

Dawid Keller*

Koleją w nowoczesność – plany budowy połączeń kolejowych i ich realizacja na terenie Europy Środkowej w XIX i XX w.

Railway to modernity – plans for railway construction and their implementation in Central Europe in the 19th and 20th centuries

Abstract: The aim of this article is, based on the situation in Poland (according to the borders of 1945), Czechoslovakia (according to the borders of 1938), Austria-Hungary (within the borders from 1867 to 1918 and their immediate successors), i.e. the 19th century parts of Prussia (later Germany), Russia and Austria, to indicate (using selected examples) the method, circumstances, factors of planning the railway network and similarly the circumstances of their implementation. Therefore, an indirect aim will be also to present the differences and similarities between these countries in order to ultimately show the areas of the relationship between railways and modernity. The ‘hopes’ accompanying these plans and the ‘emotions’ absolutely present during implementation are also subject to analysis.

All applicants for further railway investments expressed hopes of a ‘miraculous’ impact of the railways on economic and social life (in that order). However, this impact also varied depending on the time when the investment was made. Certainly, the existence of this phenomenon (and the associated danger of overinvestment) was recognised as early as the seventh and eighth decades of the 19th century, and it was pointed out in the analyses of the projects submitted that they would not provide a return of the sums invested. Nevertheless, such projects were not always abandoned. There was no similar consideration in many cases in interwar Poland. After 1918, Czechoslovakia basically pursued only politically-driven projects (as it had faced earlier overinvestment and invested in modern motorisation) – including those aimed at integrating the two parts of the country. Polish decision-makers (and communities), on the other hand, were still at this time largely pinning their hopes on the beneficial impact of the railways on economic development.

* Dawid Keller – dr, główny specjalista ds. archiwizacji, Koleje Śląskie, Polska, ORCID: 0000-0003-2586-3913, e-mail: historiakolei@gmail.com.

Keywords: railway construction, Poland, Hungary, Czechoslovakia, railway network projects, Friedrich List, Viktor Dvorsky, local railways, railways and the state, railways and society

Streszczenie: Celem artykułu jest wskazanie (na wybranych przykładach) sposobu, okoliczności, czynników planowania sieci kolejowych oraz ich realizacji na podstawie sytuacji w Polsce (według granic z 1945 r.), Czechosłowacji (według granic z 1938 r.), Austro-Węgry (w granicach od 1867 do 1918 r. i ich bezpośrednich następców), a więc XIX-wiecznych częściach Prus (później Niemiec), Rosji i Austrii. Pośrednim celem będzie także przedstawienie różnic i podobieństw zachodzących między tymi krajami, aby ostatecznie wskazać obszary relacji między koleją a nowoczesnością. Przedmiotem analizy są także nadzieje towarzyszące owym planom (głównie) i emocje bezwzględnie obecne podczas realizacji.

Wszyscy wnioskujący o kolejne inwestycje kolejowe wyrażali w swoich petycjach nadzieje na cudowny wpływ kolei na życie gospodarcze i społeczne (w tej kolejności). Tymczasem ów wpływ miał swoje różne oblicze również w zależności od czasu realizacji inwestycji. Z pewnością zdawano sobie sprawę z istnienia tego zjawiska (i związanego z tym niebezpieczeństwa przeinwestowania) już w siódmej i ósmej dekadzie XIX w., podnosząc w trakcie analiz przedkładanych projektów, że nie zapewnią one zwrotu zainwestowanych sum. Mimo to nie zawsze rezygnowano z takich projektów. Podobnego namysłu w wielu wypadkach brakowało w międzywojennej Polsce. Czechosłowacja po 1918 r. realizowała w zasadzie już tylko projekty uwarunkowane politycznie (gdyż sama mierzyła się z wcześniejszym przeinwestowaniem i inwestowała w nowoczesną motoryzację) – w tym zwrócone ku integracji dwóch części kraju. Z kolei polscy decydenci (i społeczności) w znacznej mierze nadal w tym czasie pokładali nadzieję w dobroczynnym wpływie kolei na rozwój gospodarczy.

Słowa kluczowe: budowa linii kolejowych, Polska, Węgry, Czechosłowacja, projekty sieci kolejowej, Friedrich List, Viktor Dvorsky, koleje lokalne, kolej a państwo, kolei a społeczeństwo

Wstęp

Wynalazek kolei żelaznej stanowi jeden z kluczowych przejawów XIX-wiecznej nowoczesności. Jest tak mimo – a może właśnie z powodu – początkowych trudności czy nierównomiernie rozłożonego w czasie procesu inwestycyjnego związanego z powstawaniem sieci. W różnych krajach różnice w oddaniu do użytku pierwszej linii sięgały nawet kilkudziesięciu lat¹, a co więcej, dopiero kolejne dekady stanowiły o realnej obecności owej kolejowej nowoczesności w gospodarce i transporcie. Celem artykułu jest wskazanie (na wybranych przykładach) sposobu, okoliczności, czynników planowania sieci ko-

1 Por. A. Mielcarek, *Państwo a koleje. Przyczyny i skutki reformowania kolei w Europie od XIX do początku XXI w.*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych na ziemiach polskich*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 39-58.

lejowych oraz ich realizacji na podstawie sytuacji w Polsce (według granic z 1945 r.), Czechosłowacji (według granic z 1938 r.), Austro-Węgrzech (w granicach od 1867 do 1918 r. i ich bezpośrednich następców), a więc XIX-wiecznych częściach Prus (później Niemiec), Rosji i Austrii. Pośrednim celem będzie także przedstawienie różnic i podobieństw zachodzących między tymi krajami, aby ostatecznie wskazać obszary relacji między koleją a nowoczesnością. Z racji ograniczonego miejsca należy zauważyć, że celem tej analizy nie jest jednocześnie opis czy ocena zjawiska postępu technicznego oraz skutków społecznych i gospodarczych towarzyszących powstawaniu sieci kolejowej. Częściowo znajduje to już swoje miejsce w historiografii, częściowo jednak wymaga nowych poszerzonych badań, zwłaszcza porównawczych². To co natomiast będzie przedmiotem analizy, to nadzieje, towarzyszące owym planom (głównie) i emocje, bezwzględnie obecne podczas realizacji.

