

Maciek K. Cichoń (Kielce)

Projekty kolejowe związane z Droga Żelazną Iwanogrodzko-Dąbrowską w XIX w. na podstawie doniesień „Gazety Kieleckiej”

Wstęp

Kolej dąbrowska była i nadal jest ważna dla regionu między Wisłą a Pilicą. Połączyła ten region z resztą kraju nowoczesnym środkiem transportu i przyczyniła się do jego unowocześnienia. Jej wpływ, rozległy, ale brany za coś zastalego przez kolejne pokolenia, umyka dzisiejszej wyobraźni. Wielu ludzi z potencjałem, przemysłowców, finansistów, ale i urzędników i inżynierów, planowało opeścić ziemie Królestwa Polskiego siecią kolejową, przeważnie wbrew intencjom rządu rosyjskiego. Ta istniejąca tylko w ich głowach i czasem na papierze sieć dróg żelaznych zostanie tu przedstawiona w oparciu o materiały prasowe, głównie regionalną „Gazetę Kielecką”.

Zagadnienie może wydawać się błahe, jednak temat jest dość ważny i rozległy. Ukazuje nadzieje, potencjał i różnorakie możliwości, którym nie dano szansy. Sandomierz, jeden z prowadzących powstania kolei w okolicy, nie doczekał się podłączenia linii aż do 1915 r., z kolei poprowadzenie trasy przez miejscowość Bzin było początkiem wielkości przyszłego miasta Skarżysko-Kamienna. Takie niewykorzystane potencjały będą tematem niniejszego artykułu.

Całość podzielona jest geograficznie, najpierw na koleje wąskotorowe¹ w zasięgu kolei dąbrowskiej, a potem na połączenia z Warszawą, południowo-wschodnią stroną Królestwa i Sandomierzem, Krakowem i Galicją oraz Niemcami.

W tekście będę stosował zamiennie nazwę Droga Żelazna Iwanogrodzko-Dąbrowska i kolej dąbrowska², skracając w nazwie tej i innych tras drogę żelazną do DŻ³.

- 1 DŻID i inne magistrale kolejowe w Imperium Rosyjskim posiadały tzw. szeroki rozstaw torów, 1524 mm, w przeciwieństwie do dominującego na zachodzie Europy tzw. normalnego, 1435 mm. Przyjęto, że drogi wąskotorowe posiadają rozstaw równy bądź mniejszy od 1000 mm. Koleje o torze wąskim były nazywane różnie, podjazdowymi, dojazdowymi, także zdrobniale kolejkami, dla odróżnienia od szerszych i często dłuższych i ważniejszych kolei.
- 2 Dąbrowa była początkowym i co ważniejsze definiującym punktem tej drogi, bardziej niż ostatnia stacja, Iwanogrod, jak nazywano po konfiskacie dobra i miasto Dęblin.
- 3 Artykuł opiera się na źródłach prasowych z epoki, głównie na „Gazecie Kieleckiej”. Autor jest świadomy, że nie jest to źródło wolne od niesprawdzalnych informacji.

Droga Żelazna Iwanogrodzko-Dąbrowska (DŻID) w sieci kolejowej południowego Królestwa Polskiego

Władze rosyjskie, inaczej niż austriackie i niemieckie, nie były przekonane do pomysłu kolei żelaznej na ziemiach Królestwa Polskiego. Rosjanie byli oszczędni w budowie dróg. W myśl rosyjskiej doktryny wojennej w razie wojny z sąsiadami zachodnimi wojska miały wycofać się na linię Wisły i broniących jej fortów, zostawiając atakującym armiom pustkę komunikacyjną⁴.

Wyjątkiem była Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska (DŻWW), mająca swój początek w Zagłębiu Dąbrowskim, na stacji Granica w Trójkacie Trzech Cesarzy, gdzie dochodziła do granicy wszystkich trzech zaborców. Ta pierwsza na ziemiach polskich kolej, otwarta w 1848 r., służyła głównie transportowi węgla do Warszawy, największego konsumenta surowca w kraju, oraz dalej do Rosji i jej zakładów przemysłowych.

Drugą ważną koleją była otwarta w 1877 r. Droga Żelazna Nadwiślańska (DŻN), o układzie południkowym, mająca łączyć koleje istniejące już w Królestwie Polskim i Imperium Rosyjskim, i tym samym skomunikować wybrzeża Bałtyku i Morza Czarnego⁵. To ona, przechodząc przez Warszawę i Dęblin, stację końcową drogi dąbrowskiej, zapewniała tej ostatniej połączenie ze stolicą i siecią kolei rosyjskich.

Droga Żelazna Iwanogrodzko-Dąbrowska, prywatne przedsięwzięcie Jana G. Blocha, w dużej mierze biegnąca równoległe do linii DŻWW, została otwarta w 1885 r. po burzliwych dyskusjach odnośnie jej kształtu i zasięgu. Mając wielki potencjał, nowa kolej miała łączyć Zagłębie Dąbrowskie z Warszawą drogą okrężną, rejon Piotrkowa i Łodzi z Sandomierzem i prawym brzegiem Wisły. W swoim ostatecznym kształcie główna linia biegła z Dąbrowy Górniczej do Dęblina (rosyjska nazwa Iwanograd), a poprzeczna z Częstochowy do Ostrowca.

Entuzjazm władz dla przedsięwzięcia pojawiał się w czasie zagrożenia zbrojnego, jak w latach siedemdziesiątych XIX w., w czasie dziesiątej wojny z Turcją, kiedy niezawodna arteria komunikacyjna mogła wspomóc wysiłek wojenny. Sprzeciw natomiast ujawniał się w czasie niepokojów społecznych i utrzymywał długo, jak po powstaniu styczniowym. Argumenty przeciw zaczęły pojawiać się także, gdy Rosja i jej niedawni sojusznicy ze Świętego Przymierza, Austria i Niemcy, zaczęli stawać się konkurentami i potencjalnymi adwersarzami w konflikcie zbrojnym⁶. Względy polityczne zdecydowały też, że DŻID według założeń władz rosyjskich dodatkowo przebiegała przez tunel, który miał być zabezpieczeniem przed inwazją z zachodu. Jego zawalenie uniemożliwiałoby transport na trasie dąbrowskiej⁷. Nowa linia kolejowa wydatnie przyczyniła się do rozwoju takich ośrodków miejskich, jak Kielce, Skarżysko i Radom, ale

4 T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Warszawa 1959, s. 15.

5 S.M. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*, Opole 1993, s. 136.

6 Tamże, s. 131; Z. Gardziński, *Nadwiślańska kolej żelazna i jej wpływ na rozwój Chełma*, w: *Chełm i Chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996, s. 333.

7 R. Kołodziejczyk, *Jan Bloch (1836–1902). Szkic do portretu „Króla polskich kolei”*, Warszawa 1983, s. 97.

także mniejszych miejscowości, jak Jędrzejów. Pojawiały się typowe dla przedsięwzięć tamtego okresu przeciwności, ale dochody DŻID były tak duże, a potencjał kolei tak widoczny, że jej zarząd wielokrotnie występował z projektami budowy nowych linii szerokotorowych lub przejęcia już istniejących⁸.

W 1900 r. kolej dąbrowska przeszła w ręce Skarbu Państwa, łącząc się z już wykupioną DŻ Nadwiślańską w Skarbowe Drogi Żelazne Nadwiślańskie (SDŻN), których dyrektorem został Dmitrij Iwanow, dyrektor byłej DŻID⁹.

Kolejki dojazdowe DŻID

Planowane linie kolejowe tworzyły potencjalnie gęstą sieć połączeń, zarówno szerokotorowych magistrali, jak i wąskotorowych, małych przedsięwzięć lokalnych. Kolejki wąskotorowe nie były użyteczne dla państwa, więc nie obowiązywało wobec nich korzystniejsze prawo wywłaszczeniowe¹⁰. Tu z kolei wyjątki stanowiły tylko te drogi żelazne, które bezpośrednio łączyły się z przemysłem, kolejki dojazdowe kopalniane i fabryczne, na których budowę pozwolenie wydawał właściwy gubernator¹¹.

Zapotrzebowanie na kolejki dojazdowe było duże, zwłaszcza między zakładami przemysłowymi, które powstały w okolicy trasy dąbrowskiej¹². W Królestwie tworzone różne towarzystwa dróg żelaznych dojazdowych, widzące w nich źródło dochodów¹³. Ponadto w 1898 r. w Warszawie na wzór towarzystwa petersburskiego zawiązało się Warszawskie Towarzystwo Budowy Dróg Żelaznych Podjazdowych, którego udziałowcami byli znaczący przedstawiciele finansjery¹⁴. Z drugiej strony z czasem także rząd dostrzegł korzyści wynikające z budowy kolei wąskotorowych. Ułatwieniem dla takich przemysłowych kolejek były nowe prawa z 1900 r. Zawierały jednak dwa nieracjonalne wymogi: konną siłę pociągową oraz natychmiastowe usunięcie torów na życzenie władzy, w dowolnym czasie¹⁵. Dla państwa najważniejsze były strategiczne plany wojenne, a te uznawały słabą sieć komunikacyjną za atut obronny. Z tego właśnie powodu początkowo dworce były budowane w pewnej odległości od miast, a te wymogi promieniowały na mniejsze projekty.

Na początku 1900 r. do Ministerstwa Komunikacji wpłynęło 30 projektów kolejek dojazdowych¹⁶, a w lutym tego roku było to już 49 projektów. Część z nich pojawiła się później także w komisji kolejowej w Petersburgu. W latach 1904–1914 do władz wpłynęły kolejne 84 podania o pozwolenia na studia nad potencjalnymi trasami dróg żelaznych w Królestwie Polskim. Z tych do Petersburga interesanci przesłali 29, z któ-

8 *Zwyczajne ogólne...*, „Gazeta Kielecka” 1898, nr 74, s. 1.

