

Yearbook of the Institute of East-Central Europe  
Volume 21 (2023) Issue 4

# Wielka modernizacja – Europa Środkowa od połowy XIX do końca lat trzydziestych XX wieku. Gospodarka, infrastruktura i metropolie

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

„Paryże Europy Środkowej”? Wybrane idee urbanistyczne i czynniki w rozbudowie większych miast regionu w „długim” XIX wieku

Nadbałtyckie metropolie Prus... Królewiec, Gdańsk i Szczecin na drodze modernizacyjnego rozwoju w XIX i na początku XX wieku

Polityka gospodarcza Polski na tle państw Europy Środkowej w dwudziestoleciu międzywojennym



Rocznik  
Instytutu Europy  
Środkowo-Wschodniej

Rok 21 (2023)  
Zeszyt 4



# Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej Yearbook of the Institute of East-Central Europe

## Rada Naukowa | Advisory Board Rocznika Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej Yearbook of the Institute of East-Central Europe

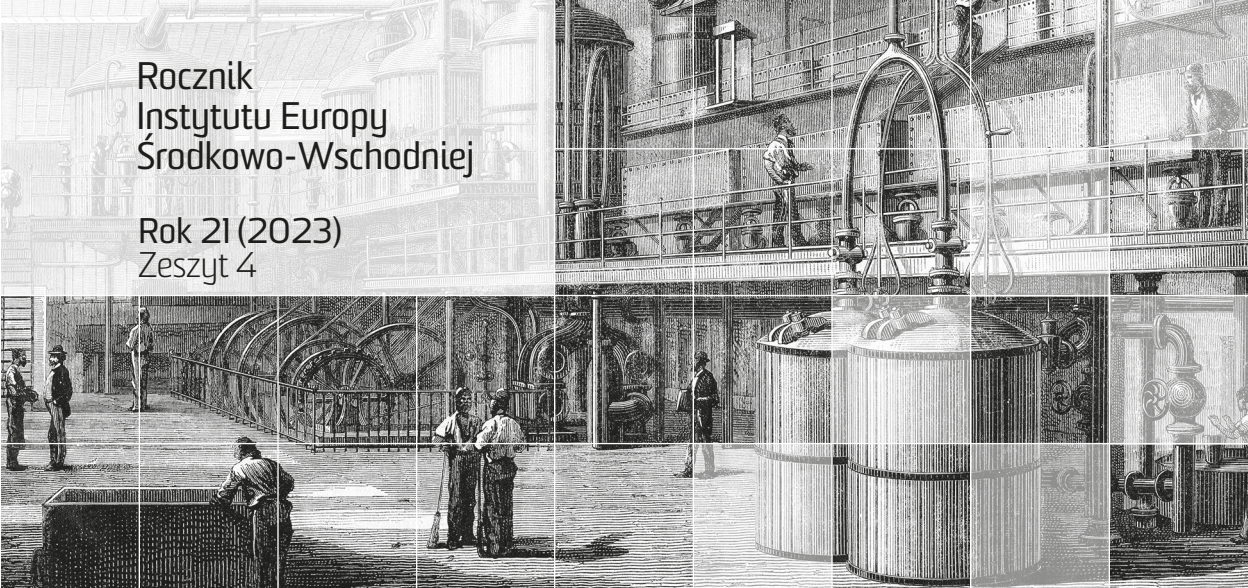
József Böröcz (USA), William Collins Donahue (USA), Adolf Juzwenko (Polska),  
Rūstis Kamuntavičius (Litwa), Gediminas Kazėnas (Litwa), Jūratė Kiaupienė (Litwa),  
Michal Kořan (Czechy), Volodymyr Kravchenko (Kanada), Jussi P. Laine (Finlandia),  
Markijan Malskyj (Ukraina), Joseph F. Patrouch (Kanada), Serhii Plokhii (USA),  
Antony Polonsky (USA), Adam Daniel Rotfeld (Polska), Henryk Samsonowicz (Polska),  
Aleksander Smolar (Polska), George Soroka (USA), Oleksiy Tolochko (Ukraina),  
Natalia Yakovenko (Ukraina)

## Komitet Redakcyjny | Editorial Board Rocznika Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej Yearbook of the Institute of East-Central Europe

Redaktor naczelny | Editor-in-Chief | Beata Surmacz  
Zastępca redaktora naczelnego | Deputy Editor-in-Chief | Tomasz Stępniewski  
Redaktor działu państw bałtyckich | Editor of the Baltic States Department | Aleksandra Kuczyńska-Zonik  
Redaktor działu państw wschodnioeuropejskich | Editor of the Eastern European States Department | Jakub Olchowski  
Redaktor działu państw bałkańskich | Editor of the Balkan States Department | Konrad Pawłowski  
Redaktor działu państw wyszehradzkich | Editor of the Visegrad States Department | Agata Tatarenko  
Sekretarz redakcji | Editorial Secretary | Anna Paprocka

Rocznik  
Instytutu Europy  
Środkowo-Wschodniej

Rok 21 (2023)  
Zeszyt 4



Yearbook of the Institute of East-Central Europe  
Volume 21 (2023), Issue 4

# Wielka modernizacja – Europa Środkowa od połowy XIX do końca lat trzydziestych XX wieku. Gospodarka, infrastruktura i metropolie

REDAKCJA  
Jarosław Kłaczek  
Marek Sioma

Instytut Europy Środkowej  
Institute of Central Europe   
Lublin 2023



Czasopismo recenzowane

Projekt okładki i skład: Amadeusz Targoński | [www.targonski.pl](http://www.targonski.pl)

Fotografia na okładce i stronach tytułowych: © Morphart Creation | [shutterstock.com](http://shutterstock.com)

© Instytut Europy Środkowej, Lublin 2023

ISSN 1732-1395

Redakcja: Instytut Europy Środkowej  
ul. Niecała 5, 20-080 Lublin  
e-mail: [yearbook@ies.lublin.pl](mailto:yearbook@ies.lublin.pl)

Wydawca: Instytut Europy Środkowej  
ul. Niecała 5, 20-080 Lublin  
[www.ies.lublin.pl](http://www.ies.lublin.pl)

Druk: Akapit  
ul. Węglowa 3, 20-481 Lublin  
[www.drukarniaakapit.pl](http://www.drukarniaakapit.pl)

## Spis treści

Aleš Zářický

**Arystokracja i jej wpływ na modernizację gospodarczą  
Śląska Austriackiego i północno-wschodnich Moraw przed 1848 r.** 7

Dawid Keller

**Koleją w nowoczesność – plany budowy połączeń kolejowych  
i ich realizacja na terenie Europy Środkowej w XIX i XX w.** 39

Aleksander Łupienko

**Paryże Europy Środkowej? Wybrane idee urbanistyczne i czynniki  
w rozbudowie większych miast regionu w długim XIX w.** 59

Tomasz Krzemiński

**Nadbałtyckie metropolie Prus: Królewiec, Gdańsk i Szczecin  
na drodze modernizacyjnego rozwoju w XIX w. i na początku XX w.** 81

Agnieszka Zielińska

**Industrializacja w miastach zaboru pruskiego na prawach powiatu,  
na początku XX w. na podstawie spisów pruskich** 95

Andrzej Szabaciuk

Małgorzata Szabaciuk

**Budownictwo cerkiewne w kontekście procesów modernizacyjnych  
w Królestwie Polskim w drugiej połowie XIX i na początku XX w.** 127

Małgorzata Nossowska

**Czy prowincja zawsze pozostawała w tyle, czyli o tym, jak modernizacja  
zmieniała codzienność poza wielkimi miastami (1864-1914).  
Przypadek lubelski** 143

Marek Sioma

**Polityka gospodarcza Polski na tle państw Europy Środkowej  
w dwudziestolecu międzywojennym** 161

|   |            |
|---|------------|
| Paweł Grata   |            |
| <b>Modernizacja gospodarcza i społeczna II Rzeczypospolitej</b>   | <b>189</b> |
| Stanisław M. Koziański  |            |
| <b>Idee budowy szybkich dróg – autostrady jako czynnik<br/>determinujący rozwój państw Europy Środkowo-Wschodniej<br/>w pierwszej połowie XX w.</b> | <b>209</b> |
| Marek Konstankiewicz  |            |
| <b>Modernizacja taboru kolejowego w II Rzeczypospolitej</b>   | <b>231</b> |
| Mirośław Golon  |            |
| <b>Budownictwo mieszkaniowe w województwie pomorskim<br/>w dwudziestoleciu międzywojennym (na tle ogólnopolskim)</b>                                | <b>249</b> |

Aleš Zářický

# Arystokracja i jej wpływ na modernizację gospodarczą Śląska Austriackiego i północno-wschodnich Moraw przed 1848 r.

**Aristocracy and its influence on economic modernization of Austrian Silesia and northeastern Moravia before 1848**

**Abstract:** After losing the austrian legacy wars and losing a crucial part of economically advanced Silesia to Prussia, the Austrian state initiated economic modernization of the rest of the country through financial incentives as well as its own investments. In addition to traditional agriculture and forestry, states' support activities focused primarily on the development of the textile industry and the resumption of ore mining, and later also on stone coal. While textiles became the domain of members of the old craft families, and above all of the representatives of the fledgling bourgeoisie recruited from the ranks of merchants and final treatments of fabrics and textile goods, it was the land nobility who played a decisive role in the heavy and extractive industries. While these industries developed more slowly than textiles after the country was divided, they gradually strengthened their role within the country's economy from the end of the 18th century until, in the second half of the 19th century, it became a crucial and dominant segment of industrial production in the region under review, despite the dynamic development of textile production that continued throughout the habsburg monarchy.

**Keywords:** Industry, Mining, Metallurgy, Economy, Austrian Silesia

**Streszczenie:** Po przegranych wojnach o dziedzictwo austriackie i utracie decydującej części rozwiniętego gospodarczo Śląska na rzecz Prus państwo austriackie poprzez zachęty finansowe i własne inwestycje zainicjowało

\* Aleš Zářický – Ph.D., Uniwersytet Ostrawski, Czechy, ORCID: 0000-0003-3894-5547, e-mail: ales.zaricky@osu.cz.

\*\* Tekst opiera się na badaniach prowadzonych od lat 50. XX w. przez Katedrę Historii oraz Centrum Historii Gospodarczej i Społecznej Wydziału Filozoficznego Uniwersytetu Ostrawskiego. Wyniki badań zostały przedstawione w publikacji: A. Zářický i in., *Rakouské Slezsko v procesu modernizace 1742-1914*, Ostrava 2020.



modernizację gospodarczą pozostałej części kraju. Oprócz tradycyjnego rolnictwa i leśnictwa działania wspierające państwa koncentrowały się przede wszystkim na rozwoju przemysłu włókienniczego i wznowieniu wydobywania rud, a później także węgla kamiennego. Podczas gdy przemysł włókienniczy stał się domeną członków starych rodzin rzemieślniczych, a przede wszystkim przedstawicieli rodzącej się burżuazji rekrutującej się z grona handlarzy i końcowych przetwórców materiałów i wyrobów włókienniczych, to właśnie arystokracja odegrała decydującą rolę w przemysłach: ciężkim i wydobywczym. Od końca XVIII w. ich rola w gospodarce kraju stopniowo się zwiększała, aż w drugiej połowie XIX w. stały się najważniejszym i dominującym segmentem produkcji przemysłowej w regionie mimo dynamicznego rozwoju produkcji tekstylnej, który trwał przez cały okres istnienia państwa Habsburgów.

**Słowa kluczowe:** przemysł, górnictwo, hutnictwo, gospodarka, Śląsk Austriacki

Problematyce modernizacji, w kontekście Śląska Austriackiego i północno-wschodnich Moraw, poświęcono w ostatnich dziesięcioleciach wiele uwagi<sup>1</sup>. Ograniczmy zatem nasze wprowadzenie do lakonicznego stwierdzenia, że to właśnie industrializacja jest jednym z głównych, jeśli nie głównym, przejawów procesu modernizacji<sup>2</sup>. Terytorium, któremu się przyjrzymy, to Ziemie Koronne Górnego i Dolnego Śląska, które w określonej przez nas formie były częścią państwa Habsburgów od 1742 r. i stały się znane jako Śląsk Austriacki. Jego historia rozpoczęła się 11 czerwca 1742 r., kiedy to po zakończeniu I wojny śląskiej, którą rozpoczęły tzw. wojny o sukcesję austriacką, cesarzowa Maria Teresa i król Prus Fryderyk II Wielki zawarli w stolicy Śląska, Wrocławiu, wstępny układ pokojowy, na mocy którego zwycięskie Prusy miały otrzymać decydującą część Dolnego i Górnego Śląska, podczas gdy pokonana monarchia habsburska miała zachować zwierzchnictwo jedynie nad: południową częścią księstwa opawskiego, karnowskiego i nyskiego, księstwem cieszyńskim i wolnym państwem stanowym Bielsko. Po uwzględnieniu częściowych zmian preliminarz wrocławski stał się podstawą do zawarcia tzw. pokoju berlińskiego, który został podpisany przez przedstawicieli walczących stron 28 lipca tego samego roku. Wyniki I wojny śląskiej zostały potwierdzone tzw. pokojem drezdeńskim podpisanym 25 grudnia 1745 r., który zakończył II wojnę śląską, rozpoczętą rok wcześniej inwazją wojsk pruskich na Czechy

1 Tamże, s. 25-37.

2 Na temat industrializacji jako zjawiska regionalnego zob. np.: M. Myška, *Region a industrializace: Studie k dějinám industrializace Slezska (1800-1918)*, Ostrava 2014.

i naznaczoną niepowodzeniami militarnymi Austrii i jej sojuszników. Trwająca dekady rywalizacja o Śląsk ostatecznie zakończyła się wojną siedmioletnią (1756-1763), w której pomimo początkowych sukcesów koalicja proaustriacka nie zdołała pokonać Prus, a wraz z zawarciem pokoju w pałacyku myśliwskim w Hubertsburgu pod Lipskiem 15 lutego 1763 r. musiała porzucić wszelkie nadzieje na odzyskanie całkowitej kontroli nad Śląskiem<sup>3</sup>.

Z niegdyś jednej z najbardziej rozwiniętych gospodarczo części monarchii Austrii pozostało jedynie 5 153 km<sup>2</sup>, położonych głównie na zacofanym gospodarczo Górnym Śląsku (księstwo opawskie, karnowskie i cieszyńskie) oraz znikomej części Dolnego Śląska (księstwo nyskie). W praktyce oznaczało to, że bogate, zaawansowane technologicznie i w dużej mierze już uprzemysłowione terytoria przypadły Prusom, podczas gdy obszary peryferyjne, głównie rolnicze, pozostały częścią monarchii naddunajskiej. Księstwo Dolnego i Górnego Śląska, jak brzmiała oficjalna nazwa tej najmniejszej ziemi koronnej monarchii Habsburgów, zostało podzielone na księstwa: opawskie, karnowskie i nyskie na zachodzie (znaczne części tych dwóch ostatnich znajdowały się na terytorium Prus) oraz księstwo cieszyńskie na wschodzie. W 1754 r. dołączyło do niego Bielsko, którego ranga została podniesiona dekretem cesarskim z niższego wolnego państwa stanowego do księstwa. Ponadto zachodnia część Śląska Austriackiego, z centrum w Opawie, i wschodnia część, z centrum w Cieszynie, były oddzielone od siebie ziemią hulczyńską na północy, która wcześniej stanowiła część księstwa opawskiego, a teraz należała do Prus, oraz klinem morawskim na południu, tj. obszarem wokół Morawskiej Ostrawy, który również będzie przedmiotem naszego zainteresowania<sup>4</sup>.

Utrata decydującej części Śląska miała negatywne konsekwencje gospodarcze nie tylko dla monarchii Habsburgów jako całości, ale miała również uzasadniony i bardzo znaczący wpływ na sytuację gospodarczą na samym Śląsku Austriackim. Podczas gdy rolnictwo, zorientowane głównie na rynki lokalne, ucierpiało w stosunkowo niewielkim stopniu, rodzący się sektor wtórny poniósł znaczne straty. Wraz z wy-

3 *Kulturněhistorická encyklopedie českého Slezska a severovýchodní Moravy*, red. L. Dokoupil, M. Myška, J. Svoboda, t. 1, 2, Ostrava 2013, t. 1 (A-L), s. 255, 366; t. 2 (M-Ž), s. 338-339, 497-498.

4 Tamże, t. 1 (A-L), s. 45-58, załącznik K8-K11.

tyczeniem nowej granicy państwowej wzajemne kontakty handlowe i wcześniej szeroko zakrojona współpraca produkcyjna zostały w dużej mierze przerwane lub przynajmniej zakłócone. Chociaż Maria Teresa i jej następca Józef II podjęli znaczne wysiłki, aby zrekompensować utratę większości Śląska poprzez promowanie handlu i przemysłu, wkrótce stało się jasne, że Śląsk Austriacki i sąsiednia część Moraw będą musiały zmienić kierunek handlu zagranicznego i nowymi rynkami zbytu staną się: Bałkany, Węgry i Galicja.

Głównym sektorem przemysłu drugiej połowy XVIII w. na Śląsku Austriackim miało stać się włókiennictwo, zwłaszcza produkcja tkanin lnianych, ponieważ jeszcze przed podziałem Śląska przyszła jego austriacka część i sąsiednie obszary Moraw dostarczały śląskim, łżyckim i saskim tkalniom przędzy w obfitości. Dalszy intensywny rozwój nastąpił po 1773 r., kiedy tkactwo stało się wolnym zawodem, który można było wykonywać poza cechami. Przez wiele lat formami organizacyjnymi produkcji lniarskiej był głównie system kupiecki (*Kaufsystem*) oraz, w ograniczonym zakresie, system faktorski (*Faktorsystem*). Scentralizowane manufaktury lniarskie były na Śląsku Austriackim w XVIII w. i pierwszych dziesięcioleciach XIX w. rzadko spotykane, a nawet pod względem wielkości produkcji nie osiągały rozmiarów manufaktur morawskich.

Tradycyjnie wysoki poziom produkcji był utrzymywany przez produkcję przędzy lnianej, a następnie bawełnianej, która była sprzedawana zarówno na rynkach lokalnych, jak i ponadregionalnych<sup>5</sup>.

Oprócz przemysłu lniarskiego szybko zaczął rozwijać się także przemysł wełniany. W latach 40. XIX w. przemysł ten dotknął krótkotrwały kryzys produkcyjny spowodowany podziałem kraju, który przerwał import surowej wełny, ale stagnacja została wkrótce przewyciężona dzięki dostawom surowca z Halicza i Węgier. W przeciwieństwie do lnu tkaniny wełniane produkowano głównie w miastach, a na znaczeniu zyskiwały scentralizowane manufaktury, których wyroby pod koniec XVIII w. zaczęły wypierać produkty mistrzów cechowych. W związku

5 Część poświęcona przemysłowi lniarskiemu i bawełnianemu na podstawie artykułu: M. Myška, *Opožděná industrializace. Protoindustriální výrobní vztahy a formy za průmyslové revoluce na příkladu Inářského průmyslu ve Slezsku*, [w:] *Z dějin textilu. Studie a materiály 11*, Ujście nad Orlicą 1987, s. 95-159; wydanie drugie: [w:] *Milan Myška. Z díla hospodářského historika*, red. A. Zářický, Ostrava 2010, s. 333-376.

z tym procesem narodziły się nowe ośrodki przemysłowe, takie jak Cieszyn, Opawa, ale przede wszystkim Bielsko i sąsiednia galicyjska Biała. Przemysł wełniany był również pierwszym sektorem tekstylnym, który przeszedł od produkcji ręcznej do maszynowej. Z drugiej strony produkcja bawełny pozostała w tym okresie nieco w tyle<sup>6</sup>.

Jak wynika z powyższych rozważań, przemysł włókienniczy odegrał decydującą rolę w pierwszej fazie industrializacji Śląska Austriackiego, a na początku lat 40. XIX w. nadal stanowił prawie 70% wartości brutto produkcji przemysłowej tej ziemi koronnej, co znacznie przekraczało średnią państwa austriackiego. W tym miejscu możemy jednak tylko stwierdzić, że rola arystokracji rodowej w rozwoju tego przemysłu była bardziej niż marginalna. W przemyśle włókienniczym dominowali członkowie starych rodów rzemieślniczych – zwłaszcza w przemyśle wełnianym, który rozwijał się głównie w miastach – a przede wszystkim przedstawiciele rodzącej się burżuazji rekrutujący się z szeregów kupców i wykończalników tkanin i wyrobów włókienniczych<sup>7</sup>. Szlachta uczestniczyła w tego typu działalności głównie jako najemca siły roboczej, swoich poddanych, i nie angażowała się w faktyczny proces produkcji i dystrybucji, przynajmniej nie na Śląsku Austriackim.

Zupełnie inaczej wyglądała sytuacja w dziedzinie przemysłu ciężkiego i wydobywczego, który choć po podziale kraju rozwijał się nieco wolniej niż włókiennictwo, to od końca XVIII w. stopniowo umacniał swoją rolę w gospodarce kraju, aż w drugiej połowie XIX w. stał się decydującym i dominującym segmentem produkcji przemysłowej w regionie, pomimo dynamicznego rozwoju produkcji włókienniczej, który trwał przez cały okres istnienia imperium Habsburgów.

6 O rozwoju przemysłu włókienniczego na Śląsku Austriackim w XVIII w. i na początku XIX w. więcej: F. Mainuś, *K textilní výrobě na Moravě a ve Slezsku ve druhé polovině 18. století*, „Časopis Matice moravské” 1956, R. 75, s. 225-260; F. Mainuś, *Plátenictví na Moravě a ve Slezsku v 17. a 18. století*, Ostrava 1959; F. Mainuś, *Vlnářství a bavlnářství na Moravě a ve Slezsku v XVIII století* (= Opera Universitas Brunensis, *Facultas Philosophica*, t. 66), Praga 1960; F. Mainuś, *Vlnářství a bavlnářství na Moravě a ve Slezsku v 18. století*, Praga 1960; M. Myška, *K charakteristice* (1984), s. 253-270, (2010), s. 379-394.

7 Porównaj na przykład: M. Myška, *Merita mercatorum aneb Jak tři obchodníci z Moravy a Slezska za časů Marie Terezie přišli k šlechtickým titulům*, [w:] *Wieki stare i nowe*, red. I. Panic, M. W. Wanatowicz, Katowice 2000, t. 1, s. 93-100; wydanie drugie: [w:] Milan Myška, *Z díla hospodářského historika*, red. A. Zářický, Ostrava 2010, s. 235-248; M. Myška, *Měšťák šlechticem. Příklad opavského nobilitovaného kupce manufakturisty Karla Antona Czeike z Badenfeldu*, [w:] *Člověk na Moravě ve druhé polovině 18. století*, red. J. Malíř i in., Brno 2008, s. 279-291.



We współczesnej historiografii czeskiej nie kwestionuje się już znaczącej roli arystokracji w procesie industrializacji monarchii habsburskiej, zwłaszcza w jego pierwszej fazie przed 1848 r. Dzieje się tak głównie dzięki wieloletnim badaniom Milana Myšky, profesora Uniwersytetu Ostrawskiego, który zajmował się szlacheckim biznesem jako przedmiotem badań historycznych już przed 1989 r., to znaczy jeszcze w czasach przed swoim powrotem do publicznego życia naukowego, z którego został wykluczony na 20 lat po wydarzeniach z sierpnia 1968 r. Myška postulował kilka punktów wyjścia, przy formułowaniu których wykorzystał chronologiczne i terytorialne zalety terytorium Śląska Austriackiego<sup>8</sup>. Sformułowane przez Myškę założenia stały się punktem wyjścia do dalszych badań jego uczniów, którzy skupili się nie tylko na podstawowej działalności rolniczej, górniczej i hutniczej, ale także na innych obszarach aktywności gospodarczej arystokracji, zwłaszcza na wspomnianym Śląsku Austriackim i przyległych do niego częściach północno-wschodnich Moraw<sup>9</sup>.

Jak już wspomniano wyżej, po przegranych wojnach o sukcesję austriacką oprócz wspierania tradycyjnego przemysłu tekstylnego państwo austriackie położyło również znaczny nacisk na wydobywanie i przetwarzanie metali i innych minerałów. Ponieważ wcześniej stało się jasne, że wznowienie wydobywania metali szlachetnych i rzadkich będzie wysoce nieopłacalne, poszukiwania coraz częściej koncentrowały się na nowych złożach rudy żelaza, a później węgla kamiennego. W przypadku wydobywania i przetwarzania rudy żelaza szczególnie ważną rolę odegrały regiony Jeseníkův i Karpat, ponieważ oprócz zasobów rudy posiadały, jak się wtedy wydawało, nieograniczone źródła wysokiej jakości drewna twardego z lokalnych lasów<sup>10</sup>. Z drugiej strony wydobywanie węgla kamiennego, które po raz pierwszy podjęto na Śląsku Austriackim w latach 60. XIX w., koncentrowało się głównie na

8 M. Myška, *Šlechta v Čechách, na Moravě a ve Slezsku na prahu buržoazní éry. Hospodářská aktivita české aristokracie a tzv. „kapitalistická modernizace“*, „Časopis Slezského muzea“ 1987, R. 36, seria B, s. 47-65; wydanie drugie: [w:] Milan Myška. *Z díla hospodářského historika*, red. A. Zářický, Ostrava 2010, s. 201-218.

9 Bardziej kompleksowo po raz pierwszy na stronach pracy zbiorowej: *Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18.-19. století*, red. J. Brňovják, A. Zářický, Ostrava 2008 (= *Nobilitas in historia moderna*, t. 1).

10 M. Myška, *Die Haupttendenzen der Entwicklung des mährischen und schlesischen Eisenhüttenwesens (17.-19. Jahrhundert)*, [w:] *Regionen und Regionale Industrialisierung. Zur wirtschaftlichen Entwicklung ostmitteleuropäischer Regionen im 19. Jahrhundert*, red. T. Pierenkemper, Aachen 2009, s. 133-145.

obszarze między Polską Ostrawą a Karwiną. W przeciwieństwie do przemysłu tekstylnego, w którym kapitał burżuazyjny zaczął się już w dużej mierze rozwijać, górnictwo i przetwórstwo minerałów pozostały domeną arystokracji, która prowadziła tę działalność w swoich majątkach przy zaangażowaniu chłopskiej siły roboczej. W tym miejscu należy jednak zauważyć, że przed węglem była jeszcze długa droga, aby mógł się stać decydującym paliwem i motorem nowoczesnej industrializacji<sup>11</sup>.

Początki górnictwa węglowego w regionie Ostrawy są nierozzerwalnie związane z mityczną postacią kowala Jana Kelticzki z Polskiej Ostrawy, którego nazwisko jest rzeczywiście udokumentowane w źródłach, ale w związku z górnictwem pojawia się tylko w romantycznych dziełach z końca XIX w. O następnych dwóch poszukiwaczach wiemy, że ludzie w ich służbie rzeczywiście odnaleźli węgiel, ale nie udało się jeszcze dokładnie zlokalizować gdzie. Pierwszym z nich był Wenzel Ladislaus hrabia Korensky von Teresov (Kořenský z Terešova), wieloletni gubernator Prerauer Kreis. Drugim był Franz Karl Josef baron von Eichendorf, właściciel posiadłości Sedlnice koło Příbora. Chociaż w żadnym z tych przypadków nie podjęto wydobywania, dokumenty z lat 1753 i 1757 dowodzą, że węgiel nie był w regionie ostrawskim całkowicie nieznan. Za prawdziwy początek można zatem uznać dopiero rok 1763, kiedy Johann Augustin, młynarz z Klimkovic, wysłał list do Urzędu górniczego w Kutnej Horze, w którym poinformował, że odkrył pokłady węgla wychodzące na powierzchnię w kilku miejscach w Polskiej Ostrawie i poprosił o wysłanie eksperta w celu zweryfikowania autentyczności jego odkrycia, co również się stało. Rozpoczęcie produkcji nie nastąpiło jednak ze względu na brak zainteresowania ze strony klientów. Dalsze poszukiwania rozpoczęto po czterech latach pod naciskiem komory dworskiej (*Hofkammer*). Tym razem nie były to jednak ograniczone lokalnie poszukiwania, ale kompleksowe badania geologiczne Śląska Cieszyńskiego, których

11 O ile nie zaznaczono inaczej, tekst oparty jest na publikacjach: J. Nožička, *K počátkům těžby kamenného uhlí ve Slezsku (1750-1850)*, „Slezský sborník” 1961, R. 59, nr 3, s. 349-361; S. Drkal, *K počátkům dolování uhlí v ostravsko-karvinském kamenouhelné pávní*, [w:] Ostrava. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města 1, Ostrava 1963, s. 69-106; S. Drkal, *K počátkům dolování uhlí v Karvině*, [w:] Karviná. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města, red. V. Plaček, M. Plačková, Karviná 1968, s. 72-81.

koordynatorem został radca dworu (*Hofkammerrath*) Ernest baron Locella, a faktyczne poszukiwania powierzono kierownikowi zmiany Johannowi Jakobowi Lutzowi<sup>12</sup>.

Na początku 1767 r. odkryto kilka pokładów węgla, ale ze względów finansowych nie rozpoczęto systematycznej prospekcji ani faktycznej eksploatacji pokładów. Lutz zaproponował więc izbie dworskiej utworzenie spółki górniczej z udziałem państwa i ziemiaństwa, co zostało odrzucone zarówno przez państwo, jak i właściciela dóbr w Polskiej Ostrawie, hrabiego Józefa Marię Leopolda Wilczka. Prospekcja geologiczna trwała z mniejszą lub większą intensywnością do początku 1769 r., ale jedynym praktycznym rezultatem było odkrycie żył rudy żelaza w pobliżu Ustronia, które wkrótce zostały wydobyte przez Księżęcą Komorę Cieszyńską, która w 1771 r. uruchomiła pierwszy wielki piec, podstawę przyszłego dużego kompleksu metalurgicznego.

Pierwsza faza prospekcji we wschodniej części Śląska Austriackiego została zakończona wraz z zakończeniem badań Lutza. Choć systematyczne wydobycie węgla się nie rozpoczęło, sytuacja wkrótce zaczęła się dynamicznie zmieniać. Do tej pory inicjatywa w zakresie wyszukiwania i wydobywania węgla była związana albo z państwem, prospektorami w służbie miejscowej arystokracji albo z „przedsiębiorcami”, którzy zamiast węgla widzieli łatwe źródło dochodu w dotacjach państwowych. Wspólnym mianownikiem we wszystkich przypadkach była niejasna ekonomiczna koncepcja wykorzystania nowego rodzaju paliwa.

Wszystko miało się jednak zmienić wraz z pojawieniem się wielkich feudalnych przedsiębiorców górniczych. Choć hrabiowie tacy jak Johann Florian Larisch czy Josef Maria Leopold Wilczek nie byli zmuszeni do inwestowania w nieznany dotąd biznes dzięki dochodom ze swoich majątków, to gdy w latach 70. XVIII w. pojawiły się możliwości czerpania ekonomicznych zysków z nowego paliwa, byli w najlepszej pozycji, by szybko zdominować górnictwo i handel węglem. To dzięki nim w kolejnych latach nastąpił przełom i stopniowa promocja węgla na rynkach regionalnych. Ale początki przedsiębiorczości tych ważnych śląskich arystokratów również nie były łatwe.

12 V. Štěpán, *Báňský odborník Jan Jakub Lutz a Slezsko*. „Časopis Slezského zemského muzea” 1997, R. 46, B, nr 3, s. 193-205.

Kiedy hrabia Kalixt Peter Larisch w 1774 r. zmarł, nie pozostawiając męskiego potomka, jego młodszy brat Johann Florian został jego następcą i właścicielem rodzinnego fideikomisu. Trudno dziś odpowiedzieć na pytanie, czy nowy właściciel majątku w Karwinie naprawdę chciał rozpocząć dobrze prosperujący biznes wydobywania węgla, czy też po prostu próbował szczęścia, jak wielu innych śląskich panów feudalnych tamtych czasów. Prawdą pozostaje jednak, że w 1776 r. ludzie w jego służbie odkryli dwa pokłady węgla wychodzące na powierzchnię na wzgórzu Czechowice (Čechovice) w gminie Karwina. Wydobywano je jednak tylko przez krótki czas, prace wkrótce przerwano z powodu braku zbytu, a Johann Florian Larisch wkrótce wydzierżawił karwinską posiadłość.

Na początku lat 80. XVIII w. na Śląsku Austriackim istniały dwa miejsca (Polska Ostrawa i Karwina), gdzie po wcześniejszych przygotowaniach można było rozpocząć wydobywanie. Wyglądało to tak, jakby czekali na nowy impuls. I ten nadszedł, ale jak pisze Stanislav Drkal, „trudno powiedzieć, czy było to spowodowane ożywieniem zainteresowania państwa wydobywaniem węgla, czy też bodźcami czysto ekonomicznymi”<sup>13</sup>. W każdym razie w biznes węglowy zaangażowany był wówczas człowiek, który być może nieświadomie spowodował przyszłych wielkich arystokratycznych gwarków do wzmocnionych wysiłków.

Jeśli Johann Lutz był typowym przedstawicielem wykształconego technika i menedżera, który w służbie państwa lub miejscowych arystokratów szukał nowych źródeł bogactw mineralnych, nie będąc w stanie myśleć o wejściu w nowy rodzaj działalności gospodarczej ze względu na swój status ekonomiczny i społeczny, to Martin von Kühlenz był jego przeciwieństwem.

Urodzony w 1729 r. w młodości rozpoczął karierę wojskową i jako oficer w pułku arcyksięcia Karola Józefa brał udział w wielu kampaniach wojskowych. Porzucił karierę wojskową w wieku prawie 30 lat, ale nie porzucił służby cywilnej. W 1758 r. został mianowany subalterem (pozycja w administracji austriackiej) i inspektorem manufaktury w Nowym Jiczynie, gdzie uczestniczył w odbudowie

13 S. Drkal, *K počátkům dolování uhlí v ostravsko-karvinském kamenouhelné páni, [w:] Ostrava. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města 1, Ostrava 1963, s. 87.*



lokalnej produkcji tekstylnej po czerwcowym pożarze w 1769 r. Już w 1767 r. awansował na stanowisko inspektora handlowego Prerauer Kreis, skąd po wzorowym opanowaniu klęski żywiołowej w Nowym Jiczynie (Nový Jičín) został przeniesiony do Galicji, gdzie powierzono mu zarządzanie miejscowym handlem i wkrótce mianowano radcą gubernialnym w radzie gubernialnej Galicji. Po powrocie dekretem Marii Teresy z 27 lipca 1776 r. został mianowany stałym komisarzem wolnego targu w Cieszynie, a w 1778 r. otrzymał tytuł radcy cesarsko-królewskiego. Po zniesieniu jarmarku w 1782 r. powierzono mu stanowisko cieszyńskiego zarządcy miejskiego.

Ze względu na swoją pozycję społeczną w strukturach gospodarczych i administracyjnych Moraw i Śląska Austriackiego Kühlenz był dobrze zaznajomiony z sytuacją panującą w dziedzinie górnictwa i eksploatacji paliw mineralnych. Ponieważ cena drewna, które było dominującym paliwem, powoli rosła, postanowił wykorzystać możliwości oferowane przez nowy rodzaj ogrzewania. W 1782 r. rozpoczął badania geologiczne nie tylko w Polskiej Ostrawie, ale także w Orłowej (Orlová) i okolicach. Ponownie natknął się na pokłady węgla wydobywające się na powierzchnię w dolinie Burnia (Burňa) i słone źródło w Orłowej. Oba znaleziska starannie udokumentował, a kiedy następnego lata przejeżdżał przez Śląsk czołowy austriacki ekspert górniczy, radca dworu Johann Thaddäus Peithner von Lichtenfels, poprosił go o ocenę. Chociaż jego opinia co do komercyjnego wykorzystania słonego źródła była sceptyczna, chwalił jakość węgla.

Dzięki temu Kühlenz mógł przejść do drugiej fazy działalności. Miał bardzo jasny obraz możliwości dystrybucji i sprzedaży. Zamierzał zbudować składy węgla w pobliżu arterii transportowych, co pozwoliłoby mu elastycznie reagować na zapotrzebowanie potencjalnych klientów. Mieli to być nie tylko piekarze, gorzelnicy, piwowarzy, farbiarze tkanin, producenci wapna i cegieł oraz właściciele kuźni i warsztatów oraz inni rzemieślnicy, ale także zwykłe gospodarstwa domowe. Dzięki wsparciu izby dworskiej, która w 1786 r. przyznała mu premię w wysokości 50 dukatów za zasługi w wydobywaniu węgla w Ostrawie, którego koszt był oczywiście kilkakrotnie wyższy, przezwyciężył początkowy brak zainteresowania administracji Wilczkowskich dóbr w Polskiej Ostrawie i rozpoczął wydobywanie.

Choć formalnościom stało się zadość, gdy 25 stycznia 1785 r. właściciel majątku, hrabia Wilczek, wyraził zgodę na wydobywanie, a 11 kwietnia

Wiedeń zatwierdził plany Kühlenza, pojawiły się nieoczekiwane komplikacje. Pierwsza z nich miała nazwisko sąsiada Wilczka, hrabiego Larischa, który w 1784 r. wypowiedział dzierżawę i ponownie rozpoczął własną działalność w majątku w Karwinie. Larisch zadał sobie wiele trudu i wykorzystał szereg oficjalnych i mniej oficjalnych środków, aby uniemożliwić Kühlenzowi prowadzenie działalności gospodarczej.

Druga przeszkoda pojawiła się bardzo nagle i gdyby nie zdecydowane działanie Kühlenza, mogłaby całkowicie sparaliżować jego dalszą działalność. Po ponad 20 latach poszukiwań i korespondencji z instytucjami centralnymi i państwowymi wieloletniemu poszukiwaczowi-amatorowi i propagatorowi węgla kamiennego, wspomnianemu młynarzowi Johannowi Augustinowi z Klimkovic, udało się założyć spółkę górniczą, która zamierzała wydobywać węgiel w miejscu wcześniejszych działań Augustina, tj. w dolinie Burnia w Polskiej Ostrawie. Spółka górnicza, w której skład oprócz Augustina wchodził Franz Schlosshammer i Ludwig Fuchs von Rosenthal, faktycznie rozpoczęła wydobywanie pod koniec lata, co oczywiście było cierniem w boku Kühlenza.

Po serii sporów między dwoma gwarkami, często gwałtownych, odkryto, że spółka górnicza Augustina uzyskała pozwolenie na wydobywanie od śląsko-ostrowskich chłopów, na których ziemi kopłała, ale nadal nie miała zgody właściciela polskoostrowskich dóbr, co stanowiło poważną przeszkodę zgodnie z ówczesnymi normami prawnymi. Prace górnicze Augustina zostały więc przekazane Kühlenzowi, który mógł teraz bez przeszkód rozpocząć wydobywanie. Okres ten nie trwał jednak długo, gdyż już w 1787 r. Kühlenz przekazał cały swój majątek górniczy hr. Franciszkowi Józefowi Wilczkowi, a sam, ciężko chory na gruźlicę, osiadł w Morawskiej Ostrawie, gdzie zmarł 7 czerwca 1788 r.

Chociaż Martin Kühlenz był zaangażowany w działalność górniczą tylko przez pięć lat, kwestia wydobywania węgla została w tym krótkim okresie niejednokrotnie przedmiotem obrad najważniejszych śląskich panów feudalnych i instytucji prowincjonalnych, co było niewątpliwie dużym krokiem naprzód w porównaniu z poprzednimi latami.

Jednym z najbardziej zagorzałych przeciwników Kühlenza był właściciel dóbr karwińskich i gubernator cieszyński Johann Florian Larisch, który w 1782 r. wypowiedział dzierżawę i zamierzał wznowić wydobywanie, co uczynił w 1784 r. Chociaż nastąpiło pewne opóźnienie, kalkulacje Larischa były dość jasne. Zdawał on sobie sprawę, że wraz

ze stopniowym wzrostem ceny drewna wzrasta również wielkość importu z pruskiej części Śląska, zwłaszcza z Hulczyna<sup>14</sup>. Aby położyć kres tym działaniom, a z racji zajmowanego w latach 1783-1789 stanowiska gubernatora cieszyńskiego miał ku temu niewątpliwie szerokie możliwości, zainicjował w guberni morawsko-śląskiej negocjacje zmierzające do całkowitego wstrzymania lub przynajmniej ograniczenia celnego importu z pruskiego Śląska. Jednak w żadnym z tych przypadków nie odniósł sukcesu.

Mimo to w Karwinie wybudowano magazyny i rozpoczęto wydobywanie. Jednak jeszcze zanim biznes w pełni się rozkręcił obok problemów z górnośląską konkurencją na pierwszy plan wysunęła się kolejna sporna kwestia. Nie mogło umknąć uwadze Larischa, że w Śląskiej Ostrawie rozpoczęły się negocjacje między zarządem majątku hrabiego Wilczka a Martinem von Kühlenzem. Larisch ponownie interweniował w guberni morawsko-śląskiej i izbie dworskiej, która ponownie wysłała znanego Johanna Jakoba Lutzka do Ostrawy w celu zbadania skarg. Potwierdził on opinię Larischa, że węgiel wydobywany w obu zakładach, uzupełniony pruskim importem, nie znalazłby rynku zbytu w obecnych warunkach. Izba dworska przyjęła raport, ale nie podjęła żadnych konkretnych działań.

Dlatego hrabia Larisch podjął ostatnią próbę utrzymania monopolu na wydobywanie węgla we wschodniej części Śląska Austriackiego. Wraz z Lutzem osobiście udał się do swojego sąsiada, aby przedstawić mu propozycję przejścia wydobywania w Polskiej Ostrawie. Było już jednak za późno. W porubskim zamku spotkał się z samym Kühlenzem, który zdążył już odebrać umowę na wstępne pozwolenie na wydobywanie. Wilczek, w przeciwieństwie do Larischa, był zdania, że ze względu na słabą jakość dróg obaj gwarkowie nie będą ze sobą konkurować i większość swojej produkcji rozprowadzą w pobliżu kopalń. Jednak stara bolączka austriacko-śląskiej branży węglowej – brak zbytu – dała o sobie znać w ciągu następnych dwóch lat i w 1786 r. karwińskie kopalnie zostały znów zamknięte. Ponownie otwarto je, tym razem na stałe, dopiero w 1794 r., kiedy głową rodziny był już najstarszy syn

14 Do wydobywania węgla po pruskiej stronie granicy na ziemi hulczyńskiej bliżej: S. Drkal, *Počátky dolování uhlí na Hlučínsku*, [w:] *Hlučínsko. Příroda/lid/kultura*, Ostrava 1958, s. 208-219; A. Zářický, *K počátkům dobývání kamenného uhlí na Hlučínsku (1780-1835)*, „Hlučínsko. Vlastivědný časopis muzea Hlučínska” 2012, R. 2, nr 1, s. 8-10.

Johanna Floriana Larischa, Johann Josef, który od 1791 r. nosił nazwisko Larisch-Mönnich<sup>15</sup>.

Jak pisał pół wieku temu Jiří Matějček, na początku XIX w. „Ostrawa była wciąż idyllicznym wiejskim krajobrazem, którego wygląd nie był zbyt zakłócony przez powstające kopalnie węgla. Niewielkie szyby bramne przypominały raczej wiejskie suszarnie owoców, a ruch wokół nich był zapewne równie duży, jak wokół piaskowni czy małej «polowej» cegielni. Ostrawa była mało znaczącym miastem na uboczu, znanym jedynie z dużych targów bydła, na które handlarze ze wschodu przywozili świnię”<sup>16</sup>.

Jednak sytuacja powoli zaczynała się zmieniać. Pod koniec XVI-II w. regularne wydobywanie odbywało się już w trzech miejscach Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego. Oprócz ziemi hułczyńskiej, która nie jest głównym tematem tego opracowania, były to Polska Ostrawa i Karwina. W Ostrawie Franz Josef Wilczek skonsolidował swoją działalność wydobywczą, dodając do kopalń nabytych od Martina von Kühlenza, szyby, które sam wykopał na początku nowego wieku. Znaczący wzrost wydobywania nastąpił jednak dopiero po 1802 r., kiedy zarządzanie kopalniami przejął górmistrz Johann Anton John, czyniąc z nich (dzięki wypożyczeniom miar górniczych z lat 1805 i 1811) największą spółkę górniczą na Morawach i Śląsku Austriackim<sup>17</sup>. Bardziej znacząca zmiana nastąpiła dopiero w 1834 r., kiedy zmarł długoletni właściciel majątku, hrabia Franz Josef, a jego syn Stanislaus przejął zarządzanie rodzinnym majątkiem, w tym kilkoma małymi kopalniami. W następnym roku wydzierżawił kopalnie Witkowitz Gewerkschaft, ale wkrótce wycofał się z umowy, a w 1841 r. kontynuował działalność na własną rękę<sup>18</sup>.

15 Johann Josef Larisch 14 kwietnia 1791 r. poślubił Annę Marię Teklę, nieślubną córkę i jedyną spadkobierczynię barona Johanna Wenzela Mönnicha. Życzeniem ojca panny młodej (na podstawie testamentu z 23 maja 1787 r.) było, aby jej mąż, naturalnie szlachcic, dodał do swojego nazwiska i herbu nazwisko i herb wymarłej rodziny Mönnichów. *Biografický slovník Slezska a severní Moravy. Nová řada*, red. L. Dokoupil, M. Myška, Ostrawa 2001, t. 2. s. 77-79, 88-89.

16 J. Matějček, A. Zářický, *Uhelný průmysl na Ostravsku od poloviny 18. století do konce první světové války*, [w:] *Uhelné hornictví v ostravsko-karvinském revíru*, Ostrava 2003, s. 32-85.

17 A. Zářický, *Krátký pohled do zákulisí moderního podnikání hraběcího rodu Wilczeků*, [w:] *Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18.-19. století*, J. Brňovják, red. A. Zářický, Ostrava 2008, (= *Nobilitas in historia moderna*, t. 1), s. 103-120.

18 H. Höfer von Heimkalt, *Geschichte des Graf Wilczek'schen Steinkohlenbergbaues*, Polska Ostrawa 1917 (manuskript Archiv města Ostravy), s. 31-38.



Na początku XIX w. ród Larischów-Mönnichów pozostawał jedynym prawdziwym przedsiębiorcą górniczym w Karwinie. Ponieważ jednak Johannowi Florianowi Larischowi nie udało się w 1785 r. kupić lub wydzierżawić kopalni w Polskiej Ostrawie, jego syn Johann Josef musiał szukać zbytu we wschodniej części Śląska Austriackiego. Oprócz jego własnych posiadłości, węgiel był dystrybuowany głównie w Cieszynie, Frydku, Jablónkowie i Bielsku. Szczególnie miasto Cieszyn, liczące ponad 4 000 mieszkańców, z dobrze rozwiniętym rzemiosłem i niewielką odległością od kopalń karwińskich, oferowało interesujące możliwości sprzedaży. Wciąż jednak brakowało prawdziwego nabywcy na dużą skalę. Jednak chwili, gdy w odległych o kilka kilometrów Witkowicach (Vítkovice) rozpalono nowoczesny wielki piec, ten pionier nowoczesnego biznesu szlacheckiego tego już nie doczekał. Zmarł 23 listopada 1820 r. podczas Kongresu Świętego Przymierza w Opawie, gdzie towarzyszył swojemu cesarzowi<sup>19</sup>.

A teraz przenieśmy naszą uwagę do końca lat 20. XIX w., kiedy to nastąpiły dość fundamentalne zmiany w rozwoju Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego. Pomysł założenia zakładu metalurgicznego opartego na paliwach mineralnych w pobliżu złóż węgla w Polskiej Ostrawie został po raz pierwszy wysunięty w 1767 r. przez wspomnianego Ernesta Locellę<sup>20</sup>. Do pomysłu tego powrócił niemal pół wieku później, w 1809 r., znany szkocki metalurg i przedsiębiorca John Baildon, który zamierzał wybudować w Ostrawie nowoczesny piec pudlarski i walcownię. Jednak ze względu na biurokratyczne opóźnienia i napiętą sytuację polityczną projekt nie został pomyślnie wcielony w życie<sup>21</sup> i region musiał czekać kolejne 20 lat na założenie prawdziwej huty żelaza. Dopiero w 1828 r., za namową Franza Xavera Riepla, profesora wiedeńskiej politechniki, arcybiskup ołomuniecki Rudolf Habsburg, w tym przypadku jako osoba prywatna, wpadł na pomysł zainwestowania w budowę nowoczesnej huty żelaza w Witkowicach – w tzw. klinie morawskim – i miała nosić jego imię, Huta Rudolfa<sup>22</sup>.

19 A. Zářický, *Der Geburtsadel an der Schwelle des Industriezeitalters. Das Beispiel der Familie Larisch-Mönnich*, [w:] *Adel und Wirtschaft. Lebensunterhalt der Adeligen in der Moderne*, red. Ivo Cerman, Monachium 2009, (= *Studien zum mitteleuropäischen Adel*, t. 2), s. 121-131.

20 *Dějiny Ostravy*, red. K. Jiřík, Ostrava 1993, s. 127-128.

21 M. Myška, *Neuskutečný projekt založení železáren u Ostravy v roce 1809*, [w:] *Z dějin hutnictví* (Rozpravy Národního technického muzea), Praga 1980, t. 8, s. 164-180.

22 M. Myška, *Založení a počátky Vítkovických železáren 1828-1880*, Ostrava 1960, s. 34-42.

Dla nowego zakładu wielkopiecowego należało pozyskać wystarczającą bazę paliwową. Dlatego już w 1829 r. podpisano umowę z hrabią Wilczkiem na dostawę węgla z jego kopalń. W związku z tym krokiem produkcja kopalń w Polskiej Ostrawie, w przeciwieństwie do kopalń w Karwinie, zaczęła gwałtownie rosnąć. W tym samym czasie przyszedł centralny dyrektor huty w Vitkovicach, Franz Bunk, rozpoczął prospekcję w morawskiej części zagłębia, a dyrektor arcybiskupiej huty we Frydlancie nad Ostravicą (Frýdlant nad Ostravicí), Franz Kleinpeter, rozpoczął negocjacje z baronową Gottliebą Ullrichą Amalią von Reibnitz w sprawie zakupu Nowych kopalń hułczyńskich w Pietrzkowicach (Petrkovice) w pruskiej części Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego<sup>23</sup>.

Zarówno prace budowlane, jak i negocjacje przebiegały sprawnie. Kiedy w połowie września 1830 r. uroczyście rozpalono piec pudlarski (pierwszy tego typu w monarchii habsburskiej), wydawało się, że nic nie jest w stanie powstrzymać sprawnej budowy i szybkiego uruchomienia całego zakładu. Stało się jednak inaczej. 24 lipca 1831 r. zmarł syn cesarza Leopolda II, arcybiskup Rudolf Habsburg-Lotringen, i ponownie pojawiła się kwestia dalszych inwestycji kapitałowych. Majątek Rudolfa przeszedł na habsburski dom cesarski, ale spadkobiercy, reprezentowani przez arcyksięcia Józefa Rainera, który jednak przekazał wszystkie sprawy związane ze spadkiem arcyksięciu Ludwikowi, nie zamierzali kontynuować budowy, a przedsiębiorstwo w ówczesnym stanie nie było jeszcze w stanie sprawnie funkcjonować. Jedynym rozwiązaniem okazała się więc szybka sprzedaż.

Zainteresowanie zakupem zakładu w trakcie budowy wyraziło dwóch inwestorów. Pierwszym z nich był wiedeński Bankhaus Rothschild, który postrzegał przyszłą hutę, zlokalizowaną w pobliżu planowanej linii kolejowej z Wiednia do Bochni, nie tylko jako pożądane źródło dochodu, ale także jako potencjalnego producenta materiałów kolejowych. Drugim było ołomunieckie arcybiskupstwo i kapituła, które jednak zainterweniowały w negocjacje dopiero po upublicznieniu informacji o zainteresowaniu Rothschildów.

Zamiary dwóch potencjalnych inwestorów zostały omówione przez Milana Myškę już na początku lat 50. XX w., więc możemy jedynie stwierdzić, że huta została przejęta przez stosunkowo słabszego

23 A. Zářický, *K počátkům...*, s. 8-10.

oferenta, arcybiskupstwo i kapitułę ołomuniecką. Zadecydowało o tym kilka kluczowych aspektów, które na krótko odsunęły Salomona Mayera Rothschilda na bok. Po pierwsze, wciąż obowiązywało prawo zabraniające Żydom nabywania nieruchomości, a panujący dom habsburski nie do końca popierał sprzedaż huty żydowskiemu bankierowi. Pewną rolę odegrała tu bardzo pragmatyczna postawa arcyksięcia Karola, właściciela Książęcej Komory Cieszyńskiej, do którego należały stare huty na węgiel drzewny w Baszce (Baška) i wspomnianym Ustroniu, dla których nowoczesna huta w niedalekich Witkowicach byłaby nieprzyjemną konkurencją w rękach potężnego finansowo inwestora.

Dlatego w lutym 1832 r. arcybiskupstwo ołomunieckie mogło przejąć hutę w trakcie budowy i uczynić z niej zakład wydzielony huty we Frydlancie nad Ostravicą. Od początku nie ulegało jednak wątpliwości, że nowy właściciel będzie miał problemy finansowe nie tylko z dokończeniem budowy zakładu, ale także ze spłatą należności za zakup. Niemniej jednak następca Rudolfa na stolicy arcybiskupiej, hrabia Ferdynand Maria Chotek, po stwierdzeniu, że węgiel z kopalń hrabiego Wilczka w Polskiej Ostrawie nie nadaje się do pudlingowania surówki, zatwierdził w 1833 r. zakup drugiej części enklawy górniczej w Pietrzkowicach, tzw. Starych kopalń hułczyńskich. W ten sposób do połowy lat 30. XIX w. dyrektorowi hut arcybiskupich Franzowi Kleinpeterowi udało się skoncentrować całe wydobywanie węgla pietrzkowickich kopalń w rękach arcybiskupstwa i kapituły<sup>24</sup>.

Jak już wspomniano, wydobywanie we wschodniej, karwińskiej, części okręgu było nieco opóźnione ze względu na większą odległość od hut w Witkowicach. Jednak działalności górniczej Larischów-Mönnichów nie można oddzielić od ich innych działań biznesowych. Dzieło Johanna Josefa Larischa-Mönnicha kontynuował jego najstarszy syn Heinrich, który płynnie kontynuował działalność gospodarczą ojca i dalej modernizował wszystkie gałęzie produkcji rolnej i przemysłowej w swoich posiadłościach<sup>25</sup>. Jak już wspomniano, przed uruchomieniem

24 V. Čechová [M. Myška], *Hutní správcé Franz Kleinpeter 1787-1880*, [w:] *Studie o Těšínku, Český Těšín 1977*, t. 5, s. 331-356.

25 O szerokiej działalności przedsiębiorczej Heinricha hrabiego Larisch-Mönnicha więcej: A. Zářický, *Geburtsadel...*, s. 121-131; A. Zářický, *Podnikatelské aktivity hraběte Heinricha von Larisch-Mönnich a počátky těžby kamenného uhlí ve střední části ostravsko-karvinského revíru ve druhé*

wielkiego pieca w Witkowicach węgiel z kopalń Larischów-Mönnichów w Karwinie był dystrybuowany głównie na południe do Cieszyna i na wschód do Bielska. Teraz jednak priorytety miały się znacząco zmienić. Powód był prosty – żadne ze śląskich miast nie mogło konkurować w zapotrzebowaniu na węgiel z popytem, jaki wykazywała produkcja hutnicza.

Kopalnie znajdowały się jednak zbyt daleko od wielkich pieców, a biorąc pod uwagę stan dróg, dla administracji majątku było oczywiste, że w istniejących warunkach nie będzie w stanie przeciwstawić się lepiej położonym terytorialnie przedsiębiorcom górniczym. Należało zatem rozważyć, jak poradzić sobie z tą sytuacją. Pierwszą opcją było kontynuowanie wydobywania w Karwinie w zwiększonym tempie, co wiązałoby się z zainwestowaniem znacznych środków w remont dróg, zaangażowaniem większej liczby przewoźników i niepodwyższaniem cen. Drugą opcją było rozpoczęcie wydobywania w nowej lokalizacji, bliżej huty. Za pierwszym rozwiązaniem przemawiał bardzo ważny fakt. Złóża w Karwinie zostały już dobrze zbadane i udostępnione przez szereg kopalń. Z drugiej strony naprawa i utrzymywanie dróg byłyby nie tylko bardzo kosztowne, ale także trudne do zrealizowania w praktyce. Choć dobra hrabiowska w ziemi cieszyńskiej obejmowały sporą powierzchnię, były zlokalizowane w miejscu, z którego węgiel musiałby podróżować z Karwiny do Witkowic drogą przechodzącą przez majątki Bludowskich i Mattencloitów.

Niemal niemożliwe było również zastosowanie większej liczby zaprzęgów konnych. Ze względu na ekstremalną intensyfikację produkcji rolnej i przemysłowej zarządcy posiadłości hrabiego Larischa-Mönnicha musieli radzić sobie z całkowitym brakiem siły roboczej już na początku lat 30. XIX w. Druga opcja również miała swoje niedogodności. Wsie Pietwałd (Petřvald) i Rychwałd (Rychvald) znajdowały się zaledwie dziewięć kilometrów od Witkowic, ale nie prowadzono tutaj

*třetinė 19. století*, [w:] *Studie z dějin hornictví* (Rozprawy Národního technického muzea 187), Praga 2004, t. 33, s. 62-75; A. Zářický, *Ve stínu těžních věží. Historie dobývání kamenného uhlí v petřvaldské dílčí pánvi od počátku prospektorské činnosti do roku 1906*, Ostrava 2004, s. 49-66; A. Zářický, *Velkopodnikatel. Příklad Heinricha hraběte Larisch-Mönnicha, Josefa Zwierziny a Wilhelma Gutmanna*, [w:] *Člověk na Moravě. 19. století*, red. L. Fasora, J. Hanuš, J. Malíř, Jiří, Brno 2004, s. 28-46; A. Zářický, *Rothschildové a ti druzí aneb Dějiny velkopodnikání v Rakouském Slezsku před první světovou válkou*, Ostrava 2005, s. 29-36, 63-67.

jeszcze systematycznych prac prospekcyjnych potwierdzających znajdowanie się w tym miejscu złóż węgla kamiennego.

Na podstawie powyższych faktów hrabia Larisch-Mönnich podjął rozważną i, jak miało się okazać w przyszłości, sprytną decyzję. Zapewnił kopalniom w Karwinie zwiększoną sprzedaż dzięki wczesnemu otwarciu cukrowni i olejarni w Suchej Górze (Horní Suchá), a następnie zainicjował otwarcie kolejnych kopalń i powiększenie pól górniczych. W tym samym czasie rozpoczął również prospekcję węgla w Pietwałdzie. W rezultacie w pierwszej połowie lat trzydziestych XIX wieku majątek górniczy hrabiego rozrósł się do trzech oddzielnych obszarów górniczych – karwińskiego, dąbrowsko-orłowskiego i pietwałdzkiego, z których właśnie ten ostatni miał stać się dostawcą paliwa dla wielkiego pieca w Witkowicach<sup>26</sup>. Ale właśnie w tym czasie pojawił się na scenie już po raz drugi Salomon Mayer Rothschild. Po tym jak linia kolejowa łącząca stolicę z Galicją została w 1834 r. ostatecznie wytyczona, a z rozpoczęciem budowy czekano już tylko na zgodę cesarza Ferdynanda, sukces lub porażka całego przedsięwzięcia – oprócz zabezpieczonego pokrycia kapitałowego – zależały także od wystarczającej ilości materiałów kolejowych, zwłaszcza szyn. A w monarchii nie było zbyt wielu hut żelaza, które mogłyby je produkować na odpowiednią skalę. Kwestia przejęcia zakładów w Witkowicach zyskała więc na znaczeniu. Fakt, że jego próba zakończyła się sukcesem, miał dwa główne powody. W ciągu dwóch lat, w których arcybiskupstwo w ciągu dwóch lat od nabycia przez arcybiskupstwo Huty Rudolfa zyski nie osiągnęły oczekiwanego poziomu, a finansowanie ukończenia budowy i coroczna spłata, wraz z odsetkami, stanowiły nieprzyjemne obciążenie dla arcybiskupiego skarbcza. Arcybiskup Ferdynand Maria Chotek coraz bardziej skłaniał się więc ku pomysłowi przeniesienia odpowiedzialności za przedsięwzięcie na kogoś innego, oczywiście na najbardziej korzystnych warunkach.

Aby przyspieszyć decyzję arcybiskupa, Franz Xaver Riepl, który oczywiście jako jeden z promotorów budowy kolei parowej miał największy interes w pomyślnej realizacji projektu, „przesłał wiadomość, że dom bankowy Rothschildów właśnie rozpoczął negocjacje z właścicielami kopalni węgla w Dąbrowie (Doubrava) w sprawie budowy

26 A. Zářický, *Ve stínu...*, s. 54-56.

dodatkowej huty żelaza w tej właśnie miejscowości. Do dziś zagadką pozostaje pytanie, czy było to zagranie taktyczne ze strony Riepla, czy też Salomon Mayer Rothschild rzeczywiście prowadził już w tym czasie negocjacje z Heinrichem hrabią Larischem-Mönnichem i baronem Antonem von Mattencloitem, na co wskazywałoby wczesne założenie Dombrauer und Orlauer Kohlegewerkschaft na początku 1836 r. lub aktywny udział Larischa-Mönnicha w założeniu spółki akcyjnej dla kolei z Wiednia do Bochni<sup>27</sup>. Pewne jest jednak, że cel został przez Riepla osiągnięty.

Kiedy Johann Heinrich von Geymüller, wiedeński bankier i członek komitetu przygotowawczego spółki budującej kolej, przedłożył arcybiskupstwu propozycję długoterminowej dzierżawy huty, została ona po krótkich negocjacjach przyjęta. W maju 1835 r. podpisano umowę na dzierżawę Huty Rudolfa wraz ze wszystkimi arcybiskupimi kopalniami węgla w Zagłębiu Ostrawsko-Karwińskim na okres 45 lat. Ale nie minęły nawet cztery miesiące, gdy Geymüller przeniósł wszystkie prawa i obowiązki wynikające z umowy na Witkowitzer Gewerkschaft, którego członkami, oprócz Geymüllera, byli poprzez dom bankowy H. Biedermann Söhne bankierzy Samuel i Josef Biedermannowie, ich skarbnik i przyjaciel Rothschilda Heinrich Sichrowsky, a przede wszystkim, jako główny udziałowiec, Salomon Mayer Rothschild<sup>28</sup>.

A to był dopiero początek. W 1839 r. akcjonariusze byli już tak pewni swojej pozycji, że za pośrednictwem Geymüllera złożyli propozycję nowemu arcybiskupowi Maksymilianowi Józefowi, baronowi von Sommerau-Beckhowi, w której opowiadali się za natychmiastową sprzedażą Huty Rudolfa i kopalń gwarectwu. Gdyby arcybiskup nie przyjął oferty, akcjonariusze zamierzali wycofać się z dzierżawy. Arcybiskupstwo nie mogło sobie jednak pozwolić na ponowne przejęcie huty ze względów finansowych, więc 17 kwietnia 1840 r., za zgodą i milczącym poparciem Salomona Mayera Rothschilda,

27 Zemský archiv Opava, fond Velkostatek Doubrava, inv. nr. 6 Vertrag- und Schirds-Buch der Bergrichter-Substitution Doubrava, t. 1. Porównaj także: J. Hons, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praga 1990, s. 21.

28 Rozkład udziałów w Witkowitzer Gewerkschaft 1836 r.: Bankhaus Geymüller 50 000 Fl. C.M., H. Biedermann Söhne 40 000 Fl. C.M., Heinrich Sichrowsky 10 000 Fl. C.M., Bankhaus Rothschild 100 000 Fl. C.M. Zemský archiv Opava, fond Velkostatek Doubrava, inv. nr. 6 Vertrag- und Schirds-Buch der Bergrichter-Substitution Doubrava t. 1.



podpisano umowę sprzedaży Huty Rudolfa wiedeńskiemu domowi bankowemu Johanna Heinricha von Geymüllera.

Jednak pod koniec lat 40. XIX w. nadmierne wydatki państwa austriackiego na zbrojenia doprowadziły do pogorszenia stanu finansów państwa, co znacznie zaszkodziło wielu prywatnym inwestorom. Dom bankowy Geymüllera, który był również zaangażowany w te transakcje, popadł w kłopoty finansowe i Rothschild mógł przejąć całkowitą kontrolę nad hutą żelaza w Witkowicach. Negocjacje postępowały szybko i już w lipcu 1841 r. Ferdinand Götzl, który po bankructwie Geymüllera przejął wszystkie prawa i obowiązki związane z prowadzeniem firmy, oraz Salomon Mayer Rothschild byli w stanie ratyfikować umowę, w której Bankhaus Rothschild zobowiązał się przejąć wszystkie zobowiązania Geymüllera wobec arcybiskupstwa ołomunieckiego<sup>29</sup>. W kwietniu 1843 r. Rothschild wykupił zobowiązania arcybiskupstwa ołomunieckiego, a w ciągu następnych trzech miesięcy rozliczył się z pozostałymi członkami Witkowitzer Gewerkschaft. Dzięki tym działaniom stał się za pośrednictwem gwarectwa jedynym właścicielem Huty Rudolfa ze wszystkimi jej aktywami, w tym kopalniami rudy żelaza i węgla<sup>30</sup>.

Chociaż Rothschildowie zainwestowali znaczne środki w rozwój huty już od 1835 r., po całkowitym przejęciu inwestycji zostały zwielokrotnione. Cel był jasny: zapewnić hucie bazę surowcową, która umożliwiłaby jej regularne funkcjonowanie niezależnie od wydanych środków. Prospekta została zintensyfikowana, co wkrótce umożliwiło Rothschildom uzyskanie pól górniczych w Morawskiej i Polskiej Ostrawie oraz w Witkowicach. W latach 40. XIX w. Salomon Mayer Rothschild zdołał również przejąć kontrolę nad całą hulczyńską częścią Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego, dodając pozostałe pola górnicze mniejszych gwarków do kopalń należących już wcześniej do arcybiskupstwa ołomunieckiego<sup>31</sup>.

Jak wynika z poprzedniego fragmentu, Rothschildom udało się w ciągu niespełna 10 lat całkowicie wypchnąć ważnego feudalnego gracza, arcybiskupstwo ołomunieckie i kapitułę, z górniczego

29 Archiv a. s. Vítkovice, fond Vítkovické horní a hutní těžířstvo Ostrava, karton 1, inv. nr 13.

30 Archiv a. s. Vítkovice, fond Vítkovické horní a hutní těžířstvo Ostrava, karton 8, inv. nr 53, 55, 56.

31 A. Zářický, *Hlučínské doly od nástupu Rothschildů do první světové války (1835-1914)*, „Hlučínsko. Vlastivědný časopis Muzea Hlučínska” 2012, rocz. 2, nr 2, s. 8-10.

i hutniczego biznesu w Zagłębiu Ostrawsko-Karwińskim. Jak inni arystokraci radzili sobie w konfrontacji z tym drapieżnym rywalem, zostanie opisane dalej.

Obiecujący rozwój górnictwa, a od 1844 r. także koksownictwa rodu Wilczków w Ostrawie, został niewątpliwie zahamowany przez przedwczesną śmierć hrabiego Stanisława w 1847 r. Monopol Wilczków w tej części zagłębia zaczęli już jednak podważać inni gwar-kowie, nie tylko Rothschildowie<sup>32</sup>, ale także właściciel huty w Dolinie Mariańskiej (Mariánské údolí) koło Ołomuńca, Josef Zwierzina, oraz samo państwo austriackie.

Josef Zwierzina był jednym z pionierów tzw. biznesu mieszczań-skiego na ziemiach czeskich. Po wielu perypetiach nabył szereg złóż rudy żelaza na Morawach Środkowych, a w 1826 r. uruchomił piec kuźniczy z młotem w swojej nowej hucie w Dolinie Mariańskiej koło Ołomuńca. Chociaż przedsiębiorstwo prosperowało i nadal się roz-wijało, Zwierzina musiał radzić sobie z wieloma problemami. Oprócz przeszkód narzuconych przez austriacką biurokrację na pierwszy plan wysuwała się kwestia paliwa. Ponieważ Zwierzina nie posiadał włas-nych źródeł wysokiej jakości drewna liściastego, zmuszony był kupo-wać opał od książąt Dietrichsteinów, właścicieli majątku Lipník nad Bečvou. To utrudnienie doprowadziło go w 1835 r. do pomysłu wy-topu surówki przy użyciu mieszanki węgla drzewnego i kamiennego, który kupił w Ostrawie.

Nie trzeba było długo czekać, aby przedsiębiorczy mieszczanin zdecydował się na samodzielne wydobywanie. Rozpoczął prospekcję w Polskiej Ostrawie, ale od razu napotkał na silny sprzeciw właściciela majątku, Stanisława Wilczka. Dzięki interwencji c.k. Komisji Okręgowego Sądu Górniczego w Kutnej Horze (Kutná Hora) udało mu się jednak pokonać przeszkody i w grudniu 1839 r. otrzymał pierwsze miary górnicze, na których wykopał kilka płytkich dołów i rozpoczął wydobywanie<sup>33</sup>.

32 O relacjach biznesowych między Wilczkami i Witkowitz Gewerkschaft, odpowiednio rodziną Rothschildów więcej: A. Zářický, *Rothschildové...*, s. 89-102.

33 O działalności biznesowej Josefa Zwierziny więcej: M. Myška, *Šance a bariéry měšťanského podnikání v báňském a hutním průmyslu za průmyslové revoluce (Na příkladu olomouckého podnikatele Josefa Zwierziny)*, „Vlastivědný věstník moravský” 1984, R. 36, nr 3, 261-276; A. Zářický, *Od Zwierziny ke Gutmannům. Těžářstvo „Sofien-Zeche” v Porubě u Orlové a jeho předchůdci v letech*

Lata 40. i wczesne 50. XIX w. charakteryzowały się również zainteresowaniem się państwa austriackiego różnymi gałęziami przemysłu i transportu. Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego, przez który w najbliższych latach miała przebiegać kolej wiedeńsko-krakowska,. Na podstawie rozporządzenia wydanego przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w dniu 30 czerwca 1842 r. Państwowa Komisja Górnicza w Ostrawie podjęła badania geologiczne mające na celu uzyskanie dzierżaw, rozpoczęcie działalności górniczej, a tym samym zapobieżenie monopolizacji górnictwa, do której intensywnie zwłaszcza w ostrawskiej części zagłębia dążyli Salomon Mayer Rothschild i hrabia Stanisław Wilczek. Od jesieni 1842 r. komisji udało się faktycznie zająć 11 okręgów górniczych, a w następnym roku rozpocząć próbne wydobywanie w niektórych z nich<sup>34</sup>. Pomimo początkowych ambicji żadnemu z konkurentów nie udało się jednak ugruntować w znaczącym stopniu w Zagłębiu Ostrawsko-Karwińskim, a rodzina Wilczków nadal zajmowała tam ważną pozycję także w kolejnych dziesięcioleciach.

Równie ciekawie przedstawiała się sytuacja we wschodniej, karwińskiej, części zagłębia. Jak już wspomniano, w 1836 r. Heinrich Larisch-Mönnich był jedynym arystokratą starej daty, który wraz z przedstawicielami wiedeńskich banków był członkiem tymczasowego komitetu budowy kolei wiedeńsko-bocheńskiej, a także brał aktywny udział w grze spiskowej wokół budowy huty żelaza w Dąbrowie. Pomimo faktu, że ten wyimaginowany projekt został odrzucony z powodu dzierżawy arcybiskupiej huty żelaza w Witkowicach, Heinrich Larisch-Mönnich kontynuował swoje wysiłki, aby wejść w szeregi przedsiębiorców metalurgicznych. Dzięki kontaktom z Geymüllerem udało mu się nabyć 2/5 jego udziałów, tj. 10% wszystkich udziałów w Witkowitz Gewerkschaft, ale było to zbyt mało, aby mógł znacząco ingerować w zarządzanie witkowicką hutą. W 1843 r. jego pozostanie w spółce górniczej przestało być z biznesowego punktu widzenia

1841-1895, [w:] *Studie z dějin hornictví 31 (Rozpravy Národního technického muzea 108)*, Praga 2003, s. 42-52; A. Zářický, *Velkopodnikatel...*, s. 28-46.

34 O działalności gospodarczej państwa austriackiego w Zagłębiu Ostrawsko-Karwińskim więcej: M. Myška, *Podnikání rakouského státu v ostravsko-karvinském revíru a založení Dolu Jindřich v Moravské Ostravě (Ke 140. výročí založení dolu)*, [w:] *Studie z dějin hornictví 19 (Rozpravy Národního technického muzea 109)*, Praga 1987, s. 155-169.

na tyle perspektywiczne, że i on odstąpił swój udział Salomonowi Mayerowi Rothschildowi<sup>35</sup>.

Ale nawet to niepowodzenie go nie zniechęciło. W latach 1841-1842 wydzierżawił złoża rudy żelaza w miejscowościach: Karwina, Lutynia Niemiecka (Německá, dzisiaj Dolní Lutyně), Rychwałd i Pietwałd i zaczął planować budowę własnej huty<sup>36</sup>. O tym, że nie była to tylko doraźna sprawa, ale starannie przygotowany plan, świadczy list Moritza Hanicha z 11 czerwca 1846 r. skierowany do hrabiego Larisch-Mönnicha, w którym polecał inżyniera Aloisa Irmlera, administratora hut arcybiskupstwa praskiego w Rožmálu, jako kierownika projektu budowy pieca pudlarskiego we Frysztacie (Fryštát). Propozycja ta nie została jednak ostatecznie zrealizowana. W miejscu, w którym miała stanąć huta, zbudowano jedynie fabrykę naczyń emaliowanych, która najwyraźniej nie przetrwała długo, ponieważ nie pojawia się już na liście przedsiębiorstw hrabiowskich z końca lat 50. XIX w.<sup>37</sup>.

Niepowodzenie całej akcji można przypisać oporowi administracji Książęcej Komory Cieszyńskiej, która nie chciała kolejnego konkurenta w sąsiedztwie swoich hut na Pogórzu Beskidzkim. Problem mógł być jednak znacznie bardziej prozaiczny. Złoża rudy znajdujące się w posiadłościach Larischów-Mönnichów nie były wystarczająco bogate i w związku z tym wydobywanie okazało się nieopłacalne. Uzyskanie pożyczek w sąsiednich posiadłościach bez zgody właścicieli dóbr było w latach 40. XIX w. nie do pomyślenia nawet dla osobistości o randze Larischa-Mönnicha, zwłaszcza gdy sąsiadem była Książęca Komora Cieszyńska. Urzędnicy kameralni nie musieli zatem zrobić niczego innego, jak wydzierżawić sobie potencjalne tereny górnicze jako pierwsi, skutecznie uniemożliwiając w ten sposób wejście nowych gwarek na te tereny. Przy okazji Franz Xaver Riepl przekonał się o tym już na początku lat 30. XIX w., kiedy próbował pozyskać nowe złoża rudy dla Huty Rudolfa w posiadłościach kameralnych<sup>38</sup>.

Kolejną branżą, w którą Heinrich Larisch-Mönnich zainwestował swój kapitał, było hutnictwo szkła. Huta szkła w Karwinie, założona

35 Archiv a. s. Vítkovice, Fond Vítkovické horní a hutní těžířstvo Ostrava, Karton 8, inv. nr. 53.

36 J. Chylik, *Pokusy o založení železářských podniků na Těšínsku*, „Slezský sborník” 1953, R. 53, nr 2, s. 302.

37 Archiv města Ostravy, Drapalova sbírka, Karton 18.

38 B. Pitronová, *K počátkům Karlovy huti*, [w:] *Sborník k dějinám válcoven plechu ve Frýdku-Místku*, red. A. Grobelný, Ostrava 1970, s. 16-17 (12-25).

przed 1840 r., była pierwotnie jednym z przedsiębiorstw mających na celu zwiększenie sprzedaży węgla z karwińskich kopalń. Węgiel był wykorzystywany nie tylko jako paliwo, ale także do produkcji potażu (węglanu potasu). W latach 40. i 50. XIX w. ważnymi odbiorcami węgla stały się również nowo powstałe fabryki spożywcze. Do cukrowni w Suchej Górnej dołączył drugi kompleks cukrowniczy w majątku Zakrzów (Sakrau) w rejonie Koźła na pruskim Śląsku. Działały tutaj dwa zakłady produkcyjne. Pierwszy, udokumentowany już w 1836 r., w miejscowości Ostroznica (Ostroßnitz), w którym znajdowała się również gorzelnia. Drugi w samym Zakrzowie<sup>39</sup>. Ponieważ jednak majątek w Zakrzowie znajdował się w pobliżu węzła kolejowego w Kędzierzynie, gdzie dostępna była wystarczająca ilość tańszego górnośląskiego węgla, jest prawie niemożliwe, aby paliwo z kopalni w Karwinie lub Pietwałdzie było spalane w miejscowych zakładach.

Jak pokazuje lista działalności gospodarczej Heinricha Larisch-Mönnicha przed 1848 r., rozwój górnictwa w jego posiadłościach wynikał nie tylko z niewątpliwie ważnych wpływów zewnętrznych, takich jak budowa Huty Rudolfa czy późniejsze ukończenie budowy C.K. Uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda, ale ważną rolę odegrały jego własne działania, dzięki którym stworzył stałą bazę klientów dla swoich kopalń w Pietwałdzie i Karwinie, co było niezwykle ważnym osiągnięciem, zwłaszcza w obliczu pojawienia się górnośląskiej konkurencji.

Podobnie jak Wilczkowie również Larischowie-Mönnichowie mieli swoich konkurentów. Jednym z nich był wspomniany już Josef Zwierzina, który po rozpoczęciu działalności górniczej w Polskiej Ostrawie, w 1841 r. rozpoczął również prospekcję w sąsiednim majątku Rychwałd należącym do Heinricha Larischa-Mönnicha. Chociaż status społeczny obu gwarków był bardzo różny, Larisch-Mönnich, podobnie jak wcześniej Stanisław Wilczek, został zmuszony do podpisania z Josefem Zwierziną (który już jest przedstawiony jako właściciel huty żelaza w Dolinie Mariańskiej i kopalni Josef w Polskiej Ostrawie) umowy o rozgraniczeniu pól górniczych<sup>40</sup>.

39 Archiv města Ostravy, Drapalova sbírka, Karton 18 / Situation Plan von den sämtlichen Graf Heinrich Larisch von Moennich'schen Herrschaften.

40 Archiv OKD, a. s., Fond Kamenouhelné doly Orlová-Lazy, a. s., Karton 132; Archiv a. s. Vítkovice, Ostrava, Fond Vítkovické horní a hutní těžství, Karton 10, inv. nr 115.

Josef Zwierzina nie rozpoczął jednak wydobywania. Rozległe inwestycje z lat 1838-1843 tak wyczerpały go finansowo, że zmuszony był coraz częściej ubiegać się o nowe pożyczki, wpadając tym samym w ręce swoich wierzycieli. Wówczas zwrócił na niego uwagę Salomon Mayer Rothschild, który na początku 1843 r. ostatecznie przejął kontrolę nad arcybiskupią hutą żelaza w Witkowicach i zamierzał pozyskać dodatkowe źródła wysokiej jakości rudy żelaza dla swojego nowego zakładu. Szczególnie atrakcyjny wydawał mu się zakup środkowomorawskich kopalni rudy żelaza zadłużonego Josefa Zwierziny.

Późniejsze działania domu bankowego Rothschildów były ukierunkowane i systematyczne. Dzięki dobrze przemyślanym transakcjom finansowym, w które zaangażowanych było również wielu pośredników, udało się wykupić znaczną część weksli i zmusić Zwierzinę do sprzedaży bardzo potrzebnej huty żelaza w Dolinie Mariańskiej, w tym kopalni rudy na Morawach i Śląsku Austriackim. W tej nierównej walce, w którą z jednej strony zaangażowana była najpotężniejsza grupa bankowa monarchii, a z drugiej strony jeszcze nie w pełni wyemancypowany społecznie przedstawiciel rosnącej w siłę burżuazji, Rothschildowie w latach 1845-1849 całkowicie wypchnęli Zwierzinę z branży metalurgicznej, a także poważnie ograniczyli jego dalsze możliwości inwestycyjne.

Chociaż rodzina Larischów-Mönnichów utrzymała prymat wśród feudalnych gwarków we wschodniej części Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego przez całą pierwszą połowę XIX w., nie była jedyną rodzinną szlachecką, która korzystała z bogatych złóż węgla kamiennego w swoich dobrach. Na początku XIX w. szczęśliwa gwiazda rodziny Bludowskich z Błędowic powoli gasła, a starzejąca się Barbara Ernestina, w tym czasie właścicielka dóbr Orłowa i Łazy (Łazy), nie dysponowała ani niezbędnymi środkami finansowymi, ani niezbędną inwencją przedsiębiorczą, ale i ona zdecydowała się, najprawdopodobniej za przykładem właściciela sąsiednich dóbr hrabiego Johanna Larischa-Mönnicha, uwolnić część swoich skromnych dochodów i w 1817 r. rozpocząć prospekcję węgla kamiennego<sup>41</sup>.

41 V. Šimon, *Vývoj obyvatelstva a výstavba Orlové od počátku 19. století do roku 1938*. [w:] *Orlová 1223-1973*, red. V. Pláček, Ostrava 1973, s. 53 (53-72).



Ernst Anton Heinrich baron Bludowski, kuzyn poprzedniej właścicielki, który odziedziczył majątek w 1819 r., najwyraźniej miał wiele postępowych pomysłów, ale tak samo niewystarczający kapitał. Zamierzał rozwiązać swoje trudności finansowe przez budowę huty żelaza w Orłowej. I tak natychmiast po zatwierdzeniu przez gubernium morawsko-śląskie w 1829 r. projektu budowy wielkiego pieca koksowego rozpoczęto szeroko zakrojone badania geologiczne, w wyniku których przyznano cztery miary rudy żelaza w pobliżu zamku w Orłowej. Jednak wysiłki Bludowskiego, podobnie jak dekadę później Heinricha Larischa-Mönnicha, zakończyły się niepowodzeniem. Fiasko całego przedsięwzięcia tym razem prawdopodobnie nie było spowodowane sprzeciwem zarządu dóbr Książęcej Komory Cieszyńskiej, ale całkowicie niezadowalającą jakością miejscowej rudy żelaza<sup>42</sup>.

Na początku lat 30. XIX w. zadłużony Ernst Bludowski został zmuszony do podjęcia negocjacji z zamożnym hurtownikiem z Białej w Galicji, Georgem Thomke'em, którego potencjał inwestycyjny znacznie przewyższał możliwości wielu śląskich arystokratów, a który w tym czasie posiadał już kilka dużych majątków na ziemi cieszyńskiej i zaproponował mu zakup wsi Orłowa i Łazy. Ponieważ jednak nie udało się uzyskać niezbędnej zgody dwóch wykonawców testamentu zmarłej Barbary Ernestyny Bludowskiej, Thomke w 1832 r. mógł tylko wynająć folwarki Orłowa i Łazy. Sprzedaż nastąpiła dopiero sześć lat później, w 1838 r., co oznaczało również niechlubny koniec przedsiębiorczych ambicji rodu baronów Bludowskich z Błędowic<sup>43</sup>.

W następnym roku nowy właściciel zainicjował szeroko zakrojone badania geologiczne, po których spodziewał się uzyskania miar górniczych w katastrze wsi Orłowa. Georg Thomke nie dożył jednak momentu, kiedy to się stało. Wdowa po nim, Christine Thomke, która odziedziczyła majątek w 1840 r., nie była w stanie kontynuować rozległej działalności gospodarczej męża i w 1843 r. sprzedała cały majątek w Orłowej i Łazach, w tym również nowo otwarte kopalnie, Nikolausowi baronowi von Mattencloit. Ten jednak nie wykazywał zainteresowania dalszą działalnością górniczą i w tym samym roku

42 B. Pitronová, *K počátkům Karlovy huti...*, s. 16-17.

43 V. Šimon, *Vývoj obyvatelstva...*, s. 53-54.

scedował całą swoją własność górniczą na rzecz Salomona Mayera Rothschilda<sup>44</sup>.

Jego brat Anton, właściciel sąsiedniej posiadłości Dąbrowa, radził sobie nieco lepiej. W 1822 r., niedługo po tym, jak przejął zarządzanie majątkiem od ojca, rozpoczął prospekcję i zlecił wykopanie kilku płytkich dołów. Prawdziwy rozwój górnictwa w majątku Dąbrowa nastąpił jednak dopiero w pierwszych miesiącach 1835 r., nieprzypadkowo w czasie, gdy trwały negocjacje między Johannem Heinrichem Geymüllerem a arcybiskupem ołomunieckim Ferdynandem Marią Chotkiem w sprawie długoterminowej dzierżawy Huty Rudolfa przez Witkowitzer Gewerkschaft, na których pomyślne zakończenie najprawdopodobniej wpłynął również wspomniany wcześniej „alarmujący” raport Riepla o budowie nowego kompleksu metalurgicznego w pobliżu kopalni w Dąbrowie.

Wraz z pomyślnym zakończeniem negocjacji, zainteresowanie Witkowitzer Gewerkschaft kopalniami w Dąbrowie nie zmalało. Wręcz przeciwnie, już na początku 1836 r. Johann Heinrich Geymüller, jako przedstawiciel wspomnianego gwarectwa, i Anton Mattencloitz podpisali umowę, na podstawie której utworzono spółkę mającą przejąć i eksploatować wszystkie kopalnie Mattencloita w Dąbrowie. Zyski nowo powstałego przedsiębiorstwa węglowego Dombrauer und Orlauer Kohlengewerkschaft miały być odtąd dzielone na dwie równe części. Pierwsza miała przyspaść udziałowcom Witkowitzer Gewerkschaft, druga Antonowi Mattencloitzowi. Pod koniec 1840 r. koło dalszych transakcji majątkowych zostało wprowadzone w ruch przez wspomnianą już kilkakrotnie upadłość Banku Geymüllera, kiedy to Witkowitzer Gewerkschaft i wynikający z tego udział w Dombrauer und Orlauer Kohlengewerkschaft stały się wyłączną własnością domu bankowego Rothschildów. Szybki rozwój górnictwa, który przyniósł ze sobą między innymi zwiększone wymagania dotyczące wypłacalności inwestorów, zmusił Antona Mattencloita w 1846 r. najpierw do wydzierżawienia, a trzy lata później sprzedania Rothschildom swojej części gwarectwa i innych nieruchomości w Dąbrowie i okolicach.

Tym, czym dla morawskiej części Pobeskidzia była huta arcybiskupia we Frydlancie nad Ostravicą, tym dla części śląskiej był kompleks

44 A. Zářický, *Ve stínu...*, s. 72-74.

hutniczy Książęcej Komory Cieszyńskiej. Do tej pory spotykaliśmy się z działalnością gospodarczą tego największego i najważniejszego feudalnego właściciela Śląska Cieszyńskiego tylko w momentach, gdy jego interesy krzyżowały się z losami innych przedsiębiorców. Czy to w przypadku Larischów-Mönnichów, Salomona Mayera Rothschilda, czy Ernsta Bludowskiego stosunek właścicieli dóbr Książęcej Komory Cieszyńskiej do sąsiadów był raczej negatywny. I wydaje się, że taka była rzeczywistość. Komora była nie tylko właścicielem najrozleglejszego funduszu ziemskiego we wschodniej części Śląska Austriackiego, ale także przez wiele lat na tym terenie czołowym przedsiębiorcą, który starannie strzegł swojej uprzywilejowanej pozycji przed konkurencją.

Budowę najstarszej huty kameralnej w okolicach Ustronia nad Wisłą, jak już wiemy, rozpoczął w 1770 r. ówczesny właściciel Książęcej Komory Cieszyńskiej, Albrecht Kazimierz Sasko-Cieszyński, syn króla Polski i elektora saskiego Augusta III oraz zięć cesarzowej Marii Teresy. Skłoniło go do tego odkrycie obfitych złóż rudy żelaza na tym obszarze, co miało miejsce podczas państwowych badań mineralogicznych Śląska Austriackiego w latach 1767-1769. W 1772 r. dyrektorem przedsiębiorstwa został Johann Jakob Lutz, znany propagator wykorzystania węgla kamiennego, który w 1774 r. ukończył budowę kompleksu, a w ciągu kolejnych 20 lat, gdy stał na jego czele, znacznie go zmodernizował i rozbudował. Ponieważ w pobliżu huty zaczęło już brakować twardego drewna, Lutz zamierzał rozwiązać ten problem przez wprowadzenie ogrzewania za pomocą węgla kamiennego, którego jednak w posiadłościach kameralnych nie znalazł. W drugiej dekadzie XIX w. niektóre kuźnie w okolicach Ustronia zostały przebudowane w celu odlewania i kucia miedzi i brązu. Wraz z zakupem dóbr frydeckich od Jana Nepomucena hrabiego Prażmy w 1797 r. własnością Książęcej Komory Cieszyńskiej stały się również kuźnie we wsi Baszka (Baška) nad rzeką Ostrawicą, na miejscu których w 1806 r. powstał wielki piec.

