

Kowalczyk, Rafał

Gospodarcze aspekty rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim do 1914 r.

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 54/2, 37-62

2009

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.

Rafał Kowalczyk

Katedra Historii Społeczno-Gospodarczej
Instytut Historii Uniwersytet Łódzki

GOSPODARCZE ASPEKTY ROZWOJU KOLEJNICTWA W KRÓLESTWIE POLSKIM DO 1914 R.

I. WSTĘP

W Królestwie Polskim, podobnie jak w innych państwach, koleje stały się stymulatorem rozwoju gospodarczego. Z jednej strony uruchomienie kolei wpływało na dynamiczne zwiększenie produkcji w tych branżach przemysłu Królestwa, na które był popyt na chłonnym rynku Cesarstwa Rosyjskiego. Natomiast z drugiej strony zdecydowanie wpływały one na poszerzenie rynku wewnętrznego, włącznie z regionami, które do momentu wybudowania linii kolejowych opierały swój rozwój na miejscowym hermetycznie zamkniętym rynku.

Możliwości ekspansji do Rosji, otworzyła się dla Królestwa Polskiego w 1851 r., po zniesieniu granicy celnej na granicy z Cesarstwem Rosyjskim. Jednak początkowo duży eksport był niemożliwy ze względu na brak połączeń kolejowych. Koszt transportu drogami kołowymi był bowiem wysoki. Sytuacja uległa zmianie w latach 60., po zbudowaniu kolei, które połączyły Królestwo z siecią rosyjskich kolei. Fundamentalną rolę w rozwoju gospodarczym Królestwa Polskiego i ekspansji polskiej produkcji na rynki rosyjskie odegrała linia *Warszawsko-Terespolska* (1866–1870)¹.

Rozwój linii kolejowych w Królestwie Polskim był jednak uzależniony od decyzji władz wojskowych. Przyznanie koncesji, przebieg i szerokość toru były

związane z czynnikami natury strategicznej i administracyjnej. Natomiast aspekt gospodarczy był na dalszym planie. Przykładem takiej polityki była budowa linii *Warszawsko-Petersburskiej* (1862). Kolej *Warszawsko-Petersburska* nie stała się stymulatorem rozwoju przemysłu regionów Królestwa Polskiego, które przecinała, gdyż jej tor nie dochodził do głównych ośrodków miejskich. Natomiast jej znaczenie polegało na połączeniu Królestwa z ośrodkiem petersburskim. W dużo większym stopniu aspekt gospodarczy został uwzględniony przy wytyczaniu linii *Warszawsko-Terespolskiej*. Jednak w wyniku budowy linii petersburskiej i terespolskiej przemysł Warszawskiego Okręgu Przemysłowego (dalej WOP) i Łódzkiego Okręgu Przemysłowego (dalej ŁOP) zyskał zdecydowanie większe możliwości ekspansji na rynki rosyjskie. Proces ten uległ zintensyfikowaniu po oddaniu do użytku dróg żelaznych *Moskiewsko-Brzeskiej* (1872) i *Kijowsko-Brzeskiej* (1873). Linie te otworzyły dla produktów przemysłu Królestwa Polskiego rynek guberni północnych, północno-zachodnich, zachodnich, środkowych, południowo-zachodnich i południowych Rosji Europejskiej. Jednak do 1914 r. najwięcej towarów i surowców z Królestwa Polskiego przewożono do Cesarstwa Rosyjskiego linią *Warszawsko-Terespolską*. Nawet oddana do użytku kolei *Brzesko-Grajewska* nie zmieniła tego trendu².

Zależność przy budowie kolei w Królestwie Polskim od decyzji władz wojskowych spowodowała, iż przeważały linie o szerokim torze. Jedynie drogi: *Warszawsko-Wiedeńska* jej odnoga Ząbkowice-Szopienice-Katowice, *Warszawsko-Bydgoska* oraz *Fabryczno-Łódzka* posiadały normalny zachodnioeuropejski tor. Od 1875 r. władze wojskowe uznały, iż nawet nowo budowane linie kolejowe na lewym brzegu Wisły powinny mieć szeroki rosyjski wymiar toru³.

II. EKSPANSJA POLSKIEGO EKSPORTU NA RYNKI WSCHODNIE

Na rynek rosyjski początkowo eksportowano węgiel i wyroby przemysłu włókienniczego. Na początku lat 90. sytuacja uległa zmianie, kiedy to oprócz wyrobów włókienniczych dominować zaczęły również produkty branży metalowo-maszynowej i hutniczej. Trend ten utrzymał się do wybuchu I wojny światowej. Na rynku rosyjskim lokowano od 60 do 90% produkcji tych gałęzi przemysłu. Po tzw. wojnie *Łodzi z Moskwą* pozycja wyrobów przemysłu lekkiego Królestwa Polskiego szczególnie silna była na rubieżach centralnej Rosji. Był to rynek guberni południowo-zachodnich, Azja Środkowa, Kaukaz, Syberia itp. Poza tym rynki państw azjatyckich (Persja, Chiny, Indie) i w niewielkim stopniu południowej Europy (Rumunia, Bułgaria). Jednak większość państw europejskich chroniła się wysokimi cłami i ekspansja eksportu z Królestwa miała ograniczone możliwości. Szczególnie wyraźnie proces ten był widoczny przy próbie wejścia na rynek Galicji i państw bałkańskich⁴.

Natomiast najbliższe rynki guberni zachodnich, północno-zachodnich i południowo-zachodnich były w znacznym stopniu opanowane przez węgiel z Królestwa. Odnosiło się to zarówno do węgla z Zagłębia Dąbrowskiego, jak i reeksportowanego węgla i koksu górnośląskiego. Nawet wprowadzenie preferencyjnych dla węgla i koksu donieckiego taryf kolejowych nie zmieniło tej sytuacji, która utrzymała się do 1914 r. Początkowo eksportowano na rynki rosyjskie węgiel liniami *Warszawsko-Petersburską* i *Warszawsko-Terespolską*. Po włączeniu do sieci rosyjskich linii kolejowych kolei *Moskiewsko-Brzeskiej* tranzyt węgla i koksu górnośląskiego przez Królestwo Polskie był prowadzony także przez trasę *Warszawsko-Wiedeńską*⁵.

III. KOLEJE STYMULATOREM ROZWOJU GŁÓWNYCH OŚRODKÓW PRZEMYSŁU

Pierwszą linią zbudowaną w Królestwie Polskim była *Warszawsko-Wiedeńska*. Początkowo nie wpłynęła ona jednak pozytywnie na rozwój przemysłu na obszarze WOP-u, ani też w innych ośrodkach miejskich, które przecinała (Skierniewice, Piotrków, Częstochowa). Pomimo wzmożonego ruchu kolei pozostawała deficytową, a Zagłębie Dąbrowskie nie miało bezpośredniego połączenia z Warszawą. W 1847 r. dochody z przewozu towarowego wynosiły 29%, z pasażerskiego 71%, natomiast w 1854 r. odpowiednio 43% i 56%. W 1857 r. rząd zdecydował się na wydzierżawienie linii *Warszawsko-Wiedeńskiej* – Towarzystwa Drogi Żelaznej *Warszawsko-Wiedeńskiej*. Zostało ono zobowiązane do realizacji inwestycji kolejowych zakładających uruchomienie odnogi Ząbkowice-Dąbrowa Górnicza-Szopienice oraz linii *Warszawsko-Bydgoskiej*. Dopiero po wybudowaniu odnogi Ząbkowice-Szopienice-Katowice nastąpił na linii *Warszawsko-Wiedeńskiej* wzrost przewozów towarowych. Budowa tej odnogi przyspieszyła proces przewrotu technicznego w WOP-ie i zwiększyła produkcję węgla w Zagłębiu Dąbrowskim⁶.

Dynamiczny rozwój ŁOP-u nastąpił dopiero po uruchomieniu linii *Fabryczno-Łódzkiej* (1866). O możliwość uzyskania koncesji na budowę odnogi łączącej Łódź z linią *Warszawsko-Wiedeńską* starały się grupy przemysłowców łódzkich i administracji lokalnej. Uwieńczono zostało to sukcesem dopiero po kilku latach i koncesję uzyskano 30 lipca 1865 r., natomiast linię *Fabryczno-Łódzką* oddano do użytku 1 czerwca 1866 r. Jej budowa doprowadziła do dynamicznego rozwoju przemysłu włókienniczego na obszarze ŁOP-u. Zdecydował o tym łatwy dowóz węgla kamiennego z Zagłębia Dąbrowskiego i Górnego Śląska oraz eksport produktów przemysłu włókienniczego na rynek rosyjski po wybudowaniu w 1862 r. linii *Warszawsko-Petersburskiej* i *Warszawsko-Terespolskiej* (1866–1870). W tym okresie na obszarze ŁOP-u powstało najwięcej zakładów, które do 1914 r. przekształciły się w największych producentów branży włókienniczej⁷.

Połączenie odnogą Ząbkowice-Szopienice-Katowice WOP-u i Zagłębia Dąbrowskiego oraz uruchomienie linii *Fabryczno-Łódzkiej* spowodowały dynamiczny wzrost popytu na węgiel w Królestwie. Najważniejszym produktem przewożonym na linii *Warszawsko-Wiedeńskiej* i *Fabryczno-Łódzkiej* był właśnie węgiel kamienny. Trend ten utrzymał się aż do 1914 r. Było to spowodowane wzrastającym popytem na węgiel ze strony rozwijającego się przemysłu WOP-u i ŁOP-u, a następnie infrastruktury miejskiej (gazownie, elektrownie itp.). Wzrost zapotrzebowania na węgiel spowodował znaczący napływ inwestycji, początkowo kapitału górnośląskiego do górnictwa węglowego Zagłębia Dąbrowskiego. W 1857 r. produkcja węgla wyniosła 178.390 t., a w 1875 r. już 408.210 t., z czego 60,80% wydobyto w kopalniach inwestorów górnośląskich⁸.

IV. WPŁYW NOWO WYBUDOWANYCH LINII KOLEJOWYCH NA REGIONY ROLNICZE

Utworzone w 1857 r. *Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej*, w 1862 r. oddało do użytku linie warszawsko-bydgoską, a odnogę z Aleksandrowa do Ciechocinka w 1867 r.⁹. Linia ta łączyła Warszawę z Berlinem i Hamburgiem. Pomimo integracji z siecią pruskich i północnoniemieckich linii kolejowych tranzyt przewozów towarowych nie odpowiadał wysokim kosztom eksploatacji i w rezultacie linia *Warszawsko-Bydgoska*, aż do połowy lat 80. miała najniższe dochody z eksploatacji¹⁰.

Kolej *Warszawsko-Bydgoska* przecinała region typowo rolniczy. Znaczący areal upraw stanowiły tam buraki cukrowe. Kolej ta stanowiła znakomity środek transportu dla produkcji cukrowni znajdujących się w pobliżu Kutna i Włocławka. Rosyjskie władze ze względów strategicznych nie wyrażały zgody na budowę szerokotorowych linii kolejowych łączących cukrownie z linią warszawsko-bydgoską. Jednak brak nowoczesnych linii komunikacyjnych łączących cukrownie z plantacjami buraków cukrowych powodował niższe możliwości produkcyjne cukrowni kujawskich. Również plantatorzy osiągalni niższe zyski. Transport drogami kołowymi był bowiem nieopłacalny¹¹. W rezultacie jedynym rozwiązaniem była budowa dróg kolejowych wąskotorowych (szerokość toru 750 mm)¹². Jednak do końca XIX stulecia budowa kolejek wąskotorowych była utrudniona, gdyż o udzieleniu koncesji decydowało Ministerstwo Komunikacji. Wzrost zainteresowania inwestorów budową kolejek wąskotorowych w okresie boomu gospodarczego lat 90. spowodował, iż w 1900 r. uprawnienia te w znacznym stopniu zostały scedowane na władze gubernialne¹³.