Historiografia dziejów transportu kolejowego na badanym obszarze jest wybitnie narodo- i państwowocentryczna. W XIX w. najczęściej pisano o kolejach w danym państwie (czy też danego przedsiębiorstwa), co było w pewien sposób zrozumiałe, wszak opisywano niemal teraźniejszość (wyjątkiem, okresowo, może być wspólne myślenie o kolei w państwach niemieckich, gdzie zwornikiem był Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen³)⁴. Powstanie nowych-starych

- 2 Por. np.: A. Mielcarek, *Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815-1914*, Szczecin 2000, s. 171-184; R. Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*, Ostfildern 2005; Z. Tucholski, *Profesor Antoni Xięzopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw*, Warszawa 2015; J. Myszczyżyn, *Wpływ kolei żelaznych na wzrost gospodarczy Niemiec (1840-1913)*, Łódź 2013, s. 171-179.
- 3 <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Verein+deutscher+Eisenbahnverwaltungen+%28VD+EV.%29> [17.06.2023].
- 4 Co prawda, usiłowano zbudować całościowy opis funkcjonowania kolei, jednakże o wiele ważniejsze (także dla późniejszych badaczy dziejów) są narracje przedstawiane właśnie w opracowaniach państwowych/narodowych. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, red. H. Röhl, Berlin – Wiedeń 1912-1923; J. G. Bloch, *Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosji*, t. 1, *Historia dróg żelaznych w Królestwie Polskiem. Budowa i eksploatacja*, Warszawa 1880 (także kolejne tomy); *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, red. H. Strach, Wiedeń 1898-1908; J. G. Blum, *Fünzig Jahre Eisenbahn in Preussen. Eine Statistische Darstellung*, Berlin 1888; *Zur Feier des Fünfundzwanzigsten Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn den 22. Mai 1867*, Wrocław 1867. Konsekwencją tego stała się również narracja w okresie międzywojennym (np.): A. W. Krüger, *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władze Polskie*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11.

państw w Europie Środkowej po 1918 r. spowodowało jednak, że każde z nich zostało na nowo zmuszone do budowania własnej narracji (a w wielu wypadkach państwa same chciały i inicjowały ten dyskurs) o historii i teraźniejszości sieci transportowej, z jej najważniejszym elementem – koleją – na czele. Stąd w równym stopniu jak zmalał ruch międzynarodowy pasażerski, tak wydarzenia mające miejsce w sąsiednich krajach przypomniano jedynie okazjonalnie (w charakterze przeglądu międzynarodowego), głównie w branżowych publikatorach jak polski „Inżynier Kolejowy”, nader często wykorzystując do tego teksty publikowane w prasie niemieckojęzycznej (jak „Archiv für Eisenbahnwesen”)⁵. Każde z tych państw stanęło też przed koniecznością nowego spojrzenia na swoją sieć kolejową i jej dostosowanie do zmienionych potrzeb – naturalną konsekwencją stało się zatem skupienie uwagi na wewnętrznym przebiegu poszczególnych linii (w ówczesnych projektach nie wspomina się niemal w ogóle o komunikacji międzynarodowej)⁶.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że częściowo była to także reakcja na XIX-wieczne etapy polityki kolejowej tych trzech państw, która była skoncentrowana na potrzebach centrów, ograniczona wieloma czynnikami (o których przyjdzie jeszcze napisać), nie zawsze odpowiadająca na realne potrzeby lokalnej gospodarki (czy nawet dokładniej: na oczekiwania społeczności)⁷. Dla tej analizy zdecydowano się na wybór konkretnych projektów lokalnych (nie zawsze nawet w części zrealizowanych), których losy stały się egzemplifikacją wysuniętych tez.

5 Np. W. B., S. W., *Koleje Rzeczypospolitej Czechosłowackiej w 1925 i 1926 r.*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 2; *Die Bahnen der Tschechoslowakischen Republik*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1925, s. 82; *Die Eisenbahnen in der Tschochoslowakischen Republik. (Nach dem Stand vom Jahr 1925 und 1926)*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1928, s. 1492-1494.

6 Por. np. projekty polskie w tomie *Likwidacja skutków wojny w dziedzinie stosunków prawnych i ekonomicznych w Polsce*, t. 7, Warszawa 1918.

7 A. Piątkowski, *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 2001, t. 66, z. 4, s. 111-129; *Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-first Centuries*, red. R. Roth, H. Jacolin, Londyn – Nowy Jork 2013, s. 25-145; N. Weck, *Staat, Raum und Infrastruktur. Wie die Eisenbahn nach Galizien kam*, „Zeitschrift für Verwaltungsgeschichte” 2017, t. 2, s. 230-248.

1. Planowanie globalne i lokalne

Od początków dyskusji o powstawaniu linii kolejowych w Europie Środkowej myślano o nich jako o elemencie szerokich układów o zasięgu co najmniej krajowym i znacznych planowanych skutkach. Projekty takie miały charakter oddolnych inicjatyw, promowanych przez ich twórców i usiłujących zyskać odpowiednich protektorów oraz finansowanie. Wśród nich do najciekawszych i najważniejszych zaliczyć wypada dwa – Friedricha Lista z 1833 r. oraz Istvána Széchenyiego z 1848 r. Oba powstawały na skutek inspiracji kolejami brytyjskimi (co widać np. w grafice towarzyszącej mapie Lista) i miały swoje konkretne przesłanki. F. List zakładał prospołeczny, prorozwojowy oraz integrujący wpływ sieci kolejowej. Jego system miał obejmować jednak głównie sieć w różnych państwach niemieckich, umożliwiającą łatwe skomunikowanie z Berlinem, Gotha, Hanowerem, Monachium czy Frankfurtem. Z perspektywy opisywanego w artykule terenu swoją uwagę ograniczył jednak jedynie do połączenia Berlina z Pragą przez Lipsk i Drezno, linii łączącej Berlin z Wrocławiem, kolejnej prowadzącej do Torunia i Gdańska, oraz innej – do Szczecina. Jak widać zatem, ukierunkowane one były raczej na stolice administracyjne, nie należało się zatem spodziewać po nich znaczącego ruchu gospodarczego⁸. Széchenyi z kolei wizytował linię Manchester – Liverpool. Kilkanaście lat później zaproponował budowę węgierskiego systemu kolejowego skoncentrowanego w Budapeszcie jako centrum życia przemysłowego kraju. Linie miały zatem stanowić krwiobieg państwa, również w znaczeniu narodowym. Széchenyi podkreślał, że sieć kolejowa może i powinna służyć do (używając nowoczesnego pojęcia) madziaryzacji ludności⁹.

To, co ważne, to fakt, że w kolejnych dekadach w planowaniu sieci kolejowej zwyciężyła opcja lokalna, małoskalowa (największym jej elementem będzie zwykle połączenie ze stolicą), której symbolem

8 F. List, *Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems*, Lipsk 1833, mapa.

9 I. Széchenyi, *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*, Pozsony 1848, mapa, https://library.hungaricana.hu/hu/view/SZAK_DUNA_Muzealis_1848_javaslat/?pg=0&layout=s [20.06.2023]. F. Jeschke, *Iron Landscapes. Nation-Building and the Railways in Czechoslovakia, 1918-1938*, Londyn 2016, s. 67-70, <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1476693/> [17.06.2023]. Publikacja: F. Jeschke, *Iron Landscapes. National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia*, Nowy Jork 2021.

(podobnym czasowo do planu Lista) może być koncepcja wysunięta przez Friedricha Krausego (po 1827 r.)¹⁰. Oba jego projekty odrzucono, ale ich recepcją stał się faktyczny przebieg zrealizowanych później magistralnych linii kolejowych w tej części Prus¹¹. W następnych dekadach brakuje jednak innych podobnych rozwiązań, a standardem staje się wysuwanie (wielokrotnie przerabianych, modyfikowanych, dostosowywanych) projektów poszczególnych linii, czasami jedynie łączonych kapitałowo (jak inwestycje Lenz & Co.¹² czy działalność Wydziału Kolei Lokalnych w Galicji¹³). Efektem tego stało się powstawanie sieci kolejowej o różnej gęstości, ale (mimo fali wykupów spółek prywatnych realizowanych na przełomie XIX i XX w. w Niemczech, później też stopniowo, ale nie do końca, w Rosji) nadal niemającej wielu cech wspólnych¹⁴.