Dalszy znaczący rozwój produkcji metalurgicznej w majątkach kameralnych miał miejsce w latach 1822-1847, kiedy właścicielem Książęcej Komory Cieszyńskiej był syn cesarza Leopolda II i adoptowany syn poprzedniego właściciela, arcyksiążę Karol, słynny dowódca wojskowy z czasów wojen z Napoleonem. W latach 20. i 30. XIX w. zmodernizowano zakłady metalurgiczne w Baszce, w 1833 r. założono Hutę Karola w Liskowcu (Lískovec) u zbiegu rzek

Morawka (Morávka) i Ostrawica, a w 1839 r. uruchomiono hutę na rzece Olzie w Trzyńcu (Třinec). W 1838 r., równocześnie z zakupem galicyjskich dóbr żywieckich, nabyto od hrabiego Wielkopolskiego również hamernie (kuźnię) w Obszarze i niedokończoną hutę w Węgierskiej Górze. Dzięki tym posunięciom administracja dóbr kameralnych zdołała nad rzekami przepływającymi przez majątki komory skompletować pomysłową sieć przedsiębiorstw hutniczych i obrabiających żelazo i inne metale. Jednak cały kameralny kompleks hutniczy, łącznie z niedawno przejętymi i zmodernizowanymi zakładami, działał na podstawie spalania drewna i węgla drzewnego, co było sporym utrudnieniem w czasach, gdy w pobliskich Witkowicach od 10 lat funkcjonował wielki piec węglowy.

Modernizację powierzono Ludwигowi Hoheneggerowi, wybitnemu ekspertowi w dziedzinie hutnictwa, który w 1839 r. objął stanowisko centralnego dyrektora arcyksiążęcych hut i zakładów obrabiających żelazo na Śląsku i w Galicji. Ponieważ wcześniejsze badania geologiczne terenu wykazały, że w dobrach kameralnych węgla kamiennego nie ma, arcyksiążęcy prospektorzy już w 1840 r. udali się do Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego. Jednak na obszarach, gdzie bogactwa mineralne nie znajdowały się głęboko pod powierzchnią, tereny węglonośne były już w dużej mierze podzielone. Mimo to kierownictwu przedsiębiorstw arcyksiążęcych udało się poczynić pewne postępy. W latach 1840-1842 administracja komorowa zleciła wykopanie kilku eksperymentalnych odwiertów i płytkich szybów na granicy wsi Orłowa i Łazy, a w 1843 r. przyznano pierwsze miary górnicze. Jednak enklawa górnicza nazwana Maria-Zeche została wciśnięta między pola górnicze Rothschildów i Heinricha Larischa-Mönnicha, co nie dawało perspektyw pomyślnej dalszej ekspansji, i w kolejnych latach została scedowana na Rothschildów<sup>45</sup>.

Kolejnym ważnym przełomem w rozwoju Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego było uruchomienie C.K. Uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda do Ostrawy i Bohumina wiosną 1847 r. Dla lokalnego węgla otworzyły się znacznie bardziej odległe i wcześniej nienasycone rynki, takie jak Wiedeń, Peszt, Brno i morawskie regiony cukrownicze. W tym samym czasie kolej ta została również

45 A. Zářický, *Rothschildové...*, s. 71-84.

podłączona do sieci pruskich kolei, co podniosło problem silnej górnośląskiej konkurencji. Sama kolej również wkrótce stała się jednym z największych nabywców węgla. Wszystkie te nowe wydarzenia znacząco przyczyniły się do rozwoju górnictwa i przyciągnęły wielu nowych przedsiębiorców i prospektorów, w tym również członków starej arystokracji, takich jak hrabia Ernest von Harrach, hrabia Zdenko von Zierotin czy książę Hugo von Salm-Reifferscheidt.

Formułując wnioski końcowe, należy stwierdzić, że przed działalnością inwestycyjną wiedeńskiego domu bankowego Rothschild lub jego partnerów biznesowych stara śląska arystokracja i arcybiskupstwo ołomunieckie byli jedynymi istotnymi przedsiębiorcami przemysłowymi w powstającym ostrawskim okręgu przemysłowym. Po 1835 r., kiedy na scenie pojawili się wiedeńscy inwestorzy, możemy zrozumieć jej rolę w sensie spotykania się, zmagania, ale także współpracy z tym nowym elementem życia gospodarczego. Podczas tego procesu wielu słabszych finansowo gwarków (Bludowscy, Mattencloitowie, ołomunieckie arcybiskupstwo i kapituła itp.) zakończyło działalność, nie mogąc nadążyć za szybkim tempem rozwoju gospodarczego i technicznego działalności górniczej w regionie. Z drugiej strony ci arystokraci, którym udało się oprzeć ekonomicznej i politycznej presji Salomona Mayera Rothschilda, jak Wilczkowie, Larischowie-Mönnichowie mogli w kolejnych latach dalej rozwijać swoją działalność gospodarczą i to między innymi także dzięki środkom finansowym uzyskanym po 1848 r. z refundacji wymuszeń państwowych. A w następnych dziesięcioleciach czerpali znaczne korzyści z intensywnego wzrostu gospodarczego pogranicza morawsko-śląskiego.

## Bibliografia

1. *Biografický slovník Slezska a severní Moravy. Nová řada*, red. L. Dokoupil, M. Myška, Ostrava 2001, t. 2.
2. Čechová V. [M. Myška], *Hutní správce Franz Kleinpeter 1787-1880*, [w:] *Studie o Těšínsku*, Czeski Cieszyń 1977, t. 5, s. 331-356.
3. *Dějiny Ostravy*, red. K. Jiřík, Ostrava 1993.
4. Drkal S., *K počátkům dolování uhlí v Karvině*, [w:] *Karviná. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města*, red. V. Plaček, M. Plačková, Karviná 1968, s. 72-81.
5. Drkal S., *K počátkům dolování uhlí v ostravsko-karvinském kamenouhelné pánvi*, [w:] *Ostrava. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města 1*, Ostrava 1963, s. 69-106.

6. Drkal S., *Počátky dolování uhlí na Hlučínsku*, [w:] *Hlučínsko. Příroda/lid/kultura*, Ostrava 1958, s. 208-219.
7. Höfer von Heimkalt H., *Geschichte des Graf Wilczek'schen Steinkohlenbergbaues*, Polska Ostrava 1917 (manuskript Archiv města Ostravy), s. 31-38.
8. Hons J., *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praga 1990.
9. Chylík J., *Pokusy o založení železářských podniků na Těšínsku*, „Slezský sborník” 1953, R. 53, nr 2, s. 302.
10. *Kulturněhistorická encyklopedie českého Slezska a severovýchodní Moravy*, red. L. Dokoupil, M. Myška, J. Svoboda, t. 1, 2, Ostrava 2013.
11. Mainuš F., *K textilní výrobě na Moravě a ve Slezsku ve druhé polovině 18. století*. „Časopis Matice moravské” 1956, R. 75, s. 225-260.
12. Mainuš F., *Plátenictví na Moravě a ve Slezsku v 17. a 18. století*, Ostrava 1959.
13. Mainuš F., *Vlnářství a bavlnářství na Moravě a ve Slezsku v XVIII století* (= Opera Universitas Brunensis, Facultas Philosophica, t. 66), Praga 1960.
14. Mainuš F., *Vlnářství a bavlnářství na Moravě a ve Slezsku v 18. století*, Praga 1960.
15. Matějček J., Zářický A., *Uhelný průmysl na Ostravsku od poloviny 18. století do konce první světové války*, [w:] *Uhelné hornictví v ostravsko-karvinském revíru*, Ostrava 2003, s. 32-85.
16. Myška M., *Die Haupttendenzen der Entwicklung des mährischen und schlesischen Eisenhüttenwesens (17.-19. Jahrhundert)*, [w:] *Regionen und Regionale Industrialisierung. Zur wirtschaftlichen Entwicklung ostmitteleuropäischer Regionen im 19. Jahrhundert*, red. T. Pierenkemper, Aachen 2009, s. 133-145.
17. Myška M., *K charakteristice výrobních vztahů a forem v předání lnu ve slezsko-moravské „proto-industriální oblasti” v 16. až polovině 18. století*, „Časopis Slezského muzea” 1984, R. 33, B, nr 3, s. 253-270.
18. Myška M., *Merita mercatorum aneb Jak tři obchodníci z Moravy a Slezska za časů Marie Terezie přišli k šlechtickým titulům*, [w:] *Wieki stare i nowe*, red. I. Panic, M. W. Wanatowicz, Katowice 2000, t. 1, s. 93-100.
19. Myška M., *Měšťák šlechticem. Příklad opavského nobilitovaného kupce a manufaktury Karla Antona Czeike z Badenfeldu*, [w:] *Člověk na Moravě ve druhé polovině 18. století*, red. J. Malíř i in., Brno 2008, s. 279-291.
20. Myška M., *Neuskutečněný projekt založení železáren u Ostravy v roce 1809*, [w:] *Z dějin hutnictví (Rozpravy Národního technického muzea)*, Praga 1980, t. 8, s. 164-180.
21. Myška M., *Opožděná industrializace. Protoindustriální výrobní vztahy a formy za průmyslové revoluce na příkladu lnářského průmyslu ve Slezsku*, [w:] *Z dějin textilu. Studie a materiály 11*, Úście nad Orlicą 1987, s. 95-159.
22. Myška M., *Podnikání rakouského státu v ostravsko-karvinském revíru a založení Dolu Jindřich v Moravské Ostravě (Ke 140. výročí založení dolu)*, [w:] *Studie z dějin hornictví 19 (Rozpravy Národního technického muzea 109)*, Praga 1987, s. 155-169.
23. Myška M., *Region a industrializace: Studie k dějinám industrializace Slezska (1800-1918)*, Ostrava 2014.
24. Myška M., *Šance a bariéry měšťanského podnikání v báňském a hutním průmyslu za průmyslové revoluce (Na příkladu olomouckého podnikatele Josefa Zwierziny)*, „Vlastivědný věstník moravský” 1984, R. 36, nr 3, s. 261-276.
25. Myška M., *Šlechta v Čechách, na Moravě a ve Slezsku na prahu buržoazní éry. Hospodářská aktivita české aristokracie a tzv. „kapitalistická modernizace”*, „Časopis Slezského muzea” 1987, R. 36, B, s. 47-65.
26. Myška M., *Založení a počátky Vítkovických železáren 1828-1880*, Ostrava 1960.



27. Milan Myška, *Z díla hospodářského historika*, red. A. Zářický, Ostrava 2010.
28. Nožička J., *K počátkům těžby kamenného uhlí ve Slezsku (1750-1850)*, „Slezský sborník” 1961, R. 59, nr 3, s. 349-361.
29. Pitronová B., *K počátkům Karlovy huti*, [w:] *Sborník k dějinám válcoven plechu ve Frýdku-Místku*, red. A. Grobelný, Ostrava 1970, s. 12-25.
30. Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18.-19. století, red. J. Brňovják, A. Zářický, Ostrava 2008 (= *Nobilitas in historia moderna*, t. 1).
31. Šimon V., *Vývoj obyvatelstva a výstavba Orlové od počátku 19. století do roku 1938*. [w:] *Orlová 1223-1973*, red. V. Plaček, Ostrava 1973, s. 53-72.
32. Štěpán V., *Báňský odborník Jan Jakub Lutz a Slezsko*, „Časopis Slezského zemského muzea” 1997, R. 46, B, nr 3, s. 193-205.
33. Zářický A. i in., *Rakouské Slezsko v procesu modernizace 1742-1914*, Ostrava 2020.
34. Zářický A., *Der Geburtsadel an der Schwelle des Industriezeitalters. Das Beispiel der Familie Larisch-Mönnich*, [w:] *Adel und Wirtschaft. Lebensunterhalt der Adeligen in der Moderne*, red. I. Cerman, Monachium 2009, (= *Studien zum mitteleuropäischen Adel*, t. 2), s. 121-131.
35. Zářický A., *Hlučínské doly od nástupu Rothschildů do první světové války (1835-1914)*, „Hlučínsko. Vlastivědný časopis Muzea Hlučína” 2012, R 2, nr 2, s. 8-10.
36. Zářický A., *K počátkům dobývání kamenného uhlí na Hlučínsku (1780-1835)*, „Hlučínsko. Vlastivědný časopis muzea Hlučína” 2012, R 2, nr 1, s. 8-10.
37. Zářický A., *Krátký pohled do zákulisí moderního podnikání hraběcího rodu Wilczeků*, [w:] *Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18.-19. století*, red. J. Brňovják, A. Zářický, Ostrava 2008, (= *Nobilitas in historia moderna*, t. 1), s. 103-120.
38. Zářický A., *Od Zwierzinů ke Gutmannům. Těžírstvo „Sofien-Zeche” v Porubě u Orlové a jeho předchůdci v letech 1841-1895*, [w:] *Studie z dějin hornictví 31 (Rozpravy Národního technického muzea 108)*, Praga 2003, s. 42-52.
39. Zářický A., *Podnikatelské aktivity hraběte Heinricha von Larisch-Mönnich a počátky těžby kamenného uhlí ve střední části ostravsko-karvinského revíru ve druhé třetině 19. století*, [w:] *Studie z dějin hornictví (Rozpravy Národního technického muzea 187)*, Praga 2004, t. 33, s. 62-75.
40. Zářický A., *Rothschildové a ti druzí aneb Dějiny velkopodnikání v Rakouském Slezsku před první světovou válkou*, Ostrava 2005.
41. Zářický A., *Ve stínu těžních věží. Historie dobývání kamenného uhlí v petřvaldské dílčí pánvi od počátku prospektorské činnosti do roku 1906*, Ostrava 2004.
42. Zářický A., *Velkopodnikatel. Příklad Heinricha hraběte Larisch-Mönnicha, Josefa Zwierziny a Wilhelma Gutmanna*, [w:] *Člověk na Moravě. 19. století*, red. L. Fasora, J. Hanuš, J. Malíř, Jiří, Brno 2004, s. 28-46.

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](mailto: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, kolej 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 lat<sup>1</sup>, 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.

lejewych oraz ich realizacji na podstawie sytuacji w Polsce (według granic z 1945 r.), Czechosłowacji (według granic z 1938 r.), Austro-Węgrych (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 porównawczych<sup>2</sup>. 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 narodowo- 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 Eisenbahnverwaltungen<sup>3</sup>)<sup>4</sup>. 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 Kieżopolski. 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 Rosyi*, 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”)<sup>5</sup>. 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)<sup>6</sup>.

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)<sup>7</sup>. 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 Tschechoslowakischen 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 ograniczał 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 gospodarczego<sup>8</sup>. 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 krwiociąg państwa, również w znaczeniu narodowym. Széchenyi podkreślał, że sieć kolejowa może i powinna służyć do (używając nowoczesnego pojęcia) madziaryzacji ludności<sup>9</sup>.

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, *Überein 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](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.)<sup>10</sup>. Oba jego projekty odrzucono, ale ich recepcją stał się faktyczny przebieg zrealizowanych później magistralnych linii kolejowych w tej części Prus<sup>11</sup>. 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.<sup>12</sup> czy działalność Wydziału Kolei Lokalnych w Galicji<sup>13</sup>). 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 wspólnych<sup>14</sup>.

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 rosyjskie<sup>15</sup>. Wkrótce potem odrodzona Rzeczpospolita rozpoczęła formalne prace nad planowaniem przyszłej sieci kolejowej, zakładając budowę kilku

10 A. Baron, *Andrzej Maria hrabia Renard a kolej. Przyczynek 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 & CoDer 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 realizacji<sup>16</sup>. Kolejne plany, związane z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego, cały czas zakładały realizację tych samych odcinków co wcześniej<sup>17</sup>.

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 społeczeństwa<sup>18</sup>.

Plany te, większe i mniejsze, stanowiły pole jedynie okresowo prowadzonej jawnie rywalizacji (jak w Królestwie Polskim) – a na pewno sporego rozdzwieku – między potrzebami i oczekiwaniami państwa i jego organów a wypowiedzanymi 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 trzecie 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](http://www.ikolej.pl/fileadmin/user_upload/Kalendarz_konferencji/Dr_Massel_planowanie_sieci.pdf) [19.06.2023]; R. Borowiec, *Plany budowy linii kolejowej Lublin – Szczepczeszyn – 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].

odcinków<sup>19</sup>. 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)<sup>20</sup>.

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 przedstawicieli 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”<sup>21</sup>. 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 lat<sup>22</sup>) czy

21 J. Łempicki, *O koniecznej...*, s. 67. Przykładem takiej narracji jest historia budowy Kolei Iżerskiej: T. Przerwa, *Niedokończona Kolej Iżerska (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 inwestycji<sup>23</sup>.

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)<sup>24</sup> oraz losy koncesji na budowę połączenia Górnego Śląska z Gdynią<sup>25</sup>.

„Nowe” państwa po 1918 r., zwłaszcza Czechosłowacja i Polska<sup>26</sup>, oficjalnie i realnie dążyły do przeformatowania kierunków swojej sieci kolejowej<sup>27</sup>. 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](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.)<sup>28</sup> 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.)<sup>29</sup> oraz 4055 km w Polsce (projekt z 1919 r.)<sup>30</sup>. Wkrótce potem jednak w państwach Europy Środkowej rozpoczęto wdrażanie projektów komercjalizacji kolei, które doprowadziły ostatecznie do znaczącego ograniczenia jakichkolwiek inwestycji infrastrukturalnych<sup>31</sup>. Odtąd budowano niemal jedynie projekty ściśle polityczne lub o znaczeniu militarnym (pośrednim lub bezpośrednim)<sup>32</sup> – w Polsce górnośląskie koleje obejściowe czy inwestycje województwa śląskiego<sup>33</sup> czy magistralę węglową<sup>34</sup>, 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)<sup>35</sup> lub identyfikowane już jako nadmiarowe i deficytowe linie lokalne (w Czechosłowacji i wschodnich prowincjach Niemiec), dla których rozwiązaniem stała się kapitałochłonna wszakże motoryzacja<sup>36</sup>.

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-lecie 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. Wesołowski, N. Bujniewicz, „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”<sup>37</sup>. 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 zadowalał<sup>38</sup>. 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 rentowność<sup>39</sup>.

## 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 Polski<sup>40</sup>. 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 czasy 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 – Myślenice – 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 wpływy<sup>41</sup> (nie wystarczała przynależność do odpowiedniej grupy społecznej<sup>42</sup>, 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 poważnie<sup>43</sup>. Jeszcze wyraźniej tę narrację wykorzystano w Międzychodzie. Co ciekawe, nie sprzeciwiali się tej tezie polscy mieszkańcy miasta, zdając sobie sprawę z oczekiwanych celów gospodarczych<sup>44</sup>. Z kolei argument polonizacyjny dla nadgranicznego terenu wokół Brzezia w powiecie rybnickim usiłowano użyć do realizacji przedłużenia tamtejszej linii w stronę granicznej stacji w Suminie<sup>45</sup>.

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)<sup>46</sup>. Już w 1921 r. T. G. Masaryk głosił, że skuteczna polityka kolejowa

<sup>41</sup> Por. P. Dominas, *Kolej w prowincjach...*, s. 53-56.

<sup>42</sup> 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.

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

<sup>44</sup> 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.

<sup>45</sup> 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.

<sup>46</sup> 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 Rusi<sup>47</sup>. 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)<sup>48</sup>. W 1928 r. otwarto linię łączącą Vsetín (Wsetin) i Bylnice-Brumov (Bilnitz-Brumow), dumnie i symbolicznie nazwaną Koleją Masaryka<sup>49</sup>, 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 tradycje<sup>50</sup>.

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 notabli<sup>51</sup>. 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 szyn<sup>52</sup>.

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. Juszczak, *Aspekty techniczne...*, s. 63-68.

### 3. Koleją w nowoczesność?

Inwestycje kolejowe wiązały się z zaangażowaniem intelektualnym (od procesu projektowania do realizacji), którego widomym efektem stał się m.in. rozwój technologii i techniki. Kolejne dekadę 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 dochodów<sup>53</sup>), 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 realizację<sup>54</sup>.

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 kolejowa<sup>55</sup>. 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. Koncepcje 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 Rosyi*, 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 – Szczepieszyń – Bełżec 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](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. Dziergwa 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](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. Bujniiewicz, „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 trzeciecie 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. *Ślachta – 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.



Aleksander Łupienko\*

# Paryże Europy Środkowej? Wybrane idee urbanistyczne i czynniki w rozbudowie większych miast regionu w długim XIX w.

Paris of Central Europe? Selected urban planning elements and factors affecting development of towns and cities in the region in the long nineteenth century

**Abstract:** The aim of the paper is an overview of urban planning ideas and factors affecting development of towns and cities in the western part of the former Polish-Lithuanian Commonwealth (Greater Poland, part of Pomerania, Kingdom of Poland, Galicia) that had a real impact on the quality of life of city dwellers in the period between the demise of the Polish-Lithuanian state (1795) and the World War One (1914). In the paper I deal mainly with the restructuring of the urban fabric in the towns and cities in question in the first half of the nineteenth century, which had a decisive impact on urban development before 1914. I analyse also the main selected urban planning elements that had the closest ties with the developmental factors: the process of creating tree-lined alleys, roads and boulevards, the creation of railway districts, the impact of the military factors on urban forms and the expansion of urban greenery. It is completed by conclusions, which also discuss the urban planning regulations. Some significant elements are not mentioned: the idea of garden cities or urban land incorporations, which pertained to peripheral areas and started to change the urban landscape often only in the last years of the period. The paper is based on the existing scholarly literature and the previous research of the author, and has a review-oriented and interpretational character. It results in a new attempt at a partial, though stretching beyond the partition borders, synthesis of the urban development in the Central Europe, or – as this region is often called in the Polish literature – the East-Central Europe.

**Keywords:** urban planning, towns and cities, nineteenth century, Central Europe, developmental factors

**Streszczenie:** Celem artykułu jest przegląd idei urbanistycznych oraz czynników wpływających na rozwój miast zachodniej części dawnej Rzeczypospolitej (Wielkopolska i część Pomorza, Królestwo Polskie, Galicja), jakie miały realny

\* Aleksander Łupienko – dr hab., Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk w Warszawie, Polska, ORCID: 0000-0002-7568-7455, e-mail: [aleksander.lupienko@ihpan.edu.pl](mailto:aleksander.lupienko@ihpan.edu.pl).

wpływ na jakość zamieszkania w okresie od zaborów (1795 r.) do pierwszej wojny światowej (1914 r.). Artykuł skupia się przede wszystkim na przebudowie miast pierwszej połowy XIX w., która miała decydujący wpływ na ich rozwój do 1914 r., a także na najważniejszych, subiektywnie wybranych elementach urbanistyki ściśle powiązanych z czynnikami rozwojowymi: tworzeniu zadrzewionych alei i bulwarów, rozbudowie dzielnic przydworcowych, wpływu czynnika militarnego na formy urbanistyczne i rozwoju miejskiej zieleni. Całość kończą wnioski, w których zostały omówione także kwestie regulacji planistycznej w badanym okresie. Pominęte zostały niektóre istotne tematy, takie jak idea miast ogrodów czy inkorporacje terenów do miast, gdyż dotyczyły one terenów wyraźnie peryferyjnych i to często na krótko przed końcem wspomnianego okresu. Artykuł powstał na bazie istniejącej literatury przedmiotu oraz wcześniejszych badań autora i ma charakter przeglądowy i interpretacyjny. Rezultatem jest nowa, przekraczająca granice zaborowe próba szkicu częściowej syntezy rozwoju urbanistycznego miast tak pojętej Europy Środkowej (w tym kontekście często zwanej Europą Środkowo-Wschodnią).

**Słowa kluczowe:** urbanistyka, miasta, XIX w., Europa Środkowa, czynniki rozwojowe

## Wstęp

Niniejszy tekst ma na celu dokonanie częściowej syntezy – na tyle, na ile pozwalają na to bardzo ograniczone ramy artykułu – szerokiego tematu dotyczącego modernizacji w XIX w., a konkretnie przemian tkanki miast i związanych z tym przemian życia codziennego ich mieszkańców. Nie jest to szczegółowa analiza wycinka XIX-wiecznej rzeczywistości, ale syntetyczne przedstawienie szerszego tematu miejskich przemian urbanistycznych dokonane na podstawie analizy literatury przedmiotu oraz częściowych badań przeprowadzonych dotychczas przez autora. Artykuł nie ma więc charakteru źródłowo-analitycznego, ale syntetyczno-interpretacyjny. Głównym zadaniem, jakie ma spełnić, jest ukazanie procesu przemian w urbanistyce obszaru nazywanego Europą Środkową pod kątem ich potencjalnego wpływu na życie użytkowników miejskiej przestrzeni. Pod tym kątem został dokonany wybór merytoryczny oraz poszczególne wątki. W ten sposób autor pragnie udowodnić, że wiek XIX był okresem nie tylko zapaści, czyli dominacji brzydkich miast przemysłowych nad pięknymi nowożytnymi miasteczkami – jak to czasem jest ujmowane np. w literaturze anglojęzycznej<sup>1</sup> – ale okresem intensywnych zmian – także na lepsze – w Europie Środkowej.

1 Ten wątek krytyki XIX w. jako czasu upadku miast pojawiał się już w początkach wieku w książkach lekarzy angielskich krytykujących nowe osiedla fabryczne jako niekorzystne zdrowotnie

W niniejszym artykule zostaną omówione niektóre istotne idee urbanistyczne rozwijane w wybranych miastach dawnej Rzeczypospolitej Obojga Narodów w długim XIX w. (a więc głównie w okresie, gdy „urbanistyka” funkcjonowała *avant la lettre*). Chodzi o idee i realizacje związane ze świadomym kształtowaniem tkanki miejskiej: kształtu, estetyki i jakości domów, form ulic, placów i zieleńców, jakie wysuwano i przeprowadzano w czasie XIX w. do ostatnich lat przed I wojną światową. Dolną cezurą będzie rok 1795 r., czyli upadek Rzeczypospolitej, a górną – I wojna światowa, a konkretnie rok 1916 jako czas publikacji pierwszych polskich podręczników napisanych przez architektów, którzy zajmowali się urbanistyką<sup>2</sup> oraz uchwaleniem przez władze niemieckie tzw. wielkiej inkorporacji przedmieść Warszawy i znacznego poszerzenia granic tego największego z omawianych miast. Oba te wydarzenia, wraz z konkursem na regulację Wielkiej Warszawy, istotnie zmieniły sytuację. Co do miast, które będę omawiał, to skupię się na wybranych ośrodkach Poznańskiego, jako trzonu niemieckiego zaboru dawnej Rzeczypospolitej, oraz południowej części tzw. Prus Zachodnich (Toruń), do tego Galicji, czyli zaboru austriackiego, oraz Królestwa Polskiego jako regionu zaboru rosyjskiego wysuniętego najbardziej na zachód.

W literaturze przedmiotu podkreśla się przełomowe wydarzenia, które miały największy wpływ w tym obszarze: rozwój idei miast ogrodów, konkursy na nowoczesne plany regulacyjne oraz zniszczenia miast i wsi okresu I wojny światowej i potrzeba ich przyszłej odbudowy. W artykule zostanie też zwrócona uwaga na to, co istotnego wydarzyło się w urbanistyce (teorii i praktyce) omawianych miast przed rewolucyjnymi wydarzeniami drugiej dekady XX w., a które zasługują na oddzielną syntezę.

dla mieszkańców. Dużo późniejszą pozycją, która przeniosła tę krytykę, poszerzoną o wątki estetyczne, na nowe naukowe tory było: *The City in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospect* Lewisa Mumforda z 1961 r.

- 2 Byli to: Ignacy Drexler (*Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej*, Lwów 1916) i Roman Feliński (*Budowa miast*, Lwów 1916).



## 1. Czynniki rozwojowe miast

Kilka zdań należy poświęcić czynnikom wpływającym na wprowadzanie w życie wspomnianych idei urbanistycznych. Przede wszystkim trzeba podkreślić wielość państw, które funkcjonowały na tym terenie – w tym państwa zaborcze oraz takie twory jak Rzeczpospolita Krakowska – i odmienną trajektorię zmian prawno-ustrojowych w każdym z nich. Dlatego dzieje przemian miast, charakterystyczne dla wszystkich trzech imperiów, nie tyle można, co nawet trzeba uznać za część interesującej nas historii. Innym czynnikiem były także różnice rozwojowe, które miały duży wpływ na badany temat.

Następnie należy zauważyć, że miasta były jednostkami terytorialnymi, które rządziły się swoimi własnymi prawami od średniowiecza. Było to związane z ich lokowaniem na nowo (na surowym korzeniu, jak tłumaczy się łaciński zwrot *in cruda radice*, bądź obok ośrodka już istniejącego) od XIII w. Prawa, jakie obowiązywały w obrębie murów miejskich, opierały się na wzorcach miast niemieckiej strefy kulturowej, np. Magdeburga i Chełmna. Dzięki temu miasta były podmiotami prawa, z którymi liczyli się władcy oraz lokalna szlachta. Z biegiem lat ta ostatnia wywalczyła sobie pozycję dominującą w państwie i zmarginalizowała miasta jako podmiot prawny<sup>3</sup>. Później, już w badanym okresie, szybki rozwój miast uczynił je trudnymi do kontrolowania, regulowania i kształtowania na bieżąco. Wynikało to z niedoskonałości prawa dotyczącego zabudowy, gdyż relatywnie późno pojawiły się regulacje prawne, które w nowoczesny i efektywny sposób regulowały rozwój zabudowy miejskiej. Jeszcze ważniejszym czynnikiem było zapóźnienie gospodarcze i społeczne miast regionu, które było odpowiedzialne za miejski niedorozwój oraz słabość mieszczaństwa – siły napędowej miast – oczywiście zapóźnienie traktowane wyłącznie w odniesieniu komparatystycznym do Zachodu<sup>4</sup>. Powodem zapóźnienia był długi okres funkcjonowania stosunków feudalnych

3 Większość ośrodków miejskich doczekała się monografii na temat ich lokacji i rozwoju w średniowieczu i nowożytności. Dobrym kompendium wiedzy w tym zakresie jest wciąż: *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedzoborowej*, red. M. Bogucka, H. Samsonowicz, Wrocław 1986.

4 Kwestia różnic w rozwoju gospodarczym wschodu i zachodu Europy od pokoleń jest przedmiotem dywagacji. Przykładową monografią, która systematyzuje najważniejsze wątki tej debaty w Polsce po 1945 r., jest: A. Sosnowska, *Zrozumieć zacołanie: spory historyków o Europę Wschodnią, 1947-1994*, Warszawa 2004. Szersze spojrzenie można znaleźć w: S. Bianchini, *Eastern Europe and the Challenges of Modernity, 1800-2000*, Londyn 2015.

w takich państwach jak: Rzeczpospolita Obojga Narodów, Cesarstwo Rosyjskie czy Królestwo Korony św. Stefana (węgierskie). W tym czasie w Anglii (od 1707 r. Wielkiej Brytanii), Francji, Holandii czy Szwajcarii feudalne podziały społeczne nakładające się na dominujący typ gospodarki odchodziły już wyraźnie w zapomnienie.

Miasta regionu były samorządzącymi się jednostkami, jednak nie były niezależne od władzy feudalnej. Zarządy miast królewskich miały większą swobodę, ale poczynania władz miejskich ściśle kontrolował starosta, natomiast pozostałe miasta należały do szlachty i Kościoła. Patronat króla i możnych prowadził do nadania wybranym ośrodkom spójnego kształtu urbanistycznego, z głównym placem powiązanim z budynkiem ratusza, placem przykościelnym i wiodącymi do niego arteriami. Było to możliwe, dlatego że pozostała zabudowa zajmowała niewiele terenu, nie wychodziła poza ramy miasta lokalacyjnego, a zabudowa przedmieść była zazwyczaj drewniana i rozproszona. Wzory ładu urbanistycznego płynęły w dużej mierze z Francji, która od XVII w. była wzorem dla władców i możnych. Król był słaby, magnaci w Rzeczypospolitej byli za to potężni, a ich mecenat pozostawił interesujące przykłady rozwiązań urbanistycznych na miarę europejską. Główne osiągnięcia urbanistyki francuskiej w postaci idei szerokich, prostych arterii widokowych, symetrycznie potraktowanych układów oraz rozwiązań diagonalnych opartych na kolistych rondach wywodzących się z planowania ogrodowego można odnaleźć w założeniach w regionie. Z drugiej strony mieszczanie nie byli zasobni finansowo – a w dodatku byli upośledzeni prawnie – przez co ich mecenat nie miał ambicji w skali większych projektów urbanistycznych.

## **2. Przebudowa miast w pierwszej połowie XIX w.**

Najważniejszą ideą była ta najbardziej ambitna – przebudowy całych miast, a w praktyce głównie ich centrów. Należy zacząć od tego wątku także dlatego, że najlepiej koresponduje on z tytułowym Paryżem jako wzorem dla Europy Środkowej. Paryż należy rozpatrywać do pewnego stopnia jako symbol. Stolica Francji była oczywiście wzorem dla tych, którzy chcieli przebudowywać miasta w omawianym regionie. I choć akurat wielka przebudowa miasta z czasów Napoleona III mogła rezonować jako wzór dopiero w drugiej połowie XIX w., to Paryż działał jako wzór dobrego smaku oraz rozwiązań urbanistycznych

już w XVIII w. (słynne konkursy na przebudowę placów paryskich)<sup>5</sup> i w pierwszej połowie XIX w. (Rue Rivoli z czasów Napoleona I i działalność prefekta Rambuteau z lat 40.)<sup>6</sup>. Paryż przemawiał jako symbol reprezentacyjnej przestrzeni publicznej, wielkich osi urbanistycznych i dobrego skomunikowania (to ostatnie szczególnie w okresie działalności prefekta Haussmanna)<sup>7</sup>, a wzory te płynęły zwykle przez ośrodki decyzyjne państw zaborczych.

Idee szerokich, nasłonecznionych ulic, regularnie zarysowanych placów, w których – w miarę możliwości – panowała symetria oraz osie widokowe, możliwe dzięki wytyczaniu prostoliniowych alei, były stopniowo realizowane w miastach badanego regionu (co zaczęło się jeszcze w Rzeczypospolitej przed zaborami). „Przymusowa modernizacja” w wydaniu pruskim i austriackim – a także ta realizowana za Księstwa Warszawskiego i Królestwa Polskiego – była programem ambitnym, ale materiał, na którym przyszło tworzyć dzieła urbanistyczne, był ubogi. Dlaczego ubogi? Tutaj odpowiedź jest jednocześnie ilustracją wagi czynników rozwojowych. Miasta regionu były statystycznie gorzej rozwinięte (ekonomicznie, społecznie i przestrzennie) niż miasta niemieckie czy francuskie, a co więcej, wiele z nich było nawet gorzej rozwiniętych niż w późnym średniowieczu. Okres tzw. wtórnego feudalizmu, triumf folwarku i szlachty jako warstwy dyktującej warunki mieszczanom przyniósł wielu miastom i miasteczkom powolną marginalizację ekonomiczną i idący za tym regres tkanki fizycznej: pozostawanie przy zabudowie drewnianej, duża podatność zabudowy na pożary, popadanie w ruinę gmachów świadczących o dawnej potęgę, luki w zabudowie – by wymienić kilka symptomów tego kryzysu. Świadkiem tego stanu było pokolenie

5 Na temat urbanistyki tego okresu: K. K. Pawłowski, *Urbanistyka „à la française”. Tysiąc lat doświadczeń i europejskich innowacji, dopełnienie obrazu*, t. 2, *Francja nowożytna: od narodzin absolutyzmu do epoki oświecenia*, Kraków 2017. A także na temat prawnego aspektu upiększania miast francuskich: J.-L. Harouel, *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIIIe siècle*, Paryż 1993.

6 N. Papayanis, *Planning Paris before Haussmann*, Baltimore 2004.

7 Na ten temat jest oczywiście ogromna ilość literatury. Tu poprzestaniemy na ujęciu polskich historyków urbanistyki ostatnich kilku lat: *Urbanistyka „à la française”. Tysiąc lat doświadczeń i europejskich innowacji – dopełnienie obrazu*, t. 3, *Od Wielkiej Rewolucji po nowe tysiąclecie: wiek XIX, epoka pragmatyzmu*, red. M. Wiśniewski, W. Wiśniewska, Kraków 2018; A. Szmelter, *Początki urbanistyki współczesnej. Doświadczenia zagraniczne a środowisko warszawskich urbanistów przełomu XIX i XX w.*, Warszawa 2019, s. 77-88.

wychowane w czasach oświecenia, które potem, w sprzyjających okolicznościach, podjęło dzieło reform miast w Królestwie Polskim, tym razem skuteczniej niż w czasach Komisji Boni Ordinis.

Dzieło przebudowy miast powzięły wprawdzie państwa zaborcze. Władze pruskie, które w okresie drugiego i trzeciego zaboru etapami przejęły centralne ziemie polskie, zdecydowały o podniesieniu dwóch miast do rangi stolic departamentów Prus Nowowschodnich, Płocka i Białegostoku. Za tym poszła decyzja o przebudowie tych miast, mająca za cel dogonienie normy zachodnioeuropejskiej, czyli sprawienie, że miasta będą wyglądać po prostu miejsko. Przykładowo w Płocku, jak pokazały badania Joanny Drejer, dokonano ingerencji w dawny, średniowieczny układ urbanistyczny, a w mieście musiały się znaleźć siedziby nowych urzędów, nieznanych wcześniej: kamery wojny i domen, krajowego kolegium sądowego, dyrekcji ceł i akcyzy oraz naczelnego sądu<sup>8</sup>. Teren pod nową dzielnicę urzędniczą na wschód od miasta lokacyjnego uzyskano od instytucji kościelnych (poprzez ich wywłaszczenie bądź częściowo kupno), a w planowaniu przestrzennym widać było dążenie do symetrii prostokątnej siatki ulic wokół centralnego placu. Z uwagi na krótki okres (do 1806 r.) zrealizowano jedynie gmach kamery i więzienie, a projekty miejskie odznaczały się daleko idącą skromnością<sup>9</sup>.

Drugim przykładem miasta przekształconego po przejęciu przez mocarstwo zaborcze jest Poznań, kolejna stolica departamentu. Tutaj władze pruskie stworzyły dzielnicę niemiecko-urzędniczą, która była powierzchniowo większa niż całe założenie miasta lokacyjnego<sup>10</sup>. Projekt wykonał David Gilly, a wytycznymi było stworzenie nowej części miasta – podobnie jak w Płocku – z dużymi parcelami z tonącymi w zieleni domami dla osadników niemieckich, z nowymi, prostymi i szerokimi ulicami przecinającymi się pod kątem prostym. Jak czas pokazał,

8 J. Drejer, *Pruska urbanistyka w Płocku – znaczenie historyczne i aktualne zagrożenia*, [w:] *Retablisement: preußische Stadtbaukunst in Polen und Deutschland* [Urbanistyka pruska w Polsce i w Niemczech], red. Ch. Baier i in., Berlin 2016, s. 234-261 (tu: s. 235).

9 Tamże, por. tenże, *Das „fremde Erbe“ in Polens Mitte. Das preußische Stadt-Retablisement in den Jahren 1793-1806 – Forschung und Rezeption am Beispiel von Plock in Masowien*, [w:] *Kulturerbe und Aneignungsprozesse in deutsch-polnischen Kontaktträumen. Motivationen, Realitäten, Träume*, red. P. Zalewski, J. Drejer, Warszawa 2014, s. 129-148 (tu: s. 129-133).

10 O niej: Z. Ostrowska-Kęmbłowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780-1880*, Poznań 2009, s. 116-124.

osiedlali się w niej oczywiście także Polacy. Osią nowej dzielnicy stał się prostokątny plac Wilhelmowski (dziś Wolności), będący bardziej rodzajem forum kulturalnego niż targowiskiem. Na tym terenie zaczęły powstawać nowe budynki publiczne z kamerą na czele, a po 1815 r. także: Biblioteka Raczyńskich czy niemiecki teatr. Monotonność prostych ulic była odbierana w ośrodku prowincjonalnym jako coś pozytywnego, upodabniającego je do Berlina i miast pruskich<sup>11</sup>. Dzięki temu skierowano rozwój przebudowywanych miast na nowe tory, a nowe przecznice stały się istotnym elementem rejonów śródmiejskich.

Miasta Galicji, czyli zaboru austriackiego, przeszły także przez fazę przekształcania i konsolidacji, czyli przekształcania z ośrodków znajdujących się w kryzysie, jeśli chodzi o strukturę przestrzenną (a także oczywiście gospodarczą), w ośrodki uporządkowane, które bardziej przypominały miasta. Tutaj do ważnych czynników – podobnie zresztą jak w przypadku zaboru pruskiego – należała centralizacja władzy, sekularyzacja dóbr kościelnych i skłonność nowych władz do inwestowania w zdobyte miasta – to ostatnie oczywiście w ograniczonym zakresie. Nie bez znaczenia były też „inwentaryzacje” miast, czyli mapy katastralne, tworzone do celów podatkowych. To wystarczyło, by odmienić kształt większych ośrodków. Nie pojawił się tu jednak poważniejszy przemysł, dlatego karierę przestrzenną robiły te ośrodki, które zostały wyznaczone na siedzibę władz administracyjnych pierwszej i drugiej instancji. Przykładem jest Stanisławów. W 1782 r. powstał nowy obwód stanisławowski i w tym małym miasteczku (3,5 tys. mieszkańców) urządzono Forum Nobilium (sąd szlachecki z więzieniem, w klasztorze trynitarzy), sąd karny, gimnazjum rządowe (w dawnym konwencie jezuitów) i komendę wojskową<sup>12</sup>. We Lwowie umieszczono liczne urzędy stolicy nowego kraju koronnego, lokując je w adaptowanych gmachach sekularyzowanych zakonów głównie w zachodniej części miasta lokacyjnego. Pewien wpływ na rozwój przestrzenny miast Galicji miała kolonizacja niemiecka, zarządzona dekretem Józefa II z 1781 r.

<sup>11</sup> Tamże, s. 123.

<sup>12</sup> K. Broński, *Na drodze do nowoczesnego miasta. Rozwój urbanistyczny Stanisławowa w dobie zaborów i dwudziestolecia międzywojennego*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1998, t. 43, z. 3, s. 231-246 (tu: s. 234).

Dopiero w okresie względnego pokoju po wojnach napoleońskich wrócono do przebudowy miast. Spora część omówionego zaboru pruskiego (poza Wielkopolską) weszła w skład Królestwa Polskiego (Kongresowego) będącego w unii personalnej z Rosją. Do szeregu działań, na jakie zdobył się konstytucyjny rząd Królestwa, należały: stymulowanie powstawania zabudowy murowanej (głównie w centrach, a szczególnie w miejscach luk w zabudowie), usuwanie obiektów uznawanych za przeszkodę w rozwoju przestrzennym lub rażących estetycznie (dawne mury i baszty, ratusze postawione w środku rynków, rudery), poszerzanie ulic i tworzenie arterii przelotowych przez miasta, a także działania związane z zakładaniem nowych osiedli fabrycznych w zachodniej części Królestwa<sup>13</sup>. Instrumentem, który wówczas wykorzystano, były plany regulacyjne, które określały linie zabudowy, prawa budowlane wyznaczające warunki zakupu parceli i parametry zabudowy, jaka mogła powstawać w poszczególnych częściach ośrodka (liczba kondygnacji, materiał budowlany), a także zasady, na jakich można było brać korzystny kredyt w ramach programów wsparcia budowy domów. Było to możliwe dzięki masowemu tworzeniu map geodezyjnych (na początku lat 30. XIX w. 40% miast, głównie rządowych, miało już takie mapy)<sup>14</sup>.

Naczelne miejsce przypadło przebudowie Warszawy. W ramach tego szkicu warto skupić się nie tyle na powstaniu szeregu nowych gmachów publicznych (skala tego przedsięwzięcia robi duże wrażenie), które praktycznie nie istniały wcześniej w tym mieście<sup>15</sup>, ale na przebudowie urbanistycznej części centrum miasta. Wydaje się, że największy nacisk położono na stworzenie nowego centrum modernizującego się państewka (Królestwa Kongresowego), z kilkoma nowymi, monumentalnymi placami, nanizanymi na nieregularnie przebiegającą ulicę Senatorską<sup>16</sup> (nieregularny plac Zamkowy, plac

13 Dokąd zaczęto sprowadzać planowo i na wielką skalę wykwalifikowanych rękodzielników ze Śląska, z Wielkopolski, Czech i Saksonii, por. klasyczną pozycję: W. Ostrowski, *Świetna karta z dziejów planowania w Polsce, 1815-1830*, Warszawa 1949, s. 20-21.

14 K. Dumała, *Przemiany przestrzenne miast i rozwój osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869*, Wrocław 1974, s. 42.

15 Do gmachów publicznych można w pełni zaliczyć tzw. Pałac Rzeczypospolitej (wcześniej i dziś: Krasińskich), a do pewnego stopnia także np. Zamek Królewski i monumentalne gmachy koszar. Nie było tu jednak wcześniej, przed okresem reform stanisławowskich, scentralizowanych władz, a więc nie było potrzeby budowania dla nich oddzielnych gmachów.

16 Por. A. Łupienko, *Przestrzeń publiczna Warszawy w I połowie XIX wieku*, Warszawa 2012, s. 93.



Bankowy z niezrealizowaną ideą Antonia Corazziego stworzenia symetrycznego, prostokątnego założenia oraz plac Teatralny, którego zbliżony do prostokąta kształt był wynikiem nieplanowanego wcześniej zburzenia gmachu tzw. Marywilu). Powstały do lat 30. XIX w. teatr projektu Corazziego, stojący naprzeciw zaadaptowanego na potrzeby ratusza pałacu Jabłonowskich, zdominował i niejako zdefiniował ten plac. Była to największa ingerencja urbanistyczna tych czasów. Drugą była regulacja Pragi, prawobrzeżnej dzielnicy, która została zniszczona w czasie wojny z Rosją w 1794 r. W 1835 r. powstał projekt gwiaździstej siatki ulic na południe od terenów zielonych, które – poszerzone później o fragment dawnego koryta Wisły – stały się parkiem Aleksandryjskim. Układ ulic łączył się z osią planowanego pierwszego trwałego mostu łączącego Pragę z Warszawą lewobrzeżną<sup>17</sup>. Projekt ten z pewnymi modyfikacjami został zrealizowany (most dopiero w 1864 r.). Poza Warszawą sporą karierę przestrzenną zrobił np. Radom<sup>18</sup>.

### 3. Wielkie aleje i bulwary oraz wpływ dworców kolejowych

Czas teraz skupić się na wybranych elementach urbanistycznych oraz obiektach, które wpłynęły na rozwój przestrzenny miast. Śmiało wytyczone szerokie arterie obsadzone drzewami były elementem urbanistycznym od co najmniej XVI w. Początkowo łączyły miejsca w krajobrazie wiejskim, a sadzone przy nich drzewa miały za zadanie wyróżnienie ich oraz zapewnienie cienia. W XVII w. pojawiły się jako przedłużenie prostych i szerokich alejek ogrodowych (*allées*), projektowanych we Francji przez m.in. słynnego XVII-wiecznego projektanta ogrodów André le Nôtre'a. Pierwowzorów alei dopatrzeć się też można w rekreacyjnych zadrzewionych alejach przeznaczonych dla ruchu kołowego we Florencji, a potem Paryżu (słynna aleja Cours la Reine biegnąca sprzed ogrodów Tuilerie poza miasto)<sup>19</sup>. Proste aleje trudno było projektować w historycznych centrach miast,

17 A. Szczypiorski, *Plan regulacyjny Pragi i Nowy Zjazd Feliksa Pancera*, „Rocznik Warszawski” 1964, t. 5, s. 101-122.

18 Na ten temat: W. Kalinowski, *Przebudowa miasta w pierwszej połowie XIX wieku*, [w:] *Urbanistyka i architektura Radomia*, red. tenże, Lublin 1979, s. 105-154.

19 S. Kostof, *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*, Londyn 2001, s. 251.

gdzie sytuacja własnościowa parcel bardzo to utrudniała, dlatego spotykamy je na obrzeżach miast, szczególnie w XVIII-wiecznej Francji. W krajach niemieckich, w tym także Prusach, przyjęły się one w XVII w., a najbardziej znanym przykładem są biegnące z rezydencji elektorskiej w Berlinie ku terenom łownym Tiergarten aleje Unter den Linden, a także aleje organizujące układ urbanistyczny dzielnic Friedrichstadt i Dorotheenstadt.

Warszawa jest dobrym przykładem przejęcia tych wzorów. Już w latach 60. XVIII w. na południe od miasta, w terenie półwiejskim, powstało tu całe założenie diagonalnie przecinających się zadrzewionych alei projektu Augusta Moszyńskiego (późniejsza dzielnica łańkowska). W XIX w. arterią, która ułatwiła i przyspieszyła rozwój przestrzenny Warszawy, były Aleje Jerozolimskie wytyczone częściowo w 1818 r., a na odcinku od ul. Marszałkowskiej do skarpy – w 1820 r.<sup>20</sup>. Były to bardzo reprezentacyjne aleje, szerokości 44 metrów, a spacer lub przejażdżka wzdłuż nich był jedną z atrakcji ciepłych miesięcy. W chwili powstania były one położone z dala od centrum. Dzięki istnieniu tego elementu urbanistycznego (i później ulokowanego tu dworca kolei) ciężar rozwoju urbanistycznego miasta poszedł w kierunku południowo-zachodnim i to ten kierunek dominował do końca badanego okresu. Nie doszło jednak do wykształcenia bardziej złożonego układu urbanistycznego w tej okolicy.

Drugim przykładem zadrzewionej alei, która biegła poprzecznie do rozwijającego się miasta i niejako nadawała większy rozmach bezładnej zabudowie, organizując poniekąd przestrzennie całą dzielnicę, była aleja Józefiny (dziś Wolności) w Kaliszu. Była to arteria o charakterze rekreacyjnym wytyczona w 1800 r., nazwana na część żony króla Fryderyka Wilhelma III, obsadzona czterema rzędami topól włoskich, dzieląca się na część południowo-wschodnią – szerszą (37,5 m) i o charakterze rekreacyjnym (promenadowym), tonącą w zieleni (przylegała do nowego parku Miejskiego) – oraz północno-zachodnią, węższą, o charakterze bardziej komunikacyjnym<sup>21</sup>. Jej ranga wzrosła po 1815 r., gdy stanął przy niej potężny gmach Trybunału, a na końcu

20 E. Szwanowski, *Ulice i place Warszawy*, Warszawa 1963, s. 68-69, A. Łupienko, *Przestrzeń publiczna...*, s. 89.

21 Na temat jej wytyczenia: B. Czechowska, *Kaliskie korso. Architektura i urbanistyka Alei Wolności w XIX i XX wieku*, Kalisz 2010, s. 28-31.

– teatr miejski. Jej zabudowa szła w parze z rozwojem całej przyległej dzielnicy, niejako go inicjując. W Poznaniu taką wysadzaną drzewami arterią były Aleje Wilhelmskie (dziś Marcinkowskiego), wytyczone wraz ze wspomnianą rozbudową miasta przez Prusaków, w latach 1794-1798, poprzecznie do założenia placu Wilhelmskiego. Były to także aleje spacerowe, o nieprostym przebiegu (by podnieść ich plastyczność<sup>22</sup>), szerokości ponad 30 metrów i zadrzewione czterema rzędami topoli włoskich, dzięki czemu były ozdobą nowej dzielnicy oraz miejscem spacerów pieszych i konnych. Wytyczone poza obrębem XVIII-wiecznego miasta skierowały na nowe tory rozwój Poznania w kolejnym wieku. Na początku XX w., w okresie kreowania Poznania na miasto atrakcyjne dla Niemców, stały się przedmiotem szczególnej troski władz. Miały być jak berlińska Unter den Linden w miniatuře. Przy nich też postawiono jeden z emblematycznych gmachów ery wilhelmińskiej – Muzeum im. Fryderyka III<sup>23</sup>.

Dwa ostatnie przykłady zostaną jedynie zasygnalizowane. Pierwszym jest łącząca dwie pierwotne osady fabryczne w Łodzi bardzo wydłużona (4 km) ulica Piotrkowska, która stała się najważniejszym bulwarem obsadzonym pierwotnie topolami, a potem, po wyrównaniu nawierzchni i wycięciu tych ostatnich – kasztanami i akacjami. Nigdzie indziej – poza ośmiokątnym placem centralnym Nowej Łodzi i układem wychodzących z niego ulic – nie pojawiły się interesujące formalnie elementy urbanistyczne w tym ośrodku przemysłu<sup>24</sup>. Drugim przykładem jest oś, która wyznaczyła rozwój przestrzenny innego miasta fabrycznego w XIX w. – Częstochowy (od 1818 r. do 1826 r.). Obsadzona później topolami aleja, która przyjęła nazwę Maryi Panny (dziś Aleja Najświętszej Maryi Panny) prowadziła od kościoła św. Zygmunta do podnóża góry klasztornej<sup>25</sup>.

22 Z. Ostrowska-Kęmbłowska, dz. cyt., s. 119.

23 H. Grzeszczuk-Brendel, *Przestrzeń publiczna – przestrzeń obywatelska: dwugłos dawnego placu i alei Wilhelmskich w Poznaniu*, [w:] *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Przestrzeń publiczna w miastach ziem polskich w długim dziewiętnastym wieku*, red. A. Łupienko, A. Zabłocka-Kos, Warszawa 2019, s. 403-424 (tu: s. 408).

24 Na temat ulicy: A. Rynkowska, *Ulica Piotrkowska*, Łódź 1970 (tu: s. 5-8, 110).

25 R. Kołodziejczyk, *Na drodze do połączenia Starej i Nowej Częstochowy*, w: *Częstochowa. Dzieje miasta i klasztoru jasnogórskiego. W okresie niewoli 1793-1918*, t. 2, red. R. Kołodziejczyk, Częstochowa 2005, s. 225-255.

Trzeba zwrócić uwagę, że dzięki działalności estetyzującej oddolnych towarzystw upiększania miast oraz komitetów plantacyjnych, wspomniane szerokie i puste na początku aleje zmieniły się w zazielenione i pełne małej architektury bulwary podobne do paryskich. Niewiele jest wszakże przykładów arterii, które od samego początku wzorowane były na bulwarach paryskich. Znalazłyby się tu zielone aleje tworzone na terenach defortyfikowanych (patrz niżej), ale także aleje, które powstały w Krakowie po zasypaniu odnogi Wisły oddzielającej centrum miasta od Kazimierza. Powstałe na ich miejscu Planty Dietlowskie były przykładem takiego bulwaru<sup>26</sup>.

Część takich alei i nowo wytyczanych ulic wiodła do istotnego miejsca w obrębie miasta: dworca kolejowego. Kolej żelazna była tą nowością, która w sposób pośredni wpłynęła na rozwój urbanistyczny miast. Był to wpływ poważny i długofalowy, choć sam z siebie nie doprowadzał do powstawania konkretnych realizacji formalnych. Dworce stawały się punktami krystalizacyjnymi planu miasta, wokół nich narastała zabudowa mieszkaniowa, hotelowa, a także przemysłowa. Jeśli był zlokalizowany blisko jądra miejskiego, wówczas prowadziło to do zamienienia drogi prowadzącej do zabudowań kolei w miejskie *corso*. Kariera ul. Marszałkowskiej mogła nie być aż tak oszałamiająca, gdyby nie dworzec kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, a centrum Pragi z cerkwią św. Marii Magdaleny byłoby mniej prestiżowe, gdyby nie dworzec kolei petersburskiej prowadzącej do i ze stolicy imperium. Bardziej oddalone dworce, np. we Lwowie, Lublinie czy Toruniu (pierwszy dworzec ulokowany był po drugiej stronie Wisły) mniej wpływały na wspomniany rozwój. Niezależnie jednak od tego wokół dworca tworzyła się nieraz specjalna dzielnica dworcowa, z nową zabudową, parkiem dworcowym, a także niekiedy z zabudowaniami osady pracowników kolei (jeśli w mieście były warsztaty naprawcze). Przykładem będą tu dwie dzielnice w Bydgoszczy – Friedrich-Stadt i Elisabeth-Stadt, które sprawiły, że rozwój miasta poszedł w kierunku północnym, ku dworcowi<sup>27</sup>. Innym przykładem może być Nowy

26 Na ich temat: H. Kozińska-Witt, *Zasypanie Starej Wisły i powstanie Plant Dietlowskich w Krakowie: początek integracji dzielnic o różnym charakterze wyznaniowo-społecznym?*, [w:] *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Przestrzeń publiczna...*, s. 239-256.

27 I. Jastrzębska-Puzowska, *Od miasteczka do metropolii: rozwój architektoniczny i urbanistyczny Bydgoszczy w latach 1850-1920*, Toruń 2006, s. 30.

Sącz. Miasto zapewniło współfinansowanie infrastruktury drogowej prowadzącej do dworca. W 1876 r. rada miejska zleciła stworzenie ulicy Sobieskiego obsadzonej niemal czterystoma sadzonkami drzew<sup>28</sup>. Rozwój całego miasta zaczął ciążyć ku południu, ku dworcowi.

## 4. Fortece i tereny poforteczne a urbanistyka

Wiek XIX był okresem przemian w geografii twierdz i umocnień, a czynnik militarny w tym czasie był dużo bardziej istotny i wpływający na rozwój miast niż obecnie. Gdyby nie potencjał finansowy miast imperia nie miałyby szans na utrzymanie kilkuset tysięcy armii, co było konieczne w okresie szalonego wyścigu zbrojeń w końcu XIX w.<sup>29</sup>. Wojsko wpływało na rozwój urbanistyczny na kilka sposobów. Po pierwsze kompleksy koszar wpływały na rozwój przestrzenny samą swą skalą. Był to wpływ złożony, gdyż z jednej strony przyspieszał rozwój przestrzenny niewielkich ośrodków, rozszerzając obręb zabudowy miejskiej. Z drugiej strony koszary mogły blokować rozwój miasta, jeśli były połączone z polami ćwiczeń, jak to było na południe i północny zachód od granic Warszawy, gdzie Mokotowskie Pole Wojenne i Powązkowskie Pole Wojenne uniemożliwiały rozrost przedmieść. Jeśli były to mniejsze kompleksy, ich wpływ na miasto był nieduży. Przykładem może być Lwów, gdzie główne austriackie koszary tworzone były w dawnych budowlach sakralnych u podnóża Wysokiego Zamku, przy ul. Gródeckiej biegnącej do dworca (zachowane do dziś koszary Ferdynanda), a koszary piechoty zlokalizowane były na południe od parku Stryjskiego (Kilińskiego). Żadne z nich nie blokowały rozwoju miasta, były bowiem mocno rozproszone lub położone poza strefą zwartej zabudowy. Koszary mogły za to przynieść szanse na rozwój gospodarczy małych ośrodków, np. miasteczek Królestwa Polskiego<sup>30</sup>, a także dodatkowe dochody dla magistratów miast

28 Z. Beiersdorf, B. Krasnowolski, *Przekształcenia urbanistyczne, architektura i sztuka*, [w:] *Dzieje miasta Nowego Sącza...*, s. 495-586 (tu: s. 505).

29 Na temat militarnego czynnika w miastach por. A. Łupienko, *Military aspects in the spatial development of the Polish cities in the nineteenth century*, „Acta Poloniae Historica” 2016, nr 114, s. 255-290.

30 W badanych przez Mariusza Kulika: Ostrowi Mazowieckiej, Mińsku Mazowieckim, Zambrowie, Przasnyszu, Włodawie, Białej Podlaskiej; M. Kulik, *Rosyjskie koszary wojskowe a rozwój miast Królestwa Polskiego w XIX wieku*, [w:] *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne*

galicyjskich czy pruskich, które traktowały budowę koszar jak inwestowanie majątku miejskiego.

Dla urbanistyki najważniejszym wpływem była przebudowa miast, które wyznaczono na twierdze. Historia fortyfikacji miast i ich defortyfikacji ciągnie się od wieków, a pierwszy nowożytny nurt defortyfikowania miast miał miejsce we Francji czasów Ludwika XIV<sup>31</sup>. Badany region zachodniej części dawnej Rzeczypospolitej stał się miejscem rywalizacji trzech imperiów, nic więc dziwnego, że duża część miast była tu fortyfikowana. Do rangi symbolicznej urosły miasta-twierdze: Poznań i Toruń w części niemieckiej, Warszawa i Dęblin w Królestwie oraz Kraków i Przemyśl w Galicji. Najważniejszym skutkiem opasania części z tych miast fortyfikacjami typu poligonalnego, a potem rozproszonymi fortami (połączonymi z rozluźnieniem gorsetu tych pierwszych) był dośrodkowy rozwój tkanki miejskiej (ograniczenie zabudowy na esplanadach fortetec). Wojsko budowało przy tym tzw. drogi rokadowe oraz drogi dośrodkowe, które stawały się kośćcem późniejszej sieci drogowej rozrastających się miast w okresie po zlikwidowaniu ograniczeń fortetecznych<sup>32</sup>. Fortece te jeszcze przed I wojną światową były stopniowo likwidowane jako nienadążające za rozwojem technik wojennych.

Niełatwo jest ocenić ten wpływ. Z początku w trzech największych ze wspomnianych miast (Poznaniu, Warszawie, Krakowie) wciąż było sporo rezerw terenów budowlanych, jednak w końcu ostatniej dekady XIX w. w Poznaniu i Krakowie (a w Warszawie w końcu następnej dekady) tych rezerw już nie było i gęstość zaludnienia bardzo wzrosła. Pozostaje sprawą dyskusyjną, na ile była to sytuacja katastrofalna, szczególnie w Warszawie, gdzie forty broniły terenu w obrębie dawnych wałów Lubomirskiego (później poszerzonego), czyli w sumie sporego obszaru. Czy gęstość zabudowy np. dzielnicy północnej (do 1862 r. rewiru żydowskiego) byłaby luźniejsza, gdyby nie forty? Wszak wpływ na nią miały nie tyle forty, co cytadela postawiona w pierwszej połowie XIX w. W nieco mniejszych ośrodkach istnienie twier-

*i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815-1914*, red. M. Getka-Kenig, A. Łupienko, Warszawa 2017, s. 129-146.

31 Dobrym przewodnikiem po procesie (de)fortyfikacji (także we Francji) jest: Y. Mintzker, *The Defortification of the German City, 1689-1866*, Cambridge 2012.

32 A. Chwalba, *Festung Krakau. Kraków w cieniu twierdzy: 1850-1914*, Kraków 2022, s. 252-257.



dzy mogło wręcz być siłą napędową rozwoju ekonomicznego miasta jak wynika np. z ostatnich badań Przemysła<sup>33</sup>. W Krakowie z kolei, mieście średniej wielkości (przekroczyło sto tysięcy mieszkańców po inkorporacji sąsiednich gmin), twierdza była pewnym atutem rozwojowym, rodzajem „inwestora zastępczego” w trudnych czasach<sup>34</sup>. Najważniejsze było jednak to, że pas fortyfikacji uniemożliwiał większe przebudowy urbanistyczne i sprawił, że omówiona przeze mnie wyżej przebudowa centrów miast z pierwszej połowy XIX w. pozostała czynnikiem dominującym w urbanistyce tego czasu<sup>35</sup>. Dodatkowo układ urbanistyczny bliskich przedmieść pozostawał bez zmian z powodu ograniczeń fortecznych, projekty ich przebudowy w nowoczesnym duchu mogły być urzeczywistnione dopiero po likwidacji ograniczeń i rzeczywiście w kilku przypadkach do tego doszło, przykładem przebudowa dzielnicy willowej Sołacz w Poznaniu. Warszawa czekała na taki rozwój do okresu po 1916 r. Przez to wszystko wiek XIX nie stał się złotą epoką działalności urbanistycznej.

Defortyfikacja przyniosła jednak nowe przykłady interesujących urbanistycznie układów formalnych do centrów kilku miast. Łukasz Bugalski dokonał analizy i porównania wybranych z nich<sup>36</sup>, biorąc pod uwagę także defortyfikacje z okresu początku XIX w. Za najbardziej udaną uznał zburzenie murów krakowskich z inspiracji władz austriackich i utworzenie Plant, które utrzymały się jako ważna i coraz bardziej reprezentacyjna przestrzeń zielona wokół centrum miasta lokacyjnego. We Lwowie zburzenie nowożytnych murów miejskich przez Austriaków po 1777 r. przyniosło miastu nowe ciągi spacerowe, podkreślone zadrzewieniem tzw. Wałów Górnych (później Gubernatorskich) jeszcze w XVIII w. oraz tzw. Wałów Dolnych (później Hetmańskich) w latach 20. XIX w. Oba te ciągi zieleni, połączone od południa kilkoma zadrzewionymi placami (Mariackim, Halickim, Bernardyńskim), stanowiły atrakcyjny przykład nowej urbanistyki defortyfikacyjnej. I choć nie objęły one nigdy całego okręgu miasta, patrzono na nie jak

33 Spadek znaczenia twierdzy od 1916 r. łączył się ze spowolnieniem rozwoju miasta, J. E. Fahey, *Przemysł, Poland: A Multiethnic City During and After a Fortress, 1867-1939*, West Lafayette, 2023.

34 Jak to ujął A. Chwalba, dz. cyt., s. 415 i passim.

35 W Warszawie były nim projekty urbanistyczne jeszcze z XVIII w.

36 Ł. Bugalski, *Planty, promenady, ringi: śródmiejskie założenia pierścieniowe Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa*, Gdańsk 2020.

na lokalny reprezentacyjny przykład „ringu lwowskiego”, na wzór wiedeński. Trzeba jednak pamiętać o tym, że przestrzeń ta powstała pół wieku przed jej wiedeńskim rzekomym wzorcem. Wały jako elegancki element urbanistyczny powstały także w Stanisławowie<sup>37</sup>.

Najnowocześniejszą formą defortyfikacji było stworzenie zielonej przestrzeni wokół zachodniej i południowej granicy Poznania w początku XX w. Umożliwiła to decyzja cesarska, by zamiast miastotwierdzy Poznań stał się cesarskim miastem rezydencjonalnym, a tereny poforteczne – dotąd trzymane żelazną dłońią władz wojskowych – przekazać bezpłatnie miastu. Decyzja ta była związana z tzw. *Hebungspolitik*, czyli polityką podniesienia cywilizacyjnego miasta, by stało się ono atrakcyjne dla niemieckich mieszkańców, uciekających raczej niż napływających do Poznania w tym czasie. Tereny zielone projektował najważniejszy XIX-wieczny teoretyk urbanistyki w Niemczech, Joseph Stübben, osławiony projektem zagospodarowania pofortecznych terenów w Kolonii w 1881 r.<sup>38</sup>.

## 5. Tereny zielone jako element urbanistyczny

Potrzeba terenów zielonych w obrębie miast ma dawną proweniencję. Prywatne ogrody były niezbędnym składnikiem przestrzeni zabudowanej od starożytności, a zieleń dla użytku wspólnego to wynalazek XVII w. Oddanie do użytku publicznego Ogrodów Luksemburskich czy ogrodów Palais Royal w Paryżu dzieli od powstania pierwszego ogrodu publicznego w Warszawie aż – a może tylko – stulecie (część Ogrodu Saskiego otworzono dla mieszkańców miasta jeszcze za Augusta II w 1727 r.). Akcja zakładania nowych ogrodów miejskich badanego czasu łączyła motywacje zdrowotne (zieleń jako panaceum na zagrożenie zdrowotne mas zamieszkujących miasta<sup>39</sup>) z towarzyskimi, a także z potrzebą ozdoby miasta, co nie było bez znaczenia, bo pozwalało ściągnąć do tych ośrodków nowych, bogatych mieszkańców.

37 K. Broński, dz. cyt., s. 235, 238; por. też A. W. Inlender, *Przewodnik ilustrowany po c.k. austriackich kolejach państwowych*, Wiedeń [1892], s. 56.

38 O szczegółach tej inicjatywy pisze m.in. Z. Pałat w: *Architektura a polityka: gloryfikacja Prus i niemieckiej misji cywilizacyjnej w Poznaniu na początku XX wieku*, Poznań 2012.

39 C. A. O'Reilly, *The Greening of the City. Urban Parks and Public Leisure, 1840-1939*, Londyn, 2021, s. 3-7.

Pierwsze parki miejskie w Królestwie zaprowadzili Prusacy. W Łęczycy zaraz po trzecim zaborze powstał prawdopodobnie pierwszy z nich<sup>40</sup>. Bardziej znana jest inwestycja w Kaliszu, gdzie władze pruskie zaadaptowały ogrody jezuickie na miejskiej wyspie na Prośnie na cele miejskiego ogrodu, który w ciągu XIX w. rozwinął się w jeden z bardziej ciekawych parków<sup>41</sup>. Więcej tych tzw. „przechadzek” zrealizowano w Królestwie Kongresowym po 1815 r. Lokowano je blisko centrum miasta, w miejscach, które znajdowały się w posiadaniu gmin miejskich lub które można było łatwo wykupić. Pojawiały się nieraz przy głównych drogach prowadzących do rynku. Przykładem może być Radom, który jako pierwszy otrzymał taki zieleniec w 1820 r.<sup>42</sup>. W Kielcach, mieście mającym stanowić centrum nowego okręgu górniczego, urządzono spory ogród miejski wzdłuż regulowanego strumienia Silnica (były plany stworzenia całej dzielnicy spacerowej od miasta do skał Kadzielnia, nie doszło to jednak do skutku)<sup>43</sup>. W Galicji na ogrody przeznaczano nieduże przestrzenie, które nieraz już wcześniej były terenami zielonymi. Nie było tu odgórnej polityki ich zakładania. Przykładem są dwa ogrody lwowskie, tzw. pojezuicki, założony na przez jezuitów, a w 1799 r. wykupiony od miasta przez prywatnego przedsiębiorcę, a także ogród Jabłonowskich, otwarty dla publiczności przez właścicieli w początku XIX w.<sup>44</sup>.

W XIX w. stało się jasne, że większe parki (jak zaczęto nazywać ogrody miejskie) mogły być lokowane na obrzeżach miast, gdzie łatwiej było pozyskać ziemię. Jak się spojrzy na plany Łodzi lub Krakowa początku XX w., to łatwo zauważyć, że największe założenia zielone mogły powstać na zewnątrz centrum. Park Krakowski i stopniowo rozwijany park Jordana ulokowane były przy linii dawnych krakowskich fortyfikacji (później linii kolei obwodowej), a w Łodzi centralne parki otwarte dla publiczności (poczynając od parku Źródłiska powstałego

40 W. Puget, *Łęczycza. Przemiany urbanistyczne centrum miasta i rozwój infrastruktury od końca XVIII wieku*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1990, t. 35, z. 1-2, s. 27-63 (tu: s. 36).

41 Jego losy opisał M. Górzyński, *Dziewiętnastowieczny Park Miejski w Kaliszu: ogród cywilizacji*, Kalisz 2019.

42 W. Kalinowski, dz. cyt., s. 121.

43 J. Pazdur, *Dzieje Kielc do 1863 roku*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1967, s. 200-202.

44 M. Prokopowych, *Habsburg Lemberg. Architecture, Public Space, and Politics in the Galician Capital, 1772-1914*, West Lafayette 2008, s. 159-160; J. Białynia Chołodecki, *Z przeszłości gmachów wojskowych we Lwowie*, Lwów 1929, s. 20.

na początku lat 40. XIX w.) były niewielkie<sup>45</sup>. Naprawdę duży park udało się zaprojektować poza centrum, na terenie lasów miejskich (dziś jest to park im. J. Poniatowskiego)<sup>46</sup>. Park Skaryszewski w Warszawie z kolei powstał na podmokłych terenach położonych poza obrębem ówczesnej zabudowy. W XIX w. nie istniał jeszcze ideał „klinów zieleni” w badanych miastach, jednak idea wprowadzania zieleni do miasta była niezmiennie ważnym wątkiem myślenia urbanistycznego w XIX w.

## Podsumowanie

Wiek XIX był okresem narodzin urbanistyki pojmowanej jako dużo bardziej społecznie ukierunkowanej i uwrażliwionej sztuki budowy i rozbudowy miast, niż to miało miejsce w sztuce ich budowy okresu renesansu bądź baroku. Rozwijano prawo budowlane, pojawiła się idea przymusowego wykupu parceli (istotne narzędzie urbanisty<sup>47</sup>) oraz pojawiły się zaczątki funkcjonalnego strefowania miasta. Prymat Niemiec sprawił, że najnowocześniejsze podejście do urbanistyki istniało w zaborze niemieckim, tu też najszersza była recepcja pierwszych podręczników budowy miast (Reinharda Baumeistra i Josepha Stübgena). W Galicji z kolei należy wskazać na dobroczynne oddziaływanie samorządu w kwestii kierowania polityką budowlaną. Miasta takie jak Lwów i Kraków miały własne prawo budowlane (choć kwestia planów regulacyjnych pozostała przeważnie niezafatwiona). Z Austrii przy tym płynął wpływ pism Camilla Sittego (krytyka urbanistyki „prostych linii”), a potem Otto Wagnera (modernistyczna krytyka miasta XIX w.). W Królestwie Polskim, pozbawionym samorządu, także rozwijała się urbanistyka. W kwestii wielkich osiągnięć w walce z zacofaniem miast można dodać, że i w drugiej połowie XIX w. kontynu-

45 Piękny park Helenów był wówczas parkiem prywatnym.

46 O parkach łódzkich m. in. *Parki Łodzi*, red. J. Mowszowicz, Łódź 1962.

47 Dobrym tego przykładem jest niemiecka ustawa o liniach zabudowy, która przynosiła taką możliwość, a to w celu regulacji przebiegu pierzei ulicznych, także w historycznych częściach miast, o tzw. *Fluchtliniengesetz* pisał J. Rodriguez-Lores np. w zbiorowym tomie: *Stadt-Umbau: die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, red. G. Fehl, J. Rodriguez-Lores, Bazylea 1995.

owana była polityka regulacji miast oraz pojawiła się nawet w końcu wieku praktyka strefowania miasta pod kątem lokowania przemysłu<sup>48</sup>.

Wiek ten nie stał się jednak złotym wiekiem urbanistyki. Za taki uchodzi XX w., z licznymi radykalnymi wizjami przebudowy miast oraz z okrutnymi wojnami, które przyczyniły się do ruiny ośrodków miejskich, co z kolei jest zawsze wielką szansą dla urbanisty. XIX w. też miał takie swoje „szanse”: wojny (zaczynając od napoleońskich), wystąpienia mieszczań (czego skutkiem było np. bombardowanie Lwowa w 1848 r.) i pożary centrów miast, np. Krakowa w 1850 r., Stanisławowa w 1868 r. i Nowego Sącza w 1894 r., by ograniczyć się do przykładu Galicji. Te wydarzenia przynosiły szansę na przebudowę już dojrzałych ośrodków. Miasta ostatnich dekad XIX w. to nie tylko liczne slumsy robotnicze, ale i piękno ulic, liczne klomby zieleni i zadrzewione bulwary, reprezentacyjne pomniki i ozdobne fasady domów. Ta dbałość o detale i zielen miejską była istotnym osiągnięciem, które pozwoliło przybliżyć obraz miast Europy Środkowej do miast francuskich czy niemieckich. Warto więc dokonać rehabilitacji tego okresu, w którym nie tylko narodziło się wielkie miasto i spowodowało ogromny kryzys (zdrowotny, ideowy, cywilizacyjny), ale narodziły się idee urbanistyczne, których celem było ujarznienie tego nowego niebezpieczeństwa. Europa Środkowa miała swoje Paryże na taką skalę, na jaką to było możliwe.

48 Rehabilitacji urbanistyki Królestwa doby postyczniowej dokonuje obecnie M. Górzyński, por. choćby: *Papierowa metropolia? Projekty regulacyjne dla Warszawy na przełomie XIX i XX wieku: rekonesans badawczy*, [w:] *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Przestrzeń publiczna...*, s. 333-381.

## Bibliografia

1. *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815-1914*, red. M. Getka-Kenig, A. Łupienko, Warszawa 2017.
2. *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Przestrzeń publiczna w miastach ziem polskich w długim dziewiętnastym wieku*, red. A. Łupienko, A. Zabłocka-Kos, Warszawa 2019.
3. Bugalski Ł., *Planty, promenady, ringi: śródmiejskie założenia pierścieniowe Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa*, Gdańsk 2020.
4. Chwalba A., *Festung Krakau. Kraków w cieniu twierdzy: 1850-1914*, Kraków 2022.
5. *Częstochowa. Dzieje miasta i klasztoru jasnogórskiego. W okresie niewoli 1793-1918*, t. 2, red. R. Kołodziejczyk, Częstochowa 2005.
6. Drejer J., *Pruska urbanistyka w Płocku – znaczenie historyczne i aktualne zagrożenia*, [w:] *Retablissement: preußische Stadtbaukunst in Polen und Deutschland [Urbanistyka pruska w Polsce i w Niemczech]*, red. Ch. Baier i in., Berlin 2016, s. 234-261.
7. Drexler I., *Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej*, Lwów 1916.
8. Dumała K., *Przemiany przestrzenne miast i rozwój osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869*, Wrocław 1974.
9. Fahey J. E., *Przemysł, Poland. A Multiethnic City During and After a Fortress, 1867-1939*, West Lafayette 2023.
10. Feliński R., *Budowa miast*, Lwów 1916.
11. Górzyński M., *Dziewiętnastowieczny Park Miejski w Kaliszu: ogród cywilizacji*, Kalisz 2019.
12. Harouel J.-L., *L'embellissement des villes. l'urbanisme français au XVIIIe siècle*, Paryż 1993.
13. Jastrzębska-Puzowska I., *Od miasteczka do metropolii: rozwój architektoniczny i urbanistyczny Bydgoszczy w latach 1850-1920*, Toruń 2006.
14. Kostof S., *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*, Londyn 2001.
15. Łupienko A., *Military aspects in the spatial development of the Polish cities in the nineteenth century*, „Acta Poloniae Historica” 2016, nr 114, s. 255-290.
16. Łupienko A., *Przestrzeń publiczna Warszawy w I połowie XIX wieku*, Warszawa 2012.
17. Łupienko A., *Urban Public Gardens in the Kingdom of Poland and Galicia in the First Half of the 19th Century*, [w:] *A City Entertains Itself – From the Middle Ages to 1848. Prague as the Centre of Cultural Life*, red. O. Fejtová, M. Maříková, J. Pešek, Praga 2021, s. 261-280.
18. Mintzker Y., *The Defortification of the German City, 1689-1866*, Cambridge 2012.
19. O'Reilly C. A., *The Greening of the City. Urban Parks and Public Leisure, 1840-1939*, Londyn 2021.
20. Ostrowska-Kęblowska Z., *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780-1880*, Poznań 2009.
21. Ostrowski W., *Świetna karta z dziejów planowania w Polsce, 1815-1830*, Warszawa 1949.
22. Pałat Z., *Architektura a polityka: gloryfikacja Prus i niemieckiej misji cywilizacyjnej w Poznaniu na początku XX wieku*, Poznań 2012.

23. Pawłowski K. K., *Urbanistyka „à la française”. Tysiąc lat doświadczeń i europejskich innowacji, dopełnienie obrazu*, t. 2, *Francja nowożytna: od narodzin absolutyzmu do epoki oświecenia*, Kraków 2017.
24. Rynkowska A., *Ulica Piotrkowska*, Łódź 1970.
25. *Stadt-Umbau: die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, red. G. Fehl, J. Rodriguez-Lores, Bazylea 1995.
26. Szczypiorski A., *Plan regulacyjny Pragi i Nowy Zjazd Feliksa Pancera*, „Rocznik Warszawski” 1964, t. 5, s. 101-122.
27. Szmelter A., *Początki urbanistyki współczesnej. Doświadczenia zagraniczne a środowisko warszawskich urbanistów przełomu XIX i XX w.*, Warszawa 2019.
28. Szwankowski E., *Ulice i place Warszawy*, Warszawa 1963.
29. Tołwiński T., *Urbanistyka*, t. 1, *Budowa miasta w przeszłości*, Warszawa 1934.
30. *Urbanistyka „à la française”. Tysiąc lat doświadczeń i europejskich innowacji – dopełnienie obrazu*, t. 3, *Od Wielkiej Rewolucji po nowe tysiąclecie: wiek XIX, epoka pragmatyzmu*, red. M. Wiśniewski, W. Wiśniewska, Kraków 2018.



Tomasz Krzemiński

## Nadbałtyckie metropolie Prus: Królewiec, Gdańsk i Szczecin na drodze modernizacyjnego rozwoju w XIX w. i na początku XX w.

The Baltic Metropolies of Prussia: Königsberg, Gdansk and Szczecin on the way to development of modernisation in the 19th and early 20th centuries

**Abstract:** Szczecin, Gdańsk and Królewiec (Königsberg) in the 19th century were the most important Prussian ports on the Baltic Sea. However, due to the general trends of the global economy, their role as trade centers has been marginalised. Under the influence of top-down modernization tendencies (agrarian reforms, liberalization of the economy, democratization of political processes, stability of the administrative system) they became modern economic, political and cultural centres. They confirmed their position as regional centres, but were outclassed by other centers in Germany and Europe.

**Keywords:** Baltic ports, Królewiec/Königsberg, Gdańsk, Szczecin, modernization, spatial development, local government, social changes

**Streszczenie:** Szczecin, Gdańsk i Królewiec w XIX w. były najważniejszymi portami pruskimi na Bałtyku. Ich rola jako centrów wymiany handlowej uległa jednak marginalizacji ze względu na ogólne trendy gospodarki światowej. Pod wpływem ogólnych tendencji modernizacyjnych (reformy agrarne, liberalizacja gospodarki, demokratyzacja procesów politycznych, stabilność systemu administracyjnego) stały się nowoczesnymi ośrodkami o charakterze gospodarczym, politycznym i kulturalnym. Utwierdziły swą pozycję centrów regionalnych, lecz zostały zdeklasowane przez inne ośrodki w skali Niemiec i Europy.

**Słowa kluczowe:** porty nadbałtyckie, Królewiec, Gdańsk, Szczecin, modernizacja, rozwój przestrzenny, samorząd, przemiany społeczne

\* Tomasz Krzemiński – dr hab., Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, ORCID: 0000-0002-2682-2681, e-mail: [tkrzeminski@umk.pl](mailto:tkrzeminski@umk.pl).

Postanowienia kongresu wiedeńskiego porządkujące sytuację w Europie po pełnej zwrotów politycznych i zawirowań ekonomicznych epopei napoleońskiej potwierdziły dominację pruską na południowym wybrzeżu Bałtyku<sup>1</sup>. W granicach monarchii znalazły się największe porty i ośrodki miejskie tej strefy: Królewiec – druga stolica Prus i miejsce koronacji Hohenzollernów, Gdańsk – niedawne Wolne Miasto i napoleoński „klucz do wszystkiego” w tej części Europy oraz Szczecin – ważny port położony zaledwie sto kilkadziesiąt kilometrów od Berlina, politycznego i kulturalnego centrum państwa. Pod względem demograficznym ośrodki te zaliczały się do największych i najludniejszych miast całej monarchii. Po katastrofach okresu wojennego Królewiec w 1816 r. był trzecim co do wielkości miastem Prus, Gdańsk – czwartym, a Szczecin – ósmym<sup>2</sup>. Wydarzenia i procesy charakterystyczne dla „długiego wieku dziewiętnastego” przyczyniły się do znaczących zmian w ustroju, charakterze gospodarczym, strukturze demograficznej i pozycji względem innych ośrodków miejskich państwa pruskiego i regionu.

Decyzje wiedeńskie ustabilizowały niepewną sytuację polityczną w tej części kontynentu i zainicjowały procesy integracji nadbałtyckich prowincji z państwem pruskim i obszarem jednoczących się Niemiec. Zrastanie trwało przez cały „długi wiek XIX”. Proces natomiast charakteryzował się przemianami politycznymi, spajaniem gospodarczym i bardzo interesującymi zjawiskami w sferze społecznej. Fundamentalne znacznie miały w nim czynniki, które odegrały kluczową rolę w procesie modernizacji. Należały do nich przede wszystkim ogólnie przeprowadzone reformy agrarne, ukształtowanie się i stabilne trwanie sprawnego aparatu administracji państwowej oraz powstanie niemieckiego rynku wewnętrznego. To ostatnie charakteryzowało się stopniowym znoszeniem barier celnych oraz polityką pro-

1 S. Salmonowicz, *Podziały terytorialne i ustrój polityczny ziem pomorskich w latach 1815-1850*, [w:] *Historia Pomorza*, t. III, 1815-1850, red. G. Labuda, cz. I, *Gospodarka, społeczeństwo, ustrój*, Poznań 1993, s. 55.

2 K. Rzepa, *Metropolii wschodnich prowincji Prus droga do nowoczesności – podobieństwa i odrębności*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 16.

mości handlu i produkcji w duchu liberalizmu gospodarczego<sup>3</sup>. Procesy modernizacji, charakterystyczne dla wieku „pary i elektryczności”, oddziaływały więc na losy najważniejszych nadbałtyckich miast-portów, których drogi do nowoczesności cechowały się z jednej strony dużymi podobieństwami, z drugiej natomiast wyróżniały się znamionami oryginalności kształtowanymi pod wpływem miejscowych uwarunkowań<sup>4</sup>. Wobec dynamicznie zmieniającego się układu geopolitycznego i kształtującego się nowego systemu gospodarki światowej, szczególnie w drugiej połowie XIX w., nadbałtyckie porty i ich zaplecza stały się peryferiami wobec najważniejszych centrów tej przemiany. Nie przeszkodziło im to jednak w wielopoziomowym rozwoju i modernizacyjnej metamorfozie. W przeddzień wybuchu wielkiej wojny, po stuleciu pozbawionym większych wstrząsów politycznych i zrównoważonego (choć niepozbawionego kryzysów i wstrząsów) rozwoju gospodarczego, Królewiec, Gdańsk i Szczecin były już zupełnie innymi ośrodkami niż u progu epoki. Ukształtowały się przede wszystkim jako ośrodki regionalne niepretendujące nawet do roli punktów węzłowych na mapie gospodarczej ówczesnej Europy czy też świata. W ogólnopruskim rankingu metropolitarnym ich wysokie niegdyś pozycje zostały zdeklasowane przez inne miasta (Królewiec znalazł się na 10. miejscu wśród miast całego królestwa; Szczecin – 11.; Gdańsk – 16.)<sup>5</sup>.

Wzrost liczby mieszkańców i zwiększenie obszaru związane były przede wszystkim z procesem industrializacji i migracją ludności wiejskiej w poszukiwaniu pracy i lepszych warunków życia. Zjawiska te, charakterystyczne dla epoki, nie ominęły więc także nadbałtyckich portów. Ich dynamika osiągnęła jednakże znacznie mniejsze tempo i zakres niż gdzie indziej, ale nawet w pruskich metropoliach bałtyckich wzrost liczby ludności był wielokrotny (Królewiec – ponad czterokrotny; Gdańsk – ponad trzykrotny, Szczecin niemal

3 Por. K. Wajda, *Drogi rozwoju gospodarczego Pomorza Gdańskiego w latach 1815-1914*, „Zapiski Historyczne” 1979, t. 39, z. 3, s. 181-182; B. Wachowiak, *Realizacja reform uwłaszczeniowych na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim w pierwszej połowie XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 1987, t. 52, z. 4, s. 149-162.

4 O gospodarczym znaczeniu i rozwoju tych ośrodków w kontekście ich portowego charakteru zob. J. Stanielewicz, *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815-1914*, Szczecin 1976.

