach specjalnych będą się bowiem uczyć majstrowie i robotnicy warsztatów kolejowych oraz uczniowie warsztatu instrukcyjnego, którzy, poza nielicznymi wyjątkami, nie znają w ogóle języka rosyjskiego. Podobna sytuacja istnieje i wśród nauczycieli, którzy również nie władają tym językiem. Pod wpływem tej argumentacji ministerstwo wyraziło zgodę na wprowadzenie na okres przejściowy języka polskiego<sup>6</sup>.

Po wprowadzeniu poprawek statut szkoły został zatwierdzony dopiero w dniu 25 sierpnia 1875 r., a jej otwarcie nastąpiło 1 listopada 1875 roku. Początkowo otwarte zostały trzy klasy oddziału wstępnego i dwie klasy specjalne. Ogółem w dniu otwarcia szkoła liczyła 200 uczniów. Pierwszeństwo wstępu do szkoły zagwarantowano synom urzędników i robotników kolejowych. Opłata za naukę w oddziale przygotowawczym wynosiła 6 rubli rocznie, a w oddziale specjalnym 12 rubli. Program nauczania na kursie przygotowawczym obejmował następujące przedmioty: religię, język polski, język rosyjski, arytmetykę i geografę, zaś na kursie specjalnym: język rosyjski, geografę, arytmetykę i geometrię, fizykę, mechanikę, eksploatację dróg żelaznych i rysunki.

<sup>5</sup> CGIAL (Centralne Państwowe Archiwum Historyczne w Leningradzie, f. 231), Zespół Ministerstwa Komunikacji, op. 1, d. 10, k. 8.

<sup>6</sup> Tamże, k. 6—7.

Językiem wykładowym przez pierwsze trzy lata miał być język polski<sup>7</sup>. W praktyce jednak nauczanie w języku polskim trwało znacznie dłużej.

Szkoła podlegała ogólnemu nadzorowi Wydziału Szkolnego Ministerstwa Komunikacji, bezpośredni zaś jej zarząd spoczywał w ręku Rady Szkolnej, do której wchodził dyrektor kolei Gustaw Findeisen, naczelnik Rady Zarządzającej Bronisław Plewiński, główny mechanik inżynier Stanisław Prauss, wyższy urzędnik wydziału transportu Karol Strasburger i inspektor szkoły Wojciech Grochowski. Dużą rolę jako organizatorzy szkoły odegrali G. Findeisen, W. Grochowski i S. Prauss. Pierwszy z nich, jako organizator kolejnictwa, starał się powiązać szkołę z potrzebami drogi żelaznej. Drugi, jako doświadczony pedagog, starał się zapewnić jej odpowiedni poziom naukowy i polski charakter. S. Prauss, jako rutynowany inżynier, dbał o właściwy kierunek kształcenia technicznego. G. Findeisen, działacz polityczny z okresu powstania 1863 r., był bliskim współpracownikiem L. Kronenberga. Kiedy w roku 1872 został naczelnym dyrektorem kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, zaczął werbować urzędników i techników Polaków na stanowiska zajmowane przedtem niemal wyłącznie przez Niemców. Wprowadził również w miejsce niemieckiego język polski jako urzędowy. W. Grochowski, po ukończeniu studiów prawniczych i historycznych na Uniwersytecie Moskiewskim, był od roku 1861 nauczycielem szkół rządowych. Pozbawiony w roku 1871 pracy za przeciwstawianie się polityce rasyfikacyjnej, znalazł po kilku latach miejsce w szkole kolejowej. Był autorem *Historii Polski* oraz szeregu artykułów drukowanych w „Tygodniku Ilustrowanym”.

W roku 1876, po śmierci W. Grochowskiego, funkcję inspektora szkoły objął inżynier wydziału mechanicznego Ludwik Wojno. Ten uzdolniony absolwent politechniki w Liège i stały współpracownik najpoważniejszego pisma fachowego „Przeglądu Technicznego” w trosce o poziom szkoły przeprowadził w niej szereg istotnych zmian. Jego to zasługą było postawienie szkoły na wysokim poziomie i nadanie jej charakteru właściwej szkole technicznej. W roku 1878 wysłany został do Paryża w celu bliższego zaznajomienia się ze stanem francuskiego szkolnictwa technicznego. Po powrocie z tej podróży przystąpił do reorganizacji szkoły.

Nowy inspektor szkoły skompletował zespół nauczycielski, angażując w 1878 r. kilka nowych osób i opracowując projekt nowego programu nauczania. Przesłany w 1879 r. przez radę pedagogiczną do ministerstwa projekt programu nauczania przewidywał rozbitcie klasy wstępnej na

<sup>7</sup> Szkoła techniczna Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej, „Przegląd Techniczny” 1876, nr 12.

dwa oddziały, każdy z dwuletnim kursem, oraz uwzględnienie w nich poza językiem rosyjskim lekcji języka polskiego, niemieckiego i historii. Naukę religii rada pedagogiczna proponowała ograniczyć jedynie do klasy wstępnej i pierwszej specjalnej. Nauka historii miała się kończyć w pierwszej klasie specjalnej. Program jej miał być uzupełniony wiadomościami z historii Polski od początków państwa polskiego do czasów stanisławowskich włącznie. Nauka języka polskiego miała się odbywać we wszystkich klasach wstępnych i specjalnych i obejmować, poza gramatyką, również historię literatury ojczystej aż do ostatnich czasów<sup>8</sup>.

Właściwa szkoła techniczna miała się składać z czterech klas, przy czym klasa czwarta miała być podzielona na dwa oddziały: mechaniczny i budowlany. Opracowany przez radę pedagogiczną program nauczania przewidywał następujące przedmioty: religię, język polski, rosyjski, niemiecki, geografę, przyrodoznawstwo, historię, arytmetykę, algebrę, geometrię, fizykę, budownictwo i topografię, kolejnictwo, naukę o telegrafii, mechanikę teoretyczną, mechanikę parową, mechanikę taboru kolejowego, rysunki, kreślenie i kaligrafię. Ponadto uczniowie klas specjalnych mieli mieć obowiązkowe zajęcia praktyczne w warsztatach szkolnych<sup>9</sup>. Przedstawiony projekt programu nauczania wskazuje, że kierownictwo i właściciele szkoły dążyli do nadania jej wysokiego poziomu odpowiadającego potrzebom nowoczesnej techniki, zwłaszcza kolejnictwa. Na podkreślenie zasługuje również fakt uwzględnienia w programie języka polskiego i literatury ojczystej, historii Polski i przyrodoznawstwa. Oznacza to, że kierownictwo szkoły doceniało potrzebę nauczania przedmiotów ogólnokształcących w szkole ściśle zawodowej oraz że starało się utrzymać narodowy charakter programu nauczania. Ważną innowacją był projekt wprowadzenia obowiązkowej nauki ślusarstwa, kowalstwa, stolarstwa i tokarstwa w warsztatach szkolnych.

Dążenie rady pedagogicznej do zapewnienia szkole wysokiego poziomu nie spotkało się z całkowitą aprobatą władz ministerialnych. We wrześniu 1879 r. Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło ogólny program dla szkół techniczno-kolejowych w Rosji. Nowe przepisy zmierzały do ujednoczenia szkół kolejowych i do nadania im raczej charakteru szkół rzemieślniczych, czyli zakładów o dość niskim poziomie nauczania. Przewidywały one, że szkoły kolejowe mogą mieć tylko jedną klasę wstępną i trzy klasy specjalne. W związku z tymi zarządzeniami rada pedagogiczna zwróciła się do ministerstwa z prośbą o pozostawienie bez zmian klas wstępnych. Przekonywała, że miejscowe warunki i trudna

<sup>8</sup> CGIAL, f. 231, op. 1, d. 74, k. 24—31.

