

PRZEMYSŁAW DOMINAS

KOLEJ W PROWINCJACH POZNAŃSKIEJ I ŚLĄSKIEJ

**Mechanizmy powstawania
i funkcjonowania
do 1914 roku**



Recenzja:

prof. dr hab. Mikołaj Iwanow

Redakcja:

Janina Chodera

Projekt okładki:

Wojciech Miatkowski

Skład:

Paweł Szewczyk

© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy i Przemysław Dominas, Łódź 2013

Wszelkie prawa autorskie i wydawnicze zastrzeżone. Wszelkiego rodzaju reprodukowanie, powielanie (łącznie z kserokopiowaniem), przenoszenie na inne nośniki bez pisemnej zgody Wydawcy jest traktowane jako naruszenie praw autorskich, łącznie z konsekwencjami przewidzianymi w Ustawie o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. nr 24 z 23.02.1994 r., poz. 83).

Pierwsza strona okładki:

1. Budynek Dyrekcji Kolei w Bydgoszczy (1889), zbudowany w stylu neorenesansu niderlandzkiego.
2. Monumentalny dworzec graniczny Nowe Skalmierzyce architektonicznie nawiązuje do gotyckiej katedry, początek XX wieku.
3. Pociągi pasażerskie przy rozgałęzieniu ze stacji Jelenia Góra, na pierwszym planie w kierunku Zgorzelca i na drugim do Szklarskiej Poręby Górnej, (1925).
4. Pociąg pasażerski w Jugowicach na linii Świdnica – Jedlina Zdrój, w tle zamek w Zagórzu Śląskim, początek XX wieku.
5. Dworzec w Opolu (1899), zbudowany w stylu neorenesansu niderlandzkiego (pocztówka z 1905 roku).

W tle okładki na pierwszej stronie:

1. Ilustracje jak wyżej.
2. Prace ziemne podczas budowy kolei Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski, początek XX wieku

Wewnętrzna część okładki:

1. Widok na stację rozrządową Wrocław Brochów od strony wschodniej w latach 30. XX wieku.
2. Mapa sieci kolejowej Śląska i Wielkopolski z 1916 roku. Numeryczne oznaczenia granic dyrekcji kolejowych: Wrocław – 3, Katowice – 15, Poznań – 19, Bydgoszcz – 4, Halle – 12, Gdańsk – 7.

Ostatnia strona okładki:

1. Tunel kolejowy w Bobrowie na odcinku Jelenia Góra – Wałbrzych, w schyłkowej fazie budowy w 1866 roku.
2. Kolejowo-drogowy most nad Wisłą w Fordonie koło Bydgoszczy, budowany w latach 1891–1893 (fot. z 1893 roku).
3. Dworzec w Jeleniej Górze (fot. z 1866 roku).

ISBN 978-83-7729-192-4



KSIĘŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński
90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14
tel./faks 42 632 78 61, 42 630 71 17, tel. 602 34 98 02
infolinia: 604 600 800 (codziennie 8-22, także sms), gg 414 79 54
www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl

Łódź 2013. Wydanie 1

Wprowadzenie	5
I. Koleje prowincji poznańskiej i śląskiej na tle kolei na świecie	19
1.1. Systemy kolejowe na świecie	19
1.2. Koleje prowincji poznańskiej i śląskiej jako element systemu kolei państwa pruskiego	26
II. Inicjatywy budowy linii kolejowych	39
2.1. Wybrane inicjatywy kolejowe w prowincjach poznańskiej i śląskiej	40
2.2. Postacie inicjujące budowę linii kolejowych w prowincjach poznańskiej i śląskiej	51
2.3. Udział komitetów w pracach przedwstępnych	53
III. Struktury organizacyjne oraz postacie administracji kolejowej na szczeblu ministerialnym	57
3.1. Hierarchia urzędnicza w administracji kolejowej	57
3.2. Ministerstwo i zakres czynności Wydziału Kolejowego	59
3.3. Wybrane postacie na szczeblu ministerialnym, zasłużone w procesie powstawania kolei w prowincjach poznańskiej i śląskiej	85
IV. Dyrekcje kolei, ich struktury organizacyjne, postacie i podstawowe mechanizmy funkcjonowania	89
4.1. Dyrekcje kolei i ich struktura organizacyjna	89
4.1.1. Dyrekcja Kolei we Wrocławiu	91
4.1.2. Królewska Dyrekcja Kolei Wschodniej w Bydgoszczy	98
4.1.3. Królewska Dyrekcja Kolei w Katowicach	101
4.1.4. Królewska Dyrekcja Kolei w Poznaniu	106
4.2. Wybrane postacie zatrudnione w dyrekcjach kolejowych w prowincjach poznańskiej i śląskiej	108
4.3. Podstawowe działania dyrekcji kolei w zakresie funkcjonowania kolei	111
4.4. Działania dyrekcji kolei podczas budowy linii kolejowej	114
V. Władze i administracja państwa a sprawy kolejnictwa	125
5.1. Rola Sejmu Pruskiego i monarchy w procesie powstawania kolei	125
5.2. Ministerstwo w procesie powstawania kolei	130
5.3. Naczelný prezes prowincji i sejm prowincjonalny jako ogniwo w rozwoju kolei	133
5.4. Prezydium rejencji i jego rola w procesie powstawania i funkcjonowania kolei	136

