

Sołtan-Lipska, Aleksandra

Zespół odznak kolejowych - pamiątki po Kazimierzu Popławskim w zbiorach Muzeum Historycznego

Almanach Muzealny 6, 143-156

2010

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ZESPÓŁ ODZNAK KOLEJOWYCH – PAMIĄTKI PO KAZIMIERZU POPLAWSKIM W ZBIORACH MUZEUM HISTORYCZNEGO

W Gabinetcie Medali i Numizmatów Muzeum Historycznego m.st. Warszawy znajduje się zbiór odznak kolejowych Kazimierza Popławskiego, nabyty do zbiorów w 1957 r. od jego syna Stanisława. Stanowi on zespół dziewięciu odznak wydanych dla upamiętnienia budowy linii kolejowych, z których trzy znajdowały się na terenie Królestwa Polskiego: Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska i Warszawsko-Bydgoska, Nadwiślańska i Iwanogrodzko-Dąbrowska, trzy na Ukrainie: Droga Żelazna Łazowo-Sewastopolska, Fastowska i Południowo-Zachodnia oraz trzy na obszarach północno-zachodniej Rosji - Droga Żelazna Rybińsk-Bołogoje, Bałtycka i Nowogrodzka Wąskotorowa Droga Żelazna.

Wszystkie odznaki są imienne, przy czym imię i nazwisko właściciela, podane w języku rosyjskim, występuje w trzech wariantach: K.P. Popławski (na sześciu odznakach), K. Popławski (na dwóch odznakach) i Kazimierz Pawłowicz Popławski (na jednej odznace).

Pomimo kilkumiesięcznych poszukiwań nie udało się niestety ustalić, kim był z zawodu i gdzie pracował Kazimierz Popławski, syn Pawła. Nie udało się także dotrzeć do jego rodziny. Syn Stanisław, oferując do sprzedaży odznaki po ojcu, musiał być już w starszym wieku. Ten całkowity brak w źródłach informacji na temat osoby Kazimierza Popławskiego może wydawać się zaskakujący, gdyż przyznane mu odznaki pamiątkowe tej klasy sugerują wyższe stanowisko zajmowane w kolejnictwie. I tak otrzymana przez niego odznaka z okazji zakończenia budowy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej w 1862 r. (kat. 1) jest identyczna z tą, jaką otrzymał wówczas znany przemysłowiec i finansista Leopold Kronenberg, wiceprezes Towarzystwa Warszawsko-Wiedeńskiej Drogi Żelaznej.

Jest mało prawdopodobne, żeby Popławski wchodził w skład zarządów spółek kolejowych. Z pewnością nie był członkiem zarządu żadnego z towarzystw kolejowych w Królestwie Polskim, bowiem składy osobowe zarządów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, Iwanogrodzko-Dąbrowskiej i Nad-

wiślańskiej, których odznaki pamiątkowe posiadał, są dobrze znane. Zapewne nie był też członkiem zarządu żadnej z linii kolejowych znajdujących się na obszarze Imperium Rosyjskiego, gdyż jako taki nie figuruje w dostępnej literaturze. Podobna sytuacja istnieje, jeśli chodzi o stanowiska głównych inżynierów budowy dróg kolejowych i ich zastępców oraz inżynierów odpowiedzialnych za wykonawstwo robót na konkretnym oddziale (całość trasy kolejowej danej linii podczas jej budowy dzielono na oddziały).