Władze rosyjskie podobnie traktowały wszelkie próby uzyskania pozwoleń na budowę szerokotorowych linii tranzytowych łączących bezpośrednio Warszawę z Poznaniem. Projekty inż. Suchorzewskiego zakładające budowę szerokotorowej linii od stacji Łowicz przez Kutno, Konin, Słupcę do Strzałowa

ponad 138 km., która miała połączyć Warszawę z Poznaniem nie wyszły poza fazę wstępnych założeń¹⁴. Budowę kujawskich kolejek wąskotorowych rozpoczęto w 1907 r. Długość tych kolejek wynosiła ponad 139 km¹⁵. Większość z nich została zbudowana do 1911 r. Znaczna część projektów połączeń wąskotorowych nie uzyskała jednak akceptacji władz rosyjskich. Była to m. in. linia Lubicz-Lipno – cukrownia *Ostrowite* - Rypin. Do jej budowy zostało powołane konsorcjum składające się z miejscowych polskich inwestorów (Roman Górecki z Oborowa, Antoni Borzewski z Ugoszcza, Leon Lisowski z Kijaszkowi i Roman Ostrowski z Złotopola) oraz ziemianie z powiatu lipowskiego, rypińskiego i właściciele cukrowni *Ostrowite*. Długość tej linii miała wynosić ponad 74 km., a koszt ponad 700. 000 rub. Podobnie kolej Kielce-Busk projektu Franciszka Karpińskiego, która miała przecinać Morawice, Piotrkowiec oraz Chmielnik. Jej długość była obliczona na ponad 52 km., a koszt na 990. 000 rub., jak również szerokotorowa linia Olkusz-Kielce-Busk Nie został zrealizowany także szeroko zakrojony projekt połączenia linii kujawskich z Kielcami. Linia Smólsk-Koło poprzez stację Sieradz odnogi Kaliskiej drogi żelaznej *Warszawsko-Wiedeńskiej* miała być połączona z projektowaną linią kolejową *Zachodnio-Wieruszowską*, a ta z wąskotorową *Herby-Kielce*¹⁶.

Doktryna strategiczna Rosji ograniczająca możliwości budowy linii kolejowych wpłynęła negatywnie na rozwój tego rolniczego regionu Królestwa Polskiego. Wąskotorowe kolejki kujawskie stały się stymulatorem rozwoju cukrownictwa regionu kujawskiego. W momencie uruchomienia zatwierdzonych kolejek większość cukrowni znacznie zwiększyła moce produkcyjne. Przykładem tego może być cukrownia *Dobre*, które zwiększyła przerób buraków cukrowych z 160. 000 korcy do 300. 000¹⁷. Do cukrowni *Dobre* władze wojskowe doprowadziły wąskotorową linię kolejową z Aleksandrowa Kujawskiego¹⁸. Cukrownie uzyskawszy połączenia kolejowe przeznaczały znaczne środki na inwestycje własnych bocznicy kolejowych. Przed wybuchem I wojny światowej zostały zbudowane dwie odnogi fabryczne cukrowni *Brześć Kujawski* do Osięcin i Lubrańca¹⁹. Uruchomienie wąskotorówek wpłynęło również pozytywnie na rozwój infrastruktury miejskiej. W 1911 r. zawiązano komisyje w celu budowy we Włocławku elektrowni i sieci tramwajów miejskich²⁰.

W 1912 r. linia *Warszawsko-Bydgoska*, *Warszawsko-Wiedeńska* i odnoga Kaliska zostały upaństwowione. Natomiast kolejki kujawskie pozostały do 1914 r. w rękach prywatnych, służąc wyłącznie celom przemysłowym²¹.

Przy budowie linii *Nadwiślańskiej* liczone na zyski z eksportu zboża, bydła i artykułów żywnościowych z Ukrainy do Niemiec. Rywalizację o uzyskanie koncesji na budowę kolei nadwiślańskiej prowadziły dwie grupy międzynarodowego kapitału skupione wokół Leopolda Kronenberga i Jana Blocha. Ostatecznie koncesję uzyskał Leopold Kronenberg. Ustawa *Towarzystwa Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej* została podpisana 22 lutego 1874 r. Linia ta miała

początek w pobliżu Mławki przy granicy z Cesarstwem Niemieckim i była połączona przez pruską kolej *Malborsko-Mławską* z Gdańskiem i Morzem Bałtyckim. Stacja końcowa znajdowała się w Kowlu (stacja linii *Kijowsko-Brzeskiej*) i łączyła ją poprzez sieć południowo-zachodnią z Ukrainą i Morzem Czarnym. Linia została oddana do użytku w 1877 r. Wcześniej uruchomiona została bocznica drogi Nadwiślańskiej Iwangród (Dęblin)-Łuków oraz niezwykle ważna dla warszawskiego węzła komunikacyjnego linia obwodowa²².

Linia *Nadwiślańska* nie przyniosła jednak oczekiwanych zysków. Tranzyt towarów na tej linii był niewielki i droga ta nie wytrzymywała konkurencji z linią *Terespolską* i *Towarzystwem Południowo-Zachodnich Dróg Żelaznych* (linie: *Brześć-Kijów*, *Kijów-Odessa* oraz *Brześć-Grajewo*) opanowanym przez J. Blocha. Wkrótce po uruchomieniu linia *Nadwiślańska* osiągała najniższe zyski, a po 1884 r. miała najwyższe koszty eksploatacji²³.

Najwyższe koszty eksploatacji linii *Nadwiślańskiej* od połowy lat 80. wiązały się z jakością wykonania tej inwestycji. Wymagało to od zarządu przeznaczania coraz wyższych środków na naprawę infrastruktury linii *Nadwiślańskiej*. Szczególnie istotne znaczenie miała droga obwodowa. Zbudowana przez skarb państwa linia obwodowa wraz z mostem łączącym lewobrzeżną i prawobrzeżną część Królestwa Polskiego stała się niezwykle istotnym elementem kolejowej magistrali Warszawy. Linia obwodowa pomimo wysokich kosztów budowy nie spełniała standardów tak znaczącego węzła komunikacyjnego, jakim była Warszawa. W rezultacie zostały one wykonane w sposób niedokładny, zaniżający ruch kolejowy, nierozwojowy. Nie przewidywały tak wyraźnego wzrostu ruchu towarowego i pasażerskiego, pomimo iż była to główna magistrala, gdzie stykały się największe linie kolejowe Królestwa, z które część łączyła się z zintegrowaną siecią linii rosyjskich. Przy jego wykonaniu popełnione zostały fundamentalne błędy. W wyniku tak skomplikowanej sytuacji, już pod koniec lat 70. powstały pierwsze koncepcje modernizacji drogi obwodowej. Linia nadwiślańska po przejęciu drogi obwodowej musiała przeznaczać na jej modernizację znaczne środki²⁴.

Linia obwodowa miała fundamentalne znaczenie dla całej gospodarki Królestwa Polskiego. Przez magistralę warszawską odbywał się tranzyt większości towarów do Rosji. Niewielka przepustowość drogi obwodowej wynikała z niewłaściwie przygotowanych projektów. Przede wszystkim linia obwodowa została zbudowana z jednego toru przechodzącego z normalnego w szerokotorowy. W rezultacie pociągi jadące po szerokim i normalnym torze nie mogły poruszać się jednocześnie w obu kierunkach. Również most na Wiśle był jednotorowy. Ponadto przed rozgałęzieniem na trzy odnogi – zachodnią (do stacji linii *Warszawsko-Petersburskiej*), wschodnią (wzdłuż linii *Warszawsko-Petersburskiej*) i południową (do stacji linii *Warszawsko-Terespolskiej*) – droga obwodowa na odcinku od stacji Praga Nadwiślańska do stacji Warszawa Zakroczyńska była częścią drogi nadwiślańskiej, na której znajdowała się bocz-

nica parowozowa i wagonowa. Ograniczało to zdecydowanie jej przepustowość. Negatywny wpływ na ruch na tym węźle komunikacyjnym miała wadliwie zbudowana i umiejscowiona stacja przeładunkowa drogi nadwiślańskiej. Była ona położona tuż obok stacji towarowej kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. W ciągu 24 godzin można było na niej przeładować zaledwie od 250 do 350 wagonów. Natomiast wytyczne Departamentu Dróg Żelaznych Ministerstwa Komunikacji mówiły, iż dla węzła warszawskiego konieczny był przeładunek 500 wagonów. Wadliwie zbudowane były również dworce linii szerokotorowych terespolskiej, petersburskiej i nadwiślańskiej. Były małe i oddalone od centrum miasta. Dworzec normalnotorowej kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, mimo iż dogodnie położony, był równie niewielki i przestarzały (budynek pasażerski na tej stacji został zbudowany w 1845 r.)²⁵.

Wadliwie zbudowany węzeł warszawski negatywnie wpływał na rozwój WOP-u. Blisko 30 fabryk pozbawionych było bezpośredniego połączenia kolejowego z drogą obwodową. Były to m. in. takie przedsiębiorstwa, jak: *Akcyjne Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych i Górniczych Lilpop, Rau i Loewenstein*, *Towarzystwo Fabryki Machin i Odlewów K. Rudzki i S-ka w Warszawie*, *Scholtze i Rephan* oraz stacja pomp braci Bevensee. W rezultacie już na początku lat 80. zarządy linii kolejowych wspólnie z Departamentem Dróg Żelaznych Ministerstwa Komunikacji rozpoczęły pracę nad planami modernizacji drogi obwodowej. Zależnie od wariantu inwestycja ta zakładała wydatki rządu od 7.300.000 do 8. 400. 000 rubli bez kosztu wyburzenia i zbudowania od podstaw dworca centralnego, które szacowano na sumę 625. 000 rubli. Dodatkowe koszty wiązały się z postulatami władz wojskowych i okręgu komunikacji, który planował połączenie prac przy budowie nowego mostu pod cytadelą z robotami regulacyjnymi Wisły. Koszt jednej z tych inwestycji związanej z pracami regulacyjnymi został określony na sumę 750. 000 rubli. W rezultacie cała inwestycja została zakończona dopiero po upaństwowieniu linii Nadwiślańskiej w 1898 r. Jednakże, aż do połowy pierwszej dekady XX stulecia, dochody linii obwodowej były znacznie niższe od oczekiwanych, co wiązało się z skutkami kryzysu przełomu wieków, a następnie wojny japońsko-rosyjskiej²⁶.

Kolej nadwiślańska w największym stopniu wpłynęła na rozwój Lubelszczyzny. Ze względu na rolniczy charakter regionu lubelskiego dominował tam przemysł spożywczy. Natomiast w samym Lublinie, który pod względem wielkości zajmował piąte miejsce wśród ośrodków miejskich Królestwa Polskiego, chociaż przemysł miał charakter wielobranżowy, to był jednak związany z przetwórstwem przemysłu spożywczego. W rezultacie oprócz przemysłu cukrowniczego, krochmalni, gorzelni, browarów i młynów znaczny udział osiągnął przemysł metalowy produkujący maszyny i urządzenia dla poszczególnych sektorów przemysłu spożywczego oraz rolnictwa. Ponadto niewielki udział miał także przemysł mineralny²⁷.

Natomiast pomimo rozwoju kolei i korzystnego usytuowania ośrodka lubelskiego, do wybuchu I wojny światowej odegrał on niewielką rolę w handlu ze wschodem. Rozwój przemysłu Lubelszczyzny opierał się do połowy lat 80. o miejscowy rynek. Zmiana nastąpiła dopiero po oddaniu do użytku linii *Iwangrodzko-Dąbrowskiej*. Przemysł tego regionu zyskał dogodnie możliwości transportu węgla kamiennego z Zagłębia Dąbrowskiego. Dostęp do węgla kamiennego i połączenie przez kolej nadwiślańską spowodowały, iż znaczna część produkcji tego regionu była wysyłana na rynek guberni południowo-zachodnich. Jednak czynniki strategiczne ograniczały również możliwości rozwoju regionu lubelskiego. Władze wojskowe zdecydowały o budowie strategicznych linii *Brzesko-Chełmskiej* (1887) i *Łuków-Lublin* (1897). Natomiast nie wyrażały zgody na połączenie z ośrodkami znajdującymi się w pobliżu granicy austriackiej, jak również z lewobrzeźnymi regionami Królestwa Polskiego. W rezultacie południowa część Lubelszczyzny pozbawiona była jakichkolwiek linii kolejowych. Władze wojskowe ograniczały w tym rejonie nawet budowę linii kołowych²⁸.