<sup>9</sup> Tamże, k. 30.

sytuacja oświatowa w Królestwie zmuszają do dłuższego przygotowywania uczniów w oddziale wstępnym, zanim przejdą do oddziału specjalnego<sup>10</sup>.

W odpowiedzi na ten apel ministerstwo wysłało do Królestwa swego wizytatora podpułkownika Wołkowa, polecając mu zbadanie sytuacji wszystkich trzech szkół kolejowych i przedstawienie ich postulatów w Petersburgu. Ponieważ jednak w czasie rozmów przeprowadzonych z Wołkowem okazało się, że nie może być nadziei pełnej realizacji przedstawionego projektu, zwłaszcza w odniesieniu do oddziału wstępnego, zarząd kolei znalazł inne wyjście. W roku 1881 rozbudował oddział wstępny i utworzył z niego trzyklasową szkołę miejską z pięcioletnim kursem nauczania, a następnie zarejestrował ją w Ministerstwie Oświaty jako szkołę miejską. Odrywając oddział przygotowawczy od właściwej szkoły technicznej, zarząd kolei kierował się pragnieniem utrzymania wysokiego poziomu oddziału specjalnego.

Odrzucony został również projekt czteroletniego oddziału specjalnego i podziału klasy ostatniej na dwa kierunki: mechaniczny i budowlany. Niemniej jednak władze petersburskie, licząc się zapewne z prywatnym charakterem szkoły, utrzymywanej przez członków spółki akcyjnej, i dużymi wpływami Kronenberga wśród sfer rządowych, poszły na pewne ustępstwa i pozostawiły jej dość dużą swobodę działania. W ostateczności w trzyklasowej szkole technicznej pozostały następujące przedmioty: religia, język polski (we wszystkich trzech klasach), język rosyjski, geografia ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu, handlu i dróg żelaznych, historia Polski i Rosji, algebra, geometria, fizyka, mechanika teoretyczna, mechanika praktyczna, tabor kolejowy, technologia, budowa i eksploatacja kolei, kolejnictwo (historia kolei, stacje, mosty, sygnały, telegraf i ruch pociągów), rysunki ręczne, techniczne, kaligrafia, śpiew i gimnastyka<sup>11</sup>. Obowiązkowe dla wszystkich zajęcia warsztatowe, obejmujące naukę ślusarstwa, kowalstwa, stolarstwa i tokarstwa, odbywały się codziennie w godzinach przedpołudniowych, a lekcje teoretyczne w godzinach popołudniowych.

## II

Za przykładem kolei Warszawsko-Wiedeńskiej poszedł rychło zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej, otwierając w sierpniu 1878 r. w Warszawie swoją szkołę techniczną. Mieściła się ona przy warszta-

<sup>10</sup> W przedmiocie reformy szkół technicznych przy naszych drogach żelaznych, „*Ekonomista*” 1880, nr 26.

<sup>11</sup> CGIAL, f. 231, op. 1, d. 201, k. 12.

tach kolejowych na Pradze. Jej kierownikiem został Henryk Dynowski. Szkoła składała się początkowo z dwóch klas wstępnych i trzech technicznych. W 1880 r. została ona zreorganizowana przez ministerstwo zgodnie z przepisami z roku 1879. Od tej pory składała się z jednej klasy przygotowawczej i trzech klas technicznych. Zmiany te przyczyniły się do obniżenia poziomu nauczania. Program nauczania w klasach technicznych był podobny do programu szkoły kolei Warszawsko-Wiedeńskiej<sup>12</sup>. Aby ułatwić robotnikom kolejowym możliwość kształcenia się w szkole, zarząd kolei Warszawsko-Terespolskiej postanowił przenosić chcących się uczyć do pracy w tych warsztatach, przy których mieściła się szkoła. Uczniowie, którzy nie byli pracownikami kolei, odbywali praktyki letnie najpierw w warsztatach szkolnych, następnie uczyli się praktycznie miernictwa i naprawy dróg, a w końcu — naprawy parowozów i prowadzenia pociągów.

Trzecią z kolei szkołą techniczną była szkoła Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, otwarta w listopadzie 1878 r. w Lublinie. Powodem umieszczenia szkoły w Lublinie był fakt istnienia w Warszawie dwóch szkół tego typu. Podobnie jak szkoła kolei Warszawsko-Terespolskiej szkoła lubelska składała się z jednej klasy wstępnej i trzech klas specjalnych. Ponadto w warsztatach kolejowych młodzież uczyła się kowalstwa, ślusarstwa, tokarstwa i stolarstwa. Zarząd kolei projektował również organizowanie, w miarę potrzeby, wieczorowych kursów z zakresu matematyki i przedmiotów technicznych dla majstrów zatrudnionych w służbie kolejowej<sup>13</sup>.

Ujemną stroną programu nauczania w pierwszym okresie istnienia szkoły było przeciążenie młodzieży, zwłaszcza w klasach specjalnych. Zajęcia trwały w nich przeciętnie ponad osiem godzin dziennie. W okresie wakacyjnym uczniowie mieli obowiązek pracy na kolei w charakterze robotników, za co otrzymywali wynagrodzenie w wysokości 50 kopiejek dziennie<sup>14</sup>. Absolwenci szkoły zobowiązani byli do odbycia dwuletniej praktyki w jednym z technicznych wydziałów drogi żelaznej i dopiero po tym okresie mogli przystępować do egzaminu i ubiegać się o dyplom pomocnika maszynisty lub dozorczy drogowego.

Otwarcie w krótkim stosunkowo czasie trzech szkół kolejowych, pierwszych w zasadzie na terenie Królestwa szkół technicznych, przyjęte zostało z zadowoleniem przez szerokie kręgi społeczeństwa. Jako

<sup>12</sup> B. D., *Szkoła techniczna Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej*, „Przegląd Pedagogiczny” 1882, nr 9.

<sup>13</sup> CGIAL, f. 231, op. 1, d. 55, k. 47.

<sup>14</sup> *Szkoła techniczna Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej*, „Przegląd Pedagogiczny” 1882, nr 17.



szkoły prywatne, będące własnością poszczególnych dróg żelaznych, były one dobrze wyposażone, panowała w nich raczej liberalna atmosfera, a co najważniejsze były one zakładami stosunkowo tanimi, dostępnymi dla sfer niezamożnych. Inną ich zaletą było to, że w okresie wzmagającej się rusyfikacji szkolnictwa średniego w Królestwie starały się utrzymać swój polski charakter. Zasadniczą jednak przyczyną ich popularności był fakt, że jako szkoły techniczno-praktyczne dawały wykształcenie, zapewniające w przyszłości pracę zawodową na kolejach lub w fabrykach. W przeddzień otwarcia szkoły Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej „Tygodnik Ilustrowany” dawał do zrozumienia, że szkoła ta odegra doniosłą rolę, gdyż utoruje drogę dla innych szkół zawodowych, które wyjdą naprzeciw młodzieży, pragnącej się uczyć fachu, by w przyszłości znaleźć miejsce w fabryce lub w warsztatach kolejowych<sup>15</sup>.