9 *Skup drogi żelaznej*, tamże 1900, nr 5, s. 2.

10 *W celu...*, tamże 1885, nr 97, s. 1.

11 *W skutek porozumienia...*, tamże 1885, nr 102, s. 1.

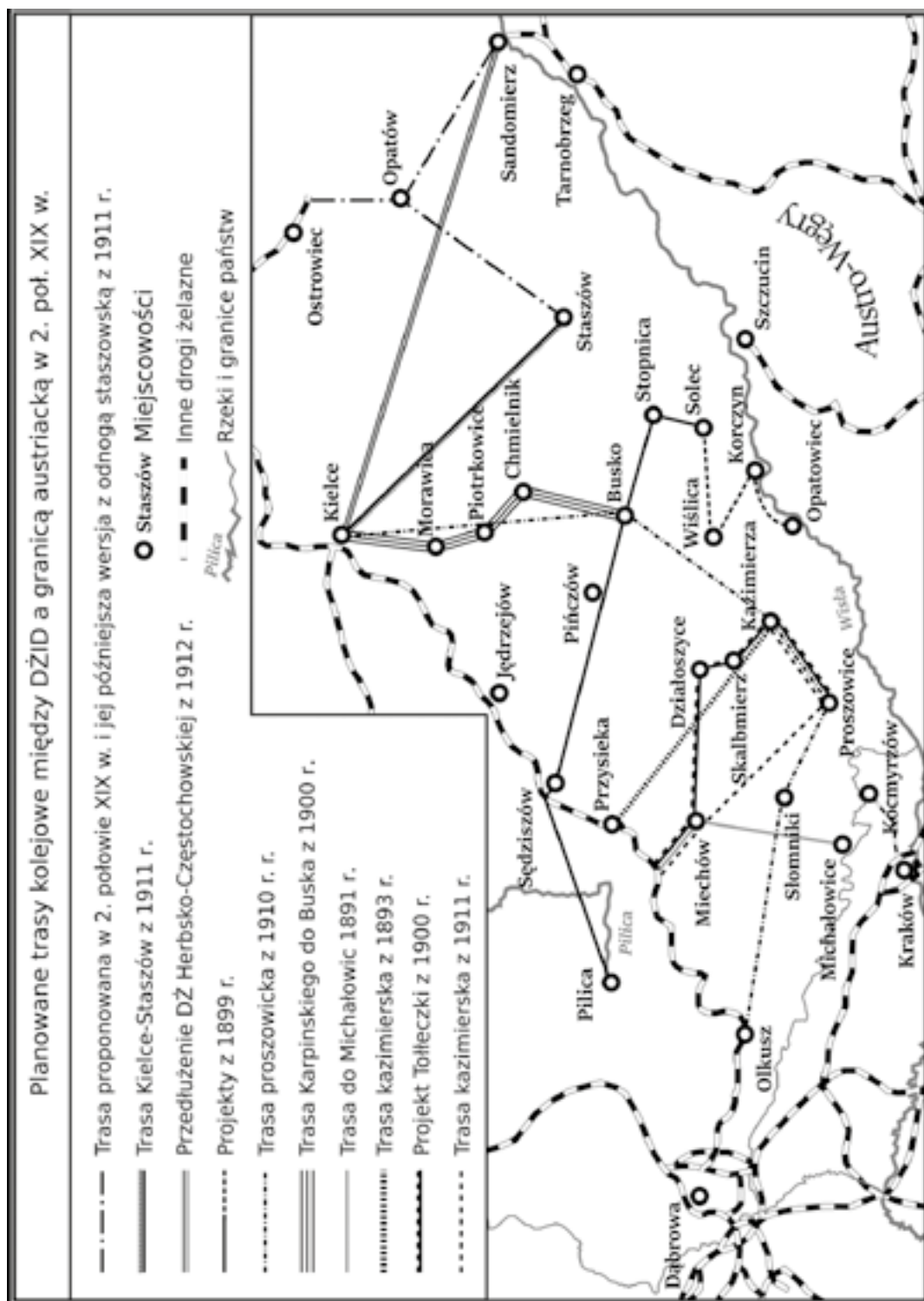
12 *W departamencie...*, tamże 1889, nr 18, s. 2.

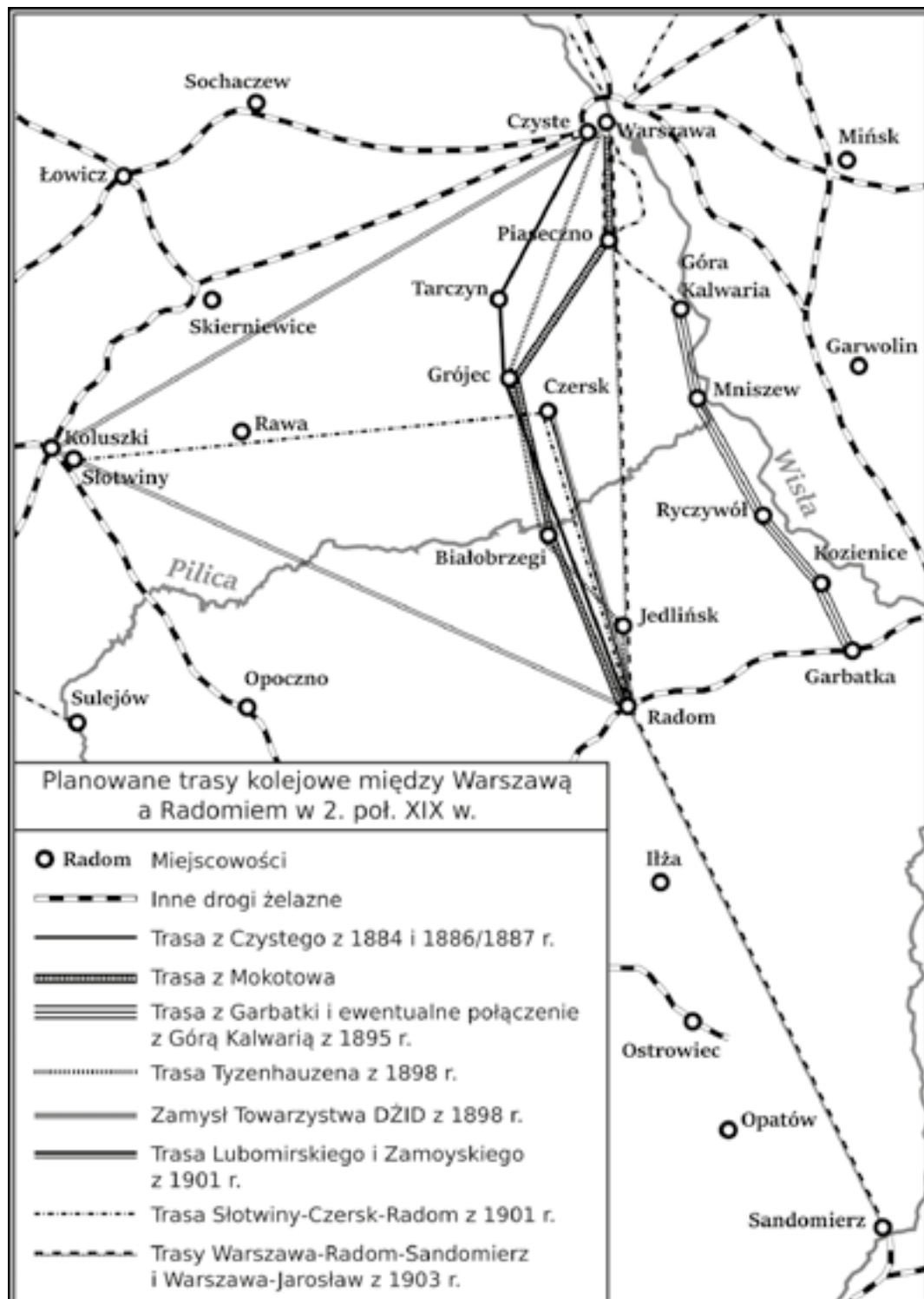
13 *Dwa czynne w państwie...*, tamże 1895, nr 53, s. 1.

14 *Właściciel tartaku...*, tamże 1897, nr 17, s. 2.

15 *W celu ułatwienia...*, tamże 1900, nr 21, s. 2.

16 *Złożono do zatwierdzenia...*, tamże 1900, nr 12, s. 1.





rych pozytywnie władze rozpatrzyły 27. Przez 10 lat zbudowano faktycznie jedynie kilka: dwie warszawskie trasy dojazdowe, łódzką oraz prywatne kolejki na Kujawach i w Lubelskiem¹⁷.

Przy zaostrzającej się sytuacji międzynarodowej w 1914 r. Komisja ds. Nowych Kolei powzięła decyzję o budowie w ciągu 5 najbliższych lat aż 29 000 wiorst¹⁸, co dawało ok 31 000 km nowych tras w całym cesarstwie. Ich koszt prasa szacowała na ok. 290 mln rubli, przy założeniu 10 000 rubli za wiorstę toru, przyjmując, że dostępne będą pożyczki gwarantowane przez rząd¹⁹. Były to działania spóźnione, pokazywały jednak, że władze zdały sobie wreszcie sprawę z potrzeby posiadania kolejowej sieci komunikacyjnej.

Poniższy tekst charakteryzuje inicjatywy w zakresie budowy wąskotorowych połączeń kolejowych związanych z DŻID. Większość z nich nigdy nie doczekała się realizacji. Pokazuje jednocześnie zakres lokalnych i środowiskowych inicjatyw, które w uprzemysłowieniu i rozbudowie komunikacji kolejowej widziały możliwości rozwoju gospodarczego.