W rezultacie niezwykle istotne dla rozwoju gospodarczego tego regionu projekty budowy kolei *Tomaszowskiej* były sukcesywnie odrzucane przez władze wojskowe. Pierwsze zabiegi w kwestii budowy linii kolejowej łączącej Warszawę z Uściługiem rozpoczęło w 1862 r. konsorcjum finansistów składające się z następujących osób: Leopolda Kronenberga, Jana Blocha, Władysława Laskiego. Na początku lat 80. Kronenberg podjął starania o połączenie Lublina z pogranicznym Tomaszowem, a ponowił ją Maurycy hr. Zamoyski w 1896 r., a następnie w 1911 r. konkurujące ze sobą *Lubelskie Towarzystwo Rolnicze* i *Chełmskie Bractwo Prawosławne*. Dwa ostatnie projekty pomimo zatwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji prac przedwstępnych, ze względów strategicznych zostały odrzucone. W 1896 r. prace nad tym projektem prowadził inż. August Lobodziński, a w 1911 r. inż. Bentkowski. Zakładały one przecięcie dwóch powiatów: lubelskiego i krasnostawskiego. Według projektu z 1896 r. trasa linii *Tomaszowskiej* miała wychodzić ze stacji Trawniki linii *Nadwiślańskiej* przez Siedliska, Pilaszkowice, Żółkiewkę, Wysokie, Turbin, Tworczew, Szczepieszyn, Zamość, Krasnobród do pogranicznego Tomaszowa. Natomiast według koncepcji z 1911 r. z Lublina przez Bychawę, Turbin, Szczepieszyn do Tomaszowa. Długość kolej *Tomaszowskiej* miała wynosić ponad 129 km²⁹.

Znaczący wpływ na rozwój przemysłu spożywczego Lubelszczyzny, zwłaszcza cukrowni, miała sieć wąskotorowych linii kolejowych połączonych z koleją *Nadwiślańską*. Władze rosyjskie wyraziły zgodę na udzielenie koncesji na ich budowę, jeśli ich trasa nie naruszała strategicznych założeń władz wojskowych. Sieć wąskotorowych linii objęła następujące trasy Zwierzyniec-Biłgoraj, Uchnów-Uściług-Włodzimierz Wołyński, Budy Dzierzowieńskie-Bełzec, Nałęczów-Opole Lubelskie, Karczmiska-Zagłoba³⁰.

Budowa kolejek wąskotorowych pozwoliła na pełne wykorzystanie potencjału plantacji buraków cukrowych i mocy przerobowych cukrowni. Wpłynęło to na znaczący wzrost produkcji i ograniczenie jej kosztów. Połączenie z koleją nadwiślańską pozwoliło na eksport cukru nawet na rynek guberni południowo-zachodnich. Dynamiczny rozwój cukrowni na Lubelszczyźnie rozpoczął się w ostatniej dekadzie XIX stulecia, gdyż w 1890 r. w rejonie tym funkcjonowało tylko 5 cukrowni. Jednak rozwój sieci kolejek wąskotorowych miał miejsce dopiero po 1905 r. Cukrownie *Lublin*, która została uruchomiona w 1895 r., *Rejowiec* i *Trawniki* w cztery lata później oraz *Milejów* w 1908 r. były umiejscowione w pobliżu kolei nadwiślańskiej. Linie fabryczne w całej guberni lubelskiej nie były zbyt długie. Długość linii wąskotorowych na Lubelszczyźnie, które łączyły linię *Nadwiślańską* z cukrowniami *Klemensów*, *Nieledew* i *Garbów* wynosiła 84 km³¹. Uruchomiona przez Zamoyskich na obszarze ich Ordynacji w 1895 r. cukrownia *Klemensów* została połączona liniami wąskotorowymi długości 47 km. Udziałowcy cukrowni *Nieledew* (1898), która znajdowała się na obszarze powiatu hrubieszowskiego, uzyskali koncesję na budowę linii wąskotorowych, której długość wyniosła ponad 24 km. Natomiast cukrownia *Garbów* (1908) została połączona kolejką wąskotorową długości ponad 12 km³².

W 1911 r. ówczesny właściciel cukrowni *Zagłoba* (uruchomiona w 1894 r.) Witold Kleniewski otrzymał pozwolenie na budowę linii wąskotorowej. Trasa tej kolejki przebiegała do cukrowni *Zagłoba* przez Karczmiska, Wymysłów, Niezabitów, Zofiówkę, Kembło do stacji Wąwolica kolei *Nadwiślańskiej*. Jej długość wyniosła ponad 37 km. Również w 1911 r. Tomasz Wydźga zaczął prace nad budową cukrowni *Wożuczyn* w miejscowości Wożuczyn (pow. tomaszowski). Cukrownia *Wożuczyn* została jednocześnie połączona kolejką wąskotorową z Łaszczowem, Niewirkowem i traktem kołowym z Zamościa do Tomaszowa. Prace przy cukrowni *Wożuczyn* zostały zakończone w 1913 r. Grupa miejscowych inwestorów rozpoczęła także starania o uzyskanie koncesji na budowę linii wąskotorowej łączącej zakład lecznicy w Nałęczowie z stacjami kolei nadwiślańskiej w Nałęczowie i Wąwolicy³³. Brak danych nie pozwala ustalić czy prace przy budowie tych odnóg zostały zakończone do wybuchu I wojny światowej. Czynniki strategiczne zdecydowały o negatywnie rozpatrzonych przez władze gubernialne i Ministerstwo Komunikacji wielu petycjach, zakładających budowę wąskotorowych linii dojazdowych. Przykładem były starania Karola Milewicza, który chciał uzyskać koncesję na doprowadzenie kolejowej odnogi fabrycznej do cukrowni *Mircze*³⁴.

Zbudowana na Lubelszczyźnie sieć kolejek wąskotorowych przyczyniła się w ogromnym stopniu do dynamicznego rozwoju cukrownictwa. W skali całego Królestwa produkcja cukru w guberni lubelskiej w 1913 r. wynosiła 36,6% wobec 24,5% w 1902 r.³⁵

Rosyjska doktryna strategiczna ograniczyła szczególnie rozwój linii kolejowych na ziemiach na północ od Warszawy. Nawet próby połączenia kolejowego głównych ośrodków miejskich łącznie z gubernialnym Płockiem do 1914 r. nie zostały zrealizowane. Od początku XX wieku podjęto szereg inicjatyw zmierzających w kierunku budowy linii kolejowych. W 1901 r. *Towarzystwo Rolnicze w Płońsku* podjęło próbę uzyskania koncesji na budowę szerokotorowej linii kolejowej na trasie Nowogroziecki (Modlin)-Płońsk-Płock. W 1905 r. ksiądz Stefan Lubomirski i Kazimierz Olszewski uzyskali zezwolenie na budowę i połączenie Płocka z Nowogrozieckim. Jednak przedsięwzięcie to nie zostało zrealizowane ze względu na sprzeciw władz wojskowych obawiających się połączenia z nadgranicznym Dobrzyniem. Podobnie było w przypadku inicjatywy inż. powiatowego Michała Romanowskiego, który chciał uzyskać pozwolenie na budowę linii kolejowej z Drobina (pow. płocki) do Dobrzynia (pow. rypiński). Linia miała mieć długość ponad 85 km. W sprawę krótkiego odcinka tej trasy Dobrzyń-Rypin w znaczącym stopniu zaangażowana była berlińska firma *Continental*, która próbowała użyć swoich wpływów w Petersburgu, aby uzyskać zgodę na zezwolenie³⁶.

Władze z Petersburga odrzuciły również projekt Andrzeja Chełmickiego budowy linii kolejowej z Płocka do Łodzi przez Okalewo. Podobnie został potraktowany projekt inż. Stanisława Weisblata drogi z Ciechanowa do Płocka, której trasa miała przebiegać przez następujące miejscowości: Ościslów, Głinojeck, Raciąż, Drobin i Bielsk. Negatywnie została rozpatrzona także koncepcja budowy dwóch linii kolejowych przecinających się w Kutnie (pierwsza miała łączyć Płock z koleją herbską przez Kutno i Łódź, a druga z Łowicza przez Kutno, Słupcę, Strzałów do granicy pruskiej), a nawet kolejek wąskotorowych na trasie Płock-Ciechanów i Warszawa-Płońsk³⁷.

W tym regionie przed 1914 r. rozpoczęto budowę strategicznej linii wąskotorowej z Nasielska do Płńska i Raciąży. Inwestycję tą przerwał jednak wybuch wojny³⁸. Brak linii kolejowych negatywnie wpłynął na rozwój gospodarczy tego regionu. Cukrownie pozbawione były możliwości sukcesywnego rozwoju i wdrażania innowacji technologicznych w oparciu o tani transport węgla kamiennego z jednej strony, a z drugiej eksport na inne rynki z wyjątkiem miejscowego. W rezultacie gubernia płocka posiadała najslabiej rozbudowaną sieć kolejową, która w 1914 r. wynosiła tylko 1,4% stanu wszystkich kolei w Królestwie Polskim³⁹.

V. REJON PODWARSZAWSKI

Brak zgody na budowę linii szerokotorowych w pobliżu WOP-u był przyczyną dynamicznego rozwoju kolejek wąskotorowych. Ich budowę rozpoczęto w 1895 r.

Podwarszawskie kolejki wąskotorowe wbrew obowiązującym w Rosji normom (750 mm) były budowane szerzej i rozstaw szyn wynosił 800 lub 1000 mm⁴⁰. W 1896 r. zostało zawiązane *Towarzystwo Udziałowe Do Budowy Kolei Wąskotorowej z Warszawy do Marek* z przedłużeniem do Radzymina. Głównymi akcjonariuszami tego towarzystwa byli: Adam Dzierżanowski, Manas Ryba i Juliusz Różycki, ale udziały posiadali także właściciele przędzalni czesankowej w Markach pod Warszawą (Briggs i Posselt) zainteresowani w budowie kolei mareckiej⁴¹.

Jej budowa miała znacznie ograniczyć koszty transportu kołowego przez trakt radzyński. Jednak uruchomienie całej linii mareckiej nastąpiło dopiero w 15 września 1899 r. W wyniku sprzeciwu władz gubernialnych i magistratu miasta Warszawy fiaskiem zakończyły się również próby połączenia drogi mareckiej z linią *Jabłonno-Wawerską*⁴². Nadzór rządowy nad budową podwarszawskich linii wąskotorowych (wawelskiej, mareckiej, jabłońskiej i grójeckiej) sprawował inspektor rządowy drogi Warszawsko-Kaliskiej i odnogi Koluszki inż. W. N. Lipin⁴³. Do 1914 r. długość kolejek *Warszawskiego Towarzystwa Kolejek Dojazdowych* i *Towarzystwa Budowy i Eksploatacji Kolejek w Królestwie Polskim* wynosiła ponad 193 km⁴⁴. *Warszawskie Towarzystwo Kolejek Dojazdowych* było w znacznym stopniu finansowane przez kapitał belgijski, gdyż większość akcji znajdowało się w rękach powołanej w Brukseli spółki pod nazwą *Société Anonyme des Tramways Suburbains et Vicinaux de Varsovie*. W rezultacie budowa odnóg do Karczewa oraz do cukrowni Czersk linii *Jabłonno-Wawerskiej* i *Grójeckiej* oddanych do użytku w 1913 r. zostały wykonane z kapitałów pochodzących od inwestorów zagranicznych. *Warszawskie Towarzystwo Kolejek Dojazdowych* wspierane przez *Société Anonyme des Tramways Suburbains et Vicinaux de Varsovie* wystąpiło tuż przed 1914 r. do Ministerstwa Komunikacji o koncesję na budowę 7 linii podmiejskich umiejscowionych w obrębie miasta. Projekt ten był największym tego typu w Królestwie Polskim. Jego realizację przerwał jednak wybuch I wojny światowej⁴⁵.