Dopiero rok 1918 (jak również zbliżający się koniec wojny) skłonił do wysunięcia nowych planów o charakterze globalnym. W Polsce już wówczas opublikowano zbiór studiów, który zakładał rozbudowę sieci na terenie dawnego Królestwa Polskiego (Kongresowego), jednocześnie nie uwzględniał on możliwego przyłączenia części Niemiec do nowego państwa. Efektem tego stało się jego widoczne (choć ważne) ukierunkowanie na wypełnienie siecią terenów dotąd zaniebanych, dla których wszelkie projekty odrzucały dotąd władze rosyjskie¹⁵. Wkrótce potem odrodzona Rzeczpospolita rozpoczęła formalne prace nad planowaniem przyszłej sieci kolejowej, zakładając budowę kilku

- 10 A. Baron, *Andrzej Maria hrabia Renard a kolej. Przyczynke do kolejowych inspiracji i aspiracji szlachty śląskiej*, [w:] *Szlachta – przemysł – inwestycje. Materiały pokonferencyjne*, red. A. Kuzio-Podrucki, J. Sasor, Katowice – Nakło Śląskie 2022, s. 93-113.
- 11 A. Baron, *Dzieje kolei Kluczbork – Tarnowskie Góry 1884-2016 (przez Olesno – Lubliniec)*, Siemianowice Śląskie 2019, s. 28-30. P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013, s. 40-50.
- 12 H. Wall, *Lenz & Co Der Lenz-Konzern. Die GmbH Lenz & Co. und die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen. Von Lenz zu Connex und Transdev*, Kolonia 2016.
- 13 S. Szuro, *Działalność galicyjskiej Rady Kolejowej i Krajowego Biura Kolejowego oraz ich wpływ na rozwój kolei lokalnych w Galicji*, [w:] *Celem nauki jest człowiek... Studia z historii społecznej i gospodarczej ofiarowane Helenie Madurowicz-Urbańskiej*, red. P. Franaszek, Kraków 2000, s. 321-329.
- 14 M. Jerczyński, *Pruska ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych jako czynnik rozwoju sieci kolejowej (na przykładzie Dolnego Śląska)*, [w:] *A jednak kolej. Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Lubin 2019, s. 40-51.
- 15 *Likwidacja...*

tysięcy kilometrów linii, znacząco modyfikowane w realizacji¹⁶. Kolejne plany, związane z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego, cały czas zakładały realizację tych samych odcinków co wcześniej¹⁷.

Drugim planem o charakterze globalnym w tej epoce była koncepcja o charakterze prywatnym, choć wysunięta przez ważnego twórcę czechosłowackiej myśli państwowej, a ponadto spójna z oczekiwaniami władz. Plan Viktora Dvorský'ego zakładał budowę Czeskosłowackiej centralnej kolei (Československá centrální dráha), prowadzącej z Karlowych Warów (Karlovy Vary, Karlsbad) przez Pragę, Koszyce (Košice) i Užhorod do Chust (Huszt, Khust). Linia miała złączyć kraj, gdyż, jak zauważał Dvorský, odwołując się np. do Rosjan budujących siłami swoich obywateli Kolej Transsyberyjską, wspólna realizacja tej inwestycji była koniecznością i honorem nowego państwa i jego społeczeństwa¹⁸.

Plany te, większe i mniejsze, stanowiły pole jedynie okresowo prowadzonej jawnie rywalizacji (jak w Królestwie Polskim) – a na pewno sporego rozdzwiewu – między potrzebami i oczekiwaniami państwa i jego organów a wypowiedzianymi publicznie oczekiwaniami społeczeństwa (rozumianego również jako środowiska gospodarcze). Początkowo kłopotem w realizacji tych planów wielkich sieci były kwestie finansowe – inwestycje te były (przez cały omawiany okres) kosztochłonne. Stąd państwa dążyły do minimalizacji własnych wkładów finansowych, m.in. poprzez system koncesyjny (z całą jego zmiennością), jednocześnie będąc zmuszonymi do gwarantowania odpowiednich stop zwrotu kapitałów albo do budowania linii siłami kapitałów zagranicznych. Trudności ze zgromadzeniem środków na budowę znacząco wydłużyły lub uniemożliwiły realizację wielu

16 *Sprawozdanie Państwowej Rady Kolejowej za pierwsze trzylecie od kwietnia 1922 r. do marca 1925 r.*, oprac. Z. Jasiński, Warszawa 1925, s. 31-33.

17 Por. M.W. Majewski, *Programy rozbudowy linii kolejowych w Centralnym Okręgu Przemysłowym oraz Galicji Wschodniej 1936-1939*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015, s. 160. Por. też zbieżność tych projektów z planami po 1947 r. http://www.ikolej.pl/fileadmin/user_upload/Kalendarz_konferencji/Dr_Massel_planowanie_sieci.pdf [19.06.2023]; R. Borowiec, *Plany budowy linii kolejowej Lublin – Szczepieszyn – Bełżec w okresie Drugiej Rzeczypospolitej*, „Rocznik Lubelski” 2019, t. 45, s. 157-168.

18 F. Jeschke, *Iron Landscapes...* [2016], s. 49-52. V. Dvorský, *Základy politické geografie a Československý stát*, Praga 1923, <https://dk.uzei.cz/uzei/view/uuid:f4bda6c4-d90d-460a-94af-984313a65e83?page=uuid:c15162f1-b91e-4dad-af40-5cc8fbae799> [20.06.2023].

odcinków¹⁹. Efektem tego stał się wzrost zaangażowania państwa w budowę kolei, a ostatecznie także jej znacząca nacjonalizacja (najczęściej poprzez wykupy udziałów zgodne z umowami koncesyjnymi).

Ważnym elementem decydującym o przebiegu realizacji tych planów były oczywiście siły wojskowe. Początkowo lokalizacja jednostek czy twierdz miała konkretny wpływ na przebieg poszczególnych linii, jednakże (zwłaszcza od II połowy lat sześćdziesiątych XIX w.) wojska w planowaniu (także przebiegu walk) zaczęły uwzględniać sieć kolejową, wpływając albo na zaniechanie inwestycji (jak w Rosji) albo na konkretne rozwiązania techniczne wymagane od zrealizowanych działań (we wszystkich badanych krajach, w całej epoce)²⁰.