W 1891 r. rozpoczęto wcielanie w życie projektu prywatnej kolejki dojazdowej, zaproponowanej przez Kaminera z Kielc, z którym ministerstwo poleciło DŻID zawrzeć umowę eksploatacyjną²⁰. Zatwierdzono także umowę między koleją dąbrowską a zakładami metalurgicznymi „Kunów”²¹. W 1894 r. sfinalizowano umowę z inżynierem I.I. Skibińskim, reprezentującym dzierżawców byłego zachodniego okręgu górniczego Królestwa, których huty cynku pod Będzinem miały być połączone ze stacją Dąbrowa²². W 1897 r. zawiązało się towarzystwo akcyjne, które postawiło odlewnię i wielki piec w Skarżysku. Zakład miał być połączony ze stacją DŻID własną odnogą wąskotorową²³. W 1898 r. przedstawiono plan połączenia z główną linią pieca wapiennego w Jaworzni pod Białogonem²⁴ i folwarku „Głębozka” pod Kielcami, gdzie powstawała fabryka nawozów sztucznych²⁵. W 1899 r. stacja Ostrowiec doczekała się połączenia z cukrownią w Częstocicach²⁶. Planowano również połączenie z magistralą nowo wznoszonej huty cynku w Dąbrowie²⁷.

W 1900 r. wpłynął do władz m.in. projekt połączenia Kielc z odległym o 16 wiorst tartakiem parowym w Wojciechowie pod Szczecnem. W rządzie gubernialnym złożono

17 *Koncesje na kolejki*, tamże 1914, nr 73, s. 3.

18 Wiorsta – jednostka długości wynosząca 1066,78 m.

19 *Nowe koleje*, tamże 1914, nr 108, s. 2.

20 *Minister komunikacji...*, tamże 1891, nr 8, s. 1.

21 *Projekt umowy...*, tamże 1891, nr 67, s. 1.

22 *Departament...*, tamże 1894, nr 21, s. 1.

23 *Grono kapitalistów...*, tamże 1897, nr 30, s. 1.

24 *Pod Białogonem...*, tamże 1898, nr 88, s. 1.

25 *Nowonabywcy...*, tamże 1898, nr 31, s. 2; *Roboty grabarskie...*, tamże 1899, nr 91, s. 1.

26 *Z polecenia...*, tamże 1891, nr 19, s. 1; *Ministerium komunikacji...*, tamże 1891, nr 47, s. 1.

27 *W Dąbrowie...*, tamże 1899, nr 92, s. 2.

także projekty linii Kielce – Busko i Kielce – Wojciechów²⁸. Poza tym zgłoszono również kolejne propozycje na linie²⁹: Jędrzejów – Staszów z odnogą do Rytwian i Buska, Miechów – Lubno – Proszowice, Kielce – Rytwiany, Ostrowiec – Sandomierz z odnogą do Staszowa, Miechów – Proszowice z odnogą do Szreniawy, Warszawa – Radom – Sandomierz.

W 1901 r. przedstawiono fantastyczną koncepcję kolei wąskotorowej do prywatnego użytku. Była to inicjatywa właściciela folwarku Komórki pod Kielcami. Wniósł on do rządu gubernialnego prośbę o pozwolenie przeprowadzenia studiów nad 53-kilometrową linią ze swojego folwarku do Pierzchnicy i dalej do Połańca³⁰.

Rok 1905 przyniósł pomysł na konne szynowe połączenie zakładów wapiennych „Tokarnia” z DŻID na stacji Chęciny³¹. Pozwolenia na studia trasy wzdłuż drogi wiejskiej i okolic Tokarni oraz Chałupek udzielił pomocnik Inżyniera Gubernialnego inżynier Julian Włodzimierski³². Jednak lokalni gospodarze i władze gminne złożyli odwołanie od pozwolenia³³.

W 1911 r. komisja Komitetu Kolejowego Ministerstwa Komunikacji³⁴ zatwierdziła kilka tras: Opatów – Staszów, Kielce – Staszów, Kielce – Chmielnik, Busko – Solec z odnogą do Staszowa, wąskotorową Miechów – Proszowice – Kazimierza Wielka. W okolicach Opatowa i Sandomierza również planowano kilka wariantów tych linii: Ostrowiec – Opatów – Sandomierz z odnogą Opatów – Staszów, Ostrowiec – Ćmielów – Sandomierz, Ostrowiec – Opatów – Klimontów – Staszów – Rytwiany – Rataje.

W 1913 r. uzyskano zezwolenie na połączenie głównej linii DŻID z rampą planowanej stacji w wapiennikach kieleckich. Trasa miała przebiegać ulicami Sukowską, Lipową, Ogrodową i Karczówkowską, a pozwolenie wydano na 24 lata, przez które wnioskodawcy Jankiel i Herszel Zagajski oraz Lipszyc mogli korzystać z trasy jako własności, po czym miała ona przejść na własność miasta. Za samo korzystanie z poboczy ulic miasto miało otrzymywać 100 rb. rocznie. Poza dzierżawcami z kolejki mógł korzystać każdy po opłacie 10 kopiejek za wagonik, ponadto utrzymanie bruków i ulic między szynami należało także do właścicieli wapienników. W razie wprowadzenia samorządu miejskiego, miasto zastrzegało sobie prawo zmiany lub usunięcia trasy³⁵. Już w 1914 r. wydano ostateczne pozwolenie na budowę platformy ładunkowej na stacji oraz poprowadzenie torów przez ulice Sukowską, Ogrodową i aleję Karczówkowską³⁶.

28 *Projekty kolejowe*, tamże 1900, nr 32, s. 2.

29 *Złożono do zatwierdzenia...*, tamże 1900, nr 12, s. 1; *Koleje podjazdowe*, tamże 1900, nr 13, s. 2; *Komisja, badająca projekty...*, tamże 1900, nr 15, s. 2.

30 *Kolejka*, tamże 1901, nr 24, s. 2.

31 *Droga żelazna wąskotorowa konna*, tamże 1905, nr 29, s. 2. Nominalna stacja Chęciny mieściła się w miejscowości Wolica, kilka kilometrów na pd.-wsch. od miasta.

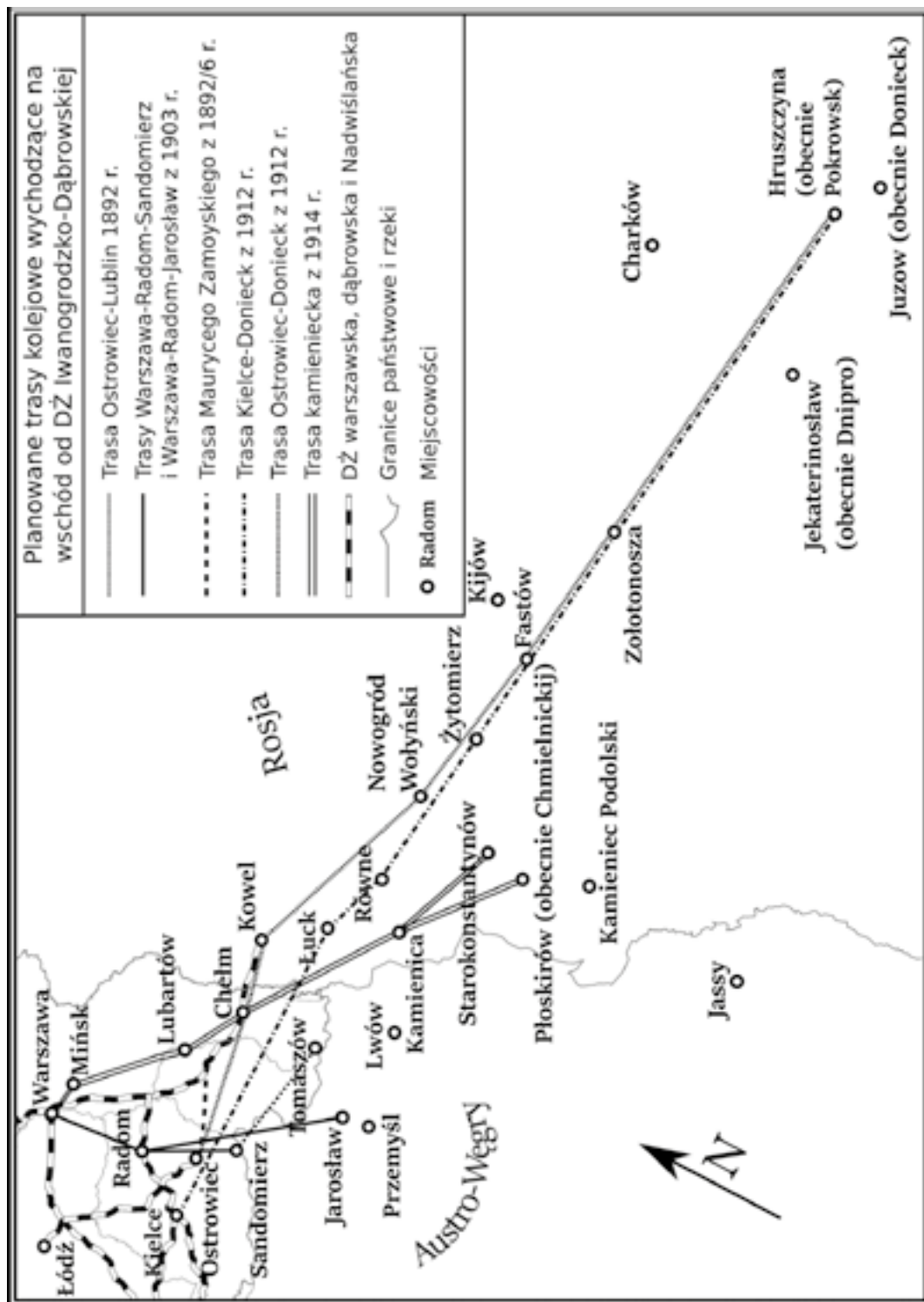
32 *Kolejka podjazdowa*, tamże 1906, nr 24, s. 2.

33 *Sprawa kolejki do Chęcin*, tamże 1906, nr 33, s. 2.

34 W. Jelski, *W sprawie kolei podjazdowych*, tamże 1911, nr 26, s. 1.

35 *Kolejka do wapienników*, tamże 1913, nr 77, s. 2.