5 Dynamika wzrostu liczby ludności w latach: 1816-1871-1910: Królewiec (61 000-112 000-246 000); Gdańsk (52 600-89 000-170 300); Szczecin (25 100-76 300-236 100). Zob. Źródło: K. Rzepa, dz. cyt., s. 16.

dziesięciokrotny). Niespotykanemu dotąd w dziejach powiększeniu liczby mieszkańców towarzyszyła modyfikacja modelu gospodarczego. Ze względu na portowy charakter tych miast podstawy rozwoju ekonomicznego opierały się w nich nadal na czerpaniu korzyści z nadmorskiego położenia. Modernizacyjnej przemianie uległy jednak struktury zawodowa i społeczna zamieszkującej je ludności. Pojawiły się nowe grupy ludności, m.in. robotnicy przemysłowi, co w końcowej fazie epoki oddziaływało na życie polityczne tych miast choćby poprzez rozwój organizacyjny ruchu socjaldemokratycznego<sup>6</sup>. Był to jednak proces długotrwały, który dynamiki nabrał dopiero pod koniec XIX w. Wówczas to rozbudowie uległa szeroko rozumiana infrastruktura miejska. Królewiec, Gdańsk i Szczecin zmieniły się wtedy pod względem układu przestrzennego i stosunków komunikacyjnych. Metamorfozę przeszedł charakter, struktura i kostium architektoniczny miejskiego budownictwa<sup>7</sup>. A istotnym czynnikiem implikującym wiele przemian natury społecznej i kulturowej stała się rozbudowa sieci wodociągowo-kanalizacyjnej<sup>8</sup>.

Na funkcjonowanie i rozwój ekonomiczno-demograficzny nadbałtyckich metropolii miały wpływ zmiany zachodzące w dziedzinie stosunków międzynarodowych, przede wszystkim w odniesieniu do polityki gospodarczej Prus, a po roku 1871 Rzeszy Niemieckiej i jej relacji z państwami strefy Morza Bałtyckiego i Europy Środkowej: Rosji, Danii, Szwecji, monarchii habsburskiej. Ważnym elementem wpływającym na to stał się stosunek kół gospodarczych i grup elitarnych pruskich metropolii bałtyckich do kwestii liberalizmu gospodarczego promowanego przez władze w Berlinie do końca lat 70. XIX w. Trend, początkowo niechętnie przyjmowany przez trzymających władzę przedstawicieli kupiectwa ośrodków portowych, z czasem uznany został za podstawę funkcjonowania ich systemu

6 Sz. Wierchosławski, *Problemy polityczne Pomorza w latach 1871-1914*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 4, 1850-1918, cz. 2, *Polityka i kultura*, red. S. Salmonowicz, Toruń 2002, s. 76-146.

7 Por. B. Kozicka, *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2015; M. Łuczak, *Urbanizacja dzielnic Szczecina 1800-1939*, Szczecin 2014; R. Makala, *Między prowincją a metropolią. Architektura Szczecina w latach 1891-1918*, Szczecin 2011.

8 Por. K. A. Wojtczak, „Największym kapitałem miasta jest zdrowie jego obywateli”. Kulisy i proces budowy gdańskiego systemu wodno-kanalizacyjnego (1864-1871), [w:] *Między prowincjonalizmem...* s. 225-243.

ekonomicznego<sup>9</sup>. Przejście przez zjednoczone Niemcy na pozycję ochrony własnej produkcji rolnej i przemysłowej za pomocą barier celnych wpłynęło niekorzystnie na pozycję portów bałtyckich, budujących swój przyspieszony rozwój i korzystną koniunkturę na fundamencie wolnego handlu przede wszystkim z Rosją<sup>10</sup>.

Ugruntowana gwarancjami międzynarodowymi przynależność do państwa Hohenzollernów skutkowałą włączeniem mieszczańskich środowisk Królewca, Gdańska i Szczecina w proces ogólnych przemian gospodarki i społeczeństwa monarchii pruskiej oraz w orbitę życia politycznego i kultury jednoczących się Niemiec. Dla wspólnot miejskich reformą o najdalej idącym znaczeniu była ta oddająca władzę w wymiarze lokalnym w ręce miejscowych przedstawicielstw. Już pierwsza z ordynacji miejskich z 19 XI 1808 r. umożliwiała organom samorządowym (pochodzącym z wyboru radzie miejskiej i podlegającym jej nadzorowi magistratowi i nadburmistrzowi) kreowanie miejscowej polityki w dziedzinie rozwoju przestrzennego i działań gospodarczo-społecznych. Rozwiązania z 1808 r., czy nawet te wprowadzone nową ordynacją z 1853 r. (rozszerzające szeregi wyborców w porównaniu z poprzednimi regulacjami), uzależniały uczestnictwo zarówno w czynnym, jak i biernym prawie wyborczym od zamożności<sup>11</sup>. W Królewcu – liczącym na początku lat 20. XIX w. ok. 50 tys. mieszkańców – prawo do głosu przysługiwało zaledwie 3 426 mężczyznom.

Oddanie władzy w ręce przedstawicieli środowiska lokalnego miało jednak fundamentalne znaczenie dla rozwoju poszczególnych ośrodków. Pragmatyka działania i atmosfera samorządności przyczyniły się do uformowania nowoczesnych grup elitarnych, których przedstawiciele charakteryzowali się wysokim poziomem odpowiedzialności za wszelkie decyzje dotyczące wspólnoty lokalnej<sup>12</sup>. Członkowie rad miejskich i magistratów, a także (niepochodzący

9 E. Włodarczyk, *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808-1914*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź 1987, s. 62.

10 Tamże, s. 207.

11 A. Tarnowska, *Pruskie ordynacje miejskie – od założeń teoretyczno-doktrynalnych do ram prawnych*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością...*, s. 50-64.

12 F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen*, t. 2, *Von der Königskrönung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges*, Köln – Weimar – Wien 1996, s. 335; J. Jasiński, *Historia Królewca. Szkice z XIII-XX stulecia*, Olsztyn 1994, s. 164.

najczęściej ze środowisk lokalnych) nadburmistrzowie, którzy jednak sprawując swą funkcję, stawali się członkami wspólnoty, działali na rzecz dynamicznego rozwoju swego miasta, w pełni orientując się w zasadniczych sprawach i nadążając za przemianami charakterystycznymi dla swych czasów. Przynależność do korporacji samorządowej stała się zaszczytem, co powodowało, że o godność radnego ubiegali się przedstawiciele najbardziej wpływowych rodzin kapitalistów, kupców i przedsiębiorców.

Samorządy Królewca, Gdańska i Szczecina oraz działający w nich ludzie (radni, członkowie magistratów, ale też liczni urzędnicy miejscy itp.) byli więc ważnym elementem wpływającym na modernistyczną przemianę<sup>13</sup>. Nadburmistrzowie: Gdańska – Leopold von Winter, Szczecina – Hermann Haken czy Królewca – Johann Selke i Hermann Theodor Hoffmann, których wieloletnie kadencje przypadły na drugą połowę XIX w., odpowiadali za przeobrażenie swych miast – osadzonych dotąd w tradycyjnych układach przestrzennych – w nowoczesne, obdarzone najnowszymi systemami komunikacyjnymi i sanitarnymi metropolie<sup>14</sup>. Są oni niekwestionowanymi ojcami modernizacji.

Uczestniczenie w życiu samorządowym przez przedstawicieli środowisk lokalnych (przede wszystkim elit) współgrało z ich udziałem w życiu politycznym państwa pruskiego i Niemiec. Od wydarzeń rewolucyjnych 1848 r. pakiet praw politycznych znacząco się rozszerzał, a ograniczony w swej formie, ale jednak, konstytucjonalizm, na którym zasadzał się prusko-niemiecki system polityczny, gwarantował i umożliwiał przedstawicielom metropolii nadbałtyckich współdecydowanie o ich losie w ramach szerszej wspólnoty państwowej. I choć niejednokrotnie ich dezyderaty nie odnosiły skutku, to jednak postu-

13 O znaczeniu idei samorządności dla rozwoju ośrodków miejskich we wschodnich prowincjach Królestwa Pruskiego zob. P. Matusik, *Miejskość modernizowana, miejskość modernizująca*, [w:] *Wielka zmiana. Historia wobec wyzwań*, t. 3, *Od starożytności po wiek XIX*, red. J. Pomorski, M. Mazur, Warszawa – Lublin 2021, s. 356. W odniesieniu do głównych miast nadbałtyckich Prus w XIX w. badania nad ich życiem samorządowym w praktyce nie zostały podjęte.

14 E. Keyser, *Der Danziger Oberbürgermeister Leopold von Winter*, „Ostdeutsche Monatshefte”, t. 14, 1933-1934, s. 694-701; Johann Friedrich Karl Adolf Leopold von Winter i Albert Karl Ludwig Liévin, *Władza i medycyna w XIX w.*, [w:] *Rządzący i rządzeniu. Władza i społeczeństwo Gdańska od średniowiecza po współczesność*, red. S. Bykowska, E. Kizik, P. Paluchowski, Gdańsk 2015, s. 118-122; F. Gause, dz. cyt., s. 636-637.

laty, prośby i opinie posłów ze Szczecina, Gdańska i Królewca były wysłuchiwane i dyskutowane na forum parlamentarnym<sup>15</sup>.

Kapitalizm, a raczej ewolucyjny proces przejścia z dawnego systemu feudalnego ku nowym stosunkom socjalnym i ekonomicznym, w znaczący sposób wpłynął na przeobrażenia struktur społecznych i gospodarczych wielkich portów południowego Bałtyku. W Prusach epokę tę znamionowały zarówno reformy uwłaszczeniowe z początku wieku, jak i dynamiczna industrializacja w drugiej połowie stulecia. Promowany przez państwo liberalizm gospodarczy, który został zainicjowany zadekretowaniem wolności przemysłowej (1810) i swobody prowadzenia działalności gospodarczej (1811), w długofalowej perspektywie przyczynił się do rozwoju i ugruntowania stosunków kapitalistycznych. Wpłynął także na częściową zmianę profilu gospodarczego ośrodków portowych. Tradycyjną dominację handlu uszczupliły stopniowo przemysł i usługi. Industrializacja w Królewcu, Gdańsku i Szczecinie – oraz ich najbliższym zapleczu – nie przybrała jednak dynamiki podobnej do zachodnich dzielnic Prus czy Niemiec. Różnice te wpływały znacząco na swoiste zapóźnienie cywilizacyjne regionu nadbałtyckiego względem innych części Rzeszy w drugiej połowie XIX w. Pogłębiało to także peryferyjny charakter tych ośrodków<sup>16</sup>.

Rozwój nowoczesnych wówczas gałęzi gospodarki był hamowany przez brak kapitału potrzebnego do rozwinięcia inwestycji, np. przemysłowych czy komunikacyjnych, co było charakterystyczne zarówno dla wszystkich trzech metropolii, jak i całego „pruskiego wschodu”. Dołączała to tego konserwatywna mentalność przedstawicieli miejscowych elit podchodzących z wielką ostrożnością do wszelkich nowości, np. zastosowania napędu parowego w żegludze handlowej i innowacyjnych kierunków lokowania środków finansowych

15 Aktywność reprezentantów metropolii bałtyckich w organach przedstawicielskich Prus i Niemiec wydaje się ciekawym i wciąż niepodjętym na większą skalę przez badaczy problemem badawczym, zob. J. Jasiński, dz. cyt., s. 221-222; B.-M. Rosenberg, *Die ostpreußische Vertretung im preußischen Landtag 1842-1862. Ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte des Parlamentarismus in Deutschland*, Köln-Berlin 1979; E. Włodarczyk, *Sytuacja Gdańska w Cesarstwie Niemieckim*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 1, 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 291-292; E. Włodarczyk, *Wielkomiejski rozwój Szczecina (1871-1918)*, [w:] *Dzieje Szczecina (1806-1945)*, t. 3, red. B. Wachowiak, Szczecin 1994, s. 431-434.

16 E. Włodarczyk, *Wielkomiejski rozwój Szczecina*, s. 251-277.



pochodzących z obrotu handlowego<sup>17</sup>. Lukę w dokonywaniu inwestycji w nowoczesnych obszarach gospodarki w pewnej mierze wypełniały działania państwa. Preferowało ono jednak wybrane obszary aktywności, wspierając np. rozwój przemysłu stocznioowego w Gdańsku<sup>18</sup>.

Geopolityka powiązana ściśle z polityką gospodarczą i celną ówczesnych państw w bardzo niekorzystny sposób oddziaływała na stosunki ekonomiczne pruskich ośrodków portowych na Bałtyku. Wszystkie one były ściśle powiązane z tradycyjnymi obszarami stanowiącymi ich zaplecze gospodarcze. Geograficznie wyznaczały je dorzecza Pregoi, Wisły i Odry. Granice wytyczone w 1815 r. w praktyce odcięły Gdańsk od ziem polskich. Polityki celne prowadzone przez Rosję/Królestwo Polskie i Prusy/Niemcy przez cały XIX w. ograniczyły w znaczący sposób obroty portu królewieckiego i gdańskiego, a cła duńskie i konkurencja Hamburga i Bremy – które zmonopolizowały niemiecki handel z Wielką Brytanią, obrót towarami kolonialnymi i kontakty z Ameryką – obniżały zarówno potencjał ekonomiczny Szczecina, jak i pozostałych metropolii nadbałtyckich Prus<sup>19</sup>. Długofalowe konsekwencje rozbiorów Rzeczypospolitej, a także zmiana stosunków w wymiarze globalnym hamowały więc przez cały XIX w. możliwości rozwoju i marginalizowały znaczenie bałtyckich ośrodków<sup>20</sup>. W istocie więc stały się one centrami dla bezpośredniego zaplecza (co w dużej mierze pokrywało się z granicami prowincji pruskich: Szczecina dla Pomorza, Gdańska dla Prus Zachodnich i Królewca dla Prus Wschodnich).

W tego rodzaju konfiguracji istotne stało się włączenie nadbałtyckich metropolii w dynamicznie rozwijającą się sieć połączeń kolejowych, która jeszcze przed politycznym zjednoczeniem stopniowo scalała niemiecki rynek wewnętrzny i stała się istotnym czynnikiem wpływającym na wielkie ruchy demograficzne epoki. Drogi żelazne miały ułatwić stosunki z najbliższym zapleczem,

<sup>17</sup> Kwestia ta wymaga jednak pogłębionych badań monograficznych.

<sup>18</sup> O. Myszor, *Gdańsk jako ośrodek budowy okrętów wojennych w latach 1815-1920*, [w:] *Między prowincjonalizmem...*, s. 350; G. Stavorinus, *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig 1844-1918*, Köln – Wien 1990.

<sup>19</sup> E. Włodarczyk, *Rozwój gospodarczy*, s. 148-149.

<sup>20</sup> B. Wachowiak, *Einfluss der Teilung Polens auf die Situation der Danziger Handel nach dem Wiener Kongress*, „*Studia Maritima*” 1985, t. 4, s. 175-190.

a zatem skomunikować metropolię z własną prowincją, ale także przełamywać dotychczasowe bariery w kontaktach z odleglejszymi rejonami. Dla Gdańska i Królewca i ich lokalnych elit dotyczyło to przede wszystkim nowego otwarcia na tradycyjne kierunki aktywności gospodarczej, czyli ziemie polskie w dorzeczu Wisły i kontrolowane przez Rosję obszary litewsko-białoruskie<sup>21</sup>. Dla Szczecina kolej otwierała bezpośredni i łatwy dostęp do Berlina. Około połowy wieku wszystkie trzy ośrodki nadbałtyckie zostały skomunikowane z centrum państwa, a w kolejnych dekadach sieć dróg żelaznych wokół nich znacząco zgęstniała. Miasta stały się ważnymi węzłami komunikacyjnymi, a z czasem siedzibami okręgowych dyrekcji kolejowych nadzorujących linie i infrastrukturę w podlegających im okręgach. Szczególne znaczenie dla wielowektorowego rozwoju gospodarczo-demograficznego kolej odegrała w przypadku Królewca – zapewniając mu bezpośrednie połączenie z rynkiem rosyjskim (poprzez linię Królewiec-Ejdkuny – otwarcie w 1860 r.)<sup>22</sup>. Równie ważną rolę spełniła ona dla Szczecina, który poprzez tę formę komunikacji stał się swoistym zapleczem portowym dla stołecznego Berlina. Jedynie dla Gdańska, mimo zabiegów jego przedstawicieli o budowę drogi żelaznej warszawsko-bydgoskiej (1862 r.), nie wpływało to znacząco na intensyfikację obrotów gospodarczych<sup>23</sup>. We wszystkich jednak przypadkach pojawienie się i dynamiczny rozwój kolei był istotnym czynnikiem modernizacyjnym. Dzięki niemu peryferyjne i zapóźnione względem centrum ośrodki włączone zostały w sferę XIX-wiecznego przeobrażenia. Kolej bowiem wpływała bezpośrednio na mobilność społeczną, umożliwiała napływ ludności z prowincji, wyznaczała nowe trendy w urbanistyce i architekturze i kreowała nowe zjawiska kulturowe.

Tworzenie połączeń sieci kolejowej w dużej mierze zależało od centralnych czynników państwowych, choć przedstawiciele środowisk lokalnych, przede wszystkim działacze samorządowi, zabiegali

21 H. Hilchen, *Historia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej (1835-1848-1898). Przyczynek do historii kolejnictwa w Królestwie Polskim*, Warszawa – Kraków 1912, s. 140; A. Piątkowski, *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, *Zapiski Historyczne* 2001, t. 64, z. 4, 120.

22 F. Gause, dz. cyt., s. 577-578; A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996.

23 J. Stanielewicz, *Stagnacja w handlu i żegludze*, dz. cyt., [w:] *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 1, s. 116-118.

o wytyczanie ich przebiegu korzystne dla własnych ośrodków. Państwo było też aktywne w innych obszarach modernizacji. Od władz berlińskich zależały bowiem decyzje odnoszące się do ulokowania instytucji administracyjnych, sądowych, oświatowych, a przede wszystkim rozmieszczenia garnizonów i obiektów o znaczeniu militarnym. W tym kontekście, ważnym dla rozwoju przestrzennego i gospodarczego wszystkich trzech ośrodków, była ich defortyfikacja w drugiej połowie wieku. Uprzywilejowany pod tym względem był Królewiec, druga stolica Królestwa, centrum zespolonych i niezespolonych władz prowincjonalnych i rejencyjnych, a także ważna forteca i siedziba najbardziej na wschód wysuniętego uniwersytetu niemieckiego – Albertiny. Szczecin, którego tradycje stołeczności sięgały czasów średniowiecza, również czerpał korzyści wynikające z funkcjonowania na miejscu instytucji administracyjnych. Pod tym względem wyjątkowo niepomysłnie przedstawiała się pozycja Gdańska, który na pięć dekad został pozbawiony statusu centrum administracyjnego na szczeblu prowincjonalnym. W latach 1824-1878 likwidacji uległy prowincje Prusy Zachodnie i Wschodnie, które połączono w jedną jednostkę administracyjną ze stolicą w Królewcu. I ten fakt korzystnie wpływał na rozwój tego właśnie miasta jako centrum rozległego terytorialnie regionu. Przeniesienie dowództwa pruskiej floty w 1856 r. do Kilonii dodatkowo obniżyło rangę miasta nad Motławą.

Funkcjonowanie instytucji obok niewątpliwego prestiżu i wymiernych korzyści finansowych stymulowało wieloaspektowy rozwój metropolii. Przykładem stał się wpływ królewieckiego ośrodka uniwersyteckiego na ożywczy ferment umysłowy wśród elit miasta i prowincji, czego wyrazem były m.in. utrzymujące się przez długi czas tendencje liberalne i demokratyczne<sup>24</sup>, opozycyjne wobec kursu zachowawczego promowanego przez Berlin po klęsce rewolucji z lat 1848-1849. Podobną rolę odegrała powołana do życia w 1904 r. Królewsko-Pruska Wyższa Szkoła Techniczna w Gdańsku, która jeszcze

24 F. Gause, dz. cyt., s. 507, J. Jasiński, dz. cyt., s. 179-184; 190-205; M. Niedzielska, „Was heißt liberal?“. Opozycja polityczna w Prusach Wschodnich w pierwszej połowie XIX wieku (do 1847 r.). Program i działalność, Toruń 1998, s. 224-225.

przed wybuchem I wojny światowej stała się ważnym czynnikiem wpływającym na ogólny rozwój miasta<sup>25</sup>.

## Podsumowanie

Modernizacja bałtyckich metropolii portowych Prus przebiegała w podobnym tempie i posiadała wiele cech wspólnych, typowych zresztą dla XIX-wiecznej urbanizacji większych ośrodków miejskich. Królewiec, Gdańsk i Szczecin dzieliły także wspólne brzemie wyraźnego przesunięcia na zachód centrum cywilizacji zachodniej i skierowanie ekspansji ekonomicznej ku obszarom pozaeuropejskim. W XIX w. znalazły się na marginesie i peryferiach. Mimo to przeszły w sposób dynamiczny, w swej skali, spektakularną metamorfozę, wykorzystując swój tradycyjny potencjał oraz dostosowując się do zmieniających się warunków politycznych, społecznych, a przede wszystkim ekonomicznych. Mimo wyraźnego zapóźnienia względem przodujących ośrodków portowych ówczesnego świata nabrały w ciągu XIX w. wielkomiejskiego charakteru, choć stały się raczej „potencjalnymi niż rzeczywistymi metropoliami”<sup>26</sup>.

## Bibliografia

1. Gause F., *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen*, t. 2, Von der Königskrönung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, Köln – Weimar – Wien 1996.
2. Hilchen H., *Historya drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej (1835-1848-1898). Przyczynek do historii kolejnictwa w Królestwie Polskim*, Warszawa – Kraków 1912.
3. Jasiński J., *Historia Królewca. Szkice z XIII-XX stulecia*, Olsztyn 1994.
4. Keyser E., *Der Danziger Oberbürgermeister Leopold von Winter*, „Ostdeutsche Monatshefte”, t. 14, 1933-1934, s. 694-701.
5. Kozicka B., *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2015.
6. Łuczak M., *Urbanizacja dzielnic Szczecina 1800-1939*, Szczecin 2014.
7. Makala R., *Między prowincją a metropolią. Architektura Szczecina w latach 1891-1918*, Szczecin 2011.

25 J. Włodarski, *Politechnika w Gdańsku w latach 1904-1945*, [w:] *Zarys dziejów politechniki w Gdańsku 1904-2004*, red. J. Rachoń, R. Beger, J. Kułas, Gdańsk 2004, s. 11-14.

26 E. Ribbat, *Królewiec jako miejsce literatury. Tendencje w XIX i XX wieku*, [w:] *Prusy Wschodnie. Współnota wyobrażona*, oprac. H. Orłowski, R. Żytyńiec, Poznań 2019, s. 432.

8. Matusik P., *Miejskość modernizowana, miejskość modernizująca*, [w:] *Wielka zmiana. Historia wobec wyzwań*, t. 3, *Od starożytności po wiek XIX*, red. J. Pomorski, M. Mazur, Warszawa – Lublin 2021, s. 341-375.
9. Myszor O., *Gdańsk jako ośrodek budowy okrętów wojennych w latach 1815-1920*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 346-369.
10. Niedzielska M., „Was heißt liberal?“. *Opozycja polityczna w Prusach Wschodnich w pierwszej połowie XIX wieku (do 1847 r.). Program i działalność*, Toruń 1998.
11. Piątkowski A., *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 2001, t. 64, z. 4, s. 111-129.
12. Piątkowski A., *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996.
13. Ribbat R., *Królewiec jako miejsce literatury. Tendencje w XIX i XX wieku*, [w:] *Prusy Wschodnie. Wspólnota wyobrażona*, oprac. H. Orłowski, R. Żytyniec, Poznań 2019, s. 412-435.
14. Rosenberg B.-M., *Die ostpreussische Vertretung im preussischen Landtag 1842-1862. Ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte des Parlamentarismus in Deutschland*, Köln-Berlin 1979.
15. Rzepa K., *Metropolii wschodnich prowincji Prus droga do nowoczesności – podobieństwa i odrębności*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 6-48.
16. Salmonowicz S., *Podziały terytorialne i ustrój polityczny ziem pomorskich w latach 1815-1850*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 3, 1815-1850, red. G. Labuda, cz. I, *Gospodarka, społeczeństwo, ustrój*, Poznań 1993, s. 55-142.
17. Stanielewicz J., *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815-1914*, Szczecin 1976.
18. Stanielewicz J., *Stagnacja w handlu i żegludze*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 1, 1815-1920, red. E. Cieslak, Sopot 1998, s. 82-145.
19. Szarszewski A., *Johann Friedrich Karl Adolf Leopold von Winter i Albert Karl Ludwig Liévin. Władza i medycyna w XIX w.*, [w:] *Rządzący i rządzeniu. Władza i społeczeństwo Gdańska od średniowiecza po współczesność*, red. S. Bykowska, E. Kizik, P. Paluchowski, Gdańsk 2015, s. 118-122.
20. Stavorinus G., *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig 1844-1918*, Köln-Wien 1990.
21. Tarnowska A., *Pruskie ordynacje miejskie – od założeń teoretyczno-doktrynalnych do ram prawnych*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 50-64.
22. Wachowiak B., *Einfluss der Teilung Polens auf die Situation der Danziger Handel snach dem Wiener Kongress*, „Studia Maritima” 1985, t. 4, s. 175-190.
23. Wachowiak B., *Realizacja reform uwłaszczeniowych na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim w pierwszej połowie XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 1987, t. 52, z. 4, s. 149-162.
24. Wajda K., *Drogi rozwoju gospodarczego Pomorza Gdańskiego w latach 1815-1914*, „Zapiski Historyczne” 1979, t. 39, z. 3, s. 181-182.

25. Wierchosławski Sz., *Problemy polityczne Pomorza w latach 1871-1914*, [w:] *Historia Pomorza t. 4, 1850-1918*, cz. 2, *Polityka i kultura*, red. S. Salmonowicz, Toruń 2002, s. 76-146.
26. Włodarczyk E., *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808-1914*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź 1987.
27. Włodarczyk E., *Wielkomiejski rozwój Szczecina w latach 1871-1918. Główne linie rozwoju miasta*, [w:] *Dzieje Szczecina*, t. 3, 1806-1945, red. B. Wachowiak, Szczecin 1999.
28. Włodarski J., *Politechnika w Gdańsku w latach 1904-1945*, [w:] *Zarys dziejów politechniki w Gdańsku 1904-2004*, red. J. Rachoń, R. Beger, J. Kułas, Gdańsk 2004, s. 11-24.
29. Wojtczak K. A., „Największym kapitałem miasta jest zdrowie jego obywateli”. *Kulisy i proces budowy gdańskiego systemu wodno-kanalizacyjnego (1864-1871)*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 225-243.





Agnieszka Zielińska\*

# Industrializacja w miastach zaboru pruskiego na prawach powiatu, na początku XX w. na podstawie spisów pruskich

**Industrialisation in the towns of the Prussian Partition on the basis of the Prussian censuses at the beginning of the 20th century**

**Abstract:** The subject matter of the article is inscribed in a broad current of research on the economic history and civilisational changes in the Prussian Partition in the late 19th and early 20th centuries. The aim of the study is to analyse the economic situation and the level and characteristics of industrialisation in six towns with *powiat* (districts) rights located within the Prussian Partition: Bydgoszcz, Elbląg, Gdańsk, Grudziądz, Poznań, Toruń. This analysis is based on the exploration of two Prussian censuses of 12 June 1907: the Berufszählungen occupational census and the Betriebszählungen industrial/business census. Selected census data are presented in the form of tables and a graph. Employment in non-agricultural divisions and branches of the national economy is presented, including the 5 most numerous in terms of the number of employed workers. The structure of the working population in the main occupation is also presented, including for the 5 occupations with the highest employment. For the six urban *poviats* (districts), the importance of crafts and the small-scale nature of industry was observed. The cities most significant in terms of industrialisation processes were Gdańsk and Poznań, but also Elbląg. Each city had its own characteristics in terms of economic conditions and development. It can be concluded that industrialisation was one of the most important, though not the only, factor for the cities in question (economic factor). Despite the fact that the authorities of the Second Reich took good care of the civilisational progress of the Prussian Partition, the backwardness of this area in terms of development processes was still visible.

**Keywords:** Prussian Partition, early 20th century, *powiat* (district) towns, industrialisation, Prussian censuses

\* Agnieszka Zielińska – dr hab., prof. UMK, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Polska, ORCID: 0000-0003-1016-225X, e-mail: [azi@umk.pl](mailto:azi@umk.pl).

**Streszczenie:** Tematyka artykułu wpisuje się w szeroki nurt badań nad historią gospodarczą i przemianami cywilizacyjnymi na terenie zaboru pruskiego w okresie końca XIX i początku XX w. Celem badania jest przeanalizowanie sytuacji gospodarczej i poziomu oraz charakterystyki industrializacji w sześciu miastach ziem zaboru pruskiego na prawach powiatu: Bydgoszczy, Elbląga, Gdańska, Grudziądza, Poznania, Torunia. Analiza ta została przeprowadzona na podstawie eksplorowanych dwóch spisów pruskich z 12 czerwca 1907 r.: spisu zawodowego *Berufszählungen* oraz spisu przemysłowego/przedsiębiorstw *Betriebszählungen*.

Wybrane dane ze spisów zaprezentowane zostały w formie tabel i wykresu. Przedstawione zostało zatrudnienie w pozarolniczych działach i gałęziach gospodarki narodowej, w tym także w pięciu najliczniejszych pod względem liczby zatrudnionych pracowników. Przedstawiona została także struktura ludności czynnej zawodowo w zawodzie głównym, w tym także dla pięciu zawodów z największym zatrudnieniem. Dla sześciu powiatów miejskich zaobserwowano duże znaczenie rzemiosła i drobnotowarowy charakter przemysłu. Miastami najbardziej znaczącymi pod względem procesów industrializacji były: Gdańsk, Poznań, ale także Elbląg. Każde miasto posiadało swoje cechy charakterystyczne, jeśli chodzi o warunki i rozwój gospodarczy. Można stwierdzić, że industrializacja była dla omawianych miast jednym z najważniejszych, choć niejedynym czynnikiem miastotwórczym (czynnik gospodarczy). Mimo że władze II Rzeszy dbały o postęp cywilizacyjny zaboru pruskiego, cały czas widoczne było zapóźnienie tego terenu w procesach rozwojowych.

**Słowa kluczowe:** zabór pruski, początek XX w., miasta powiatowe, industrializacja, spisy pruskie

## Wstęp

Szeroko rozumiane przemiany modernizacyjne zachodzące w Europie w XIX w. były i są tematem licznych opracowań i publikacji. Zagadnienia te przedstawiane są zarówno w wielkich syntezach historycznych, pracach omawiających poszczególne regiony państw, jak i w monografiach miast i wsi. W niniejszym artykule uwaga skupiona była jedynie na aspekcie industrializacji sześciu miast zaboru pruskiego, które na początku XX w. funkcjonowały w strukturze administracyjnej na prawach powiatu.

Trzeba jednak pamiętać, że ten aspekt jest niezmiernie ważny, gdyż stopień uprzemysłowienia był zazwyczaj postrzegany jako ważny wskaźnik nowoczesności już w XIX w. Jak napisał A. Chwałba: „Beneficjentami postępu cywilizacyjnego Niemiec stali się też mieszkańcy prowincji wschodnich. W dużym stopniu powiodła się głęboka modernizacja Poznańskiego i Pomorza, w miarę bowiem równomiernie objęła całe społeczeństwo. Nie zaniedbywano wsi, lecz wykonano wielką pracę na rzecz zniwelowania różnic istniejących

w poziomie i stylu życia między wsią a miasteczkiem i miastem oraz między metropoliami poznańską i gdańską a prowincją”<sup>1</sup>.

Wybór sześciu miast uzasadniony był możliwościami źródłowymi. Spisy pruskie, które są podstawą artykułu, przedstawiają dane dla poszczególnych zagadnień, schodząc tylko do poziomu powiatów i wyodrębniając tylko miasta na prawach powiatu.

## 1. Cele artykułu, stan badań, baza źródłowa

Celem artykułu była próba przeanalizowania sytuacji gospodarczej i poziomu industrializacji w miastach ziem zaboru pruskiego na prawach powiatu. Ważne było dokonanie porównań powyższych miast w kwestii nie tylko siły uprzemysłowienia, ale także jego charakterystyki. Istotne było wskazanie najważniejszych czynników miastotwórczych na początku XX w.<sup>2</sup>.

Celem artykułu było także zaprezentowanie niektórych danych spisowych w formie tabel i wykresów dla miast: Bydgoszczy, Elbląga, Gdańska, Grudziądza, Poznania, Torunia. Dane spisowe zostały także odniesione do informacji o rozwoju gospodarczym tychże miast. Badanie to było przeprowadzane na podstawie dwóch pruskich spisów: spisu zawodowego oraz spisu przedsiębiorstw (w gospodarce poza rolnictwem), oba z 12 czerwca 1907 r., które omówione zostały poniżej.

Spisy zawodowe i spisy przedsiębiorstw, które sporządzone zostały w latach: 1882, 1895 i 1907 wielokrotnie wykorzystywane były przez badaczy historii społecznej i gospodarczej. Dla interesującego terenu zaboru pruskiego eksplorowane zostały przez Stefana Kowala, który w swojej publikacji przedstawił tendencje demograficzne i przemiany w strukturze społecznej, skład i ruchliwość społeczną na terenie Wielkopolski i Pomorza Nadwiślańskiego<sup>3</sup>. W swych rozważaniach raczej nie wychodził poza poziom poszczególnych rejencji, dając jedynie przykłady wielkich miast, takich jak Gdańsk czy Poznań.

1 A. Chwalba, *Historia Polski 1795-1918*, Kraków 2000, s. 465-466.

2 Użyty tu zostanie podział zaproponowany przez Tadeusza Tołwińskiego w pracy: *Urbanistyka*, t. 1, *Budowa miasta w przeszłości*, Warszawa 1948, s. 16-30.

3 S. Kowal, *Spółeczeństwo Wielkopolski i Pomorza Nadwiślańskiego w latach 1871-1914. Przemiany demograficzne i społeczno-zawodowe*, Poznań 1982.

Na spisach zawodowych i spisach przedsiębiorstw opierał się w swej pracy także Kazimierz Wajda<sup>4</sup>. Omawiał rozwój liczebny, rozmieszczenie, rekrutację, mobilność, a także warunki pracy i bytu robotników. Korzystając ze wspomnianych źródeł, dane analizował głównie na poziomie prowincji i rejencji, choć w tekście pojawiają się też pewne informacje dotyczące konkretnych miast np. Królewca, Gdańska, Elbląga, Grudziądza, Kłajpedy, Tylży czy Torunia. Kazimierz Wajda analizował też powyższe spisy w kontekście gospodarki rolnej, omawiając rozwój rolnictwa na Pomorzu Gdańskim na przełomie XIX i XX w.<sup>5</sup>

Z powyższych spisów korzystał także Czesław Łuczak, opisując różnorodne zagadnienia dotyczące dziejów gospodarczy Wielkopolski w okresie zaborów. Często podawał dane dla całego obszaru Wielkopolski, choć odnosił się także do danych liczbowych dotyczących Bydgoszczy i Poznania<sup>6</sup>. Spisy te wykorzystane były również przez Agnieszkę Zielińską do omówienia zagadnień społeczno-gospodarczych na terenie powiatu miejskiego i ziemskiego Grudziądz<sup>7</sup>.

## 2. Statystyka pruska – spisy zawodowe i spisy przedsiębiorstw

*Statistik des Deutschen Reichs* (Statystyka Rzeszy Niemieckiej), w której skład wchodzi wykorzystane w artykule spisy: zawodowy *Berufszählungen* oraz przemysłowy/przedsiębiorstw *Betriebszählungen* z 1907 r. była publikacją pruskiego Biura Statystycznego wydawaną po zjednoczeniu Niemiec. Zawierała sumaryczne wyniki badań statystycznych. Z kolei na łamach „*Preussische Statistik*” publikowane były wyniki różnorodnych badań statystycznych przeprowadzanych na terenie poszczególnych prowincji, rejencji oraz powiatów<sup>8</sup>.

4 K. Wajda, *Klasa robotnicza Pomorza Wschodniego w drugiej połowie XIX i początkach XX wieku*, Warszawa 1981.

5 Tenże, *Wieś pomorska na przełomie XIX i XX wieku. Kwestia rolna na Pomorzu Gdańskim*, Poznań 1964.

6 Cz. Łuczak, *Dzieje gospodarcze Wielkopolski w okresie zaborów (1815-1918)*, Poznań 2001.

7 A. Zielińska, *Spis zawodowy i spis przedsiębiorstw z 1907 roku jako źródło do badania zagadnień społeczno-gospodarczych na przykładzie powiatu miejskiego i ziemskiego Grudziądz*, „Rocznik Grudziądzki” 2022, t. 30, s. 225-245.

8 Zob. K. Wajda, *Statystyka ludnościowa na ziemiach polskich pod panowaniem pruskim od połowy XVIII wieku do 1919 roku*, [w:] *Rozwój myśli i instytucji statystycznych na ziemiach polskich*:

Spisy zawodowe były przeprowadzane przy pomocy list spisowych sporządzanych dla każdego gospodarstwa domowego. Rejestrowano w nich dużą liczbę danych: zawód, pozycję w zawodzie, wiek, stan rodzinny, a w spisie za rok 1907 także miejsce urodzenia poszczególnych osób. W latach: 1882, 1895 i 1907 przeprowadzone zostały też spisy gospodarstw rolnych oraz spisy przedsiębiorstw w zakresie gospodarki poza rolnictwem<sup>9</sup>.

Eksplorowane w artykule spisy znajdują się w komplecie w Bibliotece Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie oraz w Bibliotece Uniwersyteckiej w Poznaniu i w tej ostatniej korzystano z nich dla celów tychże badań<sup>10</sup>.

Oba spisy pod względem układu formularza są bardzo podobne.

Spis zawodowy/działalności *Berufszählungen* z 12 czerwca 1907 r. ma układ trójstopniowy:

1. Kategorie /działy gospodarki (oznaczone literami drukowanymi).
2. Gałęzie/grupy (oznaczone liczbami rzymskimi).
3. Zawody/działalności (oznaczone liczbami arabskimi).

Pod szczegółową statystyką zawodową/działalności dla każdego powiatu znajdujemy podsumowanie dla poszczególnych kategorii zawodowych.

Formularz dla każdego powiatu obejmuje sześć kolumn.

| Berufsarten<br>- kategorie zawodowe | Erwerbstätige - osoby pracujące (zawodowo czynni) |                       |                                |                       | Angehörige ohne<br>Hauptberuf und<br>Dienstboten der<br>im Hauptberuf<br>Erwerbstätigen<br>- Członkowie ich<br>rodzin i służba do-<br>mowa |
|-------------------------------------|---|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|--|
|                                     | Hauptberuf<br>- zawód główny                      |                       | Nebenberuf<br>- zawód poboczny |                       |  |
|                                     | Männlich<br>- mężczyźni                           | Weiblich<br>- kobiety | Männlich<br>- mężczyźni        | Weiblich<br>- kobiety |  |

ogólnopolska konferencja naukowa z okazji 75-lecia Głównego Urzędu Statystycznego i 200-lecia statystyki polskiej, Kraków-Mogilany, 24-25 maja 1993 r., red. S. Jońca, Warszawa 1994, s. 107-116.

- 9 Więcej szczegółowych informacji na temat tychże spisów: Z. Guldón, K. Wajda, *Źródła statystyczne do dziejów Pomorza Wschodniego i Kujaw od XVI do początków XX wieku. Charakterystyka, stan zachowania, wartość naukowa*, Toruń 1970, s. 96-98, 104-107; K. Wajda, *Przeszłość statystyczna obecnego województwa toruńskiego. Ludność i gospodarka w ujęciu statystyki pruskiej z lat 1861-1919*, Toruń 1992, s. 7.
- 10 *Berufsstatistik herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amte, Abteilung VIII, Statistik des Deutschen Reichs*, Band 209, Berufs- und Betriebszählung vom 12. Juni 1907, Berlin 1910; *Gewerbliche Betriebsstatistik herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amte, Abteilung VI, Kleinere Verwaltungsbezirke, Preussen, Statistik des Deutschen Reichs*, Band 218, Berufs- und Betriebszählung vom 12. Juni 1907, Berlin 1909.

Jak wyjaśniają twórcy spisu, już w uwagach wstępnych za zawód główny uznaje się to zajęcie, z którego dana osoba czerpie główny dochód. Za zawód poboczny uznaje się zawód drugorzędny lub wykonywany w niepełnym wymiarze godzin, który nie jest głównym zajęciem przynoszącym dochód.

Spis przedsiębiorstw *Betriebszählungen* (gospodarka poza rolnictwem) z 12 czerwca 1907 r. skonstruowany jest bardzo podobnie. Spis ten ma jednak układ czterostopniowy:

4. Kategorie / Działy gospodarki (oznaczone literami drukowanymi)
5. Gałęzie (oznaczone liczbami rzymskimi)
6. Grupy przedsiębiorstw/ branże (oznaczone literami małymi)
7. Przedsiębiorstwa/ specjalności (oznaczone cyframi arabskimi)

Pod szczegółową statystyką przedsiębiorstw sporządzoną dla każdego powiatu znajdujemy podsumowanie dla poszczególnych gałęzi oraz kategorii.

Formularz dla każdego powiatu obejmuje pięć kolumn.

| <b>Gewerbearten</b>                    | <b>Hauptbetriebe</b> | <b>Nebenbetriebe</b> | <b>Gewerbetätige Personen</b> | <b>Darunter Arbeiter</b> |
|--|----------------------|----------------------|-------------------------------|--------------------------|
| ↓                                      | ↓                    | ↓                    | ↓                             | ↓                        |
| Rodzaje przedsiębiorstwa/ działalności | Zakłady główne       | Zakłady poboczne     | Osoby zatrudnione ogółem      | W tym robotnicy          |

W uwagach wstępnych wyjaśniono, że zakład główny to taki, który dla co najmniej jednej osoby jest pierwszym i podstawowym miejscem zatrudnienia. Zakład poboczny to taki, który nie jest pierwszym i podstawowym miejscem zatrudnienia, a osoby tam zatrudnione nie pracują w pełnym wymiarze godzin<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Szczegółowy opis tych źródeł znajduje się w moim artykule: A. Zielińska, dz. cyt., s. 225-245.

### 3. Sytuacja demograficzna w sześciu powiatach miejskich zaboru pruskiego w drugiej połowie XIX w. i na początku XX w.

Tabela 1. Liczba ludności w sześciu powiatach miejskich zaboru pruskiego w latach 1871-1910.

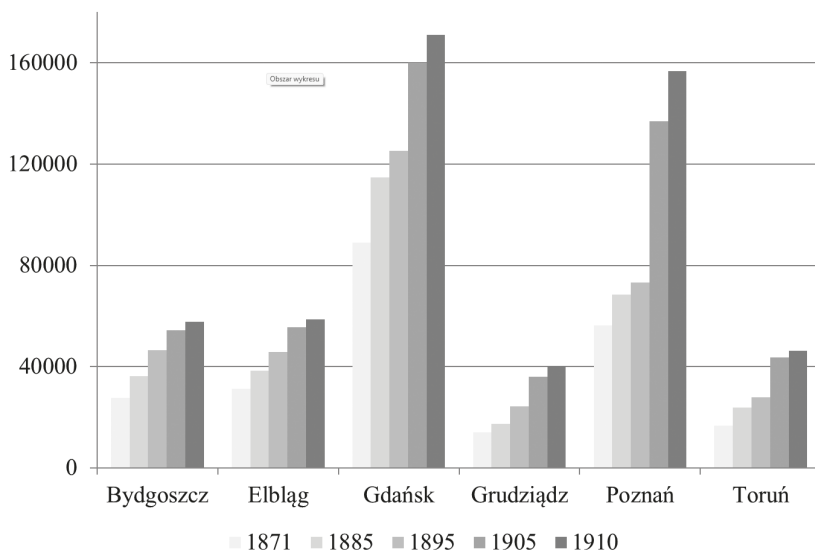
| Lata | Bydgoszcz | Elbląg | Gdańsk | Grudziądz | Poznań | Toruń |
|------|-----------|--------|--------|-----------|--------|-------|
| 1871 | 27740     | 31164  | 88975  | 14026     | 56374  | 16619 |
| 1885 | 36294     | 38278  | 114805 | 17336     | 68315  | 23906 |
| 1895 | 46417     | 45856  | 125230 | 24242     | 73239  | 27894 |
| 1905 | 54231     | 55627  | 160090 | 35953     | 136808 | 43658 |
| 1910 | 57696     | 58636  | 170968 | 40325     | 156696 | 46227 |

Źródła: K. Wajda, *Przemiany terytorialne i ludnościowe w latach 1850-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1, *Do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa-Poznań 1991, s. 507, tab. 32; K. Wajda, *Obszar i ludność*, [w:] *Historia Elbląga*, t. 3, cz. 2 (1851-1920), red. A. Groth, Gdańsk 2001, s. 17; A. Romanow, *Sytuacja demograficzna Gdańska 1971-1920*, [w:] *Historia Gdańska*, t. IV/1, 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 268, tab. 1; A. Zielińska, *Przemiany demograficzne i społeczne na terenie Grudziądza i powiatu grudziądzkiego od połowy XIX wieku do II wojny światowej*, „Rocznik Grudziądzki”, t. XXVII, s. 23, tab. 1; M. Kędełski, *Stosunki ludnościowe w latach 1815-1918*, [w:] *Dzieje Poznania 1793-1918*, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, t. 2, cz. 1, Warszawa-Poznań 1994, s. 226, tab. 18; K. Wajda, *Ludność Torunia*, [w:] *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, *W czasach zaboru pruskiego (1793-1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 121, tab. 2.

Liczba ludności we wszystkich sześciu miastach na przestrzeni drugiej połowy XIX w. i początku XX w. wzrastała, co w tym okresie było charakterystyczne dla znaczących ośrodków pod względem administracyjnym, a czasem także wojskowym (tabela 1, wykres 1). Rozwój ludnościowy następował także pod wpływem włączenia miast do sieci kolejowej, migracji ludności oraz szeroko rozumianych procesów industrializacji, urbanizacji i powstawania nowego, miejskiego stylu życia.

Wszystkie powyżej wymienione miasta łatwo się poddawały tym zmianom. Mimo tego widać jednak istotne różnice w ich wielkości. Do najliczniejszych należał Gdańsk i Poznań, zaliczane zresztą przez spisy pruskie do tak zwanych wielkich miast. W pierwszym z nich na początku XX w. liczba ludności sięgnęła ponad 170 tys., a w drugim – ponad 156 tys. Pozostałe cztery liczyły w 1910 r. między 40 a 60 tys. mieszkańców.



**Wykres 1. Liczba ludności w sześciu powiatach miejskich zaboru pruskiego w latach 1871-1910.**

Źródło: Wykres sporządzony na podstawie danych z tabeli 1.

## 4. Analiza wyników spisu przedsiębiorstw i spisu zawodowego z 12 czerwca 1907 r. oraz zarys rozwoju gospodarczego sześciu powiatów miejskich na terenie zaboru pruskiego

Badanie poziomu i charakteru industrializacji przeprowadzone zostało w pierwszym rzędzie na podstawie spisu przedsiębiorstw. Opierając się na nim, można stwierdzić, że w Elblągu i Gdańsku największe znaczenie wśród liczby przedsiębiorstw, ale także ogromne wśród liczby zatrudnionych, odgrywał handel (Elbląg – 839 zakładów; Gdańsk – 2602 zakłady) oraz branża odzieżowa (Elbląg 1211; Gdańsk 1881) (tabela 2). Taka sytuacja będzie się powtarzać w kolejnych czterech miastach, niezależnie od ich wielkości. Działo się tak, ponieważ zakłady te nie zatrudniały wielu pracowników i nadal utrzymywały swój rzemieślniczy i często rodzinny charakter.

Zdecydowanie większa koncentracja produkcji miała miejsce w przedsiębiorstwach branży maszynowej (Elbląg 24%; Gdańsk 14,9% ogółu zatrudnionych), metalowej (Elbląg 9,2%; Gdańsk 4,6%), spożywczej (Elbląg 20,1%; Gdańsk 9,8%), drzewnej (Elbląg 6,8%; Gdańsk 5%) i budowlanej (Elbląg 8,5%; Gdańsk 13,7%). W tych branżach zarówno

liczba zatrudnionych ogółem, jak i zatrudnionych w stosunku do ilości zakładów była zdecydowanie większa. W budownictwie odnotowano także wysoki odsetek robotników wśród zatrudnionych w budownictwie (Elbląg 86,9%; Gdańsk 88,6%).

W gospodarce Gdańska przez cały XIX w. i początek XX w. kluczową rolę odgrywał handel morski, głównie zbożem i drewnem. Powolna industrializacja miasta i mechanizacja przemysłu następowała od lat 50. XIX w., lecz w kwestii przemysłu stoczniowego ważniejszym ośrodkiem był wówczas Elbląg. Rozwój Gdańska wstrzymywany był przez wiele czynników politycznych, gospodarczych, a także czysto technicznych, jak na przykład niedostateczna regulacja Wisły i kiepski stan gdańskich statków wiślanych. Port gdański także później – niż na przykład ten w Hamburgu czy Szczecinie – został włączony do pruskiej sieci kolejowej. Z kolei konkurencją Gdańska dla produktów z obszarów południowych i wschodnich mógł być Królewiec, Odessa i Triest<sup>12</sup>. Po zjednoczeniu Niemiec baza floty pruskiej została przeniesiona z Gdańska do Kilonii, ale z drugiej strony pozycja Gdańska się umocniła, gdyż miasto stało się siedzibą władz prowincjonalnych<sup>13</sup>.

Najważniejsze w obrazie przemysłowym miasta były oczywiście stocznie: duża państwowa i kilka małych prywatnych, które zatrudniały dużą liczbę pracowników, w tym robotników. Rozwijał się tu także przemysł i rzemiosło branży maszynowej i metalowej, np. fabryka Steckela i Wagenknechta (*Danziger Maschinenbau-Aktiengesellschaft*), odlewnie, fabryki maszyn; chemicznej, np. fabryka R. Petschowa i G. Davidsohna, fabryka nawozów, fabryka produkująca mydło i świece; przetwórstwa spożywczego, np. olejarnia A. Pettera i E. Patziga czy rafineria cukru; branży drzewnej, np. Gdańska Fabryka Celulozy (*Danziger Cellulose-Fabrik*); branży tytoniowej. Wśród rzemieślników indywidualnych dominowali handlarze, kupcy, krawcy i osoby posiadające zakłady czyszczenia garderoby, co zdecydowanie widać w danych ze spisów pruskich. Najwięcej pracowników najemnych zatrudniało budownictwo.

W połowie lat 90. XIX w. nadprezydent Prus Zachodnich Gustav von Gossler zaczął osobiście zabiegać o pobudzenie rozwoju gospodar-

12 Więcej informacji na ten temat: E. Włodarczyk, *Rzemiosło i przemysł*, [w:] *Historia Gdańska...*, s. 50-81; J. Stanielewicz, *Stagnacja w handlu i żegludze*, [w:] *Historia Gdańska...*, s. 82-145.

13 Więcej na ten temat: E. Włodarczyk, *Sytuacja Gdańska w Cesarstwie Niemieckim*, [w:] *Historia Gdańska...*, s. 283-302.

Tabela 2. Zatrudnienie w pozarolniczych działach i gałęziach gospodarki narodowej powiatu miejskiego Elbląg i Gdańsk według spisu przedsiębiorstw z 12 czerwca 1907 r.

| Działy/gałęzie       | Powiat miejski Elbląg |                   |                 |                 | Powiat miejski Gdańsk |                   |                 |                 |
|----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|-------------------|-----------------|-----------------|
|                      | zakłady główne        | osoby zatrudnione |                 | % zatrudnionych | zakłady główne        | osoby zatrudnione |                 | % zatrudnionych |
|                      |                       | ogółem            | w tym robotnicy |                 |                       | ogółem            | w tym robotnicy |                 |
| I. ogrodnictwo       | 31                    | 87                | 45              | 0,4             | 41                    | 241               | 187             | 0,5             |
| II. hodowla zwierząt | 13                    | 16                | 1               | 0,1             | 2                     | 3                 | –               | –               |
| III. górnictwo       | 2                     | 326               | 313             | 1,6             | 4                     | 418               | 388             | 0,9             |
| IV. mineralny        | 16                    | 394               | 362             | 1,9             | 22                    | 317               | 272             | 0,7             |
| V. metalowy          | 77                    | 1857              | 1693            | 9,2             | 213                   | 2044              | 1747            | 4,6             |
| VI. maszynowy        | 57                    | 4878              | 4448            | 24,0            | 159                   | 6637              | 5907            | 14,9            |
| VII. chemiczny       | 7                     | 30                | 12              | 0,1             | 36                    | 769               | 635             | 1,7             |
| VIII. oświetleniowy  | 2                     | 33                | 26              | 0,2             | 11                    | 550               | 474             | 1,2             |
| IX. włókienniczy     | 25                    | 133               | 112             | 0,7             | 59                    | 426               | 334             | 1,0             |
| X. papierniczy       | 11                    | 73                | 54              | 0,4             | 38                    | 418               | 361             | 0,9             |
| XI. skórzaný         | 23                    | 88                | 60              | 0,4             | 67                    | 177               | 101             | 0,4             |
| XII. drzewny         | 144                   | 1374              | 1150            | 6,8             | 283                   | 2218              | 1789            | 5,0             |
| XIII. spożywczy      | 296                   | 4086              | 3497            | 20,1            | 481                   | 4344              | 3321            | 9,8             |
| XIV. odzieżowy       | 778                   | 1211              | 370             | 6,0             | 1881                  | 3464              | 1276            | 7,8             |
| XV. czyszczenie      | 163                   | 269               | 88              | 1,3             | 487                   | 1078              | 528             | 2,4             |
| XVI. budownictwo     | 126                   | 1732              | 1505            | 8,5             | 346                   | 6065              | 5376            | 13,7            |
| XVII. poligraficzny  | 17                    | 198               | 159             | 1,0             | 60                    | 970               | 830             | 2,2             |

|                         |      |       |       |      |      |       |       |      |   |
|-------------------------|------|-------|-------|------|------|-------|-------|------|---|
| XVIII. artystyczny      | –    | –     | –     | –    | –    | 12    | 16    | 4    | – |
| XIX. handel             | 839  | 2364  | 1201  | 11,7 | 2602 | 9052  | 4387  | 20,4 | – |
| XX. ubezpieczenia       | 24   | 38    | –     | 0,2  | 138  | 506   | 24    | 1,1  | – |
| XXI. komunikacja        | 121  | 552   | 402   | 2,7  | 299  | 2594  | 1926  | 5,8  | – |
| XXII. gastronom./hotel. | 238  | 546   | 207   | 2,7  | 746  | 2120  | 1114  | 4,8  | – |
| XXIII. kultura/sztuka   | 33   | 72    | –     | –    | 104  | 591   | 129   | –    | – |
| A                       | 44   | 103   | 46    | 0,5  | 43   | 244   | 187   | 0,5  | – |
| B                       | 1744 | 16682 | 13849 | 82,2 | 4159 | 29911 | 23343 | 67,3 | – |
| C                       | 1222 | 3500  | 1810  | 17,3 | 3785 | 14272 | 7451  | 32,1 | – |
| Razem A-C               | 3010 | 20285 | 15705 | 100% | 7987 | 44427 | 30981 | 100% | – |
| z XXIII                 | 3043 | 20357 | 15705 | –    | 8091 | 45018 | 31110 | –    | – |

Źródło: *Gewerbliche Betriebsstatistik herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amte*, s. 32, 33, 35, 36.

czego miasta. Pod jego patronatem powstał w Gdańsku w 1898 r. Związek Przemysłowców Wschodnioniemieckich. Uzyskał zgodę cesarza na powstanie w Gdańsku pierwszej szkoły wyższej o profilu technicznym. Za jego czasów powstała nowoczesna Stocznia Schichaua (właściciela stoczni w Elblągu), a w Pilawie – zakład remontowy dla statków. Rozwijały się też pozostałe stocznie. Pojawiły się nowe zakłady branży maszynowej i metalowej, np. zakład produkujący kotły parowe (*Ostdeutsche Industrie-Werke und Co.*) czy fabryka śrub i nitów (*Schrauben-Mutter-und Nietenfabrik AG*). Działała także fabryka broni (*Preussische Gewehrfabrik*) i fabryka warsztatów artylerii (*Königliche Artilleriewerkstatt*) – obie finansowane przez państwo – oraz fabryka wagonów. Dalej rozwijał się przemysł chemiczny, powstał zakład szczecińskiej fabryki *Pommerensdorf*.

W branży rolno-spożywczej powstawały rafinerie cukru oraz młyny np. *Danziger Oelmühle*. Rozwijały się też zakłady przemysłu spirytusowego i browarniczego, np. *Danziger Actrien-Brauerei*, oraz przemysłu drzewnego – tartaki parowe. Działał też przemysł tytoniowy np. fabryka papierosów „Stambul” J. Borg GmbH. Mimo wszystko, co widać wyraźnie w danych spisowych, nadal w Gdańsku funkcjonowała mała wytwórczość rzemieślnicza<sup>14</sup>. Z polskiego punktu widzenia Gdańsk był kluczowym miastem w kwestii gospodarki morskiej. Trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że: „Hamburg i Brema stały się po 1871 r. wielkimi portami oceanicznymi obsługującymi przemysłowe rejony Niemiec i środkowej Europy; pruskie porty nad Bałtykiem zostały w tym czasie zepchnięte do roli podrzędnych portów, obsługujących głównie rolnicze prowincje na wschodzie państwa pruskiego”<sup>15</sup>.

Także w Elblągu proces industrializacji rozpoczął się w drugiej połowie XIX w. Główną rolę w tym mieście odgrywał wówczas przemysł maszynowy i metalowy, co widać w danych spisowych. Powstawały nowe zakłady tych branż, które zatrudniały coraz więcej pracowników. W sumie do początku lat 70. powstało 9 zakładów przemysłu meta-

14 Ten fragment tekstu został przygotowany na podstawie: E. Włodarczyk, *Rozwój gdańskiego przemysłu i rzemiosła*, [w:] *Historia Gdańska...*, s. 303-340. Tam też znajdują się szczegółowe informacje dotyczące tego tematu.

15 J. Stanielewicz, *Ożywienie gospodarki morskiej*, [w:] *Historia Gdańska...*, s. 342. Więcej informacji na ten temat na stronach 341-396.

lowego i maszynowego<sup>16</sup>. W tutejszych przedsiębiorstwach produkowano maszyny parowe o różnym przeznaczeniu, w tym maszyny do napędu statków drewnianych, urządzenia dla młynów, gorzelnii czy cukrowni. To z kolei związane było z szybkim rozwojem produkcji rolniej. Już w latach 50. XIX w. właściciel fabryki maszyn w Elblągu, F. Schichau, wybudował stocznnię i rozpoczął produkcję statków żelaznych, a od lat 60. XIX w. rozpoczął produkcję między innymi lokomotyw parowych, co wiązało się z rozwojem Kolei Wschodniej<sup>17</sup>. Działała także odlewnia i fabryka maszyn Hambruch & Vollbaum, w której produkowano między innymi urządzenia dla statków, ale także maszyny potrzebne w rolnictwie, a nawet wagony towarowe dla kolei.

Oprócz tych dwóch największych zakładów istniały także mniejsze, które zajmowały się produkcją maszyn rolniczych, lokomotyw czy produkcją statków rzecznych. Istniała także huta i walcownia żelaza. Prężnie rozwijał się również przemysł metalowy wytwarzający przede wszystkim wyposażenie dla okrętów, ale także dla kolejnictwa, gorzelnii i destylarni. Powstawały także ogrodzenia cementarne oraz meble ogrodowe czy naczynia blaszane, a więc produkty codziennego użytku. Mniejsze znaczenie miał przemysł spożywczy, odzieżowy, tytoniowy i drzewny.

Od połowy lat 70. XIX w. rozpoczął się trwający 20 lat czas regresu i stagnacji produkcji, co skutkowało zmniejszeniem produkcji w dwóch dominujących branżach przemysłu, spadkiem zatrudnienia, a nawet w przypadku niektórych przedsiębiorstw bankructwem. Był on spowodowany nie tylko cyklicznymi kryzysami gospodarczymi występującymi w Niemczech, ale także wydarzeniami lokalnymi takimi jak powódź w 1888 r. Nie dla wszystkich zakładów jednak był to zły czas. Dobrze radziła sobie stocznia elbląska, głównie dlatego, że zaczęła produkować np. łodzie torpedowe na potrzeby wojska niemieckiego. Stale zwiększała się także produkcja lokomotyw.

Od 1895 r. liczyć należy okres przyspieszonego wzrostu gospodarczego. Dalej wzrastała liczba zarówno zakładów przemysłowych, jak i osób zatrudnionych w przemyśle<sup>18</sup>. Na industrialnej mapie Elbląga jako kluczowy znalazł się przemysł maszynowy – ze stocznnią na cze-

16 K. Wajda, *Przemysł i rzemiosło*, [w:] *Historia Elbląga...*, s. 51-53, tabela 25 i 26.

17 Więcej informacji: J. Kukliński, *Przedsiębiorstwo Schichaua w latach 1937-1945*, „Rocznik Elbląski” 1993, t. 13, s. 37-61.

18 Zob. K. Wajda, *Klasa robotnicza...*

Tabela 3. Zatrudnienie w pozarolniczych działach i gałęziach gospodarki narodowej powiatu miejskiego Grudziądz i Toruń według spisu przedsiębiorstw z 12 czerwca 1907 r.

| Działy/gałęzie       | Powiat miejski Grudziądz |                   |                 |                  | Powiat miejski Toruń |                   |                 |                  |
|----------------------|--------------------------|-------------------|-----------------|------------------|----------------------|-------------------|-----------------|------------------|
|                      | zakłady główne           | osoby zatrudnione |                 |                  | zakłady główne       | osoby zatrudnione |                 |                  |
|                      |                          | ogółem            | w tym robotnicy | % zatrudnio-nych |                      | ogółem            | w tym robotnicy | % zatrudnio-nych |
| I. ogrodnictwo       | 14                       | 59                | 32              | 0,6              | 23                   | 79                | 52              | 0,8              |
| II. hodowla zwierząt | 2                        | 2                 | –               | –                | 4                    | 5                 | –               | 0,1              |
| III. górnictwo       | –                        | –                 | –               | –                | –                    | –                 | –               | –                |
| IV. mineralny        | 19                       | 830               | 781             | 8,4              | 6                    | 56                | 46              | 0,6              |
| V. metalowy          | 46                       | 751               | 666             | 7,6              | 59                   | 354               | 294             | 3,8              |
| VI. maszynowy        | 45                       | 893               | 786             | 9,0              | 55                   | 539               | 448             | 5,8              |
| VII. chemiczny       | 6                        | 30                | 13              | 0,3              | 9                    | 179               | 158             | 1,9              |
| VIII. oświetleniowy  | 1                        | 75                | 68              | 0,8              | 3                    | 109               | 86              | 1,2              |
| IX. włókienniczy     | 8                        | 14                | 6               | 0,1              | 13                   | 19                | 7               | 0,2              |
| X. papierniczy       | 11                       | 70                | 54              | 0,7              | 8                    | 55                | 44              | 0,6              |
| XI. skórzaný         | 21                       | 60                | 38              | 0,6              | 26                   | 70                | 45              | 0,7              |
| XII. drzewny         | 70                       | 543               | 462             | 5,5              | 77                   | 499               | 407             | 5,3              |
| XIII. spożywczy      | 126                      | 879               | 653             | 8,9              | 175                  | 1190              | 861             | 12,7             |



|                         |      |       |      |      |      |      |      |      |
|-------------------------|------|-------|------|------|------|------|------|------|
| XIV. odzieżowy          | 424  | 1024  | 523  | 10,3 | 486  | 1107 | 597  | 11,8 |
| XV. czyszczenie         | 150  | 312   | 146  | 3,1  | 155  | 284  | 121  | 3,0  |
| XVI. budownictwo        | 99   | 1901  | 1699 | 19,2 | 132  | 1496 | 1248 | 16,0 |
| XVII. poligraficzny     | 12   | 249   | 194  | 2,5  | 12   | 136  | 106  | 1,5  |
| XVIII. artystyczny      | 1    | 1     | –    | –    | 3    | 5    | 1    | 0,1  |
| XIX. handel             | 427  | 1450  | 782  | 14,6 | 599  | 2042 | 1082 | 21,8 |
| XX. ubezpieczenia       | 52   | 259   | 189  | 2,6  | 20   | 23   | 3    | 0,2  |
| XXI. komunikacja        | 52   | 259   | 189  | 2,6  | 110  | 421  | 228  | 4,5  |
| XXII. gastronom./hotel. | 200  | 479   | 246  | 4,8  | 265  | 688  | 337  | 7,4  |
| XXIII. kultura/sztuka   | 23   | 197   | 19   | –    | 32   | 244  | 1    | –    |
| A                       | 16   | 61    | 32   | 0,6  | 27   | 84   | 52   | 0,9  |
| B                       | 1039 | 7632  | 6089 | 77,0 | 1219 | 6098 | 4469 | 65,2 |
| C                       | 697  | 2223  | 1220 | 22,4 | 994  | 3174 | 1650 | 33,9 |
| Razem A-C               | 1752 | 9916  | 7341 | 100% | 2240 | 9356 | 6171 | 100% |
| z XXIII                 | 1775 | 10113 | 7360 | –    | 2272 | 9600 | 6172 | –    |

Źródło: Gewerbliche Betriebsstatistik herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amte, s. 47, 48, 50, 51.

le – oraz metalowy. Duże znaczenie dla industrializacji Elbląga miało nabycie przez Franza Komnicka fabryki maszyn H. Hotopa i rozszerzenie produkcji. Między innymi od 1907 r. fabryka zaczęła produkcję samochodów osobowych marki Renault, od 1908 r. – pługów motorowych, a w 1914 r. podjęła się wytwarzania samochodów ciężarowych. Zakłady przemysłu metalowego realizowały produkcję na potrzeby wojenne, np. mosiężne miseczki do łusek bojowych dla fabryki amunicji w Spandau, ale zaopatrywały także gospodarstwa domowe np. w piekarniki. Nieco mniejsze znaczenie miał przemysł spożywczy, w tym głównie branża tytoniowa, przemysł drzewny i włókienniczy. Bardzo dobrze rozwijała się też fabryka cygar Loesser & Wolff, zatrudniająca głównie kobiety, mleczarnia firmy R. Schrötter oraz browar akcyjny Englisch-Brunnen. Działały zakłady stolarskie i meblarskie. Istniało także 9 drukarni. Zdecydowany kryzys przeżywał natomiast przemysł włókienniczy. Rzemiosło w Elblągu (i zatrudnienie w tej dziedzinie) zmniejszało się z czasem, ale nadal miało duże znaczenie dla miasta<sup>19</sup>.

W Grudziądzu i Toruniu najliczniej odnotowano także zakłady branży odzieżowej (Grudziądz: 424 zakłady; Toruń: 486 zakładów) i handlu (Grudziądz: 427; Toruń: 599) oraz gastronomii i hotelarstwa (Grudziądz: 200; Toruń: 262). W tych branżach także zatrudnienie było duże. W handlu w Grudziądzu pracowało 14,6% ogółu zatrudnionych, w Toruniu – 21,8% (tabela 3). Największa koncentracja produkcji występowała w budownictwie: Grudziądz – 19,2% ogółu zatrudnionych przy 99 zakładach; Toruń – 16% ogółu zatrudnionych przy tylko 132 zakładach. Ta ostatnia branża zatrudniała także najwięcej robotników. Dużo przedsiębiorstw i spore zatrudnienie w 1907 r. odnotowała także branża spożywcza (Grudziądz: 126 zakładów i 8,9% ogółu zatrudnionych; Toruń: 175 zakładów i 12,7% ogółu zatrudnionych) i specjalizująca się w ogólnie pojętym czyszczeniu (Grudziądz: 150 zakładów; Toruń: 155 zakładów). Mniej zakładów, ale za to zatrudniających dużą liczbę pracowników, występowało w Grudziądzu i Toruniu w branży metalowej (Grudziądz: 7,6% ogółu zatrudnionych; Toruń: 3,8% ogółu zatrudnionych), maszynowej (Grudziądz: 9%; Toruń: 5,8%) oraz drzewnej (Grudziądz: 5,5%; Toruń: 5,3%), a w Grudziądzu także

19 Ten fragment tekstu został przygotowany na podstawie: K. Wajda, *Przemysł i rzemiosło...*, s. 51-84. Tam też znajdują się szczegółowe informacje dotyczące tego tematu.

w branży mineralnej (8,4%). Spore znaczenie w zatrudnieniu miały tam także przedsiębiorstwa związane z ubezpieczeniami, a w Toruniu – z przemysłem chemicznym oraz komunikacją.

Grudziądz wszedł w skład państwa pruskiego już po I rozbiorze, w 1772 r. Z małej osady – poprzez proces kolonizacji fryderycjańskiej, ale i założenie garnizonu pruskiego oraz budowę twierdzy w latach 1776-1789 – przekształcił się w prężnie rozwijające się miasto. Ważnym czasem dla miasta był rok 1818, kiedy to powstał powiat grudziądzki, co pozytywnie wpłynęło na dalszy rozwój gospodarczy i przestrzenny miasta. Dominowało rzemiosło. W 1822 r. powstał browar i nowa cegielnia, która w latach 60. XIX w. została zmodernizowana w związku z rosnącym popytem na materiały budowlane. Grudziądz został połączony z innymi miastami siecią dróg<sup>20</sup>. W latach 80. XIX w. został włączony także w obręb pruskiej sieci kolejowej, a w latach 90. XIX w. rozpoczął się czas wzmożonej industrializacji miasta.

Świetnie radziła sobie branża budowlana, co widać w danych spisowych. Cegielnia Maksa Falcka eksportowała swoje wyroby na teren całych Niemiec. Na początku XX w. przemianowana została na Fabrykę Przetworów Smoły z Odlewnią i Fabryką Wyrobów z Gliny. Powstawały przedsiębiorstwa branży metalowej i maszynowej. Działała wytwórnia powozów W. Spaencke, zakład budowy maszyn Langfelda, odlewnia żelaza Beckera, a założony w 1882 r. przez inżyniera Augusta Ventzkiego warsztat naprawy maszyn rolniczych przemianowano na Fabrykę Maszyn Rolniczych zatrudniającą w 1909 r. 933 pracowników. Powstała też Fabryka i Odlewnia Żelaza Herzfelda i Victoriusa, która w 1911 r. uruchomiła nową odlewnię i emaliernię w Mniszku. Zakład w Mniszku zatrudniał 300 robotników, a zakład w Grudziądzu 600 robotników. Rozwijał się przemysł spożywczy i przetwórczy. Działały browary Kuntersztyn i Carlsa Gerikego, mleczarnia Rohdego, fabryka likierów i soków Hermana Hontzera, należąca następnie do Alojzego Ruchniewicza, jednego z nielicznych polskich fabrykantów w mieście. W Mėlnie koło Grudziądza uruchomiono cukrownię. Rozwijała się branża chemiczna. W 1902 r. powstała Firma Chemiczno-Technicznych i Lecznicznych Specyfików „Alchemia”. Dobrze miał się handel

20 Więcej informacji: J. Krzyś, *Grudziądz w latach 1772-1849*, [w:] *Dzieje Grudziądza...*, red. J. Danielewicz, Grudziądz 1992, s. 273-280.

oraz branża odzieżowa, głównie jednak w wymiarze rzemieślniczym. Działywały tartaki, a także rozwijała się gastronomia i hotelarstwo<sup>21</sup>.

W Toruniu z kolei pierwsze ożywienie gospodarcze odnotowywano od 1815 r. do drugiej połowy lat 20. XIX w. Wiązało się to z dobrą koniunkturą gospodarczą związaną z intensywnymi pracami fortyfikacyjnymi, rozbudową infrastruktury garnizonu toruńskiego i odbudową zniszczeń wojennych. Mimo tego jednak Toruń cały czas pozostawał ośrodkiem rzemieślniczo-handlowym. Funkcjonowały tu nieliczne zakłady, głównie gorzelnie i browary. Największym zakładem była cegielnia miejska<sup>22</sup> zlokalizowana na Bydgoskim Przedmieściu.

Szybszy rozwój miasta nastąpił dopiero w drugiej połowie XIX w. Szczególnie duże znaczenie miało włączenie Torunia w obręb pruskiej sieci kolejowej w 1861 r., a także wybudowanie w 1873 r. mostu drogowo-kolejowego przez Wisłę. To umożliwiło rozwój handlu i komunikacji, dawało też szansę na rozwój gospodarczy miasta. Rozwijała się dalej założona w 1842 r. odlewnia i zakład budowy maszyn E. Dretwita oraz założony w 1856 r. zakład firmy Born & Schütze na Mokrem. Te dwa przedsiębiorstwa branży maszynowej utrzymały monopol w tej gałęzi przemysłu w mieście aż do okresu II Rzeczypospolitej. Duże znaczenie dla rozwoju tej branży miały zamówienia w związku z rozbudową i przebudową twierdzy toruńskiej, która rozpoczęła się w 1877 r. Zakłady te produkowały także maszyny i narzędzia rolnicze.

Świetnie rozwijało się budownictwo, co powodowało tworzenie nowych cegielni. Powstawały też tartaki parowe – w 1910 r. w Toruniu było ich już 11 – oraz zakłady stolarki budowlanej. Dodatkowym impulsem do rozwoju przemysłu drzewnego było otwarcie w 1904 r. portu drzewnego. Dobrze rozwijał się też przemysł spożywczy, a w nim przede wszystkim zakłady piernikarskie, np. fabryka firmy Weese, fabryka firmy H. Thomas. Istniał też młyn zbożowy Gersona, dwie mle-

21 Ten fragment tekstu został przygotowany na podstawie: J. Wojtowicz, *Z przemian gospodarczych Grudziądza na przełomie XIX/XX wieku*, „Rocznik Grudziądzki” 1970, t. 5-6, s. 216-219; A. Wajler, *Grudziądz pod panowaniem pruskim w latach 1849-1894*, [w:] *Dzieje Grudziądza...*, s. 327-329; J. Księski, *Od „Hakaty” do odzyskania niepodległości*, [w:] *Dzieje Grudziądza...*, s. 351-353; R. Sudziński, *Etapy i kierunki rozwoju Grudziądza w okresie kapitalistycznej industrializacji miasta (od połowy XIX wieku do roku 1939)*, „Rocznik Grudziądzki” 2005, t. 16, s. 46-60. Tam też znajdują się szczegółowe informacje dotyczące tego tematu.

22 Więcej informacji na ten temat: K. Biskup, L. Narębski, *Prusko-niemiecka twierdza Toruń (1815-1914)*, [w:] *Historia Torunia...*, s. 160-173; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim panowaniem (1815-1920)*, [w:] *Toruń dawny i dzisiejszy*, red. M. Biskup, Warszawa 1983, s. 338-342.

czarnie, krochmalnia, dwa browary, gorzelnia i rektyfikacja spirytusu firmy Sułtan. Z przemysłu chemicznego należy wymienić gazownię miejską, fabrykę nawozów sztucznych i olejarnię firmy Länger & Ilgner.

Na przełomie XIX i XX w. w Toruniu rozwijał się również przemysł poligraficzny. Istniały trzy drukarnie: zakład Buszczyńskich, zakład E. Dombrowskiego i drukarnia Thorner Zeitung. W branży odzieżowej na czoło wysuwała się wytwórnia obuwia firmy Kunze & Kittel. Dobrze rozwijała się branża gastronomiczna i hotelarska. Mimo istnienia w Toruniu na początku XX w. kilku dużych przedsiębiorstw nadal dominowało rzemiosło i mniejsze zakłady przemysłowe<sup>23</sup>.

W Bydgoszczy oraz Poznaniu główne tendencje dotyczące znaczenia poszczególnych branż pod względem liczby zakładów i zatrudnionych były pod pewnymi względami podobne jak w Toruniu i Grudziądzu, choć liczby bezwzględne były oczywiście o wiele większe, szczególnie w przypadku Poznania (tabela 4). Przede wszystkim odnotowano bardzo dużą liczbę przedsiębiorstw handlowych, jak i osób w nich zatrudnionych (Bydgoszcz: 899 zakładów i 13,7% ogółu zatrudnionych; Poznań: 2460 zakładów i 21,1% ogółu zatrudnionych). Podobnie rzecz się miała z branżą odzieżową (Bydgoszcz: 741 zakładów i 9,3% ogółu zatrudnionych; Poznań: 2772 zakłady i 14,1% ogółu zatrudnionych). W tych dwóch miastach zaobserwowano także ogromną rzeszę pracowników (w tym robotników) zatrudnionych w budownictwie (Bydgoszcz: 30,3% ogółu zatrudnionych; Poznań: 15,7% ogółu zatrudnionych). Bardzo duże znaczenie dla zatrudnienia miały także zakłady przemysłu spożywczego (Bydgoszcz: 7,5%; Poznań: 10,9%); maszynowego (Bydgoszcz: 11,7%; Poznań: 5,8%); drzewnego (Bydgoszcz: 5,8%; Poznań: 4,4%). Tu występowała duża koncentracja produkcji. Pod względem liczby przedsiębiorstw oraz liczby zatrudnionych ważną rolę spełniały też działy: gastronomia i hotelarstwo, czyszczenie, i przemysł mineralny.

Choć dane spisowe dotyczą 1907 r., należy wspomnieć, że od początku zaborów Bydgoszcz pełniła ważną rolę jako ośrodek administracyjny i wojskowy (stacjonował tam pruski garnizon).

<sup>23</sup> Ten fragment tekstu został przygotowany na podstawie: K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta (1815-1914)*, [w:] *Historia Torunia...*, s. 142-159. Tam też znajdują się szczegółowe informacje dotyczące tego tematu.

Tabela 4. Zatrudnienie w pozarolniczych działach i gałęziach gospodarki narodowej powiatu miejskiego Bydgoszcz i Poznań według spisu przedsiębiorstw z 12 czerwca 1907 r.

| Działy/gałęzie       | Powiat miejski Bydgoszcz |                   |                 |                 | Powiat miejski Poznań |                   |                 |                 |
|----------------------|--------------------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|-------------------|-----------------|-----------------|
|                      | zakłady główne           | osoby zatrudnione |                 |                 | zakłady główne        | osoby zatrudnione |                 |                 |
|                      |                          | ogółem            | w tym robotnicy | % zatrudnionych |                       | ogółem            | w tym robotnicy | % zatrudnionych |
| I. ogrodnictwo       | 14                       | 117               | 93              | 0,6             | 37                    | 269               | 187             | 0,7             |
| II. hodowla zwierząt | 1                        | 1                 | –               | –               | 14                    | 52                | 33              | 0,1             |
| III. górnictwo       | –                        | –                 | –               | –               | –                     | –                 | –               | –               |
| IV. mineralny        | 21                       | 603               | 566             | 3,1             | 43                    | 1599              | 1509            | 4,1             |
| V. metalowy          | 76                       | 411               | 311             | 2,1             | 176                   | 1078              | 815             | 2,8             |
| VI. maszynowy        | 83                       | 2306              | 2055            | 11,7            | 160                   | 2253              | 1849            | 5,8             |
| VII. chemiczny       | 7                        | 34                | 8               | 0,2             | 21                    | 618               | 511             | 1,6             |
| VIII. oświetleniowy  | 6                        | 191               | 131             | 1,0             | 9                     | 201               | 161             | 0,5             |
| IX. włókienniczy     | 13                       | 78                | 64              | 0,4             | 56                    | 104               | 40              | 0,3             |
| X. papierniczy       | 15                       | 240               | 212             | 1,2             | 52                    | 337               | 263             | 0,9             |
| XI. skórzaný         | 36                       | 271               | 222             | 1,4             | 71                    | 243               | 156             | 0,6             |
| XII. drzewny         | 134                      | 1148              | 928             | 5,8             | 324                   | 1710              | 1326            | 4,4             |
| XIII. spożywczy      | 238                      | 1484              | 1096            | 7,5             | 501                   | 4260              | 3303            | 10,9            |

|                         |      |       |       |      |      |       |       |      |
|-------------------------|------|-------|-------|------|------|-------|-------|------|
| XIV. odzieżowy          | 741  | 1830  | 960   | 9,3  | 2772 | 5486  | 2308  | 14,1 |
| XV. czyszczenie         | 281  | 510   | 220   | 2,6  | 891  | 1413  | 480   | 3,6  |
| XVI. budownictwo        | 184  | 5982  | 5313  | 30,3 | 392  | 6119  | 5374  | 15,7 |
| XVII. poligraficzny     | 25   | 392   | 317   | 2,0  | 55   | 868   | 704   | 2,2  |
| XVIII. artystyczny      | 5    | 6     | 1     | –    | 18   | 41    | 24    | 0,1  |
| XIX. handel             | 899  | 2706  | 1339  | 13,7 | 2460 | 8219  | 4148  | 21,1 |
| XX. ubezpieczenia       | 51   | 100   | 3     | 0,5  | 105  | 545   | 34    | 1,4  |
| XXI. komunikacja        | 89   | 487   | 312   | 2,5  | 210  | 1325  | 1021  | 3,4  |
| XXII. gastronom./hotel. | 346  | 870   | 424   | 4,4  | 792  | 2176  | 1022  | 5,6  |
| XXIII. kultura/sztuka   | 49   | 243   | 13    | –    | 107  | 370   | 14    | –    |
| A                       | 15   | 118   | 93    | 0,6  | 51   | 321   | 220   | 0,8  |
| B                       | 1865 | 15486 | 12404 | 78,3 | 5541 | 26330 | 18823 | 67,7 |
| C                       | 1385 | 4163  | 2078  | 21,1 | 3567 | 12265 | 6225  | 31,5 |
| Razem A-C               | 3265 | 19767 | 14575 | 100% | 9159 | 38916 | 25268 | 100% |
| z XXIII                 | 3314 | 20010 | 14588 | –    | 9266 | 39286 | 25282 | –    |

Źródło: Gewerbliche Betriebsstatistik herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amte, s. 137-139, 160-161.



Dlatego właśnie Prusacy już od końca XVIII w. inwestowali w rozwój miasta, chcąc przez to wpłynąć także na poziom jego germanizacji. Przełożyło się to i na rozwój gospodarczy miasta i na jego strukturę narodowościową. Bardzo ważnym przedsięwzięciem była budowa kanału, który miał połączyć Noteć z Brdą, a pośrednio Odrę z Wisłą. Prace rozpoczęto w 1773 r., a ostatecznie działał on od 1805 r. Bydgoszcz stała się dzięki temu ważnym węzłem dróg wodnych<sup>24</sup>.

Już w pierwszym okresie rządów pruskich Bydgoszcz świetnie rozwinęła się gospodarczo i przestrzennie<sup>25</sup>. Znaczenie miasta nie zmalało także w okresie Księstwa Warszawskiego, gdyż było wówczas siedzibą rejencji<sup>26</sup>. Od 1815 r. Bydgoszcz dalej rozwijała się pod rządami pruskimi. Szczególnie pomyślny pod względem industrializacji był okres od połowy XIX w. Już w 1851 r. miasto zostało włączone w obręb ogólnopaństwowej sieci kolejowej i to tutaj zlokalizowano Dyрекcję Kolei Wschodniej, a następnie Główne Warsztaty Naprawcze Kolei Wschodniej. Miało to niebagatelny wpływ na dynamiczny rozwój gospodarczy, przestrzenny i demograficzny. Bardzo dobrze rozwijał się przemysł maszynowy i metalowy. Powstała odlewnia Kaemmerera, później przejęta przez A. Wiesego, fabryka maszyn Eberhardta, fabryka maszyn braci Wulff oraz fabryka maszyn J. Schmidta. Produkowano tu między innymi maszyny i narzędzia rolnicze, a także maszyny dla tartaków, gorzelni czy cukrowni. Mimo wszystko bydgoski przemysł „miał niższą zdolność konkurencyjną w porównaniu z przemysłem zachodnich i środkowych rejonów Rzeszy. Przemysł tamtejszy ukształtował się w dogodniejszych warunkach społeczno-ekonomicznych niż warunki startu industrializacyjnego wschodnich prowincji pruskich, a także reprezentował wyższy stopień koncentracji produkcji i wyższy poziom technologiczny”<sup>27</sup>. Miał też mniejsze niż na przykład Gdańsk czy Elbląg możliwości korzystania z zamorskich dostaw półfabrykatów żelaza czy stali.

24 Więcej informacji na ten temat: F. Mincer, *Przemiany administracyjne i społeczno-gospodarcze w pierwszym okresie rządów pruskich (1772-1806)*, [w:] *Historia Bydgoszczy...*, s. 369-376.

25 Zob. tamże, s. 385-392.

26 Więcej informacji na ten temat: M. Kallas, *W czasach Księstwa Warszawskiego 1806-1815*, [w:] *Historia Bydgoszczy...*, s. 419-463; W. Sobociński, *Historia ustroju i prawa Księstwa Warszawskiego*, Toruń 1964, s. 134-135.

27 K. Wajda, *Przeobrażenia gospodarcze Bydgoszczy w latach 1850-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy...*, s. 536.

Pod koniec XIX w. nastąpiło wyraźne ożywienie gospodarcze. Rozwinęła się fabryka maszyn i kotłów parowych Zobela, fabryka maszyn H. Köhnerta i zakład budowy maszyn i stocznia Bydgoskiego Towarzystwa Holowniczego w Kapuściskach Dolnych. Rozwijało się budownictwo mieszkaniowe i wzmożone budownictwo gmachów publicznych, co z kolei było impulsem dla rozwoju cegielni (np. cegielnia Neumanna) i cementowni. Dobrze radził sobie przemysł drzewny (powstawały tartaki, zakłady stolarki budowlanej), spożywczy – głównie młynarstwo (powstawały liczne młyny obok istniejących od 1860 r. Młynów Królewskich), browarnictwo, gorzelnictwo (destylarnia wódek Frankego) i branża tytoniowa. Dzięki maszynom parowym rozwijał się też przemysł poligraficzny. Ważnym przełomem było uruchomienie w 1896 r. elektrowni, co umożliwiało wykorzystywanie w przemyśle silników elektrycznych<sup>28</sup>.

W Poznaniu ważne zmiany w rozwoju przemysłu kapitalistycznego nastąpiły w drugiej połowie XIX w. Przede wszystkim w wielu branżach następowała koncentracja produkcji. Małe przedsiębiorstwa bankrutowały, co było następstwem rosnącej konkurencji ze strony fabryk lepiej wyposażonych technicznie (np. powstawały młyny parowe, które miały dużą moc przerobową, w efekcie czego małe młyny upadały). Prężnie rozwijał się przemysł spożywczy, co widać w danych spisowych, m.in. gorzelnictwo (wytwórnia wódek Apolinarego Kłóskowskiego, Fabryka Wódek Franza Kantorowicza), piwowarstwo (np. browar braci Huggerów, Friesego, „Bavaria”, Nowy Browar Poznańsko-Bawarski), młynarstwo (np. młyny Johanna Kratochwilli, Beutha i Melinghofa, Herzoga, Hermana). Powstawały fabryki octu i krochmalu, wód gazowanych czy wyrobów czekoladowych. Rozwijał się też przemysł tytoniowy (np. fabryka tabaki Franza Traegera, fabryka papierosów F. Ganowicza i Wleklińskiego). Dobrze rozwijał się także przemysł poligraficzny, rosła liczba nowoczesnych drukarni. Związane to było z wydawaniem prasy i różnorodnych broszur oraz publikacji związanych z walką polsko-niemiecką w zakresie kultury. Wspomnieć tu należy choćby założoną

28 Ten fragment tekstu został przygotowany na podstawie: K. Wajda, *Przeobrażenia gospodarcze Bydgoszczy...*, s. 530-540; Cz. Łuczak, dz. cyt., s. 242-259, 263-270; W tych publikacjach znajdują się też szczegółowe informacje dotyczące tego tematu.

w 1902 r. przez arcybiskupa Floriana Stablewskiego drukarnię diecezjalną „Drukarnia i Księgarnia pod wezwaniem św. Wojciecha”.

Duże znaczenie dla zatrudnienia w mieście miał także przemysł mineralny. W szybkim tempie rosła liczba cegielni. Budownictwo zatrudniało ogromną liczbę pracowników, szczególnie w sezonie. Było to wynikiem wzmożonego budownictwa mieszkaniowego, ale także wznoszenia okazałych budynków gospodarczych i publicznych. Wraz z postępem technicznym rosło zapotrzebowanie na maszyny i urządzenia. To było impulsem do rozwoju przemysłu maszynowego i metalowego, który zatrudniał ogromną rzeszę pracowników. Powstawały fabryki produkujące m.in. maszyny i narzędzia rolnicze jak młockarnie, siewniki i tokarki. W 1843 r. pierwszą taką fabrykę założył Jan Netrebski. Została ona jednak zlikwidowana w 1855 r. Następnie powstawały kolejne: w 1853 r. Juliusa Moegelina i w 1855 r. Hipolita Cegielskiego. Powstawały też kolejne przedsiębiorstwa, np. fabryka pieców Wagnera, fabryka parowozów Seidla, wytwórnia statków Kleemana, fabryka maszyn braci Lesser, Konrada Paulusa, Napoleona Urbanowskiego i Spółki, fabryka wyrobów metalowych Wincentego Płonki czy też fabryka maszyn, odlewania żelaza i wytwórnia kotłów Maxa Kuhla.