Zwłaszcza w Niemczech po 1884 r., Austro-Węgrzech po 1880 r., oraz Polsce po 1918 r. ważnym elementem polityki państwa była strategia wypełniania białych plam – realizowana z różnym skutkiem. O ile w dwóch pierwszych przypadkach obejmowało to budowę kolei o gorszych parametrach technicznych (ale tańszych), o tyle w Polsce nie podjęto takiego namysłu (brak jakiegokolwiek zachowanej dyskusji o kierunkach działań) i we wspomnianych projektach nie różnicowano ich pod względem warunków ekonomicznych inwestycji. Te białe plamy miały swoje źródło bądź to w słabym otoczeniu gospodarczym, gdzie posiadacze prywatnych kapitałów nie mogli uzyskać właściwej stopy zwrotu z inwestycji, bądź w polityce wojskowej (też państwowej). Stąd bezustannie przesyłane projekty, wnoszone analizy, wnioski, warianty (jak w wypadku budowy połączeń dla Staropolskiego Okręgu Przemysłowego), które państwo polskie po 1918 r. deklarowało się zrealizować. Warto jeszcze wskazać grupę nieoczywistych celów realizacji inwestycji kolejowych – zakładano bowiem (i mniej lub bardziej skutecznie realizowano), że budowa nowych linii przyczyni się

19 Por. P. P. Pawlicki, *Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od r. 1845 do 1895*, Warszawa 1897; D. Lulewicz, *Bliżej pruskiego Śląska. Rozwój sieci kolejowej na Śląsku Cieszyńskim i w Galicji Zachodniej do 1914 r.*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z dziejów kolei żelaznych na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 143-194; P. Dominas, *Tunele kolejowe w Polsce, w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*, Łódź 2020, s. 48-65.

20 Z nowszych prac teoretycznych np.: J. Jędrysiak, *Pod prąd. Armia niemiecka i początki elektryfikacji sieci kolejowej*, [w:] *A jednak kolej...*, s. 81-89. O stronie praktycznej z kolei np. M. Krzysica, *Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840-1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 9-44.

do (w kolejności chronologicznej) germanizacji, madziaryzacji (głównie jeśli chodzi o Słowację) i czechizacji oraz polonizacji okolicznej ludności (i kolejowego personelu). Nieraz był to głos przeważający w realizacji konkretnego odcinka, umiejętnie wykorzystywany przez miejscową ludność (i lobbystów) (*casus* przedstawianych niżej miejscowości: Międzychodu i Jastrzębia Zdroju) czy inwestycji w międzywojennej Czechosłowacji.

Warto bowiem odnotować, że cele podnoszone przez społeczeństwo – reprezentowane przez właścicieli dóbr, zakładów przemysłowych różnej skali, z czasem także przedstawiciele gmin, stowarzyszeń i związków (niezależnie od narodowości) – były znacząco odmienne od wspomnianych wyżej. Na wielu obszarach Królestwa Polskiego czy Austro-Węgier, także Polski czy Czechosłowacji kolej miała stać się *remedium* na fatalny stan dróg (lub ich całkowity brak), a skutkiem tego miała być czynnikiem wzrostu gospodarczego. Oczekiwano, że budowa linii kolejowej (zawsze tej konkretnej, nigdy systemu) spowoduje napływ turystów i przedsiębiorców i/lub ułatwi wywóz miejscowych dóbr (drewna, czasami płodów rolnych). W tej sytuacji próbowano odpowiednio uzasadniać pokładane nadzieje. Stąd kreatywne wyliczenia, przedstawianie danych uzasadniających planowaną rentowność inwestycji. Jak podsumowywał to, dość krytycznie, J. Łempicki w 1918 r. „wszelkie memoriały dotyczące budowy nowej kolei, są pisane przeważnie na jedną modłę”²¹. Jednocześnie środowiska te dążyły do budowy linii kolejowych prowadzących do istniejących już centrów gospodarczych (różnej skali), zakładając, że będą one wchodziły w synergię z koleją. Natomiast władze państwowe dążyły do kierowania inwestycji zasadniczo w stronę centrów administracyjnych, rozumianych zwykle jako siedziby władz różnych szczebli, bądź też silnych centrów osadniczych. Często te punkty docelowe byłyby zbieżne, równocześnie jednak, jak w wypadku Warszawy, Kalisza (od projektu do realizacji minęło 40 lat²²) czy

21 J. Łempicki, *O koniecznej...*, s. 67. Przykładem takiej narracji jest historia budowy Kolei Izerskiej: T. Przerwa, *Niedokończona Kolej Izerska (Isergebirgsbahn) i granica potrzeb*, „Śląski Kwartalnik Historyczny «Sobótka»” 2022, nr 3, s. 201-232.

22 D. Keller, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Centralnej DOKP*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 343-344; M. Jerczyński, *Zespół stacji granicznych Skalmierzyce – Szczypiorno – Kalisz. Geneza, układ przestrzenny i architektura, funkcjonowanie, przemiany po zniesieniu granicy*, [w:] *Koleje i granice*, red. B. Kruk, M. Zawadka, Wrocław 2022, s. 222-264. Podobnie

Łomży, faktyczne projekty i inwestycje były sprzeczne z oczekiwaniami społecznymi, a także wiązały się z realnym wpływem administracji na realizację inwestycji²³.

W toku tych działań trzeba też ponownie zauważyć, że ostatecznie wszystkie państwa w Europie Środkowej w badanym czasie dążyły do przejęcia pełnej kontroli nad siecią kolejową. Najczęściej przybierało to formę nacjonalizacji (głównie jako formalnie zgodnego z koncesją wykupu), choć nawet w wypadku pozostawienia poszczególnych zrealizowanych odcinków w rękach prywatnych (lub samorządowych) państwo pozostawiało sobie prawo do pełnej administracyjnej kontroli działania kolei. Ograniczyło to znacząco skalę prywatnych inicjatyw na tym terenie, zwłaszcza po 1918 r., praktycznie do minimum (oraz kolei wąskotorowych). Wyjątkami, niestety potwierdzającymi tę regułę, są prywatne Elektryczne Koleje Dojazdowe w Warszawie (system wydzielony)²⁴ oraz losy koncesji na budowę połączenia Górnego Śląska z Gdynią²⁵.

„Nowe” państwa po 1918 r., zwłaszcza Czechosłowacja i Polska²⁶, oficjalnie i realnie dążyły do przeformatowania kierunków swojej sieci kolejowej²⁷. Warto zauważyć, że w Czechosłowacji była to zmiana fundamentalna: z dotychczasowego kierunku północ – południe, konieczne było skierowanie go na wschód – zachód. Ponadto akurat w tym kraju część linii prywatnych miała swoje zarządy na Węgrzech – w maju 1924 r. zdecydowano o przymusowej ich nacjonalizacji, a ostatecznym tłem stała się „zamiana” bardzo

wygląda sytuacja w wypadku przyszłej Drogi Żelaznej Iwangorodzko-Dąbrowskiej. M. K. Cichoń, *Droga Żelazna Iwangorodzko-Dąbrowska i jej wpływ na życie gospodarcze międzyrzecza Wisły i Pilicy w latach 1881-1900*, mps pracy doktorskiej, Kielce 2022, s. 93-158, https://bip.ujk.edu.pl/webujk/files/2022/Rozprawa_doktorska.pdf [19.06.2023].

23 Proces wpływu czynników administracyjnych różnych szczebli (w Prusach, później Niemczech) omawia: P. Dominas, *Kolej w prowincjach...*, s. 125-150.