36 *Kolejka podjazdowa*, tamże 1915, nr 55, s. 2.





Stacja kolejki wąskotorowej Jędrzejowie; pocztówka ok. 1915 r.



Most na Wiśle w Szczucinie, pośrodku widoczne tory kolejki wąskotorowej; Narodowe Archiwum Cyfrowe

Realizacja większości planowanych krótkich tras dojazdowych rozbiła się jednak o carską biurokrację lub uniemożliwił je wybuch wojny w 1914 r.

Radomski węzeł kolejowy, połączenia z Warszawą

Pierwsze plany połączenia kolejowego Radomia z Warszawą trasą inną niż przez Dęblin (Iwanogoród) i Drogę Żelazną Nadwiślańską pojawiły się już w 1884 r. Było to w trakcie debaty nad położeniem dworca radomskiego, co mogło wpłynąć na późniejsze ewentualne wytyczanie odgałęzień³⁷. Inżynierowie kolei dąbrowskiej mieli przestudiować kierunek warszawski po ukończeniu robót nad główną linią do Dęblina. Odnoga radomska przypadła w udziale Towarzystwu DŻID, a jej budowa była prawdopodobnie wspierana początkowo przez Ministerstwo Wojny³⁸, które jednak najpóźniej w 1886 r. wycofało poparcie³⁹. Z „Kuriera Warszawskiego” można się było dowiedzieć, że projekt wzbudził również zainteresowanie w Petersburgu⁴⁰.

Plany prawdopodobnie były gotowe na przełomie 1886 i 1887 r.⁴¹ i przypuszczalnie spodobały się w Ministerstwie Komunikacji. Trasa miała być podobna do jednego z planowanych początkowo wariantów kolei dąbrowskiej i przebiegać od południa przez Grójec i Tarczyn oraz dalej przez Szczęśliwice i Czyste, gdzie przecięłaby wiaduktem tor DŻWW niedaleko pomnika bitwy wolskiej, a minąwszy wieś Wolę, połączyłaby się z Koleją Obwodową. Istniała także koncepcja toru przedłużonego z pól Mokotowskich przez Piaseczno, Grójec do Białobrzegów⁴². W okolicy Rogatki Jerozolimskiej na Woli planowano wybudować dworzec, równoległy do przebiegu kolei obwodowej, która przywoziłaby pasażerów z dworców wiedeńskiego i nadwiślańskiego⁴³. Choć zarząd DŻID zdementował swój udział w przedsięwzięciu bez gwarancji państwowych, których rząd nie chciał udzielić⁴⁴, to prasa jednak dość entuzjastycznie informowała w latach 1888–1889 o rychłym nadaniu koncesji⁴⁵.

Ponownie zainteresowano się tym projektem prawie dekadę później, w 1897 r. Towarzystwu DŻID przysługiwało prawo budowy trasy przez Grójec⁴⁶, choć z tego prawa nie skorzystało, ale do 1897 r. pojawiło się kilka projektów linii o zbliżonym przebiegu. Najważniejszy z nich dotyczył trasy Warszawa – Grójec – Białobrzegi – Jedlińsk – Radom. Być może w związku z tym zarząd Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dęblińskiej podjął jednak w 1898 r. starania o pozwolenie na realizację własnej dawniejszej

37 *Po ukończeniu...*, tamże 1884, nr 35, s. 1.

38 *W dziennikach...*, tamże 1885, nr 82, s. 1.

39 „Kur. War.” donosi..., tamże 1886, nr 29, s. 1.

40 *Z nader poważnego...*, tamże 1886, nr 74, s. 1.

41 *Jak słyhać...*, tamże, 1887, nr 5, s. 1; *Z dobrego...*, tamże 1887, nr 52, s. 1; *Budowa...*, tamże 1887, nr 84, s. 1.

42 *Podług projektu...*, tamże 1889, nr 16, s. 1.

43 *Odnoga radomska...*, tamże 1887, nr 86, s. 1.

44 „Słowo” pisze..., tamże 1887, nr 87, s. 1.

45 „Kur. Codzienny”..., tamże, 1888, nr 69, s. 1; „Petersb. Listok”..., tamże 1889, nr 16, s. 1.

46 *Z Petersburga...*, tamże 1897, nr 6, s. 2.

koncepcji. By podnieść swoje szanse Towarzystwo było gotowe zrzec się gwarancji państwowych na nową odnogę, ale w zamian chciało przedłużenia koncesji na użytkowanie DŻID, która wygasła w 1900 r.⁴⁷, co w praktyce oznaczało automatyczny wykup kolei przez państwo. W 1898 r. akcjonariusze Towarzystwa DŻID powzięli m.in. uchwałę o przejęciu Łódzkiej Kolejki Obwodowej oraz Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej, a także projektu linii Łódź – Kalisz, przyszłej Drogi Żelaznej Warszawsko-Kaliskiej (którą ostatecznie wybudowało Towarzystwo DŻWW) oraz projektu trasy Warszawa – Koluszki – Radom⁴⁸.

Te działania mogły przynieść wymierne korzyści, ale ostatecznie dokonał się wykup przez państwo Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dąbrowskiej i została ona połączona z państwową już Droga Żelazną Nadwiślańską, która przejęła dąbrowskie prawa do budowy odnogi radomskiej. Spodziewano się, że jakkolwiek prywatną inicjatywę z Radomia, która finansowo zaszkodziłaby skarbowi państwa, DŻN będzie blokować⁴⁹.

Niemniej już pod koniec 1900 r. wszczęto studia nad trasą z Radomia do stolicy. Umożliwiły to zapewne dobre kontakty i zaufanie władz do głównego inicjatora przedsięwzięcia pułkownika Tyzenhauzena, wcześniej startującego naprzeciw Towarzystwom DŻID i DŻWW o koncesję na budowę drogi kaliskiej. Według pomysłu pułkownika kolej o napędzie elektrycznym miała biec trasą podobną do proponowanej w 1897 r.⁵⁰ Do grudnia 1900 r. o koncesję na trasę Radom – Warszawa zaczęli ubiegać się również ks. Stefan Lubomirski, hr. Tomasz Zamoyski i hr. August Potocki⁵¹. Według władz nowa trasa jako magistralna, czyli szerokotorowa, nie wpłynęłaby znacząco na transport węgla do Warszawy, ale przeciw temu argumentowi wystąpili wspólnie udziałowcy przemysłu górniczego Zagłębia Dąbrowskiego i nowego ciężkiego przemysłu nadbałtyckiego wybrzeża cesarstwa⁵². Zaznaczyli, że była DŻID transportuje węgiel właśnie do cesarstwa, głównie do jego południowej części, a teraz otwiera się możliwość zaopatrywania rynku na północy. Nowa trasa przez stolicę byłaby krótsza, transportując szybciej i taniej paliwo nad Bałtyk. Według obliczeń zainteresowanych obniżyłoby to cenę węgla o 7 kopiejek (zapewne na pudzie⁵³). Ponadto nowy rynek działałby stabilizująco i stymulująco na wydobywanie.

W samym Radomiu myśl o magistrali także pobudzała wyobraźnię. Wyliczenia z 1901 r. wymieniały liczne korzyści dla radomskiego przemysłu, a bilans planowanych rocznych przewozów zamykał się w liczbie 26 371 000 pudów, czyli 431 957 ton.

General-gubernator warszawski Michaił Czertkow popierał te argumenty jako zasadne. W celu dalszego zbadania sprawy jego kancelaria przesłała dane do warszaw-

47 *Towarzystwo kolei...*, tamże 1898, nr 73, s. 1.

48 *Zwyczajne ogólne...*, tamże 1898, nr 74, s. 1.

49 *Kolej do Radomia*, tamże 1900, nr 22, s. 2; *Kolej Warszawa – Radom*, tamże 1900, nr 32, s. 2.

50 *Prośby towarzystwa...*, tamże 1898, nr 65, s. 1; *Kolej Warszawa – Radom*, tamże 1900, nr 79, s. 2.

51 *Droga żelazna*, tamże 1900, nr 102, s. 2.

52 *Radom – Warszawa*, tamże 1901, nr 23, s. 1.

53 Pud – rosyjska jednostka waga odpowiadająca 16,38 kg.

skiego oddziału Towarzystwa Popierania Rosyjskiego Przemysłu i Handlu. Pozytywna ocena obu instytucji wymusiła ponowne wniesienie sprawy do Ministerstwa Komunikacji⁵⁴. Ale według ministerstwa jedyną możliwością budowy tej linii była koncesja dla DŻN⁵⁵.

Jednocześnie jednak zezwoliło ono obu ubiegającym się o budowę przedsiębiorcom, ks. Lubomirskiemu i hr. Zamoyskiemu, na dokonanie własnych studiów kolejowych na trasach Warszawa – Piaseczno oraz z Radomia do cukrowni „Czersk” pod Grójcem⁵⁶. Warunkiem były studia nad linią o rozstawie 5 stóp, co odpowiadałoby szerokiemu rozstawowi torów rosyjskich (1524 mm).

Rywalizacja między trzema przedsiębiorcami była dość zaciepła. Obaj ziemianie przez Ministerstwo Komunikacji, działające w roli pośrednika, poinformowali pułkownika Tyzenhauzena, że ewentualna jego wygrana i zdobycie koncesji musi prowadzić do wykupu przez niego obecnej linii Kolei Grójeckiej, która w tym okresie dochodziła jedynie do Kalwarii, a której obaj arystokraci byli udziałowcami⁵⁷. Następna jej część, do Grójca i dalej, miała być budowaną w przyszłości, ale wobec powstania drogi żelaznej z Radomia cała inwestycja mogła okazać się niedochodowa, z wyjątkiem odcinka kalwaryjskiego, wożącego pielgrzymów. Tyzenhauzen przystał na to żądanie⁵⁸. Ostatecznie koncesja została przyznana właśnie jemu, pod warunkiem wpłaty 100 000 rubli w ciągu trzech miesięcy, do 24 kwietnia 1901 r., jako zabezpieczenia⁵⁹. I choć ostateczna decyzja miała zapaść w 1902 r., grupy inżynierów i techników wyruszyły w teren, zaczynając studia od Rogatki Jerozolimskiej⁶⁰. W Petersburgu zarząd kolei państwowych złożył memoriał broniący własnych interesów⁶¹, a Lubomirski i Zamoyski pozostali czujni, gotowi przejąć projekt w razie niewypłacalności oponenta lub przeforsować swój własny.