Z biegiem czasu Poznań odgrywał coraz większą rolę w produkcji maszyn, urządzeń i wyrobów metalowych w Wielkopolsce. Szczególne znaczenie miały tu trzy kolejowe warsztaty naprawcze, które dynamicznie się rozwijały. Powstawały też fabryki przemysłu chemicznego i produkcji nawozów sztucznych np. Moritza Milcha, F. Berlina, „Labor”. Rozwijał się przemysł drzewny, głównie meblarski, np. fabryka mebli Kronthala, Józefa Zeylanda, Engellmana i Neufetela, czy wytwórnia „Józef Sroczyński. Nadworna fabryka mebli”. Gospodarka Poznania mocno odczuła natomiast włączenie Wielkopolski do państwa pruskiego, ponieważ utraciono wschodnie rynki zbytu. Wytworzyła się też silna konkurencja w postaci towarów z innych regionów Prus. Przez cały ten okres nadal rozwijała się wytwórczość rzemieślnicza i drobne zakłady przemysłowe, szczególnie w branży odzieżowej (najwięcej zakładów w mieście) oraz spożywczej. Bardzo duże znaczenie dla obrazu miasta miał także handel<sup>29</sup>.

29 Ten fragment tekstu został przygotowany na podstawie: W. Szulc, *Procesy industrializacji Poznania. Kredyt. Ubezpieczenia. Organizacje gospodarcze*, [w:] *Dzieje Poznania...*, s. 137-170; Cz. Łuczak, dz. cyt., s. 224-225, 239-243, 245-255. W tych publikacjach znajdują się też szczegółowe informacje dotyczące tego tematu.

**Tabela 5. Zatrudnienie w przedsiębiorstwach na terenie sześciu powiatów miejskich według spisu zawodowego z 12 czerwca 1907 r. (pięć najliczniejszych pod względem zatrudnionych osób).**

| Numer                           | Rodzaj przedsiębiorstwa                                    | Zakład | Osoby zatrudnione | W tym robotnicy |
|---------------------------------|--|--------|-------------------|-----------------|
| <b>Powiat miejski Toruń</b>     |  |        |                   |                 |
| XIIla2                          | piekarnie, cukiernie                                       | 69     | 535               | 405             |
| XIVa2                           | zakłady krawieckie, sprzedaż odzieży                       | 276    | 594               | 305             |
| XIVb                            | zakłady szewskie   | 165    | 406               | 237             |
| XVIa1                           | firmy budowlane  | 30     | 913               | 810             |
| XXIIb                           | lokale gastronomiczne                                      | 218    | 572               | 275             |
| Razem                           |  | 758    | 3020              | 2032            |
| <b>Powiat miejski Grudziądz</b> |  |        |                   |                 |
| XIVa2                           | zakłady krawieckie, sprzedaż odzieży                       | 253    | 520               | 231             |
| XIVb                            | zakłady szewskie   | 118    | 407               | 258             |
| XVIa1                           | firmy budowlane  | 18     | 1354              | 1261            |
| XIXa15                          | handel produktami kolonialnymi                             | 97     | 321               | 177             |
| XXIIb                           | lokale gastronomiczne                                      | 95     | 265               | 147             |
| Razem                           |  | 581    | 2867              | 2074            |
| <b>Powiat miejski Elbląg</b>    |  |        |                   |                 |
| Vla1                            | fabryki silników i turbin parowych, lokomotyw i lokomobili | 3      | 3023              | 2758            |
| VId                             | zakłady budownictwa okrętowego                             | 1      | 1136              | 1089            |
| XIIIf                           | fabryki tabaki   | 64     | 2955              | 2767            |
| XIVa2                           | zakłady krawieckie, sprzedaż odzieży                       | 423    | 657               | 185             |
| XIXa15                          | handel produktami kolonialnymi                             | 177    | 512               | 244             |
| Razem                           |  | 668    | 8283              | 7043            |
| <b>Powiat miejski Gdańsk</b>    |  |        |                   |                 |
| VId                             | zakłady budownictwa okrętowego                             | 10     | 2422              | 2189            |
| XIVa2                           | zakłady krawieckie, sprzedaż odzieży                       | 1112   | 2087              | 735             |
| XVIa1                           | firmy budowlane  | 66     | 4142              | 3862            |
| XIXa15                          | handel produktami kolonialnymi                             | 530    | 1521              | 606             |
| XXIIb                           | lokale gastronomiczne                                      | 521    | 1563              | 814             |
| Razem                           |  | 2239   | 11735             | 8206            |
| <b>Powiat miejski Bydgoszcz</b> |  |        |                   |                 |
| Vla1                            | fabryki silników i turbin parowych, lokomotyw i lokomobili | 1      | 848               | 809             |
| Vlc1                            | fabryki budowy wagonów                                     | 15     | 749               | 695             |
| XIVa2                           | zakłady krawieckie, sprzedaż odzieży                       | 415    | 848               | 361             |
| XIVb                            | zakłady szewskie   | 223    | 808               | 541             |

| Numer                 | Rodzaj przedsiębiorstwa                                | Zakład | Osoby zatrudnione | W tym robotnicy |
|-----------------------|--|--------|-------------------|-----------------|
| XVIa1                 | firmy budowlane  | 31     | 5068              | 4621            |
| Razem                 |  | 685    | 8321              | 7027            |
| Powiat miejski Poznań |  |        |                   |                 |
| IVe1                  | cegielnie, produkcja wyrobów glinianych i kamionkowych | 14     | 1154              | 1110            |
| XIVa2                 | zakłady krawieckie, sprzedaż odzieży                   | 1635   | 3302              | 1345            |
| XIVb                  | zakłady szewskie                                       | 819    | 1601              | 723             |
| XVIa1                 | firmy budowlane  | 82     | 4293              | 3985            |
| XXIIb                 | lokale gastronomiczne                                  | 503    | 1572              | 743             |
| Razem                 |  | 3053   | 11922             | 7906            |

Źródło: *Gewerbliche Betriebsstatistik herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amte*, s. 32, 33, 35, 36, 47, 48, 50, 51, 137-139, 160, 161.

Jeśli z poziomu drugiego spisu przedsiębiorstw przejdziemy do poziomu czwartego – ostatniego i najdokładniejszego – uzyskamy wykaz zakładów pracy, które istniały w sześciu omawianych miastach (tabela 5). Po wybraniu pięciu najliczniejszych pod względem liczby zatrudnionych, okazuje się, że we wszystkich tych miastach kluczowe znaczenie miały małe zakłady (częściowo na pewno rzemieślnicze) produkujące artykuły codziennego użytku, np. zakłady krawieckie, zakłady szewskie, a w Toruniu dodatkowo piekarnie i cukiernie (było ich 69). Co charakterystyczne, nie zatrudniały one dużej liczby pracowników, np. w zakładach krawieckich na jedno przedsiębiorstwo zatrudnionych było średnio tylu pracowników: w Toruniu: 2,2; w Grudziądzu: 2; w Elblągu: 1,6; w Gdańsku: 1,9; w Bydgoszczy: 2; w Poznaniu: 2.

Odwrotna sytuacja miała miejsce w firmach budowlanych, gdzie na jeden zakład przypadało odpowiednio tylu pracowników: w Toruniu: 30,4; w Grudziądzu: 75,2; w Gdańsku: 62,7; w Bydgoszczy: 163,5; w Poznaniu: 52,3. W przypadku miast portowych widać bardzo duże zatrudnienie w Elblągu (1136 pracowników) i Gdańsku (2422 pracowników), we wspomnianych już stocznich, czyli zakładach budownictwa okrętowego, oraz w Elblągu w fabrykach tabaki (2955 zatrudnionych). Dużą rolę odgrywał tu także handel produktami kolonialnymi. W Bydgoszczy głównie ze względu na warsztaty naprawcze kolei wschodniej dominowało zatrudnienie w zakładach określonych jako fabryki silników i turbin parowych, lokomotyw i lokomobili (848 zatrudnionych). W Poznaniu dużą liczbę pracowników zatrudniały cegielnie, dobrze rozwijające się głównie

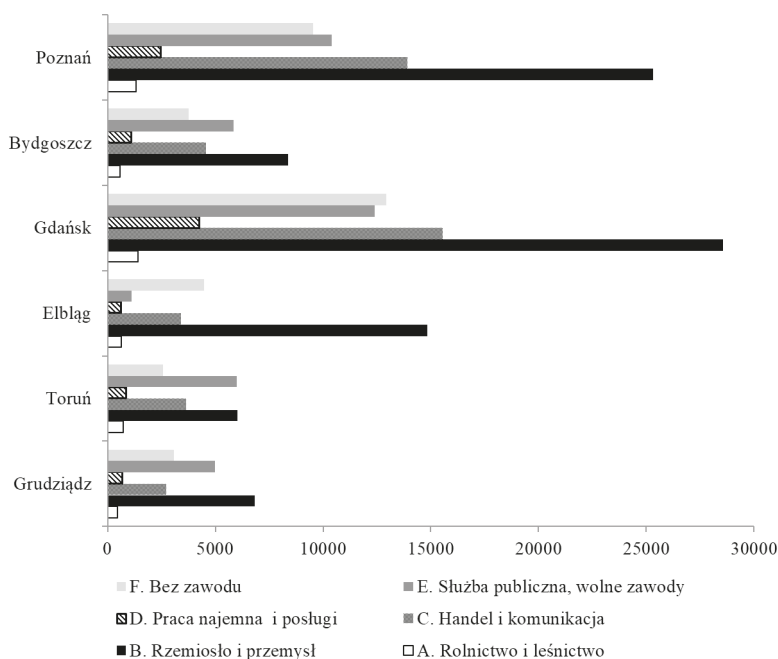
ze względu na wzmożone budownictwo zarówno mieszkaniowe, fortyfikacyjne, jak i budynków użyteczności publicznej i gospodarczej w okresie monumentalizmu w pruskim wydaniu (1154 pracowników).

Badanie poziomu i charakteru industrializacji wzbogacone zostało poprzez analizę spisu zawodowego (wykres 2). Jak wynika z analizy wykresu, we wszystkich sześciu powiatach miejskich najwięcej pracowników zatrudnionych było w przemyśle (w Bydgoszczy: 8390; w Grudziądzu: 6818; w Toruniu: 6038). Jednak porównanie zatrudnienia w poszczególnych działach zawodowych pozwala stwierdzić, że w Gdańsku i Poznaniu, które były w spisach pruskich zaliczane do wielkich miast, jak również w Elblągu, wystąpiła bardzo duża przewaga w zatrudnieniu w rzemiośle i przemyśle w stosunku do innych działów (w Gdańsku: 28565 zatrudnionych; w Poznaniu: 25323 zatrudnionych; w Elblągu: 14846 zatrudnionych). W dwóch pierwszych miastach na drugim miejscu wśród działów zawodowych znalazł się handel i komunikacja (w Gdańsku: 15549 pracowników; w Poznaniu: 13907 pracowników). Z kolei w Bydgoszczy, Grudziądzu oraz Toruniu zauważalne było spore znaczenie służby publicznej i wolnych zawodów w zatrudnieniu, co zapewne wynikało z dużej liczby urzędników i stacjonowania garnizonu wojskowego przy słabszym uprzemysłowieniu miasta (w Bydgoszczy: 5856 zatrudnionych; w Grudziądzu: 4980 zatrudnionych; w Toruniu: 5984 zatrudnionych).

Schodząc z poziomu pierwszego spisu zawodowego – działy gospodarki, do trzeciego – zawody, można zauważyć duże znaczenie wojska w zatrudnieniu ludności we wszystkich omawianych powiatach miejskich z wyjątkiem Elbląga, gdzie nie stacjonował garnizon (tabela 6). Obecność wojska mocno wpływała na obraz miast i jego rozwój. Najwięcej było go w Gdańsku: 7880 osób; następnie w Toruniu: 5001 osób, a na trzeciej pozycji w Bydgoszczy: 4227 osób. Widać także, jak wiele osób, zarówno kobiet, jak i mężczyzn, zatrudnionych było w handlu jako kupcy i handlarze/handlarki. Kobiety częściej niż mężczyźni pracowali w branży odzieżowej jako krawcowe. Dużą rolę odgrywały też jako osoby zatrudnione w szynkach i gospodach. Mężczyźni natomiast zdecydowanie przeważali jako pracujący w budownictwie oraz zawodach takich jak ślusarz czy stolarz.

Spis zawodowy wykazał oczywiście te same tendencje w zatrudnieniu co spis przedsiębiorstw. W Elblągu mamy 2582 osoby zatrudnione przy produkcji tabaki (w tym aż 2380 kobiet) oraz 2060 osób

**Wykres 2. Struktura ludności zawodowo czynnej w zawodzie głównym – dane zbiorcze, według spisu zawodowego/działalności z 12 czerwca 1907 r. dla sześciu powiatów miejskich.**



Źródło: Wykres przygotowany na podstawie danych ze spisu: *Berufsstatistik herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amte*, s. 27, 29-30, 39-42, 110-111, 129.

zatrudnionych przy produkcji maszyn i narzędzi. W Gdańsku z kolei odnotowano 2454 osoby zatrudnione w budownictwie okrętowym. W Bydgoszczy i Poznaniu duże znaczenie miało zatrudnienie na kolei (Bydgoszcz: 675 osób; Poznań: 2203 osoby). W Toruniu z racji tradycji piernikarstwa odnotowano 485 osób pracujących jako piekarze i cukiernicy. W Grudziądzu 490 osób pracowało w cegielniach.



**Tabela 6. Zatrudnieni według zawodów na terenie sześciu powiatów miejskich według spisu zawodowego z 12 czerwca 1907 r. (5 najliczniejszych + wojsko).**

| Numer                           | Nazwa zawodu                              | Zawód główny<br>Mężczyźni | Zawód główny<br>Kobiety | Razem |
|---------------------------------|---|---------------------------|-------------------------|-------|
| <b>Powiat miejski Toruń</b>     |   |                           |                         |       |
| E.1                             | wojsko                                    | 5001                      | –                       | 5001  |
| C.1                             | handlarze, kupcy                          | 1073                      | 476                     | 1549  |
| B.141                           | pracujący w budownictwie                  | 691                       | 10                      | 701   |
| C.27                            | zatrudnieni w szynkach i gospodach        | 337                       | 331                     | 668   |
| B.124                           | krawcy, krawcowe                          | 261                       | 377                     | 638   |
| B.106                           | piekarze, cukiernicy                      | 357                       | 128                     | 485   |
| Razem (bez wojska)              |   | 2719                      | 1322                    | 4041  |
| <b>Powiat miejski Grudziądz</b> |   |                           |                         |       |
| E.1                             | wojsko                                    | 4061                      | –                       | 4061  |
| C.1                             | handlarze, kupcy                          | 786                       | 426                     | 1212  |
| B.141                           | pracujący w budownictwie                  | 602                       | 10                      | 612   |
| B.15                            | zatrudnieni w cegielniach                 | 379                       | 111                     | 490   |
| C.27                            | zatrudnieni w szynkach i gospodach        | 207                       | 275                     | 482   |
| B.124                           | krawcy, krawcowe                          | 209                       | 259                     | 468   |
| Razem (bez wojska)              |   | 2183                      | 1081                    | 3264  |
| <b>Powiat miejski Elbląg</b>    |   |                           |                         |       |
| B.122                           | zatrudnieni przy produkcji tabaki         | 202                       | 2380                    | 2582  |
| B.40                            | pracujący przy produkcji maszyn, narzędzi | 2010                      | 50                      | 2060  |
| C.1                             | handlarze, kupcy                          | 1172                      | 856                     | 2028  |
| B.34                            | ślusarze                                  | 1619                      | –                       | 1619  |
| B.95                            | stolarze                                  | 849                       | 25                      | 874   |
| Razem (bez wojska)              |   | 5852                      | 3311                    | 9163  |
| <b>Powiat miejski Gdańsk</b>    |   |                           |                         |       |
| E.1                             | wojsko                                    | 7880                      | –                       | 7880  |
| C.1                             | handlarze, kupcy                          | 4405                      | 2647                    | 7052  |
| B.124                           | krawcy, krawcowe                          | 1232                      | 1900                    | 3132  |
| B.44                            | zatrudnieni w budownictwie okrętowym      | 2449                      | 5                       | 2454  |
| B.141                           | pracujący w budownictwie                  | 2066                      | 26                      | 2092  |
| C.27                            | zatrudnieni w szynkach i gospodach        | 1036                      | 998                     | 2034  |
| Razem (bez wojska)              |   | 11188                     | 5576                    | 16764 |
| <b>Powiat miejski Bydgoszcz</b> |   |                           |                         |       |
| E.1                             | wojsko                                    | 4227                      | –                       | 4227  |

| Numer                 | Nazwa zawodu                       | Zawód główny<br>Mężczyźni | Zawód główny<br>Kobiety | Razem |
|-----------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------|-------|
| C.1                   | handlarze, kupcy                   | 1337                      | 724                     | 2061  |
| B.124                 | krawcy, krawcowe                   | 429                       | 467                     | 896   |
| B.141                 | pracujący w budownictwie           | 804                       | 14                      | 818   |
| C.27                  | zatrudnieni w szynkach i gospodach | 457                       | 284                     | 741   |
| B.13                  | zatrudnieni na kolei               | 658                       | 17                      | 675   |
| Razem (bez wojska)    |                                    | 3685                      | 1506                    | 5191  |
| Powiat miejski Poznań |                                    |                           |                         |       |
| C.1                   | handlarze, kupcy                   | 3632                      | 2218                    | 5850  |
| E.1                   | wojsko                             | 5370                      | –                       | 5370  |
| B.124                 | krawcy, krawcowe                   | 1367                      | 2213                    | 3580  |
| B.141                 | pracujący w budownictwie           | 2604                      | 130                     | 2734  |
| C.13                  | zatrudnieni na kolei               | 2169                      | 34                      | 2203  |
| C.27                  | zatrudnieni w szynkach i gospodach | 1040                      | 970                     | 2010  |
| Razem (bez wojska)    |                                    | 10812                     | 5565                    | 16377 |

Źródło: *Berufsstatistik herausgegeben vom kaiserlichen Statistischen Amte*, s. 27, 29-30, 39-42, 110-111, 129.

## Podsumowanie

W sześciu badanych powiatach miejskich na początku XX w. widać duże znaczenie dla gospodarki rzemiosła i drobnotowarowy charakter przemysłu. W miastach uznawanych przez Prusy za wielkie – Poznań i Gdańsk – spisy z 1907 r. odnotowały znaczący udział dużych przedsiębiorstw, w których występowała koncentracja produkcji. Do tych miast A. Chwalba zalicza jeszcze Elbląg ze względu na zakłady Schichaua i fabrykę tytoniu. Patrząc z polskiego i zaborowego punktu widzenia, wszystkie sześć miast miało pewne znaczenie gospodarcze, mniejsze lub większe, dla lokalnego rynku lub regionu. Na pewno czynnik gospodarczy we wszystkich tych miastach odgrywał ogromną rolę, jeśli weźmiemy pod uwagę czynniki miastotwórcze. Nie był on jednak jedyny. Wszystkie sześć omawianych miast było bardzo dobrze skomunikowanych połączeniami kolejowymi z innymi ośrodkami. Tak więc czynnik komunikacji był tutaj także istotny jako miastotwórczy. W pięciu z tych miast stacjonowały garnizony wojskowe i ośrodki te miały duże znaczenie militarne, stąd możemy tu rozważać także czynnik warowności (militarny).

Trzeba jednak pamiętać o tym, że w skali całej II Rzeszy prowincje wschodnie były obszarem najsłabiej rozwiniętym. A. Chwalba zaznacza, że: „O produkcji przemysłu prowincji polskich decydowały niewielkie i średniej wielkości zakłady, często ulokowane w małych miejscowościach”. Z drugiej strony jednak stwierdza, że: „Władze troszczyły się o głębokie zmiany cywilizacyjne, a także o to, by prowincje polskie nie były Niemcami kategorii «B»”<sup>30</sup>. Te zmiany miały często wydźwięk polityczny, mający na celu umacnianie niemieckości, czego przykładem były inwestycje budowlane w Poznaniu. Industrializacja zależała jednak od wielu czynników, często niezależnych od rządowego wsparcia, takich choćby jak dostęp do określonych surowców czy rynków zbytu. Mimo neoprotekcjonizmu czy wręcz nacjonalizmu polityczno-gospodarczego w okresie rozwoju kapitalizmu monopolistycznego industrializacja, szczególnie w przemyśle ciężkim czy wydobywczym, nadal zależna była od możliwości surowcowych, które na terenie prowincji zaboru pruskiego były raczej ubogie.

## Bibliografia

8. Biskup K., Narębski L., *Prusko-niemiecka twierdza Toruń (1815-1914)*, [w:] *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 162-167.
9. Chwalba A., *Historia Polski 1795-1918*, Kraków 2000.
10. Kallas M., *W czasach Księstwa Warszawskiego 1806-1815*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1: do roku 1920, red. M. Biskup, Warszawa – Poznań 1991, s. 419-463.
11. Kędełski M., *Stosunki ludnościowe w latach 1815-1918*, [w:] *Dzieje Poznania 1793-1918*, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, t. 2, cz. 1, Warszawa – Poznań 1994, s. 221-270.
12. Krzyż J., *Grudziądz w latach 1772-1849*, [w:] *Dzieje Grudziądza*, red. J. Danielewicz, Grudziądz 1992, s. 273-316.
13. Księski J., *Od „Hakaty” do odzyskania niepodległości*, [w:] *Dzieje Grudziądza*, red. J. Danielewicz, Grudziądz 1992, s. 350-377.
14. Kukliński J., *Przedsiębiorstwo Schichaua w latach 1937-1945*, „Rocznik Elbląski” 1993, t. 13, s. 37-61.
15. Łuczak C., *Dzieje gospodarcze Wielkopolski w okresie zaborów (1815-1918)*, Poznań 2001.
16. Mincer F., *Przemiany administracyjne i społeczno-gospodarcze w pierwszym okresie rządów pruskich (1772-1806)*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1: do roku 1920, red. M. Biskup, Warszawa – Poznań 1991, s. 341-392.
17. Romanow A., *Sytuacja demograficzna Gdańska 1971-1920*, [w:] *Historia Gdańska*, t. IV/1: 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 267-282.

30 A. Chwalba, dz. cyt., s. 466-467.

18. Sobociński W., *Historia ustroju i prawa Księstwa Warszawskiego*, Toruń 1964.
19. Stanielewicz J., *Ożywienie gospodarki morskiej*, [w:] *Historia Gdańska*, t. IV/1: 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 341-396.
20. Stanielewicz J., *Stagnacja w handlu i żegludze*, [w:] *Historia Gdańska*, t. IV/1: 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 82-145.
21. Sudziński R., *Etapy i kierunki rozwoju Grudziądza w okresie kapitalistycznej industrializacji miasta (od połowy XIX wieku do roku 1939)*, „Rocznik Grudziądzki” 2005, t. 16, s. 45-84.
22. Szulc W., *Procesy industrializacji Poznania. Kredyt. Ubezpieczenia. Organizacje gospodarcze*, [w:] *Dzieje Poznania 1793-1918*, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, t. 2, cz. 1, Warszawa – Poznań 1994, s. 137-170.
23. Tołwiński T., *Urbanistyka*, t. 1: *Budowa miasta w przeszłości*, Warszawa 1948.
24. Wajda K., *Toruń – Bydgoszcz – Chełmno. Rozwój gospodarczy i ludnościowy w XIX i początkach XX wieku (1815-1914)*, „Zapiski Historyczne” 1983, t. 58, s. 105-130.
25. Wajda K., *Klasa robotnicza Pomorza Wschodniego w drugiej połowie XIX i początkach XX wieku*, Warszawa 1981.
26. Wajda K., *Ludność Torunia*, [w:] *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, *W czasach zaboru pruskiego (1793-1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 92-141.
27. Wajda K., *Obszar i ludność*, [w:] *Historia Elbląga*, t. 3, cz. 2 (1851-1920), red. A. Groth, Gdańsk 2001, s. 12-50.
28. Wajda K., *Pod panowaniem pruskim (1815-1920)*, [w:] *Toruń dawny i dzisiejszy: zarys dziejów*, red. M. Biskup, Toruń 1983, s. 329-353.
29. Wajda K., *Przemiany terytorialne i ludnościowe w latach 1850-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa – Poznań 1991, s. 505-529.
30. Wajda K., *Przemysł i rzemiosło*, [w:] *Historia Elbląga*, t. 3, cz. 2 (1851-1920), red. A. Groth, Gdańsk 2001, s. 51-84.
31. Wajda K., *Przeobrażenia gospodarcze Bydgoszczy w latach 1850-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa – Poznań 1991, s. 530-540.
32. Wajler A., *Grudziądz pod panowaniem pruskim w latach 1849-1894*, [w:] *Dzieje Grudziądza*, red. J. Danielewicz, Grudziądz 1992, s. 317-349.
33. Włodarczyk E., *Sytuacja Gdańska w Cesarstwie Niemieckim*, [w:] *Historia Gdańska*, t. IV/1: 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 283-302.
34. Włodarczyk E., *Rozwój gdańskiego przemysłu i rzemiosła*, [w:] *Historia Gdańska*, t. IV/1: 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 303-340.
35. Włodarczyk E., *Rzemiosło i przemysł* [w:] *Historia Gdańska*, t. IV/1: 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 50-81.
36. Wojtowicz J., *Z przemian gospodarczych Grudziądza na przełomie XIX/XX wieku*, „Rocznik Grudziądzki” 1970, t. 5-6, s. 211-244.
37. Zielińska A., *Spis zawodowy i spis przedsiębiorstw z 1907 roku jako źródło do badania zagadnień społeczno-gospodarczych na przykładzie powiatu miejskiego i ziemskiego Grudziądz*, „Rocznik Grudziądzki” 2022, t. 30, s. 225-245.

Andrzej Szabaciuk\*  
Małgorzata Szabaciuk\*\*

## Budownictwo cerkiewne w kontekście procesów modernizacyjnych w Królestwie Polskim w drugiej połowie XIX i na początku XX w.

Orthodox Church Construction in the Context of Modernisation Processes in the Kingdom of Poland in the Second Half of the Nineteenth and Early Twentieth Centuries

**Abstract:** This article aims to examine the historical significance of church building in the Kingdom of Poland during the second half of the nineteenth century, with a particular focus on its role in the processes of colonisation, Russification, and modernisation of the region. The article analyzes the utilization of the Russian Orthodox Church as an instrument in Russian nationalist politics, shedding light on its involvement in shaping the political and religious landscape. The Uniate question and the issue of the separation of Chelm region are also explored in the context of this policy. The authors provide insights into how the Russian Empire viewed the Kingdom of Poland, dividing it into two key regions and highlighting the consequences of this policy from the perspective of the local population. Additionally, the article examines the priorities of the Russian administration in the Kingdom of Poland, taking a closer look at their impact on the modernisation processes that took place in the Congress Kingdom. By analyzing the historical interaction between religion and politics, this article offers a comprehensive understanding of the role of the Orthodox Church in shaping the internal situation of the Kingdom of Poland at the end of the 19th century.

**Keywords:** Kingdom of Poland, Orthodoxy, Orthodox churches, modernisation, colonisation

**Streszczenie:** Niniejszy artykuł ma na celu zbadanie historycznego znaczenia budownictwa cerkiewnego w Królestwie Polskim w drugiej połowie XIX w., ze szczególnym uwzględnieniem jego roli w procesach kolonizacji, rusyfikacji i modernizacji regionu. Artykuł analizuje wykorzystanie Rosyjskiej Cerkwi Prawosławnej jako instrumentu w rosyjskiej polityce narodowościowej, rzucając

\* Andrzej Szabaciuk – dr, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, ORCID: 0000-0003-3413-7454, e-mail: [andrzej.szabaciuk@kul.pl](mailto:andrzej.szabaciuk@kul.pl).

\*\* Małgorzata Szabaciuk – dr, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, ORCID: 0000-0002-2119-134X, e-mail: [malgorzata.szabaciuk@mail.umcs.pl](mailto:malgorzata.szabaciuk@mail.umcs.pl).

światło na jej udział w kształtowaniu krajobrazu politycznego i religijnego. Kwestia unicka i sprawa wydzielenia Chełmszczyzny są również badane w kontekście tej polityki. Autorzy zapewniają wgląd w to, jak Imperium Rosyjskie postrzegało Królestwo Polskie, dzieląc je na dwa kluczowe regiony i ukazując, jakie były konsekwencje tej polityki z perspektywy miejscowej ludności. Ponadto artykuł bada priorytety rosyjskiej administracji w Królestwie Polskim, przybliżając ich wpływ procesy modernizacyjne, które miały miejsce w Kongresówce. Analizując historyczną interakcję między religią i polityką, niniejszy artykuł oferuje kompleksowe zrozumienie roli Kościoła prawosławnego w kształtowaniu sytuacji wewnętrznej Królestwa Polskiego pod koniec XIX w.

**Słowa kluczowe:** Królestwo Polskie, prawosławie, cerkwie, modernizacja, kolonizacja

## Wstęp

Królestwo Polskie z perspektywy Petersburga było tworem specyficznym. Z jednej strony postrzeganym jako wrogi panowaniu rosyjskiemu, z drugiej podejmowano wysiłki w celu jego rusyfikacji, mające za zadanie umocnienie władzy rosyjskiej nie tylko w tym podmiocie, ale także na zachodnich kresach imperium. Jednym z kluczowych założeń tej polityki było zabezpieczenie Cesarstwa Rosyjskiego przed zagrożeniem zewnętrznym – ze strony Prus, później Rzeszy Niemieckiej, czy Austro-Węgier – ale także przeciwdziałanie niepokojom wewnętrznym. Z tego względu istotną cezurą w polityce związanej z zawłaszczaniem przestrzeni publicznej w Królestwie Polskim były powstania narodowe.

Po powstaniu listopadowym obserwujemy pierwsze i skoordynowane działania władz rosyjskich związane z symbolicznym zaznaczeniem obecności rosyjskiej w Królestwie Polskim oraz prawn-administracyjną unifikacją z resztą państwa, a powstanie styczniowe przyniosło gwałtowne przyspieszenie tych procesów. Stanowiło to konsekwencję istotnego znaczenia czynnika wyznaniowego w rosyjskiej polityce narodowościowej wobec Królestwa Polskiego. Represyjne działania wymierzone w polską szlachtę, inteligencję i Kościół rzymskokatolicki szły w parze ze wspieraniem środowisk traktowanych przez władze carskie za potencjalnych sojuszników (włościanstwo, a w szczególności ludność unicka). Ta ostatnia grupa mieszkańców Królestwa była otoczona „opieką” przed zgubnymi skutkami „łacińsko-polskiej propagandy”. Wsparcie „ruskiej sprawy” i łączące się z tym zabiegi zmierzające do unifikacji Królestwa Polskiego w ramach imperium oraz zabezpieczenia zachodnich „okrain” miały kluczowe znaczenie ideologiczne i polityczne. Było ono priorytetem władz rosyjskich przed wszelkimi

innymi działaniami w sferze publicznej, w tym zmierzającymi do poprawy warunków bytowych mieszkańców Królestwa Polskiego, które były związane z wdrażaniem nowoczesnych rozwiązań urbanizacyjnych, sanitarnych czy z zakresu infrastruktury transportowej<sup>1</sup>.

Długofalowym celem caratu było prezentowanie modernizacji z rosyjskim i prawosławnym obliczem oraz kontrola i ograniczanie działalności niezależnych organizacji religijnych czy – szerzej – społecznych. Wrogi stosunek wobec Królestwa Polskiego przejawiał się także w polityce gospodarczej i fiskalnej. Kongresówka była jednym z najbardziej eksploatowanych podatkowo obszarów imperium. Jak dowodzą badania Jekateriny Prawiłowej, średnie roczne obciążenie mieszkańców Królestwa Polskiego wynosiło 14 rub. 26 kop., natomiast obciążenia podatkowe mieszkańców guberni centralnych 6 rub. 32 kop. Królestwo Polskie co roku przynosiło caratowi zawrotną kwotę 14 mln rubli zysku, po odjęciu wydatków ponoszonych na utrzymanie prowincji, mimo że były one znacznie wyższe niż w guberniach centralnych z tytułu utrzymania armii i infrastruktury obronnej w regionie przygranicznym. Dodatkowo Komisja Budżetowa II Dumy Państwowej w 1907 r. ustaliła, że podatek ziemski pobierany z Królestwa Polskiego przyniósł 39% dochodów w skali całego imperium. Aby był rozłożony bardziej sprawiedliwie, należało go w Kongresówce zmniejszyć ośmiokrotnie<sup>2</sup>.

## **1. Miejsce religii w polityce cesarstwa rosyjskiego wobec Królestwa Kongresowego**

Kluczową cezurą rosyjskiej polityki narodowościowej wobec Królestwa Polskiego było powstanie styczniowe. Jeżeli powstanie listopadowe przyniosło pierwszą falę represji wymierzonych w środowiska polskie, to po powstaniu styczniowym zmiany te szły znacznie dalej. Wiązało się to z umocnieniem w Petersburgu pozycji politycznej zwolenników ostrego kursu wobec polskich elit. Po powstaniu styczniowym

1 Szerzej o tym: *Oddzielić katolicyzm od polonizmu. Tajne memorandum Aleksandra Muchanowa, 1871 rok*, oprac. A. Górak. Lublin 2022, s. 13-50.

2 Е. Правилова, *Финансы Империи. Деньги и власть в политике России на национальных окраинах. 1801-1917* [Je. Prawilowa, *Finansy Imperii. Deńgi i wlast w politike Rossii na nacionalnych okrainach. 1801-1917*], Moskwa 2006, s. 185-186.



wym wśród części wysokich rangą urzędników rosyjskich utrwalił się pogląd, że liberalne gesty pod adresem społeczeństwa polskiego będą w przyszłości zachętą do ponownego wzniesienia buntu. Takie stanowisko pojawia się w piśmie ministra spraw wewnętrznych Nikołaja Ignatiewa do warszawskiego generała-gubernatora Piotra Albiedyńskiego, w którym akcentował, że „wydarzenia poprzedzające otwarty bunt z 1863 r. prowadzą do przekonania, że na gruncie podobnych ustępstw Polaków niczym nigdy zadowolić nie można”<sup>3</sup>.

W ten sposób jeszcze w latach 80. XIX w. odrzucano pomysły liberalizacji polityki carskiej wobec Królestwa Polskiego. Straszanie wybuchem kolejnego powstania stanowiło ważny element zaostreżania kursu wobec środowisk postrzeganych jako wrogi panowaniu rosyjskiemu oraz wspierania grup rzekomo przychylnych Rosji. W efekcie wyraźnemu wzmocnieniu uległy represje wymierzone w polską szlachtę i Kościół rzymskokatolicki. Na masową skalę prowadzono sekwestr dób ziemian zaangażowanych w powstanie. Część osób jeszcze w toku insurekcji zostało straconych lub zesłanych w głąb Rosji. Podobny los spotkał Kościół rzymskokatolicki. Kapłanów prześladowano i zsyłano. Po powstaniu styczniowym zlikwidowane zostały diecezje: kamieniecka (w 1866 r.), janowska (1867 r.) oraz mińska (1868 r.). W latach 1860-1894 zamkniętych zostało 170 parafii, około 50 filii i 229 kaplic mszalnych, z czego 120 budynków sakralnych przekazano prawosławnym<sup>4</sup>. Dodatkowo skasowanych zostało kilkaset klasztorów obrządku łacińskiego i wschodniego<sup>5</sup>.

Warto podkreślić, że znaczenie czynnika religijnego w polityce narodowościowej łączyło się także z określonym stanem prawnym, który nakładał na przedstawicieli administracji rosyjskiej obowiązek ochrony wyznawców prawosławia (w tym siłą przypisanych do prawosławia unitów) i określał kwestie zmiany wyznania. W konsekwencji administracja przykładła wielką wagę do ochrony ludności „ruskiej” przed szkodliwymi wpływami Kościoła rzymskokatolickiego i żywiołu polskiego. Odseparowanie byłych unitów i forsowna ich rusyfikacja miały

3 Archiwum Główne Akt Dawnych (dalej: AGAD), Kancelaria Warszawskiego Generał-Gubernatora (dalej: KWGG), sygn. 1767, k. 3-4.

4 Por. ks. B. Kumor, *Polityka władz carskich wobec Kościoła katolickiego na ziemiach polskich do 1914 roku*, [w:] *Polacy w Kościele katolickim w ZSRR*, red. E. Walewander, Lublin 1991, s. 13.

5 Por. P. Gach, *Geografia strat zakonów polskich w końcu XVIII i w XIX wieku*, Rzym 1980.

w dłuższej perspektywie rozwiązać problem zbuntowanej prowincji. W tym kontekście kluczowe znaczenie miała ziemia chełmska, w rosyjskiej narracji funkcjonująca jako Chełmszczyzna lub Ruś Chełmska. Jak podkreślał Władimir Hurko – warszawski wicegubernator (1892-1895), a potem (1906-1907) wiceminister spraw wewnętrznych w rządzie Piotra Stołypina – celem polityki caratu wobec ziemi chełmskiej miało być wypracowanie skutecznych metod rusyfikacji Królestwa Polskiego oraz stworzenie miejscowych elit, które tę politykę będą realizowały<sup>6</sup>. Brak sukcesów tej polityki, której symbolem była masowa konwersja byłych unitów na katolicyzm po 1905 r., skutkowałam realizacją planu minimum, czyli wydzieleniem guberni chełmskiej.

Cesarstwo Rosyjskie, forsując zmiany dyskryminujące ludność polską, a z drugiej strony wspierając „ruskość” na obszarach wchodzących w skład dawnej Rzeczypospolitej, od samego początku musiało zmierzyć się z licznymi trudnościami, głównie natury prawnej. Poważne wątpliwości budziła przede wszystkim niejednoznaczna wykładnia prawna terminu „osoby pochodzenia ruskiego” (Лица русскаго происхождения). Problem ten nabrał szczególnego znaczenia po powstaniu styczniowym, dlatego Rada Państwa zleciła podjęcie prac nad doprecyzowaniem tego sformułowania. W 1890 r. w Petersburgu powołano specjalną międzyresortową komisję, która przedstawiła dokładną wykładnię wspomnianego terminu. Na podstawie jej orzeczenia minister spraw wewnętrznych otrzymał polecenie interpretowania określenia „osoby pochodzenia ruskiego” jako odnoszącego się do osób urodzonych jako rosyjscy poddani i wyznających prawosławie.

Podobną interpretację tego terminu zastosowano w dzienniku (журнале) Komitetu Zachodniego z 17 kwietnia 1864 r., w którym przewidziano, że stanowiska w administracji carskiej na terenie Kraju Północno-Zachodniego i Kraju Południowo-Zachodniego będą mogły obejmować tylko osoby wyznania prawosławnego i luterańskiego. Analogicznie sprawę rozpatrzył Komitet Zachodni w dzienniku z 1 lipca 1871 r., w którym stwierdzono, że ziemię państwową najlepszej kategorii mogą nabywać wyłącznie „osoby pochodzenia ruskiego”, będące jednocześnie wyznawcami prawosławia. Kryterium religijne zastoso-

6 [В. Гурко] В. Р., *Очерки Привислянья* [(W. Gurko) W. R., *Oczerki Priwisłjania*], Moskwa 1897, s. 267-268.

wane zostało również w tajnym rozporządzeniu Komitetu Ministrów z 25 czerwca 1889 r., które przewidywało, że wszystkie funkcje administracyjne na obszarach pounickich Królestwa Polskiego, które obejmowały teren zlikwidowanej w 1875 r. unickiej diecezji chełmskiej, do funkcji sołtysa włącznie, mogą obejmować tylko „osoby pochodzenia ruskiego” i jednocześnie wyznania prawosławnego, które nie zawarły związku małżeńskiego z katolikami<sup>7</sup>.

Przytoczone wyżej rozporządzenie Komitetu Ministrów łączyło kwestie przynależności religijnej czy narodowości z określonym obszarem. Jednak ten podział funkcjonował tak naprawdę od powstania styczniowego, kiedy na terenach pounickich wprowadzono szereg ograniczeń dotyczących działalności Kościoła rzymskokatolickiego, szkolnictwa ludowego<sup>8</sup>, sądownictwa<sup>9</sup>. Te przesłanki sprawiły, że po powstaniu styczniowym administracja rosyjska *de facto* wydzieliła w Królestwie dwie odrębne części, które funkcjonowały w oficjalnych dokumentach urzędowych: część „odwiecznie rosyjską i prawosławną” (исконно русская и православная) oraz część z „dominującą ludnością katolicką” (со сплошнымъ католическимъ населениемъ). Podstawą tego podziału było kryterium wyznaniowe, które szybko stało się czynnikiem warunkującym rosyjską politykę narodowościową. Przy czym wspomniane części nie były wyodrębnione pod względem administracyjnym, ale prawnym<sup>10</sup>.

W praktyce kryterium wyznaniowe zostało zastosowane także w wyborach do Dumy Państwowej, w czasie wyborów przedstawiciela ludności ruskiej Chełmszczyzny, a dodatkowo obowiązujące wcześniej tajne rozporządzenia zostały utrwalone administracyjnie, a nawet częściowo rozszerzone w projekcie wyodrębnienia guberni chełmskiej. Chociaż obszar guberni chełmskiej nie pokrywał się z terenami po-

7 Pismo kierownika odrębnego referatu ds. wyborów do Dumy Państwowej Siergieja Kryżanowskiego do warszawskiego generała-gubernatora Grigorija Skałona z 7 marca 1906 r., AGAD, KWGG, sygn. 8860, k. 41-43v.

8 F. Rzemieniuk, *Unickie szkoły początkowe w Królestwie Polskim i w Galicji 1772-1914*, Lublin 1991.

9 A. Кони, *На жизненном пути*, t. 1. *Изъ записокъ судебного дѣателя* [A. Koni, *Na żyzjennom puti*, t. 1. *Iz zapisok sudebnago djatela*], Moskwa 1914, s. 581-583.

10 A. Szabaciuk, „Rosyjski Ulster”. *Kwestia chełmska w polityce imperialnej Rosji w latach 1863-1915*, Lublin 2013, s. 9-13.

unickimi, które obejmowały wszystkie regiony Królestwa Polskiego, na jakich funkcjonowały parafie dawnej unickiej diecezji chełmskiej<sup>11</sup>.

## 2. Budownictwo cerkiewne na terenach pounickich

Jednym z głównych wydarzeń warunkujących politykę narodowościową cesarstwa rosyjskiego była decyzja o likwidacji struktur Kościoła unickiego i przymusowego przypisania wiernych do prawosławia. Decyzja o likwidacji unii zapadła po raz pierwszy najprawdopodobniej jeszcze w czasach piastowania urzędu unickiego biskupa chełmskiego przez władzę Filipa Felicjana Szumborskiego. Jednak nieugięta postawa hierarchy, umiejętnie zwodzącego władze carskie, opóźniła ten proces o kilkadziesiąt lat<sup>12</sup>.

Dopiero tragiczne wydarzenia towarzyszące powstaniu styczniowemu skłoniły władze rosyjskie do diametralnego zaostrzenia polityki narodowościowo-wyznaniowej, do czego zresztą zachęcała rosyjska Cerkiew prawosławna, ostrzegająca przed szkodliwymi następstwami latynizacji i polonizacji „odwiecznie ruskich” unitów „Chełmszczyzny i Podlasia”.

W założeniu działania te miały przynieść określony skutek nie tyle religijny, co polityczny. Z perspektywy kilku następnych lat zarówno warszawski generał-gubernator Josif Hurko, jak i jego poprzednik Piotr Albiedynski jednoznacznie tłumaczyli sens tych zmian. Hurko akcentował, że dzięki wspieranym przez władze wysiłkom grupy duchownych unickich, „prawdziwych miłośników ludu”, udało się przywrócić części unitów „sztucznie zagłuszoną świadomość ich rosyjskiego pochodzenia”. Co w opinii Warszawy nie miałyby miejsca bez „odrodzenia” ludności „w duchu pierwotnej wiary”, tj. prawosławia<sup>13</sup>.

Jednym z głównych architektów ostatecznego rozwiązania problemu unickiego był książę Władimir Czerkaski. Plan Czerkaskiego zakładał możliwe szybkie zmniejszenie wpływu „łacińskiej i polskiej propagandy” na ludność unicką. W tym celu ograniczono niezależność unickiej eparchii chełmskiej, znosząc kapitułę i poszerzając kompe-

<sup>11</sup> Tamże, s. 218-228.

<sup>12</sup> P. Ślaza, *Filip Felicjan Szumborski (1771-1851). Greckokatolicki biskup chełmski*, Białystok 2014, ss. 547.

<sup>13</sup> *Najpoddarśszy raport warszawskiego generała-gubernatora Josifa Hurki za 1884 r.* (fragmenty brudnopisu), AGAD, KWGG, sygn. 1773, k. 45v-48.

tencje konsystorza. 14 (26 lipca) 1864 r. zniesiono patronat (kolatorię) – majątek cerkiewny przekazano pod zarząd państwa w zamian za comiesięcznie wypłacane wynagrodzenie. We wrześniu 1864 r. zreformowano szkolnictwo elementarne, masowo zapraszając do pracy na tereny unickie rusofilskich kapłanów z Galicji, którzy później objęli parafie po zbuntowanych duchownych unickich. Postanowieniem namiestnika Królestwa Polskiego hr. Fiodora Berga z 28 listopada (10 grudnia) 1866 r. zlikwidowano 4 z 5 wspólnot bazyliańskich. Ostatnia w Warszawie skasowana została postanowieniem Komitetu ds. Królestwa Polskiego z 13 (25) stycznia 1872 r. 18 (30) czerwca 1866 r. zlikwidowano niezależność finansową Kościoła unickiego, a 11 (22) maja 1866 r. wydano surowe przepisy zakazujące konwersji unitów na obrządek łaciński, bezwzględnie zabraniające kapłanom rzymskokatolickim angażować się w sprawy unickie<sup>14</sup>.

Po zniesieniu kolatorii władze rosyjskie rozpoczęły systematyczną akcję „remontów” świątyń unickich, w czasie których usuwano elementy specyficzne dla lokalnej tradycji cerkiewnej. Akcję zainicjowaną rozporządzeniem z 14 (26) lipca 1864 r. koordynował Dymitr Moskwin, późniejszy gubernator siedlecki. Z 344 świątyń aż 208 wymagało pilnego remontu, znaczną część środków na poprawę stanu technicznego świątyń pounickich pozyskano ze sprzedaży ziemi poklasztornej, skonfiskowanej katolikom w ramach represji postyczniowych oraz z kar pozyskanych z unitów i kapłanów rzymskokatolickich<sup>15</sup>.

Remonty w większości drewnianych cerkwi pounickich były elementem szerszej polityki unifikacji i likwidacji wszelkich wpływów łacińskich i polskich w lokalnym budownictwie cerkiewnym. Podobna polityka prowadzona była zresztą również w guberniach zachodnich, czyli na terenach dzisiejszej Litwy, Białorusi i Ukrainy. Niejednokrotnie

14 *Записка начальника варшавского жандармского округа съ октября 1880 о возстановленіи Православія въ б. греко-уніатскихъ приходахъ Царства Польского, Российский государственный исторический архив [dalej: РГИА] [Zapiska naczelnika warszawskiego żandarmskiego okruga s oktiabria 1880 o wozstanowlenii Prawosławia w b. greko-uniatskich prichodach Carstwa Polskiego, Rossijskij gosudarstwiennyj istoriczeskij archiw, dalej: RGIA], f. 1561, op. 1, k. 7-30; S. Wiech, Pod naporem prawosławia. Z dziejów oporu unitów w Królestwie Polskim i na zesłaniu, „Kwartalnik Historyczny” 2010, R. 117, nr 3, s. 7. Ukaz Najwyższy o kolatorii w parafiach rzymsko-katolickich oraz o porządku wybierania proboszczów greko-unickich i zawiadywnia własnością grecko-unickich cerkwi z 14 (26) lipca 1964 r., „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 62, Warszawa 1864, s. 290.*

15 *Записка начальника варшавского [Zapiska naczelnika warszawskiego]..., s. 27-32.*

oznaczały one całkowitą przebudowę i zastąpienie drewnianej cerkwi nowym budynkiem, murowanym gmachem cerkiewnym, w obcym miejscowej tradycji rosyjskim stylu narodowym. Diametralnej zmianie ulegał też wystrój świątyń, z których usuwano ikony i freski sprzeczne z tradycją moskiewską. Działania te były ważnym elementem planu ks. W. Czerkaskiego, który zakładał w ciągu jednego pokolenia restytucję tradycji prawosławnej<sup>16</sup>.

Konsekwencją tej polityki były masowe bunty części unitów, którzy nie chcieli godzić się na reformę cerkiewną w wymiarze liturgicznym i wizualnym. W ich efekcie śmierć poniosło kilkadziesiąt osób. Najgłośniejsze wydarzenia miały miejsce w Drelowie i Pratulinie. W następnych latach represjom poddano dziesiątki tysięcy „opornych” głównie z guberni siedleckiej, dodatkowo w głąb Rosji zesłano ok. 800 przywódców oporu. Sprzeciw ten nie ustał przez dekady i po 1905 r. skutkował masową konwersją ok. 180 tys. byłych unitów w Królestwie Polskim, którzy porzucali prawosławie i przechodzili do Kościoła rzymskokatolickiego<sup>17</sup>.

Warto zauważyć, że prace budowlane realizowane przez administrację rosyjską przebiegały niezwykle szybko. Już do końca 1875 r. udało się wybudować 43 nowe świątynie i gruntownie wyremontować 113 starych. Udział wiernych w tych pracach był stosunkowo nieduży i zauważalny przede wszystkim w guberni lubelskiej, gdzie wsparcie finansowe wiernych zmniejszyło koszty prac budowlanych przy 42 świątyniach o 6 tys. rubli (koszty całkowite prac remontowo-budowlanych w guberni wynosiły 40 tys.)<sup>18</sup>.

Szczegółowe plany remontów i budowy nowych świątyń unickich określone zostały w przygotowanej na polecenie ks. W. Czerkaskiego instrukcji z 28 sierpnia (9 września) 1865 r. Określono w niej sześć wzorów nowych cerkwi wraz z dodatkowymi siedmioma wzorami świą-

16 P. Cynalewska-Kuczma, *Architektura cerkiewna Królestwa Polskiego narzędziem Integracji z Imperium Rosyjskim*, Poznań 2004, s. 76.

17 A. Szabaciuk, „Rosyjski Ulster”, s. 24-104; A. Szabaciuk, *Polityka władz carskich wobec Kościoła greckokatolickiego na południowym Podlasiu w latach 1863-1875*, [w:] *Podlaskie drogi do niepodległości*, red. A. Rogalski, A. Ziątek, Kosów Lacki 2018, s. 281-290.

18 *Состояние Варшавской епархи под управлением преос. Иоанникия, до воссоединения холмских униатов*, „Холмско-Варшавский Епархиальный Вестник” [Sostojanieje Warszawskiej eparchii pod upravlaniem preos. Ioannikija, do wossoedinenija holmskich uniatow, „Holmsko-Warszawskij Eparchialnyj Westnik”] 1880, nr 13, s. 214-217.



tyń murowanych. Z kolei w instrukcji ministra spraw wewnętrznych Aleksandra Timaszewa z 1875 r. położono nacisk na budowę cerkwi w eksponowanych lokalizacjach miejscowości. Należało to uczynić nawet w sytuacji, gdyby pojawiła się konieczność zakupu gruntu czy wywłaszczenia<sup>19</sup>. Przy planowaniu przebudowy czy budowy nowych cerkwi nie kierowano się kryteriami potrzeb duszpasterskich, lecz znaczeniem administracyjnym miejscowości, jej rolą w życiu społecznym i narodowym regionu oraz sąsiedztwem okazałych gmachów kościołów rzymskokatolickich<sup>20</sup>.

Realizacja koncepcji zmiany krajobrazu przyczyniła się do budowy monumentalnych świątyń unickich, a później prawosławnych, w miejscowościach z niewielką liczbą wiernych oraz do likwidacji parafii katolickich czy nawet przebudowy przynależących do nich kościołów na świątynie prawosławne. Działania te objęły przede wszystkim tereny pounickie. W sumie w latach 1864-1915 tylko na terenie guberni siedleckiej i lubelskiej zamknięto 33 kościoły i kaplice<sup>21</sup>. W większości zostały one opieczetowane przez urzędników rosyjskich i przestały pełnić funkcję miejsc kultu religijnego. W większości przypadków po kilku latach wydawano decyzje o likwidacji parafii, ale tylko w pojedynczych sytuacjach przekazywano świątynie katolickie w zarząd Cerkwi prawosławnej.

Szczególnym przypadkiem była likwidacja ciszących się ogromną popularnością wśród ludności guberni siedleckiej sanktuariów maryjnych w Leśnej Podlaskiej i Kodniu, a następnie przebudowanie tamtejszych okazałych barokowych świątyń murowanych na cerkwie prawosławne<sup>22</sup>.

19 *Памятники Русской Старины в Западных губерниях. Холмская Русь*, ред. Н. Н. Батюшков [*Pamiętniki Roskiej Stariny w Zapiadnych guberniach. Holmskaja Ruś*, red. N. N. Batiuszkow], wyd. 7, Sankt Petersburg 1885, s. 154 i n.; *Правила для устройства церковных зданий в Привислинском Крае*, „Холмско-Варшавский Епархиальный Вестник” [*Pravilja dla ustrojstwa cerkownych zdani w Priwislinskom Kraje*, „Holmsko-Warszawskij Eparchialnyj Westnik”] 1877, nr 5, s. 2-7.

20 P. Cynalewska-Kuczma, *Architektura cerkiewna Królestwa...*, s. 78 i n.

21 P. Kubicki, *Bojownicy kapłani za sprawę Kościoła i Ojczyzny w latach 1861-1915. Materiały z urzędowych świadectw władz rosyjskich, archiwów konsystorskich, zakonnych i prywatnych. Część trzecia, uzupełniająca pierwsze dwie*, t. 2, *Diecezje: kujawsko-kaliska, lubelska z podlaską, chełmska grecko-katolicka i płocka*, Sandomierz 1939, s. 166-171.

22 Pismo kancelarii oberprokuratora Świętobliwego Synodu do ministra spraw wewnętrznych Aleksandra Timaszewa z 9 kwietnia 1875 r., РГИА [RGIA], f. 821, op. 4, nr 77, s. 26-29; Pismo ministra spraw wewnętrznych do Komitetu ds. Królestwa Polskiego 3 maja 1875 r., РГИА [RGIA], f. 821, op. 4, nr 77, s. 51-59.



### 3. Budownictwo cerkiewne na terenach z „dominującą ludnością katolicką”

Jeżeli w przypadku obszarów pounickich jednym z kluczowych elementów związanych z modernizacją i budową nowych cerkwi była chęć wyeliminowania wszelkich obcych rosyjskiej tradycji cerkiewnej elementów miejscowego Kościoła unickiego oraz w sposób specyficzny prowadzona działalność misjonarska wśród unitów, to w przypadku obszarów z dominującą ludnością katolicką cerkwie były swoistym symbolem panowania rosyjskiego, potęgi imperium, a dla Polaków – zniewolenia.

Jednym z pierwszych symboli rosyjskiego panowania w Królestwie Polskim była przebudowa po powstaniu listopadowym kompleksu klasztorного pijarów w Warszawie w sobór Trójcy Świętej<sup>23</sup>. Jednak do powstania styczniowego brakowało kompleksowego planu rozbudowy sieci cerkiewnej, który by odpowiadał potrzebom administracji rosyjskiej i wojska. Pierwsze skoordynowane działania w tym aspekcie podjął po powstaniu styczniowym ks. W. Czerkaski. Powołując się na ukaz carski z 19 kwietnia 1840 r., który nakazywał budowę cerkwi w guberni lubelskiej w miejscach rozlokowania sztabów armii, uznał za konieczne takie działania na terenie całego Królestwa Polskiego. Z jego inicjatywy w budżecie Królestwa co roku asygnowano początkowo 25 tys. rubli na potrzeby budownictwa cerkiewnego, a następnie tę kwotę zwiększono do 100 tys. Dodatkowo wydzielono 100 tys. rubli na budowę okazałej cerkwi prawosławnej na warszawskiej Pradze<sup>24</sup>. Świątynia ta położona nieopodal dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej odgrywała ważną rolę w ceremoniale powitania rodziny carskiej i była pierwszym tego typu budynkiem na drodze osób kierujących się z dworca do Warszawy, wyróżniającym się na tle zabudowy miasta. Wykorzystany przy jego budowie styl rusko-bizantyjski mógł sprawić, że odwiedzający miasto czuli się jak w innym dużym mieście gubernialnym imperium<sup>25</sup>.

Reforma administracyjna z 1867 r. zwiększyła liczbę guberni z 5 do 10 oraz powiatów z 35 do 85. Spowodowało to konieczność znacznej

23 P. Paszkowski, *W służbie Imperium Rosyjskiego 1721-1917*, Warszawa 1999, s. 80.

24 *Памятники Русской Старины [Pamiętniki Roskiej Stariny]...*, s. 155.

25 P. Paszkowski, *W służbie Imperium...*, s. 91.

rozbudowy sieci cerkiewnej w Królestwie Polskim. Pilną potrzebą była budowa dużych świątyń w nowych miastach gubernialnych oraz w powiatowych. Jeszcze w latach 60. XIX w. udało się ulokować cerkwie w: Płocku, Kielcach, Siedlcach, Częstochowie. Celem było, aby każda stolica gubernialna posiadała przynajmniej jeden monumentalny sobór. To właśnie nowe miasta gubernialne były miejscami, gdzie najszybciej rosła liczba nowych świątyń prawosławnych budowanych w celach reprezentacyjnych. Następnie rozpoczęto budowę świątyń w miastach powiatowych, w miejscach stacjonowania wojska czy przy traktach kolejowych. W stolicach guberni obok prawosławnego soboru lokowano również cerkwie cmentarne oraz domowe (szpitalne, więzienne) oraz wojskowe. W zdecydowanej większości lokowano je w miejscowościach, w których żyła niewielka liczba miejscowych wyznawców prawosławia.

W konsekwencji bardzo szybko rosła liczba funkcjonujących na terenie Królestwa Polskiego cerkwi prawosławnych. Najwięcej było ich w guberni warszawskiej – około 75. W samej Warszawie obok soboru funkcjonowało 5 cerkwi parafialnych, 3 filialne, 14 cerkwi domowych oraz kilka kaplic. W pozostałych guberniach, za wyjątkiem guberni pounickich, funkcjonowało od kilkunastu do kilkudziesięciu cerkwi prawosławnych. Najmniej ich było w guberni kieleckiej, zaledwie kilka. W sumie w 1915 r. na terenie całego Królestwa Polskiego czynnych było ponad 630 gmachów cerkiewnych (tylko w guberni chełmskiej znajdowało się 435 prawosławnych obiektów sakralnych). Z tej liczby 350 to były cerkwie parafialne, 92 cerkwie filialne, 43 domowe, funkcjonowało 76 kaplic i ok. 75 cerkwi wojskowych<sup>26</sup>.

Tak znaczna liczba cerkwi, jak już wspominaliśmy, nie łączyła się bezpośrednio z potrzebami religijnymi wyznawców prawosławia w Królestwie Polskim, a była raczej konsekwencją realizacji szerszej strategii politycznej i ideologicznej państwa rosyjskiego, która była analogiczna do polityki obserwowanej na wszystkich obszarach z liczną ludnością innowierczą. Cerkwie budowane w centralnych punktach najważniejszych miast stanowiły widoczny element rosyjskiego panowania, dodatkowo budowano je w stylu architektonicznym obcym miejscowym tradycjom prawosławnym czy unickim.

26 P. Cynalewska-Kuczma, *Architektura cerkiewna Królestwa...*, s. 78-89.

W świetle opinii Władimira Hurki masowa budowa cerkwi w Królestwie Polskim była jednym z elementów polityki, której celem było „intensywnie oddziaływać na naród Polski, mając wykorzystać wszelkie odrębności, które odróżniały go od Rosji”<sup>27</sup>. Wśród urzędników rosyjskich panowało przekonanie, że cerkwie prawosławne powinny być bardziej okazałe od kościołów rzymskokatolickich. Przykładem tej polityki było poświęcenie soboru Aleksandra Newskiego na placu Saskim w 1912 r. Dodajmy, że miało to miejsce w tym samym roku, w którym zatwierdzono wyodrębnienie Chełmszczyzny. Jego budowa nie miała żadnego uzasadnienia w potrzebach miejscowej wspólnoty prawosławnej, lecz miała wymiar polityczny i symboliczny. Jak akcentowali rosyjscy urzędnicy w Petersburgu: „Rosjanie w Królestwie Polskim żyją w okrążeniu zwartej masy obcej im kulturowo i wyznaniowo. W takich warunkach naród prawosławny nie może być pozostawiony sam sobie. Pozbawiony władzy potrzebnej dla obrony przed katolicyzmem”<sup>28</sup>.

## Podsumowanie

Budownictwo cerkiewne w Królestwie Polskim było ważnym elementem polityki wyznaniowej i narodowościowej imperium Romanowów. Przede wszystkim miało na celu unifikację i russyfikację zbuntowanej prowincji. Obecność prawosławnych świątyń w wyeksponowanych miejscach we wszystkich większych miejscowościach Kongresówki oraz na obszarach pounickich stanowiła ważny symboliczny i wizualny element przynależności Królestwa do Rosji. Cerkiew prawosławna była wykorzystywana w sposób instrumentalny w polityce caratu, która konsekwentnie forsowała model „Polaka-katolika” i „Ruskiego-prawosławnego”

Budowa, przebudowa i remont w krótkim czasie ponad 600 cerkwi prawosławnych wiązała się z ogromnymi kosztami pokrywanymi ze środków pozyskanych ze skasowanych klasztorów, skonfiskowanej ziemi kościelnej czy kar nakładanych na buntujących się unitów i Kościół rzymskokatolicki oraz z budżetu eksploatowanej fiskalnie prowincji.

27 [В. Гурко] В. Р., *Очерки Привислянъ* [(W. Gurko) W. R., *Oczerki Priwisłjania*]..., s. 16.

28 Przytaczamy za: P. Paszkowski, *W służbie Imperium...*, s. 132.

Cerkwie ostentacyjnie budowano czy przebudowywano w całkowicie obcym miejscowej tradycji cerkiewnej stylu rusko-bizantyjskim, jednocześnie w przypadku budynków pounickich zmieniając ich wystrój. Przywiązywanie znacznej wagi do wizualnej czy materialnej sfery „rusyfikacji” Królestwa Kongresowego nie przyniosło oczekiwanych rezultatów, o czym może świadczyć chociażby masowa konwersja dawnych unitów po ukazie tolerancyjnym z 17 (30) kwietnia 1905 r.

Stawianie przez administrację państwową kosztownej polityki masowej budowy cerkwi prawosławnych jako priorytetu musiało negatywnie odcisnąć się na innych sferach modernizacji Królestwa Polskiego. Casus budownictwa cerkiewnego pokazuje – co słusznie zauważa Artur Górak – że modernizacja w Kongresówce była podporządkowana kolonizacji i rusyfikacji tej prowincji. Miała służyć do adaptacji miasta do potrzeb rosyjskiej elity, armii, a potrzeby mieszkańców Warszawy czy innych miast znajdowały się na drugim planie. W przypadku Królestwa Polskiego mamy do czynienia z planową transformacją imperialnej kolonii w zrusyfikowaną i zunifikowaną (kulturowo, gospodarczo i politycznie) prowincję cesarstwa<sup>29</sup>. A kwestie polityczne i ideologiczne, a przede wszystkim skrajny antypolski charakter tej polityki pozostają widoczne do końca rosyjskiego panowania.

## Bibliografia

1. Archiwum Głównego Akt Dawnych (AGAD). Zespół: Kancelaria Warszawskiego Generał-Gubernatora (KWGG): sygn. 1773, 1767, 8860.
2. Cynalewska-Kuczma P., *Architektura cerkiewna Królestwa Polskiego narzędziem Integracji z Imperium Rosyjskim*, Poznań 2004.
3. Gach P., *Geografia strat zakonów polskich w końcu XVIII i w XIX wieku*, Rzym 1980.
4. Górak A., *Modernizacja poprzez kolonizację i wynarodowienie. Uwagi o pracy Malte Rolf pt. Rządy imperialne w Kraju Nadwiślańskim. Królestwo Polskie i cesarstwo rosyjskie*, przekł. Wojciech Włoskowicz, Warszawa 2016, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, ss. 505, „Res Historica” 2018, nr 46.
5. [Gurko W.] W. R., *Oczerki Priwisłjania*, Moskwa 1897.
6. Koni A., *Na žizjennom puti*, t. 1. *Iz zapisok sudebnago djetela*, Moskwa 1914.

<sup>29</sup> A. Górak, *Modernizacja poprzez kolonizację i wynarodowienie. Uwagi o pracy Malte Rolf pt. Rządy imperialne w Kraju Nadwiślańskim. Królestwo Polskie i cesarstwo rosyjskie*, przekł. Wojciech Włoskowicz, Warszawa 2016, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, ss. 505, „Res Historica” 2018, nr 46, s. 421-432.

7. Kubicki P., *Bojownicy kapłani za sprawę Kościoła i Ojczyzny w latach 1861-1915. Materiały z urzędowych świadectw władz rosyjskich, archiwów konsystorskich, zakonnych i prywatnych. Część trzecia, uzupełniająca pierwsze dwie*, t. 2, *Diecezje: kujawsko-kaliska, lubelska z podlaską, chełmska grecko-katolicka i płocka*, Sandomierz 1939.
8. Kumor B., *Polityka władz carskich wobec Kościoła katolickiego na ziemiach polskich do 1914 roku*, [w:] *Polacy w Kościele katolickim w ZSRR*, red. E. Walewander, Lublin 1991.
9. *Oddzielić katolicyzm od polonizmu. Tajne memorandum Aleksandra Muchanowa, 1871 rok*, oprac. A. Górak, Lublin 2022.
10. *Pamjatniki Russkoj Stariny v Zapadnych guberniach. Holmskaja Ruś*, red. N. N. Batiuszczkow, wyd. 7, Sankt Peterburg 1885.
11. Paszkowski P., *W służbie Imperium Rosyjskiego 1721-1917*, Warszawa 1999.
12. Pravilova Je., *Finansy Imperii. Deńgi i vlast w politike Rossii na nacjonalnych okrajinach. 1801-1917*, Moskwa 2006.
13. *Prawilja dla ustrojstwa cerkownych zdani w Priwislinskom Kraje*, „Holmsko-Warszawskij Eparchialnyj Westnik” 1877, nr 5.
14. Rossijskij gosudarstwiennyj istoriczeskij archiw, f. 821, op. 4, d. 77; f. 1561, op. 1, d. 23.
15. Rzemieniuk F., *Unickie szkoły początkowe w Królestwie Polskim i w Galicji 1772-1914*, Lublin 1991.
16. *Sostojaniee Varszawskij eparchii pod uprawnieniem preos. Ioannikija, do wossoedinenija holmskich uniadow*, „Holmsko-Warszawskij Eparchialnyj Westnik” 1880, nr 13.
17. Szabaciuk A., „Rosyjski Ulster”. *Kwestia chełmska w polityce imperialnej Rosji w latach 1863-1915*, Lublin 2013.
18. Szabaciuk A., *Polityka władz carskich wobec Kościoła greckokatolickiego na południowym Podlasiu w latach 1863-1875*, [w:] *Podlaskie drogi do niepodległości*, red. A. Rogalski, A. Ziątek, Kosów Lacki 2018.
19. Ślaza P., *Filip Felicja Szumborski (1771-1851). Greckokatolicki biskup chełmski*, Białystok 2014.
20. *Ukaz Najwyższy o kolatorii w parafiach rzymsko-katolickich oraz o porządku wybierania proboszczów greko-unickich i zawiadywnia własnością grecko-unickich cerkwi z 14 (26) lipca 1964 r.*, „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 62, Warszawa 1864.
21. Wiech S., *Pod naporem prawosławia. Z dziejów oporu unitów w Królestwie Polskim i na zesłaniu*, „Kwartalnik Historyczny” 2010, R. 117, nr 3.



Małgorzata Nossowska\*

## Czy prowincja zawsze pozostawała w tyle, czyli o tym, jak modernizacja zmieniała codzienność poza wielkimi miastami (1864-1914). Przypadek lubelski

**Was the Province Always Falling Behind?, i.e. How Modernization Changed Everyday Life Outside of Great Cities (1864-1914). Lublin as a Case Study**

**Abstract:** After 1864 the cities of the Kingdom of Poland went through a lot of changes which can be defined with the word ‘modernization’. It refers to various spheres of reality, from economic, through social, and, finally, to cultural processes; it also concerns everyday life, which can be understood as material surroundings of an individual, communication, infrastructure and urban space, entertainment and free time. Using the press from that time, it is possible to trace some of the aspects of the modernization processes, the speed with which it occurred, and the relationship with the centre. The example of Lublin presents some characteristic trends of the provincial cities: following in the footsteps of Warsaw with a few-year delay, but also the problems (e.g. financial ones in the case of infrastructure or the required entertainments), which became common in the provinces; it is a fact that the material things spread faster than attitudes and some top-down activities associated with introduction of standardization, norms, and regulations in various spheres of life.

**Keywords:** modernization of Lublin, 19th c., infrastructure, everyday life

**Streszczenie:** Po 1864 r. miasta Królestwa Polskiego przechodziły szereg zmian, które można zdefiniować słowem „modernizacja”. Dotyczy ona różnych sfer rzeczywistości: od procesów gospodarczych, przez społeczne, na kulturalnych kończąc. Dotyczy też codzienności, przez którą można rozumieć materialne otoczenie jednostki, komunikację, infrastrukturę i przestrzeń miejską, rozrywki i czas wolny. Na podstawie prasy z epoki można prześledzić niektóre z aspektów procesu modernizacji, tempo, w jakim zachodziła, relację z centrum. Przykład Lublina ukazuje pewne charakterystyczne dla miast prowincjonalnych trendy:

\* Małgorzata Nossowska – dr hab., Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Polska, ORCID: 0000-0002-4754-2400, e-mail: [malgorzata.nossowska@mail.umcs.pl](mailto:malgorzata.nossowska@mail.umcs.pl).



podążanie z kilkuletnim opóźnieniem śladami Warszawy, ale też kłopoty z tym związane (np. finansowe w przypadku infrastruktury czy wymagających nakładu rozrywki), fakt, że szybciej rozpowszechniały się rzeczy niż postawy oraz pewne działania odgórne związane z wprowadzaniem standaryzacji, norm, regulacji w różnych sferach życia.

**Słowa kluczowe:** modernizacja Lublina, XIX w., infrastruktura, życie codzienne

## Wstęp

Po 1864 r. ziemie Królestwa Polskiego weszły w okres przyspieszonych zmian związanych z procesami uprzemysłowienia i wszystkich jego konsekwencji: urbanizacji, przekształcenia struktury społecznej, serii przemian związanych z pojawieniem się miast nowego typu, z jego nowymi funkcjami, miejskim społeczeństwem, infrastrukturą, konsumpcją i kulturą, coraz większą obecnością wynalazków i technicznych innowacji w codzienności ludzi. Miasta stały się główną sceną i jednocześnie kwintesencją owych zmian, wyznacznikiem rozwoju<sup>1</sup>, istotną częścią procesu modernizacji, który dla opisu XIX-wiecznego świata jest jednym z najważniejszych<sup>2</sup>.

- 1 O przemianie miast na ziemiach polskich, ich rozwoju, również w kontekście modernizacji zob. m.in.: K. Śmiechowski, *Kwestie miejskie. Dyskusja o problemach miast w Królestwie Polskim 1905-1915*, Łódź 2020; P. Matusik, *Miejskość modernizowana, miejskość modernizująca. Polskie miasta w przemianach cywilizacyjnych XIX wieku. Wybrane zagadnienia*, [w:] *Wielka zmiana. Historia wobec wyzwania... Pamiętnik XX Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich w Lublinie*, t. 2, *Od starożytności po wiek XIX*, red. J. Pomorski, M. Mazur, Warszawa – Lublin 2021, s. 341-375; *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przekształcenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych wschodnich prowincji Prus w XIX*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022; M. Urbaniak, *Miasta Poznańskiego w drodze ku modernizacji. Budowa nowoczesnej infrastruktury technicznej w okresie zaboru pruskiego*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 391-418; S. Rejman, *Procesy modernizacyjne w miastach Galicji Zachodniej*, [w:] tamże, s. 419-442; R. Kowalczyk, *Rozwój gospodarki komunalnej w Królestwie Polskim na przełomie XIX i XX stulecia*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, nr 2, s. 73-104; M. Nietyksza, *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865-1914*, Warszawa 1986.
- 2 O modernizacji na ziemiach polskich zob. m.in. T. Kizwalter, *„Nowatorstwo i rutyny”. Społeczeństwo Królestwa Polskiego wobec procesów modernizacji (1840-1864)*, Warszawa 1991; tenże, *Polska nowoczesność. Genealogia*, Warszawa 2020; tenże, *Miasto i nowoczesność*, [w:] *Ziemia obiecana. Miasto i nowoczesność*, Warszawa 2015, s. 25-35; J. Jedlicki, *Jakiej cywilizacji Polacy potrzebują. Studia z dziejów idei i wyobraźni XIX wieku*, Warszawa 2002 (wyd.2); tenże, *Świat zwyrodniały. Lek i wyroki krytyków nowoczesności*, Warszawa 2000; W. Morawski, *Modernizacja, industrializacja, eksplozja demograficzna – doświadczenia polskie*, [w:] *W drodze...*, s. 15-27; K. Śmiechowski, *Kwestie...*, s. 7-18, 23-69. W dwóch ostatnich pozycjach znajduje się też szeroka bibliografia problemu, również w kontekście ogólnym. Zob. też: [http://slownikpolskiejmodernizacji.pl/index.php/Strona\\_g%C5%82%C3%B3wna](http://slownikpolskiejmodernizacji.pl/index.php/Strona_g%C5%82%C3%B3wna) [5.05.2023].

W pierwszej kolejności i najintensywniej przemianom podlegały największe miasta, ale mniejsze, prowincjonalne ośrodki również stopniowo wkraczały na tę drogę<sup>3</sup>. Jednym z takich prowincjonalnych ośrodków był Lublin i to na jego przykładzie chciałabym się przyrzyć niektórym elementom owych zmian, ich dynamice, znaczeniu dla mieszkańców, tempu w stosunku do innych ośrodków Królestwa. Wychwytywała je znakomicie prasa lokalna niezwykle czujna i wrażliwa na nawet najmniejsze powiewy nowoczesności oraz zmian i dzięki temu stanowiąca wspaniałe „okno na codzienność” Lublina końca XIX i początku XX w. Interesowały mnie bowiem przede wszystkim zjawiska, które odczuwalne były na poziomie codziennej egzystencji mieszkańców Lublina<sup>4</sup>.

Problem jest złożony i wymaga osobnego namysłu, dlatego zasygnalizowane zostaną tylko niektóre z jego elementów. Będą to przede wszystkim sprawy związane z materialnym otoczeniem jednostki, czasem wolnym, komunikacją, przestrzenią miejską, tym, co tworzy ramy codzienności, i tym, co jest jej doświadczaniem<sup>5</sup>. A jednym z najistotniejszych kontekstów jest próba odpowiedzi na pytanie, w jakim tempie, w odniesieniu do centrum, owe zmiany dokonywały się na peryferiach. Zostanie to ukazane właśnie na przykładzie Lublina.

3 Osobnym przypadkiem jest tu Łódź, która niejako od początku powstaje w owej zmodernizowanej formie.

4 Zdefiniowanie zjawiska codzienności i życia codziennego por. m.in. M. Bogucka, *Życie codzienne – spory wokół profilu badań i definicji*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, 247-253; E. Kowicka, *Źródła do życia codziennego w XIX w. i metoda ich badań*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, 255-261; T. Szarota, *Życie codzienne – temat badawczy czy tylko popularyzacja. Na marginesie serii wydawniczej Hachette i PIW-u*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, s. 239-245; R. Sulima, *Moda na codzienność. Kategoria „codziennosci” w kulturze ponowoczesnej*, „Kultura współczesna. Teoria, interpretacje, praktyka” 2011, nr 4, <https://nck.pl/wydawnictwo/kultura-wspolczesna/archiwum/kw-no-9911268> [6.05.2023]; A. Żarnowska, *Codziennosc i kultura: w kręgu rodziny i wśród innych*, [w:] *Kobieta i kultura życia codziennego. Wiek XIX i XX.*, red. A. Żarnowska i A. Szwarc, Warszawa 1997, s. 17-28; D. Malczewska-Pawelec, T. Pawelec, *Historia historiografii i jako studium codzienności historyków (zarys programu badawczego)*, [w:] *Gra i konieczność. Zbiór rozpraw z filozofii i historii i historii historiografii*, red. G. A. Dominiak, J. Ostoja-Zagórski, W. Wrzosek, Bydgoszcz 2005, s. 255-264; A. Czocher, *W okupowanym Krakowie. Codziennosc polskich mieszkańców miasta 1939-1945*, Gdańsk 2011, s. 9-15

5 Tamże, s. 257-260; A. Żarnowska, *Codziennosc...*, s. 20. Por. też praktyczne badania codzienności np. A. Czocher, *W okupowanym...* czy T. Krzemiński, *Codziennosc mniejszych miast Pomorza Nadwiślańskiego końca XIX i pierwszych dziesięcioleci XX wieku*, Warszawa 2017.

## 1. Jak zbliżyć się do nowoczesności, czyli komunikacja i infrastruktura

Zmiany dotarły do Lublina i regionu w dwóch wyraźnych falach: w 1877 r., kiedy uruchomiono połączenie kolejowe z Warszawą, oraz na przełomie lat 80. i 90. XIX w., kiedy Lublin wszedł w fazę intensywnego uprzemysłowienia. Mieszkańcy Lublina w tym czasie postrzegali swoje miasto jako zaniedbane i zacofane, stosunkowo niewielkie i senne, będące – jak w zapiskach Bolesława Prusa – niemal kwintesencją prowincjonalności<sup>6</sup>. Dopiero uruchomienie połączenia kolejowego z Warszawą stało się przełomem, ponieważ modernizację rozumiano przede wszystkim jako fizyczne zbliżenie do świata, czyli w tym wypadku: Warszawy. To komunikacja była osią, wokół której myślano o zmianach w prowincjonalnym Lublinie.

Dla Lublina i Lubelszczyzny uruchomienie 30 sierpnia 1877 r. linii kolejowej na trasie Warszawa – Lublin było kamieniem milowym na drodze ku celowi, który możemy nazwać nowoczesnością, najważniejszym znakiem dosłownego połączenia z tym, co postrzegano jako cywilizowany świat. Kolej to szeroko otwierające się możliwości, które kojarzono z rozwojem i postępem, z podniesieniem jakości życia i jego komfortu<sup>7</sup>. Lublin niemal z dnia na dzień – byli tego pewni optymiści – miał przybrać wygląd miasta większego, bardziej zamożnego: „budowle mieszkalne, składy towarów, zakłady przemysłowe i fabryczne wzniosą się szybko, warsztaty rzemieślnicze powiększą się, a handel wzrośnie”. Bliższe miało też stać się „ognisko umysłowe ruchu krajowego”, jak pisała redakcja „Gazety Lubelskiej”<sup>8</sup>. Pesymiści, wieszczący upadek np. miejscowego handlu i wysysanie przez metropolię sił żywotnych prowincji, również byli słyszalni, ale ginęli w chórze głosów pełnych nadziei, z niecierpliwością czekających na otwarcie linii i obserwujących później jej rozwój i wpływ na życie miasta<sup>9</sup>.

6 T. Kłak, *Wstęp*, [w:] B. Prus, *Notatki z Lublina*, Lublin 1975, s. II; *Lublin*, „Kurjer Lubelski” (dalej: „KL”) 30 XII 1865; „Gazeta Lubelska” (dalej: „GL”) 22 VIII 1877.

7 *Korespondencja „Gazety Lubelskiej”*, „GL” 6 XII 1876; *Kronika bieżąca*, „GL” 21 II 1883, 6 VII 1899; *W. Kronika miasteczkowa*, „GL” 7 VII 1899; *Z Hrubieszowa*, „Kurjer” (dalej: „K”) 26 II 1910.

8 \*\*\* „GL” 29 VIII 1877. Też: *Kilka uwag z powodu otwarcia Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej*, „GL” 7, 10 IX 1877; *Wiadomości bieżące*, „GL” 5 X 1877.

9 Dunin Borkowski, *Korespondencja „Gazety Lubelskiej” z nad Wieprza*, „GL” 6 XII 1876; *Korespondencja „Gazety Lubelskiej” z chełmskiego*, „GL” 21 II 1877; *Wiadomości bieżące*, „GL” 20 VIII, 15 X 1877; \*\*\* „GL” 29 VIII 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 20 VIII 1879; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 7 V 1909.

Skłoniło to też lublinian do refleksji nt. postrzegania ich miasta przez przyjezdnych i wytknięcia różnych niedostatków, przede wszystkim kiepskiego stanu infrastruktury, którą postrzegano jako wyznacznik nowoczesności i światowości. A tu chodniki dziurawe po zalaniu kamiennych płyt nietrwałym asfaltem, latarnie niedające odpowiedniego oświetlenia, boczne drogi dojazdowe w złym stanie, niemiłe niespodzianki w postaci horrendalnych taks w czasie podróży dorożką z dworca do miasta (np. 2 ruble, czyli prawie cena biletu trzeciej klasy do Warszawy), drożyzna w przydworcowych restauracjach. Skarżono się również na kiepską i nieliczną obsługę na samym dworcu mimo coraz większej liczby pasażerów, na absurdy rozkładu jazdy, niektórych połączeń, tras i przesiadek, na niepunktualność pociągów<sup>10</sup>. Wiele się spodziewano po tym kolejowym symbolu nowoczesności, dlatego też wszelkie niedostatki budziły takie niezadowolenie. Szczególnie głośno narzekano na niezwykle długi czas oczekiwania na pocztę i gazety, czego pojawienie się kolei nie zmieniło<sup>11</sup>.

Trzeba też wspomnieć, że dużą wagę przywiązywano do klasycznych połączeń drogowych, i często dało się słyszeć utyskiwania na zaniedbanie prowincji i złą kondycję dróg<sup>12</sup>. Dobre, sprawne, szybkie połączenia z większymi ośrodkami postrzegane były jako niezbędne narzędzie zbliżenia do tego, co lepsze, światowe, bardziej cywilizowane. Początek nowego wieku przyniósł tu znaczącą zmianę i rozbudowę siatki połączeń pomiędzy miastami i mniejszymi miejscowościami Lubelszczyzny, a także uruchamianie na starych i nowych trasach połączeń samochodowych, co było wielką nowością, powiewem nowoczesności i co zaspokajało coraz bardziej zróżnicowane potrzeby mieszkańców<sup>13</sup>.

10 Kilka uwag z powodu otwarcia Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, „GL” 7 IX 1877; \*\*\* „GL” 22 VIII 1877; *Wiadomości bieżące*, „GL” 17, 29, 31 I, 4 VI, 7 IX 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 13 VIII 1879, 6 VII 1899; *Kronika krajowa*, 18 X 1889; *Rozmaitości. Podróż z Sosnowca do Lublina*, „Goniec Lubelski” (dalej: „Gon. L.”) 16 I 1906.

11 *Kronika miejscowa. Zawiedzione nadzieje*, „KL” 1 IX 1877; *Wiadomości bieżące*, „GL” 24 I, 27 X 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 14 I 1899. Pisali też o tym szeroko we wspomnieniach S. Wołk-Łaniewski, A. Przegaliński, *Wokół dworu i parku. Studia z duchowej i materialnej kultury ziemiaństwa lubelskiego po powstaniu styczniowym*, Lublin 2011, s. 51.

12 Np. *Kronika bieżąca*, „GL” 14 I 1899.

13 *Z Lublina i ziemi lubelskiej*, „K” 7 V 1913; *Autobusy przeciw karetkom*, „K” 11 V 1913; *Nowa komunikacja samochodowa*, „Ziemia Lubelska” (dalej: „ZL”) 27 XI 1912.

Drugą kwestią, którą postrzegano jako ważny element modernizacji, była infrastruktura miejska. Dość senny Lublin na początku 1877 r. – jak donoszono w „Gazecie Lubelskiej”<sup>14</sup> – liczył 27 545 mieszkańców, 4 cerkwie, 14 kościołów rzymskokatolickich, 1 kościół ewangelicki, 9 synagog, do tego 2 księgarnie, 3 drukarnie (w tym jedną rządową), 2 teatry (zimowy i letni), 15 cechów rzemieślniczych i jeden kupiecki, 7 ochron i domów opieki. Rozrastał się szybko. Do 1914 r. zwiększył liczbę mieszkańców trzykrotnie, rozwinął się gospodarczo, ale też zmagął się z problemami uporządkowania i unowocześnienia miejskiej infrastruktury<sup>15</sup>, czyli kwestią chodników i utwardzonych/brukowanych ulic, oświetlenia miejskiego, braku kanalizacji i miejskich wodociągów czy wreszcie miejskiego transportu.

Zwracano uwagę na stan bruku i jako punkt odniesienia znowu wskazywano Warszawę, gdzie – jak twierdzono – stan ulic był w znacznie lepszej kondycji mimo zdecydowanie bardziej intensywnego użytkowania. Wskazywano też na zadania warszawskich stróżów pozwalające na zachowanie większej czystości ulic. Wahano się między radością z położenia asfaltu na części chodników a narzekaniem na jego niewielką trwałość<sup>16</sup>. Za to dumę wzbudziło nowoczesne oświetlenie ulic: od 1881 r. dotychczasowe lampy naftowe zastępowane były stopniowo oświetlaniem gazowym – ważnym wyznacznikiem nowoczesności, możliwym dzięki uruchomionej w poprzednim roku gazowni<sup>17</sup>. Lublin, po Warszawie, Łodzi i Kaliszu, był czwartym miastem Królestwa z nowoczesnym systemem oświetlenia z 238 latarniami na początku i 401 w 1911 r.<sup>18</sup>. Co więcej, w ciągu kilkunastu lat uznano to za coś na tyle oczywistego, że brak gazowych latarni budził protesty i utyskiwania<sup>19</sup>. Natomiast oświetlenie elektryczne pozostawało poza zasięgiem i możliwościami miasta. Jak pisano w „Kalenda-

14 *Wiadomości bieżące*, „GL” 19 II 1877.

15 N. Przesmycka, *Lublin. Przeobrażenia urbanistyczne 1815-1939*, Lublin 2012, s. 104-128; E. Walewander, *Lublin na przełomie XIX i XX stulecia*, [w:] *Lublin. 700 lat dziejów miasta*, red. G. Figiel, R. Szczygiel, W. Śladkowski, Lublin 2017, s. 189-202.

16 \*\*\* „KL” 25 X 1870; *Kronika bieżąca*, „GL” 13 VIII 1879, 5 I 1899; *Wiadomości bieżące*, „GL” 13 VII, 22 VIII, 28 IX 1877.

17 *Wiadomości bieżące*, „GL” 24 VIII, 15 X 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 13 VIII 1879.

18 N. Przesmycka, *Lublin...*, s. 134.

19 *Brak oświetlenia*, „ZL” 20 IX 1911.

rze Lubelskim na Rok Zwyczajny 1899”: „oświetlenie elektryczne ulic (...) dajmy pokój mrzonkom”<sup>20</sup>.

Nowoczesna infrastruktura to również transport miejski. W Lublinie długo nie istniał jego zorganizowany system. Posługiwano się dorożkami, których rola wzrosła po uruchomieniu linii kolejowej, efemerycznie działały omnibusy, ale nic więcej. Zapewne wynikało to również ze stosunkowo niewielkiej przestrzeni miasta oraz sposobu jej funkcjonalnego zorganizowania. Kiedy jednak rozwój Lublina gwałtownie przyspieszył, sprawa ta nabrała nowego wymiaru. Jednak mimo prób i postulatów, porównania sytuacji lubelskiej do innych miast, to prawie do wybuchu wojny sprawy nie udało się zorganizować. Dopiero w 1912 r., 27 listopada, uruchomiono komunikację autobusową Lubelskiej Spółki Samochodowej, która obsługiwała trzy trasy na terenie miasta<sup>21</sup>. Natomiast nigdy poza fazę projektów i planów nie wyszła sprawa budowy w Lublinie elektrycznej komunikacji tramwajowej – m.in. ze względu na problem z zasilaniem –mimo często podnoszonych jej walorów dostrzeganych w innych miastach<sup>22</sup>.