Napływ młodzieży do tej szkoły był duży. W 1875 r. zgłosiło się do niej ponad 200 osób, zaś w roku 1881 o przyjęcie do szkoły ubiegało się 328 kandydatów. W Lublinie do momentu otwarcia szkoły zgłosiło się do niej 116 kandydatów. Konstatując fakt licznego napływu młodzieży do szkół kolejowych, „Przegląd Pedagogiczny” pisał: „Rzemieślnicy nie uczący się języków klasycznych są także ludźmi wychowanymi: a doniosły wpływ warstw tych na losy nowożytnych społeczeństw jest niezaprzeczenie olbrzymi”<sup>16</sup>. W roku 1882 w klasach specjalnych szkoły kolei Warszawsko-Wiedeńskiej było 118 uczniów, a we wszystkich klasach szkoły kolei Warszawsko-Terespolskiej — 124 uczniów, zaś w szkole lubelskiej — 111 uczniów. W roku 1885/1886 liczba uczniów w szkole kolei Warszawsko-Wiedeńskiej spadła do 92. Wydaje się, że spadek ten spowodowany był przedłużeniem nauki w miejskiej szkole przygotowawczej do lat pięciu. Wśród 92 uczniów było 2 wyznania prawosławnego, 2 luterskiego, 86 katolickiego, 2 żydowskiego<sup>17</sup>.

Nauczycielami szkół kolejowych, zwłaszcza w pierwszym okresie ich istnienia, byli wyłącznie Polacy. Odznaczeni oni na ogół dość wysokimi kwalifikacjami. Znaczną część personelu nauczycielskiego stanowili inżynierowie zatrudnieni w kolejowych wydziałach mechanicznych, którzy z reguły nauczali przedmiotów ściśle zawodowych. Pierwszymi nauczycielami szkoły, założonej przez kolej Warszawsko-Wiedeńską, byli: Wojciech Grochowski, Michał Berkman, nauczyciel matematyki, uczestnik powstania z 1863 r., a następnie zesłaniec, autor podręczników z za-

<sup>15</sup> Szkoła techniczna przy Drogach Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej, „Tygodnik Ilustrowany” 1875, nr 408.

<sup>16</sup> Szkoła techniczna Dróg Żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Bydgoskiej, „Przegląd Pedagogiczny” 1882, nr 2.

<sup>17</sup> CGIAL, f. 231, op. 1, d. 679, k. 10.

kresu arytmetyki i geometrii, inż. Ludwik Wojno, inż. Antoni Turski i inni<sup>18</sup>. W roku 1878 zaangażowani zostali: członek Towarzystwa Zoologicznego w Paryżu Antoni Slusarski, Władysław Lepert, do nauczania fizyki, i absolwent uniwersytetu charkowskiego Adam Starczewski do nauczania geografii<sup>19</sup>. W latach późniejszych obowiązki nauczycieli pełnili m. in.: inż. Władysław Grabowski, inż. Stanisław Mirowski i znany historyk literatury Edward Grabowski. Nauczycielami zawodu byli przeważnie majstrowie warsztatów kolejowych. W szkole utrzymywanej przez kolej Warszawsko-Terespolską nauczali, oprócz jej kierownika Henryka Dynowskiego, Antoni Bądzkiewicz, Władysław Wielicki, Konrad Olszewski, Michał Mirecki, Władysław Magnuski i inni. Kierownik szkoły Henryk Dynowski, z wykształcenia filolog, był nauczycielem szkół warszawskich w latach 1865—1879. Po usunięciu go ze szkoły kolejowej przez władze carskie w roku 1892 pracował jako prywatny bibliotekarz w domu Kronenbergów. Również Antoni Bądzkiewicz był od roku 1857 nauczycielem języka polskiego w szkołach rządowych. Usunięty z nich w 1882 r. za sprzeciwianie się systemowi rusyfikacyjnemu łatwo znalazł zatrudnienie w szkole kolejowej. Pierwszymi nauczycielami szkoły lubelskiej byli m. in.: Leon Gadomski, Henryk Jaworski, Władysław Skrzetuski i inni. Na ogół szkoły kolejowe zatrudniały wysoko kwalifikowanych nauczycieli, którzy nie mogąc pogodzić się z polityką rusyfikacyjną bądź sami porzucali szkoły rządowe, bądź też byli z nich usuwani.

Rok 1886 stanowił datę przełomową w dziejach szkół kolejowych. Utraciły one znaczny procent swej samodzielności i ściślej zostały podporządkowane władzom petersburskim. Zatwierdzona w roku 1886 nowa ustawa o szkołach kolejowych ustaliła górną granicę wieku dla kandydatów do klas specjalnych i określiła stopień przygotowania, jaki powinien być od nich wymagany. Według ustawy do pierwszej klasy specjalnej mogli być przyjmowani chłopcy, którzy ukończyli szkołę dwuklasową wiejską lub miejską i nie przekroczyli 17 roku życia. Zmniejszenie wymagań od kandydatów prowadziło w konsekwencji do obniżenia poziomu szkół technicznych. Wspomniana ustawa zwróciła również baczną uwagę na religijne wychowanie młodzieży, wprowadzając naukę religii do wszystkich klas technicznych. Ustanowiła także stanowiska inspektorów celem roztoczenia ściślejszego nadzoru nad zachowaniem się uczniów.

Przepisy nowej ustawy odbiły się fatalnie na losach wszystkich trzech szkół kolejowych. Ustalenie górnej granicy wieku dla kandydatów do

<sup>18</sup> Szkoła techniczna Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Budgowskiej, „Przegląd Techniczny” 1876, nr 12.

<sup>19</sup> CGIAL, f. 231, op. 1, d. 74, k. 2.

klas specjalnych sprawiło, że z dalszej nauki musiało zrezygnować wielu absolwentów oddziału wstępnego, którzy ukończyli siedemnasty rok życia.

Największy cios spotkał szkołę kolejową w Lublinie. W roku 1885/86 miała ona 115 uczniów, w tym 79 wywodzących się z guberni lubelskiej. Jako jedyna na terenie Lubelszczyzny szkoła zawodowa cieszyła się ona dużym powodzeniem. W roku 1887/88 liczba uczniów spadła do 62<sup>20</sup>. Użyteczność tej szkoły dla potrzeb kolei była duża. W latach 1881—1888 opuściło jej mury 91 absolwentów, z których trzydziestu podjęło pracę na kolei nadwiślańskiej, a 61 osób przeszło do służby na innych kolejach<sup>21</sup>. W roku 1887 nastąpiły w szkole istotne zmiany. Zniesione zostały ostatecznie lekcje języka polskiego. Przekonywając władze petersburskie o konieczności podjęcia tego kroku, inspektor kowelskiego okręgu dróg żelaznych, który sprawował z ramienia ministerstwa nadzór nad szkołą, pisał: „Biorąc pod uwagę, że uczniowie lubelskiej szkoły technicznej to Polacy, którzy jeszcze przed przyjściem do szkoły znali w mowie i w piśmie swój język ojczysty na tyle, żeby się między sobą porozumiewać, i że dla ich przyszłej działalności służbowej klasyczne opanowanie tego języka w szkole w ogóle nie jest konieczne, radziłbym z początkiem przyszłego roku szkolnego znieść wykład języka polskiego jednocześnie w klasie II i III”<sup>22</sup>. Równocześnie zaostrzono dyscyplinę szkolną i wzmocniono nadzór nad uczniami. Dyrektorem szkoły został Rosjanin S. Siergiejew.

Wreszcie w roku 1889 szkoła została przeniesiona z Lublina do Chełma. Krok ten podyktowany był względami politycznymi. Chodziło o zapewnienie szkole większego procentu uczniów narodowości rosyjskiej i wyznania prawosławnego. Cel ten został osiągnięty. W roku 1892/93 szkoła liczyła 41 uczniów, z których 24 było wyznania prawosławnego, 16 — katolickiego i 1 — luterańskiego. Zmienił się również skład grona nauczycielskiego. Po przeniesieniu szkoły do Chełma wszyscy nauczyciele byli wyznania prawosławnego. Ponieważ szkoła utraciła całkowicie polski charakter, pracownicy kolei zaczęli ją wyrażnie bojkotować. W roku 1892/93 na 41 uczniów zaledwie jeden był synem kolejarza<sup>23</sup>. W cztery lata po przeniesieniu szkoły do Chełma jej dyrektor donosił ministerstwu: „Ogromna większość pracowników tutajszych kolei jest polskiego pochodzenia i katolickiego wyznania; odnoszą się oni bardzo niechętnie (oczywiście, nie okazując tego otwarcie) do

<sup>20</sup> Tamże, d. 174, k. 37.