Skoro nie ma dowodów na zajmowanie przez Popławskiego eksponowanego stanowiska na kolejach, należałoby się zastanowić, czy był on rzeczywiście pracownikiem kolei. Dość prawdopodobne wydaje się przypuszczenie, że był funkcjonariuszem nadzoru państwowego. Wskazuje na to, po pierwsze, bardzo duży obszar jego działalności: od Morza Czarnego po Bałtyk i Królestwo Polskie. Po drugie, trzeba wziąć pod uwagę czas powstania poszczególnych linii kolejowych, których odznaki pamiątkowe posiadał. Wszystkie one zostały oddane do eksploatacji w latach 1862-1885. Niektóre z nich budowano w tym samym czasie, np: w latach 1868-1870 wybudowano Kolej Rybińsk-Bołogoje i Kolej Bałtycką. W 1870 r. rozpoczęto budowę Nowogrodzkiej Wąskotorowej Drogi Żelaznej, którą oddano do użytku w 1878 r. W okresie tych ośmiu lat prowadzono prace przy budowie Drogi Żelaznej Brzesko-Kijowskiej i Brzesko-Grajewskiej (1870-1873), Łozowo-Sewastopolskiej (1872-1874), Nadwiślańskiej (1874-1877) i Fastowskiej (1875-1876). Nie jest możliwe, żeby Popławski był zaangażowany przy budowie wszystkich tych dróg jednocześnie, nawet gdyby pracował tylko na niewielkich ich odcinkach. Uzasadnieniem przemieszczania się w dość krótkim okresie po tak dużym obszarze Rosji mogłaby być pełniona przez niego funkcja urzędnika nadzoru państwowego. Urzędnicy nadzoru rekrutowali się przeważnie ze środowisk inteligenckich i mieszczańskich. Wielu z nich wchodziło w skład specjalnych komisji powoływanych w przypadku problemów pojawiających się przy budowie kolei. W toku prowadzonych prac napotymano bowiem na szereg nieprzewidywalnych trudności. Z reguły najwięcej kontrowersji budziła lokalizacja i budowa stacji. Nierzadko lokalizacja stacji nie została uzgodniona na etapie projektowania linii i dopiero komisja oceniała na miejscu wszystkie uwarunkowania. Problemów nastęrczały również przyszłe odgałęzienia kolejowe.

Reasumując: należy przypuszczać, że Kazimierz Popławski był urzędnikiem nadzoru państwowego na kolejach rosyjskich. Otrzymane zaś przez niego odznaki stanowiły pamiątkę z budowy różnych dróg kolejowych i zarazem uprawniały ich właściciela do bezpłatnego podróżowania na terenie Królestwa Polskiego i Rosji.

Warto nadmienić, iż rozwój sieci kolejowej w Rosji przypadał na lata 60. i 70. XIX w. Wcześniej powstały jedynie linie na północno-zachodnich obszarach Imperium, zapewniające przede wszystkim komunikację ze stolicą państwa Petersburgiem i miejscowościami wokół niego: Kolej Carskosielska (Petersburg-Pawłow), Nikolajewska (Petersburg-Moskwa), Peterhofska (Petersburg-Peterhof), Warszawsko-Petersburska i Warszawsko-Wiedeńska. Porównując w tym czasie długość linii kolejowych w Anglii, Belgii czy zachodnich

provincjach Niemiec, można mówić o niemal trzydziestoletnim zacofaniu Rosji w rozwoju sieci kolejowej. Począwszy od lat 60. XIX w. sieć kolejowa coraz gęściej zaczęła pokrywać zarówno europejską, jak i azjatycką część Rosji. W pierwszej kolejności powstały drogi żelazne na Ukrainie, zapewniając dostęp do portów czarnomorskich. Z powodów strategicznych starano się budować linie kolejowe nie ze wschodu na zachód, lecz z północy na południe, przewidując działania obronne wojska. Doktryna wojskowa Rosji była też przeciwna budowie kolei w obszarach przygranicznych. Dlatego przez długi czas rząd rosyjski sprzeciwiał się budowie kolei lokalnych, np. w Królestwie Polskim. Projektowane w Rosji linie miały także inną od przyjętej w Europie szerokość toru. Kolej normalnotorowa miała rozstaw szyn 1435 mm, tor rosyjski - 1524 mm.

Zespół dziewięciu pamiątkowych odznak kolejowych związanych z osobą Kazimierza Popławskiego jest jedną z cenniejszych „kolekcji” w zbiorach Gabinetu. Składające się na nią odznaki to wysokiej klasy wyroby złotniczo-grawerskie, wykonane w Warszawie (kat. 1, 6, 9) i w Petersburgu (kat. 2-5, 7-8). Sporządzone w większości ze złota, ze srebrnymi dekoracjami i kolorową emalią, niektóre z nich sygnowane zostały na uchwytach (poza punca złotniczą) monogramami rosyjskich złotników („PM” - kat. 1, „GP” - kat. 2, „AW” - kat. 3, „AH” - kat. 5, „PH” - kat. 6, „IM” - kat. 7, „AP” - kat. 8). Pomimo różnego kształtu, okrągłego lub romboidalnego, odznaki te zachowują wspólne zwieńczenie - uchwyty z kółeczkiem do przypinania lub zawieszania, a także identyfikujące je herby miast Królestwa Polskiego i Rosji (poza jedną - kat. 8). Specyficzną formę przyjęły dwie z nich: jedna w kształcie otwieranego breloczka z pustymi „okienkami” na fotografii lub inne pamiątki rodzinne (kat. 6) oraz druga, wyobrażająca zminiaturyzowany tłok pieczętny (kat. 5).