Przy okazji dyskusji nt. tramwajów pojawił się też problem elektryfikacji Lublina, którą można byłoby przy tej okazji częściowo przeprowadzić<sup>23</sup>. Tu jednak Lublin pozostał w tyle nie tylko za Warszawą, ale i innymi miastami prowincjonalnymi (m.in. Radomiem, Płockiem czy Kielcami). Elektrowni miejskiej doczekał się dopiero w okresie międzywojennym<sup>24</sup>. Istniejące w kilku zakładach przemysłowych małe elektrownie produkowały prąd przede wszystkim na potrzeby własne, odsprzedając tylko niewielkie jego ilości, co powodowało, że u progu

20 I. Wolanowski, *Kronika lubelska*, „Kalendarz Lubelski na Rok Zwyczajny 1899”, s. 7.

21 *Ogłoszenia*, „GL” 10 X 1900; *Tramwaje samochodowe w Lublinie*, „K” 27 XI 1912; *Pierwszy dzień autobusów*, „K” 28 XI 1912; *Autobusy w Lublinie*, „ZL” 27 XI 1912; *Lubelska Komunikacja Samochodowa*, „ZL” 28 XI 1912; A. Kierek, *Rozwój przestrzenny i stan urządzeń komunalnych m. Lublina w latach 1870-1915*, „Rocznik Lubelski” 1961, s. 206-207.

22 *Tramwaje elektryczne*, „ZL” 20 II 1909; *Elektryczność w Lublinie*, „ZL” 8 X 1913; *Tramwaje elektryczne*, „K” 21 II 1909; *Kronika bieżąca*, „GL” 15 VII, 12 VIII, 14 VIII 1899; *W kwestii tramwajów lubelskich*, „GL” 21 VII 1899; *Kronika Lubelska*, „Kalendarz Lubelski na Rok Zwyczajny 1899, s. 6-7; A. Kierek, *Rozwój...*, s. 207.

23 *Kronika bieżąca*, „GL” 15 VII 1899; *Elektryczność w Lublinie*, „ZL” 8 X 1913.

24 R. Kowalczyk, *Rozwój...*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, nr 2, s. 82-83.



niepodległości elektryczność w Lublinie doprowadzona była do ok. 300 domów i ok. 2500 abonentów<sup>25</sup>.

Ogromną zmianą, również początkowo dostępną nielicznym, było uruchomienie systemu wodociągowego. Postulaty jego budowy pojawiły się już w latach 60. XIX w., ale długo nie mogły znaleźć szczęśliwego finału<sup>26</sup>. Dopiero na początku lat 90. XIX w. kolejne epidemie cholery i ich tragiczne skutki wpłynęły na ożywienie sprawy i uruchomienie 1 lipca 1899 r. (13 lat po warszawskich) wodociągów lubelskich<sup>27</sup>. Nie obyło się bez kontrowersji, szczególnie jeśli chodzi o warunki 40-letniej koncesji dla inż. Adolfa Weisblata, ceny wody (0,4 kopiejki za wiadro) oraz wyłączenie sprawy budowy kanalizacji, która ze względu na wysoki koszt, przekraczający możliwości miasta, powstała dopiero w okresie międzywojennym<sup>28</sup>. Do końca 1900 r. do sieci podłączono zaledwie 88 domów, w roku 1909 – 269 domów<sup>29</sup>. Jak wskazują te liczby, bieżącej wody w kranie absolutnie nie można było uznać za dobro powszechne, nadal przede wszystkim używano wody czerpanej z prywatnych studni.

## 2. Nowoczesność w regułach i czasie wolnym

Pojawiająca się regularnie po otwarciu wodociągów sprawa jakości wody oraz funkcjonowanie Laboratorium Miejskiego, które regularnie ją badało<sup>30</sup>, każą zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt modernizacji – standaryzację norm i przepisów regulujących różne obszary życia wcześniej im niepodlegające<sup>31</sup>. Dotyczyło to norm jako-

25 N. Przesmycka, *Lublin...*, s. 239; M. Waciński, *Elektrownia w Lublinie*, <https://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/elektrownia-w-lublinie/> [6.05.2023].

26 S. Michałowski, *100 lat współczesnych wodociągów w Lublinie*, Lublin 1999, s. 10-13.

27 Tamże, s. 13; A. Polak, J. Sak, *Epidemie cholery w XIX wieku na przykładzie Lublina*, „Archiwum Historii i Filozofii Medycyny” 2020, s. 71-73; *Kronika bieżąca*, „GL” 6 XI 1894, 23, 29 V, 20 X 1899.

28 S. Michałowski, *100 lat...*, s. 14-18; *Kronika bieżąca*, „GL” 6 XI 1894, 23, 29 V, 1 VII, 20 X 1899; Dr B. Piętkowski, *Jeszcze w kwestyi wodociągów lubelskich*, „GL” 4 VIII 1899; *Kronika bieżąca. Hydrogeologia i topografia wodociągów lubelskich*, „GL” 9 VIII 1899.

29 S. Michałowski, *100 lat...*, s. 24-26; N. Przesmycka, *Lublin...*, s. 132-134. Por. M. Milewska, *Warunki i urządzenia sanitarne w mieszkaniach XIX-wiecznych płocczan na przykładzie dzielnicy żydowskiej i mieszkań płockich stróżów*, [w:] *Życie prywatne Polaków w XIX w.*, red. J. Kita, M. Korybut-Marciniak, t. 10, s. 43-61.

30 Np. w 1908 r. wykonano 25 badań wody z kranu. W. Andrzejczek, *Sprawozdanie z pracy laboratorium higienicznego za rok 1908*, „K” 28 I 1909; Sigma, *Laboratorium higieniczne miejskie*, „GL” 13 VIII 1900.

31 S. Weismann, *Odorogenne zwierzęta w międzywojennym Lublinie*, [w:] *Almanach antropologiczny. Communicare*, t. 8, *Miasto/Zwierzęta*, red. A. Jaroszuk, I. Piotrowski, K. Wróbel-Badziak, Warszawa



ści wody, ale też porządku na ulicach miasta, zadań stróżów, wywozu nieczystości (kanalizacji Lublin doczekał się dopiero w okresie międzywojennym), sprzedaży żywności, prowadzenia restauracji, kawiarni czy działalności piekarń. Interesowano się przestrzeganiem zasad higieny na zapleczach restauracji czy cukierni, mycia naczyń, czystości stołów i odzieży, prawidłowego przechowywania produktów oraz budek z wodą sodową. Odgórne przepisy regulowały np. ilość wejść do restauracji, konieczność posiadania szatni dla gości, odpowiedniego systemu wietrzenia/wentylacji. Regularnie prowadzone były inspekcje i w razie wykrycia nieprawidłowości wydawano zalecenia, a w skrajnych przypadkach decyzje o zamknięciu lokalu<sup>32</sup>.

Pod koniec lat 80. XIX w. w przestrzeni Lublina stały się też widoczne na szerszą skalę zjawiska ściśle powiązane z czasem wolnym – jednym z ważniejszych aspektów modernizacji – m. in. wyścigi i wybieżki rowerowe, wyprawy turystyczne czy wreszcie pokazy filmowe.

Pierwszy pokaz filmowy w Lublinie odbył się 22 stycznia 1899 r. w Teatrze Wielkim (dziś Teatr im. J. Osterwy) i wprowadził zwyczaj poprzedzania spektakli krótkimi pokazami filmowymi (m.in. *Łyżwiarze na lodzie*, *Orszak weselny*, *W kąpielach morskich*). Pierwszekino w Lublinie powstało w styczniu 1908 r., mieściło się przy ul. Jezuickiej 20, w gmachu dzisiejszego Teatru Starego, i nosiło światowe miano Théâtre Optique Parisien. W kolejnych latach bioskopy pojawiały się i znikwały, umiejscowione głównie w okolicach ulic: Krakowskie Przedmieście, Zamojskiej i 3 Maja. W 1912 r. działało ich w Lublinie 6. Część, te lepiej prosperujące, zakładała również swoje filie w mniejszych miejscowościach<sup>33</sup>. Prezentowały popularny repertuar, ok. godzinne seanse odbywały się do pięciu razy dziennie przy pełnej widowni, zapewniając rozrywkę nawet uboższej części mieszkańców Lublina. Ceny

2021, s. 105, <https://www.wuw.pl/product-pol-13532-Almanach-antropologiczny-Communicare-Tom-8-Miasta-Zwierzeta-PDF.html> [6.05.2023]. Dużą rolę odrywały tu instytucje typu Lubelskiej Komisji Sanitarnej działającej w Lublinie od 1892 r. czy specjalnych komórek magistratur przeznaczonych do kontroli porządku, czystości, prawidłowej pracy sklepów i lokali w mieście. A. Polak, J. Sak, *Epidemie...*, s. 72.

32 W. Andrzejczek, *Sprawozdanie z pracy laboratorium higienicznego za rok 1908*, „K” 28 I 1909; *Listy do redakcji*, „K” 18 III 1909; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 22, 23 IV, 3, 4, 7 V 1913; *Kronika bieżąca*, „GL” 19, 20 I, 28 VIII 1899; Sigma, *Laboratorium higieniczne miejskie*, „GL” 13 VIII 1900.

33 *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 8, 18, 23 II 1910, 12 II, 17 V 1913; J. Stachyra, *Kinematografia w Lublinie do 1939 r.*, <https://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/kinematografia-w-lublinie-do-1939/> [6.05.2023]; A. Staniak, *Kina w Lublinie w latach 1908-1939*, „Folia Bibliologica” 2004/2005, s. 7-9.

biletów kształtowały się dość umiarkowanie – 15 kopiejek na galerii, 25 na parterze, 40 w łoży<sup>34</sup>.

Dużo bardziej elitarną rozrywką, choć zadziwiająco popularną, dość szybko stał się sport rowerowy. Pojawił się na ulicach miasta jeszcze w latach 80. XIX w., a już w 1892 r. ok. 30 osób aktywnie korzystało z roweru. Lubelskie Towarzystwo Cyklistów powstało w 1893 r. (tylko 7 lat po założeniu towarzystwa warszawskiego) i początkowo skupiało ok. 50 członków, w 1894 r. już 130, podczas gdy towarzystwo warszawskie w okresie największej popularności, w 1897 r., liczyło 763 członków. Byli to generalnie ludzie dobrze sytuowani: lekarze, urzędnicy, przedsiębiorcy, adwokaci<sup>35</sup>. O rosnącym zainteresowaniu sportem rowerowym świadczyła częstotliwość ukazywania się informacji prasowych dotyczących Towarzystwa, przy których też coraz częściej zaczęły się pojawiać ogłoszenia i reklamy związane z rowerami<sup>36</sup>. Swojej pasji cykliści oddawali się na specjalnych cyklodromach (najważniejszy znajdował się przy ul. Ogrodowej), ale organizowano też legalne i nielegalne wyścigi uliczne i szosowe, a coraz lepsza jakość nawierzchni w centrum miasta prowokowała nieraz do ryzykowanych zachowań<sup>37</sup>.

Rosnąca popularność sportu rowerowego pociągała za sobą zupełnie nowe regulacje i przepisy. Kolej Nadwiślańska dostosowała zasady bagażowo-taryfowe do coraz liczniej przewożonych rowerów i wprowadziła ujednoliconą (liczoną od sztuki) opłatę za przewóz roweru w swoich pociągach. W 1900 r. zatwierdzono również wprowadzenie specjalnego podatku rowerowego, w wysokości 5 rb. rocznie, który mógł być nakładany przez miasto<sup>38</sup>.

Z rosnącą popularnością sportu rowerowego w Lublinie ściśle związany był rozwój turystyki. Rowerowe wycieczki za miasto, organizowane przez Towarzystwo Krajoznawcze, krótsze i dłuższe wypady do ciekawych miejscowości Lubelszczyzny, turyści przyjeżdżający

34 Tamże, s. 9-10.

35 *Lubelskich Cyklistów początki*, <https://ryneklubelski.pl/2014/01/lubelskich-cyklistow-poczatki/> [6.05.2023]; A. Śmiechowicz, *Bodaj to cykliści! – (nie)zwyczajni jeźdźcy wyścigowi z przełomu XIX i XX wieku*, [w:] *Historia życia...*, t. 8, s. 182-185.

36 *Kronika bieżąca*, „GL” 3 VII, 23 VIII, 25 IX 1899, 11 VI 1900; *Z Lubelskiego Towarzystwa Cyklistów*, „K” 3 I 1907; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 17, 19 I 1907, 8 IV 1909; *Wyścig cyklistów amatorów*, „GL” 13 VIII 1900; *Ogłoszenia*, „GL” 27 IV, 20 V, 2 VI 1895.

37 *Kronika bieżąca*, „GL” 3 VII, 23 VIII 1899; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 20 VII 1910.

38 *Kronika miejska i krajowa*, „GL” 1VI 1895; *Kronika bieżąca*, „GL” 10 VII 1900.

w zorganizowanych grupach do Lublina, rodząca się popularność Kazimierza i Nałęczowa to bardzo wyraziste oznaki pojawienia się w życiu mieszkańców Lublina turystyki o charakterze masowym<sup>39</sup>. Żywa była też w mieście idea sportu powszechnego, amatorskiego, rozumianego jako zdrowy sposób spędzania czasu wolnego i rozrywka dla młodzieży<sup>40</sup>.

### 3. Modernizacyjne varia

Ciekawym przykładem zmian była ewolucja sposobu podejścia do zwierząt. Założone w Warszawie w listopadzie 1864 r. – jako drugie na świecie – Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami stopniowo rozszerzało swoją działalność na miasta prowincjonalne Królestwa oraz Galicję<sup>41</sup>. Od lat 70. XIX w. w lubelskiej prasie zaczęły się pojawiać informacje na temat jego działalności, teksty nawołujące do dobrego traktowania zwierząt, zwracające uwagę np. na przypadki skazania osób za złe traktowanie zwierząt, dobrostan koni dorożkarskich, zasady związane z przebywaniem psów w przestrzeni publicznej, a nawet te, które dotyczyły traktowania zwierząt przeznaczonych na rzeź<sup>42</sup>. Szybko też pojawił się postulat stworzenia lubelskiego oddziału Towarzystwa (1904 r.), a kiedy powstało, na łamach gazet zaczęły się ukazywać relacje z jego działalności, którą uznawano za oznakę cywilizacji<sup>43</sup>.

Zmiany widoczne były również w codzienności i dotyczyły rzeczy oraz domowych zadań i czynności. Choć tu modernizacje realizowano w niewielkim stopniu, więcej o nich czytano czy słyszano. Znakiem nowoczesności stały się m.in. sprzęty częściowo mechanizujące domowe czynności (najpierw mechaniczne, potem elektryczne), np. pralki, wirówki czy wyżymaczki, jak też kuchenki naftowe, spirytusowe i benzynowe czy system Wecka. Reklamy tych sprzętów stale gościły na ła-

39 *Kronika bieżąca*, „GL” 13 VI 1900; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 29 VI 1912.

40 *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 12 III 1909.

41 A. Jaroszek, „Plaga i niewinne stworzenia” – psy w przestrzeni publicznej Warszawy na przełomie XIX i XX wieku, [w:] *Almanach antropologiczny...*, s. 88.

42 Z. Piasecki, *Kronika lubelska*, „Kalendarz Lubelski na Rok Zwyczajny 1906”, s. 7-8; *Wiadomości bieżące*, „GL” 7 II 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 23 VI 1899; R. Wysocki, *O potrzebie oddziału opieki nad zwierzętami*, „GL” 8 IV 1900; *Z Lublina i guberni lubelskiej*, „K” 28 IV 1906; *Z lubelskiego Towarzystwa Opieki nad zwierzętami*, „K” 30 X 1906; S. Weismann, *Odorogenne...*, s. 102-111.

43 Z. Piasecki, *Kronika...*, s. 7.

mach lubelskiej prasy, już od lat 70. XIX w. z każdym kolejnym rokiem zajmując coraz więcej miejsca. Zdaje się to wskazywać, iż dostrzegano potencjał tutejszego rynku, ale do lat 30. XX w. trudno mówić o ich szerszej obecności w lubelskich domach, zarówno w stolicy guberni, jak i poza nią. Pierwszą, oczywistą przeszkodą była cena, zdecydowanie ograniczająca liczbę posiadaczy, a drugą brak elektryczności, która stanowiła rzadkość w samym Lublinie, a tym bardziej poza jego granicami. Ale warto odnotować, że ilość ogłoszeń prasowych i ich zawartość wyraźnie wskazywały na aspirujące znaczenie nowoczesnych urządzeń w gospodarstwie domowym oraz potencjał, na który liczyli ogłoszeniodawcy<sup>44</sup>.

Zmianą wyraźnie widoczną poprzez pryzmat ogłoszeń i reklam w prasie codziennej, a także spisów adresowych, było znaczące poszerzenie wachlarza usług codziennych i domowych: coraz więcej czynności do tej pory wykonywanych samodzielnie lub przez służbę domową wychodziło z przestrzeni prywatnej i przenosiło się do profesjonalnych przedsiębiorstw. Popularyzowały się też usługi towarzystw ubezpieczeniowych i pożyczkowych oraz agencji pośrednictwa pracy. Od magazynów z gotową konfekcją po sklepy, w których można było nabyć gotowe, domowe zresztą, wyroby mleczarskie, przetwory owocowe czy wypieki, buty, parasolki i kapelusze, myjki, szczotki i gąbki do zmywania naczyń, wędliny i zegarki, papier i mydło. Nawet jeśli dotyczyło to tylko zamożniejszej części mieszkańców, to proces ten był wyraźnie widoczny<sup>45</sup>.

## Podsumowanie

Jaki był więc obraz zmieniającej się codzienności prowincjonalnego miasta średniej wielkości w okresie istotnych przemian gospodarczych, demograficznych, urbanizacyjnych końca XIX i początku XX w.? Trzeba przede wszystkim zaznaczyć ścisły związek rozwoju infra-

44 A. Janiak-Jasińska, *Aby wpadło w oko... O reklamie handlowej w Królestwie Polskim w początkach XX wieku na podstawie ogłoszeń prasowych*, Warszawa 1998, s. 114-118; G. Miliszkievicz, *Problematyka wyposażenia dworów ziemiańskich na tle obrazu produkcji artykułów gospodarstwa domowego w II RP*, [w:] *Ziemianstwo na Lubelszczyźnie*, red. H. Łaskiewicz, Lublin 2012, t. 5, s. 99-119; Ł. Kondratowicz-Miliszkievicz, *Życie codzienne we dworze ziemiańskim w czasie II RP – między wzorami metropolii a doczesnością wsi i miasteczka*, [w:] tamże, s. 136-144.

45 J. Osterhammel, *Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata*, Poznań 2013, s. 308-310.

struktury transportowej oraz miejskiej z odczuciem unowocześniania miasta oraz faktycznym przebiegiem tego procesu. Kolej, brukowane ulice, nowoczesne oświetlenie, transport, wodociągi, czystość ulic – to były punkty odniesienia, do których się odwoływano, porównując z centrum – Warszawą, ale też z innymi miastami prowincjonalnymi, przede wszystkim z Łodzią<sup>46</sup>. Ich rozwój pozwalał pozbyć się choć częściowo piętna prowincji, które mocno ciążyło nad Lublinem. Pod tym względem można uznać Lublin za ośrodek dość sprawnie absorbujący infrastrukturalne nowości w ostatnim dziesięcioleciu XIX w. i na początku XX w. W tempie nieco za stolicą, ale po 1877 r. w mocnym peletonie wśród pozostałych miast Królestwa, niekiedy – jak w wypadku oświetlenia ulic – bardziej z przodu, niekiedy – jak w wypadku miejskiej elektrowni czy komunikacji – w jego ogonie. Zauważył to również Bolesław Prus, przedstawiając w swoich felietonach Lublin z ok. 1910 r. następująco: „jest to gród okazały, żywy, rozwijający się (...). Szczególnie tym, którzy przyjechali koleją, przedstawia się imponująco”<sup>47</sup>.

Były też na pierwszy rzut oka mniej widoczne aspekty owych zmian związane z rozpowszechnianiem się usług, pojawieniem się nowych sposobów spędzania czasu wolnego i rozrywki, obiegiem rzeczy (np. sprzedaż wysyłkowa czy szybsze zaopatrzenie coraz sprawniej działających i coraz liczniejszych sklepów), postaw i idei (dobrostan zwierząt, sport, idee zdrowego trybu życia). One również stają się stosunkowo szybko widoczne w przestrzeni codzienności Lublina. Choć trzeba zaznaczyć, że obecność niekoniecznie oznaczała powszechność, dla której barierą często były finanse lub zakorzenione obyczaje. To samo dotyczyło nowoczesnych sprzętów domowych dostępnych nielicznym ze względu na cenę, ale też niewielki stopień elektryfikacji.

Pojawił się też krąg „nowoczesności narzuconej”, odgórznej, związanej z wprowadzaniem norm i regulacji, przepisów ogólnych i miejskich, obowiązujących na kolei czy odnoszących się do zdobyczy nauki (przepisy higieniczne), które standaryzowały zasady postępowania, nadawały im ramy i tworzyły normy współżycia i współdziałania w prze-

46 M. Biernacki, *Towarzystwo popierania sztuki dramatycznej w Lublinie*, „K” 8 I 1909; „GL” 5 I 1877; Synezjusz, *Korespondencja „Kurjera”*, „K” 28 I 1909.

47 B. Prus, *Notatki z Lublina*, „Tygodnik Ilustrowany”, 4 II 1911. Też: 11 II 1911.

strzeni wspólnej, publicznej (była to zarówno przestrzeń miejska, jak i lokale usługowe, restauracje, piekarnie itp.)

Choć nierzadko odnoszono się też do innych miast, zwłaszcza Łodzi, źródłem wzorców była zdecydowanie Warszawa. To drugi po Paryżu punkt odniesienia świetnie widoczny w ogłoszeniach i reklamach prasowych, kiedy to informacja o paryskim lub warszawskim pochodzeniu/powiązaniu była nobilitacją dla firm działających w Lublinie. Jednocześnie sam Lublin pozostawał centrum dla miast, miasteczek i majątków ziemskich znajdujących się w regionie. Mieszkańcy Lublina postrzegali siebie jako prowincjuszy wobec Warszawy, a mieszkańcy mniejszych miast Lubelszczyzny, takich jak Krasnystaw czy Hrubieszów, patrzyli tak na siebie w odniesieniu do Lublina<sup>48</sup>. W ten sposób możemy mówić o dwóch rodzajach prowincji i ta druga, regionalna, była w pewnych kwestiach oddalona od centrum podwójnie, a swoje aspiracje odnosiła przede wszystkim do tego, co bardziej dostępne, bliższe i jednocześnie bardziej dopasowane do miejscowych warunków<sup>49</sup>.

W 1914 r. Lublin był prowincją w zdecydowanie mniejszym stopniu niż w latach 70. XIX w., choć wiele idei przyjmowało się z trudem, na wiele unowocześnień nie było stać ani miasta, ani indywidualnie jego mieszkańców, niektóre przychodziły odgórnie, inne mimochodem, bez wielkiego zamysłu zmian oblicza miasta czy życia jego mieszkańców (sport czy rozrywki). Jeden z korespondentów lubelskiego „Kurjera” w 1909 r. tak celnie to podsumował<sup>50</sup>: „życie prowincji płynie wąskim korytarzem postępu wśród bezgranicznych obszarów pustyni, która swą niszczycielską mocą przecina nawet i te słabiutkie potoki, dając im możliwość ześrodkowania się li tylko w pewnych punktach. Tworzą się w ten sposób oazy, których mieszkańcy zmuszeni są prowadzić walkę na śmierć i życie z otaczającą martwą przyrodą”.

48 \*\*\* „GL” 5 I, 22 VIII 1877; *Kronika bieżąca*, „GL” 6 II 1883; *Z miasta i okolic*, „GL” 7 I 1889; *Z Hrubieszowa*, „K” 26 II 1910.

49 Synejusz, *Korespondencja „Kurjera”*, *Kujawy*, „K” 28 I 1909; \*\*\* „GL” 23 X 1876; *Znad Tanwi*, „GL” 1 XII 1876; \*\*\* „GL” 4 XII 1876; *Znad Wieprza*, „GL” 13 XII 1876.

50 Synejusz, *Korespondencja „Kurjera”*, „K” 28 I 1909.

## Bibliografia

### Prasa

Wybrane numery z lat 1864-1914:

- „Kurjer Lubelski”
- „Gazeta Lubelska”
- „Goniec Lubelski”
- „Ziemia Lubelska”
- „Kurjer”
- „Codzienny Kurjer Lubelski”

### Opracowania

1. Bogucka M., *Życie codzienne – spory wokół profilu badań i definicji*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, s. 247-253.
2. [http://slownikpolskiejmodernizacji.pl/index.php/Strona\\_g%C5%82%C3%B3wna](http://slownikpolskiejmodernizacji.pl/index.php/Strona_g%C5%82%C3%B3wna)
3. <https://ryneklubelski.pl/2014/01/lubelskich-cyklistow-poczatki/>
4. Jaroszuk A., „*Plaga i niewinne stworzenia*” – psy w przestrzeni publicznej Warszawy na przełomie XIX i XX wieku, [w:] *Almanach antropologiczny. Communicare*, t. 8, *Miasto/Zwierzęta*, red. A. Jaroszuk, I. Piotrowski, K. Wróbel-Badziak, Warszawa 2021, s. 78-89, <https://www.wuw.pl/product-pol-13532-Almanach-antropologiczny-Communicare-Tom-8-Miasta-Zwierzeta-PDF.html>.
5. Jasińska-Janiak A., *Aby wpadło w oko... O reklamie handlowej w Królestwie Polskim w początkach XX wieku na podstawie ogłoszeń prasowych*, Warszawa 1998.
6. Jedlicki J., *Świat zwyrodniały. Lek i wyroki krytyków nowoczesności*, Warszawa 2000.
7. Jedlicki J., *Jakiej cywilizacji Polacy potrzebują. Studia z dziejów idei i wyobraźni XIX wieku*, wyd. 2, Warszawa 2002.
8. Kierek A., *Rozwój przestrzenny i stan urządzeń komunalnych m. Lublina w latach 1870-1915*, „Rocznik Lubelski” 1961, s. 171-214.
9. Kizwalter T., „*Nowatorstwo i rutyna*”. *Spółczeństwo Królestwa Polskiego wobec procesów modernizacji (1840-1864)*, Warszawa 1991.
10. Kizwalter T., *Miasto i nowoczesność*, [w:] *Ziemia obiecana. Miasto i nowoczesność*, Warszawa 2015, s. 25-34.
11. Kizwalter T., *Polska nowoczesność. Genealogia*, Warszawa 2020.
12. Kłak T., *Wstęp*, [w:] B. Prus, *Notatki z Lublina*, Lublin 1975.
13. Kowalczyk R., *Rozwój gospodarki komunalnej w Królestwie Polskim na przełomie XIX i XX stulecia*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, nr 2, s. 73-104.
14. Kowecka E., *Źródła do życia codziennego w XIX w. i metoda ich badań*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, s. 255-261.
15. Krzemiński T., *Codziennosc mniejszych miast Pomorza Nadwiślańskiego końca XIX i pierwszych dziesięcioleci XX wieku*, Warszawa 2017.
16. Matusik P., *Miejskość modernizowana, miejskość modernizująca. Polskie miasta w przemianach cywilizacyjnych XIX wieku. Wybrane zagadnienia*, [w:] *Wielka zmiana. Historia wobec wyzwań... Pamiętnik XX Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich w Lublinie, t. 2: Od starożytności po wiek XIX*, red. J. Pomorski, M. Mazur, Warszawa – Lublin 2021, s. 341-375.



17. Michałowski S., *100 lat współczesnych wodociągów w Lublinie*, Lublin 1999.
18. *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przekształcenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych wschodnich prowincji Prus w XIX*, red. J. Dargacz, T. Krzeмиński, Gdańsk 2022.
19. Milewska M., *Warunki i urządzenia sanitarne w mieszkaniach XIX-wiecznych płocczan na przykładzie dzielnicy żydowskiej i mieszkań płockich stróżów*, [w:] *Życie prywatne Polaków w XIX w.*, red. J. Kita, M. Korybut-Marciniak, Łódź – Olsztyn 2022, t. 10, s. 43–62.
20. Miliszkiewicz G., *Problematyka wyposażenia dworów ziemiańskich na tle obrazu produkcji artykułów gospodarstwa domowego w II RP*, [w:] *Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie*, red. H. Łaskiewicz, Lublin 2012, t. 5, s. 99–119.
21. Miliszkiewicz-Kondratowicz Ł., *Życie codzienne we dworze ziemiańskim w czasie II RP – między wzorami metropolii a doczesnością wsi i miasteczka*, [w:] *Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie*, red. H. Łaskiewicz, Lublin 2012, t. 5, s. 136–157.
22. Morawski W., *Modernizacja, industrializacja, eksplozja demograficzna – doświadczenia polskie*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 15–27.
23. Nietysza M., *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865–1914*, Warszawa 1986.
24. Osterhammel J., *Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata*, Poznań 2013.
25. Pawelec-Maleczewska D., Pawelec T., *Historia historiografii i jako studium codzienności historyków (zarys programu badawczego)*, [w:] *Gra i konieczność. Zbiór rozpraw z filozofii i historii i historii historiografii*, red. G. A. Dominiak, J. Ostoja-Zagórski, W. Wrzosek, Bydgoszcz 2005, s. 255–264.
26. Polak A., Sak J., *Epidemie cholery w XIX wieku na przykładzie Lublina*, „Archiwum Historii i Filozofii Medycyny” 2020, s. 63–74.
27. Prus B., *Notatki z Lublina*, „Tygodnik Ilustrowany” 4, 11 II 1911.
28. Przeglasiński A., *Wokół dworu i parku. Studia z duchowej i materialnej kultury ziemiaństwa lubelskiego po powstaniu styczniowym*, Lublin 2011.
29. Przesmycka N., *Lublin. Przeobrażenia urbanistyczne 1815–1939*, Lublin 2012.
30. Rejman S., *Procesy modernizacyjne w miastach Galicji Zachodniej*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 419–442.
31. Stachyra, *Kinematografia w Lublinie do 1939 r.*, <https://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/kinematografia-w-lublinie-do-1939/>.
32. Staniak A., *Kina w Lublinie w latach 1908–1939*, „Folia Bibliologica” 2004/2005, s. 7–17.
33. Sulima R., *Moda na codzienność. Kategoria „codzienności” w kulturze ponowoczesnej*, „Kultura współczesna. Teoria, interpretacje, praktyka” 2011, nr 4, s. 1–16, <https://nck.pl/wydawnictwo/kultura-wspolczesna/archiwum/kw-no-9911268>.
34. Szarota T., *Życie codzienne – temat badawczy czy tylko popularyzacja. Na marginesie serii wydawniczej Hachette i PIW-u*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1996, nr 3, s. 239–245.
35. Śmiechowicz A., *Bodaj to cykliści! – (nie)zwyczajni jeźdźcy wyścigowi z przełomu XIX i XX wieku*, [w:] *Życie prywatne Polaków w XIX w.*, red. J. Kita, M. Korybut-Marciniak, Łódź – Olsztyn 2019, t. 8, s. 182–192.
36. Śmiechowski K., *Kwestie miejskie. Dyskusja o problemach miast w Królestwie Polskim 1905–1915*, Łódź 2020.

37. Urbaniak M., *Miasta Poznańskiego w drodze ku modernizacji. Budowa nowoczesnej infrastruktury technicznej w okresie zaboru pruskiego*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 391-418.
38. Waciński M., *Elektrownia w Lublinie*, <https://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/elektrownia-w-lublinie/>.
39. Walewander E., *Lublin na przełomie XIX i XX stulecia*, [w:] *Lublin. 700 lat dziejów miasta*, red. G. Figiel, R. Szczygieł, W. Śladkowski, Lublin 2017.
40. Weismann S., *Odorogenne zwierzęta w międzywojennym Lublinie*, [w:] *Almanach antropologiczny. Communicare*, t. 8, *Miasto/Zwierzęta*, red. A. Jaroszuk, I. Piotrowski, K. Wróbel-Badziak, Warszawa 2021, s. 102-111, <https://www.wuw.pl/product-pol-13532-Almanach-antropologiczny-Communicare-Tom-8-Miasta-Zwierzeta-PDF.html>.
41. Żarnowska A., *Codziennosc i kultura: w kręgu rodziny i wśród innych*, [w:] *Kobieta i kultura życia codziennego. Wiek XIX i XX*, red. A. Żarowska i A. Szwarc, Warszawa 1997, s. 17-28.



Marek Sioma\*

# Polityka gospodarcza Polski na tle państw Europy Środkowej w dwudziestoleciu międzywojennym

**Economic Policy of Poland in Comparison to Countries of Central Europe in the Interwar Period**

**Abstract:** In the interwar period which started in 1918 after the Great War, the dominant politics was that of the economic liberalism which, along with the changes taking place on the political scene, shifted towards interventionism or economic nationalism. This path was also taken by three countries of Central Europe, i.e. Poland, Czechoslovakia, and Hungary. However, each one of them implemented its own economic policy, initially largely dependent on the heritage of the previous era. After the post-war economy (war economy in Poland), the time has come for the economic prosperity, and afterwards, the Great Depression which reevaluated politicians' thinking about the economy. At the beginning of the 1930s, the Central European countries started to move away from the liberal concepts in favour of interventionism and statism. Each of them tried to implement this 'common' concept in its own way. None of the countries achieved their intended goals.

The fall of Czechoslovakia and Poland in 1939 and Hungary's dependence on Germany was by no means the result of adopting the erroneous economic policy by any of the countries of Central Europe. It was a consequence of the German policy of *Drang nach Osten*, which they could not oppose together (for political reasons), much less on their own.

The aim of the article is to present mechanisms of the economic policy of the Second Republic of Poland in comparison to countries of Central Europe, which is understood, to follow Piotr Wandycz, as a tight territorial, cultural, economic region including the Republic of Poland, the Republic of Czechoslovakia, and the Kingdom of Hungary. The discussion also addresses modernization.

**Keywords:** Central Europe, Republic of Poland, Republic of Czechoslovakia, Kingdom of Hungary, economy, politics, modernization, interwar period, economic liberalism, economic nationalism

\* Marek Sioma – dr hab., Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Polska, ORCID: 0000-0002-4222-7719, e-mail: [marek.sioma@mail.umcs.pl](mailto:marek.sioma@mail.umcs.pl).

**Streszczenie:** W dwudziestolecie międzywojennym, które zaczęło się w 1918 r., po wielkiej wojnie, początkowo dominowała polityka liberalizmu gospodarczego, która wraz ze zmianami, jakie zachodziły na scenie politycznej, ulegała zmianom w kierunku interwencjonizmu czy też nacjonalizmu gospodarczego. Drogą tą podążały także trzy państwa Europy Środkowej, tj. Polska, Czechosłowacja oraz Węgry. Niemniej jednak każde z nich realizowało własną politykę gospodarczą początkowo w dużej mierze zależną od dziedzictwa poprzedniej epoki. Po okresie gospodarki postwojennej (w Polsce jeszcze wojennej) przyszedł czas gospodarczej prosperity, po nim natomiast wielki kryzys, który przewartościował myślenie polityków o gospodarce. Na początku lat 30. XX w. kraje Europy Środkowej zaczęły odchodzić od koncepcji liberalnych na rzecz interwencjonizmu i etatyzmu. Realizowały tę „wspólną” koncepcję po swojemu, nie osiągając zamierzonych celów.

Upadek Czecho-Słowacji i Polski w 1939 r. oraz uzależnienie Węgier od Niemiec nie było efektem przyjęcia błędnej polityki gospodarczej któregośkolwiek z państw Europy Środkowej. Było konsekwencją niemieckiej polityki *Drang nach Osten*, której nie mogły się one przeciwstawić razem (z powodów politycznych), a tym bardziej osobno.

Celem artykułu jest przedstawienie mechanizmów polityki gospodarczej II Rzeczypospolitej na tle państw Europy Środkowej, rozumianej – za Piotrem Wandyczem – jako zwarty obszar terytorialno-kulturowo-gospodarczy obejmujący Rzeczpospolitą Polską, Republikę Czechosłowacką oraz Królestwo Węgier. Rozważania dotyczą także modernizacji.

**Słowa kluczowe:** Europa Środkowa, Rzeczpospolita Polska, Republika Czechosłowacka, Królestwo Węgier, gospodarka, polityka, modernizacja, dwudziestolecie międzywojenne, liberalizm gospodarczy, nacjonalizm gospodarczy

## Wstęp

Koniec I wojny światowej przyniósł Europie nie tylko zakończenie działań zbrojnych i pokój, ale też zmienioną, w różnym stopniu, sytuację polityczno-społeczno-gospodarczą, szczególnie w nowo powstałych państwach Europy Środkowej<sup>1</sup>. Rzeczpospolita Polska, Republika Czechosłowacka i Królestwo Węgier, czyli państwa środkowoeuropejskie, które *de facto* narodziły się na nowo, musiały zmierzyć się z szeregiem wyzwań: problemem granic zewnętrznych, zapewnieniem bezpieczeństwa, ale także wdrożeniem takiej polityki gospodarczej, która zapewniłaby im stabilność i rozwój. Czechosłowacja w nowym terytorialnym kształcie, złożona z Czech, Moraw, Słowacji i Rusi Zakarpackiej, w strukturze gospodarczej upodobniła się do Polski i Węgier. Polska i Czechosłowacja przyjęły republikańską formę rządów

1 Do tych, za Piotrem Wandyczem, zaliczam: Polskę, Czechosłowację i Węgry. Idąc natomiast za myślą Tadeusza Kisielewskiego, trzeba podkreślić, że ta część Europy różni się od części wschodniej podobieństwem kulturowym do Europy Zachodniej. Zob. T. Kisielewski, *Europa Środkowa – zakres pojęcia*, Lublin 1991, s. 8.

opartych na konstytucji<sup>2</sup>. Węgry stały się „monarchią” bez ustawy zasadniczej, rządzoną przez regenta Miklósa Horthy’ego. W każdym z tych państw władza wykonawcza należała do rządu, który był odpowiedzialny m.in. za politykę gospodarczą. We wszystkich premiera i członków gabinetu mianował i odwoływał prezydent lub regent, a rządy były odpowiedzialne przed parlamentami. W Czechosłowacji szef Rady Ministrów miał słabszą pozycję niż w Polsce, gdyż „nie miał prawa wytyczania polityki rządu [ta należała do parlamentu – M. S.] ani też nie dysponował rozstrzygającym głosem w przedmiocie uchwał rządowych”<sup>3</sup>. Na Węgrzech był wykonawcą decyzji regenta.

Taki stan rzeczy nie oznaczał bynajmniej, że nastąpiła całkowita zmiana wszystkich aspektów życia tych państw. Piotr Wandycz, z którym należy się zgodzić, przekonywał, że „Wiele spośród charakterystycznych cech Europy Środkowowschodniej w dziedzinie społeczno-gospodarczej oraz kulturowej nie uległo zmianie w okresie międzywojennym”<sup>4</sup>.

W latach 20. i na początku lat 30. XX w. Europa Środkowa była przedmiotem różnego rodzaju projektów i planów ze strony Francji, Wielkiej Brytanii, Włoch i USA. Celem miało być doprowadzenie do rozwiązania problemów ekonomicznych i stabilizacji politycznej, ale też – poprzez uzdrowienie i modernizację gospodarki – uchronienie ich od wpływów Niemiec. Plan ten jednakże się nie powiódł, czego przyczyną była mała chłonność rynków środkowoeuropejskich. Nie zostały także zrealizowane plany zacieśnienia współpracy naddunajskiej, które mogłyby doprowadzić do unormowania przede wszystkim stosunków gospodarczych. Najważniejszym planem polityczno-gospodarczym dotyczącym państw tego regionu (bez Polski) był plan André Tardieu z 1932 r. zakładający „polityczno-gospodarczą federację państw naddunajskich”<sup>5</sup>. Znamienne, że rząd w Warszawie przyjął

2 M. Bankowicz, *Transformacje konstytucyjnych systemów władzy państwowej w Europie Środkowej*, Kraków 2010, s. 39. W Polsce do zmiany ustawy zasadniczej z 1921 r. doszło w 1935 r., w Czechosłowacji zmiany konstytucji z 1920 r. dokonano 15 grudnia 1938 r. Zob. tamże, s. 57.

3 M. Bankowicz, dz. cyt., s. 55.

4 P. Wandycz, *Cena wolności. Historia Europy Środkowowschodniej od średniowiecza do współczesności*, Kraków 2003, s. 298.

5 A. Garlicka, *Polska a pakt naddunajski*, [w:] *Międzymorze: Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej XIX-XX wieku. Studia ofiarowane Piotrowi Łossowskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. A. Ajnenkiel, Warszawa 1995, s. 361.

inicjatywę przychylnie, widząc w jej realizacji przyszły rynek zbytu, który po „integracji” stałby się bardziej stabilny i chłonny dla polskiego eksportu szacowanego na 20%. Pakt naddunajski nie został podpisany, m.in. dlatego że nie uwzględniał kwestii ekonomicznych, które w latach 30. XX w. coraz silniej przemawiały na korzyść III Rzeszy.

Celem artykułu jest przedstawienie polityki gospodarczej II Rzeczypospolitej na tle państw Europy Środkowej z uwzględnieniem jej wpływu na modernizację. Analiza została przeprowadzona w oparciu o literaturę przedmiotu; zarówno opracowania ogólne, syntetyzujące (prace: Jerzego Gołębiowskiego<sup>6</sup>, Magdaleny Łapy<sup>7</sup>, Jana Kofmana<sup>8</sup>, Vlastislava Laciny<sup>9</sup> oraz pracę pod redakcją Václava Průchy<sup>10</sup>, a w zakresie myśli politycznej, w ujęciu gospodarczym, pracę Waldemara Parucha)<sup>11</sup> oraz artykuły naukowe.

## 1. Otwarcie

Gospodarki państw Europy Środkowej po Wielkiej Wojnie uległy stosunkowo niewielkim zmianom. Były one naturalną konsekwencją sytuacji związanej z pojawieniem się na mapie Europy nowych państw, które zaczęły tworzyć i prowadzić politykę gospodarczą według własnych potrzeb, ale i możliwości.

W nowy okres gospodarczo najbardziej rozwinięta wchodziła Czechosłowacja<sup>12</sup>. Węgry wyprzedzały pod tym względem Polskę i... Słowację, gdyż „różnice w stopniu rozwoju gospodarczego między terytorium słowackim i węgierskim były stosunkowo niewielkie – oba regiony były słabo rozwinięte”<sup>13</sup>. Wszystkie kraje Europy Środkowej były jednakże zacofane w relacji do Zachodu<sup>14</sup>, co oznaczało m.in., że potrzebowały kapitałów zagranicznych. W Polsce jego zaangażowa-

6 J. Gołębiowski, *Sektor państwowy w gospodarce Polski międzywojennej*, Warszawa – Kraków 1985.

7 M. Łapa, *Modernizacja państwa. Polska polityka gospodarcza 1926-1929*, Łódź 2002.

8 J. Kofman, *Nacjonalizm gospodarczy – szansa czy bariera rozwoju. Przypadek Europy-Środkowo-Wschodniej w okresie międzywojennym*, Warszawa 1992.

9 V. Lacina, *Zlatá léta československého hospodářství (1918-1929)*, Praga 2000.

10 *Historia gospodarcza Czechosłowacji XX wieku*, red. V. Průcha, Warszawa 1979.

11 W. Paruch, *Myśl polityczna obozu piłsudczykowski 1926-1939*, Lublin 2005.

12 V. Lacina, *Zlatá léta...*, s. 22-40.

13 *Historia gospodarcza Czechosłowacji XX wieku...*, s. 41.

14 Łukasz Gołota podał, że w 1921 r. wysokość PKB Polski wynosiła 35% średniej Europy Zachodniej (w 1913 r. było to około 50% i taki też wskaźnik został osiągnięty na przełomie lat 1938/1939).



nie sięgnęło 40% w spółkach akcyjnych, a ponadto miał on charakter spekulacyjny i nie był reinwestowany, co rzutowało na polskie koncepcje rozwoju i modernizację gospodarki. W Czechosłowacji kapitał był lepiej zintegrowany z silną gospodarką kraju, a jego udział wynosił 20% ogółu inwestycji. Najmniejszy był na Węgrzech, ale były one najbardziej zadłużone w przeliczeniu na osobę – 95 USD, w Polsce – 27 USD, a w Czechosłowacji – 14 USD<sup>15</sup>.

Bilans otwarcia poszczególnych krajów tej części Europy nie był identyczny, choć zdecydowanie najbardziej uprzemysłowiona Czechosłowacja nie była jednorodnym organizmem gospodarczym. Położona horyzontalnie składała się z czterech części, od zachodu coraz mniej uprzemysłowionych, a przez to mniej podatnych na modernizację<sup>16</sup>. Słowacja w międzywojniu uległa wręcz „deindustrializacji”. Na Węgrzech, które w początkach niepodległości przeżywały bardzo trudne chwile związane z Węgierską Republiką Rad (maj – sierpień 1919) i zmianami polegającymi na upaństwowieniu fabryk, banków i majątków ziemskich (stworzono z nich gospodarstwa państwowe)<sup>17</sup>, po jej obaleniu nowy rząd anulował wszystkie akty prawne oraz przywrócił ciągłość „monarchii”. W 1920 r. została uchwalona reforma rolna, której nie wykonano. Analogia z Polską jest uprawniona. Podobnie było w Czechosłowacji, gdzie początkowo zamierzano jej dokonać, ale w obliczu twierdzenia, że nie można „socjalizować chaosu” odsunięto ją w czasie<sup>18</sup>. W Polsce było tak samo. Gdy w Czechosłowacji została uchwalona reforma, podobnie do węgierskiej, nie zakładała ona parcelacji, ale przekształcenie latyfundiów ziemskich w gospodarstwa państwowe lub spółdzielnie rolnicze. Realizowano ją w latach 1922–1926, aby w połowie lat 30. XX w. odroczyć ją do lat 50.–60. XX w. Nie dokonano także uspołecznienia fabryk, chociaż w czechosłowackiej Izbie Deputowanych działała specjalna komisja. Nie miała ona jednakże wpływu na rząd, choć faktem jest, że na przełomie 1919/1920 r. uchwalono ustawy dotyczące górnictwa reklamowane

Zob. Ł. Gołota, *Gospodarka Drugiej i Trzeciej Rzeczypospolitej. Porównanie osiągnięć na tle otoczenia międzynarodowego*, „Stosunki Międzynarodowe” 2018, nr 1(54), s. 197.

15 P. Wandycz, dz. cyt., s. 300.

16 Problemy integracji omówił V. Lacina, *Zlatá léta...*, s. 41–47.

17 J. Reychman, *Dzieje Węgier*, wyd. 2 popr. i uzupeł., Łódź – Warszawa 1963, s. 69.

18 *Historia gospodarcza Czechosłowacji XX wieku...*, s. 42.

jako pierwszy etap uspołecznienia. Po złamaniu strajku generalnego w 1920 r. stało się jasne, że Czechosłowacja nie pójdzie drogą komunizmu. W kolejnym roku szeregiem ustaw umocniono pozycję właścicieli fabryk, kończąc definitywnie myślenie o socjalizmie.

Począwszy od narodzin II Rzeczypospolitej, do 1926 r. w Polsce obowiązywał liberalny model gospodarczy determinowany problemami wynikającymi z konieczności scalenia państwa z trzech różnych systemów gospodarczych, ogólnego zacofania cywilizacyjnego oraz konieczności odbudowy ze zniszczeń wojennych. Początkowo to ostatnie zadanie wziął na siebie skarb państwa, prowadząc „gospodarkę wojenną”, ale za ministerium Jerzego Michalskiego (1921-1922) czyniła to już Polska Krajowa Kasa Pożyczkowa, będąca *de facto* bankiem emisyjnym<sup>19</sup>. Państwo miało duży wpływ na „kierunki działalności gospodarczej” – także po 1921 r. – czego wyrazem była jego rola w „tworzeniu podstaw gospodarki obronnej w latach 1922-1928”<sup>20</sup>. Dodajmy, że polityka gospodarcza państwa powstawała już w warunkach pokojowych, a to wiązało się ze zmianami w mechanizmach jej działania. Zniesiono ograniczenia w handlu wewnętrznym, zlikwidowano systemy wojennej dystrybucji artykułów konsumpcyjnych, surowców czy też ograniczenia w międzynarodowych stosunkach ekonomicznych. Jednocześnie zlikwidowano te organy i instytucje, które były narzędziem ingerencji państwa w gospodarkę w czasie wojny. Na progu niepodległości dużą rolę w sformułowaniu postulatów ekonomiczno-społecznych „dopasowanych do przyjętej doktryny polityczno-społecznej” odegrała inteligencja, ale jednocześnie politycy nie doceniali istnienia praw ekonomicznych, zakładając, że to państwo rozwiąże problemy dzięki programowi polityczno-społecznemu lub przebudowie ustroju społecznego.

Pomimo tych działań państwo polskie podjęło nadzwyczajne środki, aby złagodzić trudności i pozwolić możliwie szybko przejść do normalnego funkcjonowania gospodarki. Dla władz stało się oczywiste, że nie można tego osiągnąć w warunkach nieograniczonej swobody działalności gospodarczej. Dla realizacji nakreślonych celów konieczne było zwiększenie udziału państwa w życiu gospodarczym. Przy braku

<sup>19</sup> M. Łapa, dz. cyt., s. 18-19.

<sup>20</sup> T. Grabowski, *Rola państwa w gospodarce Polski (1918-1928)*, Warszawa 1967, s. 6.

systemu finansów państwowych – braku aparatu podatkowego, jednolitej władzy, rezerw złota i dewiz – państwo musiało podjąć nadzwyczajne środki interwencyjne w postaci realizacji planu gospodarki obronnej. Choć ważna była bieżąca sytuacja gospodarcza, rządzący, nie widząc alternatywy, musieli stosować inflację jako narzędzie polityki gospodarczej. Nie bez racji sądzono, że umiarkowany poziom inflacji wpłynie na koniunkturę gospodarczą, choć jej stosowanie wiązało się z ogromnym ryzykiem. Ponadto należało posiadać cały szereg właściwych instrumentów prawnych, które w sytuacji kryzysowej przeciwdziałałyby jej niekontrolowanemu wzrostowi. W Polsce tego zabrakło. Efektem była hiperinflacja 1923 r. powstrzymana w roku następnym dzięki reformie walutowej i skarbowej oraz utworzeniu Banku Polskiego<sup>21</sup>. Decyzje te miały za zadanie chronić państwo, umożliwiając realizację polityki „o własnych siłach”, tj. *de facto* fiskalizmu i wysokich podatków<sup>22</sup>. W tym czasie głównym ideologiem gospodarczym był Władysław Grabski zwolennik liberalizmu gospodarczego i równowagi makroekonomicznej, otwartości na świat i kapitał zagraniczny. Wojciech Morawski słusznie uznał go za symbolem tradycji liberalnych uosabiający „dominację podejścia ekonomicznego i finansowego nad inżynierskim”<sup>23</sup>. Identyczny scenariusz przeżywały Węgry, których powojenna gospodarka była w katastrofalnym stanie, co pogłębiała inflacja. Reformę walutową przeprowadzono, tak jak w Polsce, w 1924 r. dzięki pożyczkom zagranicznym. Nowa węgierska waluta – pengő miała wpływ na stabilizację gospodarki, napływ kapitału, ale także wzrost uzależnienia od zagranicznych pieniędzy. Dochód narodowy był niższy niż w 1913 r. Dotyczyło to również malejących dochodów społeczeństwa<sup>24</sup>.

21 W. Morawski, *Polityka pieniężna*, [w:] *Problemy gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1989, s. 262-264; Kazimierz Badziak zwrócił uwagę na fakt, że już na przełomie lipca/sierpnia 1925 r. miała miejsce, pierwsza na świecie, po reformie walutowej, dewaluacja waluty. Zob. K. Badziak, *Na drodze do gospodarki „planowej” w Drugiej Rzeczypospolitej*, [w:] *Polska w XIX i XX wieku. Społeczeństwo i gospodarka*, red. W. Caban, M.B. Markowski, J. Muszyńska, M. Przeniosło, Kielce 2013, s. 64.

22 Tamże, s. 65.

23 W. Morawski, *Tradycje gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej – dwaj patroni, dwa obrządki*, [w:] *Od projektu do legendy. Centralny Okręg Przemysłowy po osiemdziesięciu latach (1937-2017)*, red. nauk. P. Grata, G. Ostasz, B. Pasternski, Rzeszów 2018, s. 94.

24 J. Reyman, dz. cyt., s. 72.

Czechosłowacja na progu niepodległości wprowadziła: 8-godzinny dzień pracy, państwowe zasiłki dla bezrobotnych, inspekcje fabryczne, urlopy chorobowe i dodatki drożyzniane. Działania takie podjęły w 1918 r. także pierwsze rządy polskie. W 1919 r. dokonano w Czechosłowacji reformy walutowej, której celem było stworzenie własnego obiegu pieniądza z własną instytucją emisyjną. Nostryfikowano także akcje, co umocniło ówczesnie największy Živnostenká Banka<sup>25</sup>. Zreorganizowano także transport, a zwłaszcza kolejnictwo, które zostało upaństwowione. Państwo nie miało jednolitej polityki gospodarczej, ale sprawą życia i śmierci była kwestia zdobycia (*de facto* odzyskania utraconych na rzecz Niemiec) rynków zbytu. Spory dotyczyły przede wszystkim polityki celnej i zagranicznej. W latach 1918-1921 państwo bardzo mocno ingerowało w gospodarkę, następnie rolę tę przejęły kartele<sup>26</sup>. Zanim do tego doszło nastąpiło ożywienie gospodarcze, które skutkowało falą grynderstwa, co pozwoliło dostosować produkcję do potrzeb okresu pokoju oraz zwiększyć potencjał wytwórczy nowych gałęzi przemysłowych, elektrotechniki i przemysłu maszynowego. Odnotowano także zmiany na niekorzyść polegające na przenoszeniu produkcji włókienniczej do innych krajów. Efekt ten dotyczył także pozostałych krajów Europy Środkowej<sup>27</sup>. Znamienne, że przez kolejne dwa lata Czechosłowacja, która w 1921 r. osiągnęła poziom 75% produkcji przedwojennej, jako jedyne państwo tej części Europy zmagająca się z... kryzysem<sup>28</sup>. Było to spowodowane działalnością rządu, który wprowadził w obrocie zagranicznym system zezwoleń, ograniczenia dewizowe i kompensacyjny handel wymienny. Wprowadzenie tych reguł przyczyniło się do opanowania chaosu, ale również do deflacji, która była niekorzystna dla gospodarki, a szczególnie eksportu artykułów przemysłowych<sup>29</sup>. Wprowadzono rygorystyczną politykę celną opartą na nowym systemie, co niewątpliwie oznaczało modernizację.

25 R. Heck, M. Orzechowski, *Historia Czechosłowacji*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1969, s. 328.

26 *Historia gospodarcza Czechosłowacji XX wieku...*, s. 45.

27 Tamże, s. 46.

28 V. Lacina, *Zlatá léta...*, s. 73-83.

29 Tamże, s. 55-56.

## 2. Czas odbudowy i rozwoju. Druga połowa lat 20. XX w.

W połowie lat 20. XX w. państwa Europy Środkowej odbudowały, w pewnym stopniu, swoje gospodarki, czego dowodem był okres prosperity gospodarczej zakończony jednakże przez wielki kryzys.

W 1923 r. Czechosłowacja zaczęła wychodzić z kryzysu, do czego przyczynił się, *nomen omen*, kryzys reński. Kolejne lata to okres przejściowy – względnej stabilizacji, w którym miała miejsce rywalizacja z Niemcami o rynki bałkańskie i środkowoeuropejskie. W tym też czasie przeważały w polityce gospodarczej tendencje liberalistyczne. Zlikwidowano ilościowe ograniczenia importu, zniesiono system zwolnień importowych i złagodzone ograniczenia dewizowe, ale wprowadzono wysokie cła przywozowe na żywność, co było konsekwencją decyzji partii agrarnej. Wprowadzono ponadto klauzule najwyższego uprzywilejowania<sup>30</sup>. W 1927 r. gospodarka *per saldo* była na poziomie roku 1913<sup>31</sup>. Sukcesy te osiągnięto w dużej mierze dzięki intensywnej centralizacji i koncentracji kapitałów<sup>32</sup>. Ich efektem było powstanie wielkich koncernów, z których największe były Zakłady Škody obejmujące 20 dużych fabryk zbrojeniowych i zatrudniających 40 tys. robotników. Sytuacja ta spowodowała, że kapitał czeski umacniał swoją pozycję w Słowacji i Rusi Zakarpackiej, których „przemysł nie wytrzymał konkurencji z technicznie lepiej wyposażonym przemysłem czeskim, dysponującym kredytami i zamówieniami państwowymi, korzystającym przy tym z dogodniejszych taryf przewozowych”<sup>33</sup>. Dodajmy, że nie dotyczyło to wyłącznie Słowacji i Rusi Zakarpackiej, ale także Polski czy Węgier. Te ostatnie prowadziły jednakże bardziej lub mniej skuteczną politykę ochrony własnych rynków, wykorzystując do tego instrumenty polityki gospodarczej, przede wszystkim cła i koncesje.

Pierwsza dekada dwudziestolecia międzywojennego w Polsce była pod względem politycznym odmienna niż na Węgrzech czy w Czechosłowacji. Została bowiem „przecięta” zamachem stanu Józefa Piłsudskiego i jego akolitów. Znamienne przy tym było to, że niewiele on zmienił w myśleniu o polityce gospodarczej państwa, na co wpływ

30 *Historia gospodarcza Czechosłowacji XX wieku...*, s. 57.

31 R. Heck, M. Orzechowski, dz. cyt., s. 328.

32 Szerzej na temat koniunktury, ale też problemów: V. Lacina, *Zlatá léta...*, s. 84-99.

33 Tamże, s. 329.

miało przyjęcie przez nowych rządzących poglądów Rogera Battagli, który zgodnie z doktryną szkoły liberalnej dowodził, że życie gospodarcze rozwija się samo, bez programu, i tworzy je społeczeństwo, a nie władze państwa<sup>34</sup>. A to wynikało z decyzji i działań J. Piłsudskiego, który nie określił „ani docelowego modelu gospodarki, ani bieżącej polityki gospodarczej”<sup>35</sup>. Tadeusz Grabowski widział w tym „brak programu, doraźność i przypadkowość”, ale pisał to w czasach gospodarki centralnie planowanej<sup>36</sup>. Współcześnie trudno się z takim poglądem zgodzić, szczególnie że Polska przezwyciężyła kryzys gospodarczy, dokonała reformy waluty, ustabilizowała budżet, który za rządów piłsudczyków, jak przekonywał w 1929 r. E. Kwiatkowski, z budżetu konsumpcyjnego stał się „budżetem o wielkim programie inwestycyjnym”, który społeczeństwo przyjęło jako naturalne i przypadkowe zjawisko<sup>37</sup>. Decyzje podejmowali szefowie resortów gospodarczych i taki stan będzie obowiązywał do końca II Rzeczypospolitej, choć z pewnym zastrzeżeniem<sup>38</sup>. W czerwcu 1926 r. Czesław Klarner, ówczesny minister skarbu, hołdując koncepcji liberalnej, uważał wręcz, że nie można od kolejnych rządów oczekiwać nowych programów gospodarczych a ich zadaniem jest „jedynie syntetycznie ująć «rzeczy w znacznym stopniu w łonie społeczeństwa już przesądzone»”<sup>39</sup>. Tożsame poglądy wyznawali Kazimierz Bartel, Eugeniusz Kwiatkowski i wielu innych, opowiadając się za „kontynuacją liberalnej polityki gospodarczej w ramach obowiązujących zasad ustrojowych oraz przeciwko nadmiernej ingerencji państwa w stosunki ekonomiczne”<sup>40</sup>.

Do głosu doszła tzw. opcja modernizacyjna (neomerkantylistyczna), tj. ludzie z Ministerstwa Skarbu opowiadający się za wysokim budże-

34 R. Battaglia, *O programie gospodarczym Polski oraz o warunkach rozwoju poszczególnych gałęzi wytwórczości*, Warszawa 1927, s. 14, 16.

35 W. Paruch, dz. cyt., s. 447.

36 T. Grabowski, dz. cyt., s. 6.

37 E. Kwiatkowski, *Prawo zwyczajstwa. Odczyt wygłoszony w Poznaniu w dniu 26 maja r. 1929 r.*, Warszawa 1929, s. 14.

38 Chodzi o tezy programowe Obozu Zjednoczenia Narodowego, do których musieli ustosunkować się kierujący polityką gospodarczą ministrowie i podległy im aparat administracyjny. Zob. M. Sioma, *Wizja gospodarki Obozu Zjednoczenia Narodowego*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. nauk. P. Grata, Rzeszów 2020, s. 35-67.

39 Cz. Klarner, *Drogi sanacji gospodarczej. Mowy ministra skarbu Czesława Klarnera wygłoszone w sejmie w dniu 22 czerwca 1926 r. w senacie w dniu 30 czerwca 1926 r.*, Warszawa 1926, s. 21-23.

40 M. Łapa, dz. cyt., s. 195.

tem oraz rozbudową sektora państwowego, przede wszystkim banków. Działania te miały przyczynić się do modernizacji państwa, która stała się celem i miała się dokonać pod hasłem „wyścigu pracy”, sformułowanego przez J. Piłsudskiego po odzyskaniu niepodległości. Służyło temu również prawo, m.in. ustawa przemysłowa z 1927 r. gruntująca zasadę wolności gospodarczej, według której działalność mógł prowadzić każdy (z ograniczeniami koncesyjnymi w niektórych działach gospodarki)<sup>41</sup>. Jednocześnie nie inwestowali oni środków budżetowych, obawiając się krytyki zwolenników liberalizmu ekonomicznego. Polityków gospodarczych wspierali przedstawiciele środowisk gospodarczych i akademickich. Trzymając się założenia, że gospodarką kierują obiektywne mechanizmy, byli przekonani, że można je poznać i nimi kierować, ale nie można ich bezkarnie ignorować. Trzy lata później, w 1929 r., Ignacy Matuszewski, za zgodą J. Piłsudskiego, zmniejszył wydatki na modernizację, które pod postacią „na cele produkcyjne” stosowano od 1926 r. w ramach „budżetu konsumpcyjnego”, co miało wpływ na zaniechanie reformy systemu podatkowego, a to przyniosło fatalne konsekwencje w pierwszej połowie lat 30. XX w., kiedy państwo nie mogło (i nie chciało) powstrzymać polityki fiskalizmu<sup>42</sup>.

Rządzący zakładali, że charakter polityki gospodarczej rozumianej jako środki i sposoby działania zostanie przesądzony w dyskusjach programowych, przy założeniu dostosowywania środków i sposobów działania do rzeczywistości. Niemniej jednak wybór szczegółowych rozwiązań gospodarczych należał wyłącznie do państwa, tj. do polityków. Musiał być zgodny z jego interesem<sup>43</sup>, co korespondowało z zasadą porządku gospodarczego, który nie był wprawdzie wartością najważniejszą (był nią porządek ustrojowo-prawny), ale został podporządkowany interesom państwa. Jednym z takich elementów były kartele, które rządzący piłsudczycy popierali z uwagi na chęć pozyskania środowisk przemysłowych<sup>44</sup>. Państwo kontrolowało je za pomocą polityki celnej, kredytowej, taryf przewozowych i dostaw publicznych<sup>45</sup>, starając się paraliżować ich działalność, jeśli kolidowała z „pojęciem

41 Tamże, s. 207.

42 Tamże, s. 277-278.

43 W. Paruch, dz. cyt., s. 449.

44 A. Ivánka, *Zagadnienie kartelizacji w Polsce*, Warszawa 1931, s. 10.

45 M. Łapa, dz. cyt., s. 206.



dobra ogółu”. Opozycja krytykowała taki stan rzeczy, widząc w nim ogromne zagrożenie, związane przede wszystkim ze zmowami cenowymi<sup>46</sup>. Także na Węgrzech w latach 1924-1929 znacznie wzrosła liczba karteli<sup>47</sup>.

O takim, a nie innym podejściu do polityki gospodarczej rządzących po maju piłsudczyków zadecydowało przekonanie, że słabość gospodarcza Polski uniemożliwiała jej wpływanie na koniunkturę gospodarczą, a tym samym pozostawała jedynie opcja optymalnego wykorzystywania koniunktury gospodarczej lub łagodzenia skutków kryzysu. Zamiast budować własną, autorską koncepcję polityki gospodarczej, polscy politycy skoncentrowali się na wykorzystaniu istniejącego dorobku ideowego w poszukiwaniu nowoczesnej organizacji pracy oraz zmniejszenia słabości materialnej państwa, aby wzmocnić jego siłę ekonomiczną. Rządy pomajowe ingerowały w prywatny biznes tylko pośrednio, w ramach zasad liberalizmu gospodarczego, tj. poprzez podatki, system celny oraz zamówienia publiczne<sup>48</sup>. Takie podejście nie oznaczało bynajmniej, że państwo przestało być swoistym przedsiębiorcą, gdyż uznano to za działanie korzystne dla rozwoju gospodarki<sup>49</sup>. Z tym jednakże zastrzeżeniem, że tylko w odniesieniu do przedsięwzięć i przedsiębiorstw strategicznych, w których państwo chciało mieć maksymalny udział. Służyć to miało prowadzeniu skutecznej polityki gospodarczej zorientowanej na obronność<sup>50</sup>. Zakładano przy tym podniesienie poziomu technicznego, mniejsze koszty produkcji i sprzedaży, większy asortyment, lepsze warunki pracy robotników oraz innowacyjność w postaci współpracy naukowców z przemysłem. Skala tych działań, przy słabości systemu gospo-

46 J. B., *Walka z kartelami*, „Piast”, 17.04.1932, nr 16, s. 1, <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/129044/edition/121332/content> (dostęp 9.09.2023).

47 J. Reychman, dz. cyt., s. 72.

48 M. Łapa, dz. cyt., s. 196.

49 W latach 1926-1929 wartość państwowych inwestycji infrastrukturalnych wyniosła 510,2 mln zł. W tym samym czasie zamówienia państwa w przedsiębiorstwach państwowych lub z udziałem Skarbu Państwa sięgnęły 1 mld zł. Zob. M. Łapa, dz. cyt., s. 204-205.

50 U. Zagóra-Jonszta, *Spory o model gospodarki Drugiej Rzeczypospolitej. (Problemy etatyzmu, planowania i kartelizacji)*, Katowice 1991, s. 140-142; Przedsiębiorstwa państwowe innych branż miały ulec komercjalizacji. Zob. *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 marca 1927 r. o wydzieleniu z administracji państwowej przedsiębiorstw państwowych, przemysłowych, handlowych i górniczych oraz ich komercjalizacji*, „Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej” 1927, nr 25, poz. 195.

darczego państwa, doprowadziła do zaburzenia rynkowej gry sił, co w konsekwencji przełożyło się na rozwój gospodarki narodowej. Etytizm i interwencjonizm stały się faktem w latach 30. XX w.<sup>51</sup>. Jednakże o etatyzmie rządzący dywagowali już w drugiej połowie lat 20.<sup>52</sup>, a E. Kwiatkowski mówił o nim jako o widmie mającym stworzyć podziały między społeczeństwem a rządem<sup>53</sup>.

W okresie koniunktury (lata 1926-1929) uważano, że dzięki prowadzeniu gospodarki opartej na przepływie kapitału, niższych kosztach pracy i dodatnich wynikach w handlu zagranicznym nastąpi unowocześnienie gospodarki. Zadania te realizowano m.in. dzięki specjalnym pełnomocnictwom. W tym czasie zainicjowano budowę kilku kluczowych zakładów, działając w myśl zasadniczego celu, jakim było zwiększenie potencjału obronnego państwa (fabryka związków azotowych w Mościcach za 60-70 mln zł). Pieniądze kierowano także (budżet Ministerstwa Robót Publicznych) na budowę nowych dróg, mostów, konserwację budowli wodnych oraz meliorację<sup>54</sup>. Do wielkiego kryzysu zbudowano załóżki państwowego przemysłu zbrojeniowego, wydzielonego z całości i będącego nowoczesną przybudówką do gospodarki wchodzącej w fazę modernizacji. Niemniej jednak trzeba zauważyć, że gospodarka ta nie była w stanie obsłużyć tak specjalistycznego sektora, jakim był przemysł zbrojeniowy<sup>55</sup>. Państwo inwestowało także w projekty dróg wodnych (Ślask – Gdańsk i Bug – Prypeć) oraz elektryfikacyjne (niezrealizowany plan dziesięcioletni Jędrzeja Moraczewskiego z 1928 r.). Ale „pieniądze polityczne” wydawano także na cele nie inwestycyjne, choć modernizujące pracę administracji (gmachy i mieszkania)<sup>56</sup>. Janusz Rakowski czas ten nazwał okresem „rozbudowy spontanicznej», której podbudową była wspomniana ideologia twórczej pracy”<sup>57</sup>, zdecydowanie negując przy tym twierdzenia opozycji, że w gospodarce był to czas „radosnej twórczości”.

51 M. Łapa, dz. cyt., s. 208; E. Majcher-Ociesa, *Interwencjonizm państwowy w przemyśle Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1930-1939*, Kielce 2019, passim.

52 J. Gołębiowski, dz. cyt., s. 78-87.

53 E. Kwiatkowski, *Prawo zwycięstwa...*, s. 15.

54 M. Łapa, dz. cyt., s. 199.

55 W. Paruch, dz. cyt., s. 521-522. Na temat państwowego koncernu zbrojeniowego: J. Gołębiowski, dz. cyt., s. 124-141.

56 M. Łapa, dz. cyt., s. 200.

57 J. Rakowski, *Ideologia gospodarcza epoki Józefa Piłsudskiego*, „Niepodległość” 1948, t. 1, s. 124.

Solidaryzm, bo tak należy określić politykę gospodarczą Polski od połowy lat 20. do połowy lat 30. XX w., którą Adam Piasecki nazwał polityką „po linii pośredniej”, oznaczał zaangażowanie państwa w gospodarkę przy jednoczesnym popieraniu wolności podmiotów gospodarczych, ale też wspieranie industrializacji z jednoczesnym popieraniem rolnictwa oraz ochronę własnej produkcji z respektowaniem zasad wolności handlu<sup>58</sup>. Dopowiedzieć trzeba, że jakkolwiek była to polityka sprzeczności i alternatywnych idei, to polegała ona na poszukiwaniu właściwych proporcji pomiędzy nimi<sup>59</sup>. Tych nigdy nie znaleziono, a ponadto nie wszyscy politycy podzielali przekonanie o konieczności wpływu polityki (nieutożsamianej z polityką państwa) na gospodarkę. Eugeniusz Kwiatkowski w 1930 r. przekonywał, że dla gospodarki jest lepiej, jeśli polityka będzie z dala od niej, że „w ewolucji gospodarczej każda walka, każdy zamęt, przyniesiony zbędnie z życia politycznego – to strata, a strata gospodarcza jest niepowetowana”<sup>60</sup>. Ówczesny minister przemysłu i handlu miał jednakże na myśli szeroko rozumianą scenę polityczną i „wtrącanie się” opozycji do rządzenia coraz bardziej autorytarnym państwem<sup>61</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że pod koniec lat 20. XX w. rządy polskie prowadziły politykę gospodarczą nieprzypominającą ani liberalizmu, ani etatyzmu. Wprowadzały rozwiązania, których celem była modernizacja państwa, co Polakom i obcokrajowcom zaprezentowano podczas Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu w 1929 r. Uznano przy tym, że była „naprawdę pełną i bardzo bogatą rewią twórczości gospodarczej Polski i znakomitym dziełem organizacji”<sup>62</sup>.

58 A. Piasecki, *Reforma konstytucji w Polsce. Odczyt wygłoszony 23 czerwca 1934 r. w paryskiej „Académie des Sciences Morales et Politiques”*, „Przegląd Współczesny”, lipiec-sierpień 1934, nr 147-148, s. 210 (nadbítka), <https://polona.pl/item-view/6f793972-1c99-4890-93a1-26a59fea96da?page=0> (dostęp 7.09.2023).

59 R. Battaglia, *Dobrobyt społeczeństwa a wychowanie. Trzy szkice*, Warszawa [1932], s. 49-53.

60 E. Kwiatkowski, *Tendencje i postulaty rozwoju gospodarczego Polski. Referat, wygłoszony na kongresie Izby Przemysłowo-Handlowych we Lwowie w dn. 3 września 1930*, Warszawa 1930, s. 17.

61 Tytułem przykładu można odnieść się do agraryzmu. Zob. T. Chrobak, *Filozoficzne przesłanki agraryzmu. Studium wybranych zagadnień*, Rzeszów 1998, s. 29, 74; Krytyka ludowców pod adresem rządzących obejmowała zastój gospodarczy. Zob. A. Wagner, *Rzut oka na politykę gospodarczą. Kto winien, że rolnictwo przechodzi ciężki kryzys?*, „Piast”, 19.03.1933, nr 12, s. 6, <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/129418/edition/121691/content> (dostęp 8.09.2023).

62 C. P., *Dzieło gospodarcze Polski Odrodzonej (Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu)*, „Przemysł i Handel. Rolnictwo-Finanse. Komunikacje” 1929, z. 20, s. 858.

### 3. Czas kryzysu i stagnacji. Pierwsza połowa lat 30. XX w.

Plany i założenia polityków zweryfikował wielki kryzys, który dotknął gospodarki całego świata (poza ZSRS), choć te nie tworzyły koherentnej całości. Były jednakże ze sobą powiązane, niejednokrotnie od siebie zależne, łączył je cały szereg innych czynników, były też podatne na konsekwencje kryzysu wywołanego „czarnym czwartkiem” na nowojorskiej giełdzie 24 października 1929 r.

Wielki kryzys, który zaczął się pod koniec 1929 r., objawił się ogromnymi kłopotami gospodarczymi świata, a krajów Europy Środkowej szczególnie. W Czechosłowacji rozpoczął się później, bo wiosną 1930 r., ale miał cięższy przebieg, na co wpłynął charakter polityki gospodarczej zorientowanej na eksport, wobec słabego rynku wewnętrznego, niewspółmiernie małego do skali produkcji, szczególnie przemysłowej. Warto przy tym zauważyć, że gros tego eksportu konsumowały rynki krajów ościennych, w tym węgierski i polski<sup>63</sup>. Do tego doszły inne problemy, m.in. zerwanie umowy drzewnej między Węgrami a Czechosłowacją w 1930 r., co spowodowało, że ten sektor słowackiej gospodarki upadł. Podobnie było z przemysłem tekstylnym i szklarskim na obszarze Sudetów. Te i inne elementy miały wpływ na kryzys agrarny, a załamanie się handlu zagranicznego doprowadziło do kryzysu całego systemu finansowego. Spadały ceny akcji, wzrósł deficyt budżetowy i zadłużenie skarbu państwa<sup>64</sup>. W Czechosłowacji władze w obliczu deficytu budżetowego w 1931 r. podjęły decyzję o rozpisanii pożyczki wewnętrznej oraz podjęciu starań o pożyczkę konsolidacyjną we Francji. Po niemałych trudach rząd francuski przyznał, a parlament zatwierdził pożyczkę w kwocie 600 mln franków z pobudek politycznych<sup>65</sup>. Znamienne, że starania Polski i Węgier o tę samą pożyczkę zostały w tym czasie odrzucone. W okresie kryzysu w Czechosłowacji dokonała się jeszcze większa koncentracja kapitałów i produkcji, wzrosła rola monopolu oraz pogłębiła się dominacja kapitału czeskiego nad niemieckim, węgierskim i słowackim. Monopole, które drenowały rynek wewnętrzny, stosowały ceny dumpingo-

63 A. Essen, *Sprawa pożyczki francuskiej dla Czechosłowacji w 1932 roku*, [w:] *Polska – Słowacja – Europa Środkowa w XIX-XX wieku. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Ewie Orlof*, red. J. Pisułiński, E. Rączy, K. Żarny, Rzeszów 2011, s. 85.

64 R. Heck, M. Orzechowski, dz. cyt., s. 330.

65 A. Essen, dz. cyt., s. 88.

we w eksporcie, co miało miejsce także w dwóch pozostałych krajach Europy Środkowej. Taki stan rzeczy był konsekwencją zmiany polityki gospodarczej państwa i definitywnego odejścia od tendencji liberalistycznych. Wzorem innych państw (w tym Polski i Węgier) doszło do wzrostu protekcjonizmu, ponownie wprowadzono zezwolenia importowe, ale też kontyngenty przywozowe oraz ograniczenia w handlu dewizami. Europa Środkowa zaczęła stosować „nowy instrument polityki handlowej – bilateralny clearing”, który nie był korzystny dla Czechosłowacji<sup>66</sup>. Ta z kryzysu zaczęła wychodzić w 1933 r., ale natychmiast weszła w fazę „depresji po kryzysie”, aby następnie znaleźć się w okresie „stosunkowego ożywienia, które nie przerodziło się jednak w prosperitę sprzed 1929 r.”<sup>67</sup>.

Od momentu wystąpienia kryzysu w Polsce przez kolejne pięć lat celem polityki gospodarczej była adaptacja do sytuacji kryzysowej. W latach 1929-1932 władze polskie prowadziły politykę przetrwania, a od roku następnego politykę przystosowania, co zauważalne jest w zmianie akcentów, w kierunku odśrodkowej działalności na rzecz przełamania skutków złej koniunktury<sup>68</sup>. Proces ten można nazwać przygotowywaniem podłoża do planowanego skoku technologicznego i cywilizacyjnego. Państwo finansowało przemysł, ale nie widziało potrzeby posiadania tegoż na własność (poza przemysłem infrastruktury strategicznej), co oznaczało kontynuację wcześniejszej polityki. Rządzący Polską nie dążyli przy tym do ujednolicenia poglądów gospodarczych i opracowania jednej doktryny ekonomicznej. Nie debatowano nad industrializacją w kontekście pożądanej struktury przemysłu, ośrodków dyspozycji industrializacyjnej czy też źródeł jego finansowania. Wyjątkiem była Gdynia i związany z nią koherentny program inwestycyjny E. Kwiatkowskiego<sup>69</sup>. Decydować miał interes państwa wypracowany w czasie dyskusji programowych. Takie myślenie miało swoje korzenie w klasycznej ekonomii liberalnej. Dlatego podatki, cła i zamówienia publiczne stanowiły element ingerencji państwa w życie gospodarcze. Politycy gospodarczy mieli więc jedynie za zadanie

66 *Historia gospodarcza Czechosłowacji XX wieku...*, s. 59.

67 R. Heck, M. Orzechowski, dz. cyt., s. 331.

68 W. Paruch, dz. cyt., s. 522.

69 E. Kwiatkowski, *Przemówienie w Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 6 grudnia 1926 r.*, [w:] *Polityka gospodarcza. Zagadnienia administracji*, t. 1, Warszawa 1926, s. XXXIII-XXXIV.

wykorzystywać optymalnie światową sytuację gospodarczą lub łagodzić skutki kryzysu. Celem było poszukiwanie nowej organizacji pracy, zmniejszenie słabości materialnej państwa, a następnie wzmocnienie jego siły ekonomicznej. Było to jednakże trudne do osiągnięcia bez reformy podatkowej, której nie dokonano, kierując się fiskalizmem. Zabrakło też determinacji w dążeniu do jej przeprowadzenia, zwłaszcza ministrowi skarbu Gabrielowi Czechowiczowi<sup>70</sup>. Program modernizacji i dostosowania przemysłu został skierowany do prywatnych przedsiębiorców, których zachęcano i wspierano poprzez zamówienia i tani kredyt udzielany m.in. przez Bank Gospodarstwa Krajowego<sup>71</sup>. Polski rząd dopiero w grudniu 1932 r. zdecydował o przyjęciu założeń programu antykryzysowego, co było już normą w ówczesnej Europie. Zakładały one: upaństwowienie upadających przedsiębiorstw, uruchomienie robót publicznych, przeznaczenie środków publicznych na działalność inwestycyjno-kredytową, stosowanie cen dumpingowych, a także premie eksportowe<sup>72</sup>. Działania te i szereg innych – przy jednoczesnym utrzymywaniu wysokich cen na rynku wewnętrznym – nie przyczyniły się bynajmniej do wzrostu udziału Polski w handlu międzynarodowym, który jeszcze w 1937 r. nie osiągnął poziomu (1%) z 1929 r.<sup>73</sup>.

W latach 1929-1934 w Polsce produkcja spadła o 41%, dochód narodowy o 25%, a bezrobocie sięgnęło 43%<sup>74</sup>. Podobnie było w Czechosłowacji<sup>75</sup> i na Węgrzech, choć w tym ostatnim kraju konsekwencje spadków nie były aż tak negatywne. Na Węgrzech kryzys nie przebiegał jednakowo we wszystkich gałęziach gospodarki. Rolnictwo po raz ostatni odnotowało wzrost w 1928 r., gdy w przemyśle jeszcze w roku następnym. Rząd jednak w 1929 r. ograniczył import, co opóźniło nadejście kryzysu. W kilku działach gospodarki produkcja przemysłowa spadła o 45% (w przemyśle maszynowym, hutniczym i ciężkim), ale w innych nie było aż tak drastycznych spadków<sup>76</sup>. Sytuacja była więc

70 P. Grata, *Polityka podatkowa Drugiej Rzeczypospolitej. Zarys problematyki*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, 2012, t. 72, s. 146-147.

71 W. Paruch, dz. cyt., s. 521.

72 Ł. Gołota, dz. cyt., s. 199.

73 Tamże, s. 199.

74 P. Wandycz, dz. cyt., s. 300.

75 V. Lacina, *Velká hospodarská Krize v Československu 1929-1934*, Praga 1984, s. 68-110.

76 W. Felczak, dz. cyt., s. 330.



odwrotna niż w Czechosłowacji. Rząd bronił gospodarki, obniżając płace, zwiększając deficyt budżetowy, a Generalny Bank Kredytowy w pewnych okresach wstrzymywał wypłaty pieniędzy. W konsekwencji doszło do upadku rządu Istvána Bethlena, co oznaczało upadek „rządów stabilizacji”, a zarazem załamanie systemu politycznego, który cechował „w stosunkach zewnętrznych kurs antyniemiecki, a w stosunkach wewnętrznych parlamentaryzm”<sup>77</sup>. Sytuację próbował ustabilizować rząd Gyuli Gömbösa, obiecując pracę dla bezrobotnych, ziemię bezrolnym chłopom i sprawiedliwy podział podatków klasie średniej<sup>78</sup>. Miał ponadto w planie likwidację karteli, które na Węgrzech, podobnie jak w Polsce, nie tylko zawyżały ceny towarów (zmowa cenowa), ale przyczyniały się także do likwidacji drobnych zakładów przemysłowych. Zapowiedzi pozostały niezrealizowane, a na domiar złego polityka finansowa państwa wyraźnie im sprzyjała. Jednym z elementów walki z kryzysem miała być reforma rolna, którą zapowiedziano w 1932 r., a ustawowo wprowadzono w życie cztery lata później. Celem było osiągnięcie ustroju korporacyjnego. Kryzys w Polsce pogłębiała natomiast polityka deflacyjna nakazana przez J. Piłsudskiego, który „wierzył, że silna waluta jest oznaką silnego państwa” oraz sztuczne utrzymywanie jej kursu, przez co „zaniedbano obszar produkcji, wymiany, pozwolono na wysokie bezrobocie”<sup>79</sup>. W dużej mierze przyczyniła się ona do spadku dochodu narodowego, bezrobocia i zubożenia społeczeństwa. Identyczny proces zaszedł na Węgrzech<sup>80</sup>.

Po wielkim kryzysie Polska była bankrutem gospodarczym i finansowym, albowiem deficyt pochłaniał 91,2% z kwoty 918 mln zł pożyczek wewnętrznych w latach 1932-1936. W tej sytuacji – konstatował Kazimierz Badziak – „władze państwowe przeprowadziły z konieczności wielką akcję umarzania długów podatkowych, zaciągniętych zobowiązań kredytowych w instytucjach i funduszach państwowych”<sup>81</sup>. I nie była to akcja jednorazowa. Inaczej natomiast państwo traktowało obywateli, przeprowadzając cały szereg akcji konwersacyjnych, aby zmniejszyć zadłużenie skarbu na rynku wewnętrznym i zewnętrznym.

77 Tamże, s. 331.

78 J. Rothschild, *East Central Europe between the Two World Wars*, Seattle – London 1992, s. 172-173.

79 Ł. Gołota, dz. cyt., s. 199.

80 J. Reychman, dz. cyt., s. 73.

81 K. Badziak, dz. cyt., s. 69.



Za swoiste podsumowanie okresu prosperity i wielkiego kryzysu niech posłużą dane dotyczące dochodu narodowego poszczególnych państw tej części Europy, jakie przedstawił Wiktor Rosiński<sup>82</sup>. Warto je skonfrontować z najnowszymi, choć niepełnymi, ustaleniami dla krajów tej części Europy<sup>83</sup>.

## 4. Czas rozwoju i modernizacji. ● Druga połowa lat 30. XX w.

W tym czasie, tj. w połowie lat 30. XX w., Polska, Czechosłowacja i Węgry były gospodarczo państwami typu dualistycznego z klasycznym rozwarciem nożyc cen pomiędzy drogimi towarami przemysłowymi a tanimi produktami rolnymi, których sprzedaż pozwalała chłopom jedynie na przeżycie<sup>84</sup>. Wszystkie miały plany rozwoju infrastruktury, przede wszystkim krytycznej (przemysł wojenny i pochodne) oraz wieloaspektowej modernizacji państwa i jego gospodarki. Realizacja zależała jednak od decyzji politycznych, a te poszczególne kraje podejmowały, kierując się odmiennymi przesłankami polityki wewnętrznej, zagranicznej i geopolityki.

W tej sytuacji panaceum starano się znaleźć w polityce, którą jedni określają jako nacjonalizm gospodarczy, inni – m.in. Paweł Grata – jako politykę inwestycyjną państwa w sytuacji, w której przy braku zagranicznego kapitału to państwo musiało przejąć na siebie obowiązki inwestora. Etatyzm (w Polsce eklektyczny), interwencjonizm<sup>85</sup>, a nawet autarkia (choć nigdy nie stała się faktem), miały być remedium na postkryzysową traumę. Miały nim być także wielkie inwestycje industrializacyjne (polski Centralny Okręg Przemysłowy czy węgierski okręg Győr), które nie tylko miały dać pracę bezrobotnym, ale przede wszystkim stanowić załączek planów totalnej, *nomen omen*, przebudowy, a co za tym idzie modernizacji gospodarki. Państwo miało prze-

82 Wiktor Rosiński bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej wyliczył, że w latach 1925-1934 dochód Polski wyniósł 3,482 mld USD, Czechosłowacji 2,680 mld USD, a Węgier 1,205 mld USD. W sumie 7,367 mld USD, które jednakże w zestawieniu z Niemcami (15 mld USD) pokazują skalę dysproporcji gospodarczej, a tym samym bezsilności poszczególnych państw Europy Środkowej. Zob. W. Rosiński, *Zagadnienia Europy Środkowej i bałkańskiej*, Toledo (Ohio) 1948, s. 183.

83 <https://www.rug.nl/ggdc/historicaldevelopment/na/>.

84 P. Wandycz, dz. cyt., s. 301.

85 Zob. E. Majcher-Ociesa, dz. cyt., s. 297-408.

jąc aktywność, ale każdy kraj walczył z kryzysem na własny rachunek; gospodarka światowa *de facto* nie istniała jako całość i w ten sposób nie przeciwdziałała kryzysowi<sup>86</sup>.