Budowa linii *Mareckiej* i *Jabłonno-Wawerskiej* była głównym czynnikiem utworzenia firmy komandytowej W. Chudzińskiego i spółki pod nazwą *Towarzystwo Udziałowe Eksploatacji Torfu-Torf* na obszarze dóbr Nieporęckich w miejscowości Czarna Struga (kapitał zakładowy 150. 000 rubli) oraz *Towarzystwo Zakładów Torfowych Kampinos* w pow. błońskim P. F. Fuszera (kapitał zakładowy 300. 000 rubli w 1200 akcjach). Niskie koszty transportu i produkcji oraz popyt na ten rodzaj paliwa ze strony rozwijającego się przemysłu WOP-u zdecydował o otwarciu na obszarze Warszawa-Praga składu tych spółek⁴⁶. Jednak czynniki strategiczne decydowały o przebiegu podwarszawskich linii wąskotorowych. W rezultacie władze wojskowe nie wyraziły zgody na budowę linii wąskotorowych w lewobrzeżnej północnej części powiatu warszawskiego i ten rejon pozbawiony był nawet tego rodzaju połączeń kolejowych⁴⁷. Jednak gubernia war-

szawska posiadała najbardziej rozwiniętą sieć linii kolejowych, która w 1914 r. wynosiła 24,6% stanu wszystkich kolej Królestwa Polskiego⁴⁸.

VI. REJON KALISKI

Czynniki strategiczne decydowały o braku połączenia kolejowego z gubernią kaliską. Od końca lat 40. punkt ciężkości handlu z Cesarstwem Niemieckim i całą Zachodnią Europą przejęła linia *Warszawsko-Wiedeńska*. Wysokie koszty transportu wpływały negatywnie na rozwój przemysłu guberni kaliskiej. Z jednej strony produkcja przemysłu kaliskiego była wysyłana drogami kołowymi do najbliższych stacji linii *Warszawsko-Wiedeńskiej* i *Warszawsko-Bydgoskiej*, a z drugiej importowano węgiel górnośląski prywatną niemiecką linią kolejową *Ostrowiecko-Skalmierzycką*. Od granicy natomiast transportowano go wozami drogami kołowymi. Zdecydowanie podrożało to koszty produkcji w guberni kaliskiej. W rezultacie niekonkurencyjna produkcja głównych gałęzi przemysłu w tej guberni (włókiennicza, spożywcza, metalowa i chemiczna) w większości opierała swój rozwój o miejscowy rynek, w niewielkim stopniu wysyłano ją do innych rejonów Królestwa Polskiego. Brak połączenia kolejowego był przyczyną niezwykle powolnego rozwoju przemysłu kaliskiego i prawie 100% uzależnienia od importu węgla, maszyn oraz surowców do produkcji z Niemiec. Próby uzyskania koncesji na budowę linii kaliskiej podejmowane przez różne konsorcja przedsiębiorców i finansistów od początków lat 60. nie przynosiły rezultatu⁴⁹.

Dopiero ocieplenie stosunków pomiędzy Cesarstwem Niemieckim i Rosyjskim po 1894 r. spowodowało, iż budowa linii kolejowej do Kalisza stała się realna. Rywalizację o uzyskanie koncesji na budowę kolei kaliskiej prowadziły trzy podmioty gospodarcze: konsorcjum finansowe ppłk Tiesenhausena i moskiewskiego domu handlowego K. G. Schen, *Towarzystwo Drogi Żelaznej Iwangorodzko-Dąbrowskiej* oraz *Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*. Ministerstwo Komunikacji 28 listopada 1898 r. przyznało koncesję *Towarzystwu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, które zaproponowało najlepsze warunki⁵⁰.

Linie *Warszawsko-Kaliską* oddano do użytku w 1903 r. Jednak dopiero połączenie z siecią pruskich kolei otworzyło przed tym regionem szansę na dynamiczny rozwój. Pertraktacje w sprawie połączenia trwały aż do 1904 r. Podpisano je w Berlinie 6 grudnia 1904 r., a prace wdrożeniowe zostały ukończone w 1906 r.⁵¹. Władze niemieckie były zainteresowane połączeniem niemieckich kolei z linią *Warszawsko-Kaliską*, licząc na duży ruch towarowy. W rezultacie sfinansowały budowę nowoczesnej stacji towarowo-pasażerskiej w Skalmierzycach, infrastruktury kolejowej od stacji Skalmierzyc do kolei pruskich, jak również w 50% pograniczny wiadukt. Natomiast infrastrukturę kolejową na tra-

się stacji pogranicznej *Szczypiorno-Skalmierzyce* sfinansowało *Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*. Wszelkie budowle na trasie tej linii zostały wykonane technologią żelbetonową⁵². Wysokie koszty budowy infrastruktury pogranicznej spowodowały, iż Ministerstwo Skarbu wyraziło zgodę na import taboru dla linii *Warszawsko-Kaliskiej*. Wysokie ceny na tabor kolejowy były wynikiem zмовы krajowych i rosyjskich producentów taboru kolejowego, którzy zaproponowali ceny znacznie wyższe, niż obowiązujące na rynku. W rezultacie linia ta w 100% była wyposażona w tabor z importu⁵³.

Stacja pograniczna *Szczypiorno-Skalmierzyce*, na której następowała zmiana torów z zachodnioeuropejskich na rosyjskie zmusiła *Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej* do zakupu specjalnych wagonów systemu Breidsprechera⁵⁴. Nowoczesne wagony z wymiennymi osiami, właśnie jako pierwsze zakupiła na potrzeby odnogi kaliskiej kolej *Warszawsko-Wiedeńska* następnie i inne linie m. in. *Nadwiślańska* i *Fabryczno-Łódzka*⁵⁵.

Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej budowało odnogę kaliską z własnych środków finansowych bez wsparcia finansowego rządu rosyjskiego. Jednak wysokie koszty poniesione przy budowie i zakupie specjalistycznego taboru uległy szybkiej amortyzacji, gdyż odnoga kaliska linii *Warszawsko-Wiedeńskiej* przynosiła do 1914 r. znaczne zyski przewyższające znacznie początkowe wyliczenia⁵⁶. Wiązało się to nie tylko z ekspansją przemysłu guberni kaliskiej na inne rynki Królestwa Polskiego, ale także z importem z Niemiec, gdyż odnoga kaliska miała dogodne połączenie poprzez sieć dróg pruskich z Berlinem, Dreznem, Wrocławiem i Poznaniem. Spowodowało to dynamiczny rozwój Kalisza i całej guberni, jak i innych mniejszych ośrodków miejskich, m. in. Zduńskiej Woli, czy Pabianic. Wpłynęło to także na wzrost popytu na węgiel z Zagłębia Dąbrowskiego⁵⁷. Przejęcie części tranzytu z Niemiec do Łodzi i innych mniejszych ośrodków przemysłowych przez odnogę kaliską linii *Warszawsko-Wiedeńskiej* ograniczyło znacznie dochody kolei *Fabryczno-Łódzkiej*⁵⁸.

Dynamiczny rozwój Kalisza przerwał dopiero wybuch I wojny światowej. W wyniku zniszczenia miasta przez wojska niemieckie z 70-tysięcznego miasta w grudniu 1914 r. w ruinach pozostało zaledwie około 5 tysięcy mieszkańców⁵⁹.

VII. WPŁYW LINII IWANGRODZKO-DĄBROWSKA I HERBY-CZĘSTOCHOWA-KIELCE NA ROZWÓJ S-COP-U I SOP-U

Fundamentalne znaczenie dla całej gospodarki Królestwa Polskiego wiązało się z uruchomieniem linii *Iwangrodzko-Dąbrowskiej*. Rosyjskie władze ze względów strategicznych, podobnie jak i w przypadku innych linii, nie wyrażały zgody na jej budowę. Dopiero w połowie lat 70. nastąpił w tej kwestii prze-

łom. W 1882 r. koncesję na budowę linii *Iwangrodzko-Dąbrowskiej* uzyskało konsorcjum finansowe skupione wokół J. Blocha. Kolej *Iwangrodzko-Dąbrowska* wraz z odnogami do Koluszek i Ostrowca została oddana do użytku w 3 lata później⁶⁰. Jej budowa wpłynęła stymulująco na rozwój całej gospodarki Królestwa Polskiego, w szczególności jednak na sektor przemysłu ciężkiego. Zagłębie Dąbrowskie uzyskało możliwość zbytu węgla nie tylko w Zagłębiu Staropolskim, ale także w całej wschodniej części Królestwa Polskiego oraz ze względu na powiązania kapitałowe J. Blocha na rynku guberni południowo-zachodnich. Zorganizował on w 1878 r. *Towarzystwo Południowo-Zachodnich Dróg Żelaznych*. W rezultacie nawet po wyparciu węgla z Zagłębia Dąbrowskiego przez doniecki z głównych ośrodków tego regionu – Odessa i Kijów – południowo-zachodnie linie kolejowe opierały się w znacznym stopniu na węglu dąbrowskim, a nie donieckim⁶¹.

W 1888 r. ukończono budowę odnogi kolejowej linii *Iwangrodzko-Dąbrowskiej*. Przedsiębiorcy z S-COP-u chcąc zmniejszyć koszty transportu, rzutujące na finalny koszt ich wyrobów, czy też wydobywanego węgla rozpoczęli budowę bocznic kolejowych, które połączyły ich zakłady, kopalnie, kombinaty z odnogą kolejową. Połączenia uzyskały wszystkie kopalnie *Towarzystwa górniczo-przemysłowego Hrabia Renard*, walcownia *Katharina Hütte*, fabryka *Fitzner i Gamper* oraz przędzalnia braci Schön, a w kilka lat później fabryka worków jutowych *Bleszno* koło Częstochowy firmy *Hielle i Dittrich*. Do 1900 r. zbudowano jeszcze bocznic kolejowe łączące linie *Iwangrodzko-Dąbrowską* z następującymi kopalniami *Towarzystwa górniczo-przemysłowego von Kramsta* (kop. Jerzy i Ignacy), *Towarzystwa Francusko-Włoskie* (kop. Paryż), i *Warszawskiego Towarzystwa kopalń węgla i zakładów hutniczych* (kop. Kazimierz). Koszt budowy tych bocznic wyniósł blisko 2. 000. 000 rubli⁶². Po 1901 r. bocznic kolejowe *Towarzystwa kopalń i zakładów hutniczych Sosnowieckich* były wykorzystywane przez dzierżawców w/w towarzystwa, natomiast *Towarzystwa górniczo-przemysłowego hr. Renard* przez kop. „*Reden Towarzystwa Francusko-Rosyjskiego*. Poza tym połączenia kolejowe zostały doprowadzone do kop. Antoni Schöna i Lamprechta oraz *Franciszek Towarzystwa Flora austriackiego Länderbank*⁶³.

Kolej *Iwangrodzko-Dąbrowska* umożliwiła z jednej strony bezpośredni dowóz węgla dąbrowskiego i koksu górnośląskiego do regionu radomskiego, kieleckiego, lubelskiego czy też takich ośrodków miejskich jak m. in. Tomaszów i Radom. Z drugiej strony import rudy żelaza z Krzywego Rogu i Kercza głównie do S-COP-u, a w mniejszym zakresie także do Zagłębia Staropolskiego⁶⁴. Jej uruchomienie w największym stopniu wpłynęło na dynamiczny rozwój przemysłu w S-COP-ie. Wraz z liniami *Warszawsko-Wiedeńską*, *Fabryczno-Łódzką* oraz odnogą ząbkowicko-katowicką i kaliską, kolei *Iwangrodzko-Dąbrowska* miała największy wpływ na rozwój przemysłu w Królestwie Polskim.