Oba konkurujące projekty, wzajemnie się uzupełniające, miały być przedstawione Radzie Państwa przez Ministerstwa Skarbu i Komunikacji⁶² na jesieni 1902 r. Tymczasem w Warszawie na początku tego roku Tyzenhauzen zebrał warszawskie sfery przedsiębiorców kolejowych, próbując powołać lokalne towarzystwo oparte na krajowym kapitale⁶³. Gotowość do zagwarantowania środków finansowych zgłosili także kupcy z Moskwy⁶⁴.

54 *Sprawę kolei szerokotorowej...*, tamże 1901, nr 52, s. 1; *Radom*, tamże 1901, nr 54, s. 3.

55 *Warszawa*, tamże 1901, nr 58, s. 3.

56 *Ministryjum komunikacyi...*, tamże 1901, nr 83, s. 2.

57 B. Pokropiński, *Kolej Grójecka 1898–1998*, Warszawa 1998, s. 5.

58 *Radom*, „Gazeta Kielecka” 1901, nr 87, s. 3.

59 *Droga Żelazna*, tamże 1901, nr 94, s. 3.

60 *Kolej Radomska*, tamże 1902, nr 4, s. 3; *Warszawa*, tamże 1901, nr 90, s. 2.

61 *Kolej Warszawa – Radom*, tamże 1902, nr 16, s. 3.

62 *Kolej radomska*, tamże 1902, nr 31, s. 3; *Kolej do Buska*, tamże 1902, nr 46, s. 2.

63 *Warszawa*, tamże 1902, nr 19, s. 3.

64 *Upragniona droga*, tamże 1902, nr 23, s. 2.

Z czasem zaczęły krążyć różne pogłoski, związane z opóźniającą się wpłatą kaucji, m.in. o propozycji Tyzenhauzena odstąpienia koncesji na budowę drogi radomskiej Towarzystwu DŻWW⁶⁵. W rzeczywistości opóźnienia wynikały jednak z odkładanych posiedzeń Rady Państwa, przez co i termin wpłaty przesunięto na 15 października 1902 r.⁶⁶. Spekulacje prasowe szły nawet w kierunku odrzucenia ofert obu towarzystw i podjęcia budowy kolei siłami państwowymi⁶⁷. Do nastania zimy kaucja nadal nie została uiszczona, a Towarzystwo DŻWW potwierdziło wcześniejsze plotki i wystąpiło o pozwolenie na zrealizowanie kontestowanej trasy.

Na fali spekulacji pojawiły się też pogłoski o dwóch liniach z Warszawy, które pokrywałyby się w części z planowaną przez Tyzenhauzena inwestycją (Warszawa – Sandomierz i Warszawa – Jarosław)⁶⁸. Potwierdzenie znalazły informacje o problemach finansowych Tyzenhauzena, który szukał pomocy w Paryżu. Wygórowanych warunków tamtejszych bankierów nie był jednak w stanie spełnić.

Zupełnie innym przedsięwzięciem w okolicach Warszawy była kolejka dojazdowa, jaką planowało uruchomić rosyjskie Pierwsze Towarzystwo Kolei Podjazdowych⁶⁹. W 1895 r. prasa informowała, że pierwszą stacją wąskotorówki miała być Garbatka, jednocześnie pierwsza stacja DŻID przed Dęblinem. Z niej tor miał przechodzić przez Kozienice, Ryczywół i dotrzeć do Mniszewa u zbiegu Wisły i Pilicy, gdzie znajdowała się cukrownia o tej nazwie. Prasa podkreślała, że ewentualne połączenie Mniszewa z Górą Kalwarią da świetne nadwiślańskie połączenie Radomia ze stolicą.

W 1910 r. odżyła rywalizacja o koncesję na budowę trasy między „wiedenką” a drogami nadwiślańskimi, gdyż widoki na jej budowę stały się pewniejsze⁷⁰. Tyle że od 1912 r. skarbowe koleje w Królestwie Polskim potrzebowały połączenia Radomia ze stolicą dla odciążenia tras węglowych, w czasie przekuwania dawnej DŻWW na szeroki tor⁷¹.

Również w 1912 r. do władz Królestwa wpłynął projekt połączenia Radomia koleją z Czerskiem oraz ze Słotwinami⁷². W sprawie Czerska był to prawdopodobnie powrót do koncepcji z 1901 r., a Słotwiny były przystankiem pod Koluszkami. W tym samym roku została także zgłoszona propozycja trzeciej trasy, łączącej Radom bezpośrednio ze stolicą; niewiele o tym projekcie jednak wiadomo.

Prasa warszawska informowała, że linia ze stolicy przez Radom do Sandomierza była rozważana przez Komisję ds. budowy nowych kolei w styczniu 1900 r., jeszcze

65 *Proponowane przez pułkownika...*, tamże 1902, nr 47, s. 1; *Kolej Warszawa – Radom*, tamże 1902, nr 50, s. 2.

66 *Kolej Radomska*, tamże 1902, nr 56, s. 3.

67 *Kolej Warszawa – Radom*, tamże 1902, nr 82, s. 2.

68 *Warsz. Dniwn. donosi...*, tamże 1903, nr 49, s. 1; *Kolej radomska*, tamże 1903, nr 87, s. 2.

69 *Pierwsze Towarzystwo*, tamże 1895, nr 55, s. 2.

70 *Kolej Radom – Warszawa*, tamże 1910, nr 74, s. 2.

71 *Kolej Warszawa – Radom*, tamże 1912, nr 26, s. 3.

72 *Nowe koleje w Królestwie Polskim*, tamże 1912, nr 50, s. 2.

w trakcie debat nad projektem Tyzenhauzena i Lubomirskiego – Zamoyskiego. Rząd jednak był skłonny pozwolić najwyżej na budowę linii jedynie do Radomia⁷³. Sandomierz pozostawał miastem nadgranicznym i choć nie posiadał bezpośredniego połączenia z kolejami austriackimi po drugiej stronie Wisły, jako początek linii kolejowej kończącej się w stolicy stanowił dla Rosjan realne zagrożenie dla obronności. Ostatecznie Radom doczekał połączenia z Warszawą dopiero w odrodzonej Polsce.

Połączenia z Sandomierzem i prawą stroną Wisły

Pierwszy projekt przeprowadzenia drogi żelaznej na wschód od DŻWW w stronę Sandomierza pojawił się już w 1856 r. Choć niezrealizowany, trafił na bardzo dobry moment. Car, przekonany wówczas o konieczności oplecenia rozległego kraju koleją, zezwolił na poważne projekty strategiczne. Kolejne plany pojawiły się już w 1857 i 1860 r.⁷⁴

Do koncepcji wrócono w 1866 r. z inicjatywy namiestnika Fiodora Berga. Pomysł podchwyciła wtedy okazała część śmietanki finansowej Królestwa: Leopold Kronenberg syn, Herman Epstein, bracia Lascy, Antonii Edward Fraenkel, Zygmunt Wielopolski i Jan G. Bloch. Niestety, plan, choć wyszedł ze sfer rządowych, nie rozwinął się z powodu spadku zainteresowania właśnie w tym środowisku.

Już w tym okresie pojawiały się wątpliwości rosyjskich wojskowych co do zasadności łączenia kolejami żelaznymi miast nadgranicznych, zwłaszcza jeśli pod drugiej stronie już przebiegała nitka drogi żelaznej. Praktycznie wszystkie kolejowe połączenia graniczne Królestwa Polskiego i Rosji rodziły się w wielkich bólach, projekty były opóźniane i często niepewne. Taka sytuacja dotyczyła Sandomierza, gdzie po austriackiej stronie Wisły w Nadbrzeziu kończyła się odnoga austriackiej kolei żelaznej im. Karola Ludwika⁷⁵. Ten stan rzeczy był dla rosyjskich kół wojskowych nie do przyjęcia⁷⁶.

We wrześniu 1875 r. pojawiła się w prasie wzmianka o Rydzewskim, inspektorze DŻN, który wyruszył w teren nadzorować wytyczanie drogi żelaznej Sandomierz – Ostrowiec – Bzin⁷⁷.

W 1882 r. prasa pisała o prawdopodobnym połączeniu w Tarnobrzegu budowanej kolei austriackiej z drogami żelaznymi Królestwa Polskiego przez Opatów oraz Koprzywnicę, która miała stać się komorą celną, i dalej do Bodzechowa pod Ostrowcem, co połączyłoby tę trasę z poprzeczną linią Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dąbrowskiej⁷⁸. Była to pierwsza propozycja kolei w tym regionie Królestwa Polskiego, która

73 *Kolej Warszawa – Sandomierz*, tamże 1903, nr 15, s. 2.

74 R. Kołodziejczyk, *Jan Bloch...*, s. 97.

75 Kolej Galicyjska im. Karola Ludwika była prywatną linią kolejową w Galicji, łączącą Kraków ze Lwowem i posiadającą liczne odgałęzienia. Już pod koniec lat 50. dotarła do Dębicy i Rzeszowa. Połączenie z Nadbrzeziem zostało otwarte dopiero w 1887 r.

76 *Dzienniki petersburskie...*, „Gazeta Kielecka” 1879, nr 19, s. 1.

77 *Inspektor rządowej drogi żelaznej...*, tamże 1875, nr 75, s. 2.