Sytuacja gospodarek państw Europy Środkowej uległa poprawie w połowie lat 30. XX w. W Czechosłowacji był to 1934 r., na Węgrzech i w Polsce rok następny. We wszystkich zmiany dotyczyły nie tylko polepszenia sytuacji gospodarczej, ale i polityki gospodarczej. W roku budżetowym 1934/1935 odnotowano w Polsce wzrost produkcji przemysłowej, co spowodowało spadek bezrobocia. Sytuacja wyraźnie poprawiła się jednak dopiero w 1936 r. Było to konsekwencją wzrostu cen zbóż, a więc i dochodów polskich rolników, to natomiast rzutowało na wzrost popytu na artykuły przemysłowe. W tym roku ludzi czynnych zawodowo w przemyśle w Polsce było jedynie 18,5%, gdy w Czechosłowacji – 44,6%, a na Węgrzech – 21,8%<sup>87</sup>. Rząd w 1936 r., a partia rządząca (Obóz Zjednoczenia Narodowego w tezach programowych) w roku następnym sformułowali stanowisko w tej kwestii. Polska wkroczyła na drogę nacjonalizmu gospodarczego z programem industrializacji kraju w oparciu o krajowe kapitały. Owa „autarkia oświecona” dobrze dookreślała autorytarny system polityczny państwa, model gospodarki i program reform<sup>88</sup>. W Polsce, w pierwszej połowie lat 30., nie było koherentnego planu uprzemysłowienia kraju, ale oczywiste jest, że było to awykonalne zadanie w sytuacji ogromnego kryzysu i walki o przetrwanie. Władze niewątpliwie rozumiały znaczenie rozwoju przemysłu w kontekście ożywienia gospodarki<sup>89</sup>, ale wobec braku środków nie mogły go zrealizować. Zmiana nastąpiła w połowie drugiej dekady z inicjatywy E. Kwiatkowskiego, wicepremiera i ministra skarbu, który wprowadził elementy planowania w państwowych inwestycjach przemysłowych<sup>90</sup>. Mówił o tym już pod koniec maja 1934 r. na walnym zgromadzeniu Związku Przemysłowców w Krakowie, podkreślając rolę i znaczenie gospodarki planowej. Uważał, że to państwo miało najlepsze narzędzia do realizacji potrzeb społeczeństwa, a Polska szansę „stać się wielką po-

86 W. Morawski, *Tradycje gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej...*, s. 95.

87 P. Wandycz, dz. cyt., s. 301.

88 W. Paruch, dz. cyt., s. 460.

89 E. Majcher-Ociesa, dz. cyt., s. 221-228.

90 J. Gołębiowski, dz. cyt., s. 205.

tęgą polityczną i gospodarczą”<sup>91</sup>. Natomiast wraz z poprawą sytuacji gospodarczej zwiększała się liczba przeciwników etatyzmu, którzy nawoływali do liberalizacji gospodarki<sup>92</sup>. Obóz rządowy zasadniczo promował zrównoważony rozwój rolnictwa i przemysłu oraz powiązanie rynku rolnego z przemysłowym<sup>93</sup>. Wspomniany E. Kwiatkowski, od 1935 r. minister skarbu, rozpoczął politykę nakręcania koniunktury, polegającą na wprowadzeniu ograniczeń dewizowych oraz zwiększaniu inwestycji państwa w infrastrukturę, co miało się stać głównym impulsem rozwoju gospodarczego<sup>94</sup>. Początek dał plan 4-letni, który był też początkiem polityki większego interwencjonizmu państwowego, a następnie plan 15-letni (2 grudnia 1938 r.). Szczególne znaczenie miał ten pierwszy (zaprezentowany w czerwcu 1936 r.), albowiem przewidywał on szereg państwowych inwestycji w przemyśle i był jednym z instrumentów nakręcania koniunktury<sup>95</sup>. Od tego momentu – jak słusznie zauważył Łukasz Gołota – „władza polityczna [...] nie tylko wskazuje priorytety i cele, ale też aktywnie uczestniczy w alokacji czynników produkcji”<sup>96</sup>.

Dodać trzeba, że ewolucja poglądów rządzących nie wynikała bynajmniej z analizy, ale była wynikiem polskich warunków i potrzeb wojennych państwa. Powodem odejścia od liberalizmu gospodarczego, a w zasadzie jego pokrzyżowanej postaci, na rzecz etatyzmu, który był nurtem gospodarczo-politycznym najbardziej ingerującym w procesy gospodarcze państwa<sup>97</sup>, było przekonanie, jakie w październiku 1935 r. przedstawił półoficjalny organ prasowy rządu, stwierdzając, że nacjonalizm gospodarczy należało wdrożyć w Polsce, a ponadto to „państwo powinno określać nie tylko charakter polityki gospodarczej,

91 *Konieczność szukania nowej orientacji w programie gospodarczym*. B. Min. Kwiatkowski o *Gospodarce planowej*, świadczeniach socjalnych i innych zagadnieniach gospodarczych doby dzisiejszej, „Prawda”, 3.06.1934, nr 23, s. 2, <https://bcu.lib.uni.lodz.pl/dlibra/publication/6979/edition/5554/content>.

92 K. Dziewulski, *Spór o etatyzm. Dyskusja wokół sektora państwowego w Polsce międzywojennej 1919-1939*, Warszawa 1981, s. 84; J. Gołębowski, dz. cyt., s. 316-323.

93 W. Paruch, *Poszukiwanie modelu rozwiązywania problemów wiejskich w Polsce w latach 1926-1939. Refleksje o politycznym myśleniu i decydowaniu*, [w:] *Dzieje i przyszłość polskiego ruchu ludowego*, t. 1, *Od zaborów do okupacji (1895-1945)*, red. nauk. A. Kołodziejczyk, W. Paruch, Warszawa 2002, s. 510-511.

94 Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995, s. 68-69.

95 A. Lityńska, *Polska myśl ekonomiczna okresu międzywojennego*, wyd. 2, Kraków 1996, s. 22.

96 Ł. Gołota, dz. cyt., s. 200.

97 Szerzej na temat etatyzmu: K. Dziewulski, dz. cyt., s. 9-34.

ale również sposób gospodarowania jednostek oraz metody wyjścia z kryzysu<sup>98</sup>. W Polsce traktowano go jako element planowej polityki państwa, w której widziano jedyną możliwość rozwoju gospodarczego<sup>99</sup>. Waldemar Paruch słusznie dowodził, że do 1935 r. w Polsce nacjonalizm gospodarczy był praktycznie nieobecny w polityce państwa<sup>100</sup>. Nie był rządzającym potrzebny, gdyż w systemie autorytarnym przy niskiej stopie życiowej<sup>101</sup> kontrolowali oni gospodarkę w stopniu pozwalającym unikać poważniejszych wstrząsów, które mogłyby zagrozić podstawom ich władzy. Byli krytykowani za swoje działania, ale krytyka ta nie miała wpływu na zmianę polityki. Powodem był właśnie autorytaryzm, który *a priori* wykluczał możliwość oddania władzy w demokratycznych wyborach parlamentarnych. Jan Kofman w odniesieniu do lat 30. XX w. pisał wręcz o eksplozji nacjonalizmu gospodarczego, albowiem rządy sięgnęły „po środki obronne sprzeczne z regułami neoklasycznej ekonomii obowiązującej dotąd w polityce gospodarczej”<sup>102</sup>. Nie został on jednakże uznany w żadnym z krajów Europy Środkowej za nurt jedynie obowiązujący, nie tworzył też zamkniętej całości, nie był jasno sprecyzowany i logiczny. W jego ramach politycy posługiwali się hasłami-postulatami: uprzemysłowienia, wspierania rodzimej produkcji i etatyzmu. W żadnym z tych krajów nacjonalizm gospodarczy nie był aż tak silnie promowany przez państwo jak w Rumunii<sup>103</sup>. Bo to właśnie państwo i jego aparat administracyjny odpowiadały za realizację założeń nacjonalizmu gospodarczego. Powodem było nie tyle przekonanie, ile – zgodne z prawdą – założenie, że to państwo reprezentuje określone grupy i warstwy, realizuje (po

98 b.l., *Cuius regio – eius religio*, „Gazeta Polska”, nr 300, 29 X 1935, s. 1.

99 S. Duda, *Liberalizm a etatyzm: dyskusja o gospodarczej roli państwa w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Rzeszowskie Zeszyty Naukowe. Prawo – Ekonomia” 1997, t. 22, s. 213.

100 W. Paruch, dz. cyt., s. 459.

101 Dane statystyczne za rok 1931 wskazują na ogromne dysproporcje w spożyciu m.in. pszenicy na jednego mieszkańca (Francja – 200 kg, Anglia – 162, Węgry – 167, Niemcy – 84, Polska – 46) oraz cukru (Dania – 57 kg, Anglia – 47, Czechosłowacja – 35, Austria – 33, Francja – 28, Polska – 12). Inaczej przedstawiała się sytuacja w zakresie podatków, choć dysproporcje nie były aż tak widoczne (Polska – 16%, Anglia – 15%, Francja – 14%, Niemcy – 13%, a w USA jedynie 5%). Ponadto w Polsce obciążenia podatkami były trzykrotnie większe od wszystkich wkładów oszczędnościowych, podczas gdy w Czechosłowacji suma podatków wynosiła mniej niż połowę wkładów. Zob. J. B., *Nędza bogactwem Polski*, „Piast”, 30.08.1931, nr 35, s. 1, <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/129012/edition/121300/content> (dostęp 5.09.2023).

102 J. Kofman, dz. cyt., s. 23.

103 Tamże, s. 41.

przetworzeniu) interesy, wyraźnie je artykułując, ale też „podejmuje zadania wyznaczone przez ideologię tego nacjonalizmu”<sup>104</sup>.

Zmieniona sytuacja polityczna, związana zarówno ze śmiercią Piłsudskiego, jak też pokryzysowym szokiem związanym z nieefektywnością polskiego systemu gospodarczego, spowodowała, że rola państwa w gospodarce wzrosła do wcześniej nienotowanych rozmiarów. Ton decyzjom nadawała tzw. I Brygada Gospodarcza na czele ze Stefanem Starzyńskim i Romanem Góreckim, ówczesnym ministrem przemysłu i handlu, który przekonywał posłów 29 stycznia 1936 r., że celem jest „uprzemysłowienie kraju w najszerszym ujęciu”<sup>105</sup>, które będzie możliwe przy wzroście nakładów na inwestycje, co wpłynie na rzeczywisty wzrost gospodarczy państwa. Jego pierwszym etapem był, wspomniany wcześniej, program 4-letni, a szczególnie koncepcja budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego doskonale wpisująca się w założenia „nowej ekonomii”<sup>106</sup>, a jeszcze bardziej działań *stricte* politycznych obozu piłsudczykowskiego. Paweł Grata słusznie nie postrzega go natomiast jako efektu nacjonalizmu gospodarczego. Dość powiedzieć, że na temat COP-u istnieje ogromna literatura, co pozwala nie rozwijać w niniejszej pracy tego, niezwykle ważne z punktu widzenia państwa, konceptu gospodarczego. Niemniej jednak warto jednoznacznie podkreślić, że okręg centralny był, postrzegając go z punktu widzenia ekonomii politycznej, doskonałym przykładem alokacji środków produkcji przez państwo. Warto także zauważyć, że w tym przypadku państwo było nie tylko dysponentem środków, ale także stosowało mechanizmy (m.in. ulgi podatkowe) dla przedsiębiorstw prywatnych, które zdecydowały się zainwestować na terenie COP-u.

Na Węgrzech, po śmierci premiera Gömbösa rządy przejął Kálmán Darányi, który utrzymał główną linię poprzednika, nieco łagodząc ją w kwestiach politycznych (ogłosił „demokratyczną” zasadę rządów, ale też „własną drogę Węgier do faszyzmu”)<sup>107</sup>. W kwestiach politycznych,

104 Tamże, s. 41.

105 Przemówienie ministra przemysłu i handlu dr. Romana Góreckiego w Komisji Budżetowej Sejmu, „Polska Gospodarcza”, 1936, z. 5, s. 149, <https://bcpw.bg.pw.edu.pl/dlibra/publication/13044/edition/12525/content>.

106 Zakładała ona, że państwo przyjmie nowe zadania ekonomiczne i społeczne. Zob. K. Badziak, dz. cyt., s. 62.

107 W. Felczak, dz. cyt., s. 333.

rzutujących na gospodarkę, niewątpliwie istotny był plan dotyczący okręgu Győr uchwalony przez parlament w 1938 r. Przewidywał szeroki program zbrojeń, z budżetem w kwocie miliarda pengő, z przeznaczeniem na rozbudowę węgierskiego przemysłu zbrojeniowego. Nietrudno zauważyć, że koncepcyjnie było to powielenie polskiego COP-u, choć ogłoszone dwa lata później. Inną drogą gospodarczego rozwoju, ale w gruncie rzeczy podobną, podążała Czechosłowacja, w której, w połowie lat 30. XX w., w polityce państwa pojawiły się tendencje autarkiczne, moce produkcyjne były niewykorzystane, a kartele narzucały wygórowane ceny. Dopiero wiosną 1936 r. nastąpiło ożywienie gospodarcze, które w latach 1936-1937 było związane z koniunkturą zbrojeniową w postaci inwestycji w linie komunikacyjne i umocnienia w strefie nadgranicznej z III Rzeszą<sup>108</sup>. Warto zauważyć, że „depresję po kryzysie” w Czechosłowacji przezwyciężono dzięki polityce państwowo-monopolistycznej interwencji gospodarczej. Była to m.in. ustawa kartelowa w przemyśle zakładająca przymusową syndykalizację, ale też dwukrotna dewaluacja korony czy ingerowanie w obrót obligacjami państwowymi. Państwo popierało eksport poprzez ulgi i gwarancje kredytów zagranicznych. Rozwijało roboty publiczne, ale też organizowało obozy pracy dla bezrobotnych<sup>109</sup>.

### **Podsumowanie. Co nas łączy, a co dzieli?**

Kraje międzywojennej Europy Środkowej realizowały plany rozwoju na podstawie modeli gospodarczych typowych dla lat 20. i 30. XX w. W pierwszej dekadzie był to liberalizm gospodarczy, w drugiej, po wielkim kryzysie, bardziej interwencjonizm gospodarczy państwa niż nacjonalizm gospodarczy. W państwach Europy Środkowej dwie ówczesnie recypowane teorie ekonomiczne: neoklasyczna (liberalna) i nacjonalizmu gospodarczego „mieszały się” ze sobą. Obie miały wpływ na politykę gospodarczą państw środkowoeuropejskich, choć w różnym stopniu i czasie<sup>110</sup>. Szczególnie widoczne jest to po 1929 r., gdy wielki kryzys dotknął światową gospodarkę, a szcze-

<sup>108</sup> *Historia gospodarcza Czechosłowacji XX wieku...*, s. 59.

<sup>109</sup> Tamże, s. 60.

<sup>110</sup> W. Paruch, dz. cyt., s. 458.

gólnie państwa tego regionu. W żadnym kraju tej części Europy nacjonalizm gospodarczy nie miał całościowego kształtu, nie tworzył też sprecyzowanego i logicznego modelu. Opierał się na postulatach uprzemysłowienia, a więc modernizacji, wspieraniu rodzimej produkcji i etatyzmie. W żadnym z nich nie uznano go „za jedynie słuszny”.

Polska przyjęła i realizowała (do 1935/1936 r.) liberalny model polityki gospodarczej (neoklasyczna teoria ekonomii). Czechosłowacja i Węgry podążały tą samą drogą, opierając swój rozwój i modernizację w większym stopniu na nacjonalizmie gospodarczym z jego kluczowymi elementami: protekcjonizmem, interwencjonizmem, industrializmem (etatyzmem) i autarkią. Procesy te stały się faktem, co warto wyartykułować, dopiero wtedy, gdy politycy rządzący w tych krajach skonstatowali, że „niepodległość sama przez się nie przynosi całkowitej niezależności od obcej dyspozycji”<sup>111</sup>.

\* \* \*

Ekspansja Niemiec na wschód w latach 1938-1939 położyła kres istnieniu, najpierw Czecho-Słowacji, a następnie Polski. Węgry stały się natomiast sojusznikiem III Rzeszy. Idea Europy Środkowej była jednak tak mocno zakorzeniona w świadomości, że już w trakcie wojny powstawały prace dotyczące jej powojennych losów. Jedni uważali, że idea federacji polsko-czechosłowackiej była możliwa, choć trudna politycznie, inni dostrzegali trudności natury gospodarczej obu krajów wykluczające efektywne połączenie, ale też wyrażali przekonanie, że „Niezależność środkowej Europy jest nie do pomyślenia bez jej niezależności gospodarczej”<sup>112</sup>.

Upadek Niemiec diametralnie zmienił sytuację. Ta część kontynentu znalazła się w sowieckiej strefie wpływów. Pomimo to idee dotyczące przyszłości Europy Środkowej nadal były przedmiotem rozważań. Wiktor Rosiński dowodził, że ponieważ przed wojną Polska miała świetnie zapowiadające się stosunki z krajami Europy Środkowej i bałkańskiej, to dlatego po wojnie powinna „w tym rejonie Europy

<sup>111</sup> J. Kofman, dz. cyt., s. 50.

<sup>112</sup> Biblioteka Narodowa w Warszawie, sygn. 1980273Cim, Paweł Janecki, *Zagadnienie organizacji Europy Środkowej*, rkps., s. 24, 16.



stanowiąc czynnik potężnego rozwoju gospodarczego i stać się dobrodziejstwem dla narodów tam zamieszkałych”<sup>113</sup>. Trudno spekulować, czy Czesi, Słowacy i Węgrzy poparliby tę koncepcję, ale faktem jest, że Sowieci mieli na ten temat odmienne zdanie. Decyzje podjęte na konferencjach w Teheranie, Jałcie i Poczdamie zdecydowały, że trzy państwa przynależne do Europy Środkowej na 45 lat zostały przypisane do Europy Środkowo-Wschodniej.

## Bibliografia

1. Badziak K., *Na drodze do gospodarki „planowej” w Drugiej Rzeczypospolitej*, [w:] *Polska w XIX i XX wieku. Społeczeństwo i gospodarka*, red. W. Caban, M. B. Markowski, J. Muszyńska, M. Przeniosło, Kielce 2013.
2. Bankowicz M., *Transformacje konstytucyjnych systemów władzy państwowej w Europie Środkowej*, Kraków 2010.
3. Battaglia R., *O programie gospodarczym Polski oraz o warunkach rozwoju poszczególnych gałęzi wytwórczości*, Warszawa 1927.
4. Battaglia R., *Dobrobyt społeczeństwa a wychowanie. Trzy szkice*, Warszawa [1932].
5. Biblioteka Narodowa w Warszawie, sygn. 1980273Cim, Paweł Janecki, *Zagadnienie organizacji Europy Środkowej*, rkps.
6. b.ł., *Cuius regio – eius religio*, „Gazeta Polska”, 29.10.1935, nr 300.
7. C. P., *Dzieło gospodarcze Polski Odrodzonej (Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu)*, „Przemysł i Handel. Rolnictwo-Finanse. Komunikacje” 1929, z. 20.
8. Chrobak T., *Filozoficzne przesłanki agraryzmu. Studium wybranych zagadnień*, Rzeszów 1998.
9. Duda S., *Liberalizm a etatyzm: dyskusja o gospodarczej roli państwa w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Rzeszowskie Zeszyty Naukowe. Prawo – Ekonomia” 1997, t. 22.
10. Dziewulski K., *Spór o etatyzm. Dyskusja wokół sektora państwowego w Polsce międzywojennej 1919-1939*, Warszawa 1981.
11. Essen A., *Sprawa pożyczki francuskiej dla Czechosłowacji w 1932 roku*, [w:] *Polska – Słowacja – Europa Środkowa w XIX-XX wieku. Księga jubileuszowa dedykowana Profesor Ewie Orlof*, red. J. Pisuliński, E. Rączy, K. Żarny, Rzeszów 2011.
12. Garlicka A., *Polska a pakt naddunajski*, [w:] *Międzymorze: Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej XIX-XX wieku. Studia ofiarowane Piotrowi Łossowskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, A. Ajnenkiel, Warszawa 1995.
13. Gołębiowski J., *Sektor państwowy w gospodarce Polski międzywojennej*, Warszawa – Kraków 1985.
14. Gołota Ł., *Gospodarka Drugiej i Trzeciej Rzeczypospolitej. Porównanie osiągnięć na tle otoczenia międzynarodowego*, „Stosunki Międzynarodowe” 2018, nr 1(54).
15. Grabowski T., *Rola państwa w gospodarce Polski (1918-1928)*, Warszawa 1967.

<sup>113</sup> W. Rosiński, dz. cyt., s. 37. Autor ten był przekonany, że kraje tego regionu „coraz bardziej ze sobą pogłębiały współpracę gospodarczą, coraz bardziej się nawzajem potrzebowały i coraz bardziej wzajemnie uzupełniały”. Zob. tamże, s. 37.

16. Grata P., *Polityka podatkowa Drugiej Rzeczypospolitej. Zarys problematyki*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2012, t. 72.
17. Heck R., Orzechowski M., *Historia Czechosłowacji*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1969.
18. *Historia gospodarcza Czechosłowacji XX wieku*, red. V. Průcha, Warszawa 1979.
19. <https://www.rug.nl/ggdc/historicaldevelopment/na/>.
20. Ivánka A., *Zagadnienie kartelizacji w Polsce*, Warszawa 1931.
21. J. B., *Nędza bogactwem Polski*, „Piaś”, 30.08.1931, nr 35, s. 1, <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/129012/edition/121300/content> [5.09.2023].
22. J. B., *Walka z kartelami*, „Piaś”, 17.04.1932, nr 16, s. 1, <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/129044/edition/121332/content> [9.09.2023].
23. Kisielewski T., *Europa Środkowa – zakres pojęcia*, Lublin 1991.
24. Klarner Cz., *Drogi sanacji gospodarczej. Mowy ministra skarbu Czesława Klarnera wygłoszone w sejmie w dniu 22 czerwca 1926 r, w senacie w dniu 30 czerwca 1926 r.*, Warszawa 1926.
25. Kofman J., *Nacjonalizm gospodarczy – szansa czy bariera rozwoju. Przypadek Europy Środkowo-Wschodniej w okresie międzywojennym*, Warszawa 1992.
26. *Konieczność szukania nowej orientacji w programie gospodarczym*. B. Min. Kwiatkowski o Gospodarce planowej, świadczeniach socjalnych i innych zagadnieniach gospodarczych doby dzisiejszej, „Prawda”, 3.06.1934, nr 23, s. 2, <https://bcu.lib.uni.lodz.pl/dlibra/publication/6979/edition/5554/content>.
27. Kwiatkowski E., *Prawo zwycięstwa. Odczyt wygłoszony w Poznaniu w dniu 26 maja 1929 r.*, Warszawa 1929.
28. Kwiatkowski E., *Przemówienie w Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 6 grudnia 1926 r.*, [w:] *Polityka gospodarcza. Zagadnienia administracji*, t. 1, Warszawa 1926, s. XXXIII-XXXIV.
29. Kwiatkowski E., *Tendencje i postulaty rozwoju gospodarczego Polski. Referat, wygłoszony na kongresie Izb Przemysłowo-Handlowych we Lwowie w dn. 3 września 1930*, Warszawa 1930.
30. Lacina V., *Velká hospodarská krize v Československu 1929-1934*, Praga 1984.
31. Lacina V., *Zlatá léta československého hospodářství (1918-1929)*, Praga 2000.
32. Landau Z., Roszkowski W., *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995.
33. Lityńska A., *Polska myśl ekonomiczna okresu międzywojennego*, wyd. 2, Kraków 1996.
34. Łapa M., *Modernizacja państwa. Polska polityka gospodarcza 1926-1929*, Łódź 2002.
35. Majcher-Ociesa E., *Interwencjonizm państwowy w przemyśle Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1930-1939*, Kielce 2019.
36. Morawski W., *Polityka pieniężna*, [w:] *Problemy gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1989.
37. Morawski W., *Tradycje gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej – dwaj patroni, dwa obrządki*, [w:] *Od projektu do legendy. Centralny Okręg Przemysłowy po osiemdziesięciu latach (1937-2017)*, red. nauk. P. Grata, G. Ostasz, B. Pastorski, Rzeszów 2018.
38. Paruch W., *Myśl polityczna obozu piłsudczykowski 1926-1939*, Lublin 2005.
39. Paruch W., *Poszukiwanie modelu rozwiązywania problemów wiejskich w Polsce w latach 1926-1939. Refleksje o politycznym myśleniu i decydowaniu*, [w:] *Dzieje i przyszłość polskiego ruchu ludowego*, t. 1, *Od zaborów do okupacji (1895-1945)*, red. nauk. A. Kołodziejczyk, W. Paruch, Warszawa 2002.

40. Piasecki A., *Reforma konstytucji w Polsce. Odczyt wygłoszony 23 czerwca 1934 r. w paryskiej „Académie des Sciences Morales et Politiques”*, „Przegląd Współczesny”, lipiec-sierpień 1934, nr 147-148, s. 210 (nadbitka), <https://polona.pl/item-view/6f793972-1c99-4890-93a1-26a59fea96da?page=0> [7.09.2023].
41. *Przemówienie ministra przemysłu i handlu dr. Romana Góreckiego w Komisji Budżetowej Sejmu*, „Polska Gospodarcza” 1936, z. 5, s. 149, <https://bcpw.bg.pw.edu.pl/dlibra/publication/13044/edition/12525/content>.
42. Rakowski J., *Ideologia gospodarcza epoki Józefa Piłsudskiego*, „Niepodległość” 1948, t. 1.
43. Reychman J., *Dzieje Węgier*, wyd. 2 popr. i uzupeł., Łódź – Warszawa 1963.
44. Rothschild J., *East Central Europe between the Two World Wars*, Seattle – London 1992.
45. Rosiński W., *Zagadnienia Europy Środkowej i bałkańskiej*, Toledo (Ohio) 1948.
46. *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 marca 1927 r. o wydzieleniu z administracji państwowej przedsiębiorstw państwowych, przemysłowych, handlowych i górniczych oraz ich komercjalizacji*, „Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej” 1927, nr 25, poz. 195.
47. Sioma M., *Wizja gospodarki Obozu Zjednoczenia Narodowego*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. nauk. P. Grata, Rzeszów 2020.
48. Wagner A., *Rzut oka na politykę gospodarczą. Kto winien, że rolnictwo przechodzi ciężki kryzys?*, „Piaś” 19.03.1933, nr 12, s. 6, <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/129418/edition/121691/content> [8.09.2023].
49. Wandycz P., *Cena wolności. Historia Europy Środkowowschodniej od średniowiecza do współczesności*, Kraków 2003.
50. Zagóra-Jonszta U., *Spory o model gospodarki Drugiej Rzeczypospolitej. (Problemy etatyzmu, planowania i kartelizacji)*, Katowice 1991.

Paweł Grata\*

## Modernizacja gospodarcza i społeczna II Rzeczypospolitej

Economic and social modernization of the Second Polish Republic

**Abstract:** The aim of the article is to present, based on the results of the latest research, the basic phenomena in the field of economic and social modernization taking place in Poland in the interwar period. An introduction to the analysis is the opening balance, which discusses the conditions present in Poland in 1918. The following sections present the processes of economic and social modernization taking place in it. Within the framework of economic modernization, the basic limitations were the negative impact of the legacy of the partitions, war damage and the Great Depression. The currency reform of Władysław Grabski, the period of prosperity in the second half of the 1920s, and the modernization policy of Eugeniusz Kwiatkowski in the second half of the 1930s were favorable phenomena. In the case of social modernization, the state played an important role, introducing important institutional solutions from the very beginning, including equality of citizens before the law, compulsory schooling, women's suffrage. A special role was played by the social policy of the state, thanks to which hundreds of thousands of citizens entered modernity, who could take advantage of social security, modern labor legislation, employment policy, and health care. At the same time, there were visible processes of disseminating the achievements of modernity, including mass and popular culture. The conclusions of the analysis indicate that, despite many examples, modernization in interwar Poland had an island character. The processes related to it have only just begun, and the implementation of many projects undertaken in the second half of the 1930s, such as the construction of the Central Industrial District or the public health service, was interrupted by the outbreak of World War II.

**Keywords:** the Second Polish Republic, economic modernization, social modernization, economic policy, social policy

**Streszczenie:** Celem artykułu jest zaprezentowanie, na podstawie wyników najnowszych badań, podstawowych zjawisk w zakresie modernizacji gospodarczej i społecznej zachodzących w Polsce w okresie międzywojennym. Wstępem do analizy jest bilans otwarcia, który omawia uwarunkowania obecne w Polsce w 1918 r. W kolejnych częściach przedstawione zostały zachodzące w niej pro-

\* Paweł Grata – prof. dr hab., Uniwersytet Rzeszowski, Polska, ORCID 0000-0003-2358-3475, e-mail: [pgrata@ur.edu.pl](mailto:pgrata@ur.edu.pl).

cesy modernizacji gospodarczej i społecznej. W ramach modernizacji gospodarczej podstawowymi ograniczeniami były: negatywny wpływ dziedzictwa zaborów, zniszczenia wojenne oraz wielki kryzys. Zjawiskami korzystnymi była reforma walutowa Władysława Grabskiego, okres dobrej koniunktury drugiej połowy lat 20. XX w. oraz polityka modernizacyjna Eugeniusza Kwiatkowskiego w drugiej połowie lat 30. XX w. W przypadku modernizacji społecznej dużą rolę odgrywało państwo, które od początku wprowadzało ważne rozwiązania instytucjonalne, w tym równość obywateli wobec prawa, przymus szkolny, prawa wyborcze dla kobiet. Szczególną rolę pełniła polityka społeczna państwa, która włączała w nowoczesność setki tysięcy obywateli mogących korzystać z ubezpieczeń społecznych, postępowego ustawodawstwa pracy, polityki zatrudnienia, ochrony zdrowia. Równocześnie następowały widoczne procesy upowszechniania osiągnięć nowoczesności, w tym kultury masowej, popularnej. Wnioski z analizy wskazują, że mimo wielu przykładów modernizacja w międzywojennej Polsce miała wyspowy charakter. Związane z nią procesy dopiero zostały zapoczątkowane, a realizacja wielu przedsięwzięć podjętych w drugiej połowie lat 30. XX w., takich jak budowa Centralnego Okręgu Przemysłowego czy publicznej służby zdrowia, została przerwana przez wybuch II wojny światowej.

**Słowa kluczowe:** II Rzeczpospolita, modernizacja gospodarcza, modernizacja społeczna, polityka gospodarcza, polityka społeczna

## Wstęp

Modernizacja to pojęcie rozumiane niejednoznacznie, wskazujące na szeroko rozumiany postęp gospodarczy i społeczny zachodzący w określonych warunkach i prowadzący do uznanego w danym czasie modelu nowoczesności, stanowiącego swego rodzaju wzorzec i będącego punktem odniesienia do prowadzonych w imię tak rozumianej modernizacji działań. Jest ona wypadkową występujących często niezależnie od siebie zjawisk demograficznych, gospodarczych, społecznych, politycznych, kulturowych, mentalnych czy religijnych, przynoszących w efekcie wskazany wyżej postęp, z reguły utożsamiany również z istotną zmianą społeczną<sup>1</sup>.

Procesy modernizacji mające miejsce w II Rzeczypospolitej od lat budzą niejednoznaczne oceny, a ich istnienie w wielu przypadkach było wręcz podważane w literaturze. Podważane, co warto podkreślić, w oparciu w oparciu o obiektywne dane statystyczne wskazujące na regres w wielu dziedzinach życia gospodarczego i społecznego, jaki w wy-

1 Zob. m.in. W. Morawski, *Modernizacja, industrializacja, eksplozja demograficzna – doświadczenia polskie*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019, s. 15-25; M. Zalesko, *Debaty o modernizacji w polskiej myśli ekonomicznej II połowy XIX i początku XX wieku*, [w:] tamże, s. 51-54; P. Sztompka, *Socjologia. Analiza społeczeństwa*, Kraków 2009, s. 508.

miarze liczbowym nastąpił w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Nie podlega jednak dyskusji, że część obrazujących je wskaźników w końcu lat 30. XX w. pozostawała na poziomie niższym od tego notowanego w 1913 r., co pod oczywistym znakiem zapytania stawiać powinno obecność, a przede wszystkim – w kontekście wielkiego kryzysu gospodarczego – trwałość modernizacji na ziemiach polskich w tym okresie<sup>2</sup>.

Tym bardziej zatem warto i należy przyjrzeć się bliżej problemowi przebiegu, bądź jego braku, procesów modernizacji gospodarczej i społecznej w II Rzeczypospolitej. Procesów nie zawsze na pierwszy rzut oka widocznych, bezsprzecznie jednak obecnych i stanowiących zarówno dowód na realny postęp zachodzący we wciąż opartym na nienowoczesnej strukturze gospodarczej społeczeństwie, ale też będących istotnym czynnikiem sprawczym w perspektywie długofalowej, widocznej w kolejnych dziesięcioleciach. Nie wszędzie były one, rzecz jasna, dostrzegalne. W wielu aspektach życia gospodarczego i społecznego zostały ledwie zainicjowane, jednak ich zasięg był na tyle istotny, że warto o nich mówić, wskazując zwłaszcza na te stanowiące ważny krok ku nowoczesności bądź też mogące być traktowane wprost jako odpowiedź na jej ówczesne wyzwania, jak też te, które w sposób trwały wpłynęły na przyszłe procesy rozwojowe zachodzące na ziemiach polskich po II wojnie światowej. Celem artykułu jest zatem zaprezentowanie, na podstawie wyników najnowszych badań, podstawowych zjawisk w zakresie modernizacji gospodarczej i społecznej zachodzących w Polsce w okresie międzywojennym.

## 1. Bilans otwarcia

1. Zachodzące na ziemiach polskich w XIX w. procesy modernizacyjne z założenia nawiązywały do przemian mających miejsce w rozwiniętych krajach Zachodu. Z reguły jednak, choć nie zawsze, pozostawały z wielu względów ledwie ich odległym echem, nie pozwalając na jednoznaczną odpowiedź na stawiane w związku z nimi pytania o zakres, zasięg, a co za tym idzie znaczenie, a nawet kierunek

2 Zob. np. Z. Landau, J. Tomaszewski, *Trudna niepodległość. Rozważania o gospodarce Polski 1918-1939*, Warszawa 1968, s. 57-65; T. Małecka, *Przemysł. Warunki rozwoju*, [w:] *Problemy gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1989, s. 86-87.

zachodzących zmian. Będące konsekwencją wielowiekowych procesów historycznych oraz przynależności do bardzo różnych pod względem rozwoju państw zaborczych dramatyczne nieraz różnice cywilizacyjne nie tylko definiowały pojęcie modernizacji tych terenów w drugiej połowie XIX w., ale także w dużej mierze zdeterminowały procesy rozwojowe w czasach odzyskanej z takim trudem niepodległości.

Bilans otwarcia powstającego państwa jest powszechnie znany. Przypomnieć jedynie należy w tym miejscu, że w jego skład weszły tereny zarówno rozwinięte i spełniające kryteria nowoczesności w jej rozumieniu końca drugiej dekady XX w., jak i takie, które bardziej przystawały do realiów późnego feudalizmu i oparte były na prymitywnym rolnictwie gospodarki niemalże naturalnej. Między pierwszymi (Górny Śląsk, zabór pruski), a drugimi (Kresy Wschodnie) znajdowały się tereny Królestwa Polskiego oraz Galicji, w których olbrzymie połacie terenów słabo rozwiniętych sąsiadowały z nielicznymi zindustrializowanymi enklawami przednowoczesności, w których za uprzemysłowieniem nie nadążały jednak przemiany instytucjonalne, będące – jak wskazywały liczne przykłady z Europy Zachodniej czy też z zaboru pruskiego – warunkiem *sine qua non* będącej przedmiotem niniejszego tekstu modernizacji<sup>3</sup>.

Co gorsza, szybko się okazało, że wojna, a później powstanie własnego państwa, wymarzonej ojczyzny, o którą walczyły pokolenia, miało przynieść poważne problemy, a w niektórych przypadkach widoczny regres, tym akurat gałęziom gospodarki, które znakomicie prosperowały w ostatnich kilkudziesięciu latach zaborów. Wspomnieć trzeba w tym miejscu m.in. nieodstający od najwyższych europejskich standardów sektor rolny w zaborze pruskim, przemysł włókienniczy Królestwa Polskiego, przemysł spożywczy wszystkich trzech zaborów czy przemysł naftowy Galicji. Utrata dawnych rynków zbytu, połączona ze zniszczeniami i stratami wojennymi, również tymi dotyczącymi niezbyt dobrze rozwiniętą infrastrukturę techniczno-ekonomiczną, także składały się na obraz bilansu otwarcia niepodległości.

Ten niezbyt optymistyczny obraz – wyłaniający się z oceny poziomu zaawansowania procesów rozwojowych na terenach stopniowo

3 Zob. np. W. Mędrzecki, *Odzyskany śmietnik. Jak radziliśmy sobie z niepodległością w II Rzeczypospolitej*, Kraków 2022, s. 109-138.



wchodzących w skład powstającej Rzeczypospolitej – nie do końca należy oceniać negatywnie. W zaistniałych warunkach modernizacja, mimo dramatycznie niskiego w większości przypadków poziomu wyjściowego składających się na nią procesów, musiała być uznana przede wszystkim za warunek niezbędny nie tylko dla rozwoju, ale wręcz istnienia, a nawet przetrwania młodego państwa. Co więcej, wskazane wyżej enklawy nowoczesności, mimo że nieliczne, w sposób oczywisty wyznaczały temu państwu zadania i cele do osiągnięcia (w niedającej się wprowadzić przewidzieć perspektywie czasowej). Trudno było jednak wyobrazić sobie trwałe utrzymywanie tak dramatycznych rozpiętości widocznych nie tylko w poziomie życia całych warstw społecznych, ale też w obowiązującym w poszczególnych dzielnicach (dawnych zaborach) zróżnicowanym ustawodawstwie – również stanowiącym o zaawansowaniu procesów rozwojowych – w zakresie prawa pracy, systemów zabezpieczenia społecznego czy ochrony zdrowia.

Równocześnie na porządku dziennym było pytanie o dalsze losy tych dokonań modernizacyjnych w kontekście faktu, że większość ziem powstającego państwa funkcjonowała wcześniej w ramach zaboru rosyjskiego. Pytanie należy jednak uznać za z gruntu retoryczne. Potwierdziła to zarówno konwencja genewska z 1922 r., w której państwo polskie zagwarantowało utrzymanie korzystnych rozwiązań społecznych obowiązujących na terenach przyznanej mu części Górnego Śląska, jak też składane od początku deklaracje potwierdzające dążenie do rozszerzania na terytorium całego kraju najnowocześniejszych spośród obowiązujących wcześniej na jego terenach rozwiązań prawnych, politycznych, gospodarczych i społecznych. Potwierdzeniem tak sformułowanej tezy były działania władz niepodległego państwa gwarantujące równość wobec prawa, zapisane w ordynacji wyborczej prawa wyborcze kobiet, zaordynowany już 7 lutego 1919 r. przymus szkolny czy też wprowadzane przez rząd Jędrzeja Moraczewskiego (a także kolejne gabinety) nowoczesne rozwiązania w zakresie ustawodawstwa pracy<sup>4</sup>.

4 Dekret o obowiązku szkolnym, Dz. Praw 1919, nr 14, poz. 147; Dekret o ordynacji wyborczej do Sejmu Ustawodawczego, Dz. Praw 1918, nr 18, poz. 146; nt. ustawodawstwa robotniczego zob. np. P. Grata, *The Origins of the Welfare State. Polish Social Policy in the Period 1918-1939*, Berlin 2021, s. 17-18.

## 2. Modernizacja gospodarcza

Obiektywnie niezbędne z punktu widzenia powstającego państwa procesy modernizacyjne z trudem przebiegały się pośród zadań bieżących, nierzadko związanych w pierwszych latach niepodległości z walką o byt państwa. Trudno było bowiem nazwać modernizacją dokonującą się w ciągu kilku lat po zakończeniu wojny powojenną odbudowę, mającą na celu mniej lub bardziej skuteczne, przerwane traumą hiperinflacji, osiągnięcie poziomów aktywności gospodarczej państwa i społeczeństwa sprzed 1914 r.

Co więcej, z pojęciem modernizacji nie do końca wprost łączyć należy również tak ważną dla gospodarki państwa reformę skarbowo-walutową przeprowadzoną w latach 1924-1925 przez gabinet Władysława Grabskiego. Przyniosła ona wprawdzie stwarzającą podstawy przyszłego rozwoju stabilizację waluty oraz względną równowagę budżetu państwa, jednak oparta została na klinicznym niemal fiskalizmie, w tym przestarzałych instrumentach podatkowych (*vide* wywodząca się z czasów merkantylizmu idea monopoli skarbowych), które stanowiły zaprzeczenie głoszonych jeszcze kilka lat wcześniej przez samego Grabskiego poglądów w tym względzie<sup>5</sup>.

Stanowiąca wielkie osiągnięcie i przedmiot dumy narodowej reforma walutowa przyniosła równocześnie trwałe, jak się miało okazać, niedostosowanie obiegu pieniądza do potrzeb rozwojowych państwa. Zawyżony kurs złotego wobec walut obcych, przekładający się na znacząco mniejszy niż przed wojną zasób dostępnego w gospodarce pieniądza, stanowił przez kolejne lata ważną barierę dla procesów modernizacyjnych obecną zarówno w okresie dobrej koniunktury drugiej połowy lat 20. XX w., jak też w czasie wielkiego kryzysu oraz w naznaczonej wdrażanym przez Eugeniusza Kwiatkowskiego interwencjonizmem państwowym drugiej połowie lat 30. XX w.<sup>6</sup>

5 Zob. P. Grata, *Polityka podatkowa rządu Władysława Grabskiego w latach 1923-1925*, „Polityka i Społeczeństwo”, 5/2008, s. 47-54. Należy pamiętać, że to właśnie stabilizacja, a nie cele rozwojowe, była w ówczesnych realiach systemowych zasadniczym celem polityki gospodarczej, trudno więc Grabskiemu stawiać zarzuty w tym względzie.

6 M. Łapa, *Modernizacja państwa. Polska polityka gospodarcza 1926-1929*, Łódź 2002, s. 106-107; W. Morawski, *Od marki do złotego. Historia finansów Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008, s. 134-135. W końcu 1927 r., w sytuacji, gdy produkcja przemysłowa sięgała 69,9% przedwojennej, obieg pieniężny w Polsce stanowił zaledwie 49,95% obiegu przedwojennego.

W świetle zaistniałych po odzyskaniu niepodległości i długo utrzymujących się uwarunkowań politycznych, wojennych, gospodarczych oraz społecznych trudno się dziwić, że abstrahując od niebędących przedmiotem niniejszego szkicu jednostkowych przypadków rozwoju nowoczesnych zakładów przemysłowych, realne i dostrzegalne procesy modernizacyjne w gospodarce pojawiły się dopiero w drugiej połowie lat 20. XX w., gdy po przełamaniu postabilizacyjnej recesji Polska, podobnie jak wiele innych państw europejskich, weszła w okres gospodarczej *prosperity*. Stało się to wprawdzie dopiero w połowie 1926 r., jednak przyniosło znaczący postęp na drodze ku rozwojowi. Druga stabilizacja złotego, wzrost produkcji, inwestycji i zatrudnienia w przemyśle, przyspieszenie procesów inwestycyjnych w rolnictwie, w tym znaczący wzrost ilości parcelowanej w ramach reformy rolnej ziemi, znaczące nadwyżki budżetowe, wreszcie prorozwojowa polityka gospodarcza władz przekładały się na widoczne w skali całego państwa osiągnięcia modernizacyjne. Za ich przykłady można uznać przyspieszenie budowy portu i miasta Gdyni, budowę magistrali kolejowej łączącej Śląsk z nowym portem, podjęcie największej w okresie międzywojennym inwestycji państwowej związanej z budową zakładów chemicznych w Mościcach czy też wydanie rozporządzenia prezydenta z 22 marca 1928 r. o ulgach podatkowych dla przedsiębiorstw inwestujących w tzw. trójkącie bezpieczeństwa. Procesy modernizacyjne obecne były również w sferze konsumpcji, zwłaszcza w kontekście adaptacji wynalazków nowoczesności takich jak radio, kino, motoryzacja, sprzęt gospodarstwa domowego, choć z zastrzeżeniem, że nowinki te nadal były niedostępne dla dużej części społeczeństwa<sup>7</sup>.

Relatywnie krótki okres dobrej koniunktury nie został w pełni wykorzystany. Nadal zbyt wąski obieg pieniężny, utrwalony drugą stabilizacją złotego, zamrażanie w oszczędnościach zarówno środków z pożyczki stabilizacyjnej z 1927 r., jak też znaczących nadwyżek powstających w budżecie państwa czy niepodjęcie zapowiadanej przez kilka lat i w zamierzeniu korzystnej dla życia gospodarczego reformy

7 M. Łapa, *Modernizacja państwa...*, s. 195-205; D. Nałęcz, *Kultura Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1991, s. 47-59. Szerszej o zakresie wkraczania postępu w życie społeczeństwa zob. J. Żarnowski, *Polska 1918-1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1999. Na temat interwencjonizmu w przemyśle zob. E. Majcher-Ociesa, *Interwencjonizm państwowy w przemyśle Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1930-1939*, Kielce 2019.

podatkowej to podstawowe zaniechania w tym względzie, których skutki szybko uwidoczniły się w okresie kryzysu. Stał się on wielkim ciosem dla gospodarki i społeczeństwa, a popełnione wcześniej błędy w polityce gospodarczej jedynie pogłębiły jego negatywne skutki. Trudno zatem pierwszą połowę drugiej dekady niepodległości oceniać z punktu widzenia zachodzących procesów modernizacyjnych. Co więcej, zasięg i głębokość kryzysu przyniosły wyraźny regres w miejsce postępu i w dużej mierze przesądziły o negatywnym w wielu przypadkach obrazie całego dwudziestolecia międzywojennego w odniesieniu do okresu sprzed I wojny światowej<sup>8</sup>.

Kryzys, mimo wszystkich negatywnych skutków, przyniósł jednak pewne korzyści z punktu widzenia procesów modernizacyjnych. Zakres załamania, wprost wynikający ze struktury gospodarczej i społecznej państwa, narzucił wręcz konieczność podjęcia działań mających na celu zasadnicze w tym względzie zmiany. Zwolennikiem takich zmian był m. in. w dużej mierze odpowiedzialny za politykę gospodarczą państwa w drugiej połowie lat 20. XX w. Eugeniusz Kwiatkowski. Po śmierci Józefa Piłsudskiego ponownie znalazł się w rządzie, tym razem jako odpowiedzialny za sprawy gospodarcze wicepremier oraz minister skarbu<sup>9</sup>.

W warunkach poprawiającej się koniunktury zaproponował Czteroletni Plan Inwestycyjny. Początkowo nie oznaczał on wprawdzie przełomu w rozmiarach i zakresie działań modernizacyjnych, a zakładane kwoty na inwestycje były niewiele wyższe niż w poprzednich latach. Kwiatkowski zapoczątkował jednak nowy sposób myślenia o tego typu działaniach, a skoncentrowanie z początkiem 1937 r. nakładów na projekcie Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP) i uznanie państwa za głównego inwestora oznaczało realną zmianę w tym, co możemy nazywać dzisiaj modernizacją, ale także wzięcie przez państwo na siebie odpowiedzialności za związane z nią procesy<sup>10</sup>.

8 P. Grata, *Polityka gospodarcza*, [w:] *W drodze ku modernizacji. Synteza*, red. P. Grata, Rzeszów 2023 (w druku), s. 53-55; W. Morawski, *Od marki do złotego...*, s. 129-144; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1991, s. 36-52.

9 E. Kwiatkowski, *Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej*, Warszawa 1932; A. Romanowski, *Eugeniusz Kwiatkowski*, Kraków – Radom 2014, s. 59-65.

10 Zob. np. Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka...*, s. 56-57.

Niezależnie od całej warstwy propagandowej związanej z budową COP oraz braku możliwości dokończenia przedsięwzięcia należy podkreślić jego znaczenie modernizacyjne. Centralny Okręg Przemysłowy to bowiem nie tylko nowe przedsiębiorstwa przemysłowe, ale także krok ku industrializacji i urbanizacji zapóźnionych w rozwoju terenów Polski B, budowa nowoczesnych i odrzucających niechlubny standard pod tym względem osiedli robotniczych, awans społeczny i zawodowy tysięcy pracowników zatrudnianych w nowo powstających zakładach, a wreszcie pierwszy tak istotny krok ku zmianom w skali całej gospodarki<sup>11</sup>.

Za potwierdzenie tego ostatniego należy uznać zarówno skalę zainteresowania sektora prywatnego kolejnymi inwestycjami na obszarze COP widocznego latem 1939 r., ale przede wszystkim wynikające *de facto* z budowy Okręgu i z nowej filozofii myślenia o rozwoju, formułowane, a w niektórych przypadkach wdrażane kolejne zamierzenia. Wspomnieć trzeba w tym miejscu zarówno zapowiedź budowy następnego okręgu przemysłowego z siedzibą we Lwowie, ale przede wszystkim zaprezentowany w grudniu 1938 r. Piętnastoletni Plan Rozbudowy Polski, którego cele wprost wpisywały się w pojęcie zasadniczej modernizacji państwa. Plan ten nie został wprowadzony nigdy w szczególności dopracowany (Sejm przyjął jedynie ustawę o planie inwestycyjnym na pierwszy okres trzyletni), jednak już sam fakt jego sformułowania oraz zawarte w nim założenia dowodziły przyjętego kierunku polityki nastawionej na rozwój i modernizację gospodarki i społeczeństwa. Wbrew zatem liczny krytykom planu Kwiatkowskiego należy go traktować jak najbardziej poważnie, zwłaszcza w kontekście już zachodzących wtedy, jak i planowanych procesów modernizacyjnych<sup>12</sup>.

Potwierdzeniem tak sformułowanej tezy, choć słabo jeszcze widocznym z punktu widzenia globalnego, były coraz bardziej liczne en-

11 Na temat budowy COP i trwałości podjętych w jego ramach inwestycji zob. M. M. Drozdowski, *Historia Centralnego Okręgu Przemysłowego. Geneza, budowa, wizja przyszłości, opinie*, Warszawa – Radom 2017; P. Grata, *Centralny Okręg Przemysłowy*, [w:] *Historia polskich okręgów i regionów przemysłowych*, t. 1, red. Ł. Dwilewicz, W. Morawski, Warszawa 2015, s. 84-121.

12 Ustawa z dnia 27 marca 1939 r. o dotacjach na Fundusz Obrony Narodowej i o inwestycjach z funduszy państwowych w okresie od 1 kwietnia 1939 r. do 31 marca 1942 r., Dz.U. 1939, nr 25, poz. 165; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej 1918-1939. Tom IV. Lata interwencji państwa 1936-1939*, Warszawa 1989, s. 110-112.

klawy nowoczesności w przemyśle, ale także prowadzone w ostatnich latach przed wojną działania modernizacyjne na Kresach Wschodnich, wyraźne ożywienie inwestycyjne w miastach, ambitne zamierzenia związane z rozwojem sieci energetycznych oraz gazowniczych, przyspieszenie motoryzacji kraju czy też rozbudowa infrastruktury turystycznej, zwłaszcza na Podhalu i w Karpatach Wschodnich, połączona z działaniami na rzecz ożywienia ruchu turystycznego w kraju (m.in. Liga Popierania Turystyki)<sup>13</sup>.

Ten zdawałoby się optymistyczny obraz tonować musi jednak fakt, że zarówno budowa COP, jak i wiele innych wspomnianych wyżej procesów miało charakter wstępny, często wyspowy, niewpływający jeszcze w znacząco widocznym stopniu na całość struktury gospodarczej i społecznej państwa. Polska gospodarka nadal opierała się w dużej mierze na rolnictwie, gdzie zmiany, choć widoczne, zachodziły bardzo powoli, a większość mieszkańców kraju stanowili ubodzy chłopci nieuczestniczący w procesach rynkowych<sup>14</sup>. Podstawą handlu i usług pozostawały (mimo istnienia enklaw w postaci nowoczesnych domów handlowych w największych miastach) drobne, słabo prosperujące placówki, często prowadzone przez biedotę żydowską. Rozmiary ukrytego bezrobocia na wsi, coraz lepiej identyfikowane dzięki badaniom prowadzonym przez Instytut Gospodarstwa Społecznego i Instytut Spraw Społecznych, budziły poczucie bezradności ze strony rozbudowanej skądinąd polityki zatrudnienia, a planowany rozwój infrastruktury był raczej obietnicą przyszłości niż czymś, co realnie wspierało ówczesne życie gospodarcze i społeczne<sup>15</sup>. Co jednak istotne, świadomość istniejącego zapóźnienia rozwojowego była na tyle powszechna, że konieczność podejmowania wysiłku modernizacyjnego na niespotykaną dotąd skalę nie podlegała już w gremiach elit ówczesnej władzy dyskusji.

13 P. Franaszek, *Modernizacja polskiego przemysłu od połowy XIX do początku XXI wieku*, [w:] *W drodze ku modernizacji...*, s. 161-164; K. Janicki, R. Kuzak, D. Kaliński, A. Zaputko-Janicka, *Przedwojenna Polska w liczbach*, Warszawa 2020, s. 325-332; W. Mędrzecki, *Skarb narodowy bez dna. Kresy Wschodnie: obciążenie czy atut?*, „Pomocnik Historyczny Polityki” 2022, nr 8 (*Dwie dekady Drugiej RP*), s. 121-122.

14 K. Chylak, *Czy modernizacja? Przekształcenia struktury agrarnej w II Rzeczypospolitej*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. P. Grata, Rzeszów 2020, s. 211-225.

15 Zob. np. *Bezrobocie wśród chłopów*, oprac. L. Landau, J. Pański, E. Strzelecki, Warszawa 1938; *Młodzież sięga po pracę*, Warszawa 1939.

### 3. Modernizacja społeczna

W sytuacji, gdy procesy modernizacyjne w gospodarce pozostawały na wciąż bardzo wstępnym etapie trudno było oczekiwać znaczących zmian w strukturze społecznej, która w końcu okresu międzywojennego w niewielkim tylko stopniu różniła się od tej z początku lat 20. XX w.<sup>16</sup>. Przesunięcia między poszczególnymi grupami społeczno-zawodowymi, choć korzystne, były niewielkie, a o zmianach czy postępie cywilizacyjnym mówić należy raczej w kontekście płaszczyzn innych aniżeli arytmetycznie zestawiane zmiany relacji między elementami tej struktury.

W związku z tym pojęcie modernizacji społecznej można traktować w sposób relatywnie obszerny. Z jednej strony, mimo nadal praktycznie niezmienionej struktury społeczno-zawodowej ludności, wyznaczały je procesy upowszechniania osiągnięć nowoczesności, w tym szeroko rozumianej kultury masowej, popularnej, przenikającej – po części dzięki upowszechnieniu oświaty – do coraz szerszych warstw społeczeństwa i stanowiącej ważny element jego rozwoju oraz będącego swego rodzaju skutkiem ubocznym zachodzących zmian procesu integracji społecznej, obecnym mimo wszystkich istniejących różnic narodowościowych, wyznaniowych czy zawodowych<sup>17</sup>.

Z drugiej strony następowały ważne zmiany jakościowe będące dowodem na zachodzącą powoli, ale jednak, modernizację. W dużej mierze wynikały one z działalności instytucji państwa, które jako kreator zmian społecznych szybko zapewniło podstawowe prawa wolnościowe (równość obywateli wobec prawa, prawa wyborcze dla kobiet, potwierdzona konstytucją marcową nienaruszalność własności prywatnej), ale też podjęło decyzję o wprowadzeniu na obszarze całej Rzeczypospolitej przymusu szkolnego, która nawiązywała do wspomnianego na wstępie dążenia do upowszechniania najbardziej nowoczesnych rozwiązań obowiązujących w państwach zaborczych. Przymusu nie przez przypadek będącego jeszcze w XIX w. jednym z zasadniczych warunków zachodzących w Europie Zachodniej procesów rozwojowych, a z wielu względów (politycznych, społecznych, gospodarczych)

<sup>16</sup> C. Leszczyńska, *Historia Polski w liczbach*, t. 5, *Polska 1918-2018*, Warszawa 2018, s. 104-108.

<sup>17</sup> W. Mędrzecki, *Przemiany społeczeństwa polskiego od XIX-wiecznych reform agrarnych do wejścia Polski do Unii Europejskiej*, [w:] *W drodze ku modernizacji...*, s. 295-296.



albo nieobecnego w praktyce zaborów, albo stanowiącego narzędzie wynaradawiania polskich dzieci. Wprowadzony dekretem z 7 lutego 1919 r. obowiązek szkolny był wprawdzie realizowany nie w pełni, jednak trudno nie docenić jego wpływu na wskaźnik skolaryzacji podlegających mu dzieci w wieku 6-13 lat, który zwiększył się z 69% w roku szkolnym 1921/1922 do 90,6% w roku szkolnym 1938/1939<sup>18</sup>.

Niezwykle istotną częścią składową, a równocześnie czynnikiem włączającym w szeroko rozumianą nowoczesność, pozostawała prowadzona przez państwo, bądź pod jego kierunkiem, polityka społeczna. Przez swoją specyfikę i ścisły związek z tym, co można nazywać modernizacją społeczną, polityka społeczna w dużej mierze wprost określała kierunki zmian w strukturze społecznej, przy okazji, mimowolnie, ale jednak, zawiadując tymi procesami i stawiając siebie w roli podmiotu inżynierii społecznej na długo, zanim ordynarny w swej wymowie i metodologii model odgórnie narzucanych gwałtownych zmian społecznych wprowadzili w Polsce komuniści<sup>19</sup>.

Warto podkreślić, że polska polityka społeczna starała się być od początku bardzo progresywna. I choć stawiane cele modernizacyjne można odnaleźć raczej w deklaracjach, zamierzeniach bądź tylko formułowanych przy różnych okazjach oczekiwaniach, a nie w realnie udokumentowanych, ale przerastających możliwości ekonomiczne i ludzkie państwa skutecznych działaniach, należy o nich pamiętać w kontekście zachodzących w społeczeństwie w okresie omawianych dwóch dekad zmian. Warto wspomnieć w tym miejscu choćby o wyrażanym w 1920 r. idealizmie twórców projektu ustawy o opiece społecznej, wierzących w szybki rozwój ubezpieczeń społecznych pozwalający na stopniowe ograniczanie działań opiekuńczych; głoszonym w drugiej połowie lat 30. XX w., i będącym przejawem dążenia do systemowego podniesienia poziomu życia ludności wiejskiej hasła „pójścia z opieką na wieś”; nieuchwalonym ze względu na wysokie koszty projekcie ustawy o opiece nad macierzyństwem, dziećmi i młodzieżą; czy też uchwalonej, lecz dopiero w czerwcu 1939 roku,

18 *Dekret o obowiązku szkolnym...*; L. Szuba, *Polityka oświatowa państwa polskiego w latach 1944-1956*, Lublin 2002, s. 27.

19 Na temat roli państwa w przemianach społecznych zob. J. Żarnowski, *Rola państwa i jego instytucji w przemianach społecznych w Polsce (1918-1939)*, [w:] *Spółczesność międzywojenne: nowe spojrzenie*, red. W. Mędrzecki, J. Żarnowski, Warszawa 2015, s. 49-79.

ustawie o publicznej służbie zdrowia, mającej stać się drogą do objęcia opieką lekarską wszystkich obywateli państwa<sup>20</sup>.

Obok wskazanych wyżej idei wytyczających kierunki działań, co istotne wyraźnie zbieżnych w drugiej połowie lat 30. XX w. z prowadzoną na coraz szerszą skalę prorozwojową polityką gospodarczą państwa, w obrębie polityki społecznej wskazać można na wiele dowodów realnego wpływu na modernizację poziomu życia setek tysięcy, a nawet milionów mieszkańców kraju. Mimo, że za najbardziej postępowy słusznie uznaje się dorobek Rzeczypospolitej w sferze ustawodawstwa pracy, na plan pierwszy wysunąć należy w tym miejscu, choć z wieloma zastrzeżeniami, z trudem i zdecydowanie zbyt długo budowany system ubezpieczeń społecznych, bądź szerzej, zabezpieczenia społecznego.

Rozszerzanie zakresu oddziaływania najnowocześniejszych rozwiązań, wzorowanych na niemieckich, przyniosło gwarancje dostępu do ochrony zdrowia, także w kontekście ochrony macierzyństwa, podlegających ubezpieczeniu pracowników oraz ich rodzin (dekret z 1919 r., następnie ustawa z maja 1920 r.). Budowana do drugiej połowy lat 20. XX w. sieć kas chorych, później ubezpieczalni społecznych, asekuracją na wypadek choroby objęła kilkanaście procent populacji. Nie było to wprawdzie wynikiem znaczącym w odniesieniu do krajów Zachodu, stanowiło jednak znaczący postęp w stosunku do okresu zaborów, gdy tego typu świadczenia typu roszczeniowego istniały jedynie w zaborze pruskim i austriackim, pomijając najludniejszy zabór rosyjski (w 1924 r. wprowadzono również na jego obszarze ubezpieczenie od wypadków przy pracy). Zwieńczeniem, choć bardzo spóźnionym, budowy systemu ubezpieczeniowej asekuracji od różnego rodzaju ryzyka życiowego stała się ustawa scaleniowa z 1933 r., która wprowadzała na obszarze całego państwa przepisy gwarantujące ochronę zarobków w razie starości i inwalidztwa (wcześniej znaną tylko w byłym zaborze pruskim), a także zapewniające renty wdowie i sieroce uprawnionym członkom rodziny zmarłego pracownika<sup>21</sup>.

20 Szerzej zob. P. Grata, *Polityka społeczna Drugiej Rzeczypospolitej. Uwarunkowania – instytucje – działania*, Rzeszów 2013, *passim*.

21 Na temat rozwoju ubezpieczeń społecznych zob. K. Chylak, *Ubezpieczenia społeczne i zaopatrzenia emerytalne w II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2017, *passim*; A. Jarosz-Nojszewska, *Ubezpieczenia*

Ubezpieczenia społeczne wraz z systemem świadczeń zaopatrzeniowych wypłacanych przez państwo, samorządy i przedsiębiorstwa państwowe (emerytury państwowe, samorządowe, renty inwalidów wojennych) wprowadzały w krąg obywateli przynajmniej częściowo uniezależnionych od konwencjonalnych zagrożeń życiowych (starość, choroba, wypadek przy pracy, śmierć) kolejne grupy ludności. Liczba korzystających ze świadczeń sięgała w 1938 r. od około 830 tysięcy pobierających świadczenia emerytalne i inwalidzkie (nieдоступne dla milionów innych znajdujących się w podobnym położeniu życiowym osób) do około 5 milionów objętych ubezpieczeniową opieką zdrowotną. Uzupełnieniem systemu asekuracji stało się wprowadzone już w 1924 r. nowoczesne w swej istocie, choć nieobejmujące wszystkich zatrudnionych poza rolnictwem, obowiązkowe ubezpieczenie od bezrobocia<sup>22</sup>.

Relatywnie niski odsetek obywateli objętych dobrodziejstwami zabezpieczenia społecznego kładł się cieniem na jego wpływ na szeroko rozumianą modernizację społeczną. Wprost wynikało to jednak ze struktury zawodowej ludności w przeważającej większości żyjącej na wsi i pracującej w rolnictwie, podczas gdy ówczesna polityka społeczna z założenia była kierowana do zatrudnionych poza sektorem rolnym i z reguły mieszkających w miastach. Podobnie rzecz się miała z ustawodawstwem pracy, siłą rzeczy dotyczącym wyłącznie pracowników najemnych. Abstrahując od ograniczonego zasięgu i wątpliwej w wielu przypadkach skuteczności jego stosowania, obejmowało ono nowoczesne rozwiązania zasadnicze (czas pracy, urlopy, związki zawodowe, inspekcja pracy) – wykraczające poza regulacje Międzynarodowej Organizacji Pracy (jak zakaz pracy dzieci do lat 15) – oraz niezwykle ważne z punktu widzenia warunków pracy i życia pracowników młodocianych i kobiet przepisy określające warunki ich zatrudnienia (badania lekarskie młodocianych stanowiące początki medycyny pracy, żłobki przyfabryczne i ochrona macierzyństwa). Mimo, że w większości przypadków droga do realnej implementacji nowoczesnych roz-

*robotnicze w Polsce w latach 1918-1939, [w:] Od kwestii robotniczej do nowoczesnej kwestii społecznej. Studia z polskiej polityki społecznej XX i XXI wieku, t. 1, red. P. Grata, Rzeszów 2013, s. 26-40.*

22 K. Chylak, *Ubezpieczenia społeczne...*, s. 608-609; P. Grata, *Polityka społeczna...*, s. 158-161.

wiązań była trudna i wyboista, z czasem przynajmniej część z nich zdołała zafunkcjonować na szeroką skalę<sup>23</sup>.

Trzecim polem nowoczesności w polityce społecznej w latach 30. XX w. bezsprzecznie stała się polityka zatrudnienia nawiązująca do najlepszych rozwiązań zagranicznych. Jej symbolem stał się utworzony w 1933 r. Fundusz Pracy. Był instytucją kreującą zatrudnienie (roboty publiczne), infrastrukturalne inwestycje publiczne (finansowanie niezbędnej dla ich realizacji siły roboczej), ale także wprowadzającą nowoczesne rozwiązania polityki rynku pracy (przysposobienie zawodowe bezrobotnej młodzieży, finansowanie zatrudnienia pracowników umysłowych, poradnictwo zawodowe itp.). Przy wszystkich wadach Funduszu (obciążenie życia gospodarczego i pracowników dodatkową daniną publiczną na jego funkcjonowanie, niskie płace zatrudnianych robotników, nierównomierny rozkład terytorialny robót publicznych) nie można nie docenić znaczenia tej instytucji dla postępu gospodarczego i społecznego w drugiej połowie lat 30. XX w.<sup>24</sup>.

Działania Funduszu Pracy, z wyjątkiem objętej nimi młodzieży, kierowane były jednak z założenia tylko do bezrobotnych w miastach, nie dopuszczając do tamtejszego rynku pracy poszukujących jej mieszkańców wsi. Wynikało to z obaw przed napływem na ten rynek kolejnych setek tysięcy bezrobotnych. Mimo to bezrobotni ze wsi i tak trafiali na miejski rynek pracy, czego najlepszym potwierdzeniem był fakt zwiększania liczby zarejestrowanych bezrobotnych w okresie poprawiającej się koniunktury drugiej połowy lat 30. XX w. W połączeniu z inwestycjami w ramach COP, sukcesywnie wchłaniającymi miejscową ludność wiejską (przynajmniej na stanowiska robotników niewykwalifikowanych), oznaczało to podjęcie na nowo, wstrzymanego przez wielki kryzys, a niezbędnego dla zasadniczych zmian strukturalnych w państwie, przesuwania zasobów pracy ze wsi do miast<sup>25</sup>.

Wspieraniu szeroko rozumianej modernizacji społecznej służyć miała również oparta z zasady na samorządach i organizacjach społecz-

23 P. Grata, *Polityka społeczna...*, s. 120-139; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Robotnicy przemysłowi w Polsce 1918-1939. Materialne warunki bytu*, Warszawa 1971, s. 605-623.

24 Zob. *Sprawozdanie z działalności Funduszu Pracy za okres od 1 kwietnia 1937 r. do 31 marca 1938 r.*, Warszawa 1938; M. Ciechoćńska, *Próby walki z bezrobociem w Polsce międzywojennej*, Warszawa 1965.

25 P. Grata, *Polityka społeczna...*, s. 212-213.

nych aktywność władz publicznych w zakresie opieki społecznej oraz pozaubezpieczeniowej ochrony zdrowia. W obu przypadkach podstawową przeszkodą w realizowaniu ambitnych zamierzeń, początkowo zwłaszcza w opiece społecznej (ustawa z 1923 r.), pozostawały do końca okresu międzywojennego ograniczenia finansowe, które powodowały olbrzymie kontrasty w poziomie wydatków na cele opiekuńcze, a co za tym szło również w sposobie rozwiązywania problemów socjalnych. Widoczne były one szczególnie na linii miasto – wieś, ale także, ze względu na charakter struktury gospodarczej Kresów Wschodnich, w sposób wyraźny determinowały dyskryminację zamieszkującej te tereny ludności reprezentującej słowiańskie mniejszości narodowe. Brak środków uniemożliwił też m.in. przyjęcie mającej szansę stać się fundamentem nowoczesnej polityki rodzinnej ustawy o opiece nad macierzyństwem, dziećmi i młodzieżą czy też budowę sieci placówek profilaktyki zdrowotnej przeciwdziałających chorobom społecznym i zakaźnym oraz gwarantujących opiekę nad matką i dzieckiem, której rozwój był warunkiem zmniejszenia dramatycznie wysokiego i jednego z najwyższych w Europie wskaźnika śmiertelności niemowląt.

Mimo widocznego niepowodzenia w zakresie wsparcia władz publicznych na rzecz podnoszenia na wyższy poziom życia obywateli najuboższych i niemogących we własnym zakresie zapewnić sobie opieki zdrowotnej warto dostrzec obecne na obu płaszczyznach te spośród rozwiązań, które udało się wprowadzić, jak też te, które dopiero mogły odegrać swoją rolę w procesach modernizacji społecznej. Do tych związanych z opieką społeczną zaliczyć należy powołanie w większości gmin opiekunów społecznych, pewien postęp w zakresie specjalizacji opieki zakładowej, rozwijający się, wymuszony kryzysowymi ograniczeniami finansowymi, model opieki całkowitej nad dziećmi opartej na rodzinach zastępczych, stopniowo zastępowanej krytykowane zakłady zamknięte i obejmującej tuż przed wojną już około 1/5 wymagających opieki dzieci, czy też tworzone od połowy lat 30. XX w. ośrodki zdrowia i opieki, stanowiące nowoczesne miejsca kompleksowego wielowymiarowego wsparcia potrzebujących<sup>26</sup>.

26 P. Grata, *Polityka społeczna jako czynnik modernizacji II Rzeczypospolitej*, [w:] *Przemiany modernizacyjne...*, s. 274-277.

W bezwzględnie zapóźnionej rozwojowo ochronie zdrowia, borykającej się z nieusuwalnymi w dającej się przewidzieć przyszłości brakami kadrowymi i infrastrukturalnymi, symbolem wkraczającej nowoczesności stały się coraz szybciej powstające w drugiej połowie lat 30. XX w., również na wsi i w małych miasteczkach, ośrodki zdrowia, potraktowane w ustawie z czerwca 1939 r. jako podstawa przyszłej powszechnej publicznej służby zdrowia. Już zresztą samo przebiecie się w debacie publicznej idei tak właśnie postrzeganego systemu ochrony zdrowia uznane być musi za ważny przejaw modernizacji społecznej, zwłaszcza w sytuacji, gdy w przekazie rządzących świadomość konieczności jego budowy wyraźnie powiązana została z potrzebami obronnymi państwa. W ślad za tym poszła nie tylko ustawa o publicznej służbie zdrowia, ale także nowelizacja przepisów o wykonywaniu praktyki lekarskiej z 30 lipca 1938 r. nakładająca na młodych lekarzy obowiązek praktyki na terenach wiejskich lub w miastach liczących poniżej 5 tys. mieszkańców<sup>27</sup>.

## Podsumowanie

Podsumowując zachodzące w II Rzeczypospolitej procesy modernizacji gospodarczej i społecznej, trudno zaryzykować jednoznaczne wnioski. Modernizacja pozostaje obiektywnie dostrzeganym zjawiskiem historycznym, trudno jednak dowieść jej powszechnego, a nawet choćby większościowego charakteru. Wniosek taki determinuje przede wszystkim niewielka skala zmian strukturalnych, jakie zaszły w gospodarce i społeczeństwie w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Liczne przykłady postępu i zmian cywilizacyjnych z założenia niemal cechowała będąca przejawem wielu zapóźnień historycznych i niekorzystnych uwarunkowań wstępnych wyspowość oraz niewielki zasięg społeczny.

Modernizacja gospodarcza była procesem powolnym, na lata zahamowanym przez dramat wielkiego kryzysu i przyspieszonym dopiero przez aktywną politykę państwa w drugiej połowie lat 30. XX w. Modernizacja społeczna w tak określonych warunkach ekonomicznych

27 P. Grata, *Na drodze ku publicznej służbie zdrowia. Meandry polityki zdrowotnej Drugiej Rzeczypospolitej*, „Polityka i Społeczeństwo” 2016, nr 3, s. 133-142.

okazała się w dużej mierze zależna od państwa, a wartość wielu nowoczesnych rozwiązań, zmian i osiągnięć musi być pejoratywizowana poprzez ograniczony ich zasięg. Wydaje się jednak, że dość masowy akces społeczeństwa do stanowiącej po części o dostępie do nowoczesności kultury popularnej, czy też milionowe zbiorowości beneficjentów aktywności społecznej państwa każą domniemywać, że modernizacja społeczna była o krok przed gospodarczą, przeciw której świadczyły przede wszystkim liczby, będące konsekwencją negatywnego bilansu otwarcia oraz skutków wielkiego kryzysu.

Prawda o polskiej modernizacji, zwłaszcza tej widzianej z perspektywy przemian gospodarczych, społecznych, kulturowych, a także mentalnych drugiej połowy lat 30. XX w., powinna być przynajmniej częściowo uwolniona od prób kwantyfikacji. Nie wchodząc w obce narracji historycznej rozważania na temat tego, co mogłoby się stać, gdyby nie wybuchła wojna, stwierdzić należy, że dwie dekady niepodległości przyniosły wyraźne, ale tylko wejście na drogę zasadniczej modernizacji gospodarczej i społecznej, w sposób brutalny przerwanej przez niemiecką i sowiecką agresję, a następnie bezwzględnie po wojnie wypaczonej przez Stalina i polskich komunistów.

## Bibliografia

1. *Bezrobocie wśród chłopów*, oprac. L. Landau, J. Pański, E. Strzelecki, Warszawa 1938.
2. Chylak K., *Czy modernizacja? Przekształcenia struktury agrarnej w II Rzeczypospolitej*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. P. Grata, Rzeszów 2020.
3. Chylak K., *Ubezpieczenia społeczne i zaopatrzenia emerytalne w II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2017.
4. Ciechocińska M., *Próby walki z bezrobociem w Polsce międzywojennej*, Warszawa 1965.
5. Dekret o obowiązku szkolnym, Dz. Praw 1919, nr 14, poz. 147.
6. Dekret o ordynacji wyborczej do Sejmu Ustawodawczego, Dz. Praw 1918, nr 18, poz. 146.
7. Drozdowski M. M., *Historia Centralnego Okręgu Przemysłowego. Geneza, budowa, wizja przyszłości, opinie*, Warszawa – Radom 2017.
8. Franaszek P., *Modernizacja polskiego przemysłu od połowy XIX do początku XXI wieku*, [w:] *W drodze ku modernizacji. Synteza*, red. P. Grata, Rzeszów 2023 (w druku).
9. Grata P., *Centralny Okręg Przemysłowy*, [w:] *Historia polskich okręgów i regionów przemysłowych*, t. 1, red. Ł. Dwilewicz, W. Morawski, Warszawa 2015.



10. Grata P., *Na drodze ku publicznej służbie zdrowia. Meandry polityki zdrowotnej Drugiej Rzeczypospolitej*, „Polityka i Społeczeństwo” 2016, nr 3.
11. Grata P., *Polityka gospodarcza*, [w:] *W drodze ku modernizacji. Synteza*, red. P. Grata, Rzeszów 2023 (w druku).
12. Grata P., *Polityka podatkowa rządu Władysława Grabskiego w latach 1923-1925*, „Polityka i Społeczeństwo” 5/2008.
13. Grata P., *Polityka społeczna Drugiej Rzeczypospolitej. Uwarunkowania – instytucje – działania*, Rzeszów 2013.
14. Grata P., *Polityka społeczna jako czynnik modernizacji II Rzeczypospolitej*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. P. Grata, Rzeszów 2020.
15. Grata P., *The Origins of the Welfare State. Polish Social Policy in the Period 1918-1939*, Berlin 2021.
16. Janicki K., Kuzak R., Kaliński D., Zaputko-Janicka A., *Przedwojenna Polska w liczbach*, Warszawa 2020.
17. Jarosz-Nojszewska A., *Ubezpieczenia robotnicze w Polsce w latach 1918-1939*, [w:] *Od kwestii robotniczej do nowoczesnej kwestii socjalnej. Studia z polskiej polityki społecznej XX i XXI wieku*, t. 1, red. P. Grata, Rzeszów 2013.
18. Kwiatkowski E., *Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej*, Warszawa 1932.
19. Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1991.
20. Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Polski międzywojennej 1918-1939. Tom IV. Lata interwencjonizmu państwowego 1936-1939*, Warszawa 1989.
21. Landau Z., Tomaszewski J., *Robotnicy przemysłowi w Polsce 1918-1939. Materialne warunki bytu*, Warszawa 1971.
22. Landau Z., Tomaszewski J., *Trudna niepodległość. Rozważania o gospodarce Polski 1918-1939*, Warszawa 1968.
23. Leszczyńska C., *Historia Polski w liczbach*, t. 5, *Polska 1918-2018*, Warszawa 2018.
24. Łapa M., *Modernizacja państwa. Polska polityka gospodarcza 1926-1929*, Łódź 2002.
25. Majcher-Ociesa E., *Interwencjonizm państwowy w przemyśle Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1930-1939*, Kielce 2019.
26. Małecka T., *Przemysł. Warunki rozwoju*, [w:] *Problemy gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1989.
27. Mędrzecki W., *Odzyskany śmietnik. Jak radziliśmy sobie z niepodległością w II Rzeczypospolitej*, Kraków 2022.
28. Mędrzecki W., *Przemiany społeczeństwa polskiego od XIX-wiecznych reform agrarnych do wejścia Polski do Unii Europejskiej*, [w:] *W drodze ku modernizacji. Synteza*, red. P. Grata, Rzeszów 2023 (w druku).
29. Mędrzecki W., *Skarb narodowy bez dna. Kresy Wschodnie: obciążenie czy atut?*, „Pomocnik Historyczny Polityki” 2022, nr 8 (*Dwie dekady Drugiej RP*).
30. *Młodzież sięga po pracę*, Warszawa 1939.
31. Morawski W., *Modernizacja, industrializacja, eksplozja demograficzna – doświadczenia polskie*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019.
32. Morawski W., *Od marki do złotego. Historia finansów Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008.
33. Nałęcz D., *Kultura Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1991.
34. Romanowski A., *Eugeniusz Kwiatkowski*, Kraków – Radom 2014.

35. *Sprawozdanie z działalności Funduszu Pracy za okres od 1 kwietnia 1937 r. do 31 marca 1938 r.*, Warszawa 1938.
36. Sztompka P., *Socjologia. Analiza społeczeństwa*, Kraków 2009.
37. Szuba L., *Polityka oświatowa państwa polskiego w latach 1944-1956*, Lublin 2002.
38. Ustawa z dnia 27 marca 1939 r. o dotacjach na Fundusz Obrony Narodowej i o inwestycjach z funduszy państwowych w okresie od dnia 1 kwietnia 1939 r. do dnia 31 marca 1942 r., Dz.U. 1939, nr 25, poz. 165.
39. Zalesko M., *Debata o modernizacji w polskiej myśli ekonomicznej II połowy XIX i początku XX wieku*, [w:] *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019.
40. Żarnowski J., *Polska 1918-1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1999.
41. Żarnowski J., *Rola państwa i jego instytucji w przemianach społecznych w Polsce (1918-1939)*, [w:] *Spółeczeństwo międzywojenne: nowe spojrzenie*, red. W. Mędrzecki, J. Żarnowski, Warszawa 2015.

Stanisław M. Koziarski\*

## Idee budowy szybkich dróg – autostrady jako czynnik determinujący rozwój państw Europy Środkowo-Wschodniej w pierwszej połowie XX w.

**Ideas of building fast roads - highways as a factor determining the development of Central and Eastern European countries in the first half of the 20th century**

**Abstract:** The article presents the development of the idea of building fast roads in Central and Eastern Europe in the first half of the 20th century. In Europe, until 1945, highways were built in: Germany, the Protectorate of Bohemia and Moravia, the Netherlands and Italy. In other countries, including Poland, the construction of this type of roads in the interwar period remained only in the planning and project phase. The concept of building highways was implemented by fascist countries, including: Italy (474 km of routes opened) in 1922-1942, Germany (3,896 km) in 1933-1943, and the dependent Protectorate of Bohemia and Moravia in 1939-1942 (188 km under construction), mainly to achieve a propaganda effect the agency of the totalitarian system in counteracting unemployment and the planned increase in motorization, which proves the wealth of workers.

**Keywords:** highway construction in the first half of the 20th century, Germany in 1933-1943, Reichsautobahnen

**Streszczenie:** Artykuł przedstawia rozwój idei budowy szybkich dróg w Europie Środkowo-Wschodniej w pierwszej połowie XX w. W Europie do 1945 r. autostrady były budowane w: Niemczech, Protektoracie Czech i Moraw, Holandii oraz we Włoszech. W pozostałych krajach, w tym także w Polsce, budowa tego typu dróg w okresie międzywojennym pozostała jedynie w fazie planów i projektów. Realizację koncepcji budowy autostrad podejmowały kraje faszystowskie, m.in. Włochy (474 km tras uruchomionych) w latach 1922-1942, Niemcy (3896 km) w latach 1933-1943, i zależny od nich Protektorat Czech i Moraw w latach 1939-1942 (188 km w budowie), głównie w celu uzyskania propagandowego efektu sprawczości totalitarnego systemu w przeciwdziałaniu bezrobociu i planowanemu wzroście motoryzacji świadczącym o zamożności robotników.

**Słowa kluczowe:** budowa autostrad w I połowie XX w., Niemcy w latach 1933-1943, Reichsautobahnen

\* Stanisław M. Koziarski – prof. dr hab., Uniwersytet Opolski, Polska, ORCID: 0000 0002 2059 8041, e-mail: [stanislaw.koziarski@uni.opole.pl](mailto:stanislaw.koziarski@uni.opole.pl).

## Wstęp

Idee budowy szybkich dróg były nierozdzielnie związane z rozwojem produkcji samochodów, zwłaszcza osobowych, i próbami zwiększania jego szybkości. Zasadniczym pierwowzorem przyszłych autostrad były prostoliniowe wielopasmowe tory samochodowe pozwalające osiągać znaczną prędkość, czego przykładem jest berliński AVUS. Później rozwinęła się idea wykorzystania samochodu osobowego do celów rekreacyjnych i wyjazdu poza miasto, stąd pomysł budowy dróg dwujezdniowych typu Parkway, który pojawił się w USA, oraz drogi typu autostrady zbudowane we Włoszech.

Pierwsze drogi typu autostrady na świecie to: **1. Long Island Motor Parkway** w północnej części stanu Nowy Jork w USA. W 1906 r. William Kissam Vanderbilt II założył firmę Long Island Motor Parkway Inc., mającą na celu budowę i zarządzanie autostradą o tej samej nazwie. Pierwszy odcinek o długości około 10 mil (ok. 16 km) został uruchomiony w 1908 r. Droga ta służyła jako tor wyścigów samochodowych do 1910 r., a później jako prywatna droga płatna. **2. AVUS**, zaprojektowany w 1909 r. i oddany do ruchu w 1921 r. na południowych przedmieściach Berlina, na długości około 9 km. Od 1921 r. był to tor wyścigów samochodowych. Była to pierwsza zbudowana droga dwujezdniowa z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku według dzisiejszych standardów. Dwie jezdnie na obu końcach zostały połączone, aby umożliwić wykorzystanie ich jako toru wyścigowego. **3. Autostrada dei Laghi** we Włoszech. Opracowanie projektu dróg przeznaczonych dla szybkiego ruchu pojazdów samochodowych, z opłatą za przejazd na pokrycie kosztów budowy i zarządzania, przeprowadził w 1922 r. włoski inżynier **Piero Puricelli**. W wrześniu 1924 r. w Latinate zainaugurowano pierwszy odcinek autostrady z Mediolanu do Varese. Nowa droga miała tylko po jednym pasie w każdym kierunku, jednak posiadała już bezkolizyjne skrzyżowania.

W pierwszej połowie XX w. w Europie budowę autostrad praktycznie realizowały tylko trzy kraje: faszystowskie Włochy (474 km do 1945 r.), nazistowskie Niemcy (3896 km) wraz z zależnym od nich protektoratem Czech i Moraw (gdzie rozpoczęto budowę 188 km) oraz królestwo Holandii (gdzie zbudowano 88 km tego typu dróg). W pozostałych krajach Europy budowa szybkich dróg typu autostrady pozostawała w sferze planów i projektów z odległymi terminami realizacji. W niniejszym opracowaniu rozwój sieci szybkich dróg przedstawimy

na przykładzie kraju Europy Środkowej, jakim są Niemcy, gdzie intensywnie rozbudowywano system Reichsautobahn. Natomiast skrótkowo przedstawimy rozwój tych dróg we Włoszech, w Czechach i Polsce. Dobór wspomnianych państw do analizy nie jest przypadkowy i wynika z zasięgu terytorialnego konferencji w Lublinie, gdzie prezentowano założenia niniejszego artykułu.

## **1. Budowa autostrad we Włoszech w latach 1920-1945**

W 1923 r. koncepcję budowy dróg z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami wysunął włoski inżynier Piero Puricelli, który był także fundatorem towarzystwa autostradowego (Strade e Cava). 21 września 1924 r. według jego koncepcji rozpoczęto budowę 43 km drogi szybkiego ruchu Mediolan – Varese.

Koncepcja budowy sieci połączeń autostradowych pomiędzy najważniejszymi miastami północnych Włoch została podjęta przez faszystowski reżim Mussoliniego, celem ożywienia gospodarczego i przeciwdziałania bezrobociu. Ze względu na trudne warunki orograficzne budowa autostrad wymagała dużych nakładów finansowych, dlatego też inwestycje prowadziły prywatne przedsiębiorstwa, które za korzystanie z autostrad pobierały opłaty. Pierwsze autostrady we Włoszech służyły potrzebom gospodarczym, a były to zbudowane przed 1938 r. odcinki: Mediolan – Turyn (126 km), Mediolan – Como, Mediolan – Brescia (90 km), Padwa – Maestre (24 km), Florencja – Migliarino i Neapol – Salerno (50 km).

Międzywojenna autostrada włoska była drogą jednojezdniową, pozbawioną skrzyżowań jednopoziomowych. W chwili przystąpienia Włoch do wojny w 1940 r. kraj ten miał 474 km autostrad o szerokości jezdni 10-14 m. Pozbawione niebezpiecznych jednopoziomowych skrzyżowań i wyposażone w nawierzchnie bitumiczne autostrady stanowiły ważne usprawnienie infrastruktury drogowej w okresie zwiększonej pierwszej fazy motoryzacji wywołanej m.in. masową produkcją tanich samochodów osobowych (*vide*: firma Fiat w Turynie)<sup>1</sup>.

1 Podstawowe dane zaczerpnięto z książki mojego autorstwa: S. Koziarski, *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, Uniwersytet Opolski, „Studia i Monografie”, nr 341, Opole 2004, s. 33-34.

## 2. Budowa autostrad w Niemczech w latach 1920-1945

Niemiecka sieć autostrad (Reichsautobahn) była niegdyś symbolem świetlanej przyszłości, którą zdawała się obiecywać III Rzesza. Nie był to jednak nazistowski wynalazek. We Włoszech Mussoliniego autostrady istniały od 1924 r., a w samych Niemczech jeszcze przed przejściem władzy przez Hitlera rozpoczęto kilka lokalnych projektów finansowanych z opłat za przejazd, takich jak trasa łącząca Kolonię z Düsseldorfem. Mimo to dopiero po mianowaniu lidera NSDAP kanclerzem w 1933 r. budowa dróg szybkiego ruchu zyskała po raz pierwszy akceptację rządu. Powody tej decyzji były głównie ekonomiczne. Plan budowy Reichsautobahn to typowy przykład interwencjonizmu państwowego w postaci szeroko zakrojonego programu robót publicznych wymagających zaangażowania wielu pracowników. Jego celem było zmniejszenie bezrobocia oraz pobudzenie pogrążonej w stagnacji gospodarki. Często wskazuje się również, że autostrady miały także przeznaczenie militarne. Planiści Hitlera twierdzili, że po ukończeniu całego projektu możliwe będzie przerzucenie 300 tys. żołnierzy z jednego krańca Niemiec na drugi w ciągu zaledwie dwóch dni. Korzyści strategiczne zapewniane przez nowe drogi były zatem oczywiste.