W S-COP-ie na początku XX stulecia nastąpił wyraźny wzrost produkcji rudy żelaza. Wzrost wydobycia nastąpił w kopalniach należących do kombinatów zachodnich, głównie niemieckich. W 1903 r. wydobyto w Królestwie 167.100 t., z czego 36,37% w S-COP-ie, a w 1913 r. 257.000 t., a w S-COP-ie już 64,07%⁶⁵. Wpływ na rozwój górnictwa rud żelaza w S-COP-ie miała jakość częstochowskich rud, które zawierały znaczącą ilość żelaza metalicznego, były znacznie mniej zanieczyszczone, niż starachowickie i występowały w skoncentrowanych złożach, gdzie można było zastosować mechanizację produkcji. Jednakże bez uruchomienia na obszarze S-COP-u sieci połączeń kolejowych, co nastąpiło na początku XX stulecia, dynamiczny wzrost produkcji rud żelaza byłby niemożliwy⁶⁶. Uruchomienie nowych linii kolejowych spowodowało, iż kombinaty rozwijające pion produkcji rud żelaza zaczęły budowę nowych bocznic fabrycznych. Inwestycje kolejowe *Towarzystwa Zakładów Metalowych B. Hantke* (przejęte przez niemiecki koncern *Oberschlesische Eisenindustrie A. G.*), *Towarzystwo Akcyjne Częstochowskie do poszukiwań rud żelaznych* (należące do *Vereinigte Königs-und Laurahütte A. G. Huta Katarzyna*) i *Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa* połączyły należące do nich kopalnie rud żelaza z oddziałami wielkopięcowymi, zmniejszając wyraźnie koszty produkcji. W 1899 r. wydobycie rud żelaza w tych kombinatach wyniosło 39,81%, a do 1913 r. wzrosło do 64,07%⁶⁷.

Niezwykle istotna dla rozwoju przemysłu w S-COP-ie, a zwłaszcza branży hutniczej (m. in. huta Częstochowa w Rakowie została połączona odnogą fabryczną i uzyskała doskonałe warunki importu koksu z Górnego Śląska), miała kolej *Herby-Częstochowa*. Koncesja na budowę tej linii z Częstochowy do miasteczka Herby tuż przy granicy pruskiej została wydana już w 1869 r. Jednak czynniki strategiczne zdecydowały, iż dopiero w 1900 r. utworzono *Towarzystwo drogi żelaznej Herby-Częstochowa*. Prace przy budowie wąskotorowej linii *Herby-Częstochowa* (szerokość toru 1067 mm) rozpoczęto w 1901 r., a oddano ją do użytku w 1903 r. Stacja pograniczna Herby-Herby Pruskie łączyła kolej *Herby-Częstochowa* z siecią pruskich dróg żelaznych. Została ona zbudowana w podobny sposób, jak stacja pograniczna Szczypiorno-Skalmierzyce odnogi kaliskiej. Stacja Herby Pruskie była końcową stacją wąskotorowej linii pruskiej *Lubliniec-Herby*, która była połączona z linią *Wrocławsko-Tarnowiecką*. Dopiero budowa kolei *Herby-Częstochowa* spowodowała, iż władze niemieckie zmieniły jej tor na zachodnioeuropejski⁶⁸.

W 1908 r. *Towarzystwo drogi żelaznej Herby-Częstochowa* uzyskało pozwolenie na przedłużenie tej kolei do Kielc i zmieniło nazwę na *Towarzystwo drogi żelaznej Herby-Kielce*. Kapitał zakładowy towarzystwa został podwyższony do 2. 300. 000 rubli. Cała linia miała długość ponad 133 km., w tym nowobudowany odcinek z Częstochowy do Kielc wyniósł 114 km. Ponadto szerokość toru odcinka z Częstochowy do Herb (ponad 19 km.) została zmieniona

z wąskotorowego 1067 na szerokotorowy-rosyjski 1524 mm. Przedłużenie tej kolei wykonała niemiecka firma z Berlina *Lenz & Co.* Natomiast tabor kolejowy oraz wszelkie urządzenia i materiały pochodziły z fabryk Królestwa Polskiego i Rosji. Nowa linia została połączona z odnogą fabryczną do huty Częstochowa w Rakowie *Oberschlesische Eisenindustrie A. G.* Wszelkie budowle na trasie tej linii zostały wykonane technologią żelbetonową. Stacja Kielce została zbudowana na linii *Herby-Kielce*, jednak połączono ją odnogą długości ponad 2 km. ze stacją Kielce kolei *Nadwiślańskiej*. Inwestycja została ukończona w 1911 r. Kolej *Herby-Kielce* zmniejszyła koszty tranzytu towarów z Niemiec do Cesarstwa Rosyjskiego. Droga uległa zmniejszeniu o ponad 77 km. Ułatwiła import koksu z Górnego Śląska do zakładów hutniczych S-COP-u. Wpłynęła na wzrost inwestycji w Częstochowie, jak również, choć w dużo mniejszym stopniu w Kielcach⁶⁹.

Czynniki strategiczne zdecydowały, że do 1914 r. nie została zbudowana kolej *Warszawa-Radom*. O koncesję na budowę tej linii starało się konsorcjum finansowe reprezentujące kapitał niemiecki skupione wokół ppłk Tiesenhausena oraz *Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*. Z tych samych względów władze rosyjskie nie wyraziły zgody na budowę odnogi z Ostrowca do Sandomierza, o którą starało się *Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*. Władze wojskowe negatywnie odniosły się do budowy linii kolejowej z południa Rosji do SOP-u, z Kripiczewa przez Złotonoszę, Kanajew, Fastów, Żytomierz, Nowogród Wołyński-Zdołbunowo-Równe-Ostrowiec do Kielc⁷⁰. Wpłynęło to negatywnie na rozwój gospodarczy tych regionów.

VIII. REJON PODŁÓDZKI

Podobnie, jak na obszarze S-COP-u, również w dynamicznie rozwijającym się ŁOP-ie, znaczący wpływ na rozwój największych kombinatów włókienniczych miały ich inwestycje kolejowe. Zakłady te dążąc do ograniczenia kosztów produkcji zdecydowało się na budowę własnych bocznic kolejowych. Jako pierwsze w 1878 r. *Towarzystwo Akcyjne K. Scheibler* zbudowało własną bocznicę kolejową. Kolejne uruchomiono dopiero pod koniec XIX stulecia. Uczyniły to następujące zakłady: *Towarzystwo Akcyjne Manufaktury Bawełnianej J. Heinzla i J. Kunitzera*, *Łódzka Manufaktura Bawełniana*. Po otwarciu linii *Warszawsko-Kaliskiej* bocznicą została doprowadzona do *Towarzystwa Akcyjnego I. K. Poznański*⁷¹.

Region ŁOP-u przez blisko 40 lat był połączony z siecią linii kolejowych Królestwa Polskiego i Rosji jedynie odnogą *Fabryczno-Łódzką*. Sytuacja ta uległa zmianie na początku XX stulecia. W odróżnieniu jednak od rejonu podwarszawskiego, który został połączony poprzez sieć wąskotorowych linii kolejow-

wych, w aglomeracji łódzkiej wykorzystano linie tramwajów elektrycznych. Koncesję na budowę tramwajów, po pokonaniu niemieckiego koncernu *Towarzystwo Akcyjne Siemens & Halske* uzyskało konsorcjum łódzkich przemysłowców z grupami finansowymi J. Kunitzera i K. Scheiblera na czele. Prace przy budowie łódzkich kolejek elektrycznych rozpoczęto w grudniu 1900 r.⁷².

W 1900 r. konsorcjum to przyjęło nazwę „*Towarzystwo Łódzkich Żelaznych Dróg Miejskich*”, a w 1901 r. przekształciło się w *Towarzystwo Łódzkich Kolei Elektrycznych*. Prace przy budowie łódzkich kolejek elektrycznych: linii Łódź-Zgierz długości ponad 8 km i Łódź-Pabianice długości ponad 12 km trwały dziewięć miesięcy do grudnia 1900 r. Prowadziło je „*Rosyjskie Tow. Elektryczne Union*” z Petersburga pod kierunkiem Wiesława Gerlicza. Ich otwarcie nastąpiło 17 stycznia 1901 r. Koszt budowy tych linii wyniósł 800. 000 rubli. Następnie *Towarzystwo Łódzkich Kolei Elektrycznych* (początkowo kapitał zakładowy wynosił 1. 600. 000 rubli, podwyższony do 2.000. 000 rubli), oddało do użytku w 1909 r. linię do Aleksandrowa długości ponad 11 km. Natomiast w 1911 r. linię do Konstantynowa długości ponad 7 km i odnogę do Rudy Pabianickiej linii *Łódź-Pabianice* długości ponad 2 km. Dodatkowo w 1903 r. odnoga kaliska kolei *Warszawsko-Wiedeńskiej* połączyła z Łodzią takie miasta jak Zgierz, Pabianice i Zduńską Wolę⁷³.

W 1909 r. *Towarzystwo Łódzkich Kolei Elektrycznych* wybudowało trzy nowoczesne wozownie i zwiększyło tabor kolejowy. Jednocześnie cały czas rozbudowywano infrastrukturę tramwajową. W 1914 r. uruchomiono nową linię łączącą Widzew z dworcem kaliskim. Jednak postulaty o udzielenie koncesji na budowę nowych linii od Rudy Pabianickiej do Piotrkowa i Tomaszowa, od Aleksandrowa do Poddębic oraz do Brzezin zostały rozpatrzone negatywnie⁷⁴. Zyski osiągane przez *Towarzystwo Łódzkich Kolei Elektrycznych* były dość wysokie, o czym świadczył wzrost wypłacanej dywidendy. *Towarzystwo Łódzkich Kolei Elektrycznych* wypłacało akcjonariuszom dywidendę za 1901 r. w wysokości 3,4%, w 1910 r. – 12%, w 1911 r. – 15%, w 1912 r. – 16%, a za rok 1913 było to już 16,5%⁷⁵.

* * *

Reasumując należy stwierdzić, iż linie kolejowe miały fundamentalny wpływ na rozwój gospodarczy Królestwa Polskiego. Dzięki budowie kolei główne ośrodki przemysłu uzyskały możliwość ekspansji na rynki Cesarstwa Rosyjskiego. Zintegrowana sieć kolejowa Królestwa Polskiego i Cesarstwa Rosyjskiego pozwoliła po tzw. „wojnie Łodzi z Moskwą”, łódzkim wyrobom przemysłu włókienniczego, wypartym z zachodniej i centralnej Rosji, na uzyskanie dominującej pozycji na peryferyjnych i dalekowschodnich rynkach. Największy wpływ na wzrost eksportu do Rosji miały linie *Warszawsko-Terespolska*, *Iwangrodzko-Dąbrowska*, *Warszawsko-Wiedeńska* oraz odnoga

Ząbkowice-Szopienice-Katowice i *Fabryczno-Łódzka*. Znacznie mniejsze znaczenie miały droga *Warszawsko-Petersburska* i linia *Nadwiślańska*. Linie kolejowe Królestwa Polskiego były najbardziej dochodowymi w całym Cesarstwie Rosyjskim (lepsze wyniki finansowe uzyskiwała tylko linia skarbowa *Jekaterynińska*). Zyski ciążnione nie tylko z przewozu towarów i surowców z Królestwa, ale także z tranzytu towarów z Europy Zachodniej do Rosji⁷⁶. Z drugiej strony budowa linii kolejowych wpływała na rozwój poszczególnych regionów Królestwa. Brak połączeń kolejowych wpływał na niedorozwój gospodarczy wielu rejonów. Koszty transportu drogami kołowymi były dużo wyższe i dlatego kapitał nie był zainteresowany inwestycjami w rejonach, które nie posiadały połączeń kolejowych. Negatywny wpływ braku kolei wpływał zarówno na mniejszą opłacalność przemysłu, jak i rolnictwa. Niekorzystnie na rozwój kolei wywierała rosyjska doktryna strategiczna. Władze wojskowe w wielu przypadkach nie wyrażały zgody na budowę linii kolejowych. Dopiero po 1900 r. sytuacja uległa poprawie, kiedy to wydawano pozwolenia na budowę linii wąskotorowych. Jednak w wielu przypadkach założenia strategiczne wobec *Prywiślańskiego Kraju* nie pozwalały na uzyskanie koncesji na budowę linii kolejowej. W rezultacie do 1914 r. wiele regionów Królestwa pozbawionych zostało połączeń kolejowych, co negatywnie wpływało na ich rozwój gospodarczy.