24 J. Kaliński, *Elektryczne Koleje Dojazdowe jako czynnik modernizacji pasma zachodniego województwa warszawskiego (1927-1939)*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. P. Grata, „Biblioteka Polskiej Modernizacji”, t. 2, Rzeszów 2020, s. 398-420.

25 J. Łazor, *Pierwsza francusko-polska koncesja kolejowa z 1924 roku. Przyczynek do relacji finansowo-gospodarczych Polski i Francji po I wojnie światowej*, „Kwartalnik Historyczny” 2021, nr 3, s. 785-812.

26 Inaczej niż w Niemczech i Węgrzech: I. Perger, *The History of Railway Passenger Transportation in Hungary – From the Monarchy to the Twenty-First Century*, [w:] *Eastern European Railways...*, s. 89-92; Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007, s. 53-54.

27 Por. znaczenie kolei dla państwa czechosłowackiego: F. Jeschke, *Iron Landscapes...* [2016], s. 78.

źle postrzeganej i pamiętanej madziaryzacji (sprzed 1918 r.)²⁸ czechizacją. Konsekwencją decyzji o skierowaniu ruchu do nowych stolic i centrów administracyjnych stały się oficjalne plany budowy 15 linii w Czechosłowacji (ustawa z 1920 r.)²⁹ oraz 4055 km w Polsce (projekt z 1919 r.)³⁰. Wkrótce potem jednak w państwach Europy Środkowej rozpoczęto wdrażanie projektów komercjalizacji kolei, które doprowadziły ostatecznie do znaczącego ograniczenia jakichkolwiek inwestycji infrastrukturalnych³¹. Odtąd budowano niemal jedynie projekty ściśle polityczne lub o znaczeniu militarnym (pośrednim lub bezpośrednim)³² – w Polsce górnośląskie koleje obejściowe czy inwestycje województwa śląskiego³³ czy magistralę węglową³⁴, a w Czechosłowacji linie, które miały dążyć do scalenia państwa. Znaczącym czynnikiem, który wpływał na działania państwa były również zniszczenia wojenne, które były pierwotnym znaczącym kierunkiem transferu środków budżetowych (w Polsce)³⁵ lub identyfikowane już jako nadmiarowe i deficytowe linie lokalne (w Czechosłowacji i wschodnich prowincjach Niemiec), dla których rozwiązaniem stała się kapitałochłonna wszakże motoryzacja³⁶.

28 Por. tamże, s. 93.

29 Por. W. B., S. W., *Koleje Rzeczypospolitej Czechosłowackiej w 1925 i 1926 r.*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 2, s. 52-53; W. B., *Upaństwowienie słowackich linii węgierskich kolei prywatnych*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 9, s. 275; F. Jeschke, *Iron Landscapes...* [2016], s. 97-98.

30 *Sprawozdanie ministra kolei inż. K. Tyszki z gospodarki kolejowej w 1924-1925 r.*, Warszawa 1925, s. 108-109. M. W. Majewski, *Programy rozbudowy...*, s. 154-155. Kolejne etapy dużych projektów przedstawia E. Brzosko: *Próby dostosowania komunikacji kolejowej do potrzeb II Rzeczypospolitej w 20-leciu międzywojennym*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1974, z. 1, s. 149-169.

31 Już w pierwszym projekcie związanym z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (1928) nowy program budowy obejmował (w zakresie do 1936 r.) 2500 km linii. P. Romocki, *Budowa kolei*, „Przemysł i Handel” 1928, z. 8, s. 286-287.

32 Por. zwłaszcza ustalenia i dokumenty: *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, cz. 1, *Opracowania i dokumenty*, red. A. Wesolowski, N. Bujniiewicz, „Wojskowe Teki Archiwalne”, t. 1, cz. 1, Warszawa 2011, passim.

33 Por. D. Keller, *Budowa linii kolejowych tzw. obejściowych na Górnym Śląsku – od działalności Adama de Virion (1921-1922) do 1925 roku*, [w:] „Mkną po szynach...” *Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 203-216.

34 H. Jursz, *Koleją z Kokoszek do Gdyni*, Gdynia 2021, s. 23-32, 83-93; J. Łazor,

35 *Sprawozdanie ministra kolei inż. K. Tyszki z gospodarki kolejowej w 1924-1925 r.*, Warszawa 1925, s. 101-103.

36 W. M., *Wagony motorowe na Państwowych Kolejach Czechosłowackich*, „Inżynier Kolejowy” 1936, nr 8, s. 297-298.

Tymczasem społeczeństwo nadal (także petycjami) podkreślało konieczność budowy kolei, która miała poprawić warunki życia, a nawet uratować przed klęskami naturalnymi – wszak kolej to „jeden z najskuteczniejszych środków podniesienia położenia gospodarczego miejscowej i okolicznej ludności”³⁷. Należy zwrócić uwagę, że efektem tego myślenia było wspomniane wielokrotne przedstawianie tych samych projektów kolejnym władzom, nieraz po wielu latach, w oczekiwaniu na korzystniejsze decyzje – co ostatecznie przyniosło skutek, który wszakże niewielu zadowalał³⁸. Jeszcze raz trzeba podkreślić, że zwłaszcza inicjatywy prywatne (ale i samorządowe) cechowały się nadmiarem idealistycznych założeń biznesowych i gospodarczych, przewidujących, że kolej w cudowny sposób ożywi zaniedbane miasteczka, a sama przyniesienie nadzwyczajną rentowność³⁹.

2. Realizacja Zarówno wielkie plany myślicieli XIX w., jak i te projektowane przez państwa narodowe po 1918 r. zostały zrealizowane w sposób znacząco mniejszy niż oczekiwano – dotyczy to zarówno Czechosłowacji, jak i Polski⁴⁰. Wynikało to, jak można zauważyć na podanych w tekście przykładach, głównie z rozbieżności między potrzebami (oczekiwaniem) związanymi z budową kolei czy sieci kolejowej a faktycznym przebiegiem inwestycji. Do budowy nowego odcinka potrzebny był bowiem skuteczny marketing (zwłaszcza polityczny), posiadanie (lub umiejętność dotarcia) do osób posiadających

37 Cyt. za: R. Dziągwa, *Przerwany bieg po żelaznej drodze. Kolej Powiatowa Ostrzeszów – Namysłaki, jej czas i ludzie w aspekcie historycznym i kulturowym*, Ostrzeszów – Namysłaki – Poznań 2020, s. 30.

38 Linie zbudowano w oddali od jakichkolwiek centrów osadniczych czy większości gospodarczych. D. Keller, *Zarys historii budowy linii kolejowej z Rybnika przez Żory do Pszczyny*, [w:] *Z kart historii powiatu rybnickiego*, red. D. Keller, „Zeszyty Rybnickie”, nr 6, Rybnik 2008, s. 205-226.