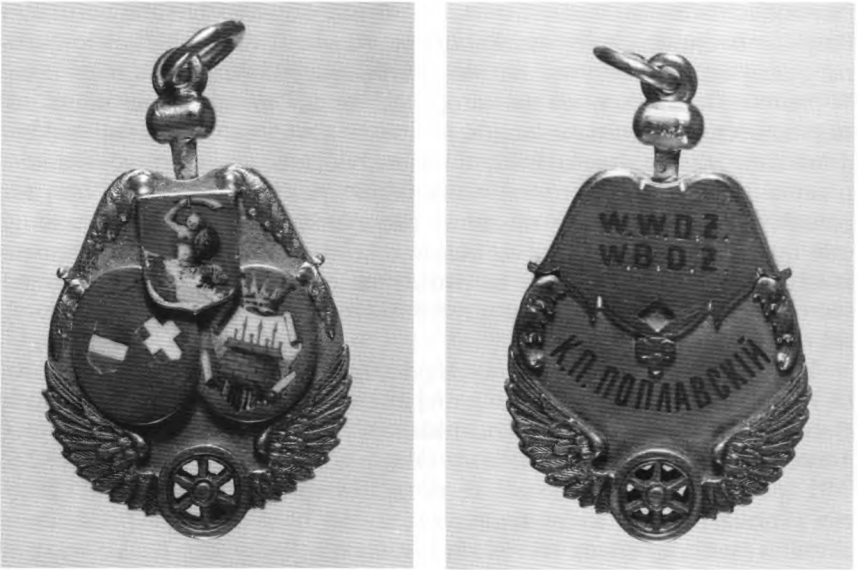
Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że omawiany zbiór pamiątek po zawodowej działalności Kazimierza Popławskiego jest jedynym tego rodzaju zespołem w zbiorach muzealnych.

Zbiór dziewięciu odznak kolejowych opracowano, zachowując chronologiczną kolejność ich produkcji. Poza podstawowymi danymi katalogowymi w komentarzu do każdej pozycji podano krótki rys historyczny określonej drogi żelaznej upamiętnionej w omawianym obiekcie. Wykorzystano w tym celu literaturę przedmiotu podaną w wykazie kończącym niniejszy artykuł.

1. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ I WARSZAWSKO-BYDGOSKIEJ DROGI ŻELAZNEJ, 1845-1848, 1857-1862

Wyrób jubilerski, monogramista „PM”, Warszawa, 1862,
złoto (ze znakiem probierczym), srebro, kolorowa emalia,
40 mm x 27 mm (45 mm x 27 mm z kółeczkiem);
nr. inw. MHW 1754.

Odznaka dwustronna w formie breloka ozdobionego u dołu emblematem kolejnictwa (srebro) - uskrzydłonym kołem i obramowana w górnej po-



1.

łowie liśćmi akantu, z uszkiem i kółeczkiem do zawieszania. Na krawędziach daty, na prawej: 1845-1848, na lewej: 1857-1862.

Awers: nałożone trzy tarcze wypełnione kolorową emalią z herbami Warszawy, Wiednia i Bydgoszczy.

Rewers: napis w jęz. polskim: W.B.D.Ż/W.B.D.Ż/K i niżej w jęz. rosyjskim: К.П. ПОПЛАВСКИЙ.