5.5. Starostwa powiatowe w procesie powstawania i funkcjonowania kolei	142
5.6. Władze miejskie w procesie powstawania i funkcjonowania kolei	145
5.7. Droga zawodowa wyższych urzędników państwowych zatrudnionych przy powstawaniu kolei	150
VI. Materialne dziedzictwo kolei w prowincjach poznańskiej i śląskiej	155
6.1. Obiekty inżynierskie	156
6.1.1. Budownictwo obiektów mostowych w XIX i na początku XX wieku	156
6.1.2. Kolejowe obiekty mostowe w prowincjach poznańskiej i śląskiej do 1914 roku	160
6.1.3. Budownictwo górskich tuneli kolejowych w XIX i początku XX wieku	182
6.1.4. Tunele kolejowe na Śląsku	185
6.2. Architektura obiektów kolejowych	199
6.2.1. Architektura dworców kolejowych w prowincjach poznańskiej i śląskiej do 1914 roku	201
6.2.2. Kolejowe obiekty towarzyszące	240
VII. Relacje społeczeństwa z koleją	253
7.1. Wnioski i petycje o budowę nowych obiektów i linii kolejowych	254
7.2. Uroczystości uruchamiania nowych obiektów oraz linii kolejowych	256
7.3. Codzienne i niecodzienne relacje z koleją	260
7.4. Podróże koleją, ich natężenie i kierunki w prowincjach poznańskiej i śląskiej	267
7.5. Przejazdy wycieczkowe i obowiązujące taryfy	275
7.6. Instytucjonalne oddziaływanie społeczeństwa na usprawnianie funkcjonowania kolei	281
Podsumowanie	286
Bibliografia	293
Wykaz skrótów	300
Źródła ilustracji	300
Spis ilustracji	301
Spis tabel	306
Indeks osób	307
Indeks nazw geograficznych	314
Załączniki	320
Summary	332
Zusammenfassung	334

Kolej była największą innowacją XIX wieku. Nie tylko zmieniła codzienność, lecz także poprzesuwała granice mentalne oraz polityczne. Za sprawą kolei nawet elementarne pojęcie przestrzeni i czasu nabrało innego znaczenia. Kolej zabiła przestrzeń, pozostawiając zbędny czas człowiekowi. Gospodarka oraz strategia wojskowa nie mogły odtąd działać bez uwzględnienia kolei. Kolej odegrała istotną rolę cywilizacyjną, przecierając szlak dla procesu industrializacji i mechanizacji¹. Dynamiczny rozwój kolei sprawił, że tempo zachodzących przemian w wielu dziedzinach życia miało znamiona rewolucji. Na przełomie XIX i XX wieku kolej była bezkonkurencyjna, gdyż wszędzie gdzie dotarła, odnosiła sukces. Połączyła całe kraje, miasta i wsie, skróciła dystanse i otworzyła okna na świat. Kolej zmieniła życie ludzi, ponieważ sprawiła, że pierwszy raz w dziejach ludzkości niemal wszyscy mogli zacząć podróżować.

Powyższe słowa odnoszą się do całej Europy, a nawet świata, którego częścią były także prowincja poznańska i śląska. Również tutaj powstałe koleje stworzyły pewien fundament, wpływający w pierwszym rzędzie na życie gospodarcze, lecz także stanowiły nośnik głębokich zmian mentalnych oraz cywilizacyjnych. Na tle XIX-wiecznej świetności kolei można stwierdzić, że obecnie kolej przeżywa kryzys. Stworzone dziedzictwo materialne i kulturowe w postaci kolei prowincji poznańskiej i śląskiej, dziś, tak szybko jak powstało, odchodzi w przeszłość, dlatego niezbędna jest refleksja nad jego osobliwą historią, minioną rolą i funkcją. Podjęcie pracy nad problemem kolei w obu prowincjach motywowane jest chęcią ukazania go w nowym ujęciu, przede wszystkim przez pryzmat osób, które doprowadziły do stworzenia kolei, ich sposobów działania oraz czynników determinujących owo postępowanie. Sposoby działania rozumiane są w tym przypadku jako tytułowe mechanizmy, które w zachodzącym procesie istniały stale lub cyklicznie.

Za podjęciem problemu na obszarze wybranych prowincji przemawia wiele czynników. Uwzględniając czynniki uniwersalne, widoczne gołym okiem, takie jak

obowiązujące akty prawne, zmiany mentalne i kulturowe, analogiczna częstotliwość podejmowania podróży, można by porównać dowolne prowincje Prus czy nawet Niemiec. Analiza problemu od wewnątrz, osiągnięcie zamierzonych celów uwzględniających udział człowieka w omawianych procesach, wymaga jednak skupienia uwagi na sąsiadujących prowincjach, w których często pojawiają się te same osoby, np. zarządzające siecią kolei w jednej i drugiej prowincji. W tym przypadku czynnik administracyjny jest jednym z najsilniej przemawiających za podjęciem problematyki prowincji poznańskiej i śląskiej. Przemawia za tym fakt, że na terenie obu prowincji na przeważającej długości sieci, przez pierwsze trzy dekady, prowadzona była wspólna administracja przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahngesellschaft*, dalej OSE) będące pod zarządem państwa, co praktycznie oznaczało, że zarówno koleją w Katowicach, we Wrocławiu, jak i częścią kolei w Poznaniu i w Bydgoszczy zarządzano z Wrocławia. Co ważne, zarówno struktura, jak i oś komunikacyjna pomiędzy obiema prowincjami jeszcze w latach 70. XIX wieku była zdominowana liniami Kolei Górnośląskiej². Fakt istnienia integralności administracyjnej sprawia, że w pewnych zakresach niemożliwe jest rozpatrywanie problemu jednej prowincji bez poruszania problemu drugiej. Czynnik ludzki i administracyjny sprawia, że bardziej spójne i zrozumiałe będzie rozpatrywanie problemów obu prowincji. Owo powiązanie istniało również na płaszczyźnie geograficznej, gdyż obie prowincje sąsiadowały ze sobą, pod koniec omawianego okresu uzyskując aż 12 wspólnych linii kolejowych, które przecinały ich granice. Taka konfiguracja sieci wiązała je kulturowo, gospodarczo oraz militarnie. Przy wyborze zakresu tematycznego uwzględniano również istniejące różnice np. w strukturze narodowościowej mieszkańców obu prowincji, które stanowiły impuls do ich zestawienia. Porównanie różnych narodowościowo regionów z pewnością wpłynęło na uwypuklenie niektórych procesów

¹ W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Ausg. IV, München – Wien 2007, s. 2.