<sup>21</sup> Tamże, k. 43.

<sup>22</sup> Tamże, d. 590, k. 29—30.

<sup>23</sup> Tamże, op. 5, d. 67, k. 131.

prawosławnej szkoły chełmskiej; nie mogą zapomnieć o swojej szkole lubelskiej, w której nawet lekcje odbywały się w języku polskim. Nie wolno nie brać pod uwagę tego faktu, że po przeniesieniu w 1889 roku szkoły z Lublina do Chełma w bieżącym 1893 roku, tj. w niecałe cztery lata, zaledwie dwóch kolejarzy zdecydowało się umieścić swoich synów w szkole chełmskiej, podczas gdy lubelska była nimi przepełniona”<sup>24</sup>.

Ciężkie chwile przeżyła również szkoła utrzymywana przez kolej Warszawsko-Terespolską. W roku szkolnym 1885/86 liczyła ona 105 uczniów, a w 1887/88 — 64 uczniów. W rok później uczyło się w niej zaledwie 47 uczniów<sup>25</sup>. Ścisłe przestrzeganie górnej granicy wieku przy przyjmowaniu do szkoły utrudniało dostęp do niej szczególnie dzieciom mało zamożnym, zwłaszcza synom kolejarzy. Zabiegi kierownictwa szkoły w Petersburgu w sprawie zezwolenia na przyjmowanie według dawnych zasad przynajmniej dzieci kolejarzy nie odniosły żadnego skutku<sup>26</sup>.

Na początku roku szkolnego 1892/93 szkoła przeszła pod bezpośredni i całkowity zarząd Ministerstwa Komunikacji. Jej kierownictwo objęli Rosjanie. Zaostrzyła się również dyscyplina szkolna.

Szkoła kolei Warszawsko-Terespolskiej znajdowała się w niezwykle trudnych warunkach sanitarnych. Mieściła się w starym budynku, przylegającym bezpośrednio do stajen wojskowych. Powołana w tej sprawie przez generał-gubernatora warszawskiego specjalna komisja stwierdziła, że winę za ten stan rzeczy ponosi zarząd kolei, gdyż nie powinien był lokować szkoły w tak nieodpowiednim dla niej miejscu<sup>27</sup>. Zły stan sanitarny szkoły, trudne warunki lokalowe i spadek liczby uczniów umożliwiły władzom ministerialnym podjęcie kroków, mających na celu pozabawienie Warszawy tej placówki oświaty zawodowej. W roku 1895 projektowano otwarcie szkoły kolejowej w Sewastopolu. Ministerstwo wykorzystało więc sytuację i postanowiło, zamiast zakładania nowej szkoły, przenieść do Sewastopola szkołę kolei Warszawsko-Terespolskiej. Z projektem takim wystąpił dyrektor kancelarii ministra. Podkreślał on, że szkoła kolei Warszawsko-Terespolskiej znajduje się w złych warunkach, a ponadto prawie wszyscy jej uczniowie to Polacy, którym trudno będzie znaleźć pracę na polskich kolejach. Podczas gdy do innych szkół kolejowych napływ kandydatów jest bardzo duży, do tej szkoły zgłasza się rocznie zaledwie 10—12 osób, i to słabo przygotowanych. Ogólna liczba jej uczniów w roku szkolnym 1893/94 wynosiła 41, w 1894/95 — 32, a w 1895/96 — 39. Tymczasem szkoła obliczona jest przynajmniej na

<sup>24</sup> Tamże, k. 145—146.

<sup>25</sup> Tamże, f. 231, op. 1, d. 607, k. 2.

<sup>26</sup> Tamże, d. 742, k. 35.

<sup>27</sup> Tamże, d. 1229, k. 20.

dwukrotnie większą liczbę uczniów<sup>28</sup>. Podzielając powyższe argumenty minister komunikacji książe Chiłkow podpisał w dniu 19 lutego 1896 r. decyzję o przeniesieniu szkoły do Sewastopola. Dotychczasowym uczniom szkoły warszawskiej pozostawiono jednak możliwość przeniesienia się do Sewastopola dla kontynuowania nauki. W ostateczności 21 uczniów wyraziło taką chęć<sup>29</sup>.

Poważne trudności przeżywała również szkoła techniczna kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Dzięki energicznemu kierownictwu i umiejętnemu lawirowaniu przez długi czas udało jej się utrzymywać swój polski charakter. W roku 1893 Wydział Szkolny Ministerstwa Komunikacji opracował swoje uwagi na temat stanu tejże szkoły i przedstawił je ministrowi. Zwracano w nich uwagę na nienormalną sytuację szkoły. Zarzucono, że kieruje się ona nadal starymi przepisami sprzed 1886 r. i podlega jedynie ogólnemu nadzorowi ministerstwa. Wprawdzie kierownik szkoły Łopuszyński jest wyznania prawosławnego, lecz jest on jedynie figurantem, gdyż faktycznie jego obowiązki spełnia kierownik warsztatów szkolnych Zalewski. Szkoła źle wypełnia swoje zadania, nie przygotowuje fachowców odpowiednich dla potrzeb kolei. Ponadto atmosfera, jaka w niej panuje, odstrasza uczniów narodowości rosyjskiej. Wśród uczniów nie ma obecnie ani jednego Rosjanina, podczas gdy w Warszawie mieszka stale ponad 43 000 Rosjan. W okresie niemal dwudziestoletniego istnienia szkoły ukończyło w niej naukę zaledwie trzech Rosjan. Podobna sytuacja, przekonywano ministra, istniała niegdyś w szkole kolei Warszawsko-Terespolskiej i w szkole lubelskiej. Obecnie, kiedy szkoła kolei Warszawsko-Terespolskiej została przejęta przez państwo, na 50 uczniów uczy się w niej 7 Rosjan. W szkole kolei Nadwiślańskiej w Chełmie na 48 uczniów jest 32 Rosjan. „Wszystko to dowodzi, że były i istnieją jakieś przyczyny w samej strukturze wymienionych wyżej szkół prywatnych, a być może i w celach i dążeniach ich personelu pracowniczego, które utrudniały wstęp do nich chłopcom narodowości rosyjskiej”<sup>30</sup>. W zakończeniu podkreślano potrzebę przejęcia przez ministerstwo wszystkich spraw związanych z działalnością wychowawczo-dydaktyczną szkoły. Towarzystwu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej proponowano pozostawienie wyłącznie troski o sprawy materialne<sup>31</sup>.

Próby poddania szkoły pod ściślejszy nadzór ministerstwa, zniesienie lekcji języka polskiego i historii oraz obniżenie poziomu nauczania wpływały na zmniejszenie przydatności przyszłych absolwentów dla potrzeb

<sup>28</sup> Tamże, d. 1510, k. 5—6.

<sup>29</sup> Tamże, k. 14.

<sup>30</sup> Tamże, f. 231, op. 5, d. 3486, k. 1—3.