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska była pierwszą linią kolejową na ziemiach Królestwa Polskiego, a zarazem drugą linią kolejową w całym Imperium Rosyjskim. Połączyła Warszawę z granicą zaboru austriackiego. Budowę, rozpoczętą w 1840 r., finansowała spółka założona przez braci Łubieńskich i Piotra Steinkellera, jednak z powodu ograniczonych możliwości spółki budowę przejął rząd. Pierwszy odcinek kolei z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego otwarto 14 czerwca 1845 r., 15 października oddano kolejny odcinek do Skierniewic i Łowicza, 1 grudnia - do Częstochowy, a 1 kwietnia 1848 r. do granicy w Maczkach. Cała linia miała długość 327,6 km i stanowiła wyjątek wśród kolei na obszarze Cesarstwa Rosyjskiego, miała bowiem szerokość toru 1435 mm zamiast przyjętej od 1843 r. w Rosji szerokości 1524 mm. W 1957 r. rząd wydzierżawił kolej założonemu przez bankiera Hermana Epsteina Towarzystwu Akcyjnemu Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej. W latach 1859-1862 otwarto połączenia do granicy pruskiej:



2

przez Sosnowiec z Górnym Śląskiem i z Łowicza przez Kutno i Bydgoszcz do Aleksandrowa Kujawskiego. Uroczyste otwarcie drugiego odcinka (długości ok. 139 km) - Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej - nastąpiło 3 grudnia 1862 roku.

2. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY DROGI ŻELAZNEJ RYBIŃSK-BOŁOGOJE, 1868-1870

Wyrób jubilerski, monogramista „GP”, Petersburg, 1870,
złoto (ze znakiem probierczym), kolorowa emalia,
37 mm x 23 mm (40 mm x 23 mm z kółeczkiem);
nr inw. MHW 1752.

Odnaka okrągła, dwustronna, zwieńczona koroną carską, z kółeczkiem do zawieszania.

Awers: herby trzech guberni rosyjskich (kolorowa emalia): jarosławskiej, nowogrodzkiej i twerskiej okolone wieńcem laurowo-dębowym.

Rewers: napisy w jęz. rosyjskim: RYBIŃSK-BOŁOGOJE/1868-1870/K.POPLAWSKI.

Droga Żelazna Rybińsk-Bołogoję została wybudowana w latach 1868-1870 przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Rybińsk-Bołogoję. Została oddana do eksploatacji w czerwcu 1870 r. Przechodziła przez terytorium guberni jarosławskiej, twerskiej i nowogrodzkiej w północno-zachodniej Rosji. Łączyła Rybińsk (port nad Wołgą położony na południowy-zachód od Jarosławia), przez Rodionowo, Bieżeck, Maksatychę i Trójcę, z miejscowością Bołogoję w guberni nowogrodzkiej. Długość tej linii wynosiła 298 km. W 1897 r. droga Rybińsk-Bołogoję została połączona z Nikolajewską Droga Żelazną (petersbursko-moskiewską), tworząc Moskiewsko-Windawsko-Rybińską Droga Żelazną, z zarządami w Petersburgu i Moskwie, łączącą centrum Rosji północno-zachodniej i nadbałtycki rejon kraju oraz obszar Syberii i Powołża z niezamarzającym portem morza Bałtyckiego - Windawą.

3. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY BAŁTYCKIEJ DROGI ŻELAZNEJ, 1868-1870

Wyrób jubilerski, monogramista „AW”, Petersburg, 1870, złoto (ze znakiem probierczym), kolorowa emalia, 33 mm x 22 mm (37 mm x 22 mm z kółeczkiem); nr inw. MHW 1748.

Odnaka w kształcie ruchomego sześciokąta, zwieńczona filigranowym ażurowym motywem dekoracyjnym z uchwytem i kółeczkiem do zawieszania.



Awers: w części środkowej herby guberni estońskiej i petersburskiej (kolorowa emalia) zwieńczone koroną carską. W otoku na tle niebieskiej emalii napis w jęz. rosyjskim: OBSZ. BAŁTYCKIEJ DR. Ż.

Rewers: w otoku na niebieskiej emalii napis w jęz. rosyjskim: K. POPLAWSKI. Pośrodku daty: 1868/1870.

Bałtycka Droga Żelazna została wybudowana w latach 1868-1870. Wchodziła w skład, powstającej od 1857 r., sieci północno-zachodnich dróg żelaznych przebiegającej przez terytorium Łotwy, Litwy, Estonii i obwodu kaliningradzkiego. Zarząd sieci kolejowej znajdował się w Rydze. Linia bałtycka połączyła Petersburg z Rewalem (obecnie Tallin) przez Tosno, Gaczyne, Narwę i Taps. Została oddana do eksploatacji w październiku 1870 r. Łączna jej długość wynosiła 420 km. Stacja końcowa tej linii znajdowała się w odległości ok. 43 km od bałtyckiego portu.

4. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY ŁOZOWO-SEWASTOPOLSKIEJ DROGI ŻELAZNEJ, 1872-1874

Wyrób jubilerski, Petersburg (?), 1874,
złoto, srebro, kolorowa emalia, metal,
37 mm x 25 mm (41 mm x 25 mm z kółeczkami);
nr inw. MHW 1751.



Odznaka z uszkiem i uchwytem do zawieszania, dwustronna, okrągła, ozdobiona u góry i u dołu fragmentami wyobrażenia kotwicy połączonymi złotym drucikiem.

Awers: na białej emalii herby guberni jekaterynosławskiej i cesarstwa rosyjskiego zwieńczone koroną. W otoku na granatowej emalii napis w jęz. rosyjskim: ŁOZOWO-SEWASTOPOLSKA Ż. D. 1872.

Rewers: w środku, na niebieskiej emalii, nałożony srebrny element przedstawiający kontury mapy Rosji. Wokół nakładana krawędź. W jej górnej części, na rozwiniętej wstędze, napis w jęz. rosyjskim: K.P. POPŁAWSKI. U dołu data: 1874.

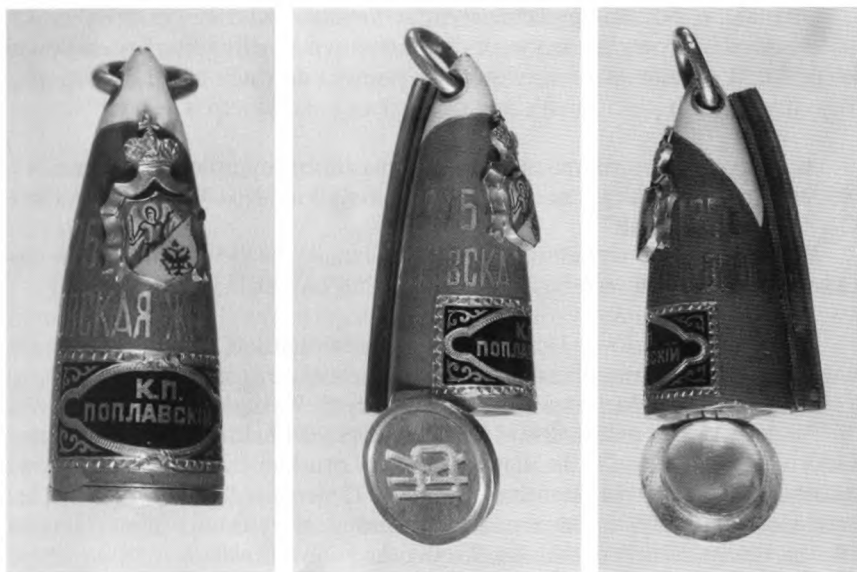
Droga Żelazna Łozowo-Sewastopolska została wybudowana z funduszy państwowych w 1872 r. Przebiegała przez terytorium południowej Ukrainy: od miasta Łozowaja w guberni jekaterynburskiej przez Sinielnikowo, Aleksandrowsk (otwarcie odcinka w listopadzie 1873 r.), Melitpol (otwarcie odcinka w czerwcu 1874 r.), Nową Aleksiejewkę, Taganasz, Symferopol (otwarcie odcinka w październiku 1874 r.) do portu w Sewastopolu w guberni taurydzkiej (ostatni odcinek oddano do eksploatacji w styczniu 1875 r.). Miała ok. 613 km. W 1894 r., razem i innymi liniami kolejowymi biegnącymi po terytorium południowej Ukrainy, weszła w skład Kursko-Charkowsko-Sewastopolskiej Drogi Żelaznej łączącej południową część Rosji z jej centrum.

5. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY FASTOWSKIEJ DROGI ŻELAZNEJ, 1875-1876

Wyrób jubilerski, monogramista „AH”, Petersburg (?), 1876, złoto (ze znakiem probierczym), kolorowa emalia, metal, ceramika, 33 mm x 17 mm (36 mm X 17 mm z kólczkiem); nr inw. MHW 1747.