Przypisy

¹ *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem, Warszawsko-Wiedeńska, Warszawsko-Bydgoska, Warszawsko-Terespolska i Fabryczno-Łódzka*. „*Ekonomista*” 1872 nr 7 t. II. R. VII. s. 530–531; *Kronika*. „*Ekonomista*” 1867 nr 12 t. II R. III s. 292; *Sprawozdanie krajowych dróg żelaznych za rok 1870*. „*Ekonomista*” 1871 nr 8 t. II R. VI s. 386–390; K. J a s i e w i c z: *Rozwój sieci kolejowej Królestwa Polskiego w latach 1840–1914*. „*Studia Historyczne*” 1988 z. 4 (123) t. XXXI s. 546–550.

² *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem, Warszawsko-Wiedeńska...*, s. 536; *Sprawozdanie krajowych dróg żelaznych...*, s. 390; *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem w 1873 roku*. „*Ekonomista*” 1874 nr 7 t. II R. IX s. 520; *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem w 1872 roku*. „*Ekonomista*” 1873 nr 12 t. II R. VIII s. 1029, 1042, 1044, 1047–1048; *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem w 1873 roku*. „*Ekonomista*” 1874 nr 7 t. II R. IX s. 503–506; 520–523, 526; „*Przegląd Techniczny*” 1875 t. I s. 76; E. R o s e: *Wielki przemysł Królestwa Polskiego przed wojną. Przyczynki do tzw. „teorii rynków wschodnich”*. Poznań 1918 s. 70–71; S. K o s z u t s k i: *Rozwój ekonomiczny Królestwa Polskiego w ostatnim trzydziestoleciu (1870–1900)*. Warszawa 1905 s. 179–181; W. P u ś: *Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim 1870–1914*. Łódź 1997 s. 12–13.

³ *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*. Pod. red. R. Kołodziejczyka. Warszawa 1970 s. 13; K. J a s i e w i c z: *Militarne i ekonomiczne*

aspekty w budowie i eksploatacji dróg żelaznych w Królestwie Polskim w latach 1835–1914. „Studia Historyczne” 1980 z. 2(89) t. XXIII s. 196–197.

⁴ A. Korwin, S. Dzierżbicki: *Kronika ekonomiczna*. „Ekonomista” 1901 t. I s. 139–142; S. A. Kempner: *Nasz handel z Niemcami*. „Ekonomista” 1902 t. I s. 9; L. Janowicz: *Zarys rozwoju przemysłu w Królestwie Polskiem*. Warszawa 1907 s. 43, 73; W. Puś, K. Badziałk: *Gospodarka Łodzi w okresie kapitalistycznym (do 1918 r.)* [w:] *Łódź. Dzieje miasta*. t. I, Warszawa i in. 1980 s. 250–251; O. Wasińska: *Walka konkurencyjna przemysłu tekstylnego okręgu łódzkiego z regionem moskiewskim w latach 1885–1893* [w:] *Studia z historii społeczno-gospodarczej XIX i XX w.* Pod red. W. Pusia t. II. Łódź 2004 s. 153.

⁵ *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem, Warszawsko-Wiedeńska...*, s. 532, 536; *Taryfy na przewóz żelaza*. „Przegląd Techniczny” 1897 nr 34 t. XXXV R. XXIII s. 550–556; *O zmianie taryf celnych na rudę żelazną, surowiec, żelazo i stal*. „Przegląd Techniczny” 1897 nr 38 t. XXXV R. XXIII s. 620; *Nowe taryfy na przewóz żelaza*. „Przegląd Techniczny” 1897 nr 42 t. XXXV R. XXIII s. 685–688.

⁶ R. Kołodziejczyk: *Bohaterowie nieromantyczni. Opionierach kapitalizmu w Królestwie Polskim*. Warszawa 1961 s. 168–169; T. Lijewski: *Rozwój sieci kolejowej województwa warszawskiego*. „Przegląd Geograficzny” 1958 z. 3 t. XXX s. 461–462; R. Kowalczyk: *Przemiany własnościowe i kapitałowe w górnictwie węgla kamiennego i brunatnego Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1796–1877*. „Rocznik Łódzki” 2000 t. XLVII s. 50.

⁷ I. Ichnatowicz: *Przemysł łódzki w latach 1860–1900*. Wrocław i in. 1965 s. 20; S. Pytlaś: *Łódzka burżuazja przemysłowa w latach 1864–1914*. Łódź 1994 s. 117; W. Puś: *Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim...*, s. 13.

⁸ Obliczenia własne: R. Kowalczyk: *Przemiany własnościowe i kapitałowe w górnictwie węgla kamiennego...*, s. 45–46, 54.

⁹ Na budowę odnogi z Aleksandrowa do Ciechocinka Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej wypuściło nową emisję akcji wartości 315. 000 rub. Koszt budowy 1 wiorsty wynosił 45.000 rub. Cała linia liczyła 7 wiorst długości. „Ekonomista” 1866 nr 12 t. II R. II s. 311.

¹⁰ *Tymczasowe rezultaty eksploatacji dróg żelaznych w Królestwie Polskiem za rok 1873*. „Ekonomista” 1874 nr 1 t. I R. IX s. 57; *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem w 1872...*, s. 1037–1038; *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem w 1873...*, s. 513; *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem, Warszawsko-Wiedeńska...*, s. 544–546; *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie...*, s. 118.

¹¹ R. Kowalczyk: *Rozwój sieci dróg kołowych w Królestwie Polskim w latach 1815–1918*. „Przegląd Nauk Historycznych” nr 1(5) R. III Łódź 2004, s. 71–74.

¹² *Drogi żelazne w Królestwie Polskiem, Warszawsko-Wiedeńska...*, s. 542; F. Oppman: *W sprawie kolejek wąskotorowych lekkiego typu tzw. polowych, w Królestwie Polskiem*. „Przegląd Techniczny” 1917 nr 21–22 t. LV R. XLIV s. 175–176; B. Pokropiński: *Koleje wąskotorowe PKP*. Warszawa 1980 s. 17.

¹³ Tenże: *Kolejka Marecka*. Warszawa 1985 s. 12.

¹⁴ „Przegląd Techniczny” 1911 nr 24 t. XLIX R. XXXVII s. 315.

¹⁵ Do cukrowni „Dobre” długość linii kolejowych wynosiła ponad 56 km. Trasa Nieszawa-Dobre-Wąsewo ponad 41 km. Odnoga do Płowców 9 km, do Wywronki 3 km, a do Krzywosądz 3 km. Do cukrowni *Brześć Kujawski* długość linii kolejowych wynosiła 37 km. Trasa Włocławek-Smulsk-Brześć Kujawski 16 km. Odnoga Smulsk-Kruszyn-Boniewo 17 km., a Kruszyń-Sokołów 4 km. Do cukrowni *Ostrowy* długość linii kolejowych wynosiła 46 km. Trasa Ostrowy-Franki-Dzierzbice 27,5 km. Odnoga Dominików-Straszków 11 km., a Franki-Opiesin 7,5 km. F. O p p m a n: dz. cyt. s. 176.

¹⁶ „Przegląd Techniczny” 1901 nr 5 t. XXXIX R. XXVII s. 46; *Nowe drogi żelazne*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 25 t. XL R. XXVIII s. 304; *Koncesja na budowę drogi żelaznej podjazdowej wąskotorowej od stacji Kielce dróg żelaznych Nadwiślańskich do osady Buska*. „Przegląd Techniczny” 1903 nr 2 t. XLI R. XXIX s. 24; K. T r o c z e w s k i: *Kolejki Kujawskie*. „Przegląd Techniczny” 1910 nr 15 t. XLVIII R. XXXVI s. 188–189; t e n ż e: *Projekt drogi żelaznej szerokotorowej Zachodnio-Wieruszowskiej*. „Przegląd Techniczny” 1910 nr 25 t. XLVIII R. XXXVI s. 321–322; t e n ż e: *Kolejka podjazdowa Smólsk-Koło*. „Przegląd Techniczny” 1910 nr 45 t. XLVIII R. XXXVI s. 552; *Kolejka Lubisz-Rypin-Lipno*. „Przegląd Techniczny” 1910 nr 41 t. XLVIII R. XXXVI s. 500; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 28 t. XLIX R. XXXVII s. 365; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 41 t. XLIX R. XXXVII s. 527; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 43 t. XLIX R. XXXVII s. 553; K. J a s i e w i c z: *Rozwój sieci kolejowej...*, s. 559–560.

¹⁷ K. T r o c z e w s k i: *Kolejki...*, s. 188–189.

¹⁸ B. P o k r o p i ń s k i: *Koleje wąskotorowe...*, s. 17.

¹⁹ „Przegląd Techniczny” 1911 nr 24 t. XLIX R. XXXVII s. 315.

²⁰ „Przegląd Techniczny” 1911 nr 41 t. XLIX R. XXXVII s. 527; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 51 t. XLIX R. XXXVII s. 655; R. K o w a l c z y k: *Rozwój gospodarki komunalnej w Królestwie Polskim na przełomie XIX i XX stulecia*. „Przegląd Nauk Historycznych” nr 2(10) R. V Łódź 2006 s. 84–87.

²¹ F. O p p m a n: dz. cyt. s. 176–177.

²² *Nowa Ustawa Towarzystwa drogi żelaznej Nadwiślańskiej*. „*Ekonomista*” 1874 nr 2 t. I R. IX s. 122–123; *Droga Żelazna Nadwiślańska*. „Przegląd Techniczny” 1875 t. II R. I s. 57–58; *Kronika bieżąca*. „Przegląd Techniczny” 1877 t. V R. III s. 121–123; P. S t y k: *Kolej Nadwiślańska 1874–1877. Techniczne, społeczne i gospodarcze problemy wielkiej inwestycji*. „*Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*” 1997 nr 2 R. XLV s. 190–194; T. L i j e w s k i: dz. cyt. s. 463; K. Jasiewicz: *Militarne i ekonomiczne aspekty...*, s. 203.

²³ *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie...*, s. 116–118; P. S t y k: dz. cyt. s. 210–211; K. J a s i e w i c z: *Militarne i ekonomiczne aspekty...*, s. 203.

²⁴ „Przegląd Techniczny” 1878 nr 2 t. VII R. IV s. 63; „Przegląd Techniczny” 1878 nr 3 t. VII R. IV s. 122; S. Z i e l i ń s k i: *Nowoprojektowana droga żelazna z dworcem centralnym w Warszawie*. „Przegląd Techniczny” 1895 nr 10 t. XXXII R. XXI s. 217–220; P. S t y k: dz. cyt. s. 205, 208.

²⁵ Tamże: s. 217–220; S. Z i e l i ń s k i: dz. cyt. „Przegląd Techniczny” 1895 nr 10 t. XXXII R. XXI s. 217–220; nr 11 s. 241–243.

²⁶ Z. Wiślański: *Ruch budowlany w Królestwie*. „Przegląd Techniczny” 1882 nr 5 t. XV R. VIII s. 109; „Przegląd Techniczny” 1895 nr 11 t. XXXII R. XXI s. 217–220; *Nowe roboty na drogach żelaznych Nadwiślańskich w roku 1904*. „Przegląd Techniczny” 1904 nr 4 t. XLII R. XXX s. 46; *Położenie obecne drogi żelaznej Fabryczno-Łódzkiej*. „Przegląd Techniczny” 1904 nr 46 t. XLII R. XXX s. 610.