² Zauważyć należy, że w 1872 roku w prowincji poznańskiej zarówno odcinki kolei Poznań – Stargard (od 1857 roku), Poznań – Wrocław (Głogów) (1857), jak i Poznań – Bydgoszcz (1872), o łącznej długości 370 km – z istniejących łącznie 707 km – znajdowały się pod administracją Kolei Górnośląskiej („Posener Zeitung”, nr 754 z 27.10.1880).

społecznych czyniąc obraz relacji z koleją pełniejszym. Wymienione powyżej powiązania i różnice pomiędzy obiema prowincjami na wielu płaszczyznach zaważyły na wspólnym rozpatrywaniu problemu.

Jak zaznaczono powyżej, ramy przestrzenne pracy odnoszą się do dwóch graniczących ze sobą wschodnich prowincji Prus – prowincji śląskiej i pozostającego pod zaborem pruskim Wielkiego Księstwa Poznańskiego, od 1848 roku traktowanego przez władze pruskie jako prowincja poznańska, zatem granice poruszanej problematyki określone są administracyjnie. Prowincje podzielone były na rejencje: prowincja śląska na wrocławską, legnicką i opolską, prowincja poznańska na poznańską i bydgoską. Na czele każdej z prowincji stał naczelny prezes prowincji (*Oberpräsident*), natomiast na czele każdej rejencji stał prezes rejencji (*Regierungspräsident*)³. Na terytorium administracji państwowej obu prowincji w dojrzałej fazie rozwoju kolejnictwa, od 1895 roku ukształtowały się cztery dyrekcje: Królewska Dyrekcja Kolei Państwowych (*Königliche Eisenbahndirektion*, dalej KED) we Wrocławiu, Bydgoszczy, Poznaniu i Katowicach. Granice wymienionych dyrekcji poza pewnymi różnicami nakładały się na granice administracji państwowej. Omawiana problematyka odnosi się zatem do terenu administracji państwowej lub niekiedy zamiennie do terenu wymienionych dyrekcji kolei. Rozpatrywanie problemu ułatwia fakt, że Wielkie Księstwo Poznańskie zmieniło jedynie nazwę na prowincja poznańska, a poza tym przez cały omawiany okres zarówno politycznie, administracyjnie, jak i terytorialnie obie prowincje były jednorodne.

Celem pracy jest ukazanie mechanizmów, czy inaczej mówiąc działań, jakie podejmowano w procesie poprzedzającym budowę, podczas trwania budowy oraz w toku funkcjonowania kolei w dwóch prowincjach Prus – poznańskiej i śląskiej do 1914 roku. Przy czym zrezygnowano z kompleksowego omówienia szerokiego zakresu problematyki, jaka powiązana jest z zagadnieniem kolejnictwa, w której mieści się wiele dziedzin: prawna, administracyjna, finansowa, gospodarcza, techniczna, inżynierska, architektoniczna, socjologiczna, kulturowa itd., na rzecz skupienia się na ludziach, czy ściślej mówiąc grupach ludzi, którzy w odpowiedniej hierarchii doprowadzili do zmian powodujących powstanie omawianych

kolei. Wymienione powyżej dziedziny poruszono jedynie w takim zakresie, który umożliwia zarysowanie tła ułatwiającego pełny odbiór omawianego problemu. Należy uwzględnić fakt, że rozmiary istniejącej sieci kolejowej uniemożliwiają ukazanie dziejów każdej linii z osobna, co skłania autora do syntetycznego ujęcia problemu, w którym działania i procedury, jakie stosowano przy powstawaniu większości kolei w omawianym regionie, przedstawione zostały na podstawie przytoczonych przykładów. Przedstawione przykłady dobrano tak, aby były one reprezentatywne oraz umożliwiały stworzenie właściwego i w miarę pełnego odbioru procesu kształtowania się oraz funkcjonowania struktury kolejowej. Ważna w tym kontekście jest odpowiedź na pytanie, kto inicjował budowę kolei, jakie kroki podejmowały określone środowiska, aby kolej uzyskać, oraz kim byli budowniczymi tych kolei, zarówno jako osoby prywatne, jak i instytucje. Istotne w tym przypadku wydaje się także, jak przebiegał sam proces wznoszenia istniejących obiektów materialnych, czyli w jakich okolicznościach budowano omawiane koleje. Ważne wydało się również pytanie o materialny efekt uzyskany w procesie tworzenia sieci kolejowej, czyli obiekty architektoniczne oraz inżynierskie. Przy czym nie chodzi tutaj jedynie o przedstawienie powstałej infrastruktury, tylko o wskazanie tytułowego mechanizmu, czyli wzajemnego powiązania i wpływów zewnętrznych (np. istniejących trendów architektonicznych), które tworzyły tendencje determinujące ewolucję zachodzącego procesu. Wreszcie użyte w tytule wyrażenie *funkcjonowanie kolei* ma dwojakie znaczenie. Przede wszystkim odnosi się do sposobów administrowania wciąż rozrastającym się organizmem kolejowym. Istotna jest odpowiedź na pytanie, kto i w jaki sposób prowadził ową administrację. Z drugiej strony mówiąc o funkcjonowaniu kolei, nie można pominąć roli poszczególnych grup społecznych w procesie kształtowania powstałej sieci kolejowej oraz jej użytkowania, czyli stopniu uczestnictwa społeczeństwa np. w przewozach. Również w tym przypadku zakres tematyczny jest tak szeroki, że poruszane wątki ujęto syntetycznie, skupiając się na problematyce najważniejszej, ilustrowanej reprezentatywnymi przykładami. Część problemów została jedynie zasygnalizowana, a ich dogłębne i rzetelne przedstawienie wymaga pogłębionych badań i stworzenia dodatkowego opracowania. Podejmowane wątki w głównej mierze odnoszą się do inicjatyw społecznych

³ Niekiedy w literaturze polskojęzycznej można spotkać określenie nadprezydent prowincji i prezydent rejencji. *Historia Śląska*, red. M. Czapliński, Wrocław 2002, s. 254.

w dziedzinie kolejnictwa oraz życiu codziennym na kolei, takim jak podejmowanie podróży, sprawy taryfowe, itp. W rozdziale dotyczącym wątków społecznych celem autora jest stworzenie pewnego obrazu ukazującego najważniejsze relacje zachodzące między społeczeństwem a koleją. Tytułowym mechanizmem jest w tym przypadku owa relacja na linii społeczeństwo – kolej.