Odznaka - brelok z kólczkiem do zawieszania, w kształcie owalnego tłka pieczętnego z niebieskiej ceramiki ze złotymi zdobieniami - monogramem w jęz. rosyjskim: „KP” na ruchomej podstawie, herbem guberni kijowskiej (złoto łączone z kolorową emalią) i napisami w jęz. rosyjskim: 1875-1976/FASTOWSKA ŻEL. DROGA oraz na czarnej winiecie: KP/POPŁAWSKI. Z boku przytwierdzona ruchoma miniaturka szyny kolejowej.

Fastowska Droga Żelazna została wybudowana na terytorium centralnej Ukrainy w latach 1875-1876 ze środków Towarzystwa Budowy Fastowskiej Drogi Żelaznej. Połączenie między Chwastowem (Fastowem) w guberni kijowskiej przez Korsuń do Znamienki w guberni jekaterynosławskiej z dwoma odgałęzieniami: Ćwietkowo-Szpoła (22 km) i Bobryńska-Czerkasy (30 km) oddano do eksploatacji 6 grudnia 1876 r. Miało długość 282 km. W 1897 r., linia fastowska wraz z odgałęzieniami została wykupiona przez państwo i weszła w skład Południowo-Zachodniej Drogi Żelaznej.



5

6. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY NADWIŚLAŃSKIEJ
DROGI ŻELAZNEJ, 1874-1877

Wyrób jubilerski, monogramista „PH”, Warszawa, 1877,
złoto (ze znakiem probierczym), kolorowa emalia, szkielko, papier,
36 mm x 27 mm (47 mm x 27 mm z kóleczkami);
nr inw. MHW 1753.



6

Odznaka o kształcie gwiazdzistym, w formie otwieranego medalionika, zwieńczona ażurowym motywem dekoracyjnym, z uchwytem i podwójnym kółeczkiem do zawieszania. Wewnątrz miejsca na dwie owalne fotografie. W jednym z nich pleciona niciana obrączka z kosmykiem włosów.

Awers: w środku na nałożonym bogato zdobionym tle herb Warszawy, dookoła na niebieskiej emalii napis w jęz. rosyjskim: НАДВИСЛАŃСКА ДРОГА ЖЕЛАЗНА 1874-1877.

Rewers: wewnątrz wypełnione niebieską emalią, na której znajduje się złota winieta z napisem w jęz. rosyjskim: К.Р. ПОПЛАВСКИ.

Koncesję na budowę Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej otrzymał od rządu w 1874 r. Leopold Kronenberg, który stanął na czele zarządu Towarzystwa Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej prowadzącego inwestycję. Wybudowana w latach 1874-1877 linia połączyła miasto Kowel na Ukrainie przez Chełm i Lublin z Warszawą. Dalej biegła przez Modlin do Mławy na granicy pruskiej. Była to linia tranzytowa z Wołynia (Ukraina) do Gdańska. Otwarto ją 17 sierpnia 1877 r. Liczyła 522 km szerokiego toru. W Warszawie miała połączenia z wszystkimi ważnymi trasami (Koleją Terespolską, Petersburską, Wiedeńską i Obwodową).

7. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY NOWOGRODZKIEJ WĄSKOTOROWEJ DROGI ŻELAZNEJ, 1870-1878



Wyrób jubilerski, monogramista „IM”, Petersburg, 1878, złoto (ze znakiem probierczym), kolorowa emalia, srebro, 40 mm x 23 mm (45 mm x 23 mm z kółeczkiem); nr inw. MHW 1746.

Odznaka w kształcie rombu zwieńczonego koroną carską, spod której spływają szarfy okalające odznakę po obu stronach, z uchwytem i uszkiem do zawieszania.

Awers: w części środkowej herb Nowogrodu (kolorowa emalia). Wzdłuż krawędzi na tle niebieskiej emalii napis w jęz. rosyjskim: NOWOGRODZKA WĄSKOTOROWA ŻEL. DR. 1870-1878.

Rewers: pośrodku wyobrażenie pomnika Tysiąclecia Rosji w Nowogrodzie Wielkim. Na nałożonej krawędzi wypełnionej niebieską emalią napis w jęz. rosyjskim: KAZIMIERZ PAWŁOWICZ POPLAWSKI.