²⁷ J. L o t h: *Środki komunikacji na ziemiach polskich*. „Przegląd Techniczny” 1917 nr 7–8 t. LV R. XLIV s. 265–266; B. M i k u l e c: *Przemysł Lubelszczyzny w latach 1864–1914*. Lublin 1980 s. 20, 22–25; R. K o w a l c z y k: *Rozwój niektórych branż przemysłu rolno-spożywczego w Królestwie Polskim w latach 1870–1918*. „Zeszyty Wiejskie” 2007 z. XII s. 97.

²⁸ *Nowe linie dróg żelaznych*. „Przegląd Techniczny” 1897 nr 47 t. XXXV R. XXIII s. 749; K. J a s i e w i c z: *Militarne i ekonomiczne aspekty...*, s. 203, R. K o w a l c z y k: *Rozwój sieci dróg kołowych w Królestwie Polskim...*, s. 76.

²⁹ *Kolej tomaszowska*. „Przegląd Techniczny” 1898 nr 13 t. XXXV R. XXIII s. 233–236; *Nowe koleje*. „Przegląd Techniczny” 1900 nr 8 t. XXXVIII R. XXVI s. 131–132; *Nadzór rządowy nad budową nowych dróg żelaznych*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 2 t. XL R. XXVIII s. 23; *Kolej Tomaszowska*. „Przegląd Górniczo-Hutniczy” 1904 nr 3 R. I s. 78–79; *Rozszerzenie sieci rządowych dróg żelaznych w Królestwie Polskim*. „Przegląd Górniczo-Hutniczy” 1904 nr 10 R. I s. 282; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 28 t. XLIX R. XXXVII s. 365; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 41 t. XLIX R. XXXVII s. 527.

³⁰ B. M i k u l e c: dz. cyt. s. 22; R. K o ł o d z i e j c z y k, R. G r a b o w s k i: *Zarys dziejów kapitalizmu w Polsce*. Warszawa 1974 s. 157.

³¹ B. M i k u l e c podaje długość kolejek wąskotorowych, które łączyły linię *Nadwiślańską* z cukrowniami *Klemensów* (47 km.) i *Nieledew* (24 km.) wynosiła 71 km; tegoż: dz. cyt. s. 52–53

³² Długość wąskotorówki do cukrowni „*Klemensów*” liczyła 47 km. Trasa cukrownia *Klemensów*-Szleniart-Płoskie liczyła 20 km. Jej odnogi Szleniart-Zwierzyniec 15 km., a Oborze-Gorecko 12 km. Wąskotorówka cukrowni *Nieledew* 24,5 km. Linia Wojsławice-Mołodajatyce liczyła 13 km., odnoga do cukrowni *Nieledew* 2,5 km., a odnoga do Podgórcza (9 km.). Długość wąskotorówki od cukrowni *Garbów* do stacji kolej nadwiślańskiej Wąwolica liczyła ponad 12 km. F. O p p m a n : dz. cyt. s. 176.

³³ „Przegląd Techniczny” 1911 nr 24 t. XLIX R. XXXVII s. 315; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 34 t. XLIX R. XXXVII s. 431; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 44 t. XLIX R. XXXVII s. 567; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 47 t. XLIX R. XXXVII s. 608; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 51 t. XLIX R. XXXVII s. 665.

³⁴ *Nowa kolej wąskotorowa*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 5 t. XXXIX R. XXVII s. 46.

³⁵ B. M i k u l e c: dz. cyt. s. 54.

³⁶ „Przegląd Techniczny” 1911 nr 11 t. XLIX R. XXXVII s. 141; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 28 t. XLIX R. XXXVII s. 365.

³⁷ „Przegląd Techniczny” 1911 nr 8 t. XLIX R. XXXVII s. 97; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 9 t. XLIX R. XXXVII s. 112; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 11 t.

XLIX R. XXXVII s. 141; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 30 t. XLIX R. XXXVII s. 391; „Przegląd Techniczny” 1911 nr 47 t. XLIX R. XXXVII s. 603.

³⁸ B. Pokropiński: *Koleje wąskotorowe...*, s. 17.

³⁹ J. Loth: dz. cyt. s. 66.

⁴⁰ B. Pokropiński: *Koleje wąskotorowe...*, s. 17.

⁴¹ *Tow. budowy i eksploatacji dróg podjazdowych*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 11 t. XL R. XXVIII s. 131; B. Pokropiński: *Kolejka Marecka...*, s. 12; J. Bunde: *Powstanie i funkcjonowanie sieci warszawskich kolejek dojazdowych na przełomie XIX i XX wieku*. „Rocznik Mazowiecki” 1974 s. 74; A. Wartalska: *Fabryka i osada fabryczna w Markach w latach 1883–1945*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1987 nr 4 R. XXXV s. 654; A. Nietyksza: *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865–1914*. Warszawa 1986 s. 327.

⁴² B. Pokropiński: *Kolejka Marecka...*, s. 12–13, 16.

⁴³ *Nadzór rządowy nad budową nowych dróg żelaznych*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 2 t. XL R. XXVIII s. 23.

⁴⁴ Długość kolejki Wilanowskiej (szerokość toru 800 mm.) Wilanów-Piaseczno i Belweder-stacja towarowa linii Warszawsko-Wiedeńskiej wynosiła 24 km., Grójeckiej (szerokość toru 1000 mm.) Warszawa-Piaseczno-Czersk (cukrownia), Piaseczno-Góra Kalwaria 83,7 km., Jabłonno-Wawerskiej z przedłużeniem do Karczewia (szerokość toru 800 mm.) 46 km., Praga (ul. Stalowa) Struga-Radzymin 20 km. F. Oppman: dz. cyt. s. 175; K. Troczewski: *Droga żelazna podjazdowa Piaseczno-Grójec-Czersk*. „Przegląd Techniczny” 1911 nr 1 t. XLIX R. XXXVII s. 1; K. Jasiewicz: *Rozwój sieci kolejowej...*, s. 559.

⁴⁵ B. Hummel: *O projekcie Warszawskiego Towarzystwa Dróg Podjazdowych stworzenia sieci tramwajów podmiejskich*. „Przegląd Techniczny” 1912 nr 34 t. L R. XXXVIII s. 449–450; K. Troczewski: *Droga żelazna podjazdowa Piaseczno...*, s. 1.

⁴⁶ *Nowe przedsiębiorstwo*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 11 t. XL R. XXVIII s. 131; *Eksploatacja torfu*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 3 t. XXXIX R. XXVII s. 26; *Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie Polskim*. Opr. L. Jeziorański. Warszawa 1908 nr 194.

⁴⁷ *Połączenie kolejki Wilanowskiej z drogą żelazną Warszawsko-Wiedeńską*. „Przegląd Techniczny” 1911 nr 8 t. XLIX R. XXXVII s. 97; F. Oppman: dz. cyt. s. 175; I. Pietrzak-Pawłowski: *Królestwo Polskie w początkach imperializmu 1900–1905*. Warszawa 1955 s. 207; T. Lijewski: dz. cyt. s. 463; K. Jasiewicz, *Rozwój sieci kolejowej...*, s. 559.

⁴⁸ J. Loth: dz. cyt. s. 66.

⁴⁹ M. Grabiński: *Droga żelazna Warszawsko-Kaliska wobec krajowego przemysłu węglowego*. „Przegląd Techniczny” 1900 nr 27 t. XXXVIII R. XXVI s. 461–462; „Przegląd Techniczny” 1902 nr 50 t. XL R. XXVIII s. 624–625; *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie...*, s. 147–161; *Dzieje Kalisza*. Pod red. W. Rusińskiego. Poznań 1977 s. 387–391, 416; *tegoż: Kalisz. Zarys dziejów*. Poznań 1983 s. 60–63.

⁵⁰ I. Pietrzak-Pawłowska: dz. cyt. s. 192; *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie...*, s. 161–166.

⁵¹ *Konferencje w Kaliszu*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 24 t. XXXIX R. XXVII s. 233; *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie...*, s. 174–175, 181; *Dzieje Kalisza...*, s. 417.

⁵² *Połączenie Odnogi Kaliskiej drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej oraz drogi żelaznej Herby-Częstochowa z siecią dróg żelaznych pruskich*. „Przegląd Techniczny” 1905 nr 6 t. XLIII R. XXXI s. 81; *Połączenie Odnogi Kaliskiej drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z siecią dróg żelaznych pruskich*. „Przegląd Techniczny” 1906 nr 48 t. XLIV R. XXXII s. 535–536; *Skalmierzyce*. „Przegląd Techniczny” 1907 nr 30 t. XLV R. XXXIII s. 370; *Budowle żelazno-betonowe (spojęncowe) na drogach żelaznych w Królestwie Polskim*. „Przegląd Techniczny” 1910 nr 14 t. XLVIII R. XXXVI s. 182.

⁵³ *Zmowa fabrykantów wagonów*. „Przegląd Techniczny” 1903 nr 5 t. XLIR. XXIX s. 80; K. Jasiewicz: *Budownictwo kolejowe w Królestwie Polskim a zagadnienie popytu inwestycyjnego (1840–1914)*. „Studia Historyczne” 1991 z. 1 (132) R. XXXIV s. 55–56.

⁵⁴ *Skalmierzyce*. „Przegląd Techniczny” 1907 nr 30 t. XLV R. XXXIII s. 370; *Wagony przestawne pomysłu Breidsprechera*. „Przegląd Techniczny” 1906 nr 46 t. XLIV R. XXXII s. 503–504.

⁵⁵ Tamże: s. 504; K. Srokowski: *Zjazd VI przemysłowców górniczych Królestwa Polskiego*. Warszawa 1903 s. 3.

⁵⁶ *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie...*, s. 178.

⁵⁷ „Przegląd Techniczny” 1902 nr 50 t. XL R. XXVIII s. 624–625; M. Grabieński: dz. cyt. s. 461–462; J. Śmiałowski: *Zduńska Wola. Monografia miasta do 1914 roku*. Łódź 1973 s. 99–100; *Dzieje Kalisza...*, s. 392, 417; W. Rusiński: *Kalisz. Zarys...*, s. 63..

⁵⁸ *Położenie obecne drogi żelaznej Fabryczno...*, s. 610.

⁵⁹ *Dzieje Kalisza...*, s. 527; W. Rusiński: *Kalisz. Zarys...*, s. 81.

⁶⁰ „Przegląd Techniczny” 1881 nr 8 t. XIV R. VII s. 39; *Budowa drogi żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej*. „Przegląd Techniczny” 1883 nr 4 t. XVII R. IX s. 92; *Droga Iwangrodzko-Dąbrowska*: „Przegląd Techniczny” 1887 nr 3 t. XXIV R. XIV s. 61; S. Zieliński: *O budowie odnóg pogranicznych drogi żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej*. „Przegląd Techniczny” 1888 nr 6 t. XXV R. XV s. 121–124; *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie...*, s. 205–208.

⁶¹ *Droga żelazna Odeska, Kijowsko-Brzeska i Brzesko-Grajewska*. „Przegląd Techniczny” 1878 nr 3 t. VII R. IV s. 122; *Połączenie dróg żelaznych Brzesko-Kijowskiej i Odeskiej oraz Brzesko-Grajewskiej*. „Przegląd Techniczny” 1878 nr 5 t. VII R. IV s. 252; *Towarzystwo dróg żelaznych południowo-zachodnich*. „Przegląd Techniczny” 1878 nr 8 t. VII R. IV s. 190–191; S. Zieliński: *O budowie odnóg pogranicznych drogi żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej*. „Przegląd Techniczny” 1888 nr 6 t. XXV s. 121–124; *Ekspedycja węgla dąbrowskiego do stacji dróg żelaznych Południowo-Zachodnich*. „Przegląd Techniczny” 1897 nr 16 t. XXXV R. XXIII s. 268; „Przegląd Techniczny” nr 18 t. XXXV R. XXIII s. 298; „Przegląd Techniczny” nr 24 t. XXXV R. XXIII s. 396;

„Przegląd Techniczny” nr 30 t. XXXV R. XXIII s. 490; „Przegląd Techniczny” nr 38 t. XXXV R. XXIII s. 620; R. K o w a l c z y k: *Rola kapitału zagranicznego w górnictwie węgla kamiennego Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1831–1899*. „Studia z historii społeczno-gospodarczej XIX i XX w.”. Pod red. W. P u s i a t. I, Łódź 2003 s. 77.