Omówienie podjętych problemów nastąpiło metodą rekonstrukcji wydarzeń, które usystematyzowano w siedmiu rozdziałach o charakterze problemowym. Treść każdego z rozdziałów została skonstruowana z uwzględnieniem chronologii wydarzeń. Przyczyna takiego ujęcia spoczywa w wyraźnym podziale okresu kolei pruskich na dwie fazy: pierwszej, kiedy dominowały prywatne spółki akcyjne budujące i administrujące kolejami, oraz drugiej, kiedy koleje prywatne zostały wykupione przez państwo, rozpoczynającej erę kolei państwowych. Granica chronologiczna między tymi fazami była istotna ze względu na ważne zmiany niemal w każdej dziedzinie, dlatego często jest uwzględniana w treści rozdziałów. Logicznym było zastosowanie chronologii wydarzeń również w odniesieniu do poszczególnych rozdziałów. Każdy z nich prezentuje określoną fazę procesu powstawania i funkcjonowania kolei. Ukazano następujące po sobie zjawiska, takie jak inicjatywa, budowa kolei, administrowanie kolejami, kursowanie pociągów itd., co umożliwi czytelny odbiór każdej z faz jako elementów konstruujących całościowy problem.

Przyjęta chronologia czasowa, pomijając wprowadzenie, gdzie jest mowa o pierwszych działaniach na rzecz kolei w Anglii już pod koniec XVIII wieku, ogranicza się do pierwszych kroków na rzecz powstania kolei w omawianych prowincjach. Biorąc pod uwagę, że były one zapoczątkowane na Śląsku, cezura czasowa obejmuje problematykę z okresu 1816–1914. Jednak zaznaczyć trzeba, że okres do 1842 roku, czyli powstania pierwszej linii kolejowej na omawianym terenie, siłą rzeczy zawęży się do zagadnień inicjatywy oraz prawodawstwa. Okres od 1842 do 1914 roku oprócz inicjatywy obejmuje sprawy budowy i funkcjonowania omawianych kolei. Na wybór jako końcowej daty 1914 roku wpłynęło wiele czynników. Przede wszystkim wybuch I wojny światowej zakończył umownie epokę XIX wieku. W aspekcie kolejowym początek wojny stanowił wyraźną granicę, od której rozpoczął się gwałtowny proces hamowania procesów napędzanych przez wiele dekad. Używając metafo-

ryki kolejowej, 1914 rok jest niczym włączenie hamulca bezpieczeństwa, który zmienia wszelkie czynności lub inaczej mówiąc mechanizmy działania. Kończy się inicjatywa społeczna na rzecz powstawania i funkcjonowania kolei, bardzo intensywna do wybuchu wojny. Na kolei wstrzymane zostają nowe inwestycje, poza tymi, które zostały uchwalone jeszcze przed wojną. Gwałtownie zmienia się struktura jazdy pociągów, gdyż odtąd ruch przestawiony zostaje na potrzeby wojenne. Następuje szereg powołań do armii, co znacząco redukuje liczbę zatrudnionych pracowników. Inaczej mówiąc, zmieniają się mechanizmy determinujące omawiane procesy.

Stan badań nad problematyką kolejową w omawianych prowincjach jest zróżnicowany. Wynika to z wielu uwarunkowań, między innymi historycznych. Pierwsze opracowania o charakterze historycznym podejmowano już pod koniec XIX wieku, gdyż dla ówczesnych niektóre koleje, funkcjonujące około pół wieku, były w istocie historyczne. Podejmowana problematyka odnosiła się na ogół do relacji przedstawiających okoliczności powstawania i funkcjonowania kolei. Publikacje te ze względu na niewielki dystans czasowy, a niekiedy uczestnictwo autorów w omawianych procesach, są bardzo wartościowe, a współcześnie często noszą cechy źródła. Kilka kolejowych publikacji historycznych, szczególnie w odniesieniu do Śląska, powstało w międzywojniu, były to publikacje głównie niemieckojęzyczne. W okresie powojennym okoliczności polityczne oraz społeczne nie sprzyjały badaniu problemu kolejnictwa w Polsce, na co rzutował choćby zakaz fotografowania obiektów kolejowych mających znaczenie strategiczne dla obronności państwa. Dlatego w okresie tym badania nad historią kolei zawężone były do minimum. Z pewnymi wyjątkami dopiero lata 80. i 90. XX wieku przyniosły pierwsze publikacje na temat kolei w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Odtąd problem kolei, szczególnie na terenie Śląska, pojawia się dość często w literaturze przedmiotu. Teren Wielkopolski, choć rzadziej omawiany w literaturze kolejowej, posiada również kilka cennych pozycji historycznych z tego zakresu. Szczególnie przełom XX i XXI wieku oraz ostatnia dekada przyniosły wysyp licznych publikacji, najczęściej o charakterze monograficznym. Wiele publikacji jednak zawęży wykorzystanie materiału

źródłowego do różnego rodzaju opracowań, rzadziej sięgając do źródeł archiwalnych. W ostatnich latach bardzo modne okazały się także popularyzujące, bogato ilustrowane opracowania albumowe, w których zdarza się, że ikonografia przeważa nad tekstem, co zmniejsza ich wartość poznawczy.