39 S. Juszcak, *Aspekty techniczne kolei Podgórze – Mysłenice – Lubień. Rewizja szlaku*, [w:] *175 lat kolei w Krakowie. Materiały konferencyjne*, Kraków 2022, s. 62; J. Myszczyński, *Powstanie i rozwój kolei żelaznych w Prowincji Pomorze jako wyraz aktywności lokalnych środowisk i sektora publicznego*, „Studia z Historii Społeczno-Gospodarczej XIX i XX wieku”, t. 26, 2016, s. 91-10; D. Lulewicz, *Węzeł kolejowy Podgórze i wpływ lokalnego samorządu na jego kształtowanie się do 1915 roku*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych...*, s. 128-142.

40 E. Brzosko, dz. cyt., s. 149-169; F. Jeschke, *Iron Landscapes...* [2016], s. 97-98.

odpowiednie wpływy⁴¹ (nie wystarczała przynależność do odpowiedniej grupy społecznej⁴², co doskonale widać na przykładzie wspomnianej budowy Drogi Żelaznej Iwangorodzko-Dąbrowskiej), umiejętność skonstruowania budżetu inwestycji (niezależnie od jej charakteru), wreszcie podnoszenie ważkich argumentów przemawiających za budową. W wielu wypadkach społeczne oczekiwania rozwoju gospodarczego nie były wystarczające do przechylenia szali na rzecz nowego szlaku.

Przykładem może być projekt połączenia zakończonej ślepo, istniejącej od lat 80. XIX w., linii kolejowej w Żorach – z Wodzisławiem, gdzie czynniki takie jak: nadgraniczne położenie, przewaga ludności polskojęzycznej oraz polscy właściciele Jastrzębia przyczyniły się do faktu wykorzystania w negocjacjach politycznych argumentu narodowego – potencjalnego czynnika germanizacji. Ta czuła nuta na Górnym Śląsku na początku XX w. mogła być decydująca, choć chyba nikt z inicjatorów inwestycji nie traktował jej poważnie⁴³. Jeszcze wyraźniej tę narrację wykorzystano w Międzychodzie. Co ciekawe, nie sprzeciwiali się tej tezie polscy mieszkańcy miasta, zdając sobie sprawę z oczekiwanych celów gospodarczych⁴⁴. Z kolei argument polonizacyjny dla nadgranicznego terenu wokół Brzezia w powiecie rybnickim usiłowano użyć do realizacji przedłużenia tamtejszej linii w stronę granicznej stacji w Suminie⁴⁵.

Przykładem czechizacji (rozumianej jednak także w znaczeniu jednoczenia kraju) może być budowa linii łączącej miejscowości Banská Bystrica (Besztercebánya, Neusohl) i Diviaky (Turócdivék) jako części Středoslovenská transversála (Linii głównej Słowacji)⁴⁶. Już w 1921 r. T. G. Masaryk głosił, że skuteczna polityka kolejowa

41 Por. P. Dominas, *Kolej w prowincjach...*, s. 53-56.

42 P. Dominas wskazuje, że inicjatorami inwestycji byli w prowincjach śląskiej i poznańskiej Niemiec przedstawiciele sfer gospodarczych, zwłaszcza wywodzący się z arystokracji lub ziemiaństwa urzędnicy państwowi, a czasami także wojskowi. Tamże, s. 51-53.

43 D. Keller, *Początki kolei żelaznej w rejonie Gorzyc*, [w:] *Zrozumieć Śląsk*, red. D. Keller, B. Kloch, Rybnik 2012, s. 65-92.

44 T. Lorentz, *Komunikacja a kwestia narodowa, czyli: jak wielkopolskie miasteczko Międzychód walczyło o linie kolejowe (przełom XIX i XX w.)*, [w:] *Mkną po szynach...*, s. 329-335.

45 D. Keller, *Meandry budowy linii kolejowych w południowo-zachodniej części województwa śląskiego w okresie międzywojennym*, [w:] *Historia gospodarcza Rybnika i powiatu rybnickiego w XIX i XX wieku*, red. D. Keller, „Zeszyty Rybnickie”, nr 6, Rybnik 2010, s. 101-115.

46 F. Jeschke, *Iron Landscapes...* [2016], s. 75.

będzie wiązała się z odejściem od centralizacji sieci ku Wiedniowi i Budapesztowi i koniecznością rozbudowy kolei na Słowacji i Rusi⁴⁷. Kolejne działania zmierzały do budowy linii, której kształt był bardzo zbliżony do koncepcji Dvorský'ego: z Veselí nad Moravou (Wessely an der March) na Morawach do miejscowości Hust (osiągając 673,5 km)⁴⁸. W 1928 r. otwarto linię łączącą Vsetín (Wsetin) i Bylnice-Brumov (Bilnitz-Brumow), dumnie i symbolicznie nazwaną Koleją Masaryka⁴⁹, inny szlak otrzymał miano Kolei Milana Rastislava *Štefánika* (polityk słowacki, niedoszły minister obrony Czechosłowacji). Już same nazwy miały znaczenie polityczne i jednoczące (zwłaszcza ku idei państwowej). Gdy w 1931 r. otwierano odcinek Handlová – Horná Štubňa (wielkiej magistrali), w okolicznościowych narracjach podkreślano piękno (czy nawet romantyczność) natury Słowacji, wiążąc także nadzieje, które przynosiła ta inwestycja, gdzie nowość kolei miała przyczynić się do dobrobytu miejscowej ludności, nadal zachowującej pierwotne tradycje⁵⁰.

Po podjęciu decyzji o budowie linii konieczne było jeszcze wykonanie szeregu prac związanych z jej realizacją. Każda mogła wiązać się z różnymi sporami czy konfliktami, poczynawszy od studiów terenowych (związanych z wchodzeniem na grunty prywatne), wybór szerokości torowiska (i samej podstawy prawnej budowy, zwłaszcza przed 1918 r.), przez różne etapy projektowania i rewizji wytyczonej trasy, wycenianie wykupywanych gruntów (nieraz znacząco przedłużane poza czas samej budowy), projektowanie dużej i małej architektury z wykorzystaniem projektów typowych lub zamawianych, często posiadających głębokie cechy polityczne, aż po uroczystości otwarcia, obowiązkowo w towarzystwie miejscowych i ogólnokrajowych notabli⁵¹. Każdemu z tych etapów mogły towarzyszyć protesty, wnioski, spory, których symbolem można uznać utratę „drogi dojazdowej do pola” – najczęstszy argument lokalnych właścicieli za pozostawieniem przejazdu/przejścia w poziomie szyn⁵².

47 Tamże, s. 89, 93-94.

48 Tamże, s. 94-96.

49 *Dráha presidenta Masaryka: Hlavní dráha Vsetín – Bylnice. Pamětní spis o stavbě dráhy, vydaný na oslavu prvního desetiletí republiky při zahájení provozu*, Praga 1928.