<sup>31</sup> Tamże, k. 3.

kolei. Biorąc pod uwagę te wszystkie okoliczności, a ponadto świeży przykład przejęcia przez państwo szkoły kolei Warszawsko-Terespolskiej, zarząd kolei Warszawsko-Wiedeńskiej wystąpił w 1894 r. do ministerstwa z propozycją całkowitego przejęcia szkoły na własność państwa. Jednocześnie wyrażał gotowość przeznaczania na rzecz szkoły 7802 ruble rocznie. Wydział Szkolny, po rozpatrzeniu tych propozycji, przedstawił swoje uwagi ministrowi, dowodząc, że zarząd kolei Warszawsko-Wiedeńskiej usiłuje sprowokować ministerstwo do zamknięcia szkoły. Ponieważ inspektor okręgowy zażądał zorganizowania internatu, zarząd kolei chce się od tego uchylić. Prośba o przejęcie szkoły przez państwo jest więc zwykłym wybiegiem. „Należy jednak sądzić, że właściwa przyczyna wysunięcia kwestii przekazania w ręce państwa bądź zamknięcia szkoły leży nie we wspomnianym, nieistotnym żądaniu inspektora okręgowego, lecz w tych środkach, które w ostatnich czasach podjęło Ministerstwo Komunikacji w celu niedopuszczenia do podległych mu szkół kierunku niezgodnego z przeznaczeniem tych szkół”<sup>32</sup>. Jeśli szkoła przygotowuje ludzi mało przydatnych do służby technicznej, to winę za ten stan rzeczy ponosi zarząd kolei, który toleruje wadliwy jej kierunek. W rezultacie ministerstwo odrzuciło propozycję zarządu kolei, nakazując jednocześnie bliższe zajęcie się sprawą szkoły<sup>33</sup>.

Wydaje się, że główną przyczyną gotowości pozbycia się szkoły przez zarząd kolei była mała jej przydatność. Odgórne ustalenie kryteriów naboru kandydatów i narzucenie programu nauczania oraz ściślejsza kontrola nad jego realizacją czyniło szkołę mniej przydatną w oczach właścicieli Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Zajęcia praktyczne również zostały oderwane od życia, przypominały więcej prace manualne niż naukę rzemiosł. „W warsztacie toczono kule, piłowano sześciany, odkuwano kątowniki tak przenuadne, tak martwe, że uczeń ze wstrętem brał się do pilnika czy do hebla, w giserni urządzono pralnię dla lokatorów gmachu, zapanowała zatęchła atmosfera nudy i martwoty” — wspomina pracownik kolejowy<sup>34</sup>.

### III

Szkoły kolejowe odegrały na terenie Królestwa bardzo ważną rolę. Jako pierwsze w tym kraju instytucje kształcące techników zasilaly one fachowcami nie tylko miejscowe koleje, lecz i fabryki. Tę pionierską rolę odgrywały zwłaszcza do czasu powstania szkoły technicznej Wawelberga (1895 r.) i szkoły E. Świecimskiego w Warszawie (1896 r.). Chociaż

<sup>32</sup> Tamże, f. 231, op. 1, d. 1360, k. 1—10.

<sup>33</sup> Tamże, k. 11.

<sup>34</sup> Rzut oka na historię szkoły technicznej D. Z. W.-W., „Łącznik” 1909, nr 22.

nie wszyscy absolwenci szkół kolejowych ubiegali się po odbyciu dwuletniej praktyki na kolejach o uzyskanie dyplomu technika, to jednak znaczny ich procent, posiadający jedynie świadectwo ukończenia szkoły, znajdował zatrudnienie bądź na macierzystej, bądź na innej kolei. Wielu z nich budowało nowe linie kolejowe w głębi Rosji. W roku 1877 ukończyło szkołę kolei Warszawsko-Wiedeńskiej pierwszych 22 absolwentów. Większość z nich otrzymała pracę na swojej kolei macierzystej<sup>35</sup>. Do roku 1893 szkołę, utrzymywaną przez kolej Warszawsko-Terespolską, ukończyło 150 osób, z których 47 otrzymało dyplomy techników kolejowych po uprzednim odbyciu dwuletniej praktyki i złożeniu odpowiednich egzaminów<sup>36</sup>. Szkołę lubelską ukończyło do 1888 roku 91 osób, spośród których 30 podjęło pracę na swojej kolei, a 61 na innych kolejach. Ogółem do 1904 r. szkołę kolei Nadwiślańskiej ukończyło 258 osób, w tym 94 z dyplomami techników<sup>37</sup>. Największą ilość absolwentów wykształciła szkoła kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Do roku 1904 opuściło jej mury 638 osób ze świadectwami i 148 osób z dyplomami techników<sup>38</sup>. W latach 1877—1900 szkołę tę ukończyło 515 osób. Z tej liczby do pracy w kolejnictwie przeszło: 76 osób z dyplomami techników, 128 ze świadectwami<sup>39</sup>. Ponadto zatrudnienie na kolei znajdowało wielu uczniów, którzy ze względu na słabe postępy w nauce lub ciężkie warunki materialne musieli rezygnować ze szkoły i szukać pracy zarobkowej.

Szkoły kolejowe przeznaczone były dla dzieci kolejarzy i ich najbliższych rodzin. W wypadku wolnych miejsc o przyjęcie do szkoły mogli się ubiegać synowie osób postronnych, nie zatrudnionych w służbie kolejowej. Największy procent dzieci kolejarzy uczył się w szkole kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, najmniejszy — w szkole kolei Nadwiślańskiej, zwłaszcza w pierwszym okresie jej istnienia. W roku 1904 na 105 uczniów szkoły kolei Warszawsko-Wiedeńskiej było 86 synów kolejarzy, zaś w szkole chełmskiej wśród 76 uczniów znajdowało się 44 synów i krewnych pracowników kolejowych<sup>40</sup>.

Skład społeczny uczniów szkół kolejowych był zróżnicowany. W szkole lubelskiej, zwłaszcza w pierwszym okresie jej istnienia, przeważała młodzież pochodzenia szlacheckiego. Najmniejszy procent we wszystkich szkołach stanowili synowie chłopcy. W latach 1878/79—

<sup>35</sup> „Nowiny” 1877, nr 44.

<sup>36</sup> CGIAL, f. 231, op. 5, d. 78, k. 5.

<sup>37</sup> Tamże, f. 231, op. 1, d. 2213, k. 427—443.

<sup>38</sup> Tamże, k. 205, oraz: *Otczet Techniczeskogo Żeleznodorożnogo ucziliszczza Obszczestwa Warszawsko-Wienskoj Żeleznoj Dorogi za 1903—1904 uczebnyj god*, Warszawa [1904], s. 22.

<sup>39</sup> CGIAL, f. 231, op. 1, d. 758, k. 24.

<sup>40</sup> Tamże, d. 2213, k. 205, 427.

1881/82 skład socjalny uczniów szkoły lubelskiej przedstawiał się następująco <sup>41</sup>:

Pochodzenie społeczne	1878/79	1879/80	1880/81	1881/82
szlacheckie	47	85	82	84
mieszczańskie	33	21	30	24
chłopskie	2	—	1	3

W roku 1885/86 na 115 uczniów — synów szlachty i urzędników było 70, mieszczan — 43, chłopów — 2. Do liczby dzieci pochodzenia mieszczańskiego zaliczono również 8 synów rzemieślników <sup>42</sup>. Stopień przygotowania uczniów przed wstąpieniem ich do szkoły technicznej był również bardzo zróżnicowany. Wykształcenie domowe posiadało 51 uczniów, z gimnazjów klasycznych przeszło 48 uczniów, ze szkół realnych — 7, ze szkół powiatowych — 4, ze szkół ludowych — 5 uczniów <sup>43</sup>. Stosunkowo duży odsetek uczniów, którzy przeszli z gimnazjów klasycznych, dowodził z jednej strony zrozumienia praktycznych korzyści, jakie dawała szkoła techniczna, z drugiej zaś, że szkoła ta, jako stosunkowo tania, stwarzała warunki do dalszej edukacji dla najbiedszych uczniów gimnazjów filologicznych.