Wspomniane powyżej zróżnicowanie stanu badań oznacza, że niektóre pola badawcze są mocno spenetrowane, natomiast niektóre nie zostały jak dotąd poruszone. Dotychczasowa historiografia dotycząca kolejnictwa na Śląsku i w Wielkopolsce skupia się głównie na ukazywaniu ogólnych okoliczności powstawania sieci i jej długości, obiektach inżynieryjnych, architekturze, przytacza niemal wszystkie ważne daty związane z dziejami kolejnictwa w regionie, ukazuje najważniejsze postacie, które w pierwszym rzędzie inicjowały powstawanie kolei. Cechą charakterystyczną w istniejącej literaturze jest marginalne traktowanie struktur kolejowych od wewnątrz, czyli problemu osób budujących koleje i nimi administrujących. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest fakt, że problem ten wymaga prowadzenia dogłębnych i czasochłonnych badań źródłowych. Z tego samego powodu pomijano dotychczas także pewne aspekty wątku społecznego, czyli stosunek społeczeństwa do omawianych kolei. O ile w dotychczasowej literaturze przedmiotu często omówione są pojedyncze obiekty architektoniczne lub inżynieryjne, a nawet ich zespoły, niekiedy na bardzo wysokim poziomie merytorycznym, to brak opisu, który ukazywałby związek pomiędzy ich formą i kontekstem historycznym. Brak jak dotąd w literaturze odpowiedzi na pytanie, jak ewoluowała forma architektoniczna i co miało najważniejszy wpływ na istniejącą tendencję. Wreszcie jak dotąd nie podjęto opracowania ukazującego kwalifikacje, jakie posiadali budowniczowie oraz osoby administrujące kolejami prowincji poznańskiej i śląskiej.

Przedstawione braki w literaturze nie umniejszają jednak wagi i dokonań na niwie badań historycznych, prowadzonych już od końca XIX wieku. Wśród najważniejszych publikacji odnoszących się do przedwojennych dziejów kolejnictwa na Śląsku i w Wielkopolsce na pierwszym miejscu wymienić należy książkę Kurta Borna⁴, która powstała jeszcze przed wybuchem I wojny światowej; jej autor szczegółowo i bardzo dogłębnie

omawia problematykę Kolei Wschodniej, poczynając od procesu inicjatywy przez proces legislacyjny po budowę i administrację kolejną. Wszystkie późniejsze, poważne publikacje zarówno niemiecko- jak i polskojęzyczne dotyczące kolei w Wielkopolsce opierają się na pozycji Borna. Ukazania uwarunkowań powstania niemieckiej sieci kolejowej, w tym obu omawianych prowincji, podjął się w obszernym dwutomowym opracowaniu Arthur Mayer⁵; pozycja powstała w 1890 roku, dlatego siłą rzeczy zawęży się do tego okresu. Uwarunkowania gospodarcze i perspektywy mających powstać kolei pomiędzy obu prowincjami oraz Brandenburgią tuż przed ich powstaniem przedstawił Robert Simon⁶.

Najważniejszym jak dotąd polskojęzycznym opracowaniem naukowym, popartym rzetelnymi badaniami źródłowymi, nawiązującym do kolei w Wielkopolsce jest książka Teresy Dohnalowej⁷, która wprawdzie odnosi się do całości problematyki transportowej w omawianym regionie, jednak zagadnienie kolei porusza wyjątkowo dogłębnie i rzetelnie. Pomiedzy współczesnymi pozycjami naukowymi dotyczącymi kolei w Wielkopolsce wymienić należy także dwie pozycje Andrzeja Piątkowskiego⁸, które jako jedne z pierwszych w polskiej literaturze w sposób naukowy poruszają problematykę Kolei Wschodniej.

W przypadku kolei na Śląsku jako najważniejszą syntezę wymienić należy publikację napisaną w setną rocznicę uruchomienia pierwszej śląskiej kolei przez doktora Hermanna Freymarka⁹, który w miarę kompleksowo zaprezentował problematykę śląskich kolei. Podobnie jak wyżej wymieniona pozycja Borna, również dzieło Freymarka w polskojęzycznej literaturze stanowi punkt odniesienia do śląskich dziejów kolejnictwa. Z okresu międzywojennego wymienić należy zawężone do dolnośląskich kolei opracowanie Fritza Rumpfa¹⁰, jednak publikacja jest o tyle cenna, że wskazuje odniesienia do źródeł. Jediną polskojęzyczną syntezą śląskich kolei jest jak dotąd książka Michała Jer-

⁴ K. Born, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn. Sonderdruck aus Archiv für Eisenbahnwesen*, 1911, H. 4–6, Berlin 1911.

⁵ A. Mayer, *Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890*, Bd. I–II, Berlin 1891; Reprint – Berlin 1984.

⁶ R. Simon, *Zur Feststellung neuer Eisenbahnlinien in den Provinzen Schlesien, Posen und Brandenburg*, Breslau 1853.

⁷ T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815–1914*, Warszawa 1976.

⁸ A. Piątkowski, *Kolej Tylżycko-Wystrucka w latach 1862–1884. Pierwsza prywatna inwestycja kolejowa w Prusach Wschodnich*, Toruń 2001; A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996.

⁹ H. Freymark, *Die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.

¹⁰ F. Rumpf, *Die Eisenbahnen in Niederschlesien*, Göttingen 1934.

czyńskiego i Stanisława Koziarskiego¹¹. Książka skupia się na kompleksowym omówieniu powstawania sieci, jej walorem jest omówienie także okresu powojennych dziejów kolei na Śląsku, natomiast słabą stroną brak odniesienia do źródeł. Pionierskie kroki w zakresie prowadzenia badań źródłowych nad śląskimi kolejami w swoich publikacjach podjął Andrzej Scheer¹², który skupił główną uwagę na kolejach dolnośląskich, najgłębiej penetrując koleje okolic Świdnicy. Wśród publikacji dotyczących dziejów śląskich, lecz także wielkopolskich linii kolejowych wymienić należy dziewięć monografii Przemysława Dominasa¹³, który w swoich badaniach źródłowych skupia się na zagadnieniach społecznych oraz administracyjno-budowlanych. Spośród publikacji dotyczących dziejów górnośląskiego kolejnictwa, które wnikliwie i dogłębnie analizują problemy administracyjne, gospodarcze oraz społeczne omawianego okresu, wymienić należy trzy pozycje. Dwie pierwsze napisane przez zespoły autorskie Dawid Keller, Bogdan Kloch, Krzysztof Soida, Edward Wieczorek¹⁴ oraz Krzysztof Soida, Jacek Karniewski, Tomasz Roszak, Henryk Dąbrowski, Zygmunt Podlejski, Tadeusz Szafirski¹⁵. Trzecia napisana została przez Stanisława Koziarskiego¹⁶. Problematykę ściśle architektoniczną w odniesieniu do kolei Dolnego Śląska porusza niezmiernie cenne opracowanie pod redakcją Marii Zwierz¹⁷. Z punktu widzenia problemów omawianych w niniejszej pracy, książka ta jest o tyle ważna, że częściowo porusza również zagadnienia postaci podejmujących budowę kolei na Śląsku. Oryginalny wkład w zakresie badań nad architekturą kolejową w Sudetach wnosi opracowanie Macieja