Nowogrodzka Wąskotorowa Droga Żelazna została wybudowana w latach 1870-1878 na obszarze guberni nowogrodzkiej (północno-zachodnia Rosja) przez Towarzystwo Akcyjne Nowogrodzkiej Wąskotorowej Drogi Żelaznej. Rozstaw toru kolejowego wynosił 1067 mm. 8 maja 1871 r. oddano do eksploatacji odcinek od Nowogrodu do Czudowa długości 73 km. W czerwcu 1878 r. otwarto ruch na odcinku od Nowogrodu przez Szymsk do Starej Russy, z odgałęzieniem do przystani na rzece Szelon, długości 95 km. Na stacji Czudowo droga Nowogrodzka łączyła się z szerokotorową Nikolajewską Droga Żelazną (petersbursko-moskiewską).

8. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ DROGI ŻELAZNEJ, 1878

Wyrób jubilerski, monogramista „AP”, Petersburg, 1878, złoto (ze znakiem probierczym), metal, granatowa emalia, 43 mm x 28 mm (49 mm mm x 28 mm z kółeczkiem); nr inw. MHW 1750.

Odznaka w kształcie rombu, zakończona podwójnym uchwytem i kółeczkiem do zawieszania.

Awers: ukośnie nałożone trzy miniaturki szyn kolejowych (metal), przepasane bandą (emalia) z napisem w jęz. rosyjskim: POŁUDNIOWO-ZACHODNIA/DROGA ŻELAZNA. Po bokach bandy data: 18-78. Na szynach kolejowych napisy w jęz. rosyjskim: ODESSKA Ż. D./KIJEWSKO-BRZESKA/BRZESKO-GRAJEWSKA.

Rewers: napis w jęz. rosyjskim: K.P./POPLAWSKI.



8

Południowo-Zachodnia Droga Żelazna przechodziła przez terytorium Ukrainy, łącząc Naddnieprze z zachodnią Ukrainą i Mołdawią, a także ze wschodnią Europą. Zabezpieczała komunikację kolejową z Austro-Węgrami, Rumunią i Prusami. Powstała, jako państwowa droga żelazna w czerwcu 1878 r. z połączenia trzech linii: Odesskiej, Kijowsko-Brzeskiej i Brzesko-Grzejewskiej należących do Towarzystwa Akcyjnego Południowo-Zachodnich Żelaznych Dróg z zarządem w Kijowie.

Wybudowana w latach 1862-1865 Odesska Droga Żelazna była pierwszą państwową linią kolejową na Ukrainie. Połączenie z Odessy do Bałty, z odnogami do stacji Razdzielnaja i Birzua długości 213 km, otwarto 5 grudnia 1865 r. W 1868 r. rozpoczęto prace związane z przedłużeniem drogi do Kijowa. Odcinek ten oddano do eksploatacji 7 czerwca 1870 r. W tym samym roku, już za pieniądze prywatnego kapitału, linię poprowadzono od stacji Birzua do Wołoczyska (ostatni jej odcinek oddano do eksploatacji we wrześniu 1871 r.), powstało także rozgałęzienie od stacji Razdzielnaja do Kiszyniowa, a całkowita długość linii wyniosła wówczas 963 km.

W 1870 r. Towarzystwo Drogi Żelaznej Brzesko-Kijowskiej kupiło od państwa linię Kijów-Bałta, a następnie linię Kijów-Żmerinka z odgałęzieniem Kazatyń-Berdyczów (oddanie do eksploatacji w maju 1870 r.) i wybudowało linię od Berdyczowa do Brześcia Litewskiego z odgałęzieniem na Radziwiłłów przy rosyjsko-austriackiej granicy. Nowe połączenie pod nazwą Kijowsko-Brzeskiej Drogi Żelaznej, liczące ok. 650 km, zostało otwarte latem 1870 r.

8 sierpnia 1873 r. oddana została do użytku Brzesko-Grajewska Droga Żelazna, łącząca Brześć Litewski przez Białystok z Grajewem, która przedłużyła drogę z Odessy i Kijowa do granicy pruskiej i portów nad Bałtykiem. Miała ok. 215 km długości. Była to jedna z najbardziej wykorzystywanych dróg żelaznych w całej Rosji. W 1874 r. przechodziło tędy codziennie 20 pociągów pasażerskich oraz 14, a nawet więcej, towarowych.