78 S., *Z sandomierskiego*, tamże 1882, nr 103, s. 2.

przekraczając Wisłę omijałaby Sandomierz. W Galicji, w okręgu tarnobrzeskim, wystosowano w 1884 r. petycję, domagającą się uruchomienia linii kolejowej do Sandomierza⁷⁹. Popierała ją prasa austriacka, a jej echa pojawiły się w 1888 r., gdy ogłoszono rychłe połączenie kolei Karola Ludwika i kolei dąbrowskiej przez Tarnobrzeg⁸⁰.

W 1911 r. ten sam komitet kolejowy przy Ministerstwie Komunikacji, który odrzucił projekty przedłużenia trasy Bzin – Ostrowiec do Sandomierza, wyłonił spośród siebie komisję, która zajęła się rozpatrzeniem spraw kolejowych w Królestwie. Uznano m.in., że wśród dwudziestu najważniejszych dla Królestwa kolei wąskotorowych powinno znaleźć się przedłużenie linii Ostrowiec – Opatów – Sandomierz, z odnogą z Opatowa do Staszowa. 9 marca 1911 r. linia ta została zatwierdzona, jednak bez odgałęzienia do Staszowa. Zamiast niej postanowiono dać zielone światło wąskotorówce z Kielce – Staszów. Z kolei na posiedzeniu komitetu, który rewidował komisyjne ustalenia, wszystkie projekty wychodzące z Ostrowca zostały anulowane. Argumentem było istnienie projektu linii magistralnej, która według wyższej instancji kłóciła się z nowym planem⁸¹.

W 1912 r., już bez realnych szans na budowę magistrali, Towarzystwo Drogi Żelaznej Herbsko-Kieleckiej przedstawiło projekt odnogi z Kielc do Sandomierza. Prasa argumentowała, że towarzystwo to ma do takiej trasy naturalne prawo – jako przedłużenia działającej już linii⁸².

Okolice Sandomierza na połączenie kolejowe musiały czekać do wybuchu Wielkiej Wojny. Trasę z Ostrowca przedłużono do Sandomierza dopiero w 1915 r., wówczas też Austriacy połączyli mostem oba brzegi Wisły⁸³.

W 1899 r. zrodziła się idea sieci kolei dojazdowej, łączącej kilka miejscowości guberni kieleckiej z jej stolicą. Brano pod uwagę m.in. Busko i Solec⁸⁴. Prasa warszawska rozpisywała się o popularności i ogólnym zainteresowaniu przedsięwzięciem w Kielcach. Trasa miała zaczynać się w Sędziszowie, z lewą odnogą dochodzącą do Pilicy oraz prawą łączącą Busko, Stopnicę i Solec. Dalej druga linia wytyczona była przez Wiślicę i Korczyn do Opatowca. Oba projekty nie spełniały jednak rządowych wytycznych.

Tymczasem w sierpniu „Kuryjer Warszawski” wyszedł z obroną trasy łączącej DŻID z Solcem i Buskiem, proponując albo odnogę z Ostrowca przez Staszów, albo z Kielc przez Busko. Obie propozycje dotyczyły kolei wąskotorowej, mogącej ożywić miejscowości wypoczynkowe, ale i swoimi odnogami do lokalnych zakładów przemysłowych wzmocnić lokalny przemysł⁸⁵.

79 *Kolej z Tarnowa do Sandomierza*, tamże 1884, nr 44, s. 2.

80 *Według Wiedeńskiej „Presse”...*, tamże 1884, nr 66, s. 3; *Według informacyj...*, tamże 1888, nr 23, s. 2.

81 W. Jelski, *W sprawie kolei podjazdowych*, tamże 1911, nr 26, s. 1.

82 *Nowe koleje w Królestwie Polskim*, tamże 1912, nr 50, s. 2.

83 *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929, s. 9.

84 *Czytamy w Kraju...*, „Gazeta Kielecka” 1899, nr 51, s. 1.

85 *Z Solca...*, tamże 1899, nr 66, s. 2.

W 1900 r., prawdopodobnie bez żadnych dokładniejszych studiów, wpłynął do gubernatora kieleckiego wniosek o wydanie pozwolenia na budowę kolejki wąskotorowej z Kielc do Buska⁸⁶. Złożył go warszawski przemysłowiec i inżynier F. Karpiński. Trasa miała biec wzdłuż szosy buskiej. Planowana na cztery stacje droga zaczynałaby się na w atynencji miejskiej Zielonka, dalej mijała Kadzielnę wzdłuż szosy stopniczej, szlifierni marmurów i cmentarza na Baranówku (Starego) oraz Kawetczyzny i, omijając Morawicę, dalej przez Piotrkowice i Chmielnik powtarzałaby bieg szosy do Buska. Karpiński obiecywał wybudować tor o rozstawie 730 mm w ciągu trzech lat. Studia rozpoczęto jeszcze pod koniec 1900 r. rękami inżynierów warszawskich⁸⁷. Projektowany dworzec osobowo-towarowy w Kielcach zamierzano zbudować za ogrodzeniem szlifierni marmurów, skąd tor miał przebiegać przez Rogatkę Krakowską, ulicą Ogrodową i aleją Karczówkowską, dalej skręcać pod folwark Jabłonowskich, gdzie planowano urządzić przystanek towarowy. Magistrat zaproponował jednak, aby zmodyfikować trasę od szlifierni przez ulicę Sukowską (ob. Wojska Polskiego), przy przytułku starców św. Trójcy i mostem ulicy Długiej przez kanał, ogrodem miejskim do alei Karczówkowskiej lub nawet, wedle starego pomysłu, by całość zaczynała się niedaleko Kadzielni i Zielonki. Miało to odciążyć okolice ogatki krakowskiej, na której krzyżował się duży ruch kołowy z szos warszawsko-krakowskiej i piotrkowsko-buskiej⁸⁸.

Kolejne bardziej szczegółowe studia zmniejszyły planowaną długość linii buskiej. W tym czasie dokładnie zostały opisane projektowane na niej stacje i przystanki, były to: Kielce (stacja miała być usytuowana jak najbliżej dworca DŻID), Baranówek, Dyminy, Bilcza, Jastrzębica, Lisów, Piotrkowice, Celiny, Chmielnik, Śladków, Młyny, Nadole (przystanek końcowy pod Buskiem). W 1902 r. koncesja została Karpińskiemu udzielona⁸⁹. Komisja budowy nowych kolei zmieniła jednak parę szczegółów. Karpiński proponował odstąpienie czwartej części czystego zysku, władze zmieniły to na 200 rubli wpłacanych corocznie na fundusz drogowy guberni kieleckiej. Koncesja zastrzegała też, że pozwolenie na budowę będzie wydane dopiero, gdy w banku znajdzie się odpowiednie zabezpieczenie finansowe budowy. Na kolei obowiązywałoby prawo taryfowe z 1899 r., czyli ok. 3,5 kopiejki w klasie II, a 2 kopiejki w klasie III od wiorsty (1066,78 m). Kolejka miała być wybudowana w 3 lata, zgodnie ze wstępnymi założeniami Karpińskiego. Koncesja opiewała na 60 lat, ale rząd zastrzegał sobie prawo wykupu przedsięwzięcia po 20 latach⁹⁰.

Nie jest jasne, w jaki sposób tak zaawansowany projekt upadł. Idea budowy kolei z Kielc do Buska została urzeczywistniona dopiero po II wojnie światowej, w 1953 r.

86 *W Kur. War...*, tamże 1899, nr 78, s. 2; *Projekt kolejki*, tamże 1900, nr 30, s. 2.

87 *Studyja*, tamże 1900, nr 79 s. 2; *Studyja*, tamże 1900, nr 88, s. 2.

88 *Kolejka Kielce – Busko*, tamże 1901, nr 22, s. 1.

89 *Kolejka do Buska*, tamże 1902, nr 46, s. 2.

90 *Kolejka do Buska*, tamże 1902, nr 33, s. 2.

Połączenia ze Lwowem

W 1892 r. powstał plan połączenia Sandomierza przez Tomaszów Lubelski z Rawą Ruską, po galicyjskiej stronie granicy. Rawa posiadała połączenie normalnotorowe z Jarosławiem i Sokalem od 1884 r., a wąskotorowe ze Lwowem od 1887 r. Przedłużenie toru przez granicę Królestwa Polskiego byłoby dodatkowym stymulantem dla słabo rozwiniętej sieci kolejowej w guberni lubelskiej i mogło odbić się pozytywnie na gospodarce regionu⁹¹. Nadzieję na nową linię podtrzymywała prasa petersburska⁹², postępów jednak nie było. Temat wrócił jeszcze w połowie 1896 r., w związku z podjętą przez Ministerstwo Komunikacji próbą budowy fragmentu trasy po lewej stronie Wisły z Sandomierza do Ostrowca⁹³. Kierunek na Tomaszów jako prywatną inicjatywę przejął ordynat hrabia Maurycy Zamoyski, chcąc połączyć Trawniki na linii nadwiślańskiej z Rawą Ruską⁹⁴.

Z wiosną 1892 r. miały się rozpocząć studia nad trasą z Lublina do Ostrowca, przez Józefów, gdzie planowano budowę mostu nad Wisłą⁹⁵. Projekt zakładał oddanie linii pod zarząd DŻID albo DŻN. Pomysł wrócił w 1898 r., gdy zbliżał się termin przejęcia DŻID przez państwo i skróty między trasami jednej, państwowej sieci wydawały się dobrym pomysłem⁹⁶. Początków podobnych projektów należy jednak szukać w „Karcie Kumunikacyi lądowych i wodnych Rosji europejskiej” z 1873 r., gdzie jednym z proponowanych przedsięwzięć było przedłużenie proponowanej trasy Koluszki – Ostrowiec, od tej ostatniej stacji do Lublina z odgałęzieniem do Opatowa⁹⁷.