Balasińskiego¹⁸, które powstało na bazie pracy doktorskiej opublikowanej dwa lata wcześniej¹⁹. W kontekście architektonicznym w przypadku Wielkopolski wskazać należy ważną monografię stacji kolejowej Gniezno, Mirona Urbaniaka²⁰ oraz pozycję zespołu autorskiego Grażyna M. Balińska, Jerzy A. Baliński, Dorota Balińska²¹, która porusza zagadnienia architektoniczne całego regionu. Wśród opracowań dotyczących Wielkopolski wymienić należy także popularyzujące opracowanie Roberta Kromy²² oraz popularnonaukowe opracowanie dotyczące poznańskiego węzła kolejowego Roberta Kromy i Janusza Sosińskiego²³. Omawiając problematykę architektury kolejowej, należy wymienić ważną pozycję, jaką jest książka Marty Rymar²⁴, która bezpośrednio nie odnosi się do omawianych prowincji, tylko podejmuje zagadnienia architektury kolei w Galicji, jednak w swoim ujęciu daleko wykracza poza omawiany teren, ponadto wskazuje mechanizmy powstawania architektury w krajach monarchii habsburskiej. Obok niej ważną publikacją źródłową, ukazującą uwarunkowania architektoniczne w odniesieniu do małych dworców na kolejach pruskich jest przedwojenna książka radcy rządowego Aloyisa Holtmeyera²⁵.

W odniesieniu do administracji tkanką kolejową w prowincji poznańskiej ukazały się dotąd dwie pozycje książkowe. Na temat Dyrekcji bydgoskiej kilka cennych informacji źródłowych znajduje się w książce Jerzego Pawłowskiego²⁶, natomiast dzieje Dyrekcji poznańskiej porusza Henryk Zięba²⁷, który jednak pomija istotny problem czynnika ludzkiego w XIX-wiecznej strukturze administracyjnej dyrekcji.

W omawianym regionie pojawiło się również szereg monografii odnoszących się ściśle do dziejów górskich linii kolejowych na Śląsku. Pomiędzy nimi wymienić na-

¹¹ M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole, Wrocław 1992.

¹² A. Scheer, *Zapomniane linie kolejowe w województwie walbrzyskim*, „Rocznik Świdnicki”, Świdnica 1984, s. 38–98; A. Scheer, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, „Rocznik Świdnicki”, Świdnica 1994, s. 28–98; A. Scheer, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, cz. II: lata 1895–1995, „Rocznik Świdnicki”, Świdnica 1995, s. 115–200.

¹³ P. Dominas, *Dzieje kolei doliny Bystrzycy (Weistritzthalbahn) Świdnica – Jedlina Zdrój*, Świdnica 2010; P. Dominas, *Kolej Walbrzych – Kłodzko*, Łódź, 2010; P. Dominas, *Kolej Wolsztyn – Luboń (Poznań)*, Łódź, 2011; P. Dominas, *Koleją z Kłodzka do Kudowy Zdroju*, Wrocław 2006; P. Dominas, *Koleją z Kłodzka do Stronia Śląskiego*, Żąbkowice Śląskie 2009; P. Dominas, *Koleją z Kłodzka do Walbrzycha*, Przewodnik, Wrocław 2004; P. Dominas, *Koleje regionu kaczawskiego*, Lwówek Śląski – Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski, Jelenia Góra 2012; P. Dominas, *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914*, Kłodzko 2009; P. Dominas, *Żąbkowicka Kolej Powiatowa 1908–2008*, Żąbkowice Śląskie 2008.

¹⁴ D. Keller, B. Kloch, K. Soida, E. Wieczorek, *Koleją z Katowic do Raciborza*, Rybnik 2006.

¹⁵ K. Soida, J. Karniewski, T. Roszak, H. Dąbrowski, Z. Podlejski, T. Szafirski, *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego*, Katowice 1997.

¹⁶ S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej na Górnym Śląsku*, Opole 1990.

¹⁷ *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006.

¹⁸ M. Balasiński, *Architektura małych dworców kolejowych w Kotlinie Kłodzkiej i na tle Sudetów*, „Kłodzki zbornik” VI, Hradec Králové 2005, s. 307–318.

¹⁹ M. Balasiński, „Architektura małych dworców kolejowych w Sudetach i na Pogórzu Sudeckim”, Politechnika Wrocławska 2003 (praca doktorska).

²⁰ M. Urbaniak, *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno. Od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*, Łódź 2010.

²¹ G. M. Balińska, J. A. Baliński, D. Balińska, *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*, Wrocław 2011.

²² R. Kroma, *Koleje żelazne w Wielkopolsce i na Ziemi Lubuskiej*, Poznań 2005.

²³ R. Kroma, J. Sosiński, *Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś*, Poznań 2008.

²⁴ M. Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*, Warszawa 2009.

²⁵ A. Holtmeyer, *Kleinere Eisenbahnenempfangsgebäude*, Berlin 1915.

²⁶ J. Pawłowski, *150 lat kolei w regionie kujawsko-pomorskim 1851–2001*, Bydgoszcz 2001.