Powstała po połączeniu trzech wspomnianych dróg żelaznych Południo-Zachodnia Droga Żelazna, miała długość 2167 km, co stanowiło 10% całej rosyjskiej sieci kolejowej. Była najdłuższą linią kolejową w Rosji w ostatniej ćwierci XIX w.

9. ODZNAKA PAMIĄTKOWA Z BUDOWY IWANOGRODZKO-DĄBROWSKIEJ DROGI ŻELAZNEJ, 1881-1885

Wyrób jubilerski, Warszawa, 1885,
metal pozłacany, kolorowa emalia,
34 mm x 27 mm (40 mm x 27 mm z uszkiem);
nr inw. MHW 1749.

Odnaka okrągła, zwieńczona u góry akroterionem w formie liści akantu, z uszkiem do zawieszania. Po obu stronach wystające poza rant dwa młoty.



Awers: w środku pod koroną carską czteropolowa tarcza herbowa z herbami Radomia, Kielc, Piotrkowa i Lublina. W otoku napis w jęz. rosyjskim: IWANOGRODZKO-DĄBROWSKA ŻEL. DR.

Rewers: w środku emblemat kolei żelaznej - uskrzydłone koło. Wokół na rozwiniętej wstędze napisy: u góry - data: 1881-1885, u dołu w jęz. rosyjskim: K.P. POPLAWSKI.

Droga Żelazna Iwanogrodzko-Dąbrowska została wybudowana w latach 1881-1885 przez kierowane przez Jana Blocha Towarzystwo Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dąbrowskiej. Połączyła ona Dęblin (rosyjski Iwangorod) przez Radom, Kielce i Olkusz z Dąbrową Górniczą i, poprzez odnogi, z Sosnowcem oraz jego obecną dzielnicą Maczkami (wówczas Granica), posiadała także odgałęzienia do Koluszek i Ostrowca. Miała długość prawie 462 km i była najdłuższą linią kolejową w Królestwie Polskim. 21 grudnia 1883 r. oddano do eksploatacji pierwszy odcinek z Dęblina do Kielc, natomiast odcinek z Kielc do Dąbrowy uruchomiono 26 stycznia 1885 r. W Maczkach zbudowano stację szerokotorową w bliskim sąsiedztwie normalnotorowej stacji Granica. W 1887 r. ukończono ostatnie odcinki linii do Prus i Austrii. Budowa linii kolejowej przyczyniła się w znacznym stopniu do szybkiego rozwoju przemysłu w Zagłębiu Dąbrowskim i uchroniła od całkowitego upadku Zagłębie Staropolskie, zapewniając mu dostawę surowców energetycznych i hutniczych.

Literatura:

- G.N. Afonina, *Kratkije swedenija o razwitiji otečestwiennych železnych dorog z 1838 po 1990 g.*, Moskwa 1996;
- H. Hilchen, *Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1835-1848-1898). Przyczynek do historii kolejnictwa w Królestwie Polskiem*, Warszawa-Kraków 1912;
- Istorija železnodorożnogo transporta Rossiji*, t. I. 1836-1917, pod red. E.J. Kraskowskowo i M.M. Uzdina, Sankt Petersburg-Moskwa 1994;
- Jugo-zapadnaja železnaja doroga. Wčera. Siewodnia. Zawtra. 1870-1995*, pod red. B.S. Olejnika, Kijów 1995;
- R. Kołodziejczyk, *Warszawsko-Wiedeńska Droga Żelazna*, Warszawa 1962;
- 150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, oprac. A. Paszke, M. Jerczyński, S. M. Koziański, Warszawa 1995;
- Postrojka i eksploatacija Nikolajewskoj železnoj dorogi (1842-1851-1901 r.). Kratkij istoričeskiej očerk*, Sankt Petersburg 1901;
- Stoličnaja magistral Ukrainy*, Kijów 1970;
- W. Wojasiewicz, *Mosty dróg żelaznych Królestwa Polskiego*, Warszawa 1982;
- W. Zuziak, *Droga nadwiślańska w latach 1874-1898*, w: *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840-1914)*, pod red. R. Kołodziejczyka, Warszawa 1970, s. 95-144.