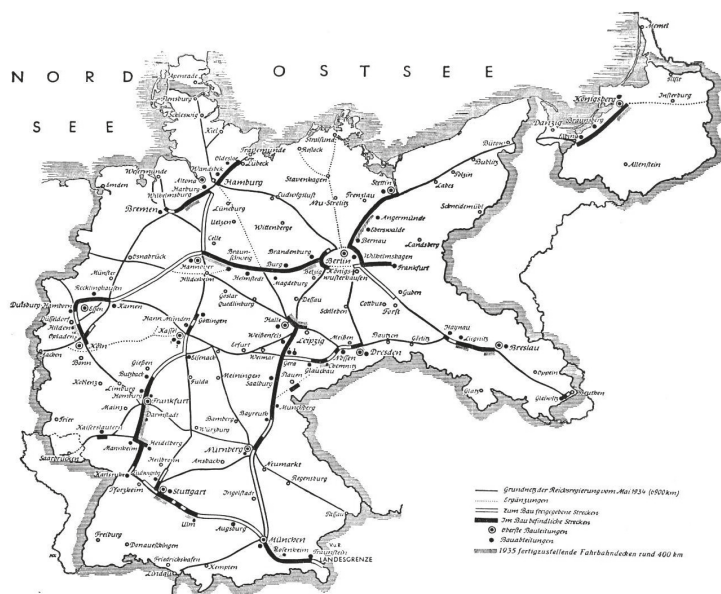
Wkrótce po przejściu władzy Führer powierzył realizację projektu budowy Reichsautobahn inżynierowi i wiernemu naziście Fritzowi Todtowi. Otrzymał on 5 mld Reichsmarek (RM) do wydania w ciągu pięciu lat, by wybudować 6 tys. km nowoczesnych autostrad. Jeszcze w tym samym roku, 23 września 1933 r., Hitler wbił pierwszą łopatę na placu budowy drogi, która miała połączyć Frankfurt i Darmstadt. W ciągu roku rozpoczęto prace nad 1,5 tys. km przyszłych tras szybkiego ruchu, po dwóch latach otworzono pierwsze 100 km, a po trzech – już 1 tys. km. Do chwili wybuchu wojny w 1939 r. oddano do użytku 3 tys. km autostrad.

Budowa systemu Reichsautobahn okazała się ogromnym sukcesem propagandowym, wykorzystanym przez reżim nazistowski do przedstawiania III Rzeszy jako wysoko rozwiniętego, zwróconego ku przyszłości państwa, którego najważniejsze ośrodki gospodarcze połączone są drogami szybkiego ruchu. Poza tym jednak korzyści z realizacji całego programu były raczej ograniczone. Jego wpływ na bezrobocie okazał się niewielki, gdyż przy budowie autostrad zatrudniono maksymalnie 130 tys. osób. Nie udało się również osiągnąć spodziewanej przewagi strategicznej, ponieważ transport żołnierzy i zaopatrzenia

w dalszym ciągu był najłatwiejszy za pomocą kolei, a poza tym przez większość wojny zmagania zbrojne toczyły się z daleka od niemieckich granic. Mimo to Reichsautobahn cieszyła się przychylnością Hitlera, nie tylko jako element rozwoju technicznego, ale również społecznego<sup>2</sup>.

Historia budowy autostrad w Niemczech zaczyna się od dwóch dróg ekspresowych. Trasa AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße) w Berlinie jest uważana za pierwszą drogę ekspresową w Niemczech, która została zaprojektowana jak autostrada. Budowę tzw. drogi ruchu samochodowego i ćwiczeń rozpoczęto w 1913 r. Po przerwaniu prac przez I wojnę światową, droga została oddana do użytku w 1921 r. Głównym celem tego projektu było wykorzystanie jej jako toru wyścigowego. Użytkowanie było odpłatne i nie służyło do dalekobieżnego transportu publicznego, lecz do badania pojazdów mechanicznych i wypróbowania nawierzchni bitumicznych. Dziś AVUS jest częścią federalnej autostrady A115.

**Ryc. 1. Mapa Reichsautobahn w Niemczech w 1935 r.**



Źródło: „Die Strasse” 2, Jq. 1935, 2. Februarheft, nr 4, s. 104.

- 2 Na podstawie książki: R. Moorhouse, *Trzecia Rzesza w 100 przedmiotach. Materialna historia nazistowskich Niemiec*, tłum. Roman Sidorski, Wydawnictwo Znak Horyzont, Kraków 2018, s. 122-128.



Kolejną drogą ekspresową dla ruchu dalekobieżnego, która miała wszystkie istotne cechy późniejszych autostrad, była około 20 km droga krajowa Landstraße 185 między Kolonią a Bonn (dziś autostrada federalna A-555). Jej budowę rozpoczęto w 1928 r., a otwarto w 1932 r. Termin „Autobahn” pojawił się po raz pierwszy jako tytuł branżowego czasopisma stowarzyszenia Stufa (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) na początku 1927 r. Stowarzyszenie to zaczęło planować sieć drogową zarezerwowaną dla ruchu samochodowego już w latach 20. XX w. Od 1928 r. HaFraBa (Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel) wydawała także gazetę klubową pod wybiegającą w przyszłość nazwą „Die Autobahn”. Już w latach 20. XX w. rozważano koncepcję autostrady między Niemcami a Włochami. Termin „autostrada” był więc używany, podobnie jak stojąca za nim idea, na długo przed zawłaszczeniem go przez faszystowską propagandę Włoch, a później Niemiec.

Pierwszą niemiecką autostradą po AVUS, która została zaplanowana, był 18-kilometrowy odcinek z Kolonii (węzeł Wesseling) do Bonn, zbudowany w latach 1929-1932. Po otwarciu wydano policyjne zarządzenie wyraźnie zabraniające zatrzymywania lub parkowania na niej pojazdów. Ruch został tam całkowicie ograniczony do pojazdów silnikowych. Zakazano poruszania się motocyklami, powozami konnymi, rowerami oraz prowadzenia zwierząt. Szeroka na 12 m jezdnia miała cztery pasy ruchu, ale nie było jeszcze zielonego pasa rozdzielającego. Zamiast tego jezdnie były oddzielone tylko szeroką linią ciągłą. Części trasy były oświetlone w nocy.

Rheinische Provinzialstraße Kolonia – Bonn, ukończona za czasów Adenauera, pozostała jedyną trasą „autobahn”, którą zbudowano przy udziale finansowym samorządu miejskiego. Trasa prowadziła bezpośrednio na skraj dwóch miast, które łączyła i tam kończyła się na skrzyżowaniu. W tamtym czasie nie było planów włączenia tej drogi do niemieckiej sieci autostrad. Planowanie i budowa odbywały się pod kierownictwem Nadreńskiej Administracji Prowincjonalnej w Düsseldorfie, której przewodniczył gubernator Johannes Horion przy wsparciu ówczesnego burmistrza Kolonii Konrada Adenauera i jego kolegi z Bonn Franza Wilhelma Lürkena, którzy również wspólnie zainaugurowali budowę. Adenauer odegrał wiodącą rolę w planowaniu projektu. W celu sfinansowania trasy pobierano opłatę za przejazd w wysokości 5 fenigów za kilometr dla samochodów oso-

bowych i 10 fenigów od ciężarówek. Zgodnie z pierwotnymi planami administracji prowincji Rheinland (jako organu odpowiedzialnego), takie same opłaty jak na trasie Kolonia – Bonn miałyby być pobierane również na powstającej od 1926 r. autostradzie Kolonia – Düsseldorf. Przeciwnicy systemu myta – zwłaszcza ze strony ministerstw – krytykowali ten pomysł jeszcze przed budową trasy z Kolonii do Bonn. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft również sprzeciwiła się projektowi w 1926 r., mówiąc, że odbywa się to „kosztem ogółu społeczeństwa”, ponieważ ruch na autostradzie zwiększał niewykorzystanie istniejących połączeń kolejowych.

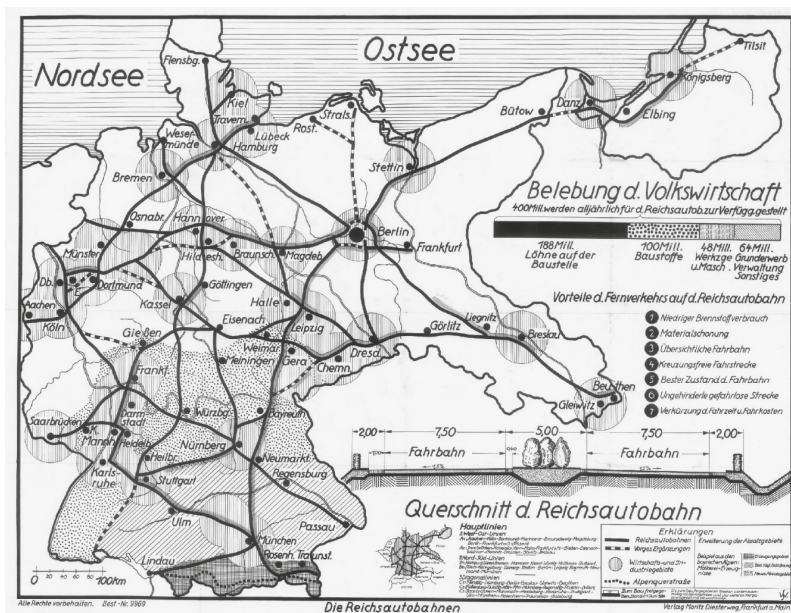
W raporcie Izby Handlowej Stolberg stwierdzono również, że oczekiwane wpływy z opłat za przejazd zostały przeszacowane, a koszty projektu autostrady nie zostaną zamortyzowane. Zamiast budować nową autostradę, zgodnie z wolą Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau (Stufa) i ADAC (Allgemeine Deutsche Automobil-Club), należy inwestować w rozbudowę istniejącej sieci drogowej. Rozpoczęcie budowy innych tras było wielokrotnie opóźniane z powodu spornego finansowania i światowego kryzysu gospodarczego.

Po 30 stycznia 1933 r. nastąpił czas, kiedy Hitler został mianowany kanclerzem Rzeszy, i plany budowy autostrad nabrały nowego znaczenia. Dyrektor generalny stowarzyszenia HaFraBa – Willy Hof otrzymał szczegółowe informacje od Adenauera na temat jego projektu autostrady Kolonia – Bonn i w kwietniu 1933 r. zaproponował Hitlerowi projekt sieci autostrad dla całych Niemiec. W latach 1931–1933 zbudowano obwodnicę Opladen, jako odcinek autostrady Kolonia – Düsseldorf, i oddano do użytku 27 września 1933 r. Jednak uroczystość otwarcia nie była prowadzona już przez Konrada Adenauera. Narodowi socjaliści usunęli go z urzędu wkrótce po dojściu do władzy. Zamiast niego tego zadania podjął się inżynier budownictwa Fritz Todt, który interesował się budową autostrad i został mianowany przez Hitlera generalnym inspektorem dróg niemieckich. W lutym 1933 r. trasa Kolonia – Bonn została obniżona przez nowy rząd narodowosocjalistyczny do rangi Landstraße 185, aby następnie ogłosić planowaną budowę trasy Frankfurt – Heidelberg jako pierwszą budowę autostrady w III Rzeszy.

Poniżej zestawiono wybór różnych wczesnych niemieckich projektów autostradowych wraz z datą rozpoczęcia ich planowania: Köln – Düsseldorf (1925), Aachen – Köln (1925), Mannheim – Heidelberg (1926), München – Leipzig – Berlin (MüLeiBerl – 1927), München –

Starnberger See (1927), Leipzig – Halle (LeHa) (1927) i Hansestädte – Frankfurt – Basel (HaFraBa – 1927)<sup>3</sup>.

Ryc. 2. Mapa Reichsautobahn w Niemczech w 1934 r.



Źródło: Verlag Moritz Diesterweg Frankfurt a. Main, prawdop. 1934.

Szereg źródeł narodowosocjalistycznych wyolbrzymiało koncepcję systemu autostrad budowanych od 1933 r., określając je jako „wyjątkowe na skalę światową”. W wielu przypadkach niektórzy autorzy posunęli się nawet do wychwalania Adolfa Hitlera jako „twórcy” autostrady. W rzeczywistości AVUS został otwarty w 1921 r. Ponadto wielokrotnie podkreślano, że również włoskie autostrady istnieją od lat 20. XX w. Już w 1924 r. pierwsza włoska autostrada połączyła Mediolan z północnymi jeziorami Włoch. Wzorując się na osuszaniu Bagien Pontyjskich w faszystowskich Włoszech, reżim nazistowski dążył również do znaczącego programu infrastrukturalnego celem wykorzystania do celów propagandowych.

3 Opracowano na podstawie fragmentu pracy: Ch. Reitsam, *Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen*, Fakultät für Architektur der Technischen Universität München, 2004, s. 9-16, 29-33. Praca w formacie pdf dostępna jest na stronie <https://mediatum.ub.tum.de/doc/635732/635732.pdf> [20.07.2023].

W Niemczech po 1933 r. zrezygnowano z tzw. Planu Prus Wschodnich na rzecz budowy sieci autostrad Rzeszy na podstawie istniejących już powyżej przedstawionych planów. Na polecenie Hitlera 27 czerwca 1933 r. rząd Rzeszy uchwalił ustawę o utworzeniu spółki Reichsautobahn. Fritz Todt został mianowany generalnym inspektorem dróg niemieckich. Był odpowiedzialny za szczegółowe zaplanowanie i budowę autostrad w Niemczech. Sama Reichsautobahn była spółką zależną od Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Julius Dorpmüller (1869-1945), ówczesny dyrektor generalny Deutsche Reichsbahn, był także prezesem zarządu i szefem zarządu Reichsautobahn.

Generalny inspektor F. Todt wykorzystał wstępne prace półprywatnych przedsiębiorstw, takich jak STUFA (Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau – Towarzystwo Budowy Dróg) i HaFraBa (Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel - Stowarzyszenie Przygotowania Autostrady Miasta Hanzeatyckie – Frankfurt – Bazylea), które zaczęły już planować własne autostrady w latach 20. XX w. Todt wyolbrzymił politycznie rozbudowę autostrad i w 1937 r. wyraził opinię, że Autostrady Rzeszy należy uważać za „drogi Adolfa Hitlera”. Do budowy powołano 15 tzw. Naczelných Urzędów Budowlanych Reichsautobahn, z których każdy przejął inny odcinek. Naczelný Zarząd Budowlany w Berlinie miał swoją siedzibę przy Potsdamer Strasse 188. W pobliżu Frankfurtu nad Menem 23 września 1933 r. Hitler rozpoczął budowę pierwszej nowej trasy przez Darmstadt i Mannheim do Heidelbergu, którą zbudowano zgodnie z planami stowarzyszenia HaFraBa z 1932 r.

W październiku 1934 r. w budowie było już 1,5 tys. km tras (w tym Frankfurt – Heidelberg i Duisburg – Recklinghausen – Dortmund), a dalsze 1,2 tys. km zostało zatwierdzone do budowy. 9 maja 1935 r. otwarto dla ruchu odcinek z Frankfurtu nad Menem do Darmstadt. Zgodnie z pierwotnym planem sieć autostrad miała powiększać się o 1 tys. km rocznie, ale było to możliwe dopiero w latach 1936-1938. Na początku II wojny światowej ukończono 3,3 tys. km autostrad. Szczegółowe dane odnośnie do liczby pojazdów samochodowych i długości sieci autostrad w Niemczech przed 1943 r. zestawiono w tabeli 1.

Od 1940 r. w budownictwie wykorzystywano także jeńców wojennych, więźniów obozów koncentracyjnych i robotników przymusowych. W latach 1941-1942 prace budowlane zostały prawie całkowicie wstrzymane. Od jesieni 1943 r., ze względu na niski poziom ruchu

samochodowego, z autostrady mogli korzystać nawet rowerzyści. Pod koniec II wojny światowej autostrady Rzeszy służyły również jako tymczasowe lotniska dla niemieckich sił powietrznych. Wiosną 1945 r. w pełni zmotoryzowane zachodnie siły alianckie wykorzystywały autostrady jako trasy szybkiego marszu w głąb Niemiec<sup>4</sup>.

Kiedy Hitler ogłosił projekt budowy autostrad w 1933 r., nie było jasne, w jaki sposób pokryć koszty. Zakres budowy, który wielokrotnie poszerzał, zwłaszcza po przyłączeniu Austrii i Sudetów, również później nie opierał się na dostępnych funduszach. Za prezesa Hjalmarra Schachta Deutsche Reichsbank wycofał się z modelu finansowania wekslowego w 1936 r. Już pod koniec 1935 r. minister finansów Rzeszy Schwerin von Krosigk wezwał do większego zaangażowania Agencji Rzeszy ds. Ubezpieczeń dla Osób Poszukujących Pracy i Bezrobocia (RAVAV) i zaproponowano to jako rozwiązanie finansowe przy budowie autostrad. Przez lata agencja RAVAV udzielała głównej części finansowania kredytowego i wносиła prawie 75% wszystkich dotacji finansowych do czasu wstrzymania budowy autostrady. Odpowiadało to całkowitemu wolumenowi inwestycji na poziomie ok. 60%. Wiosną 1943 r. całkowite zadłużenie spółki RAB wobec instytucji ubezpieczenia od bezrobocia wynosiło 3,5 miliarda RM.

**Tabela 1. Pojazdy i długość sieci autostrad (Reichsautobahn) w Niemczech w latach 1935-1943.**

| Lata | Samochody osobowe | Motocykle | Samochody ciężarowe | Długość autostrad w km |
|------|-------------------|-----------|---------------------|------------------------|
| 1935 | 795 775           | 1 058 656 | 244 258             | 108                    |
| 1936 | 945 085           | 1 184 081 | 269 581             | 1087                   |
| 1937 | 1 108 433         | 1 327 189 | 320 016             | 2010                   |
| 1938 | .                 | .         | .                   | 3046                   |
| 1939 | .                 | .         | .                   | 3301                   |
| 1940 | .                 | .         | .                   | 3737                   |
| 1941 | .                 | .         | .                   | 3827                   |
| 1942 | .                 | .         | .                   | 3861                   |
| 1943 | .                 | .         | .                   | 3896                   |

Źródło: zestawienie własne na podstawie M. Kriest, *Die Reichsautobahn Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenenschaft eines historischen Verkehrsnetzes*, Michael Imhof Verlag, s. 82

4 Opracowano na podstawie fragmentu pracy: Charlotte Reitsam, 2004, *Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen*, Fakultät für Architektur der Technischen Universität München, s. 9-16, 29-33. Praca w formacie pdf dostępna jest na stronie <https://mediatum.ub.tum.de/doc/635732/635732.pdf> [20.07.2023].

### **3. Budowa Reichsautobahn we wschodnich prowincjach III Rzeszy przejętych po 1945 r. przez Polskę**

Odcinek autostrady pomiędzy Krzywą a Wrocławiem został udostępniony kierowcom 27 września 1936 r., punktualnie o godzinie 11.00. Nie była to zwykła ceremonia. Uroczystość ta to zarazem ukończenie budowy 1 tys. km autostrad, które wypadło w trzecią rocznicę wbicia przez Adolfa Hitlera we Frankfurcie nad Menem pierwszego szpada pod budowę autostrad Rzeszy. W 1936 r. w największej w regionie gazecie, „Liegnitzer Tageblatt”, tej dolnośląskiej autostradzie poświęcono duży artykuł. Czytamy w nim, że: „do budowy i ukończenia tych dwóch odcinków sprowadzono około 7-8 tys. robotników, którzy wykonali 2,5 mln jednostek dziennej pracy; przekopano 4,8 mln m<sup>3</sup> ziemi; wybudowano 110 mostów przy użyciu 100 tys. m<sup>3</sup> betonu; 103 km nawierzchni, w tym 1,1 mln m<sup>2</sup> nawierzchni betonowej; 180 tys. m<sup>2</sup> nawierzchni z małej kostki kamiennej. Do budowy mostów betonowych i nawierzchni zużyto ok. 390 tys. t piasku; 320 tys. t żwiru i szutru; 120 tys. t cementu; 12 tys. t małej kostki kamiennej; 7 tys. t żelaza do produkcji żelazobetonu i 3,5 tys. t stali do budowy mostów”.

Tempo prac przy budowie 91-kilometrowego odcinka autostrady było znaczące, gdyż zbudowano go w okresie dwóch i pół roku. Do prac wykorzystano bezrobotnych, których w połowie lat 30. XX w. w tej części III Rzeszy nie brakowało. Celem zaoszczędzenia nowo zatrudnionym pracownikom marszu do i z pracy na poszczególnych odcinkach budowy utworzono 7 obozów, w których za niewielką opłatą robotnicy otrzymywali nocleg i pełne wyżywienie. W taki sam sposób najęto robotników na części odcinka pomiędzy Gliwicami a Bytomiem. Pracę rozpoczęto tam 17 sierpnia 1934 r.

Otwarcie dolnośląskiego odcinka autostrady i zarazem 1 tys. km drogi tego typu w III Rzeszy relacjonowała każda niemiecka rozgłośnia radiowa. Uruchomienie odcinka autostrady między Legnicą a Wrocławiem miało być dla ludności niemieckiej ostatecznym dowodem sprawczości nazistowskich władz i gwarancją świetlanej przyszłości państwa i narodu. Główne obchody związane z otwarciem drogi zaplanowano na południe od Wrocławia, przy Klettendorf (Klecina) punktualnie na godz. 11.00. Przy autostradzie powstały parkingi dla samochodów, motocykli i rowerów. Władze zorganizowały dodatkowe połączenia komunikacji miejskiej, tak żeby każdy mieszkaniec Wrocławia mógł wziąć udział w tej niecodziennej uroczystości. Po obu



stronach drogi ustawili się gęste szpalery ludzi. Tysiące osób przyszły obejrzeć nową drogę oraz Adolfa Hitlera, który jako jeden z pierwszych miał nią przejechać. Już w drodze powrotnej, około godziny 15.05 samochód Führera zatrzymał się na stacji autostrady, gdzie powitał go przewodniczący powiatu legnickiego. Po kilkunastu minutach ruszył w dalszą podróż w stronę Krzywej.

Początkowo jazda autostradą miała być darmowa, ale później planowano wprowadzić opłaty, które docelowo miały spłacić koszty budowy drogi. Maksymalną prędkością, z którą można było się poruszać po autostradach w latach 30. XX w., było ok. 200 km/h. Właśnie dlatego, ze względów bezpieczeństwa, najmniejszy promień łuku wynosi 2 tys. m. Z każdego punktu na autostradzie widoczność w przypadku nagłego pojawienia się przeszkody, na przykład zahamowania ruchu albo stojącego pojazdu, wynosi przynajmniej 400 m, co jest wystarczające, aby samochód jadący ze znaczną prędkością mógł zahamować. Droga została poprowadzona w taki sposób, aby oprócz wygody dostarczyć podróżującym jak najwięcej pięknych widoków. Po obu stronach trasy wybudowano niewielkie stacje benzynowe z płaskimi dachami (niektóre przetrwały do dziś, na przykład w okolicach Legnicy czy Wrocławia), po to, aby nie zaburzały krajobrazu. Dodatkowo wzdłuż autostrady powstały parkingi, które dziś nazwalibyśmy miejscami obsługi podróżnych<sup>5</sup>.

Dla mieszkańców Dolnego Śląska zdecydowanie najważniejszy był odcinek między Legnicą a Wrocławiem. Przed wojną były to zdecydowanie dwa najważniejsze ośrodki przemysłowe i administracyjne w tej części Rzeszy. Nowa droga otworzyła nowe możliwości komunikacyjne i tak wraz z otwarciem autostrady uruchomiono pierwszą w tym rejonie autobusową linię pospieszną. Każdy z trzech pojazdów spółki Büssing, o pojemności silnika 7,4 l i mocy 95 KM, potrzebował zaledwie 42 min na połączenie Legnicy z Wrocławiem. Pojazdy do przejazdu wykorzystywały oczywiście autostradę. We Wrocławiu sa-

5 Na podstawie tekstu Mateusza Różańskiego pt. *Duma Adolfa Hitlera obecnie wygląda zupełnie inaczej, ale korzystamy z niej wszyscy* zamieszczonego na portalu [naszahistoria.pl](https://naszahistoria.pl) w dniu 28 października 2016 r. i wspomnianego w tekście wywiadu ze Zbigniewem Brzezińskim, prezesem Fundacji Historycznej Liegnitz.pl i twórcą portalu o tej samej nazwie, <https://naszahistoria.pl/duma-adolfa-hitlera-obecnie-wyglada-zupelnie-inaczej-ale-korzystamy-z-niej-wszyscy/ar/10781366> [15.06.2023].



mochody wyjeżdżały z Breslau Odertor (Wrocław Nadodrze), przez Freiburger Bahnhof (Dworzec Świebodzki), Hauptbahnhof (Dworzec Główny), Kürassierstrasse (al. Józefa Hallera) do Klettendorf (Klecina), gdzie znajduje się początek autostrady Rzeszy. W Legnicy z kolei zatrzymywały się na Friedrichsplatz (plac Słowiański), a chwilę później przy Hauptbahnhof (Dworzec Główny). Były uzupełnieniem ruchu kolejowego. W 1945 r. autostradę wykorzystała Armia Czerwona do swojego marszu na Berlin. Dali temu dowód, umieszczając na jednym z filarów wiaduktu biegnącego nad A4 napis: „Zatkniemy nad Berlinem sztandar zwycięstwa”. Można go było dostrzec, jadąc z Wrocławia do Legnicy przed zjazdem na drogę nr 345<sup>6</sup>.

Prace nad budową autostrady śląskiej w rejencji opolskiej ruszyły w 1936 r. i toczyły się w szybkim tempie. Już 27 września 1936 r. naziści fetowali pod Wrocławiem, jak wspomniano powyżej, ukończenie prac nad 1 tys. km. W tym czasie w rejencji opolskiej ruszyły dalsze prace budowlane, które przesunęły się w stronę Gliwic. Początkowo do robót angażowano okolicznych mieszkańców, przede wszystkim rolników. Zajmowali się oni głównie karczowaniem drzew oraz wygładzaniem i utwardzaniem terenu. Przez 3 lata ich praca była wystarczająca, jednak w 1939 r. wszystko się zmieniło. Wojna sprawiła, że tempo prac musiało być jeszcze większe i brakowało rąk do pracy.

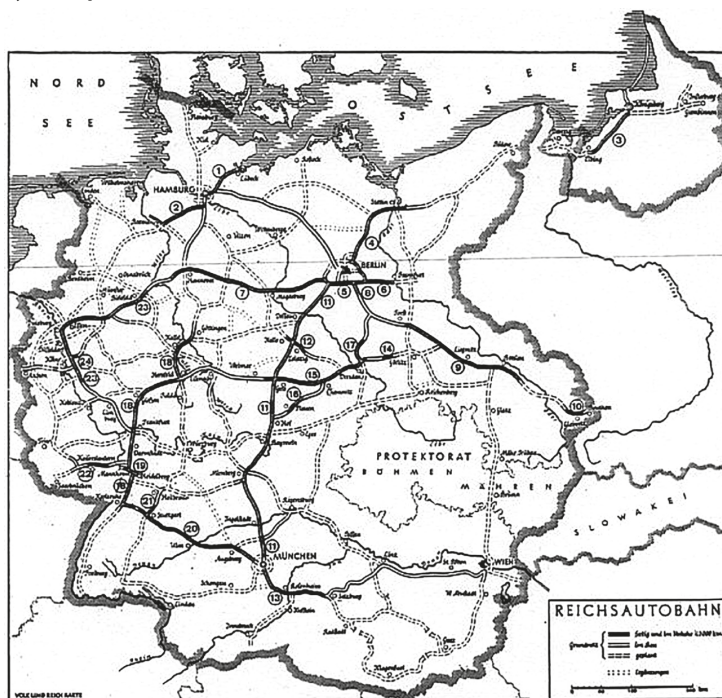
Na prowincji śląskiej od października 1940 r. za eksploatację tu-tejszej siły roboczej odpowiedzialny był specjalny pełnomocnik Reichsführera SS i szefa niemieckiej policji do spraw zatrudnienia obcych narodowości na Górnym Śląsku – Albrecht Schmelt. W latach 1941-1944 pełnił funkcję prezydenta rejencji opolskiej. Albrecht Schmelt utworzył sieć obozów pracy przymusowej, które od jego nazwiska nazwano obozami Organizacji Schmelt. Miejsca te powstały z myślą o wykorzystaniu ludności żydowskiej mieszkającej na Górnym Śląsku. Jednak już po kilku miesiącach zaczęto zwozić do nich także Polaków. Więźniowie pochodzili głównie z Zagłębia Dąbrowskiego i Chrzanowsko-Jaworznickiego, które znajdowały się w rejencji katowickiej. Organizacji Schmelt podlegały 162 obozy pracy przymusowej. Przy odcinku autostrady Berlin – Wrocław – Gliwice powstało co najmniej 25 obozów tej organizacji. Były to Reichsautobahnlager (RAB-Lager),

6 Tamże.

nazwane tak, ponieważ za budowę tego fragmentu autostrady odpowiedzialne było Unternehmen Reichsautobahn (Niemieckie Przedsiębiorstwo Autostrad Państwowych). 14 tego typu obozów znajdowało się na Opolszczyźnie. Były to: Annaberg w Górze Świętej Anny, Auenrode w Osieku, Brande w Prądach, Eichthal w Dąbrowce Górnej, Geppersdorf w Rzędziwojowicach, Gogolin w Gogolinie, Gross Sarnen w Sarnach Wielkich, Grünheide w Sieronowicach, Johannsdorf w Jaśkowicach, Klein Mangersdorf w Magnuszowickach, Niederkirch w Dolnej, Ottmuh w Otmęcie, Rogau w Rogowie i Sackrau w Zakrzowie. Obozy te były niewielkie, przebywało w nich kilkuset robotników, np. w obozie Auenrode w Osieku uwięziono 300 osób, w Annaberg w Górze Świętej Anny – 400, a w RAB-Lager Brande w Prądach znalazło się 600 osób. Ostatni z wymienionych obozów prawdopodobnie był największy z tych zlokalizowanych na Opolszczyźnie.

Na terenie tych obozów znajdowały się baraki mieszkalne dla więźniów, latryny, łaźnia i pomieszczenia gospodarcze, w których magazynowano żywność oraz opał. Praca przy budowie autostrady była niezwykle wycieńczająca fizycznie. Latem trwała ona od 12 do 14 godzin, zimą od 8 do 10 godzin. Rzadko kiedy robotnicy przymusowi mieli wolne niedziele. Do ich głównych obowiązków należało przede wszystkim: zbieranie nawierzchni i ładowanie jej na wózki, układanie szyn na torach dla wózków, wywracanie ich i rozprowadzanie ziemi lub piasku, przenoszenie kamieni i pniaków drzew (w celu oczyszczenia terenu budowy). Wszystko wykonywali bez odpowiedniego sprzętu. Przez wiele kilometrów przewozili je na taczkach, albo grupami, po kilka osób, przenosili je własnymi rękoma. Roboty wykonywano niezależnie od pogody. Obozy Organizacji Schmelt utraciły swoją przydatność już na początku 1942 r., kiedy zaprzestano prac przy budowie autostrady<sup>7</sup>.

7 Na podstawie tekstu M. Misztal, *Autostrada śmierci. Fundamentem A4 są krew i łzy. To było oczko w głowie Hitlera*, opole.wyborcza.pl, 22 IV 2023. Zob. <https://opole.wyborcza.pl/opole/7,35086,20064410,autostrada-smierci-fundamentem-a4-sa-krew-i-lzy-to-bylo-oczko.html> [15.06.2023].

**Ryc. 3. Mapa Reichsautobahn w Niemczech i Protektoracie Czech i Moraw w 1939 r.**

Źródło: GI: Fertige Strecken mit Anschlussstellen und Abzweigungen, Anschlussstraßen und Betriebsanlagen, [w:] „Die Strasse“ 6 (1939), Heft 9, Beilage „Reichsautobahnweiser“, Volk und Reich Verlag, Berlin, s. 278

Jak już wspomniano wyżej, Adolf Hitler zaraz po dojściu do władzy w 1933 r. ogłosił czteroletni plan wychodzenia z kryzysu oraz ideę tworzenia wielkiej III Rzeszy. Ich ważny element stanowił program budowy autostrad, które miały w przyszłości służyć m.in. do przemieszczania się wojsk. Ponadto budowa dróg miała być jednym ze sposobów walki z 6-milionowym bezrobociem. Inwestycje drogowe finansowano głównie ze składek na ubezpieczenia społeczne, a do robót wykorzystywano bezrobotnych. Układ planowanych autostrad, zwłaszcza we wschodniej części Niemiec, przypomina system dróg Cesarstwa Rzymskiego, gdzie wszystkie drogi zbiegają do Rzymu. Tak i w układzie projektowanych Reichsautobahn autostrady z Berlina wiodą do najdalej wysuniętych na wschód miast III Rzeszy, m.in. przez Szczecin i Gdańsk do Królewca czy przez Wrocław i Opole do Bytomia.

Za realizację programu budowy RAB odpowiadał nazistowski inżynier Fritz Todt, któremu Hitler powierzył stanowisko generalnego inspektora budowy dróg. Już w 1933 r. Todt miał koncepcję budowy

autostrady nr 4, łączącej Berlin z Gdańskiem i dalej przechodzącej w autostradę nr 3 od Gdańska przez Elbląg do Królewca na terenie Prus Wschodnich. Budowa ta została zainaugurowana pod koniec 1933 r., a prace wykonawcze ruszyły wiosną 1934 r. jednocześnie z dwóch krańców: od Berlina w kierunku Szczecina oraz od Królewca do Elbląga. Różnica była taka, że odcinek Berlin – Szczecin od razu budowano jako dwujezdniowy, natomiast Królewiec – Elbląg jako jednojezdniowy z możliwością dobudowania drugiej jezdni w razie wzrostu natężenia ruchu.

W kwietniu 1936 r. przejezdny był fragment pomiędzy stolicą Rzeszy i węzłem Joachimstahl (44,7 km). 27 września 1936 r. oddano do użytku pierwszy odcinek (112,5 km) od węzła Stettiner Dreieck (okolicie Berlina) do Stettin-Süd (współczesna nazwa tego węzła: Szczecin Zachód). W tym czasie trwały już prace na drugim końcu trasy: od Królewca do Elbląga. W 1937 r. oddano do użytku odcinek 92 km na trasie Königsberg (Królewiec) – Elbing-Ost (Elbląg-Wschód). Na tym fragmencie tymczasowo wykonano tylko jedną (południową) jezdnię, zostawiając miejsce na drugą, która miała być wybudowana wraz ze zwiększeniem natężenia ruchu. Rok później autostrada wydłużyła się o obwodnice Szczecina i Elbląga, odpowiednio do węzłów Bäderstrasse (koło Wielgowa) i Elbing-West.

W 1938 r. Niemcy użyli autostrady jako pretekstu do wszczęcia wojny – zażądali eksterytorialnego korytarza łączącego oba jej fragmenty rozdzielone obszarem należącym do Polski. Prace na terenie budowy nieco zwolniły, gdyż kraj przygotowywał się do wojny i robotnicy byli potrzebni bardziej do budowy fortyfikacji oraz produkcji czołgów i amunicji. Od jesieni 1939 r. na budowę skierowano ponownie robotników, w tym przymusowych, m.in. uwięzionych przez III Rzeszę Żydów. Zbudowano następny odcinek Bäderstrasse (Rzęśnia) – Stargard – Massow (Łęczycy). Był on, podobnie jak królewiecki, jednojezdniowy, jednak zbudowane zostały krawężniki do wylania jezdni północnej. Na całej długości wyżej opisanych odcinków zbudowano pełną infrastrukturę ówczesnej autostrady, tj. dwupoziomowe skrzyżowania, przyautostradowe przystanki, stacje benzynowe itp. Na przedłużeniu odcinka zachodniego (od Stargard – Massow (Łęczycy) na wschód) wykonano też wiele prac ziemnych, których ślady można spotkać nawet w okolicach Kościerzyny. Gdziekolwiek stoją do dziś fragmenty obiektów inżynierskich, a nawet kompletne wiadukty. W lesie nie-

daleko Złocieńca znajdują się wyraźne ślady budowy węzła Berlinki z wykonywaną równocześnie (i także niedokończoną) RAB49 do Witinicy k. Gorzowa Wlkp., gdzie łączyć się miała ona z RAB48 Szczecin – Liberec. Ślady budowy RAB49 sięgają do Jeziora Studnickiego, na południowy zachód od Mirosławca<sup>8</sup>.

Trasy Reichsautobahnen (autostrad) „śląskiej” i „pomorskiej”, zarówno te zrealizowane, jak i planowane w latach 1933-1943, różnią się zdecydowanie pod względem aktywizacji gospodarczej terenu, przez które przebiegały. Autostrada „śląska” po skrótowym przebiegu przez obszar Borów Dolnośląskich łączyła najważniejsze ośrodki osadniczo-przemysłowe Śląska takie jak: Legnica, Wrocław, Brzeg, Opole, Gliwice, Zabrze i Bytom, co potwierdziło się również we współczesnym przebiegu autostrady A4 w Polsce. Autostrada „pomorska” miała charakter wybitnie tranzytowy i łączyła tylko skrajne znaczące ośrodki miejskie na trasie Berlin – Szczecin – Połczyn – Szczecinek – Bytów – Tczew – Elbląg – Królewiec. Jej odcinek środkowy przebiegać miał w pobliżu małych miast, pomijając zupełnie tak znaczące ośrodki nadbałtyckie jak Kołobrzeg, Koszalin i Słupsk. Współcześnie realizowana polska droga ekspresowa S6 Szczecin – Goleniów – Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk – Gdynia – Gdańsk skorygowała te błędy historycznej lokalizacji autostrady „pomorskiej”.

**Tabela 2. Podział autostrad niemieckich po 1945 r.**

| Rodzaj autostrady      | Zachodnie landy Niemiec | Wschodnie landy Niemiec | Polska | ZSRR | Austria |
|------------------------|-------------------------|-------------------------|--------|------|---------|
| Autostrady 2-jezdniowe | 2001,4                  | 1169,5                  | 217,4  | 0,0  | 16,4    |
| Autostrady 1-jezdniowe | 102,9                   | 197,1                   | 147,9  | 40,2 | 0,0     |

Źródło: Dietrich Schwella, Wolfgang Jäger, 2000, *Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945*, „Strasse und Autobahn”, H. 8.

W granicach III Rzeszy do 1 lipca 1943 r. zbudowano 3893 km autostrad. Po 1945 r., w związku ze zmianą granic politycznych, w zachodnich landach Niemiec pozostało 2104 km autostrad, we wschodnich landach Niemiec – 1368 km, w granicach Polski znalazło się 365 km, a w granicach ZSRR (obwód królewiecki) – 40 km i Austrii – 16 km (por. tabela 2). Na terytorium Polski w nowych granicach znalazły się

8 Opracowano na podstawie strony internetowej: [www.berlinka.pcp.pl](http://www.berlinka.pcp.pl).



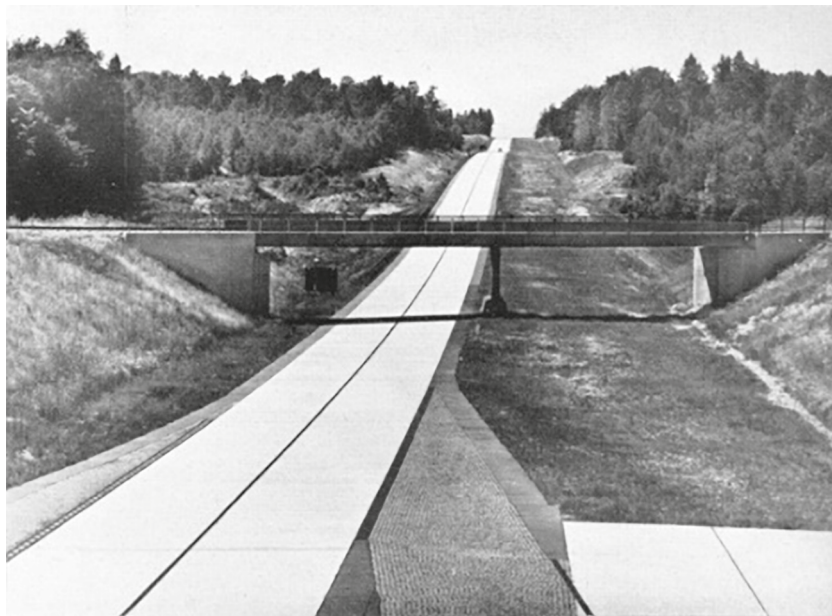
m.in. odcinki obecnej autostrady A4, w tym na Śląsku: dwujezdniowy Wrocław – Legnica – Krzyżowa – Golnice (most na rzece Bóbr) oraz jednojezdniowe Olszyna – Golnice, Wrocław – Oława – Brzeg (Przylesie), na Górnym Śląsku fragment dwujezdniowy obecnej DK88: Gliwice Port – Zabrze Północne – Bytom Karb oraz jednojezdniowy wspólny odcinek drogi DK88 i autostrady A4 Gliwice Port – Kleszczów – Nogowczyce. Na Pomorzu Szczecińskim w granicach Polski znalazł się dwujezdniowy fragment obecnej autostrady A6: Kołbaskowo – Szczecin Podjuchy – Szczecin Kijewo – Szczecin Dąbie – Rzęsnica i jednojezdniowy fragment drogi nr 142 Rzęsnica – Łęczycza – Lisowo. Na Pomorzu Elbląskim w kraju pozostał jednojezdniowy odcinek obecnej trasy S22: Elbląg – Braniewo – Grzechotki.

**Ryc. 4.** Trasa dwujezdniowa Reichsautobahn wraz ze stacją benzynową.



Źródło: The Library of Congress Prints & Photographs Online Catalog; <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3c28818>

**Ryc. 5. Trasa jednojezdniowa Reichsautobahn w kierunku Elbląga.**



Źródło: <https://autobahngeschichte.files.wordpress.com/2021/05/reichsautobahn-ostpreussen-braunsberg-mehlsack-as-4j30.jpg>

## **4. Budowa autostrad w Protektoracie Czech i Moraw w latach 1939-1942**

Autostrady w Czechach były budowane w okresie istnienia Protektoratu Czech i Moraw w latach 1939-1942. Po 1945 r. na terytorium Republiki Czechosłowackiej pozostały trzy niedokończone autostrady o łącznej długości 188 km: 1. Fragment (Praga – Humpolec) autostrady „czeskiej” Praga – Brno – granica słowacka, o łącznej długości 77 km odcinków w budowie; 2. Fragment (Moravska Třebova – Rajhrad – Brno) autostrady „niemieckiej” Wrocław – Brno – Wiedeń o długości 83 km; 3. Autostrada Sudecka, której odcinki w okolicach Chebu i Liberca miały długość ok. 28 km.

## **5. Plany budowy autostrad w Polsce w latach 1920-1939**

W dwudziestoleciu międzywojennym XX w. zaczęto w Polsce planować drogi przeznaczone dla szybkiego ruchu samochodowego na dalsze odległości, autostrady. Po raz pierwszy uwagę zwrócono na to na I Polskim Kongresie Inżynierów we Lwowie we wrześniu



1937 r. W tych planach profesor M. W. Nestorowicz na IV Kongresie Drogowym w styczniu 1938 r. wymienił następujące drogi (plany te ukazały się też w czasopiśmie „Drogowiec” nr 9 z 5 marca 1939 r.):

Drogi samochodowe pierwszej kolejności o łącznej długości 2400 km, w tym: Warszawa – Łódź (100 km), Warszawa – Poznań, granica państwa kierunek Berlin (350 km), obwodnica wokół Warszawy – (130 km), obwodnica wokół Poznania (80 km), Gdynia – Bydgoszcz – Łódź – Katowice (500 km), obwodnica wokół Łodzi (90 km), Bytów – granica obszaru Gdańska (50 km), Katowice – Kraków – Lwów (375 km), Warszawa – Lublin – Lwów – Śniatyn – granica państwa kierunek Bukareszt (550 km), Puławy – Sandomierz – Przemyśl (175 km).

Drogi samochodowe drugiej kolejności o łącznej długości 2295 km, w tym: Piotrków Trybunalski – Kielce – Sandomierz (180 km), Warszawa – Kielce – Kraków (180 km), Łódź – Kalisz – granica państwa kierunek Wrocław (130 km), Warszawa – Grodno – Wilno – granica państwa kierunek Dźwińsk (575 km), Grodno – Nowogródek – granica państwa kierunek Mińsk i dalej Moskwa (190 km), Bydgoszcz – Poznań – Częstochowa (350 km), Katowice – Cieszyn – granica państwa kierunek Brno (60 km), Ostrołęka – granica państwa kierunek Królewiec (50 km); Grodno – granica państwa kierunek Kowno (40 km), Grodno – Brześć – Krasnystaw (300 km), Warszawa – Brześć (170 km). Ogólna długość dróg I i II kolejności wyniosła 4695 km.

Realizacja planu budowy autostrad w Polsce miała trwać ok. 30 lat do 1969 r. Plan był krytykowany i uważany za nierentowny z powodu niskiego poziomu motoryzacji w Polsce, gdyż wówczas na 1 tys. mieszkańców przypadał tylko 1 samochód. Wiosną 1939 r., wobec rosnącego zagrożenia wojennego, biuro planowania przy gabinecie ministra skarbu ogłosiło plan rozbudowy komunikacji kolejowej i drogowej, w którym przewidywano budowę ok. 400 km autostrad, których koszt miał wynosić ok. 130 mln zł. Władze polityczno-wojskowe kraju uważały, że jako pierwsza powinna powstać autostrada Gdynia – Warszawa – Sandomierz – Lwów – granica z Rumunią.

W latach 1936-1939 zbudowano 28 km betonowej autostrady między miejscowościami Warlubie i Osiek (współcześnie droga wojewódz-

ka nr 214)<sup>9</sup>. Droga ta miała dotrzeć do Gdyni z ominięciem Gdańska. Jej autorem był projektant włoskich autostrad, Piero Puricelli. Docelowo miała ona wejść w skład autostrady nr 5 przewidzianej projektem Nestorowicza. Po śmierci marszałka Józefa Piłsudskiego, celem uhonorowania jego wkładu w odrodzenie Państwa Polskiego, zgłoszono ideę budowy Autostrady Piłsudskiego na trasie Wilno – Warszawa – Zakopane.

## Podsumowanie

W Europie do 1945 r. autostrady były budowane w: Niemczech, Protektoracie Czech i Moraw, Holandii oraz we Włoszech. W pozostałych krajach, w tym także w Polsce, realizacja tego typu dróg w okresie międzywojennym pozostała jedynie w fazie planów i projektów.

Realizację koncepcji budowy autostrad podejmowały kraje faszystowskie – m.in.: Włochy (już w 1924 r.), Niemcy (początkowo w 1927 r. oraz później po 1933 r.) i zależny od nich Protektorat Czech i Moraw (w 1939 r.) – głównie w celu uzyskania propagandowego efektu sprawczości totalitarnego systemu w przeciwdziałaniu bezrobociu.

Program budowy systemu autostrad (Reichsautobahnen), na wzór imperialnych dróg Cesarstwa Rzymskiego, został częściowo zrealizowany po 1933 r. w faszystowskiej III Rzeszy, z układem tras centralnie zbiegających się w Berlinie. Zbudowane tam autostrady w 1943 r. osiągnęły długość 3896 km.

Tworzenie systemu Reichsautobahnen było związane z totalitarną ideą przeciwdziałania bezrobociu w oparciu o system robót publicznych i wzrostu zamożności robotników zgodnie z koncepcją „samochodu dla ludu” (Volkswagen). Ponadto drogi te miały spełniać funkcje połączeń strategicznych o znaczeniu militarnym oraz pośrednio aktywizować gospodarczo tereny, gdzie je lokalizowano. Tempo budowy, m.in. roczne oddawanie do eksploatacji ok. 1 tys. km, świetnie wykorzystywała również faszystowska propaganda sukcesu.

9 Informacje potwierdzające fakt budowy przed 1939 r. na Pomorzu Gdańskim fragmentu przyszłej autostrady odnaleźć można w artykule gdańskiego wydania „Gazety Wyborczej”. Zob. B. Gondek, *Kociewie skrywa przedwojenną matkę polskich autostrad*, „Gazeta Wyborcza”, 2.03.2020.

Pomimo swego faszystowskiego rodowodu koncepcja budowy sieci szybkich dróg pod względem techniczno-ekonomicznym była przyszłościowa, dobrze zaprojektowana i sprawdziła się w okresie późniejszej przyspieszonej motoryzacji lat 60.-70. XX w. zarówno w krajach Europy Zachodniej, jak i USA, a później w latach 80.-90. XX w. w krajach Europy Północnej, Środkowej i Południowej.

## Bibliografia

1. Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e. V., <https://www.autobahngeschichte.de>.
2. Autobahn Online. Autobahnen in, <http://www.autobahn-online.de>.
3. „Autostrade”, 1959-2009, Società Autostrade Concessioni e Costruzioni, Roma.
4. Berlinka – historia i teraźniejszość, <https://www.berlinka.pcp.pl>.
5. Česká Dálniční, <https://www.dalnice.cz>.
6. „Drogownictwo”, Spółka Wydawnictwa SITK RP, Warszawa, drogownictwo.sitk-rp.org.pl.
7. Gondek B., *Kociewie skrywa przedwojenną matkę polskich autostrad*, gdańskie wydanie „Gazety Wyborczej”, 26.08.2020.
8. Koziarski S., *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, Uniwersytet Opolski, „Studia i Monografie”, nr 341, Opole 2004.
9. Moorhouse R., *Trzecia Rzesza w 100 przedmiotach. Materialna historia nazistowskich Niemiec*, tłum. Roman Sidorski, Wydawnictwo Znak Horyzont, Kraków 2018.
10. Nestorowicz M. W., *Problem budowy dróg samochodowych w Polsce*, „Drogo-wiec” 1939, nr 9.
11. „Polskie Drogi”, Wydawnictwo Polskie Drogi sp. z o.o., Warszawa, <https://polskiedrogi.com.pl>.
12. „Przegląd Komunikacyjny – Transportation Overview Journal”, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, <https://www.transportation.overview.pwr.edu.pl>.
13. Reitsam Ch., *Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen*, Fakultät für Architektur der Technischen Universität München, 2004.
14. Shand D. J., *The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich*, „Journal of Contemporary History”, vol. 19, no. 2, Published By: Sage Publications, Ltd, 1984.
15. Schwella D., Jäger W., *Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945*, „Strasse und Autobahn”, H. 8, 2000.
16. „Strasse und Autobahn”, Kirschbaum Verlag, Bonn, <https://www.kirschbaum.de/fachzeitschriften/strasse-und-autobahn/home.html>.
17. Wikipedia Deutschland, <https://www.wikipedia.de>.
18. Zabel S., *Die Entwicklung der Forschung um den Bau der Reichsautobahn*, Grin Verlag, 2009.

Marek Konstankiewicz\*

# Modernizacja taboru kolejowego w II Rzeczypospolitej

Modernization of rolling stock in the Second Polish Republic

**Abstract:** The article concerns one of the most important elements of the railway transport system, which is the rolling stock, i.e. traction vehicles and wagons. The aim of the article is to determine what the modernization activities undertaken in the period of the Second Polish Republic in the field of rolling stock manifested themselves, what was their scope and how they affected the satisfaction of communication needs. For this purpose, the existing, quite dispersed literature on the subject was reviewed and its most important findings were summarized. Particular attention was paid to the electrification and motorization of railways. At the same time, areas that still require the determination of the most basic facts were indicated, as well as those that require verification and clarification of the findings made. This text also indicates the possibility of including the modernization activities discussed or only signaled in it in research in the field of numerous areas of economic or social history, for which the functioning of rail transport was important. It also ends with the postulate to analyze and evaluate modernization activities in longer time perspectives, due to their extended implementation and the emergence of their effects.

**Keywords:** modernization, rolling stock, railway electrification, railway motorisation, Second Republic of Poland

**Streszczenie:** Artykuł dotyczy jednego z najistotniejszych elementów systemu transportu kolejowego, jakim jest tabor kolejowy, czyli pojazdy trakcyjne i wagony. Celem artykułu jest ustalenie, czym przejawiały się podejmowane w okresie II Rzeczypospolitej działania modernizacyjne w zakresie taboru kolejowego, jaki był ich zakres i w jaki sposób wpływały one na zaspokajanie potrzeb komunikacyjnych. W tym celu dokonano przeglądu istniejącej, dość rozproszonej, literatury przedmiotu i podsumowano jej najważniejsze ustalenia. Szczególną uwagę zwrócono na elektryfikację i motoryzację kolei. Jednocześnie wskazano obszary wymagające jeszcze stwierdzenia najbardziej podstawowych faktów oraz te, które wymagają weryfikacji i uszczegółowienia poczynionych ustaleń. Niniejszy tekst wskazuje też na możliwości uwzględnienia omówionych lub tylko zaszygnowanych w nim działań modernizacyjnych w badaniach z zakresu

\* Marek Konstankiewicz – dr hab., Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin, Polska, ORCID: 0000-0001-6526-6908, e-mail: [marek.konstankiewicz@umcs.pl](mailto:marek.konstankiewicz@umcs.pl).

licznych obszarów historii gospodarczej czy społecznej, dla których istotne było funkcjonowanie transportu kolejowego. Kończy go również postulat analizowania i oceniania działań modernizacyjnych w dłuższej perspektywie czasowej, ze względu na rozciągniętą w czasie ich realizację i pojawienie się ich efektów.

**Słowa kluczowe:** modernizacja, tabor kolejowy, elektryfikacja kolei, motoryzacja kolei, II Rzeczypospolita

## Wstęp

Transport kolejowy w okresie II Rzeczypospolitej stanowił istotny element ówczesnej rzeczywistości, a jego funkcjonowanie, czyli zapewnienie możliwości przemieszczania osób, ładunków i nośników informacji, wywierało wpływ na wszystkie sfery życia. Z racji swej doniosłej roli kolejnictwo było przedmiotem działań modernizacyjnych, mających podnieść jego efektywność poprzez wprowadzanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych zupełnie nowych lub stosowanych dotąd w ograniczonym zakresie.

W niniejszym tekście uwagę skupiono na jednym z najistotniejszych elementów systemu transportu kolejowego, jakim jest tabor kolejowy, czyli pojazdy trakcyjne (lokomotywy i wagony silnikowe) oraz wagony (osobowe i towarowe). W pierwszych dekadach XX w. dominujące znaczenie miała trakcja parowa (głównie w postaci lokomotyw), natomiast napęd elektryczny lub silniki spalinowe dopiero zaczynano szerzej stosować na kolei. Wśród wagonów przeważały konstrukcje dwuosiowe, choć w większym stopniu dotyczyło to wagonów towarowych niż osobowych.

Celem artykułu jest ustalenie, czym przejawiały się podejmowane w okresie II Rzeczypospolitej działania modernizacyjne w zakresie taboru kolejowego, jaki był ich zakres i zasięg oraz w jaki sposób mogły one wpływać na zaspokajanie potrzeb komunikacyjnych. Szczególną uwagę zwrócono na elektryfikację i motoryzację kolei oraz zasygnalizowano najważniejsze przemiany w parku normalnotorowych parowozów oraz wagonów osobowych i towarowych.

Dla realizacji wskazanego celu dokonano przeglądu i podsumowania najważniejszych ustaleń istniejącej literatury przedmiotu<sup>1</sup>. Składają się na nią publikacje rozproszone i zamieszczone niekiedy w czaso-

1 Z pośród tego rodzaju podsumowań w dotychczasowej literaturze warto zwrócić uwagę na: E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939*, Szczecin 1982, s. 114-130.

pismach niemających charakteru ściśle naukowego, których autorzy reprezentują różne dyscypliny i podejścia metodologiczne. Niektóre z cytowanych dalej publikacji nie posiadają pełnego aparatu naukowego, jednak ze względu na dotkliwe braki w stanie badań dają one jednak przynajmniej przybliżoną orientację w tych zagadnieniach, które czekają dopiero na w pełni profesjonalne ujęcie. Autor ma nadzieję, że poczynione w niniejszym tekście podsumowanie aktualnego stanu badań będzie zachętą do uzupełnienia stwierdzonych braków (do czego niezbędne są także kwerendy archiwalne) i pogłębienia refleksji nad związkami pomiędzy modernizacją transportu kolejowego a stanem gospodarki, społeczeństwa i kultury i przemianami zachodzącymi w tych obszarach<sup>2</sup>.

Czynnikiem istotnie determinującym stan kolejnictwa w II Rzeczypospolitej było odziedziczenie przez nią systemów transportu kolejowego trzech państw zaborczych – Prus, Austro-Węgier oraz Rosji. Systemy te zostały uformowane w zasadniczym zrębie w XIX w. i początkach XX w., z uwzględnieniem możliwości oraz potrzeb politycznych, wojskowych i gospodarczych tych państw, z czego wynikały choćby dysproporcje w strukturze sieci kolejowej. Toczące się na ziemiach polskich od 1914 r. działania wojenne przyniosły ujednolicenie szerokości toru oraz budowę nowych linii kolejowych, ale również poważne zniszczenia infrastruktury oraz jej rabunkową eksploatację. Wpłynęło to również na stan taboru kolejowego będącego do dyspozycji po odzyskaniu niepodległości – jego ogromną różnorodność, zły stan techniczny oraz niedostateczną liczbę.

Odbudowa, unifikacja oraz uzupełnianie elementów kolejowego systemu transportowego mogły stawać się okazjami do wprowadzania rozwiązań nowoczesnych i perspektywicznych. Ograniczały to jednak dość liczne bariery. W literaturze wskazywano na zniszczenia wynikające z toczonych na ziemiach polskich wojen, wpływ potrzeb wojskowych na podejmowane zamierzenia inwestycyjne, traktowanie taryf kolejowych jako ważnego narzędzia polityki gospodarczej (co niekorzystnie odbijało się na kondycji ekonomicznej państwowych kolei), braki kapitału czy przerost biurokracji i błędy polityki kadro-

2 J. Żarnowski, *Polska 1918-1939. Praca. Technika. Społeczeństwo*, wyd. 2, Warszawa 1999, s. 12-13.

wej<sup>3</sup>. Dodać do tego należało by poziom rozwoju przemysłu, który tylko w pewnym zakresie był w stanie zaspokoić potrzeby związane z wdrażaniem nowoczesnych rozwiązań. Czynnikiem bardzo charakterystycznym dla interesującego nas okresu była także współegzystencja kolejnictwa z innymi, nowszymi rodzajami transportu – samochodowym i lotniczym. Nawet jeśli jeszcze nie stanowiły one realnej konkurencji dla kolei, to zdawano sobie sprawę z potencjalnych możliwości w tym zakresie<sup>4</sup>.

Podstawą systemu kolejowego w II Rzeczypospolitej były normalnotorowe linie należące do państwa, eksploatowane przez przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe (PKP). Odrębne przedsiębiorstwa kolejowe, w których udział miał kapitał prywatny, samorząd terytorialny, a niekiedy i skarb państwa, eksploatowały linie normalnotorowe i wąskotorowe o charakterze lokalnym (z wyjątkiem tzw. magistrali węglowej zarządzanej przez Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe). Uzupełniały to koleje użytku niepublicznego, obsługujące wewnętrzne potrzeby przemysłu, leśnictwa, rolnictwa i budownictwa<sup>5</sup>.

## 1. Modernizacja z zakresie trakcji parowej

W interesującym nas okresie podstawowym środkiem trakcyjnym na kolejach były lokomotywy parowe, które w zakresie zasadniczych rozwiązań były już konstrukcjami ukształtowanymi, zaś ich unowocześnianie przejawiało się we wprowadzaniu bardziej szczegółowych rozwiązań technicznych. W pojazdach budowanych na zamówienie PKP w kraju i za granicą stopniowo pojawiały się ulep-

3 D. Keller, *Barierzy modernizacji międzywojennego kolejnictwa w Polsce – próba identyfikacji*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. P. Grata, Rzeszów 2020, s. 333-358.

4 A. Wielopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*, Warszawa 1975, s. 338-343.

5 Problem znalezienia optymalnego modelu zarządzania państwowymi kolejami, uwzględniającego ich rolę społeczną i gospodarczą jak i kwestie ekonomiczne budził ówczesnie żywe dyskusje nie tylko w Polsce, zob.: D. Keller, *Regulator, właściciel czy...? Dyskusje o roli państwa wobec kolei w okresie międzywojennym – wprowadzenie do zagadnienia*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 163-180 oraz M. Tarchalski, *Sprawa komercjalizacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (1924-1939)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1978, t. 39, s. 77-97, a w kontekście ogólnoeuropejskim A. Wielopolski, dz. cyt., s. 350-353. Strukturę własnościową przedsiębiorstw kolejowy syntetycznie przedstawia E. Brzosko, dz. cyt., s. 266-279.



szenia podnoszące parametry eksploatacyjne tych maszyn w stosunku do lokomotyw odziedziczonych po kolejach państw zaborczych. Chodziło tu o ich większą moc (istotną dla ruchu towarowego), wyższe prędkości konstrukcyjne czy poprawę efektywności energetycznej. Osiągano to poprzez stosowanie kotłów z szerokimi stojakami, miedzianymi skrzyniami ogniowymi i dużymi popielnikami, a także udoskonalenie urządzeń zasilania kotłów w wodę czy elementów konstrukcyjnych silników parowych i podwozia tudzież systemów smarowania. Podwyższeniu poziomu bezpieczeństwa służyło wprowadzanie oświetlenia elektrycznego zamiast naftowego czy szybkościomierzy rejestrujących<sup>6</sup>.

Wypada tu wspomnieć o parowozach serii Pm36 zbudowanych w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie w 1937 r., rozwijających najwyższe prędkości konstrukcyjne w parku lokomotyw PKP. Jedną z dwóch tych maszyn wyposażono w otulinę aerodynamiczną, co wpisywało się w jeden z ówczesnych nurtów podnoszenia sprawności parowozów. Była to konstrukcja studialna, przeznaczona do prowadzenia badań nad szeregiem usprawnień, które dopiero w dalszej perspektywie mogły być potencjalnie wprowadzane do codziennego użytku<sup>7</sup>.

Na 5151 parowozów normalnotorowych znajdujących się w inwentarzu PKP na dzień 1 kwietnia 1939 r. 1268 było maszynami zbudowanymi w kraju i w niewielkiej części za granicą w latach 20. i 30. XX w., w większości posiadających wyliczone wyżej udoskonalenia. Dla porównania: od państw zaborczych PKP otrzymało 4762 parowozów<sup>8</sup>. Tak więc stosunkowo nowe i w większości nowoczesne maszyny nie tylko zmniejszyły niedobór lokomotyw odczuwalny tuż po odzyskaniu niepodległości, ale pozwoliły również rozpocząć wycofywanie pojazdów starszych konstrukcji.

6 T. Dynia, *Postęp techniczny w parowozach PKP*, „Przegląd Kolejowy Mechaniczny” 1977, nr 2, s. 41-42. B. Pokropiński, *Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej*, Warszawa 2007, s. 13-16. Z. Tucholski, *Profesor Antoni Xiężopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw*, Warszawa 2015, s. 156-189.

7 B. Pokropiński, *Parowozy...*, Warszawa 2007, s. 112-116.

8 Obliczenia własne na podstawie: A. Adler, *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984, s. 94-100 (gdzie przytoczono dane ze źródeł archiwalnych). *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych*, Warszawa 1928, s. 93.

## 2. Wprowadzenie trakcji elektrycznej

U progu odzyskania niepodległości trakcja elektryczna na ziemiach polskich stosowana była przez tramwaje oraz nieliczne koleje lokalne i przemysłowe. W 1927 r. została uruchomiona zelektryfikowana (prądem stałym o napięciu 600 V) linia z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego (w latach 1932 i 1936 uzupełniona o odgałęzienia do Włoch i Milanówka), eksploatowana przez Elektryczne Koleje Dojazdowe S.A., na której prowadzono przede wszystkim ruch pasażerski. Zastosowanie elektrycznych wagonów silnikowych produkcji brytyjskiej oraz nowoczesnego systemu sterowania ruchem pozwoliło zapewnić relatywnie wysoki komfort podróży i istotnie przyczyniło się do urbanizacji obsługiwanego terenu, w tym realizacji koncepcji miast-ogrodów (przede wszystkim w Podkowie Leśnej, Milanówku i Włochach)<sup>9</sup>.

Geneza najważniejszych inwestycji związanych z elektryfikacją kolei w okresie II Rzeczypospolitej była ściśle związana z modernizacją warszawskiego węzła kolejowego. Jego układ przestrzenny ukształtowany w XIX w. w sposób dość typowy dla tej epoki oparty był na stacjach czołowych, obsługujących ruch kolejowy z poszczególnych kierunków. Utrudniało to dotarcie do ścisłego centrum miasta podróżnym przybywającym z niektórych stron, a także przesiadki pomiędzy relacjami obsługiwanymi przez różne stacje. Pełnienie przez Warszawę funkcji stołecznych wymagało usprawnienia pasażerskiego ruchu dalekobieżnego (skomunikowanie samej stolicy ze wszystkimi częściami kraju), a rozmiar i powiększanie się aglomeracji warszawskiej skłaniało do zwiększenia wykorzystania kolei w jej obsłudze komunikacyjnej.

Osiągnięto to poprzez budowę linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Warszawa Główna, która stworzyła połączenie średnicowe, przeznaczone dla obsługi ruchu pasażerskiego i zlokalizowanie na niej nowego dworca Warszawa Główna<sup>10</sup>. Niezbędne w warunkach gęstej zabudowy poprowadzenie tej linii w tunelu pod śródmieściem Warszawy spowodowało konieczność zastosowania do jej obsługi trakcji elektrycznej, gdyż zadymienie tunelu powodowane przez parowozy

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

10 M. Ćwikła, *Dworzec Warszawa Główna i linia średnicowa 1921-1949*, Łódź 2021.

ograniczało liczbę kursujących nim pociągów i tym samym obniżało przepustowość nowo wybudowanej linii. Oprócz tego trakcję elektryczną (sukcesywnie uruchamianą w latach 1936-1937) zastosowano do obsługi ruchu podmiejskiego na trzech liniach wychodzących z Warszawy do: Żyrardowa, Mińska Mazowieckiego i Otwocka<sup>11</sup>. Wybór systemu zasilania (prąd stały o napięciu 3000 V), będącego wtedy jeszcze pewną nowością został dokonany z myślą o sukcesywnym wprowadzaniu trakcji elektrycznej na inne linie kolejowe<sup>12</sup>.

Dla obsługi zelektryfikowanych linii w węźle warszawskim zakupiono 10 lokomotyw elektrycznych oraz 76 trzywagonowych zespołów trakcyjnych. Wyposażenie elektryczne wszystkich pojazdów było produkcji brytyjskiej, podobnie jak dwie lokomotywy. Reszta lokomotyw powstała w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie i w zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu, a zespoły trakcyjne w tych ostatnich oraz w zakładach Towarzystwa Przemysłowego Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein oraz w Fabryce Wagonów w Sanoku. Tym samym zapoczątkowana została budowa polskiego przemysłu elektrycznych pojazdów kolejowych<sup>13</sup>. Elektryfikacja węzła warszawskiego pociągnęła też za sobą wprowadzanie innych udogodnień, jak zastosowanie sygnalizacji świetlnej zamiast dominującej wtedy kształtowej, która stała się mniej widoczna przy zastosowaniu konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej<sup>14</sup>.

Zarówno budowa linii średnicowej w Warszawie, jak i elektryfikacja części wychodzących ze stolicy szlaków kolejowych istotnie wpłynęła na ofertę przewozową. Można to zilustrować na przykładzie liczby pociągów z Otwocka do Warszawy kursujących w ciągu doby od poniedziałku do piątku. W 1926 r. było ich 12 (w większość do stacji Warszawa Gdańska), a od 1939 r. liczba takich połączeń wynosiła

11 E. Brzosko, dz. cyt., s. 102-106. S. Kuczborski, W. Wasilewicz, *Początki elektryfikacji PKP (lata 1933-1939)*, [w:] *50 lat elektryfikacji PKP*, red. S. Kuczborski, Warszawa 1989, s. 74-84.

12 S. Kuczborski, W. Wasilewicz, *Geneza wprowadzenia trakcji elektrycznej w Polsce (okres do 1933)*, [w:] *50 lat elektryfikacji PKP*, red. S. Kuczborski, Warszawa 1989, s. 65-71. Formułowanie planów elektryfikacji kolei i ich realizacja powinna oceniana w kontekście stanu całej elektroenergetyki, zob.: J. Piłatowicz, *Elektryfikacja Polski w dwudziestolecie międzywojennym*, Lublin 2022.

13 J. Skoniecki, *Tabor elektryczny PKP*, [w:] *50 lat elektryfikacji PKP*, red. S. Kuczborski, Warszawa 1989, s. 309-313.

14 Z. Tucholski, *Historia semafora, cz. 3 Sygnalizacja świetlna Węzła Kolejowego Warszawskiego (1933-1945)*, „Świat Kolei” 2011, nr 12, s. 16-25.

54 (w większość do stacji Warszawa Główna i Warszawa Zachodnia)<sup>15</sup>. Zapewne nie pozostawało to bez wpływu na przemiany zachodzące w życiu mieszkańców samej Warszawy a jeszcze bardziej jej podmiejskich miejscowości. Oceniano, że sama elektryfikacja ruchu podmiejskiego na PKP przyniosła zmniejszenie kosztów eksploatacji, wzrost liczby pasażerów oraz pozwoliła skierować do pracy w innych częściach sieci 30 parowozów i 200 wagonów osobowych<sup>16</sup>.

### 3. Wprowadzenie trakcji spalinowej

Punkt wyjścia dla wprowadzenia i rozwoju trakcji spalinowej na kolejach w II Rzeczypospolitej stanowił zaledwie jeden spalinowy wagon silnikowy przyznany Polsce z parku taboru kolei pruskich oraz spalinowe pojazdy trakcyjne kolei wojskowych. Od końca lat dwudziestych rozpoczęto wdrażanie do eksploatacji spalinowych wagonów silnikowych, które wykorzystywano w dwóch segmentach komunikacji pasażerskiej.

Pierwszym były szybkie połączenia pomiędzy największymi lub z innych względów ważnymi miejscowościami. Ich sieć budowana od 1934 r. skomunikowała Warszawę z Łodzią, Katowicami, Krakowem, Suwałkami i Poznaniem; Lwów z Boryslawiem, Kołomyją i Zaleszczykami oraz Kraków z Zakopanem, Krynica i Katowicami. Większa prędkość zapewniana przez wagony silnikowe w porównaniu do pociągów prowadzonych parowozami pozwalała osiągać krótsze czasy przejazdów, zaś rozkład jazdy umożliwiał jednodniowe wyjazdy dla załatwiania spraw lub dogodny dojazd do miejscowości atrakcyjnych turystycznie<sup>17</sup>. W sierpniu 1939 r. PKP posiadało 27 wagonów, które

15 *Urządowy rozkład jazdy. Ważny od 1 października 1926 r.*, Warszawa – Poznań – Kraków – Lwów – Wilno – Katowice – Gdańsk, b.r., reprint: Poznań 1999, s. 186. *Urządowy Rozkład Jazdy. Ważny od 15 maja do 7 października 1939 r.*, Warszawa – Poznań – Kraków – Lwów – Wilno – Katowice – Gdańsk, b. r., reprint: Poznań 1998, s. 853-856.

16 Wasilewicz W., *Osiągnięcia półwiecza*, [w:] *50 lat elektryfikacji PKP*, red. S. Kuczborski, Warszawa 1989, s. 438.

17 M. Ćwikła, *Eksploatacja szybkobieżnych wagonów spalinowych konstrukcji Zakładów H. Cegielskiego w Poznaniu*, cz. 1: *Linia Warszawa – Łódź*, „Świat Kolei” 2022, nr 3, s. 12-17; cz. 2: *Linie z Warszawy do Katowic, Krakowa, Suwałk i Poznania*, „Świat Kolei” 2022, nr 5, s. 12-19; cz. 3: *Okręg lwowski*, „Świat Kolei” 2022, nr 7, s. 12-17; cz. 4: *Wojenne i powojenne losy wagonów*, „Świat Kolei” 2023, nr 1, s. 15-19. M. Ćwikła, *Eksploatacja wagonów silnikowych typu Austro-Daimler na sieci PKP*, cz. 1 „Świat

można uznać za dedykowane do wykonywania tego rodzaju przewozów<sup>18</sup>.

Drugim obszarem zastosowania spalinowych wagonów silnikowych była obsługa połączeń lokalnych, co pozwalało obniżyć koszt uruchamiania pociągów przewożących mniejszą liczbę osób. Przed wybuchem wojny 23 normalnotorowe spalinowe wagony silnikowe obsługiwały tego rodzaju połączenia z Wilna (w kierunku Grodna, Lidy i Zahacia), Skarżyska Kamiennej (w kierunku Opoczna) i Krakowa (w kierunku Jaworzna, Miechowa i Kocmyrzowa)<sup>19</sup>.

Na marginesie warto wspomnieć, że w lokalnym ruchu pasażerskim stosowano także wagony silnikowe pozostałych rodzajów trakcji. Jedenaście wagonów parowych z lat 1928-1931 (w tym dwa produkcji brytyjskiej, pozostałe zbudowane w kraju) pracowało w okręgu dyrekcji poznańskiej i na niektórych kolejach lokalnych w byłej Galicji. Nawiasem mówiąc, od wybuchu wojny w dwóch spośród tych pojazdów zdążono już zamontować silniki spalinowe, co wskazuje na schyłkowość stosowania napędu parowego w wagonach silnikowych. Z kolei 20 wagonów akumulatorowych (typu produkowanego dla kolei pruskich od 1907 r. i otrzymanych przez PKP w wyniku wykonania postanowień traktatu wersalskiego) pracowało w Wielkopolsce i na Pomorzu, obsługując połączenia wokół Poznania, Gdańska, Chojnic, Grudziądza, Bydgoszczy i Torunia<sup>20</sup>.

Ekonomiczne w eksploatacji spalinowe wagony silnikowe stosowano również na kolejach wąskotorowych. PKP wprowadziły do eksploatacji 12 takich pojazdów na kolejach: kujawskiej, hrubieszowskiej, nałęczowskiej, wieluńskiej i nowoświęciańskiej (o szerokości toru 750 i 760 mm). Na kolejach wąskotorowych innych zarządów (o szerokościach toru 600, 750, 800 i 1000 mm) do końca okresu II Rzeczypospolitej jeździło 26 spalinowych wagonów silnikowych. Były to koleje samorządowe w byłym zaborze pruskim (bydgoska, gnieźnieńska, krotoszyńska, średzka) i prywatne w działające w Warszawie (gró-

Kolei" 2019, nr 7, s. 18-23; cz. 2 „Świat Kolei” 2019, nr 8, s. 26-31. A. Massel, *Pasażerski ruch kolejowy w czasach II Rzeczypospolitej*, cz. 2: *Połączenia dalekobieżne*, „Świat Kolei” 2009, nr 12, s. 14-15.

18 R. Kroma, J. Sosiński, K. Zintel, *Normalnotorowe wagony silnikowe PKP 1919-1939*, Poznań 2011, s. 176.

19 Tamże.

20 Tamże, s. 37-41, 48-67 i 179-180.

jecka, wilanowska i radzyńska) oraz w jej pobliżu (sochaczewska będąca przedsiębiorstwem samorządowym)<sup>21</sup>.

Wzrost liczby spalinowych wagonów silnikowych w II Rzeczypospolitej odbywał się głównie w oparciu na produkcji krajowej. Podczas gdy 5 wagonów normalnotorowych i 3 wąskotorowe pochodziły od państw zaborczych i z importu (w latach 1926-1933 z Niemiec, Austrii i Węgier), to 45 wagonów normalnotorowych i 35 wąskotorowych powstało w polskich wytwórniach. Wiodącymi krajowymi producentami takich pojazdów były zakłady H. Cegielskiego, Towarzystwa Przemysłowego Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein oraz Zakłady Ostrowieckie – Wytwórnia Parowozów w Warszawie (dwa ostatnie także wagonów wąskotorowych). Nieco mniejsza ich liczba powstała w: Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie, Fabryce Wagonów w Sanoku oraz w Górnośląskich Zjednoczonych Hutach Królewska i Laura – Warsztatach Przetwórczych w Chorzowie. W przypadku wagonów wąskotorowych istotną rolę w ich produkcji odgrywały własne warsztaty niektórych kolei<sup>22</sup>.

W odróżnieniu od pojazdów pochodzenia zagranicznego wszystkie produkowane w Polsce wagony silnikowe normalnotorowe i część wąskotorowych była wyposażona w silniki wysokoprężne, co oznaczało nadążanie za ogólnym trendem w rozwoju konstrukcji tego rodzaju pojazdów. Spośród wagonów wybudowanych w Polsce 5 normalnotorowych i 13 wąskotorowych było wyposażonych w silniki konstrukcji prof. Ludwika Ebermana. Wśród wagonów normalnotorowych największą grupę stanowiły pojazdy napędzane silnikami produkowanymi w Państwowych Zakładach Inżynierii w Warszawie na licencji Saurera<sup>23</sup>.

Drugim rodzajem pojazdów trakcyjnych o napędzie spalinowym, które pojawiły się w II Rzeczypospolitej były lokomotywy, lecz tylko stosunkowo małej mocy, a więc przeznaczone do pracy manewrowej.

21 B. Pokropiński, *Wąskotorowe wagony spalinowe w Polsce*, Warszawa 2020, s. 18-67.

22 Obliczenia własne na podstawie: R. Kroma, J. Sosiński, K. Zintel, dz. cyt., s. 218-223 i B. Pokropiński, *Wąskotorowe wagony...*, s. 18-67 i 174. Na temat produkcji wagonów przez warsztaty Warszawskich Kolei Dojazdowych i z wykorzystaniem ich zaplecza: Z. Tucholski, J. Fink-Finowicki, *Romuald Wetzel pionier motoryzacji kolei, konstruktor pojazdów trakcji spalinowej*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2011, nr 3-4, s. 157-168. M. Zajfert, *Czterosiowy wagon inż. Wetcła – suplement*, „Świat Kolei” 2018, nr 10, s. 42-44.

23 A. Rummel, *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980*, Warszawa 1985, s. 57-58 i 60-61.

Aktualny stan badań nie pozwala na precyzyjne ustalenie skali tego przejawu motoryzacji kolei, choć była ona z pewnością niewielka. W literaturze wskazuje się na jednostkowe przykłady zastosowania takich lokomotyw na PKP, na kolejach prywatnych, w wojsku, leśnictwie, a przede wszystkim w przemyśle (w tym w górnictwie węgla kamiennego). Produkcję krajową (rozpoczętą w 1931 r.) określić można na poziomie co najmniej 21 lokomotyw normalnotorowych i 31 wąskotorowych (w tym znaczna liczba lokomotyw przeznaczonych do pracy w kopalniach). Powstawały one najliczniej w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie, a w mniejszych ilościach także w Zakładach Ostrowieckich – Wytwórni Parowozów w Warszawie, zakładach Lilpop, Rau i Loewenstein oraz w warsztatach Warszawskich Kolei Dojazdowych<sup>24</sup>.

## 4. Modernizacja wagonów normalnotorowych

Przejawem modernizacji parku wagonów osobowych było zwiększanie liczby pojazdów czteroosiowych o konstrukcji stalowej. Łączna liczba takich wagonów wybudowanych w latach 1928-1939 przez wytwórnie krajowe szacowana jest na ok. 1100 sztuk. Stopniowo udoskonalano ich konstrukcję poprzez zastępowanie nitowania przez spawanie, stosowanie nowocześniejszych rodzajów łożysk i elementów hamulców. Według danych z 1 lipca 1936 r. wagonów osobowych czteroosiowych polskiej budowy o konstrukcji stalowej było 733 na 1990 wszystkich wagonów osobowych czteroosiowych. Należy to zestawzić z liczbą wtedy eksploatowanych 7907 wagonów osobowych dwu- i trzyosiowych. Tymczasem z podziału parku taborowego państw zaborczych Polska otrzymała 991 wagonów osobowych czteroosiowych oraz 9346 wagonów dwu- i trzyosiowych<sup>25</sup>. Z myślą o nowym rodzaju przewozów, czyli o masowym (a więc i tanim) ru-

24 Obliczenia na podstawie: B. Pokropiński, *Lokomotywy spalinowe produkcji polskiej*, Warszawa 2009, s. 18-34, 132-144 i 204-205 oraz K. Zintel, *Pierwsze lokomotywy spalinowe w Polsce*, „Stalowe Szlaki” 2017, nr 2, s. 33-35. Wzmianki na temat importu lokomotyw: tamże, s. 35 oraz E. Kowalak, *Spalinowe pojazdy trakcyjne w 50-lecie traktacji spalinowej PKP*, „Trakcja i Wagony” 1985, nr 3, s. 67.

25 P. Kilanowski, *Polské „štiky” ve službách ČSD*, „Svět Železnice” 2023, nr 2 (86), s. 60. W. Młodecki, *Gospodarka wagonowa na PKP z punktu widzenia służby mechanicznej*, [w:] XII Zjazd Techniczny Inżynierów Wydziałów Mechanicznych w Poznaniu 13, 14 i 15 listopada 1936. Protokół obrad i referaty, Warszawa 1937, s. 181-182. *Dziesięciolecie...*, s. 94.



chu turystycznym, do eksploatacji wprowadzono wagony z miejscami do leżenia<sup>26</sup>.

Również zastępowanie wagonów towarowych dwuosioowych wagonami czteroosioowymi należy uznać za przejaw unowocześniania parku wagonowego. Kluczowe znaczenie miało nabycie na początku lat 20. XX w. ok. 12 100 takich wagonów wyprodukowanych w Stanach Zjednoczonych dla zaspokojenia potrzeb transportowych związanych z I wojną światową. Według stanu na dzień 1 lipca 1936 r. tabor ten stanowi przytłaczającą część łącznej liczby ponad 12 800 wagonów towarowych czteroosioowych, wśród których znajdowało się ponad 200 wagonów polskiej budowy. Ogólna liczba wagonów towarowych na PKP wynosiła wtedy 153 335 sztuk. Tymczasem z podziału taboru kolejowego państw zaborczych Polsce przypadło 110 760 wagonów towarowych dwu i trzyosioowych i tylko 329 czteroosioowych<sup>27</sup>.

Jednocześnie wspomniane wagony produkcji amerykańskiej stanowiły przez dłuższy czas największą jednorodną grupę wagonów towarowych wyposażonych w instalację hamulca zespolonego. Do eksploatacji z użyciem takiego rodzaju hamulca do końca 1937 r. dostosowano około 91 000 wagonów towarowych na łączną ich liczbę w parku PKP wynoszącą ponad 150 000. Prowadzenie pociągów towarowych z użyciem hamulca zespolonego pozwalało zwiększyć ich masę i szybkość (a więc poprawić zdolność przewozową), a jednocześnie ograniczyć liczebność ich obsługi<sup>28</sup>.

Okres II Rzeczypospolitej przyniósł też rozwój nowego segmentu przewozów towarowych, jakim był transport drobnicy, czyli ładunków niezajmujących całego wagonu, a więc wymagających odmiennej organizacji pracy przewozowej (gromadzenie ładunków nadawanych w tym samym kierunku, załadowywanie i rozładowywanie ich po drodze). Był to obszar rozpoczynającej się konkurencji kolejnictwa z transportem drogowym, a nawet lotniczym, a dotyczył towarów objętych najwyższymi stawkami taryfowymi, przynoszących największe do-

26 P. Szulc, *Turystyka kolejowa w II Rzeczypospolitej*, „Świat Kolei” 2018, nr 5, s. 25. 20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej 1918-1939, red. M. Dąbrowski, Kraków 1939, reprint: Łódź 2012, s. 171.

27 T. Roszak, *Odnova taboru Polskich Kolei Państwowych w okresie wojny polsko-bolszewickiej na podstawie dostaw amerykańskich*, [w:] *Kolejnictwo polskie w okresie bitwy warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej*, red. D. Rogut, Łódź – Warszawa 2021, s. 169. W. Młodecki, dz. cyt., s. 187. *Dziesięciolecie...*, s. 94.

28 E. Brzosko, dz. cyt., s. 124-125. 20-lecie komunikacji..., s. 169 i 175. Tomasz Roszak, dz. cyt., s. 177.

chody. Dla obsługi tego rodzaju przewozów w obrębie poszczególnych okręgów dyrekcyjnych od 1929 r. zaczęto uruchamiać Lekkie Ekspresowe Pociągi Towarowe, a od 1936 r. – dalekobieżne ekspresy towarowe, zapewniające połączenia pomiędzy: Gdynią, Gdańskiem, Łodzią, Warszawą, Poznaniem, Katowicami i Krakowem<sup>29</sup>. Z kolei innowacje w budowie wagonów chłodni (chłodzenie dwutlenkiem węgla zamiast lodem wodnym i zastosowanie skuteczniejszej izolacji) umożliwiły przewożenie żywności w stanie zamrożonym, co było konieczne dla rozwoju eksportu m.in. produktów przemysłu mięsnego<sup>30</sup>.

## Podsumowanie

W okresie II Rzeczypospolitej modernizacja objęła wszystkie części parku taboru kolejowego. Jej przejawem było wprowadzanie do użytku parowozów o wyższych parametrach niż lokomotywy odziedziczone po zaborcach. Wśród wagonów normalnotorowych wzrosła liczba pojazdów czteroosiowych i pojawiły się wyspecjalizowane jednostki dla nowych rodzajów przewozów (wagony osobowe z miejscami do leżenia, wagony chłodnie).

Najbardziej spektakularną zmianą było zastosowanie w normalnej eksploatacji trakcji elektrycznej i spalinowej, choć na razie jedynie w ruchu pasażerskim (pomijając pojedyncze spalinowe lokomotywy manewrowe). Skala tych zmian była jednak niewielka, jeśli zestawić liczbę 86 pojazdów elektrycznych i nieco ponad 50 spalinowych z ponad 5 000 parowozów i blisko 10 000 wagonów osobowych stanowiących park taboru PKP w 1939 r.<sup>31</sup>.

Elektryfikacja i motoryzacja kolei miała charakter bardzo punktowy. Ta pierwsza objęła jedynie część węzła warszawskiego, choć zarazem usprawniła komunikacyjną obsługę funkcji stołecznych i przyczyni-

29 E. Brzosko, dz. cyt., s. 375-378. K. Lewandowski, *Prekonteneryzacja w II Rzeczypospolitej Polskiej 1926-1939*, Łódź – Wrocław 2016, s. 24-31.

30 T. Borucki, *Konstrukcja i produkcja wagonów chłodni w Polsce*, „Trakcja i Wagony” 1989, nr 9, s. 193. W. Zambrzycki, *Transport chłodniczy w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny” 1963, nr 11, s. 403. Pierwszy z cytowanych autorów pisze o liczbie 31, a drugi o 20 przebudowanych w ten sposób wagonów chłodni.

31 Nawet ogólne ustalenia literatury wskazują na dysproporcję liczby lokomotyw i wagonów o napędzie spalinowym w porównaniu nie tylko z Niemcami, ale też Czechosłowacją i Węgrami, por.: D. Keller, *Bariery modernizacji...*, s. 344-345 i 348. K. Zintel, *Pierwsze lokomotywy...*, s. 41-44.

ła się do rozwoju największej polskiej aglomeracji. Przy pomocy spalinowych wagonów silnikowych stworzono zaczątek sieci szybkich połączeń pomiędzy najważniejszymi ośrodkami w kraju oraz poprawiono wyniki ekonomiczne w eksploatacji pojedynczych linii (także wąskotorowych) o znaczeniu lokalnym i niewielkich przewozach. Warto zwrócić uwagę, że wagony silnikowe wszystkich trzech trakcji były eksploatowane w niemal wszystkich dyrekcjach okręgowych, co wskazuje na próbę dość równomiernego wprowadzania tego rodzaju rozwiązań.

Podkreślić należy, że modernizacja taboru kolejowego była tylko fragmentem unowocześniania całego kolejnictwa, a jej przebieg i efekty były ściśle uzależnione od zmian w innych obszarach, np. od podniesienia dopuszczalnych prędkości na liniach kolejowych<sup>32</sup>. Istotnym wątkiem wydaje się związek przedstawionych działań z budową nieistniejących dotąd działów przemysłu – produkcji parowozów, urządzeń elektrycznych czy silników spalinowych. Motoryzacja połączeń o charakterze lokalnym (w tym na kolejach wąskotorowych) wiązała się z powstawaniem, również w mniejszych miejscowościach, ośrodków odpowiedniego zaplecza technicznego, a przede wszystkim kadrowego.