50 F. Jeschke, *Iron Landscapes...* [2016], s. 108.

51 R. Dziergwa, dz. cyt., s. 39-47; P. Dominas, *Kolej w prowincjach...*, s. 256-260; H. Jursz, *Koleją z...*, s. 63-64.

52 Por. projekty linii Podgórze – Myślenice – Lubień. S. Juszcak, *Aspekty techniczne...*, s. 63-68.

3. Koleją w nowoczesność?

Inwestycje kolejowe wiązały się z zaangażowaniem intelektualnym (od procesu projektowania do realizacji), którego widowym efektem stał się m.in. rozwój technologii i techniki. Kolejne dekady przynosiły nowe wyzwania i nowe, wiążące się z tym rozwiązania kolejnych problemów. Z powodzeniem adaptowano również w tych działaniach nowinki techniczne z innych dziedzin, a ostatecznie także w części (przede wszystkim w telekomunikacji) to kolej wyznaczała standardy nowoczesności (zwłaszcza w omawianej epoce). Jednocześnie podejmowane działania wymagały zaangażowania znacznych rzesz ludności, z których część zaspokajano, sprowadzając specjalistów z zewnątrz (praktykowano zwłaszcza przy realizacji inwestycji w terenach górskich, tuneli itp.). Stawało się to też okazją do transferu kompetencji.

Powstające nowe linie przynosiły zawsze ułatwienie transportu osób i towarów (co pokazują wydatnie istniejące badania), jednakże (co natomiast wymaga jeszcze bardziej krytycznego spojrzenia historiografii) zwłaszcza inwestycje realizowane pod koniec XIX w. (prym wiodły wśród nich koleje lokalne, trzeciorzędne, i wąskotorowe – a więc najtańsze w budowie i eksploatacji) można oceniać jako mające cechy przeinwestowania – trwale nierentowne, nieprzynoszące jednocześnie oczekiwanych skutków gospodarczych i społecznych. Być może można ten efekt wiązać także z faktem zastępczego wykorzystania tych inwestycji. W sytuacji nieobecności sieci drogowej kolej miała wypełniać ową lukę (podobne myślenie widoczne jest w Polsce w okresie międzywojennym – co można oceniać jako anachronizm względem innych krajów). Być może występuje tu zjawisko, które znamy z inwestycji realizowanych w Galicji, gdzie słabość gospodarcza otoczenia nowych inwestycji w istocie nie przyniosła po zbudowaniu kolei poprawy sytuacji, ale zalanie rynku towarami z pozostałych części monarchii. W ten sposób rzeczywiście kolej ułatwiała transport, ale nie była (wprost) narzędziem lokalnego wzrostu. Zagadnienie to wymaga jednak pogłębionych dalszych badań.

Wszyscy wnioskujący o kolejne inwestycje kolejowe (zwłaszcza te wysuwane przez środowiska lokalne, także intencjonalnie wśród władz międzywojennej Polski) wyrażali we wnioskach nadzieje na cudowny wpływ kolei na życie gospodarcze i społeczne (w tej kolejności). Tymczasem można zauważyć, że ów wpływ miał swoje

różne oblicze również w zależności od czasu realizacji inwestycji. Nieraz bywało to zauważalne już bardzo szybko (gdy owe lokalne, ale nie tylko, linie nie przynosiły oczekiwanych dochodów⁵³), nieraz dopiero kolejne dekady pokazywały ów umiarkowany wpływ, zamiast znaczącego. Z pewnością zdawano sobie sprawę z istnienia tego zjawiska (i związanego z tym niebezpieczeństwa przeinwestowania) już pod koniec XIX w. (a nawet w siódmej i ósmej dekadzie tego stulecia), podnosząc w trakcie analiz przedkładanych projektów, że nie zapewnią one zwrotu zainwestowanych sum. Mimo to nie zawsze rezygnowano z takich projektów. Można zauważyć, że podobnego namysłu w wielu wypadkach brakowało w międzywojennej Polsce. Czechosłowacja po 1918 r. realizowała w zasadzie już tylko projekty uwarunkowane politycznie (w tym zwrócone ku integracji dwóch części kraju) i inwestowała w nowoczesną motoryzację. Z kolei polscy decydenci (i społeczności) w znacznej mierze nadal pokładali nadzieję w dobroczynnym wpływie kolei na rozwój gospodarczy (stąd wysuwany katalog inwestycji) – skutkowało to m.in. kłopotami z oceną kryteriów inwestycyjnych, znacznymi przesunięciami w programach (pierwotnie wyżej oceniane, klasyfikowane jako wcześniejsze do realizacji, faktycznie nie zostały zrealizowane). Znane w historiografii bariery towarzyszące polskiemu kolejnictwu uniemożliwiają jednocześnie wiarygodną ocenę tych planów – zabrakło czasu i pieniędzy na ich realizację⁵⁴.

Budowa linii kolejowej (wszak niezwykle rzadko można mówić o systemie kolei – chaos w realizowanych inwestycjach nie wskazywał wszak na realną, a nie jedynie deklarowaną, planowość działania) przynosiła jednocześnie szereg konkretnych skutków dla lokalnej społeczności – jej pierwszą oznaką (także w znaczeniu symbolicznym) była oczywiście stacja kolejowa⁵⁵. Kontakt z innym światem czy nawet światami (zarówno w aspekcie podróży, jak i transferu wiadomości, a nawet, używając współczesnych pojęć, „kultury organizacyjnej kolei”)

53 M. Jerczyński, *Pruska ustawa o kolejkach i bocznicach...*, s. 45-46.

54 D. Keller, *Bariery modernizacji międzywojennego kolejnictwa w Polsce – próba identyfikacji*, [w:] *Przemiany modernizacyjne...*, s. 333-358.

55 D. Keller, *Stacja kolejowa. O doświadczeniu pogranicza w podróży koleją – przypadek ziem polskich (przyczynek do badań)*, [w:] *Opowiedzieć pogranicza. Konceptje i narracje muzealne*, red. D. Keller, M. Kurgan-Przybylska, Katowice 2020, s. 111-123.

był realnym znakiem nowoczesności, którą przynosiła kolej. Nowe odcinki dawały również inne przykłady nowoczesności – szybkość (większą niż wozu konnego, przez długie lata także niż samochodu), innowacyjność (konieczność budowy stacji wodnych dla obsługi nawadniania parowozów), biurokratyczny sposób funkcjonowania ustandaryzowany ścisłym (w założeniu) rozkładem jazdy.

Kolej umiejętnie łączyła w sobie przeszłość (zamieszkanie w pobliżu miejsca pracy) z nowoczesnością (w obiektach spełniających najnowsze standardy, jak np. w potężnych, również w skali lokalnej, budynkach dworcowych). I jako taka została zapamiętana przez pokolenia wychowane w XIX w. Zapewne właśnie ten czynnik był jednym z elementów tworzących myślenie o projektach kolejowych w międzywojennej Polsce, zubożonej względem swoich sąsiadów o sprawną sieć komunikacyjną. Stąd też właśnie tutaj projektowano tak dużo nowych odcinków, tyle że w tym czasie kolei wyrosła konkurencja – system dróg oraz tańszy w eksploatacji i bardziej mobilny samochód. Proces tej zmiany czynnika nowoczesności przyjdzie już jednak obserwować w kolejnych dekadach.