²⁷ H. Zięba, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres do roku 1945*, Poznań 1989.

leży dwukrotnie wydawaną książkę Michała Jerczyńskiego i Tomasza Przerwy²⁸, niedawno opublikowaną książkę Dominika Kary²⁹, oraz pozycję zespołu autorskiego Krzysztof Marecki, Robert Primke, Maciej Szczerepa, Wojciech Szczerepa³⁰.

Odnosząc się do publikacji podejmujących problematykę dziejów kolei na terenie całej Polski, w tym do omawianych prowincji, wymienić należy pozycję Zbigniewa Taylora³¹ oraz najnowszą publikację zespołu autorskiego pod redakcją Dawida Kellera³².

Rozpatrując problem dziejów kolejnictwa, na każdym kroku pojawiają się skomplikowane zagadnienia z zakresu techniki, finansów czy polityki kolejowej. W kontekście tym publikacją nie do przecenienia, odnoszącą się do najważniejszych zagadnień z dziejów kolei na świecie, poruszającą wszelkie zagadnienia od politycznych, przez finansowe, budowlane, po techniczne jest dziesięciotomowa encyklopedia kolejnictwa powstająca w latach 1890–1895 i 1912–1923 pod redakcją dr. barona Victora Rölla³³. Obok niej równie cenną książką, wyjaśniającą zasady technicznego funkcjonowania kolei w Niemczech pod każdym najbardziej szczegółowym kątem jest trzypięciotomowa pozycja, której wydawcą jest Franz Czygan³⁴. Wśród publikacji poruszających zagadnienia ściśle techniczne, dotyczące budownictwa mostowego nie sposób pominąć doskonałą pozycję Juliusza Szczygła³⁵. Analogiczną tematykę zawężoną do stalowych budowli mostowych, z dodatkowym ukazaniem wątku społecznego zawiera książka Martina Trautza³⁶. W kontekście pionierskich działań budowlanych (głównie tuneli) na terenie Alp nie sposób pominąć ważną pozycję o cechach źródła Amanda barona Schweigera-Lerchenfelda³⁷.

Pomiędzy opracowaniami niemieckojęzycznymi dotyczącymi kolei pruskich, w które wpisują się kolejno omawianych prowincji są publikacje Wolfganga Klee i Ernsta Biedermanna³⁸, ukazujące problematykę gospodarczą oraz polityczną, popartą licznymi statystykami. Rzetelne opracowanie niemieckojęzyczne podejmujące problematykę kolejową omawianego terenu stanowi również książka Hansa Wolfganga Scharfa³⁹, która jednak głównie skupia się na dziejach okresu międzywojennego. Wśród literatury niemieckojęzycznej wymienić także należy pozycje Siegfrieda Bufera⁴⁰, który pomimo popularnonaukowego ujęcia tematu kolei bardzo wnikliwie omówił zarówno problem kolei na Śląsku, jak i w prowincji poznańskiej. Wymienić także wypada pozycję *Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen*⁴¹, przygotowaną jak sam tytuł wskazuje na setną rocznicę istnienia kolei niemieckich. Książka ta pomimo wielu ważnych informacji ze względu na czas wydania w okresie III Rzeszy zawiera wiele akcentów propagandowych, co znacząco obniża jej wartość.

Na temat kolei omawianych prowincji brakuje jak dotąd literatury angielskojęzycznej. Powstały jednak ważne opracowania poruszające ogólną problematykę kolejową. Niezwykle inspirującą publikacją ukazującą ewolucję architektury dworców kolejowych w Europie i Stanach Zjednoczonych w latach 1830–1950 jest pozycja Carola L. V. Meeksa⁴². Klasyczną pozycją poświęconą socjologii stacji kolejowej jest opracowanie Jeffreya Richardsa i Johna M. MacKenziego⁴³. Obok niej znakomitą monografią kulturowych przemian, jakie wiktoriańskiej Anglii przyniosła kolej, jest bogato ilustrowana książka Michaela Freemana⁴⁴. Pomiędzy publikacjami dotyczącymi kolei w wiktoriańskiej Anglii wymienić należy również pozycje Johna R. Kelletta⁴⁵ oraz Jacka Simmonsa⁴⁶. W kontekście literatury o znaczeniu socjologicznym wymienić należy bardzo popularną, tłumaczoną także na

²⁸ M. Jerczyński, T. Przerwa, *Kolej Sowiogórska*, Srebrna Góra 2002; wyd. 2, Srebrna Góra 2007.

²⁹ D. Kara, *Kolej w Szklarskiej Porębie*, Szklarska Poręba 2010.

³⁰ K. Marecki, R. Primke, M. Szczerepa, W. Szczerepa, *100 lat kolei doliny Bobru*, Jelenia Góra 2009.

³¹ Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

³² *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.

³³ *Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, Bd. I–X, Red. Dr. Freiherr V. Röhl, Berlin – Wien 1890–1895 i 1912–1923.

³⁴ F. Czygan (Hrsg.), *Die Eisenbahnen in Wort und Bild*, Bd. I–II, Nordhausen am Harz 1928.

³⁵ J. Szczygieł, *Wiadomości ogólne o mostach*, Warszawa 1955.

³⁶ M. Trautz, *Eiserne Brücken im 19. Jahrhundert in Deutschland*, Düsseldorf 1991.

³⁷ A. Schweiger-Lerchenfeld, *Die Überschienung der Alpen, Semmering, Brenner, Pustertal, Östliche Alpen, Mont Cenis, St. Gotthard, Arlberg, Schwarzwald*, faksymile wydania z 1884, uzupełnione przez E. Born, Moers 1983.

³⁸ W. Klee, *Preussische Eisenbahngeschichte*, Stuttgart 1982; E. Biedermann, *Die wirtschaftliche Entwicklung der preussischen Staatseisenbahnen*, Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1906.

³⁹ H. W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Weichsel und Oder. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981.