Połączenia z Ukrainą

Zagłębie Dąbrowskie było połączone z rosyjskimi rynkami węglowymi oraz innymi zagłębiami kolejami Warszawsko-Wiedeńską i Iwanogrodzko-Dąbrowską (z Warszawą przez kolej Nadwiślańską) i dalej koleją Warszawsko-Petersburską na północy, a Warszawsko-Terespolską (później wcielona do Nadwiślańskiej) od południa.

Jednak znaleźli się tacy, którzy twierdzili, że trasa krótsza byłaby na rękę lokalnemu przemysłowi. W 1910 r. rejonowy komitet Kijowa rozważał wybudowanie linii kolejowej łączącej Zagłębie Donieckie z Dąbrowskim. Już wówczas istniały związki obu zagłębi, podobnie jak linii kolejowych je obsługujących, jednak nowa trasa przechodząca przez relatywnie niedaleki Kijowowi Fastów, połączony z nim koleją, w zamyślach komitetu generowałaby większy ruch i zyski.

Projekt inżyniera Boblikowa zakładał dwie alternatywne trasy. Obie zaczynały się w Hryszynie (dzisiejszym Krasnoarmińsku) na północny zachód od Doniecka (wte-

91 *W pierwszym...*, tamże 1895, nr 1, s. 1; *W dziennikach...*, tamże 1894, nr 43, s. 1.

92 *W gazetach rosyjskich...*, tamże 1895, nr 83, s. 1.

93 *Krążą znów...*, tamże 1896, nr 65, s. 2; *W ministeryjum...*, tamże 1895, nr 98, s. 1.

94 *W departamencie...*, tamże 1897, nr 58, s. 2.

95 *Donoszą, iż podniesiony...*, tamże 1891, nr 74, s. 1.

96 *Sieć kolejowa...*, tamże 1898, nr 18, s. 3.

97 *Czytamy w „Wieku”...*, tamże 1876, nr 2, s. 1.

dy Juzowa). Jedna miała łączyć się z dawną DŻID w Kielcach, a druga kończyć się w Ostrowcu, gdzie łączyłaby się z odnogą Skarżysko – Ostrowiec dawnej drogi dąbrowskiej. Projektu jednak nie zrealizowano⁹⁸.

Podobną trasę z Warszawy lub Mińska Mazowieckiego do Włodzimierza Wołyńskiego i Kamienicy, według relacji prasowych z 1914 r., zamierzano poprowadzić przez Stoczek, Kock, Lubartów i Chełm. Z tej linii mającej być oddaną zarządowi Skarbowych Dróg Żelaznych Nadwiślańskich wychodziłyby dwa odgałęzienia: Kamienica–Płoskirów i Kamienica–Staro Konstantynów⁹⁹.

Podobnie jak w przypadku innych kolei przygranicznych, rząd rosyjski nie wydał zgody lub wydał je zbyt późno, by projekty mogły być zrealizowane. W pewnej mierze uczynili to z powodów militarnych Austriacy, poczynawszy od 1915 r.

Połączenia z granicą Galicji Zachodniej i Krakowem

Połączenie Królestwa Polskiego z Austro-Węgrami przez Trójkąt Trzech Cesarzy było często uczęszczaną trasą. Już od lat siedemdziesiątych XIX w. myślano o budowie drugiego połączenia, opartego z grubsza o główną linię planowanej już wówczas kolei dąbrowskiej. „Karta Kumunikacyi lądowych i wodnych Rosji europejskiej” z 1873 r. także opisuje, zatwierdzony podobno w 1875 r., projekt drogi łączącej Drogę Żelazną Iwanogrodzko-Dęblińską z Krakowem¹⁰⁰. W przeciwieństwie do innych planów linia ta biegła przez Jędrzejów. Ostatecznie jednak droga dąbrowska pod Miechowem skręcała w stronę Zagłębia Dąbrowskiego.

Budowę trasy łączącej Miechów z Krakowem popierał w 1884 r. austriacki minister handlu¹⁰¹. Z planów cesarsko-królewskiego ministra komunikacji widać było jednak, że pod uwagę są brane projekty kolei zwróconych równoleżnikowo od i do Krakowa oraz najwyżej wzdłuż granicy z Królestwem. Odstępstwem była trasa długości 19 km z Krakowa do Koćmierzowa (komora celna Baran), już niedalekiego granicy z Królestwem Polskim, otwarta w 1889 r. Według prasy warszawskiej w Galicji już w 1885 r. miało zawiązać się towarzystwo budowy kolei miechowskiej¹⁰². Jednak jej trasa rozmięła się z nitką pociągniętą z Krakowa¹⁰³. Było to dziwne, ponieważ dworzec nitki baranowskiej był oddalony od granicy Królestwa jedynie o 500 kroków i mógł stanowić świetny punkt połączenia. Miano nadzieję, że będzie to bodziec dla rozbudowy kolei królewskich na południe przez gęsto zaludnione tereny¹⁰⁴. Z początku kolej barańska

98 *Kolej Donecko-Kielcka*, tamże 1910, nr 55, s. 3; *Kronika Krajoznawcza*, „Ziemia. Tygodnik krajoznawczy illustrowany” 1910, nr 26, s. 416.

99 *Nowa kolej w Królestwie*, „Gazeta Kielecka” 1914, nr 79, s. 3.

100 *Czytamy w „Wieku”...*, tamże 1876, nr 2, s. 1.

101 *Austriacki minister...*, tamże 1884, nr 44, s. 2.

102 *Po dziennikach...*, tamże 1885, nr 75, s. 1.

103 *Niebawem otwartą zostanie*, tamże 1899, nr 87, s. 1; *Nowa droga żelazna*, tamże 1900, nr 6, s. 2.

104 *Kolej miechowsko-barańska*, tamże 1905, nr 85, s. 1.

obsługiwały jedynie trzy składy, w tym poranny i wieczorny w dość niewygodnych porach, przez co ten kierunek nie cieszył się popularnością¹⁰⁵.

W 1888 r. w Wiedniu zawiązało się konsorcjum rosyjsko-austriackie, mające wybudować drogę żelazną z Miechowa do Krakowa¹⁰⁶. Przekonywano, że wzmożony ruch tak na kolei dąbrowskiej, jak i kolei Karola Ludwika znajdzie ujście na planowanej odnodze¹⁰⁷. Rząd rosyjski nie był temu przychylny, argumentując, że koleje rosyjskie, zwłaszcza trasa dąbrowska, posiadały już połączenie z cesarsko-królewskimi kolejami. Próby były co jakiś czas podejmowane na nowo, co nie umykało prasie wiedeńskiej i petersburskiej¹⁰⁸.

Do zamysłu powrócono jeszcze w 1891 r., ale trasa z Miechowa do Michałowic (komora celna na granicy z Galicją) została skreślona przez rząd w Petersburgu¹⁰⁹. Jeszcze w 1894 r. ujawniły się plany niektórych kapitalistów warszawskich, którzy chcieli starać się o koncesję na budowę kolejki wąskotorowej ze stacji Miechów do Szreniawy przez Działoszyce i Skalbmierz¹¹⁰. Dziwna, nawet jak na drogę wąskotorową, była koncepcja toru na tyle wąskiego, by w projektowanych wagonach obok siebie mogli siedzieć jedynie dwie osoby.

Podobnie przebiegała trasa z Kazimierzy Wielkiej do Przysieki, o jaką starali się w 1893 r. miejscowi przedsiębiorcy¹¹¹. Projekt spodobał się władzom, które zezwoliły na przeprowadzenie szczegółowych studiów w terenie¹¹². W kolejnych prasowych odsłonach przedsięwzięcia kolej była nazywana „gospodarczą”, co bardziej wskazywałoby na jej przemysłowy niż pasażerski charakter. Wszystko sugerowało przychylność władz, choć jak każdy projekt kolejowy i ten mógłby się rozbić o sprawy wyłączeniowe¹¹³. W drugiej połowie października, w trakcie wstępnego wytyczania trasy dokonano jej znacznej zmiany. Miechów, planowany jako stacja na głównej linii Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dęblińskiej, został ominięty, dając jedynie nazwę oddalonej stacji za tunelem. Teraz miasto miało zyskać przystanek w pobliżu jednego z charakterystycznych kopców¹¹⁴.

O podobną koncesję zaczęło się także ubiegać Drugie Towarzystwo Dróg Żelaznych Podjazdowych, a w 1898 r. budową linii zainteresowało się jeszcze jedno, nie-

105 *Kolej Baran-Kraków*, tamże 1901, nr 13, s. 2.

106 *W Wiedniu...*, tamże 1888, nr 96, s. 1.

107 Kraków był pierwszą stacją DŻ Karola Ludwika, dochodzącej do Lwowa, największego węzła kolejowego wschodniej Galicji, ale był też końcową stacją trasy z Wiednia.

108 *Jak się dowiaduje...*, tamże 1889, nr 7, s. 1; *Grupa kupców...*, tamże 1891, nr 7, s. 1.

109 *Donoszą, iż podniesiony...*, tamże 1891, nr 74, s. 1; *Piszą z Petersburga...*, tamże 1878, nr 38, s. 2.

110 *Projektowana droga...*, tamże 1894, nr 51, s. 2.

111 *Ziemiańskie okolice Miechowa...*, tamże 1893, nr 26, s. 1.

112 *W tych dniach...*, tamże 1893, nr 30, s. 1; *Projekt budowy...*, tamże 1894, nr 37, s. 1.

113 *Od dni kilku...*, tamże 1894, nr 79, s. 2.