Bibliografia

1. *175 lat kolei w Krakowie. Materiały konferencyjne*, Kraków 2022.
2. *A jednak kolej. Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Lubin 2019.
3. „Archiv für Eisenbahnwesen” 1923-1933.
4. Baron A., *Dzieje kolei Kluczbork – Tarnowskie Góry 1884-2016 (przez Olesno – Lubliniec)*, Siemianowice Śląskie 2019.
5. Bloch J. G., *Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosji*, t. 1, *Historia dróg żelaznych w Królestwie Polskiem. Budowa i eksploatacja*, Warszawa 1880.
6. Blum J. G., *Fünfzig Jahre Eisenbahn in Preussen. Eine Statistische Darstellung*, Berlin 1888.
7. Borowiec R., *Plany budowy linii kolejowej Lublin – Szczepieszyn – Bełzec w okresie Drugiej Rzeczypospolitej*, „Rocznik Lubelski”, t. 45, 2019.
8. Brzosko E., *Próby dostosowania komunikacji kolejowej do potrzeb II Rzeczypospolitej w 20-leciu międzywojennym*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1974, z. 1.
9. *Celem nauki jest człowiek... Studia z historii społecznej i gospodarczej ofiarowane Helenie Madurowicz-Urbańskiej*, red. P. Franaszek, Kraków 2000.
10. Cichoń M. K., *Droga Żelazna Iwangorodzko-Dąbrowska i jej wpływ na życie gospodarcze międzyrzecza Wisły i Pilicy w latach 1881-1900*, mps pracy doktorskiej, Kielce 2022, s. 93-158, https://bip.ujk.edu.pl/webujk/files/2022/Rozprawa_doktorska.pdf.
11. Dominas P., *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013.

12. Dominas P., *Tunele kolejowe w Polsce, w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*, Łódź 2020.
13. *Dráha presidenta Masaryka: Hlavní dráha Vsetín – Bylnice. Pamětní spis o stavbě dráhy, vydaný na oslavu prvního desetiletí republiky při zahájení provozu*, Praga 1928.
14. Dvorský V., *Základy politické geografie a Československý stát*, Praga 1923.
15. *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.
16. Dziegwa R., *Przerwany bieg po żelaznej drodze. Kolej Powiatowa Ostrzeszów – Namysłaki, jej czasy i ludzie w aspekcie historycznym i kulturowym*, Ostrzeszów – Namysłaki – Poznań 2020.
17. *Eastern European Railways in Transition. Nineteenth to Twenty-first Centuries*, red. R. Roth, H. Jacolin, Londyn – Nowy Jork 2013.
18. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, red. H. Röhl, Berlin – Wiedeń 1912-1923.
19. *Galicyskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013.
20. *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, red. H. Strach, Wiedeń 1898-1908.
21. *Historia gospodarcza Rybnika i powiatu rybnickiego w XIX i XX wieku*, red. D. Keller, „Zeszyty Rybnickie”, nr 9, Rybnik 2010.
22. http://www.ikolej.pl/fileadmin/user_upload/Kalendarz_konferencji/Dr_Massel_planowanie_sieci.pdf.
23. <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Verein+deutscher+Eisenbahnverwaltungen+%28VDEV.%29>.
24. „Inżynier Kolejowy” 1925-1939.
25. Jeschke F., *Iron Landscapes. National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia*, Nowy Jork 2021.
26. Jeschke F., *Iron Landscapes. Nation-Building and the Railways in Czechoslovakia, 1918-1938*, Londyn 2016, <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1476693/>.
27. Jursz H., *Koleją z Kokoszek do Gdyni*, Gdynia 2021.
28. *Koleje i granice*, red. B. Kruk, M. Zawadka, Wrocław 2022.
29. *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, cz. 1, *Opracowania i dokumenty*, red. A. Wesołowski, N. Bujniewicz, „Wojskowe Teki Archiwalne”, t. 1, cz. 1, Warszawa 2011.
30. *Likwidacja skutków wojny w dziedzinie stosunków prawnych i ekonomicznych w Polsce*, t. 7, Warszawa 1918.
31. List F., *Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems*, Lipsk 1833.
32. Łazor J., *Pierwsza francusko-polska koncesja kolejowa z 1924 roku. Przyczynek do relacji finansowo-gospodarczych Polski i Francji po I wojnie światowej*, „Kwartalnik Historyczny” 2021, nr 3.
33. Mielcarek A., *Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815-1914*, Szczecin 2000.
34. „Mkną po szynach...” *Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.
35. Myszczyszyn J., *Powstanie i rozwój kolei żelaznych w Prowincji Pomorze jako wyraz aktywności lokalnych środowisk i sektora publicznego*, „Studia z Historii Społeczno-Gospodarczej XIX i XX wieku”, t. 26, 2016.
36. Myszczyszyn J., *Wpływ kolei żelaznych na wzrost gospodarczy Niemiec (1840-1913)*, Łódź 2013.

37. Nowkuński J., *Budowa nowych kolei żelaznych w Polsce w okresie 1918-1939 r. i po wojnie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1947, nr 5.
38. *Opowiedzieć pogranicza. Koncepcje i narracje muzealne*, red. D. Keller, M. Kurgan-Przybylska, Katowice 2020.
39. *Państwo wobec kolei żelaznych na ziemiach polskich*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017.
40. Pawlicki P. P., *Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od 1845 do 1895 r.*, Warszawa 1897.
41. Piątkowski A., *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 2001, t. 66, z. 4.
42. *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. P. Grata, „Biblioteka Polskiej Modernizacji”, t. 2, Rzeszów 2020.
43. Przerwa T., *Niedokończona Kolej Izerska (Isergebirgsbahn) i granica potrzeb*, „Śląski Kwartalnik Historyczny «Sobótka»” 2022, nr 3.
44. Romocki P., *Budowa kolei*, „Przemysł i Handel” 1928, z. 8.
45. Roth R., *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914*, Ostfildern 2005.
46. *Sprawozdanie ministra kolei inż. K. Tyszki z gospodarki kolejowej w 1924-1925 r.*, Warszawa 1925.
47. *Sprawozdanie Państwowej Rady Kolejowej za pierwsze trzecie od kwietnia 1922 r. do marca 1925 r.*, oprac. Z. Jasiński, Warszawa 1925.
48. *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840-1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970.
49. *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015.
50. Széchenyi I., *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*, Pozsony 1848.
51. *Szlachta – przemysł – inwestycje. Materiały pokonferencyjne*, red. A. Kuzio-Podrucki, J. Sasor, Katowice – Nakło Śląskie 2022.
52. Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.
53. Tucholski Z., *Profesor Antoni Xiężopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw*, Warszawa 2015.
54. Wall H., *Lenz & CoDer Lenz-Konzern. Die GmbH Lenz & Co. und die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen. Von Lenz zu Connex und Transdev*, Kolonia 2016.
55. Weck N., *Staat, Raum und Infrastruktur. Wie die Eisenbahn nach Galizien kam*, „Zeitschrift für Verwaltungsgeschichte” 2017, t. 2.
56. *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z dziejów kolei żelaznych na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018.
57. *Z kart historii powiatu rybnickiego*, red. D. Keller, „Zeszyty Rybnickie”, nr 6, Rybnik 2008.
58. *Zrozumieć Śląsk*, red. D. Keller, B. Kloch, Rybnik 2012.
59. *Zur Feier des Fünfundzwanzigsten Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn den 22. Mai 1867*, Wrocław 1867.