Stosunkowo wysoka liczba dzieci pochodzenia szlacheckiego nie oznacza bynajmniej, że większość uczniów stanowili synowie właścicieli ziemskich. Z reguły były to bowiem dzieci zubożałej drobnej szlachty, wśród których przeważała szlachta zaściankowa i oficjaliści dworscy pochodzenia szlacheckiego. Zajmowali oni przeważnie stanowiska naczelników stacji, konduktorów, maszynistów kolejowych bądź trudnili się pracą biurową lub rzemiosłem. „A kiedy otworzono kolej Nadwiślańską z Warszawy do Mławy, żartowano, iż obsługują ją konduktorzy spośród zbankrutowanej szlachty miejscowej. Najgorzej uposażeni, ci, którzy nie mogli nawet łożyć na kształcenie dzieci, oddawali je do rzemiosła lub na subiektów w nielicznych handlach polskich. Niektórzy staczali się w mętły” — wspomina Ludwik Krzywicki <sup>44</sup>. Większość uczniów szkół kolejowych, legitymująca się pochodzeniem szlacheckim, wywodziła się właśnie z tej kategorii szlachty jedynie z urodzenia. Dowodzi tego bliższe porównanie pochodzenia społecznego uczniów z aktualnym zawodem ich rodziców. Dopiero takie porównanie daje właściwy obraz struktury społecznej młodzieży uczącej się w szkołach kolejowych.

<sup>41</sup> Szkoła techniczna Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, „Przegląd Pedagogiczny” 1882, nr 17.

<sup>42</sup> CGIAL, f. 231, op. 1, d. 722, k. 6.

<sup>43</sup> Tamże, k. 7.

<sup>44</sup> L. Krzywicki, *Wspomnienia*, t. I, Warszawa 1957, s. 191.



W roku szkolnym 1891/92 na ogólną liczbę 81 uczniów szkoły kolei Warszawsko-Wiedeńskiej ze szlachty wywodziło się 31 osób. Bliższe dane o zajęciach rodziców wskazują jednak, że zaledwie jeden z nich posiadał jeszcze skrawek ziemi. Pozostali rodzice to maszyniści (3), konduktorzy (2), naczelnicy stacji (4), agenci kolejowi (2), telegrafisci i ekspedytorzy (2), ślusarz (1), urzędnicy, w tym urzędnicy biur kolejowych (7), mierniczy (1), ekonom (1), nauczyciel prywatny (1), aktor (1), sędziowie gminni (2), dzierżawcy ziemi (2) i introligator (1)<sup>45</sup>. Na ogólną liczbę 48 dzieci pochodzenia mieszczańskiego zdecydowaną większość stanowią synowie maszynistów, ślusarzy, kowali, robotników, rzemieślników, rewizorów wagonowych itp.<sup>46</sup> Wśród ośmiu uczniów pochodzenia chłopskiego właściwie nie ma w ogóle dzieci aktualnych chłopów, posiadających gospodarstwa rolne na wsi. Ich ojcowie to również wyrzuceni na bruk większych miast chłopci, którzy stopniowo wrastają w środowisko proletariatu miejskiego. Są to przeważnie smarownicy, dozorczy, woźni, ślusarze i lokaje<sup>47</sup>.

Podobnie przedstawiał się skład społeczny uczniów szkoły kolei Warszawsko-Terespolskiej. W roku 1891/92 na 47 uczniów ze szlachty wywodziło się 17, z mieszczan 26, z chłopów — 4. Przeważająca większość rodziców, legitymująca się pochodzeniem szlacheckim, zajmowała się pracą biurową w różnych urzędach, bądź pracowała na kolei. Nie było wśród nich ani jednego aktualnego posiadacza ziemskiego. Poza koleją trudnili się oni pracą biurową w urzędach powiatowych i w cukrowniach. Najliczniejszą grupę wśród dzieci pochodzenia mieszczańskiego stanowili synowie rzemieślników, następnie — oficjalistów, wreszcie — zarządców, dzierżawców i właścicieli domów. Spośród czterech zaledwie synów chłopskich, dwóch miało rodziców posiadających gospodarstwo rolne, ojcowie dwóch pozostałych — to wagowy i dozorca magazynów kolejowych<sup>48</sup>.

Nieco inaczej wyglądał skład społeczny uczniów szkoły kolei Nadwiślańskiej po przeniesieniu jej do Chełma. W roku 1891/92 na 40 uczniów było w niej siedmiu synów duchownych prawosławnych, dziewięciu synów dzierżawców i zarządców majątków. Pozostali uczniowie to dzieci listonoszów, fęlczerów, oficjalistów, szewców, piekarzy, wójtów gminnych i chłopów. Nie było wśród nich ani jednego syna pracownika kolei Nadwiślańskiej<sup>49</sup>. Większość uczniów, sądząc po wyzna-

<sup>45</sup> CGIAL, f. 231, op. 5, d. 168, k. 78—83.

<sup>46</sup> Tamże.

<sup>47</sup> Tamże.

<sup>48</sup> Tamże, k. 85—90.

<sup>49</sup> Tamże, k. 1—4.

niu (23 uczniów wyznania prawosławnego), rekrutowała się z ludności ukraińskiej i rosyjskiej. Dane te nie są więc reprezentatywne dla środowiska polskiego. Szkoła w Chełmie była ze względów politycznych szczególnie popierana przez rząd carski. Miała na celu kształcenie dzieci okolicznej inteligencji i rzemieślników, zwłaszcza narodowości rosyjskiej, by — z braku przemysłu w pobliżu Chełma — ułatwić im w przyszłości pracę zarobkową w kolejnictwie.

Bardziej prawidłowo odzwierciedlają stan faktyczny dane z roku 1888/89, a więc z czasów istnienia tej szkoły w Lublinie. Niestety obrazują one skład społeczny jedynie klasy ostatniej. Otóż w klasie trzeciej na 26 uczniów ze szlachty wywodziło się 18, z mieszczan — 7, z chłopów — 1. Ojcowie uczniów pochodzenia szlacheckiego reprezentowali następujące zawody: pisarz gminny, nadleśniczy, konduktor, nauczyciel, dyrektor cukrowni, sekretarz u adwokata, kasjer kolejowy, handlarz, zarządca majątku, lekarz, leśniczy, burmistrz i maszynista<sup>50</sup>.

Przeważającą większość uczniów szkół kolejowych stanowili więc synowie pracowników umysłowych i fizycznych, dla których uzyskanie świadectwa ukończenia szkoły technicznej było koniecznym warunkiem zapewnienia sobie dalszej egzystencji życiowej. W wielu sprawozdaniach rocznych spotyka się wzmianki o ubóstwie młodzieży, o słabym ich odżywianiu się i złych warunkach mieszkaniowych. Ciężka sytuacja materialna utrudnia, zdaniem kierownictwa szkoły, uzyskanie właściwych wyników nauczania<sup>51</sup>. Zwalnianie 15% ogółu uczniów od opłat szkolnych niewiele w tej sytuacji pomagało. W latach późniejszych obser-

Pochodzenie społeczne uczniów szkoły kolei Warszawsko—Wiedeńskiej<sup>52</sup>

Rok szkolny	Ogółem	Szlacheckie	Mieszczańskie	Chłopskie	Inne warstwy (wojskowość)
1890/91	70	26	37	7	—
1892/93	89	45	40	4	—
1895/96	77	23	46	8	—
1897/98	87	29	48	10	—
1898/99	100	34	52	12	2
1900/01	108	26	67	12	3
1903/04	105	15	75	15	—

<sup>50</sup> Tamże, f. 231, op. 5, d. 25, k. 4—7.