Istniejący stan badań w zakresie niniejszych zagadnień przedstawia się niejednolicie. Elektryfikacja węzła warszawskiego była już parokrotnie omawiana, natomiast budowa sieci szybkich połączeń dalekobieżnych z wykorzystaniem spalinowych wagonów silnikowych doczekała się niedawno dość szczegółowego przedstawienia, opartego na analizie rozkładów jazdy i materiałów prasowych. Brakuje natomiast prac poświęconych wykorzystaniu wagonów silnikowych w ruchu lokalnym, a także całościowego ujęcia przemian zachodzących w parku wagonów osobowych i towarowych. Szczególnie dotkliwy jest brak posiadających pełny aparat opracowań naukowych na temat eksploatowanych w okresie II Rzeczypospolitej lokomotyw spalinowych, w tym traktujących o imporcie takich pojazdów, którego wielkość pozostaje nieznana. Z zagadnień nieco szerszych interesujące byłoby

32 Na problematykę maksymalnych dopuszczalnych prędkości na liniach kolejowych ściśle związaną z ich stanem technicznym zwrócił uwagę A. Massel, *Pasażerski ruch kolejowy w czasach II Rzeczypospolitej*, cz. 4: *Osiągnięcia Dwudziestolecia*, „Świat Kolei” 2010, nr 3, s. 17.

wyjaśnienie zarówno przesłanek (łącznie z być może politycznymi) wprowadzenia wagonów silnikowych w konkretnych relacjach oraz tego, jak to zmieniało ofertę przewozową, a tym samym wpływało na różne aspekty życia społecznego.

Swoistym epilogiem dla zjawisk omówionych w niniejszym tekście jest ich kontynuacja po II wojnie światowej. Udział trakcji spalinowej w pracy przewozowej dał się zauważyć w statystykach dopiero w latach 60. XX w. Skala użytkowania wagonów silnikowych w ruchu dalekobieżnym była symboliczna, a do obsługi linii lokalnych nie wprowadzono odpowiedników międzywojennych wagonów dwuosioowych o lekkiej konstrukcji, odmiennie niż choćby Czechosłowacji, która kontynuowała taki trend<sup>33</sup>. W perspektywie drugiej połowy XX w. znacznie wzrosło zróżnicowanie eksploatowanych lokomotyw spalinowych.

Natomiast w zakresie stosowania trakcji elektrycznej mieliśmy do czynienia z realizacją co do istoty kreślonych w II Rzeczypospolitej planów i aż do dzisiaj wykorzystywany jest wybrany wtedy system zasilania. W styczniu 1950 r. odtworzono przedwojenny zasięg elektryfikacji węzła warszawskiego, a w połowie lat 80. XX w. przy pomocy trakcji elektrycznej wykonywano niemal 75% pracy przewozowej na dużej części sieci kolejowej. Stworzono także przemysł budowy taboru elektrycznego, który w sporym zakresie zaspokajał potrzeby krajowe<sup>34</sup>.

Zwłaszcza ta druga sytuacja może skłaniać do refleksji, że decyzje podejmowane – przynajmniej częściowo – na podstawie ściśle technicznych przesłanek mogą (ale nie muszą) determinować stan określonych dziedzin rzeczywistości po nieraz wielu dziesięcioleciach, w zupełnie innych epokach i okresach wyznaczanych w historii politycznej, społecznej czy gospodarczej. Powinno to zachęcać do spoglądania na dzieje działań modernizacyjnych z uwzględnieniem dłuższej perspektywy czasowej.

33 R. Kroma, J. Sosiński, K. Zintel, *Normalnotorowe wagony silnikowe PKP 1945-1990*, Poznań 2012, s. 6-8, 139-140, 201-203 i 278-279.

34 W. Wasilewicz, dz. cyt., s. 439-444. S. Plewako, *Elektryfikacja PKP*, [w:] *Elektryfikacja PKP na przełomie wieków XX i XXI. W siedemdziesiątą rocznicę elektryfikacji PKP*, Warszawa 2006, s. 13-16.

## Bibliografia

1. Adler A., *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984.
2. Borucki T., *Konstrukcja i produkcja wagonów chłodni w Polsce*, „Trakcja i Wagony” 1989, nr 9, s. 193-197.
3. Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939*, Szczecin 1982.
4. Ćwikła M., *Dworzec Warszawa Główna i linia średnicowa 1921-1949*, Łódź 2021.
5. Ćwikła M., *Eksplotacja szybkobieżnych wagonów spalinowych konstrukcji Zakładów H. Cegielskiego w Poznaniu*, cz. 1: *Linia Warszawa – Łódź*, „Świat Kolei” 2022, nr 3, s. 12-17; cz. 2: *Linie z Warszawy do Katowic, Krakowa, Suwałk i Poznania*, „Świat Kolei” 2022, nr 5, s. 12-19; cz. 3: *Okręg lwowski*, „Świat Kolei” 2022, nr 7, s. 12-17; cz. 4: *Wojenne i powojenne losy wagonów*, „Świat Kolei” 2023, nr 1, s. 15-19.
6. Ćwikła M., *Eksplotacja wagonów silnikowych typu Austro-Daimler na sieci PKP*, cz. 1, „Świat Kolei” 2019, nr 7, s. 18-23; cz. 2 „Świat Kolei” 2019, nr 8, s. 26-31.
7. *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej 1918-1939*, red. M. Dąbrowski, Kraków 1939, reprint: Łódź 2012.
8. Dynia T., *Postęp techniczny w parowozach PKP*, „Przegląd Kolejowy Mechaniczny” 1977, nr 2, s. 41-43.
9. *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych*, Warszawa 1928.
10. Kaliński J., *Elektryczne Koleje Dojazdowe jako czynnik modernizacji pasma zachodniego województwa warszawskiego, (1927-1939)*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. P. Grata, Rzeszów 2020, s. 398-420.
11. Keller D., *Bariery modernizacji międzywojennego kolejnictwa w Polsce – próba identyfikacji*, [w:] *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*, red. P. Grata, Rzeszów 2020, s. 333-358.
12. Keller D., *Regulator, właściciel czy...? Dyskusje o roli państwa wobec kolei w okresie międzywojennym – wprowadzenie do zagadnienia*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 163-180.
13. Kilanowski P., *Polské „štiky” ve službách ČSD*, „Svět Železnice” 2023, nr 2 (86), s. 56-75.
14. Kowalak E., *Spalinowe pojazdy trakcyjne w 50-leciu traktacji spalinowej PKP*, „Trakcja i Wagony”, 1985, nr 3, s. 65-79.
15. Kroma R., Sosiński J., Zintel K., *Normalmotorowe wagony silnikowe PKP 1919-1939*, Poznań 2011.
16. Kroma R., Sosiński J., Zintel K., *Normalmotorowe wagony silnikowe PKP 1945-1990*, Poznań 2012.
17. Kuczborski S., Wasilewicz W., *Geneza wprowadzenia traktacji elektrycznej w Polsce (okres do 1933)*, [w:] *50 lat elektryfikacji PKP*, red. S. Kuczborski, Warszawa 1989, s. 65-71.
18. Kuczborski S., Wasilewicz W., *Początki elektryfikacji PKP (lata 1933-1939)*, [w:] *50 lat elektryfikacji PKP*, red. S. Kuczborski, Warszawa 1989, s. 74-84.
19. Lewandowski K., *Prekonteneryzacja w II Rzeczypospolitej Polskiej 1926-1939*, Łódź – Wrocław 2016.
20. Massel A., *Pasażerski ruch kolejowy w czasach II Rzeczypospolitej*, cz. 1: *Połączenia międzynarodowe*, „Świat Kolei” 2009, nr 11, s. 14-21; cz. 2: *Połączenia dalekobieżne*, „Świat Kolei” 2009, nr 12, s. 12-19; cz. 3: *Ruch podmiejski*, „Świat Kolei” 2010, nr 1, s. 16-23; cz. 4: *Osiągnięcia Dwudziestolecia*, „Świat Kolei” 2010, nr 3, s. 14-19.

21. Młodecki W., *Gospodarka wagonowa na PKP z punktu widzenia służby mechanicznej*, [w:] *XII Zjazd Techniczny Inżynierów Wydziałów Mechanicznych w Poznaniu 13, 14 i 15 listopada 1936. Protokół obrad i referaty*, Warszawa 1937, s. 179-231.
22. Piłatowicz J., *Elektryfikacja Polski w dwudziestoleciu międzywojennym*, Lublin 2022.
23. Plewako S., *Elektryfikacja PKP*, [w:] *Elektryfikacja PKP na przełomie wieków XX i XXI. W siedemdziesiątą rocznicę elektryfikacji PKP*, Warszawa 2006, s. 13-27.
24. Pokropiński B., *Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej*, Warszawa 2007.
25. Pokropiński B., *Lokomotywy spalinowe produkcji polskiej*, Warszawa 2009.
26. Pokropiński B., *Wąskotorowe wagony spalinowe w Polsce*, Warszawa 2020.
27. Roszak T., *Odnowa taboru Polskich Kolei Państwowych w okresie wojny polsko-bolszewickiej na podstawie dostaw amerykańskich*, [w:] *Kolejnictwo polskie w okresie bitwy warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej*, red. D. Rogut, Łódź – Warszawa 2021, s. 159-179.
28. Rummel A., *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980*, Warszawa 1985.
29. Skoniecki J., *Tabor elektryczny PKP*, [w:] *50 lat elektryfikacji PKP*, red. S. Kuczborski, Warszawa 1989, s. 309-357.
30. Szulc P., *Turystyka kolejowa w II Rzeczypospolitej*, „Świat Kolei” 2018, nr 5, s. 20-26.
31. Tarchalski M., *Sprawa komercjalizacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (1924-1939)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1978, t. 39, s. 77-97.
32. Tucholski Z., *Historia semafora, cz. 3: Sygnalizacja świetlna Węzła Kolejowego Warszawskiego (1933-1945)*, „Świat Kolei” 2011, nr 12, s. 16-25.
33. Tucholski Z., *Profesor Antoni Xiężopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw*, Warszawa 2015.
34. Tucholski Z., Fink-Finowicki J., *Romuald Wetcel pionier motoryzacji kolei, konstruktor pojazdów trakcji spalinowej*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2011, nr 3-4, s. 157-168.
35. *Urzędowy rozkład jazdy. Ważny od 1 października 1926 r.*, Warszawa – Poznań – Kraków – Lwów – Wilno – Katowice – Gdańsk, b.r., reprint: Poznań 1999.
36. *Urzędowy Rozkład Jazdy. Ważny od 15 maja do 7 października 1939 r.*, Warszawa – Poznań – Kraków – Lwów – Wilno – Katowice – Gdańsk, b. r., reprint: Poznań 1998.
37. Wasilewicz W., *Osiągnięcia półwiecza*, [w:] *50 lat elektryfikacji PKP*, red. S. Kuczborski, Warszawa 1989, s. 438-450.
38. Wielopolski A., *Zarys Gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*, Warszawa 1975.
39. Zajfert M., *Czterooosiowy wagon inż. Wetcla – suplement*, „Świat Kolei” 2018, nr 10, s. 42-44.
40. Zambrzycki W., *Transport chłodniczy w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny” 1963, nr 11, s. 403-406.
41. Zintel K., *Pierwsze lokomotywy spalinowe w Polsce*, „Stalowe Szlaki” 2017, nr 2, s. 31-45.
42. Żarnowski J., *Polska 1918-1939. Praca. Technika. Społeczeństwo*, wyd. 2, Warszawa 1999.





Mirośław Golon\*

## Budownictwo mieszkaniowe w województwie pomorskim w dwudziestoleciu międzywojennym (na tle ogólnopolskim)

Housing construction in the Pomorskie Voivodeship in the interwar period (against the national background)

**Abstract:** The article characterises selected aspects of Poland's housing situation during the interwar period, particularly in the Pomeranian Voivodeship, which was actually annexed to Poland in 1920. The largest urban centres were Toruń and Grudziądz for the first decade, with Gdynia coming to the fore in the 1930s. In 1938, the area of the voivodeship was significantly enlarged and its borders included, among others, Toruń. Bydgoszcz, as the largest city in the region, was added to the voivodeship, and the article made limited mention of the housing situation in this city. Most attention was devoted to the analysis of statistical data from the two Polish censuses, including the housing situation, which were conducted in September 1921 and December 1931. For Pomerania, reference was also made to data from the German census of May 1918. Full data from the Polish censuses, including those for the area of Pomeranian Voivodeship, were published between 1927 and 1938. They made it possible to indicate that, against the national background, the situation of Pomeranian Voivodeship was one of the best in the whole of Poland. This was evidenced by a small group of the tightest single-room flats, as well as a very high index of good technical equipment of flats. Most had gas, electricity, sewerage and water supply. In the former Russian and Austrian occupied territories it was exactly the opposite. The towns there were much tighter and their technical equipment extremely modest. Despite the relatively good housing situation in the Pomeranian Voivodeship, social tensions also occurred in this area. There were social tensions over the housing situation. Above all, this concerned the lack of housing. In quantitative terms, this was not as acute as in Warsaw, Łódź or Lwów, for example, but it was also perceptible. The problem affected mainly cities, even not very large ones such

\* Mirośław Golon – prof. dr hab., Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Polska, ORCID: 0000-0002-7443-2063, e-mail: [mgolon@umk.pl](mailto:mgolon@umk.pl).

as Chełmno or Chojnice. However, it was most acute in large centres such as Toruń or Grudziądz, and from 1938 Bydgoszcz, where the number of people without housing, nestling in makeshift conditions reached up to several thousand. The most difficult situation arose in Gdynia, as the extremely dynamic port city, with its increasingly strong industrial base and with a large number of jobs, could not keep up with the construction of housing infrastructure. The number of genuinely homeless people condemned to live in slums was reaching even over 20,000.

**Keywords:** Pomeranian voivodship 1920-1939; municipal economy; housing policy housing; homelessness; slums; population and housing censuses; social protests; history of Gdynia, Bydgoszcz, Toruń and Grudziądz

**Streszczenie:** W artykule scharakteryzowano wybrane aspekty sytuacji mieszkaniowej Polski dwudziestolecia międzywojennego, szczególnie na terenie województwa pomorskiego, które faktycznie włączono do Polski w 1920 r. Największymi ośrodkami miejskimi były przez pierwszą dekadę Toruń oraz Grudziądz, a w latach 30. XX w. na czołową pozycję wysunęła się Gdynia. W 1938 r. nastąpiło znaczące powiększenie terenu województwa i w jego granicach znalazła się m.in. Bydgoszcz jako największe miasto regionu. Największą uwagę poświęcono analizie danych statystycznych z dwóch polskich spisów powszechnych (obejmujących także sytuację mieszkaniową), które przeprowadzono we wrześniu 1921 r. oraz w grudniu 1931 r. Dla Pomorza odwołano się też do danych z niemieckiego spisu z maja 1918 r. Pełne dane z polskich spisów, w tym także dla terenu województwa pomorskiego zostały opublikowane w latach 1927-1938. Pozwoliły one wskazać, że sytuacja województwa pomorskiego na tle ogólnopolskim należała do najlepszych w skali całej Polski. Świadczyła o tym niewielka, kilkunastoprocentowa grupa najciańszych lokali jednoizbowych, a także bardzo wysoki wskaźnik dobrego technicznego wyposażenia mieszkań. Większość posiadała gaz, elektryczność oraz kanalizację i wodociąg.

W byłym zaborze rosyjskim oraz austriackim było dokładnie odwrotnie. Mieszkania były tam znacznie ciańsze, a ich techniczne wyposażenie niezwykle skromne. Mimo względnie dobrej sytuacji mieszkaniowej w województwie pomorskim także i na tym terenie dochodziło do napięć społecznych na tle sytuacji mieszkaniowej. Przede wszystkim dotyczyło to braku mieszkań. Ilościowo nie tak dotkliwego jak np. w Warszawie, Łodzi czy Lwowie, ale także odczuwalnego. Problem ten dotyczył przede wszystkim miast, nawet niezbyt dużych, jak np. Chełmna czy Chojnic. Najpoważniejszy był jednak w środkach dużych, jak Toruń czy Grudziądz, a od 1938 r. Bydgoszcz, gdzie liczba osób bez mieszkań, gnieźdzących się w warunkach prowizorycznych, sięgała nawet kilka tysięcy. Najtrudniejsza sytuacja powstała w Gdyni, gdyż niezwykle dynamicznie powstające miasto portowe z coraz silniejszym zapleczem przemysłowym – a tym samym z dużą liczbą miejsc pracy – nie nadążało za budową infrastruktury mieszkaniowej. Liczba faktycznie bezdomnych, skazanych na życie w slumsach, sięgała nawet ponad 20 tys.

**Słowa kluczowe:** województwo pomorskie 1920-1939, gospodarka komunalna, polityka mieszkaniowa, bezdomność, slumsy, spisy powszechne ludności i mieszkań, protesty społeczne, Gdynia, Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz

Budownictwo mieszkaniowe w województwie pomorskim nigdy nie było przedmiotem pełnych badań obejmujących cały region<sup>1</sup>. Lepiej sytuacja przedstawia się w odniesieniu do większych miast, takich jak Toruń, Grudziądz, Gdynia, a także Bydgoszcz (w składzie województwa od w 1938 r.)<sup>2</sup>. Dla pierwszej dekady mamy dobrą podstawę źródłową w opublikowanych w latach 1927-1934 danych dwóch spisów (z 1921 r. i 1931 r.)<sup>3</sup>. Dla następnych lat dane są bardziej fragmentaryczne. Opracowania monograficzne mniejszych miast najczęściej skromnie uwzględniały problematykę mieszkaniową<sup>4</sup>. Niewielki zakres ilościowy tego sektora gospodarki w mniejszych miastach tłumaczy skromny opis w monografiach. W miarę spory ruch budowlany istniał na wsi, był jednak bardzo rozproszony w kilkuset gminach.

Problematyka mieszkaniowa jako dotycząca jednej z najważniejszych potrzeb człowieka – bezpieczeństwa, następnej po zaspokojeniu głodu, miała zrozumienie u części elit II RP. Mimo biedy państwa i pilnych potrzeb natury wojskowej debatowano na ten temat w prasie i w wystąpieniach publicznych. Tak jak w każdej epoce mieszkaniówka była też obiektem aktywności biznesowej. Czasem z negatywnymi konsekwencjami, jak w przykładzie ze specjalistycznej prasy z 1928 r.: „Budownictwo obliczone na zysk, budownictwo domów czynszowych tworzyło właściwie tylko jedną formę, i to najgorszą, sposobu zamieszkania – wielki dom koszarowy. Myślą tego budownictwa było zawsze wykrajanie z określonego terenu drogą odpowiedniego podziału możliwie największej ilości parcel budowlanych i zabudowanie każdej parceli w taki sposób, by na niej można było jak najwięcej mieszkań pomieścić, wreszcie eksploataowanie tych mieszkań w spo-

1 Skromny zakres informacji dotyczących problematyki mieszkaniowej, chociaż generalnie zagadnienia gospodarcze potraktowano bardzo poważnie, widać m.in. w „gospodarczo-społecznym” tomie niezwykle cennej, monumentalnej monografii regionu: *Historia Pomorza. T. V (1918-1939). Województwo pomorskie i Wolne Miasto Gdańsk. Cz. 1, Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, red. S. Wierchosławski, P. Olstowski, Toruń 2015, ss. 439.

2 Przede wszystkim należy podkreślić podniesienie tej tematyki w monografiach Torunia, Grudziądza i Bydgoszczy (rozdziały autorstwa R. Sudzińskiego – informacje w Bibliografii). W wypadku Gdyni obok starszej literatury, także z okresu PRL (szczególnie prace M. Widernika), na podkreślenie zasługuje najnowsza pozycja: G. Piątek, *Gdynia obiecana. Miasto, modernizm, modernizacja 1920-1939*, Warszawa 2022, ss. 432.

3 Informacje o publikacjach dotyczących danych spisowych zamieszczono w Bibliografii.

4 Jako przykłady można podać monografie: Świecia, Wąbrzeźna, Chojnic, Starogardu, Brodnicy, Golubia, Pucka czy Wejherowa. Informacje bibliograficzne o monografiach miast zamieszczono na końcu artykułu.

sób, który by pozwolił na osiągnięcie jak najwyższego komornego”<sup>5</sup>. Autorem tej oceny był znawca tematyki – Teodor Toeplitz<sup>6</sup> (działacz PPS, współzałożyciel i prezes Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, a także dziadek znanego literata Krzysztofa Teodora Toeplitza). Jednym z działań zmierzających do naprawy sytuacji było np. wsparcie publicznymi środkami budowy mieszkań dla mniej zamożnych grup społeczeństwa, m.in. w ramach spółki Towarzystwo Osiedli Robotniczych (TOR)<sup>7</sup>. Z dorobku Toeplitza szczególnie należy podkreślić wkład w spółdzielcze budownictwo mieszkaniowe oraz aktywność publicystyczną.

Budownictwo mieszkaniowe, tak współcześnie, jak i dawniej, to istotna kwestia społeczna, a nie tylko gospodarcza. Państwo odbudowywane wielkim kosztem, po długich i wyniszczających wojnach, nie dysponowało potencjałem, który pozwoliłby na szybkie działania na polu społecznym. W efekcie problem poważny u progu niepodległości, powiększył się w latach 30. XX w. Występował w całej Polsce. Największy zakres miał w najludniejszej Warszawie. Jednak nie za dobrze było także poza stolicą, chociaż istniały wyraźne różnice w województwach<sup>8</sup>. W niniejszym artykule będę starał się szczegól-

5 T. Toeplitz, *Znaczenie społecznego budownictwa mieszkaniowego*, Warszawa 1928, s. 5.

6 T. Toeplitz (1875-1937) urodził się w zamożnej rodzinie żydowskiej. Podczas studiów w Berlinie zetknął się z grupą działaczy socjalistycznych, m.in. związanymi z redakcją „Gazety Robotniczej” wydawanej przez I. Daszyńskiego. Od 1914 r. zamieszkał na stałe w Warszawie i w 1916 r. został miejskim radnym z poparciem PPS. W styczniu 1917 r. po powstaniu w Warszawie Tymczasowej Rady Stanu został pracownikiem Rady Departamentu Pracy. Aktywny społecznie także później, m.in. w 1920 r. komisarz sekcji kwaterunkowej w Radzie Obrony Stolicy. Od 1925 r. zaangażował się w działalność Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, *Nota biograficzna* (s. 2) oraz materiały wspomnieniowe o T. Toeplitzu (w tym artykuł inż. gen. L. Berbeckiego – *Ś.P. Teodor Toeplitz w Charkowie w latach 1905-1910*, s. 9-13; prof. K. Krzeczkowski – *Teodor Toeplitz jako polityk komunalny*, s. 19-23; St. Tołwiński – *Teodor Toeplitz w Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej*, s. 24-32), „Dom. Osiedle. Mieszkanie” [dalej cyt. „D.O.M.”], nr 1/1939.

7 Na temat sukcesów TOR w Warszawie, w tym koloniach mieszkaniowych na Kole, Żoliborzu i Grochowie, zob.: A. Szczypiorski, *Od Piotra Drzewieckiego do Stefana Starzyńskiego. Gospodarka komunalna m.st. Warszawy w latach 1915-1939*, Wrocław – Warszawa – Kraków, 1968, s. 206-207. Sam początek działalności TOR został przedstawiony w organie prasowym środowiska najbardziej zainteresowanego rozwojem tańszego budownictwa mieszkaniowego, czyli w organie prasowym Polskiego Towarzystwa Reformy Mieszkaniowej: *Referat dyrektora T.O.R.-u p. Jana Strzeleckiego wygłoszony na walnym zebraniu P.T.R.M. w dniu 26 kwietnia 1934 r.*, „D.O.M.”, nr 2/1934, s. 40-45. Formalnie PTRM zostało wydawcą „D.O.M.” 15.01.1935 r.

8 Z. Grabski, *Kryzys mieszkaniowy w Polsce*, Warszawa 1930, ss. 126. Autor tej cennej pracy konstatował, że w Polsce przez ponad 5 lat nastał prawie zupełny zastój w budownictwie, aż do 1924 r. W następnych latach nastąpiło stopniowe ożywienie, ale nie zaspokoiło one ogromnych potrzeb, co doprowadziło do sytuacji kryzysowej (s. 93-94). Najbardziej dobitnie stan kryzysu

nie podkreślić sytuację regionu pomorskiego, ale z odniesieniami do sytuacji w innych regionach.

Wracając do kwestii związanych z możliwościami badawczymi należy podkreślić, że najlepsze są dla pierwszych 12 lat. Licząc od 1920 r. po kres 1931 r. Wyniki spisu z 1921 r. opublikowano po sześciu latach z uwzględnieniem zagadnień mieszkaniowych<sup>9</sup>. W połowie lat 30. dostępne były wyniki spisu z 1931 r. Ze względu na to, że najlepiej uporządkowany materiał statystyczny obejmuje okres 1921-1931, to on posłuży do poczynienia uwag, szczególnie w części z zestawieniami tabelarycznymi.

Sytuacja mieszkaniowa odrodzonej w 1918 r. Polsce była gorsza od przeciętnej europejskiej. W porównaniu z najbogatszym z państw Europy, czyli z Anglią, zaludnienie jednej izby było w Polsce dwa razy wyższe, a odsetek mieszkań małych, jedno- lub dwuizbowych ponad 17 razy większy. Fatalne było też wyposażenie technicznie, a ściślej brak w wypadku większości mieszkań kanalizacji, wodociągu, a nawet elektryczności<sup>10</sup>. Ten zły stan przez kilka lat „się stabilizował”. Zastój w budownictwie był zauważalny na całości ziem polskich już w okresie wojny. Było to zrozumiałe, gdy zaistniało ogromne ryzyko inwestycyjne, a kredyty zbyt drogie albo nieosiągalne. Dla ziem polskich czas zagrożenia militarnego trwał dłużej niż do 1918 r. i przeciągnął się do 1921 r.<sup>11</sup>. Katastrofalnym czynnikiem stała się ogromna inflacja. Do 1924 r. prawie całkowicie zablokowała ruch mieszkaniowy, w tym decyzje inwestycyjne i kredytowe. Problem narastał więc już w pierwszych latach po wojnie, chociaż początkowo łagodziła go mniejsza presja ludnościowa, bo wojna zmniejszyła liczbę mieszkańców. Jednak już w połowie lat 20. głód mieszkaniowy był powszechny. Starano się mu zaradzić chociaż częściowo regulacjami prawnymi. Jeszcze w okresie wielkiej inflacji uchwalono ustawę o ulgach dla nowych budynków

uwidocznili się w największym ośrodku, czyli w Warszawie. W 1927 r. brakowało tam już ponad 60 tys. mieszkań, a trzy lata później aż 80 tys. (s. 78).

9 Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 roku. Mieszkania. Ludność. Stosunki Zawodowe. Województwo Pomorskie, Warszawa 1927 (Statystyka Polski, GUS, tom XXV).

10 A. Andrzejewski, *Polityka mieszkaniowa. Zagadnienia ekonomiczne i socjalne*, Warszawa 1959, s. 101-103.

11 Kres militarnych zagrożeń wiązał się przede wszystkim ze zwycięstwem w wojnie polsko-bolszewickiej i uregulowaniem kwestii Górnego Śląska, po trzecim powstaniu, W. Pobóg-Malinowski, *Najnowsza historia polityczna Polski, t. II, 1914-1939*, wyd. II, Warszawa 2000, s. 502-571.

z 22.09.1922 r. Z kolei 11.04.1924 r. uchwalono ustawę o ochronie lokatorów. Najistotniejsza była ta z 29.04.1925 r. o rozbudowie miast<sup>12</sup>. Podkreślano w niej m.in.: „Gminy miejskie, w których ruch budowlany jest w zastoju lub niedostateczny i w których istnieje brak mieszkań, obowiązane są podjąć akcję mającą na celu poprawę tych stosunków w myśl postanowień, objętych niniejszą ustawą”. Działania te miał realizować magistrat, a w większych miastach komitet rozbudowy<sup>13</sup>. Do najistotniejszych postanowień należało określenie możliwości finansowania, m.in. poprzez kredytowanie w Państwowego Funduszu – do 80%. Jednak realnie pieniędzy było niewiele i stosownie do tego bardzo skromnie wspomóżono mieszkaniówkę.

Brak postępu w rozwiązywaniu tej kwestii, obok ogromnego bezrobocia i niskich płac, miał konsekwencje polityczne. Było nimi niezadowolone społeczeństwo. Korzystała z niego m.in. partia komunistyczna. Nielegalna, ale m.in. dzięki wsparciu Moskwy aktywna w całej Polsce<sup>14</sup>. Najaktywniejsi działacze zaangażowani w reformy mieszkaniowe, niezwiązani z partią komunistyczną, uważnie obserwowali sowieckie działania na polu mieszkalnictwa. To totalitarne państwo, mimo najważniejszego celu funkcjonowania, czyli umacniania bardzo uprzywilejowanej władzy, skupionej głównie w organach partyjnych oraz w jej organach siłowych (służby policyjne i wojskowe), realizowało też częściowe reformy społeczne. Mijało kilkanaście lat od zdobycia władzy i dla wzmocnienia działań propagandowych realizowano pewne akcje. W 1934 r. grupa działaczy PTRM odwiedziła Moskwę i Charków, aby zapoznać się z organizacją budownictwa mieszkaniowego<sup>15</sup>.

Opublikowana w 1930 r. rozprawa Z. Grabskiego o problemie mieszkaniowym dobrze bilansowała istotę problemu nie tylko dla lat 1918-1929, ale uwzględniając także zaszłości z zaborów. W przedmowie Toeplitz napisał: „Istnieje ogólne przekonanie, jakoby odczuwana

12 Weszła w życie 20.05.1925, *Internetowy System Aktów Prawnych* (isap.sejm.gov.pl) – tytuł jak wyżej. Regulacja ta została uchylona 9.05.1927 r.

13 Szereg zapisów regulowało powoływanie komitetów oraz ułatwiała kontrolę rynku materiałów budowlanych. Umożliwiono też wywłaszczenie takich firm, gdy stały opuszczone. W wypadku porzuconych czy opustoszałych budowli możliwe było wywłaszczenie właściciela, za odszkodowaniem, i dokończenie budowy.

14 W. Pobóg-Malinowski, dz. cyt., s. 830-831.

15 W delegacji PTRM wyjechało 3 członków: L. Tomaszewski (inż. Biura Planu Regionalnego w Warszawie), K. Lisowski (członek Zarządu PTRM i kierownik Biura Planu Regionalnego w Łodzi) oraz S. Tołwiński (dyr. WSM), „D.O.M.”, nr 7-8/1934, s. 40.

bezpośrednio lub pośrednio przez wszystkich ostrość klęski mieszkaniowej w Polsce w dostatecznej mierze uświadomiła społeczeństwo o istocie sprawy mieszkaniowej i jej stanie obecnym”<sup>16</sup>. Dodawał, że dochodziło do bagatelizowania problemu. Podkreślił też, że poza pewnymi zestawieniami statystycznymi oraz grupą rozproszonych artykułów w różnych czasopismach nie było pracy, która ujmowałaby całość zagadnienia. Podkreślił: „p. Grabski wskazuje na stosunek pomiędzy skalą możliwości zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych ludności, a ogólnym stanem kultury kraju, którego wskaźnikiem jest % analfabetów, porusza także incydentalnie sprawę, czy należy uważać budownictwo mieszkaniowe za wydatek przyczyniający się do wzmocnienia zdolności produkcyjnych kraju, wreszcie dotyka tak ważnej dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego sprawy kapitalizacji oszczędności. Wszystkie te momenty można traktować, jako różne strony jednego zagadnienia: jaka część dochodu narodowego może, względnie musi być obrócona na potrzeby budownictwa mieszkaniowego”. Podsumowując apelował o zaangażowanie finansowe państwa w ten sektor. Inaczej groziło utrwalenie się często występującej sytuacji i w świecie, że najwięcej budowanych mieszkań stanowiły lokale duże i kosztowne, tak w zakupie, jak później w utrzymaniu. W posumowaniu pisał: „Tak samo jak istnieje pewne minimum ilości nowo-wybudowanych mieszkań, konieczne w danym okresie czasu, poniżej którego absolutnie zejść nie można bez umniejszenia produktywności pracy narodu, istnieje i pewne maximum dochodu społecznego, które na to budownictwo może być obrócone bez zmniejszenia produktywności, dla której utrzymania na odpowiednim poziomie niezbędne są wkłady w innych dziedzinach. Autor pracy, już na wstępie konstatawał: powstanie Państwa Polskiego oraz zakończenie wojny wysunęło na czoło spraw społecznych również sprawę mieszkaniową, ale o ile cały szereg zagadnień rozwiązano, to problem mieszkaniowy z wolna przerodził się w coraz to bardziej potęgujący się kryzys mieszkaniowy”. Formułował tę surową ocenę 10 lat od zakończenia wojen. Zaznaczał też, że mimo wysiłków ustawodawczych nie znaleziono rozwiązania. Podkreślał ograniczony stan wiedzy, gdyż wg stanu z 1929 r. w Polsce było łącznie 636 miast, z reguły lepiej opisanych, ale

16 Z. Grabski, dz. cyt., s. 5-18.



większość ludności mieszkała w ośrodkach mniejszych, dla których brakowało pełniejszych danych. Tylko dla miast liczących powyżej 20 tys. mieszkańców, a było to wówczas 41 ośrodków, dysponowano bardzo dokładnymi danymi o sytuacji „mieszkaniówki”. Spośród tych metodologicznych uwag niektóre warto odnotować: „na podstawie spisu powszechnego z 1921 r. można dobrze wskazać punkt wyjściowy sytuacji mieszkaniowej i należy podkreślić, że od tego czasu do końca 1929 r. sytuacja znacznie się pogorszyła dowodem było np. to, że w 1921 r. na jeden dom w śródmieściu Warszawy przypadało przeciętnie 93 osoby, a na jedno mieszkanie 4,68 osób, to 6 lat później, w 1927 r. na jeden dom przeciętnie 130 osób, a na jedno mieszkanie ponad 5 osób”. Sytuacja mieszkaniowa generalnie była zła już u progu niepodległości i po dekadzie w istocie nie odnotowano poprawy, szczególnie w miastach: „wg statystyki w miastach mieszkało w 1921 r. – 6 152 000 osób; a w 1929 r. było ok. 7 150 000. W 1921 r. w miastach było 1340000 mieszkań, do 1929 r. przybyło nowych mieszkań 40 000. Ubyło zaś, licząc średnio długowieczność domu na 100 lat, za 8 lat po 1% rocznice od 1.340.000 – 107.000”. Wobec wzrostu liczby ludności miast o 998 090 osób, równocześnie nie przybyło odpowiednio dużo mieszkań, lecz przeciwnie ubyło ich 67 000. Rachunek być może zawyżony, ale oddawał istotę problemu. Mieszkań brakowało. Problemem była nie tylko ilość, ale i jakość. Aż 15% ludności miejskiej, to ponad milion ludzi mieszkało w lokalach o zagęszczeniu powyżej 5 osób na izbę. Było też 38 000 osób, które mieszkaly powyżej 9 osób na izbę. Były to często 2-3 rodziny w mieszkaniu, czasami z jedną wspólną kuchnią. Przeliczając problem na rodziny: aż 145 000 użytkowało mieszkania jedno lub dwuizbowe. W 1921 r. mieszkania jednoizbowe stanowiły największą część – 36% ogółu; dwuizbowe – 30%; trzyizbowe – 17%; czteroizbowe i większe też 17%. Na mieszkanie przeciętnie przypadało w 1921 r. 4,7 osób, a na jedną izbę w mieszkaniach jednoizbowych – 3,8 osób. W Warszawie było gorzej od średniej, np. jednoizbowych było 39%. To tam najdotkliwiej, bo wobec największej liczby osób, ujawniały się problemy, które wiązały się nie tylko ze zbyt małą ilością ale też z niską jakością. Ciasnota i brak mediów, wody, elektryczności i kanalizacji<sup>17</sup>.

17 Tamże, s. 5-18.

W grudniu 1931 r. przeprowadzono drugi spis. Tymczasowe wyniki opublikowano w 1932 r., a kolejne do 1938 r.<sup>18</sup> W tym także pełne wyniki dla woj. pomorskiego<sup>19</sup>. Spis objął w odniesieniu do całej Polski, łącznie jednostek administracyjnych – 3762, z tego 610 miast, oraz 3152 gminy wiejskie<sup>20</sup>. W 610 miastach było 621 166 budynków, w nich 1 930 347 mieszkań. Na terenie wsi było 3 709 590 budynków, w nich 4 472 156 mieszkań. Ludność w miastach w 1931 r. liczyła 8 731 047, a w wioskach 23 184 732. W 1931 r. mieszkało w Polsce 32 107 252 osób, 5 mln więcej niż w 1921 r. Liczba mieszkań na wsi w miastach wynosiła 6 402 503. Było w nich 11 790 682 izb (kuchnia to też izba). Ludności w mieszkaniach było odnotowanych w spisowych danych 31 620 452<sup>21</sup>. Część osób była w wojsku, więzieniach, pozostawała bezdomna, czy z innych przyczyn nie udało jej się przypisać do mieszkania. Z tych ponad 6,4 mln mieszkań aż 3 mln stanowiły jednoizbowe. Wśród nich 43 575 było pozbawionych urządzeń kuchennych, czyli były to obiekty w najgorszym stanie. Mieszkań dwuizbowych było 2 203 355; trzyizbowych – 703 660; a czteroizbowych – 283 057. Lokali większych niż czteroizbowe prawie 200 tys.<sup>22</sup>. Liczba osób w mieszkaniach potwierdzała duże zagęszczenie. 4 lub 5 osób w mieszkaniu odnotowano w największej części mieszkań, odpowiednio 1,14 mln mieszkań, w których było 2 049 773 izb oraz 1,21 mln mieszkań, w których było 2 074 367 izb<sup>23</sup>.

18 39 tomów ze szczegółowymi wynikami spisu 1931 r. jest dostępnych także w wersji elektronicznej: <https://cbs.stat.gov.pl>. Częstkowe dane zamieszczano w czasopiśmie „Wiadomości Statystyczne”. Przede wszystkim jednak opublikowano dwa zeszyty: *Mieszkania. Dane tymczasowe na podstawie drugiego powszechnego spisu ludności z dn. 9 XII 1931 r. Statystyka Polski, seria B, zeszyt 13* oraz *Nieruchomości i budynki w miastach. Statystyka Polski, seria C, zeszyt 26*.

19 *Drugi powszechny spis ludności z dnia 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe. Ludność. Stosunki zawodowe. Województwo Pomorskie*, GUS, Warszawa 1938 (*Statystyka Polski, seria C, zeszyt 75*).

20 *Drugi powszechny spis ludności z dnia 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe. Ludność. Polska*, GUS, Warszawa 1938, *Przegląd ogólny*.

21 *Drugi powszechny spis... Polska*, tabl. 1-2.

22 Pięcioizbowych było 106 469, a ponad 84 tys. większych niż pięć izb. Dla prawie 20 tys. mieszkań rachmistrzom nie udało się ustalić wielkości, *Drugi powszechny spis... Polska, Przegląd ogólny*, tabl. 1-2, s. 2.

23 Szczegółowo dane w odniesieniu do 6 402 503 mieszkań w miastach i na wsi (z tego tylko w miastach było 1 930 347): 1 os. – 229 969 mieszkań; w nich izb 334 009 (w samych miastach mieszkań – 106 022, w nich 162 101 izb); 2 os. – 627 256 m., w nich izb 1 020 129 (w miastach m. – 267 359, w nich 485 910 izb); 3 os. – 925 036 m., w nich 1 603 213 izb (w miastach m. – 342 650, w nich 697 815 izb); 4 os. – 1 140 848 m., w nich 2 049 773 izb (w miastach m. – 373 739, w nich 814 509 izb); 5 os. – 1 121 928 m., w nich 2 074 367 izb (w miastach m. – 317 560, w nich 737 028 izb); 6 os. – 915 836 m., w nich izb 1 731 732 (w miastach m. – 222 282, w nich 537 010 izb); 7 os. – 639 699 m., w nich

Oznaczało to, a podobnie było już w mieszkaniach z trojgiem mieszkańców oraz w tych z sześciorgiem i więcej, że na jedną izbę przypadało znacznie ponad 2, a często ponad 3 osoby. Na jedno statystyczne mieszkanie, wg danych z 1931 r. przypadało średnio aż 5 osób. Na wsi było ciasniej, 5,2 osoby, w miastach 4,6<sup>24</sup>. Oznaczało to, że 10 lat po odzyskaniu niepodległości sytuacja mieszkaniowa była bardzo trudna. W 1931 r. mieszkań jednoizbowych było 36,6%. Dwuizbowe stanowiły 32,3%. Było gorzej niż w innych krajach. We Włoszech jednoizbowych było 20,5%, a dwuizbowych 26,3%. W Niemczech jednoizbowych było tylko 3,1%, dwuizbowych 16,1%, a trzyizbowych 29,1%. W Holandii odpowiednio z jedną izbą – 6,5%, z dwoma – 10,4 %. W najbogatszej Anglii – jednoizbowe stanowiły tylko 0,4% ogółu mieszkań, a dwuizbowe też niewiele – 10,5%. W 1931 r. w Polsce w miastach było 618 tys. budynków, a w nich 1930 tys. mieszkań, w nich 4227 tys. izb (ale licząc bez kuchni tylko 2300 tys. izb). Ludności miejskiej było 8,7 mln. Dominowały domy jednorodzinne. W miastach do 20 tys. stanowiły aż 54,4% mieszkań. W miastach powyżej 20 tys. mieszkańców, jednorodzinne stanowiły 27% mieszkań, a w miastach największych, powyżej 150 tys. – 19%. Dominowały obiekty drewniane, a 46% było murowanych. W bardzo wielu obiektach było fatalnie z mediami, gdyż aż 56% mieszkań nie miało nic, ani kanalizacji, ani wodociągu, ani elektryczności. Ogromna część mieszkań była bardzo ciasna. Najgorzej było w Łodzi, gdzie aż 63% mieszkań było jednoizbowych. W Częstochowie – 54%, w Warszawie – 43%. Lepiej było w Polsce zachodniej: w Katowicach, Chorzowie, czy najbogatszym Poznaniu, gdzie jednoizbowe mieszkania stanowiły niespełna 15%<sup>25</sup>. Ta korzystna sytuacja mieszkaniowa, a dotyczyła też wyposażenia, obejmowała Pomorze oraz Wielkopolskę i Śląsk<sup>26</sup>. Jednak przeciętna ogólnopolska była zła. Ciasnota była ogromna, gdyż w najliczniejszej grupie mieszkań w Polsce, czyli

1 245 506 izb (w miastach m. – 138 374, w nich 344 668 izb; 8 os. – 389 286 m., w nich 790 190 izb (w miastach m. – 78 701, w nich 204 161 izb); spis odnotował też szczegółowe dane dla mieszkań, gdzie odnotowano od 9 do 12 osób na lokal: razem ponad 400 tys. mieszkań, a tego w miastach ok. 41,5 tys., *Drugi powszechny spis... Polska*, tabl. 1-2, s. 2.

24 *Mieszkania. Dane tymczasowe na podstawie drugiego powszechnego spisu ludności z dnia 9 grudnia 1931 roku*, Warszawa 1933, tabl. 1. Mieszkania i zaludnienie mieszkań według spisu z dnia 9 XII 1931 r.

25 A. Andrzejewski, dz. cyt., s. 102-103.

26 A. Ginsbert, *Gospodarka komunalna w Polsce*, Warszawa 1959, s. 36-37.

w jednoizbowych średnio na izbę przypadało 3,9 osoby. W kolejnej wg liczebności grupie mieszkań, czyli w dwuizbowych było to 2,2 osoby. A to w tych mieszkaniach żyło dwie trzecie ludności. W mieszkaniach większych zagęszczenie było już znacznie mniejsze, i np. w czteroizbowych tylko 1,1 osoba na izbę. Wracając do sytuacji w mieszkaniach mniejszych był jeszcze jeden czynnik pogarszający sytuację. W około jednej piątej mieszkań jedno lub dwuizbowych obecni byli sublokatorzy. Łącznie w 1931 r. w lokalach przeludnionych (czyli 2 do 4 osób na izbę, lub ponad 4 osoby na izbę, co uznawano za skrajne przeludnienie) żyło 4,8 mln ludzi, czyli większość mieszkańców miast. W mieszkaniach nieprzeludnionych, poniżej 2 osób na izbę, mieszkało 3,7 mln. Dla ponad 50% właściwym określeniem jest, że żyli w lokalach skrajnie przeludnionych. Najgorzej było w ośrodkach przemysłowych byłego zaboru rosyjskiego. Szczególnie w Łodzi, gdzie aż 80% mieszkało w przeludnionych lokalach, w tym aż połowa w skrajnie przeludnionych<sup>27</sup>. Mieszkań było zdecydowanie za mało. Poza wielkimi miastami, trudno było także w miastach małych i średnich. Można odwołać się do danych z mazowieckiego Płocka, gdzie jak prawie wszędzie w latach wojny i aż po 1924 r. nastąpił zastój. W 1924 r. aż 150 rodzin wymagało przydziału mieszkania. Prawie połowa mieszkała na strychach i piwnicach. W 1924 r. miasto zbudowało 24 mieszkania jednoizbowe dla biednych, w 1925 r. – 25. Problem jednak narastał i w 1925 r. na mieszkania czekało już 250 rodzin<sup>28</sup>. W trzydziestotysięcznym Płocku (dane z 1931 r.) od 1919 r., gdy powstała tylko jedna izba – 72 m<sup>2</sup>, po 1928 r. (zbudowano 69 izb), łącznie zbudowano 377 izb<sup>29</sup>.

Według danych z lat 1921 i 1931 stan zasobów mieszkaniowych w Polsce wzrósł w tym okresie z 3068,3 tys. izb do 4226,6 tys. izb. Niestety nie był to wyłącznie faktyczny przyrost na obszarze objętym spisem z 1921 r. a w znacznej mierze dodanie zasobów regionów nie uwzględnionych w pierwszym spisie. Chodziło o zasobny w mieszkania Górny Śląsk (282 081 mieszkań) oraz o Wileńszczyznę

27 A. Andrzejewski, dz. cyt., s. 118.

28 P. Gryszpanowicz, P. Wiliński, *Budownictwo mieszkaniowe Płocka (1918-1939)*, Warszawa 2021, s. 21.

29 Przez 9 lat wybudowano lokale dla ok. 1,5 tys. osób, zakładając wyższe zagęszczenie, czyli ok. 4 osób na izbę, lub dla niespełna tysiąca przy zagęszczeniu ok. 2 osób. W l. 1920 i 1921 nic nie zbudowano; 1922 r. – 1 dom 50 m<sup>2</sup>; 1923 r. – 2 domy (6 izb, 330 m<sup>2</sup>); 1924 r. – 30 izb, 938 m<sup>2</sup>; 1925 r. – 45 izb, 1656 m<sup>2</sup>; 1926 r. – 87 izb, 4253 m<sup>2</sup>; 1927 r. – 139 izb, 9670 m<sup>2</sup>; 1928 r. – 69 izb, 4458 m<sup>2</sup>, tamże, s. 26.

(244965)<sup>30</sup>. Więc przyrost 1150 tys. izb był w części pozorny. Realnie otrzymamy najwyżej 690 tys. nowych izb. Część powstała z przekształcenia lokali biurowych, handlowych, przemysłowych czy innych<sup>31</sup>. W skali całego państwa najwyraźniej kryzys mieszkaniowy ujawnił się w tym, że w siedemnastu największych miastach II RP, zagęszczenie mieszkań w l. 1921-1931 zwiększyło się. Inny zły wskaźnik też wzrósł w okresie tej dekady. Mieszkań jednoizbowych było w 1921 r. 36%, a w 1931 r. – 36,6%. Mieszkań dwuizbowych też przybyło, z 30,2% do 32,3%. W 1921 r. w tych jedno lub dwuizbowych mieszkano 60,4% ludności; a w 1931 roku – 65,6% i w tym wskaźniku widać, jak pogarszała się sytuacja mieszkaniowa<sup>32</sup>.

Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych, gdy odrodzona Polska okrzepła, narodziły się najsilniejsze akcje społeczne zmierzające do poprawy sytuacji. Jedną z form było udostępnienie dla osób nieco zamożniejszych środków z państwowego funduszu budowlanego. Jedną z ważnych akcji było powołanie Towarzystwa Osiedli Robotniczych (TOR), które skoncentrowała działania na uboższych. Od 1934 r. TOR realizował inwestycje w dwa typy mieszkań: domki jednorodzinne do 42 m<sup>2</sup>, oraz małe mieszkania 36 m<sup>2</sup>, w domach wielorodzinnych. W pięć lat, 1934-1939, udało się w ramach tego projektu samodzielnie wybudować przez TOR 2200 mieszkań oraz dofinansować ok. 9000<sup>33</sup>. Niestety skala problemu mieszkaniowego była wielokrotnie większa. Mieszkań budowano też za mało w stosunku do przyrostu naturalnego.

30 *Mieszkania. Dane tymczasowe...*, s. 9-10.

31 Według GUS w 1923 r. zbudowano w Polsce tylko 2,2 tys. izb; w 1924 r. – 4,3 tys.; w 1925 r. – 6,1 tys., w 1926 r. – 8,1 tys.; w 1927 r. – 16,1 tys. Czyli łącznie w l. 1923-1927 – 36,8 tys. izb. Dane te obejmowały tylko ośrodki miejskie większe, od 25 tys. mieszkańców. Przy ówczesnym ruchu budowlanym, większym na terenach wiejskich, z pewnością wybudowano tam więcej izb. W 1928 r. w tych większych miastach (od 25 tys.) zbudowano 14,3 tys. izb, a w całej Polsce wg szacunkowych danych – 119 tys. izb. W 1929 r. większe miasta wybudowały – 20,3 tys. izb, a łącznie wg maksymalnych szacunków powstało ok. 109 tys. izb. Szacunki budowy nowych izb dla 1930 r. to – 69,5 tys. do 87 tys., dla 1931 r. – 47,1 tys. do 64 tys. Dla lat 1932-1938 łączny bilans budowy nowych izb wg maksymalnych danych to ok. 520 tys. izb. Gdyby podzielić na 7 lat, to średnio rocznie byłoby ok. 74 tys. izb, ale w rzeczywistości sytuacja była zmienna i np. 1937 r. to ponad 101 tys., a w 1938 r. poważne załamanie całego rynku mieszkaniowego i wyraźnie mniej (85 tys. izb), A. Andrzejewski, dz. cyt., s. 119-121.

32 Można jeszcze dodać, że zagęszczenie izb, w jednoizbowych mieszkaniach wzrosło z 3,8 do 3,9 osoby na izbę. W dwuizbowych się nie zmieniło. Sytuacja poprawiła się u osób nieco zasobniejszych. W mieszkaniach trzyizbowych, zagęszczenie na izbę spadło z 1,7 na 1,6 osoby, a w 4 izbowych spadło z 1,2 na 1,1.

33 A. Andrzejewski, dz. cyt., s. 116-118.

Brak mieszkań wywoływał stały wzrost cen, za którym stała ewidentnie chciwość posiadaczy lokali, chęć zwiększenia zysku, na nienasyconym rynku. Wywoływało to apele o zwiększenie liczby budowanych małych, niedrogich mieszkań, gdyż tylko takim, klasycznie rynkowym sposobem można było wymusić ograniczenie chciwej polityki maksymalizacji zysku z najmu. Najpoważniej problem braku mieszkań „na robotniczą kieszeń” ujawniał się w Warszawie, ale i Pomorze z nim się zetknęło, a szczególnie Gdynia. Paradoksalnym, bardzo niekorzystnym zjawiskiem, było to, że pozornie najtańsze mieszkania, czyli najmniejsze, miały relatywnie najwyższe czynsze. Za niską jakość, czyli mniejszy metraż, płacono relatywnie znacznie drożej niż przy wynajmie mieszkań kilkuizbowych. To zawyżanie czynszu dotyczyło zarówno jedno, jak i dwuizbowych mieszkań. Na warszawskim, największym w Polsce rynku najmu, żądania czynszowe sięgały 30-40 zł za taki mały lokal. Kwota dla przeciętnych robotników nierealna<sup>34</sup>. Wśród działań naprawczych m.in. było utworzenie w 1929 r. Polskiego Towarzystwa Reformy Mieszkaniowej, którego osiągnięciem było wspieranie spółdzielczości mieszkaniowej oraz propagowanie taniego budownictwa. Promowano też rozwiązania prawne, finansowe oraz akcje informacyjne. Aktywiści ruchu szeroko wykorzystywali doświadczenia niemieckie, francuskie czy angielskie<sup>35</sup>. Gdyby takich akcji jak TOR było więcej, a przede wszystkim gdyby kilkaset istniejących formalnie spółdzielni uzyskało środki na masowe budownictwo, to zapewne w większym stopniu rozwiązano by problemy mieszkaniowe. Niestety brakowało pieniędzy<sup>36</sup>.

Województwo pomorskie w 1921 r. liczyło 935 643 mieszkańców, z tego w miastach: 246 337, a na wsi – 689 306. Dziesięć lat później, w grudniu 1931 r. – 1 080 138 mieszkańców, z tego w miastach – 348 359;

34 J. M. i M. K., *Ceny małych mieszkań*, „D.O.M.”, styczeń 1934, nr 1, s. 19-22.

35 PTRM nawiązało współpracę m.in. z Międzynarodowym Związkiem dla Spraw Mieszkaniowych we Frankfurcie, *Informacja o działaniach PTRM*, „D.O.M.”, nr 2/1934.

36 Budowanie mieszkań zawsze było kosztowne. Zubożone po zaborach i wojnie społeczeństwo nie miało zbyt dużych własnych środków. Ubogie państwo, zmuszone też do wielkich wydatków na wojsko, oświatę i inne pilne cele, nie było w stanie zbyt dużo pomóc. Bank Gospodarstwa Komunalnego udzielił następujących kredytów mieszkaniowych: 1925 r. – 47.231.300 zł; 1926 r. – 23.282.750; 1927 r. – 106.547.665; 1928 r. – 87.497.921; 1929 r. – 53.870.755, *Działalność kredytowa B-ku Gospodarstwa Krajowego na cele budownictwa mieszkalnego w roku 1929*, „D.O.M.”, nr 5/1930, s. 26-27. Gdy uwzględnimy, że w istocie pomocy wymagało kilka milionów mieszkańców, to sumy którymi dysponował BGK były bardzo skromne.



a na wsi – 731779<sup>37</sup>. Do końca 1937 r. liczba mieszkańców województwa (cały czas jeszcze w tych samych granicach) wzrosła do 1232189<sup>38</sup>. Administracyjnie ówczesne pomorskie, jeszcze przed powiększeniem z kwietnia 1938 roku, obejmowało 35 miast oraz 155 gmin wiejskich. Był to region, w którym jakość gospodarki mieszkaniowej stała na najlepszym poziomie obok Wielkopolski i Śląska<sup>39</sup>. Z drugiej strony wcale nie oznaczało to, że potrzeby mieszkaniowe były w pełni zaspokojone, bo taki stan byłby możliwy dopiero przy zbliżeniu się do wskaźnika 1 osoby na 1 izbę. Na podkreślenie zasługuje wyróżnianie się dwóch ośrodków, o dużym potencjale mieszkaniowym. Toruń – 9150 mieszkań, o bardzo dobrej strukturze, gdyż najliczniejsze były lokale trzyizbowe, a kolejne pozycje dwuizbowe i czteroizbowe. Małe jednoizbowe stanowiły w mieście ponad 5%. Drugi znaczący ośrodek to Grudziądz, w którym było ponad 8 tys. mieszkań, o strukturze podobnej do toruńskiej.

Dane ze spisu z 1921 r., już dla wszystkich powiatów, zamieszczono w tab. 1. W całym województwie odnotowano ponad 179 tys. mieszkań, co w przeliczeniu na liczbę mieszkańców dawało aż 5,2 osoby na jedno mieszkanie. Jednak na Pomorzu mieszkania były większe i tylko kilkanaście procent stanowiły ciasne, jednoizbowe lokale. W miastach było 50989 mieszkań, co przy 224458 mieszkańców dawało korzystniejszy wskaźnik: 4,4 osoby na jedno miejskie mieszkanie. Na wsi, gdzie mieszkała większość wskaźnik wynosił 5,5<sup>40</sup>. Zestawiony z korzystną strukturą lokali oznaczał, że sytuacja była w miarę dobra.

37 *Drugi powszechny spis... Polska, Przegląd ogólny.*

38 *Historia Pomorza. T. V (1918-1939). Województwo pomorskie i Wolne Miasto Gdańsk. Cz. 1...*, s. 140-141. Przykładowo liczba mieszkańców kilku powiatów w 1937 r.: Brodnica – 57628; Chełmno – 56673; Chojnice – 81191 oraz miast wydzielonych: Gdynia 110195 (120000); Grudziądz m. – 58461 (59200); Toruń – 64831 (81215), *Historia Pomorza. T. V (1918-1939). Województwo pomorskie i Wolne Miasto Gdańsk. Cz. 1...*, s. 140-141. W nawiasach w wypadku miast wskazano także stan w 1939 r.

39 Według ustaleń spisu z września 1921 r. (więc bez Śląska i Wileńszczyzny) średni udział mieszkań jednoizbowych (więc dla rodzin już bardzo ciasnych) wynosił aż 59,3%, dwuizbowych 29,3%. Razem więc te małe (dla ówczesnych licznych rodzin dużo za małe) stanowiły aż 88,6%. Ale w poszczególnych regionach sytuacja była bardzo zróżnicowana. Na wschodzie było jeszcze gorzej, a także w dużych miastach zaboru rosyjskiego. Za to w Polsce zachodniej było lepiej. W poznańskim i pomorskim mieszkania jednoizbowe stanowiły 16-17%, a dwuizbowe 50-60%, *Mieszkania. Analiza wyników...*, s. 12.

40 Obliczenia własne w oparciu o dane spisowe zamieszczone w tabeli nr 2.



Poza wspomnianymi wcześniej największymi miastami, czyli Grudziądem i Toruniem, w świetle spisowych ustaleń wyróżniały się najludniejsze powiaty, w których odpowiednio było najwięcej mieszkań. W pow. świeckim (83138 mieszkańców), chojnickim (71018), kartuskim (64631), starogardzkim (62400) i lubawskim (58495) istniał największy potencjał mieszkaniowy. Zróżnicowane było zagęszczenie mieszkań (liczba osób na mieszkanie). Odpowiednio w świeckim – 7,3; chojnickim – 5,5, kartuskim – 5,9, starogardzkim – 5,2; w lubawskim – 5,4<sup>41</sup>. W tych powiatach średni wskaźnik izb na mieszkanie wynosił odpowiednio: w świeckim – 3; w chojnickim – 2,8; w kartuskim – 2,7; w starogardzkim – 2,9; w lubawskim – 2,5 izby. Te dane wskazywały, że samo obłożenie mieszkań nie musiało wcale oznaczać nadmiernego zagęszczenia, jak np. w pow. świeckim. W każdym z tych powiatów, zdominowanym przez tereny wiejskie potencjał mieszkaniowy (w zakresie liczby lokali) był większy niż w samych dwóch dużych miastach. Warto też zwrócić uwagę, że dane z tabeli mają szczególną przydatność w tych powiatach, w których było tylko jedno miasto (Wejherowo, Starogard, Tczew, Tuchola, Puck, Kartuzy, Gniew), gdyż podane dane dla miast, można precyzyjnie przypisać do samych powiatowych ośrodków. W spisie wyodrębniono od ogółu kategorię: „miejscowości liczące poniżej 500 mieszkańców”. Spośród 3954 miejscowości w województwie, aż 3599 stanowiły te mniejsze wioski i to tam było aż 80865 mieszkań, zamieszkanymi przez 454 995 osób.

W okresie dekady jaka minęła do następnego spisu, Pomorze nie było, z wyjątkiem Gdyni, obiektem większej migracji spoza województwa. Przyrost naturalny też nie był zbyt znaczący, a w części niwelował go odpływ grupy mieszkańców, głównie do Niemiec. To łagodziło problem mieszkaniowy. Przypomnijmy, że jeszcze w 1920 r. liczba mieszkańców województwa wynosiła 1068732. We wrześniu 1921 r. spadła już do 935643. Do 1925 r. wzrosła bardzo nieznacznie – do 956967, a w 1927 r. do 976325<sup>42</sup>. Dopiero w 1931 r. odnotowano nieznaczny wzrost (do 1086 259). Dodajmy, że w tym było już sporo migrantów.

W 1931 r. cały potencjał mieszkaniowy dla niespełna 1,1 mln ludności obejmował w województwie: 111 111 budynków mieszkalnych,

41 Obliczenia własne w oparciu o dane spisowe z tab. nr 2.

42 Tamże, s.140.



|              |                             |                      |                       |                  |                        |                         |                        |                        |                         |
|--------------|-----------------------------|----------------------|-----------------------|------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| Lubawski     | 0 – 231<br>M – 2<br>W – 229 | 6271<br>707<br>6179  | 6930<br>751<br>6179   | 150<br>29<br>121 | 10793<br>1799<br>8994  | 58495<br>8356<br>50139  | 28204<br>3903<br>24301 | 30291<br>4453<br>25838 | 4898<br>-<br>4898       |
| Pucki        | 0 – 159<br>M – 1<br>W – 158 | 3035<br>216<br>2819  | 3462<br>219<br>3243   | 56<br>8<br>48    | 5019<br>624<br>4395    | 27974<br>2792<br>25182  | 13736<br>1318<br>12418 | 14238<br>1474<br>12746 | 3465<br>-<br>3465       |
| Sępoleński   | 0 – 112<br>M – 3<br>W – 109 | 3574<br>942<br>2632  | 3885<br>1014<br>2871  | 61<br>20<br>41   | 5270<br>1701<br>3569   | 27876<br>7407<br>20469  | 13239<br>3391<br>9848  | 14637<br>4016<br>10261 | 2337<br>-<br>2337       |
| Starogardzki | 0 – 255<br>M – 1<br>W – 254 | 6245<br>496<br>5749  | 6998<br>552<br>6446   | 126<br>31<br>95  | 11936<br>2219<br>9717  | 62400<br>10466<br>51934 | 27743<br>4988<br>24755 | 32657<br>5478<br>27179 | 4889<br>-<br>4889       |
| Świecki      | 0 – 457<br>M – 2<br>W – 455 | 10073<br>893<br>9180 | 11054<br>922<br>10132 | 195<br>57<br>138 | 16212<br>2419<br>13793 | 83138<br>10611<br>72527 | 39465<br>4952<br>34513 | 43673<br>5659<br>38014 | 9388<br>-<br>9388       |
| Tczewski     | 0 – 91<br>M – 1<br>W – 90   | 1831<br>865<br>966   | 2484<br>917<br>1567   | 90<br>60<br>30   | 7472<br>3719<br>3753   | 35744<br>16251<br>19493 | 17628<br>8102<br>9526  | 18116<br>8149<br>9967  | 2236<br>-<br>2236       |
| Toruń m.     | M – 1                       | 1919                 | 2277                  | 62               | 9073                   | 39424                   | 18341                  | 21083                  | -                       |
| Toruński     | 0 – 214<br>M – 2<br>W – 212 | 4471<br>673<br>3798  | 5434<br>732<br>4702   | 109<br>20<br>89  | 10449<br>3189<br>7260  | 53823<br>13930<br>39893 | 25714<br>6662<br>19052 | 28109<br>7268<br>20841 | 5032<br>-<br>5032       |
| Tucholski    | 0 – 169<br>M – 1<br>W – 168 | 4036<br>387<br>3649  | 4382<br>391<br>3991   | 42<br>14<br>28   | 6211<br>926<br>5285    | 34445<br>4412<br>30033  | 16479<br>1979<br>14500 | 17966<br>2433<br>15533 | 2757<br>-<br>2757       |
| Wąbrzeski    | 0 – 173<br>M – 3<br>W – 170 | 5217<br>1144<br>4073 | 5930<br>1281<br>4649  | 73<br>35<br>38   | 9338<br>2959<br>6379   | 47100<br>12890<br>34210 | 22420<br>6018<br>16402 | 24680<br>6872<br>17808 | 3498<br>-<br>3498       |
| Wejherowski  | 0 – 202<br>M – 1<br>W – 203 | 3508<br>396<br>3122  | 4353<br>396<br>3900   | 79<br>22<br>57   | 8015<br>1902<br>6113   | 43718<br>8786<br>34932  | 21329<br>4111<br>17218 | 22389<br>4675<br>17714 | 3299<br>-<br>3299333333 |

Źródło: Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 roku. Mieszkania. Ludność. Stosunki Zawodowe. Województwo Pomorskie, Warszawa 1927, tabl. 1, s. 4.

z tego 21 218 w miastach i 89 893 na wsi. Przewaga budynków na terenach wiejskich dokładnie oddawała ówczesną przewagę terenów wiejskich. W obiektach tych znajdowało się 210 384 mieszkań, z tego w miastach – 71 431. Mieszkańców miast było 338 820. Mieszkań na wsi było 138 953. Ludności na wsi – 747 439. Zagęszczenie – 5,2 osoby na mieszkanie średnio, z tego 4,7 w mieście, a 5,4 na wsi<sup>43</sup>. Sąsiedni region, czy woj. poznańskie miało nawet większy stan zagęszczenia, bo 5,1 średnio, 4,6 w miastach (czyli uwzględniając także Bydgoszcz)<sup>44</sup>. Jednak w istocie Bydgoszcz miała wówczas lepsze wskaźniki, a konkretniej stan gospodarki mieszkaniowej. Liczące 117 528 mieszkańców miasto miało 26 421, co dawało wskaźnik 4,4 osoby na mieszkanie<sup>45</sup>. Dane dla wszystkich powiatów i miast wydzielonych woj. pomorskiego zamieszczono w tabeli nr 2. Warto jeszcze dodać, że Gdynia nie mogła być ujęta w spisie z 1921 r. bo była niewielką wioską w pow. morskim. Już w 1929 r. rosnące szybko nowe miasto wydzielono z pow. morskiego<sup>46</sup>. W spisie z 1931 r. Gdynia był już uwzględniona.

Dane z tab. 2 wykazywały dość zbliżoną sytuację w większości powiatów. Potwierdzały też, że największy potencjał mieszkaniowy miały najludniejsze powiaty: świecki (17816 mieszkań), morski (16148) i chojnicki (14680), a w wypadku samych miast: Toruń (11507), Grudziądz (10277), Tczew (6564) oraz zbudowana w 10 lat Gdynia, już trzydziestotysięczna i posiadająca 6075 mieszkań. Kolejny ośrodek w kolejności to Chojnice – 4529 mieszkań<sup>47</sup>. Warto wspomnieć, że z różnych względów, m.in. dla zaoszczędzenia różnych opłat, w związku ze sporami o własność grunt i z innych, istniało wówczas tzw. dzikie budownictwo. Część „dorobku” budowlanego tej szarej strefy była trudna do zewidencjonowania, chociaż specjaliści oceniali, że problem był poważniejszych w latach dwudziestych<sup>48</sup>. Raczej na Pomorzu nie było tak

43 *Mieszkania. Dane tymczasowe na podstawie drugiego powszechnego spisu ludności z dn. 9 XII 1931 r.* (Statystyka Polski, Seria B, zeszyt 13), GUS, Warszawa 1933, tabl. 1, s. 11.

44 W woj. poznańskim było – 415 337 mieszkań; mieszkańców – 2 114 251. Mieszkań w miastach – 184 597. Ludności miast – 848 014. Mieszkań na wsi – 230 067, a ludności – 1 266 237. Sam Poznań liczący 246 698 mieszkańców, miał 49 375 mieszkań. Wskaźnik zagęszczenia wynosił prawie 5 osób na mieszkanie.

45 *Mieszkania. Dane tymczasowe na podstawie drugiego powszechnego spisu ludności z dnia 9 grudnia 1931 roku*, Warszawa 1933, s. 10.

46 *Historia Pomorza. T. V (1918-1939). Województwo pomorskie i Wolne Miasto Gdańsk. Cz. 1...*, s. 139.

47 *Mieszkania. Dane tymczasowe...*, s. 11.

48 A. Andrzejewski, dz. cyt., s. 118.

Tab. 2. Liczba mieszkańców i ich zaludnienie w woj. pomorskim wg spisu z 9 XII 1931 r.

| Województwo pomorskie/ powiaty | Miasta i gminy wiejskie |         | Miasta     |         | Gminy wiejskie |         | Na jedno mieszkanie przypada osób |            |                     |
|--------------------------------|-------------------------|---------|------------|---------|----------------|---------|-----------------------------------|------------|---------------------|
|                                | Mieszkania              | Ludność | Mieszkania | Ludność | Mieszkania     | Ludność | w miastach i gm. wiejskich        | w miastach | w gminach wiejskich |
|                                | 210384                  | 1086259 | 71431      | 338820  | 138953         | 747439  | 5,2                               | 4,7        | 5,4                 |
| Brodnički                      | 10421                   | 54435   | 2094       | 10327   | 8327           | 44108   | 5,2                               | 4,9        | 5,3                 |
| Chełmiński                     | 10228                   | 52230   | 2787       | 12531   | 7441           | 39699   | 5,1                               | 4,5        | 5,3                 |
| Chojnicki                      | 14680                   | 78184   | 4529       | 22012   | 10151          | 56172   | 5,3                               | 4,9        | 5,5                 |
| Działdowski                    | 8343                    | 43750   | 1934       | 9135    | 6409           | 34615   | 5,2                               | 4,7        | 5,4                 |
| Gdynia m.                      | 6075                    | 30210   | 6075       | 30210   | -              | -       | 5,0                               | 5,0        | -                   |
| Grudziądz m.                   | 10277                   | 50405   | 10277      | 50405   | -              | -       | 4,9                               | 4,9        | -                   |
| Grudziądzki                    | 9293                    | 48246   | 1021       | 4497    | 8272           | 43749   | 5,2                               | 4,4        | 5,3                 |
| Kartuski                       | 11938                   | 71672   | 1017       | 5055    | 10921          | 66617   | 6,0                               | 5,0        | 6,1                 |
| Kościerski                     | 9947                    | 53293   | 2265       | 10835   | 7682           | 42458   | 5,4                               | 4,8        | 5,5                 |
| Lubawski                       | 10611                   | 54084   | 2119       | 9991    | 8492           | 44093   | 5,1                               | 4,7        | 5,2                 |
| Morski                         | 16148                   | 86390   | 3438       | 16407   | 12710          | 69983   | 5,3                               | 4,8        | 5,5                 |
| Sepoleński                     | 5706                    | 29639   | 2003       | 9252    | 3703           | 20387   | 5,2                               | 4,6        | 5,5                 |
| Starogardzki                   | 13965                   | 71018   | 2881       | 13356   | 11084          | 57662   | 5,1                               | 4,6        | 5,2                 |
| Świecki                        | 17816                   | 89372   | 2842       | 13400   | 15000          | 75972   | 5,0                               | 4,7        | 5,1                 |
| Tczewski                       | 13908                   | 67339   | 6564       | 30552   | 7344           | 36787   | 4,8                               | 4,7        | 5,0                 |
| Toruń m.                       | 11507                   | 54280   | 11507      | 54280   | -              | -       | 4,7                               | 4,7        | -                   |
| Toruński                       | 11902                   | 60423   | 3406       | 15756   | 8496           | 44667   | 5,1                               | 4,6        | 5,3                 |
| Tucholski                      | 7620                    | 40545   | 1198       | 5477    | 6396           | 35068   | 5,3                               | 4,6        | 5,5                 |
| Wąbrzeski                      | 9999                    | 50744   | 3474       | 15342   | 6525           | 35402   | 5,1                               | 4,4        | 5,4                 |

Źródło: Mieszkania. Dane tymczasowe na podstawie drugiego powszechnego spisu ludności z dnia 9 grudnia 1931 roku, Warszawa 1933, tabl. 1, s. 11.

liczne jak w Warszawie czy innych wielkich miastach, ale i w Toruniu i w Gdyni część obiektów mieszkalnych powstawała poza ewidencją.

Mimo jednego z najlepszych wskaźników liczby i jakości mieszkań jakim mogło poszczycić się woj. pomorskie, także i tu narastały problemy. Gdzieniegdzie wręcz dramatycznie, np. w Gdyni. Miasto dające szansę na pracę, było po prostu bardzo drogie. W połowie lat trzydziestych miesięczne opłaty (komorne) za wynajęcie mieszkania jednoizbowego wynosiły 30 zł 70 groszy, czyli bardzo drogo, w stosunku do pensji<sup>49</sup>. Wynajem dwuizbowego kosztował w Gdyni 32 zł 40 gr. W tym samym czasie w Katowicach opłaty wynosiły odpowiednio 13,5 zł oraz 20,6 zł, a w Bydgoszczy: 13 zł i 16,2 zł<sup>50</sup>. Drogie czynsze, brak wystarczającej liczby tanich mieszkań, przyczyniały się do „rozwoju”, rozrostu „Pekinu” („Chińskie osiedle”), „Budapesztu” i innych slumsów<sup>51</sup> gdyńskich, w których warunki życia były fatalne. Do nędzy mieszkaniowej dochodziła przestępczość, alkoholizm i inne patologie<sup>52</sup>. Oczywiście wiedza o tej sytuacji rodziła też dobre inicjatywy. Jedną z nich była m.in. Gdyńska Spółdzielnia Mieszkaniowa<sup>53</sup>. Z dramatycznej sytuacji zdawano sobie sprawę. W specjalistycznym miesięczniku pisano: „póki nie będziemy budowali w Gdyni prawdziwych mieszkań dla robotników, póki z 24 tys. ludzi, którzy tam co dzień pracują, mała tylko część po ludzku mieszka, a przeszło 20 000 bądź co dzień z dalekich stron dojeżdżać musi, bądź gnieździ się w budach blaszanych i barakach”. Siedem lat później redakcja czasopisma przypominała, że jedną z takich dzielnic nazwano „Budapesztem”, bo złożona z „bud”. W 1936 r. na ok. 80 tys. mieszkańców Gdyni w fatalnych warunkach mieszkało blisko jedna trzecia. Zasiadlali „Chiny”, „Buda-

49 W 1935 r. w najliczniej zatrudniającym sektorze (poza rolnym), w prywatnych zakładach przemysłowych przeciętne wynagrodzenie robotnika wynosiło od 60 zł do 150 zł miesięcznie, A. Szczypiorski, dz. cyt., s. 206.

50 J. Strzelecki, *Organizacja i działalność Towarzystwa Osiedli Robotniczych*, „D.O.M.”, nr 2/1935.

51 Termin ten działacz mieszkaniowy definiował tak: „Slums’y – to nie rudery. To nie pojedyncze domy zniszczone, nienadające się do użytku. To grupy domów, ulice brudne i wstrętne, zamieszkałe przez nędzę, to ogniska chorobotwórcze. To spadek po rewolucji przemysłowej, kładącej podwaliny bogactwa dzisiejszej Anglii, to spadek po doktrynie *laissez faire* yzmu”, M. Kaczorowski, *Slumsy angielskie*, „D.O.M.”, nr 9-12/1934, s. 16-17.

52 G. Piątek, dz. cyt., s. 211-241.

53 Powstanie spółdzielni mieszkaniowej w Gdyni nastąpiło już w pierwszych latach istnienia miasta. Nawiązywała do sukcesów Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Pierwsze mieszkania (105 lokali w dwóch budynkach) wybudowano w latach 1929-1930 przy ul. Morskiej, B. Rozkosz, Ł. Czech, *Gdyńska Spółdzielnia Mieszkaniowa 1928-2013. Ludzie i domy*, Gdynia 2003, s. 3-16.

peszt”, „Drewnianą Warszawę”, „Górę Toepfera”. Najgorsze było to, że następowała swoista stabilizacja złej sytuacji mieszkaniowej miasta: „Pomoc T-wa Osiedli Robotniczych spowodowała powstanie zaledwie kilkuset mieszkań. Zbudowane przez PAGED kilka domów na Oksywiu stały się najpiękniejszą ozdobą Gdyni, miały one zapoczątkować szerszą działalność budowlaną, ale już wywołują protesty właścicieli domów i gruntów Gdyni. Bo budy i baraki Gdyńskie to nie tylko najgorsze w Polsce i najdroższe w Polsce mieszkania. Przedsiębiorca barakowy płaci właścicielowi grunty czynsze, które obliczane w złotych na metr kwadratowy stanowią nieprawdopodobną wprost bezpośrednio inkasowaną rentę gruntową, odpowiadającą cenom gruntu znacznie wyższym od cen śródmieścia, i powodują „komorne” 25-30 zł miesięcznie za kilkunastometrową izdebkę w drewniaku”<sup>54</sup>. Ten dramatyczny opis potwierdzał, że wraz ze wzrostem Gdyni skala problemu mieszkaniowego też zwiększała się, także z powodu błędów władz. W efekcie dramatyczna sytuacja utrzymywała się. Zdarzało się, że w barakach za kąt do spania w wieloosobowym pomieszczeniu spekulanci potrafili brać nawet 5 zł za tydzień<sup>55</sup>. Problemy mieszkaniowe o poważnych konsekwencjach społecznych występowały też w mniejszych ośrodkach, np. w Chełmnie, gdzie w 1931 r. doszło do zamieszek spowodowanych bezrobociem i nędzą mieszkaniową<sup>56</sup>.

Podsumowując rozważania na temat kondycji gospodarki mieszkaniowej przedwojennego Pomorza, należy podkreślić, że mimo lepszej sytuacji niż w większości innych województw, także i tu nie brakowało problemów. Największe ich nawarstwienie było w ośrodkach najbogatszych, z największymi rynkami pracy i najludniejszych. Jak Toruń, Grudziądz czy Gdynia. Szczególnie duża ilościowo ich skala, sięgają-

54 S. Malessa, *Teren gminy podstawę rozwiązania kwestii mieszkaniowej*, „D.O.M.”, nr 3-4/1936, s. 6-9.

55 D. Steyer, *Problemy robotnicze Gdyni 1926-1939*, Gdańsk 1959, s. 44-46.

56 Źródła napieć z 1931 r. sięgały kilku lat wstecz. W 1928 r. sytuację opisano tak: „Ogólny dotkliwy brak mieszkań, zaś już nędza skrajna pod względem mieszkań dla warstw robotniczych, to fakty, które mówią same za siebie. Nie mówiąc już o bezsłonecznych zatęchłych suterrenach i lochach piwnicznych, skazujących zabójczą atmosferą swą zamieszkałe w nich rodziny na śmierć powolną. Wiele rodzin mieszka po dwie, a nawet trzy osoby w jednej małej izdebce stworzonej nieraz na prędce z zwykłego chlewika, w mrocznym i ciasnym położonego podwórku. Że podobne mieszkania stają się ogniskiem chorób zakaźnych, a panoszącej się u nas gruźlicy w szczególności, o tym wspominać byłoby zbyt cennym. Przemawia za tym zastraszająca wprost śmiertelność wśród dzieci i młodzieży”, M. Wojciechowski, *Chełmno w okresie międzywojennym (1920-1939)*, [w:] *Dzieje Chełmna. Zarys monograficzny*, PWN 1987, s. 289-293.



ca nawet ponad 20 tys. osób żyjących w warunkach nędzy, dotyczyła Gdynię, gdzie powstawało wielkie miasto na bazie kilku wsi. Nie było tam potencjału mieszkaniowego<sup>57</sup>. W efekcie powstały osiedla nędzy, a i tych w ośrodkach większych i średnich, nawet takich jak Chełmno czy Tuchola nie brakowało na Pomorzu. Pomimo tego, że i tak był to region o względnie najlepszej sytuacji. Jak w wypadku każdej uśrednionej danej skrajne pozycje są mniej zauważane w statystykach. Jednak bieda mieszkaniowa występowała także na Pomorzu, chociaż w innych regionach dotyczyła większego odsetka obywateli, czy wręcz większości w części biednego państwa. Dodajmy od razu refleksję, że nawet w XXI w. w Polsce rozwiązanie problemu nędzy mieszkaniowej jest niezwykle trudne, i nadal część obywateli żyje w warunkach katastrofalnych. Ponad sto lat po odbudowie państwa polskiego 8% procent obywateli mieszka w slumsach, przy unijnej średniej dwukrotnie niższej<sup>58</sup>. Oczywiście ta nawiązująca do współczesności refleksja, ma przede wszystkim na celu podkreślenie trudności w rozwiązywaniu problemów mieszkaniowych. Wynika to przede wszystkim ze względów finansowych. Najlepiej rozwiązywać problemy mieszkaniowe, gdy szerokie rzesze społeczeństwa są po prostu zamożne i stać je na mieszkania. Druga droga, to środki zewnętrzne, wsparcie publiczne. W okresie międzywojennym możliwości państwa w tym zakresie były bardzo małe w stosunku do potrzeb. Wieloletnie trwanie nędzar-skich skupisk na toruńskich Kozackich Górach, czy Dębowej Górze, na bydgoskim Biedaszkowie, gdyńskiego „Pekinu”, wskazywało na te ograniczenia. Jednak z drugiej strony należy odnotować, że powolny wzrost potencjału mieszkaniowego regionu następował i to szczególnie w tych ośrodkach, w których była najliczniejsza bieda, czyli w miastach największych.

57 M. Widernik, *Główne problemy...*, s. 30-39; G. Piątek, *dz. cyt.*, s. 24-104.

58 H. Gawroński, *Zjawisko ubóstwa mieszkaniowego w świetle wyników Narodowego Spisu*, „Przegląd Komunalny. Gospodarka komunalna i ochrona środowiska”, s. 92-95.

## Bibliografia

1. Andrzejewski A., *Polityka mieszkaniowa. Zagadnienia ekonomiczne i socjalne*, Warszawa 1959, s. 101-139.
2. Artykuł wstępny, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 3-4/1936.
3. *Ceny małych mieszkań*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, styczeń 1934, nr 1, s. 19-22.
4. Dalbor T., *Prawna i finansowa strona walki z ruderami*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 9-12/1934, s. 7-11.
5. *Drugi powszechny spis ludności z dnia 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe. Ludność. Stosunki zawodowe. Województwo Pomorskie*, GUS, Warszawa 1938 (*Statystyka Polski, seria C, zeszyt 75*).
6. *Drugi powszechny spis ludności z dnia 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe. Ludność. Polska*, GUS, Warszawa 1938, *Przegląd ogólny*, tabl. 1-2, s. 2.
7. *Dzieje Chojnic*, red. K. Ostrowski, Chojnice 2003, s. 363-528.
8. *Dzieje Starogardu, tom 2, Historia miasta od 1920 roku*, red. M. Kallas, Starogard Gdański 2000, s. 39-68.
9. *Dzieje Świecia nad Wisłą i jego regionu, tom 2*, red. K. Jasiński, wyd. PWN, 1980, s. 5-57.
10. Gawroński H., *Zjawisko ubóstwa mieszkaniowego w świetle wyników Narodowego Spisu*, „Przegląd Komunalny. Gospodarka komunalna i ochrona środowiska”, s. 92-95.
11. Ginsbert A., *Gospodarka komunalna w Polsce*, Warszawa 1959, s. 21-64.
12. Grabski Z., *Kryzys mieszkaniowy w Polsce*, Warszawa 1930, ss. 126.
13. Gryspanowicz P., Wiliński P., *Budownictwo mieszkaniowe Płocka (1918-1939)*, Warszawa 2021, s. 21.
14. *Historia Golubia-Dobrzynia, tom 1, Środowisko geograficzne, pradzieje i historia Golubia do 1939*, red. K. Mikulski, Toruń 2008, s. 309-372.
15. *Historia Grudziądza. 1920-1945*, red. R. Sudziński, t. 1, Grudziądz 2012, s. 171-176.
16. *Historia Pomorza. T. V (1918-1939). Województwo pomorskie i Wolne Miasto Gdańsk. Cz. 1, Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, red. S. Wierchowski, P. Olstowski, Toruń 2015, ss. 439 (s. 140-141).
17. *Historia Pucka*, red. A. Groth, wyd. Gdańsk 1998, s. 242-262.
18. *Historia Torunia, red. M. Biskup, t. III, cz. II, W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920-1945)*, Toruń 2006, s. 116-127 (R. Sudziński, Rozdział VI: *Infrastruktura i gospodarka komunalna międzywojennego Torunia; Podrozdział 2: Ruch Budowlany*).
19. *Historia Wąbrzeźna, tom 1*, red. K. Mikulski, Wąbrzeźno 2005, s. 236-249.
20. *Historia Wejherowa*, red. J. Borzyszkowski, Wejherowo 1998, s. 256-266.
21. Kaczorowski M., *Slumsy angielskie*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 9-12/1934, s. 16-17.
22. Malessa S., *Tereny gminy podstawą rozwiązania kwestii mieszkaniowej*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 3-4/1936, s. 6.
23. *Mieszkania. Dane tymczasowe na podstawie drugiego powszechnego spisu ludności z dnia 9 grudnia 1931 roku*, wyd. GUS, Warszawa 1932 (*Statystyka Polski, tom XXXIII*), s. 8-12.
24. *Mieszkanie robotnicze a rozwój portu*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 3-4/1936, s. 9-10.
25. Piątek G., *Gdynia obiecana. Miasto, modernizm, modernizacja 1920-1939*, Warszawa 2022, ss. 432 (s. 24-104, 211-241).

26. *Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 roku. Mieszkania. Ludność. Stosunki Zawodowe. Województwo Pomorskie*, GUS, Warszawa 1927 (*Statystyka Polski*, GUS, tom XXV).
27. Pobóg-Malinowski W., *Najnowsza historia polityczna Polski, t. II, 1914-1939*, wyd. II, Warszawa 2000, s. 502-571.
28. Rozkosz B., Czech Ł., *Gdynska Sp-nia Mieszkaniowa 1928-2013. Ludzie i domy*, Gdynia 2003, s. 3-16.
29. Steyer D., *Problemy robotnicze Gdyni 1926-1939*, Gdańsk 1959, s. 44-46.
30. Strzelecki J., *Organizacja i działalność Towarzystwa Osiedli Robotniczych*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 2/1935.
31. Sudziński R., podrozdział *Ruch budowlany – budownictwo i gospodarka mieszkaniowa* (w Rozdziale V: *Infrastruktura i Gospodarka Mieszkaniowa*, [w:] *Historia Bydgoszczy, tom II, cz. 1, 1920-1939*, pod red. M. Biskupa, Bydgoszcz 1999, s. 239-272).
32. Szczypiorski A., *Od Piotra Drzewieckiego do Stefana Starzyńskiego. Gospodarka komunalna m.st. Warszawy w latach 1915-1939*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1968, s. 206-207.
33. Toeplitz T., *Znaczenie społecznego budownictwa mieszkaniowego*, Warszawa 1928, s. 5.
34. Toeplitz T., *Problem ruder*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 9-12/1934, s. 2-4.
35. Toeplitz T., *Spoleczne budownictwo mieszkaniowe*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 1/1929, s. 16-18.
36. *Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 3-4/1936, s. 17-19.
37. Widernik M., *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926-1939*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Wrocław 1970, s. 111-149.
38. Wojciechowski M., *Chełmno w okresie międzywojennym (1920-1939)*, [w:] *Dzieje Chełmna. Zarys monograficzny*, wyd. 2 zmienione, red. M. Biskup, PWN 1987, s. 289-293.
39. Zbrożyna St., *„Nowe rudery” w naszych miastach*, „Dom. Osiedle. Mieszkanie”, nr 9-12.1934, s. 5-6.

Wynalazek kolei żelaznej stanowi jeden z kluczowych przejawów XIX-wiecznej nowoczesności. [...] W różnych krajach różnice w oddaniu do użytku pierwszej linii sięgały nawet kilkudziesięciu lat [...] Powstanie nowych-starych państw w Europie Środkowej po 1918 r. spowodowało jednak, że każde z nich zostało na nowo zmuszone do budowania własnej narracji [...] 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). [...] 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.

Dawid Keller, *Koleją w nowoczesność – plany budowy połączeń kolejowych i ich realizacja na terenie Europy Środkowej w XIX i XX wieku*

Najważniejszą ideą była ta najbardziej ambitna – przebudowy całych miast, a w praktyce głównie ich centrów. [...] Paryż należy rozpatrywać do pewnego stopnia jako symbol. Stolica Francji była oczywiście wzorem dla tych, którzy chcieli przebudowywać miasta w omawianym regionie. I choć akurat wielka przebudowa miasta z czasów Napoleona III mogła rezonować jako wzór dopiero w drugiej połowie XIX w., to Paryż działał jako wzór dobrego smaku oraz rozwiązań urbanistycznych już w XVIII w. [...] Paryż przemawiał jako symbol reprezentacyjnej przestrzeni publicznej, wielkich osi urbanistycznych i dobrego skomunikowania (to ostatnie szczególnie w okresie działalności prefekta Haussmanna), a wzory te płynęły zwykle przez ośrodki decyzyjne państw zaborczych. [...] Europa Środkowa miała swoje Paryże na taką skalę, na jaką to było możliwe.

Aleksander Łupienko, *„Paryże Europy Środkowej”?  
Wybrane idee urbanistyczne i czynniki w rozbudowie  
większych miast regionu w „długim” XIX wieku*