114 *Roboty pomiarowe...*, tamże 1894, nr 88, s. 2. Prawdopodobnie chodzi o kopiec usypany w XIX w. czasie robót ziemnych przy trakcie warszawsko-krakowskim.

znane towarzystwo¹¹⁵. Po dwóch latach, już u progu nowego wieku, przyszłość linii na tym terenie zaczęła się krystalizować. Projekt ministrowi komunikacji osobiście złożył Julian Tołłeczko, dyrektor cukrowni „Lubna”, startujący z inżynierem Rosentalem¹¹⁶. Ich oponentem było Towarzystwo Dzierżanowskiego, Różyckiego i Ryby, które jednak zrzekło się koncesji. Obaj panowie zebrali kapitał 600 000 rubli, kapitał obligacyjny powinien wynieść 1 800 000 rubli¹¹⁷. Koncesja z 1900 r., wydana na 75 lat z prawem wykupu przez rząd po 20 latach, opisywała trasę z ostatnim przystankiem - Proszowicami, oddalonymi na południe od Szreniawy, bliżej granicy austriackiej. Miechów miał posiadać połączenie z nią odnogą, podobnie jak Szreniawa, a raczej cukrownia „Szreniawa”. Zarząd kolejki utworzył biuro przy Towarzystwie Akcyjnym Budowy Kolejek Podjazdowych „Parowóz” w Warszawie¹¹⁸.

W 1910 r. ziemianie proszowiccy zebrali się celem wybrania komitetu kolejowego, który podjąłby się przedsięwzięcia kolejowego z Proszowic, przez Olkusz, Słomniki, Kazimierz Wielką i Busko do Kielc¹¹⁹. Istniały jeszcze dwa późniejsze projekty z 1911 r., oba zbliżone, biegnące wąskim torem na trasie Miechów – Proszowice – Kazimierza Wielka¹²⁰. Żaden z projektów nie został urzeczywistniony.

Zagłębie Dąbrowskie i połączenie z Niemcami

W okolicach Dąbrowy Górniczej wobec zagęszczenia kopalń jeszcze w połowie lat osiemdziesiątych XIX w. postanowiono zbudować sieć kolei wąskotorowych, które łączyłyby kopalnie z Dąbrową i dalej z kolejami Królestwa Polskiego¹²¹. Ostateczny projekt powstał pod okiem dyrektora zakładów górniczych inż. Mauve. Chcąc wykorzystać fakt powstania nowej linii, niektóre zakłady same wyszły z inicjatywą kolejek wąskotorowych łączących ich obiekty¹²². Na przełomie 1884 i 1885 r. porozumienie koncesjonariuszy górniczych z okolic Dąbrowy odbyło rozmowy w Sosnowcu, których owocem była petycja do Zarządu Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dęblińskiej, by obsługiwała ona także ich kopalnie¹²³. Te plany wykraczały poza oryginalny zasięg kolei dąbrowskiej, sięgały szybów w Łagiszy i przewidywały połączenie się z leżącymi na południu Grodzcem i Czeladzią, przechodząc przez Czarną Przemszę. Tak miała wyglądać linia wytyczona przez inżyniera górniczego Hilczyńskiego. Obejmowałaby własności: kopalnię węgla Stochelskiego, Majewskiego i Sp. w Łagiszy, kopalnię węgla „Strzyżowice” hrabiego Renarda, kopalnię węgla „Mikołaj”, własność Rau i Sp.,

115 *Dwa czynne w państwie...*, tamże 1895, nr 53, s. 1.

116 *Kolej podjazdowa*, tamże 1900, nr 8, s. 2.

117 *Nowa droga żelazna*, tamże 1900, nr 86, s. 2; *Nowe drogi żelazne*, tamże 1900, nr 87, s. 2.

118 *Nowa kolej*, tamże 1901, nr 31, s. 2.

119 *Nowa kolej*, tamże 1910, nr 75, s. 3.

120 W. Jelski, *W sprawie kolei podjazdowych*, tamże 1911, nr 26, s. 1.

121 *Projekt drogi...*, tamże 1887, nr 30, s. 1.

122 *Krzęż po dziennikach...*, tamże 1883, nr 90, s. 1.

123 *W Dąbrowie Górniczej...*, tamże 1885, nr 17, s. 1.

tereny górnicze Fanshave'a, tereny górnicze Länderbanku, rządową kopalnię węgla „Tadeusz” w Psarach, nieeksploatowaną koncesję Potockiego, Wołowskiego, Ciechanowskiego, także w Psarach, koncesję Ciechanowskiego w Grodźcu i koncesję hrabiego Hohanlohe w Czeladzi.

W późniejszym czasie, w 1888 r., także hrabia Renard na własną rękę próbował zbudować kolejkę wąskotorową ze swojej kopalni „Sielce” do trasy DŻID¹²⁴. Przemysłowcy górniczy, którzy porozumeli się względem linii kolejowej, mieli swoje koncesje także dalej od już zbudowanej drogi żelaznej dąbrowskiej, np. w Twardowicach, Nowej Wsi, Siemonii. Wszystkie ustalenia rozbiły się jednak o bliskość granicy niemieckiej i ewentualne korzyści z rozbudowanej sieci kolejowej, jakie Niemcy po zajęciu Zagłębia mogliby odczuć praktycznie od razu.

Częstochowski węzeł kolejowy

Projektem o dużym rozmachu był plan rozbudowy sieci kolejowej w oparciu o Droga Żelazną Herbsko-Kielecką, trasą łączącą graniczne Herby z Częstochową (Droga Żelazna Herbsko-Częstochowska) i biegnącą dalej do Kielc. Był to projekt późny, na który władze rosyjskie zgodziły się niechętnie w 1900 r.¹²⁵. Odcinek kielecki powstał dopiero w 1911 r.¹²⁶.

Kolej herbska i koleje niemieckie poprowadziły swoje tory pod samą granicę, tak że pasażerowie musieli przejść jedynie kilka kroków, by wsiąść do pociągu po drugiej stronie granicy. Bezpośrednie połączenie nie było możliwe, kolej niemiecka miała europejski rozstaw 1435 mm, herbska była wąskotorowa¹²⁷. Częstochowa była więc w wyjątkowo korzystnej sytuacji, posiadając równocześnie połączenie z zaborem niemieckim i Rosją poprzez Kielce, leżące na jednej z głównych magistrali kolejowych w Królestwie. Według „Gazety Radomskiej” już w 1903 r. zakładano, że Częstochowa stanie się węzłem kolejowym. Tu planowano początek prywatnej kolei finansowanej przez berlińczyków i wrocławian, łączącej ziemie niemieckie z Częstochową i pośrednio przez nią z Końskimi¹²⁸. Co ciekawe, plan spodobał się władzom rosyjskim, podobnie jak niewielki projekt linii równoległej do DŻWW¹²⁹.

Jeszcze większy rozmach miał kolejny projekt z 1914 r., wprost nazwany fantastycznym. Była to idea budowy kolei do Płocka, która była podobno połączeniem kilku wcześniej istniejących zamysłów. Linia miała brać początek w Sosnowcu i biegnąć przez Częstochowę i dalej trasą równoległą do DŻWW i granicy z Niemcami docierać nad Wisłę¹³⁰.

124 Z kopalni hr. Renarda..., tamże 1888, nr 91, s. 2.

125 J.A. Bossowski, Z. Urbański, *Historia Kolei Herby – Częstochowa*, Częstochowa 2002, s. 15, 16.

126 Tamże, s. 38.

127 Tamże, s. 12.

128 *Nowa kolej*, „Gazeta Kielecka” 1903, nr 60, s. 3.

129 *Tramwaj Piotrków – Częstochowa*, tamże 1914, nr 5, s. 3.

130 *Kolej płocka*, tamże 1914, nr 53, s. 3.

Zakończenie

Bogata historia budowy DŻID i planów budowy połączonych z nią linii jest niezwykle ważna dla regionu między Wisłą i Pilicą. Równie imponujący jest kontekst niezrealizowanych połączeń kolejowych opartych o trasę dąbrowską. Przez samą swoją rozległość projektowane drogi kolejowe mogły mieć ogromny wpływ na rozwój gospodarczy regionu.

Przedstawiony tu obraz nie jest oczywiście pełny. Lokalna prasa, choć entuzjastycznie donosząca o najmniejszych przedsięwzięciach kolejowych, nie informowała zapewne o wszystkim. Mamy mało informacji o podobnych inicjatywach względem poprzecznej linii Koluszki – Skarżysko – Ostrowiec.

Niemniej rysujący się obraz jest bardzo ciekawy, zwłaszcza gdy porówna się niezrealizowane projekty dziewiętnastowieczne z ich odpowiednikami urzeczywistnionymi kilka dekad później.

Maciej K. Cichoń (Kielce)

Railway projects related to the Iwanogrodzko-Dabrowska Railway in the nineteenth century on the basis of reports of Gazeta Kielecka newspaper

The Iwanogrodzko-Dabrowska Railway was a thoroughfare introducing the region to the age of steam. This modern means of transport integrated the region with the rest of the country and stimulated its economy. It was one of the strongest symbols of changes in the nineteenth century. It is impossible to indicate the most important city or centre on the route, though undeniably a very important role was played by Radom, frequently indicated on various plans as the starting point for various connections with Warsaw. The Radom railway junction, now defunct, connected a lot of sugar refineries and towns on the left bank of the Vistula, in sharp opposition to the Nadwiślańska Railway on the other side of the river which had a strategic significance for Russia.

Unrealized connections with Sandomierz and Krakow occurred naturally in the first projects of the railway. Both cities, due to their history and place in the defense policy of the partitioning powers, were not directly connected to the railway network of the Polish Kingdom until World War I.

Numerous designs of narrow gauge railway connections of industrial plants and agricultural areas occurred naturally with the main thoroughfare running through Kielce, Radom and other cities. Many of those lines appeared in the plans of local communities south of Kielce.

Along the Railway there were concepts of industrial narrow gauge private railways, sometimes very short and sometimes spanning several kilometers and connecting centers of the province. Engineers developed their ideas on a grand scale, with railway lines reaching Lviv on the Galician side and even Ukraine, going further into the empire. The paper basing on the reports presented by the daily paper Gazeta Kielecka shows the unrealized railway network that could have significantly altered the areas between the Vistula and the Pilica rivers.

Key words: railway, Lesser Poland, transport, 19th century, Gazeta Kielecka newspaper