<sup>51</sup> Por.: *Otczet Techniczeskogo Żeleznodorożnogo ucziliszcza Obszczestwa Warszawsko-Wienskoj Żeleznoj Dorogi za 1890/91 uczebnij god*, Warszawa [1891], s. 21.

<sup>52</sup> Zestawienie oparte na rocznych sprawozdaniach szkoły.

wuje się, zwłaszcza w szkole kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, znaczny wzrost liczby dzieci pochodzenia mieszczańskiego, wśród których przeważającą większość stanowią synowie robotników i rzemieślników kolejowych. Stopniowo również, choć nieznacznie, zwiększała się liczba dzieci pochodzenia chłopskiego.

#### IV

Po przeniesieniu szkoły kolei Nadwiślańskiej do Chełma, a szkoły kolei Warszawsko-Terespolskiej do Sewastopola główną rolę na terenie Królestwa odgrywała szkoła techniczna Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Rozwijała się ona normalnie aż do wybuchu rewolucji 1905 roku. Idąc za przykładem młodzieży z innych szkół, a także za wzorem swoich rodziców, którzy wzięli udział w potężnym strajku kolejarzy, uczniowie szkoły technicznej porzucili szkołę w dniu 19 lutego 1905 r., żądając stanowczo wprowadzenia języka polskiego<sup>53</sup>. W tej sytuacji, wobec uporczywych żądań młodzieży, prezes Rady Zarządzającej baron Kronenberg zwrócił się w lipcu 1905 r. do ministerstwa z prośbą o wyrażenie zgody na prowadzenie lekcji w języku polskim z wyjątkiem historii, geografii i języka rosyjskiego, jak to ma miejsce w innych szkołach prywatnych na terenie Królestwa. Zwracał on nadto uwagę, że szkoła jest od dłuższego czasu nieczynna, a nauczyciele pobierają normalne wynagrodzenie, co może wywołać niezadowolenie wśród akcjonariuszy i przynieść w konsekwencji duże szkody pracownikom kolei i ich dzieciom<sup>54</sup>.

Prośbę podpisaną przez Kronenberga minister komunikacji odrzucił. Swoją decyzję uzasadniał tym, że szkoła, mimo iż jest instytucją prywatną, posiada prawa państwowe, a ponadto przepisy, zezwalające na wykłady w języku polskim, dotyczą jedynie szkół prywatnych podległych Ministerstwu Oświaty. Odpowiedzialność za strajk składał minister na rodziców uczniów, którzy nie potrafili powstrzymać swoich dzieci. „A jeśli rodzice uczniów pracujący na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej sami przywiązują więcej wagi do politycznych pobudek, które spowodowały przerwanie zajęć w szkole, niż do możliwości zapewnienia swoim synom kolejowo-technicznego wykształcenia, nieodzownego dla służby na kolejach rosyjskich, jest to dowód, że szkoła kolejowa techniczna nie jest niezbędna na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej”<sup>55</sup>. Pogrożka o ewentualnym zamknięciu szkoły nie odniosła jednak żadnego

<sup>53</sup> CGIAL, f. 231, op. 1, d. 2251, k. 1.

<sup>54</sup> Tamże, d. 2278, k. 1—2.

<sup>55</sup> Tamże, k. 3—4.

skutku. We wrześniu 1905 r. do ministra wpłynęła prośba podpisana przez 647 osób w sprawie wyrażenia zgody na nauczanie w języku polskim<sup>56</sup>.

W październiku 1905 r. Kronenberg przybył do Petersburga, aby przeprowadzić osobiste rozmowy z ministrem i naczelnikiem Wydziału Szkolnego. Książę Chilkow dał wówczas do zrozumienia, że mogłby się zgodzić na nauczanie w języku polskim tylko niektórych przedmiotów, np. arytmetyki, geometrii i fizyki. Natomiast lekcje przedmiotów ściśle zawodowych muszą się odbywać, jego zdaniem, w języku rosyjskim ze względu na terminologię kolejową. Na tę skłonność ministra do ustępstw wpłynęło niewątpliwie oświadczenie Kronenberga, że pracownicy kolejowi w żadnym wypadku nie pozwolą na uruchomienie szkoły z językiem rosyjskim. Kronenberg przyrzekł omówić te propozycje z radą pedagogiczną i wystąpić do ministerstwa z oficjalną prośbą. Prośba taka jednakże do ministerstwa w ogóle nie wpłynęła, natomiast w styczniu 1906 r. zajęcia w szkole zostały wznowione, przy czym lekcje wszystkich przedmiotów odbywały się w języku polskim. Zapytywany w tej sprawie kierownik szkoły oświadczył władzom ministerialnym, że nauczanie w języku polskim zostało wprowadzone pod naciskiem pracowników kolei i z polecenia Rady Zarządzającej<sup>57</sup>. Mimo ponawianych wielokrotnie ostrzeżeń i nalegań ze strony ministerstwa wszystkie lekcje, aż do końca 1907 r., odbywały się w języku polskim. Zmieniony został też gruntownie program nauczania. Wprowadzono do niego samowolnie wyższą algebrę, trygonometrię, geometrię wykreślną, miernictwo, a zwłaszcza elektrotechnikę, która w owym czasie była u nas nauką mało jeszcze upowszechnioną.

W okresie napiętej sytuacji rewolucyjnej i powtarzających się strajków kolejarzy na terenie całego imperium, które paraliżowały pracę kolei, ministerstwo nie miało dość siły i środków dla podjęcia odpowiednich kroków wobec kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Naczelnik Wydziału Szkolnego raz po raz upominał zarząd kolei, a równocześnie poufnie przekonywał ministra, że nie uważałby za słuszne zamknięcie szkoły nawet w tym wypadku, gdyby lekcje miały być w niej prowadzone w języku polskim<sup>58</sup>.

W przesłanym w sierpniu 1907 r. na żądanie ministerstwa wyjaśnieniu Kronenberg dowodził, że przyczyna zaburzeń w szkole kolejowej leży w ogólnej sytuacji całego szkolnictwa w Królestwie. W tej sytuacji rada pedagogiczna, widząc, że strajk przybrał szerokie rozmiary w ca-

<sup>56</sup> Tamże, k. 5.

<sup>57</sup> Tamże, k. 6—7.

<sup>58</sup> Tamże, k. 10.

łym kraju, uznała, że nie wolno jej nie uwzględnić żądań rodziców i personelu kolejowego i że należy wprowadzić język polski. „Rozpatrując wnioski Rady Pedagogicznej szkoły, brało się pod uwagę, że przedłużający się strajk i możliwość zamknięcia szkoły byłyby ciężkim brzemieniem dla rodziców uczniów i że takie wyjście przy ogólnym fermentie, a wśród kolejarzy w szczególności, mogłoby pociągnąć za sobą poważne następstwa w odniesieniu do prawidłowej działalności kolei, wszystkie wysiłki skierowane zostały na to, aby zabezpieczyć normalny tok działania naszej kolei” — dowodził Kronenberg<sup>59</sup>. Dla usprawiedliwienia stanowiska zarządu kolei dodawał, że jest ono zgodne z duchem tajnego okólnika, rozesłanego przez ministerstwo w listopadzie 1905 r. do wszystkich szkół kolejowych, który m. in. zalecał czynić „wszystko, co możliwe” w celu usmierzania fermentu wśród uczniów, a między innymi zezwalał w pewnych przypadkach na odstępstwa od istniejącego porządku, na organizowanie zebrań z rodzicami i uwzględnianie ich żądań<sup>60</sup>.