⁶² F. R y c e r s k i: *O przemyśle górniczym i hutniczym w majątkach Gzichów i Zagórze położonych w powiecie będzińskim, guberni piotrkowskiej oraz majątku Bolesław w powiecie olkuskim, guberni kieleckiej w Królestwie Polskim, dawniej włości gwarectwa G. Von Kramsta, należącej obecnie do „Towarzystwa kopalni węgla, zakładów górniczych i przemysłowych w Sosnowcu”*. „Przegląd Techniczny” 1890 nr 12 t. XXVII R. XVII s. 291; S. Z i e l i Ń s k i: dz. cyt. s. 123–124; S. K o n t k i e w i c z: *Produkcja węgla kamiennego, surowca, żelaza i stali w Królestwie Polskim w ciągu ostatnich 25 lat (1870–1895)*. „Przegląd Techniczny” 1897 nr 3 t. XXXV R. XXIII s. 54.

⁶³ S. Z i e l i Ń s k i: dz. cyt. s. 123–124.; *Tow. budowy i eksploatacji dróg podjazdowych*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 11 t. XL R. XXVIII s. 131; B. P u c z y ń s k i: *„Częstochowianka”. Gospodarka kapitału francuskiego oraz hitlerowskiego zarządu powierniczego w latach 1900–1944*. Częstochowa 1961 s. 19.

⁶⁴ K. S.: *Przemysł żelazny w Rosji*. „Przegląd Techniczny” 1897 nr 44 t. XXXV R. XXIII s. 720–724; H. R a d z i s z e w s k i: *Skarby ziemi polskiej*. Warszawa 1920 s. 10; A. J e z i e r s k i: *Niektóre problemy rozwoju hutnictwa żelaznego w Królestwie Polskim 1864–1910* [w:] *Ekonomika górnictwa i hutnictwa w Królestwie Polskim 1840–1910*. Pod red. W. K u l i. Warszawa 1961 s. 268.

⁶⁵ Obliczenia własne na podstawie: *Wytwórczość rudy żelaznej w Królestwie Polskim w latach 1893–1903 (w pudach)*. „Przegląd Górniczo-Hutniczy” 1904 nr 16 R. I s. 456–459; *Wytwórczość rudy żelaznej*. „Przegląd Techniczny” 1904 nr 33 t. XLII R. XXX s. 443; *Wytwórczość rudy żelaznej w Królestwie Polskim*. „Przegląd Górniczo-Hutniczy” 1913 nr 12 R. X s. 477, 591; J. H o f f m a n: *Przemysł żelazny w Królestwie Polskim*. „Przegląd Górniczo-Hutniczy” 1914 nr 19 R. XI s. 850–876.

⁶⁶ *W sprawie przemysłu górniczego w Królestwie Polskim*. „Przegląd Techniczny” 1888 nr 3 t. XXV R. XV s. 56; *Nowe odnogi drogi żelaznej w Zagłębiu Dąbrowskim*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 29 t. XXXIX R. XXVII s. 286; *Drugi tor odnogi Dąbrowskiej dróg żelaznych skarbowych*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 37 t. XXXIX R. XXVII s. 365; *Projekt drugiego toru od Strzemieszyc do Skarżyska*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 18 t. XXXIX R. XXVII s. 166; *Nowe odnogi drogi żelaznej w Zagłębiu Dąbrowskim*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 9 t. XL R. XXVIII s. 111; *Zwiększenie sieci dróg żelaznych Warszawsko-Wiedeńskich*. „Przegląd Techniczny” 1903 nr 32 t. XLIR. XXIX s. 490; *Wywłaszczenie ziemi pod budowę odnogi kolejowej ze Strzemieszyc do kopalni Mortimer*. „Przegląd Górniczo-Hutniczy” 1904 nr 1 R. I s. 24; *Wywłaszczenie ziemi pod budowę odnóg kolejowych z Żąbkowic do Sączowa i z Żąbkowic do kopalni Mortimer*. „Przegląd Górniczo-Hutniczy” 1904 nr 5 R. I s. 140; *Zmiana warunków budowy przez drogę żelazną Warszawsko-Wiedeńską dwóch odnóg kolejowych w obrębie Zagłębia Dąbrowskiego*. „Przegląd Górniczo-Hutniczy” 1904 nr 5 R. I s. 140; S. K o n t k i e w i c z: *Potrzeba uprzemysłowienia kraju i ogólne widoki rozwoju przemysłu na ziemiach polskich. Górnictwo na ziemiach polskich*. „Przegląd

Techniczny” 1915 nr 9–10 t. LIII R. XLI s. 77; A. Wołski: *Potrzeba uprzemysłowienia kraju i ogólne widoki rozwoju przemysłu na ziemiach polskich. Przemysł metalurgiczny na ziemiach polskich*. „Przegląd Techniczny” 1915 nr 43–44 t. LIII R. XLI s. 409, 413.

⁶⁷ Obliczenia własne na podstawie: *Wytwórczość rudy żelaznej w Królestwie Polskim w latach 1893–1903...*, 456–459; *Wytwórczość rudy żelaznej w Królestwie...*, s. 477, 591; J. Hoffmann: dz. cyt. s. 850–876.

⁶⁸ *Połączenie Odnogi Kaliskiej drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej oraz drogi żelaznej Herby...*, s. 81; W. Cękałski: *Droga żelazna Herbsko-Kielecka*. „Przegląd Techniczny” 1910 nr 1 t. XLVIII R. XXXVI s. 3; „Przegląd Techniczny” 1910 nr 2 t. XLVIII R. XXXVI s. 15.

⁶⁹ *Połączenie Odnogi Kaliskiej drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej oraz drogi żelaznej Herby...*, s. 81; W. Cękałski: dz. cyt. s. 3–5, 17; tenże: *Droga żelazna Herby-Kielce*. „Przegląd Techniczny” 1910 nr 41 t. XLVIII R. XXXVI s. 499–500; *Budowle żelazno-betonowe (spojeńcowe)...*, s. 182; B. Pokropiński: *Koleje wąskotorowe...*, s. 17.

⁷⁰ *Droga żelazna Warszawsko-Radomska*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 2 t. XXXIX R. XXVII s. 18; *Droga żelazna Warszawa-Radom*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 6 t. XXXIX R. XXVII s. 52; *Droga Warszawa-Radom*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 23 t. XXXIX R. XXVII s. 221; *Droga żelazna Warszawa-Radom*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 30 t. XXXIX R. XXVII s. 293; *Droga żelazna Warszawsko-Radomska*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 2 t. XL R. XXVIII s. 23; *Droga żelazna Warszawsko-Radomska*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 25 t. XL R. XXVIII s. 304; „Przegląd Techniczny” 1902 nr 27 t. XL R. XXVIII s. 328; *Droga żelazna Warszawa-Radom*. „Przegląd Górnictwo-Hutniczy” 1904 nr 5 R. I s. 140; *Zwiększenie sieci dróg żelaznych...*, s. 490; *Budowa nowych dróg żelaznych*. „Przegląd Techniczny” 1909 nr 36 t. XLVII R. XXXV s. 414.

⁷¹ K. Bałdź: *Geneza i rozwój łódzkiego węzła komunikacyjnego (do 1914 r.)*, „Rocznik Łódzki” 1976 t. XX s. 155, 162–163; W. Puś: *Rozwój przemysłu...*, s. 151.

⁷² Koncesje na budowę linii podłódzkich tramwajów elektrycznych uzyskali J. Kunitzer, Z. Anstadt, Al. Biederman, E. Geyer, J. Heinzl, H. Grohman, E. Kremy i K. Scheibler. Koncesja obowiązywała przez 28 lat. Po upływie 28 lat kolej miała przejść na własność rządu rosyjskiego z zastrzeżeniem, iż po 20 latach rząd miał prawo ją wykupić. *Kolej Łódź-Zgierz-Pabianice*. „Przegląd Techniczny” 1901 nr 3 t. XXXIX R. XXVII s. 36–37; *Towarzystwo akcyjne dróg żelaznych elektrycznych podjazdowych z Łodzi do Zgierza i z Łodzi do Pabianic*. „Przegląd Techniczny” 1906 nr 48 t. XLIV R. XXXII s. 536.

⁷³ R. Kowalczyk: *Rozwój gospodarki komunalnej w Królestwie Polskim...*, s. 101.

⁷⁴ Tamże: s. 101–102.

⁷⁵ *Dochodowość przedsiębiorstw*. „Przegląd Techniczny” 1902 nr 29 t. XL R. XXVIII s. 352; *Zarząd kolei elektrycznej dojazdowej*. „Przegląd Techniczny” 1911 nr 49 t. XLIX R. XXXVII s. 629; *Sprawozdanie Tow. Kolei Łódzkiej za rok 1911*. „Przegląd Techniczny” 1912 nr 19 t. L R. XXXVIII s. 262; *Sprawozdanie Tow. Kolei Łódzkiej za rok 1913*, „Przegląd Techniczny” 1914 nr 23 t. LII R. XL s. 319;

Sprawozdanie Tow. Kolei Łódzkiej za rok 1914 i 1915. „Przegląd Techniczny” 1917 nr 1–2 t. LV R. XLIV s. 15.

⁷⁶ A. Gołębiowski: *Niezbędny rozwój komunikacji lądowych i wodnych w Polsce.* „Przegląd Techniczny” 1915 nr 39–40 t. LIII R. XLII s. 378; R. Kowalczyk: *Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w opinii Przeglądu Technicznego w latach 1795–1899.* „Acta Universitatis Lodzensis Folia Historica” 77 2003 s. 87–88.

Recenzent: *prof. dr hab. Józef Piłatowicz*

Rafał Kowalczyk

ECONOMIC ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY SYSTEM IN THE KINGDOM OF POLAND TILL 1914

The railways had an enormous impact on the development of industry in the Kingdom of Poland. However, putting the first Warsaw-Wien railway line into service did not influence the economic situation in the Kingdom positively. Not before building the branch Ząbkowice-Szopienice-Katowice (1859), which connected Warsaw Industrial District with Zagłębie Dąbrowskie, it brought about the development of industry in the Kingdom. Having launched the Łódź Fabryczna railway line into service (1866), one could observe a dynamic increase of production in three main centres of industry of the Kingdom of Poland – in Łódź, and Industrial District of Sosnowiec and Częstochowa.

The fact of establishing the Warsaw and Petersburg (1862), Warsaw and Terespol (1866 – 1870), Moscow and Brześć (1872), and Kiev and Brześć (1873) railway lines opened a receptive Russian market for industry of the Kingdom of Poland. Since the nineties of the 19th century till the Russian Empire was exported from about 60 to 90 % of production including textile trade, metal and mechanical industry, metallurgic and pit-coal branch.

A bad influence on the development of the railway system in the Kingdom had Russian strategic principles. Finally, many regions till 1914 were not permitted to build any railway lines. So it influenced their economic development negatively.

Economic situation of many regions was strongly determined with building narrow-gauge railways. It was caused by a disapproval of introducing broad-gauge railways. However, it was possible after 1900, when the authorities of a province and not of the Ministry of Transport began to give permission to do that. Among others, it happened in the case of the railways of Kujawy, Lubelszczyzna and agglomeration of Warsaw and Łódź (in the neighbourhood of Łódź the narrow-gauge railways were replaced with tramways).