Kiedy w sierpniu 1907 r. nowy minister komunikacji Szaufus kategorycznie zażądał wprowadzenia od początku nowego roku szkolnego wszystkich zajęć w języku rosyjskim, Kronenberg odpowiedział mu, że „Rada Zarządzająca, wobec ciężących na niej wyraźnych obowiązków podejmowania wszelkich starań dla zabezpieczenia i utrzymania porządku na kolei, w żaden sposób nie może ryzykować zmiany ustanowionego w swojej kolejowej szkole technicznej porządku, tj. wprowadzenia na powrót nauczania w języku rosyjskim”<sup>61</sup>. Jednocześnie w imieniu Rady Kronenberg prosił ministra, by w wypadku, jeśli uznanie szkoły za prywatną, której przysługuje język polski, okaże się niemożliwe, okazał pomoc przy przekazaniu jej pod zarząd Ministerstwa Oświaty. Minister komunikacji, nie chcąc na własną rękę decydować o zamknięciu szkoły, zwrócił się z obszernym pismem do premiera Stołypina. Opisywał w nim szczegółowo przebieg wydarzeń w szkole, podkreślając, że zarząd kolei pragnie wykorzystać okres politycznego zamętu w kraju dla spolszczenia szkoły. Ministerstwo zagroziło zamknięciem szkoły, ale obawia się, że tego rodzaju represja może odbić się ujemnie na nastrojach w Królestwie<sup>62</sup>. W zakończeniu minister Szaufus prosił premiera o zajęcie stanowiska wobec tej kwestii. Uzyskawszy poparcie premiera

<sup>59</sup> Tamże, k. 19.

<sup>60</sup> Tamże.

<sup>61</sup> Tamże, k. 21.

<sup>62</sup> „Ponieważ jednak zamknięcie zakładu naukowego przez organ rządowy, zwłaszcza z przyczyn wiążących się z dążeniem Polaków do odrębności narodowej, może wpłynąć podburzająco na nastroje wśród ludności kraju, a w konsekwencji dotknąć i problemów ogólnej polityki Rządu w guberniach Królestwa Polskiego,

dla projektu zamknięcia szkoły, w dniu 23 stycznia 1908 r. minister zawiadomił Radę Zarządzającą Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, że jeśli od dnia 14 marca 1908 r. nie przywróci języka rosyjskiego jako wykładowego, szkoła techniczna będzie nieodwołalnie zamknięta<sup>63</sup>.

W tej sytuacji zarząd kolei poszedł na ustępstwo i polecił kierownikowi szkoły wprowadzić w życie rozkaz ministra. Zawiadomiona jednak o tej decyzji w dniu 6 marca młodzież szkolna na znak oburzenia opuściła jednogłośnie szkołę. Ponieważ przez okres kilku następujących dni nikt z uczniów nie zjawił się w szkole, została ona chwilowo zamknięta. Powiadomione o tym wydarzeniu ministerstwo poleciło kierownictwu szkoły szczegółowe zbadanie sytuacji i usunięcie ze szkoły winnych ostatnich zaburzeń. Ci zaś uczniowie, którzy uznają swój błąd, mogą być pozostawieni w szkole<sup>64</sup>. W odpowiedzi na to żądanie Rada Zarządzająca zawiadomiła ministerstwo, że po bliższym zbadaniu sprawy okazało się, że wszyscy uczniowie w równej mierze ponoszą winę za opuszczenie szkoły w dniu 6 marca. Wznowienie zajęć szkolnych nie będzie już możliwe, gdyż prawie wszyscy uczniowie zaczęli się zgłaszać do kancelarii z żądaniem wydania im dokumentów. W tej sytuacji zarząd kolei postanowił zamknąć szkołę i wymówił pracę wszystkim nauczycielom<sup>65</sup>. Ponieważ zamknięcie szkoły było już faktem dokonany, premier Stołypin zwrócił się do cara z wnioskiem o formalne zatwierdzenie jej likwidacji. Cesarz zatwierdził wniosek w dniu 19 czerwca 1908 roku<sup>66</sup>.

Wydaje się, że winę za upadek szkoły ponoszą nie tylko władze carskie, lecz i właściciele kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Licząc się z wykupieniem kolei przez rząd, nie przejawiali oni większej troski o kształcenie kadr technicznych. Kierując się tymi względami, sami zdecydowali się na ostateczne zamknięcie szkoły, zanim jeszcze zapadła odgórna decyzja w tej sprawie. Istotnie w roku 1912 nastąpiło przejęcie kolei Warszawsko-Wiedeńskiej przez rząd rosyjski.

W okresie 33 lat swego istnienia szkoła techniczna Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej wykształciła ponad 700 absolwentów, którzy zasilali miejscowe koleje i przemysł fabryczny. Część z nich udawała się następnie do innych szkół, a nierzadko kontynuowała i studia wyższe.

---

Ministerstwo Komunikacji wstrzymuje się z zastosowaniem tego środka do czasu otrzymania w tej sprawie dyrektywn od Waszej Wysokości bądź od Rady Ministrów, jeśliżby Pan uznał za konieczne przedstawić jej tę sprawę do rozpatrzenia" — pisał Szaufus do premiera Stołypina w dniu 14 września 1907 r., tamże, k. 24—25.

<sup>63</sup> Tamże, k. 33.

<sup>64</sup> Tamże, k. 39.

<sup>65</sup> Tamże, k. 41; „Nowa Gazeta” 1908, nr 132.

<sup>66</sup> Tamże, k. 45.

Wśród wychowanków tej szkoły spotykamy m. in. znanego pisarza Wacława Sieroszewskiego, słynnego malarza, twórcę *Szalu* Władysława Podkowińskiego i Aleksandra Janowskiego — założyciela Towarzystwa Krajoznawczego.

Po zamknięciu szkoły technicznej czynna była jeszcze dawna szkoła ogólnokształcąca, która została rozbudowana i przekształcona na sześcioklasową szkołę z kierunkiem realnym z dodatkiem nauki rzemiosł, zwłaszcza koszykarstwa. Szkoła ta, ze względu na wyższe opłaty, nie była dostępna dla dzieci robotników kolejowych. Po upaństwowieniu kolei przeszła ona pod zarząd rosyjski<sup>67</sup>.

\* \* \*

Szkoły kolejowe były pierwszymi w Królestwie średnimi szkołami technicznymi. Na ich powstanie wpłynął szybki rozwój kolejnictwa, który zaznaczył się w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX wieku. Stwarzał on duże zapotrzebowanie na nowocześnie wykształconych specjalistów. Zadaniu temu nie mogli sprostać ani rzemieślnicy, kształceni tradycyjnym systemem terminowania, ani też absolwenci zawodowych szkół rzemieślniczych.

Doceniając potrzebę i znaczenie odpowiednio wykształconych fachowców dla prawidłowego funkcjonowania kolei, właściciele towarzystw kolejowych nie szczydzili środków finansowych na utrzymanie szkół technicznych.

Szkoły kolejowe wykształciły liczny zastęp młodych techników, którzy zajęli później wszystkie ważniejsze stanowiska techniczne na kolejach i w miejscowych fabrykach. Największą rolę odegrała szkoła kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Dzięki odpowiednio dobranemu zespołowi nauczycielskiemu odznaczała się ona wysokim poziomem nauczania. Mimo nie sprzyjających warunków starała się zachować polski charakter. Jej uczniowie, przy poparciu robotników kolejowych, walczyli uporczywie z carską polityką wobec szkoły, czego dowodem było powtórne ogłoszenie strajku szkolnego w roku 1908.

<sup>67</sup> J. Lux, *Kilka dat z przeszłości i terażniejszości*, „Łącznik” 1909, nr 22; *Jeszcze w sprawie szkoły kolei Wiedeńskiej*, „Prawda” 1910, nr 52; K. Elwertowski, *Szkoła i życie. Ze wspomnień nauczyciela*, Warszawa 1962, s. 160.