⁴⁰ S. Bufer, *Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen*, Eggllham 1999; Bufer S., *Eisenbahnen in Schlesien*, Ausg. III, Eggllham 2001,

⁴¹ *Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen*, Berlin 1935.

⁴² C. L. V. Meeks, *The Railroad Station. An architectural History*, New Haven 1956.

⁴³ J. Richards, J. M. MacKenzie, *The Railway Station. A Social History*, Oxford 1986.

⁴⁴ M. Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven 1999.

⁴⁵ J. R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London 1969.

⁴⁶ J. Simmons, *The Victorian Railway*, New York 1991.

język angielski pozycję niemieckiego autora Wolfganga Schivelbuscha⁴⁷. Problematykę dziejów kolejowych na terenie Śląska podejmuje także literatura czeska – tutaj spośród licznych pozycji wymienić wypada książkę Pavla Schreiera⁴⁸.

Do ważnych monografii ukazujących związek kolei z kulturą należy jedyna polskojęzyczna pozycja Wojciecha Tomasika⁴⁹. W zakresie relacji kolei ze sztuką wskazać wypada także niemieckojęzyczną książkę Thomasa Meurera⁵⁰. Powyższe zestawienie uzupełniają mniej znaczące publikacje, które znalazły się w spisie opracowań na końcu książki. Wymieniona powyżej literatura miała znaczenie wspomagające, ponieważ niniejsza książka powstała głównie na podstawie niepublikowanych dotąd materiałów źródłowych. Zaznaczyć należy, że na obecnym etapie stan badań jest już na tyle zaawansowany, że wniesienie czegokolwiek nowego do dziejów kolejnictwa omawianych prowincji wymaga szczegółowej kwerendy archiwalnej. Postęp badań nad omawianymi dziejami kolejnictwa umożliwiają obszerne zasoby archiwalne znajdujące się zarówno w archiwach polskich, jak i niemieckich, a częściowo także czeskich.

Na potrzeby niniejszej publikacji badania prowadzono w licznych archiwach i instytucjach posiadających zbiory książkowe i dokumentację archiwalną. Szczególną rolę w zakresie ilości oraz jakości zasobu akt odnoszących się do prowincji poznańskiej i śląskiej odgrywa Archiwum Pruskiego Dziedzictwa Kulturowego w Berlinie (*Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin*), gdzie prowadzono najintensywniejszą kwerendę. W zespole Ministerstwo Robót Publicznych, Wydział Kolejowy (*Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung*) zachowały się akta ministerialne, z których można uzyskać informacje niemal z każdej dziedziny działań w zakresie kolejnictwa, począwszy od spraw prawno-administracyjnych, przez sprawy personalne, budowlane, komunikacyjne, na politycznych powiązaniach z koleją kończąc. Wiele akt odnosi się do budowy konkretnych linii kolejowych. Dodać trzeba, że w ostatnich latach następowała reorganizacja archiwum i znaj-

dują się tu głównie akta z okresu od początku podejmowania działań w sprawach kolejowych do końca I wojny światowej. Wyłącznie do kolei w omawianych prowincjach odnosi się tu około 300 jednostek archiwalnych, ponadto znacznie więcej porusza szerszą problematykę spraw kolei w Prusach, w tym także w omawianych prowincjach. Prowadzona kwerenda skupiała się głównie na problemach administracyjno-organizacyjnych kolei oraz na sprawach dotyczących poszczególnych linii kolejowych⁵¹. Bogata dokumentacja spraw kolejowych z okresu międzywojennego i czasu II wojny światowej, niekiedy będąca kontynuacją zespołu akt z powyższego archiwum, została zdeponowana w Archiwum Związkowym w Berlinie (*Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde*), głównie w zespole Ministerstwo Kolei Rzeszy (*Reichsverkehrsministerium*). Niekiedy jeden zespół akt rozdzielony został na osobne poszyty i zdeponowany jest oddzielnie w dwóch powyższych archiwach. Stan ten wy-

⁵¹ Poddane kwerendzie akta Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin, I. HA Rep. 93 E [dalej: GStA PK, I. HA Rep. 93 E], Ministerium der öffentlichen Arbeiten, sygn. 1–5 Besetzung des Ministeriums und der Abteilungen und die Regelung des Dienstbetriebes 1848–1915; sygn. 146, Die dem König zugehenden Verwaltungsberichte über Eisenbahnanlagen 1852–1865; sygn. 178–180, Geschäftliche Nachrichten über die Eisenbahndirektions-Bezirke 1884–1912; sygn. 760–762, Die Einsetzung einer Direktion für die Verwaltung der Oberschlesische Eisenbahn 1856–1885; sygn. 763–764, Einsetzung einer Eisenbahndirektion Breslau 1886–1911; sygn. 780–782, Die Bildung einer Kommission für den Bau der Ostbahn 1848–1876; sygn. 783–785, Einsetzung einer Eisenbahndirektion Bromberg 1876–1914; sygn. 926–927, Einsetzung der Eisenbahndirektion Kattowitz 1895–1910; sygn. 928–929, Geschäftspläne für die Eisenbahndirektion Kattowitz 1895–1922; sygn. 1005–1006, Die Verwaltungsangelegenheiten der Eisenbahndirektion in Posen 1895–1920; sygn. 1007, Anlagekapital der zum Direktionsbezirk Posen gehörenden Eisenbahnstrecken, sygn. 1008, Die Aufstellung des Betriebesatz der Eisenbahndirektion in Posen – einschliesslich der technischen Teil 1895–1917; sygn. 3452–3454, Bildung der Kommission für den Bau der Direktion der Ostbahn 1852–1867; sygn. 3475, Errichtung und der weitere Ausbau der Eisenbahn Bromberg–Znin 1893–1918; sygn. 3880, Anlage einer Eisenbahn von Samter nach Obornik 1901–1913; sygn. 15468, Bürobedürfnisse bei Königliche Eisenbahndirektionen 1888–1912; sygn. 15473, Kosten der Vorarbeiten für neue Eisenbahnen 1880–1903; sygn. 15546, Förderung der Ostmarkenpolitik durch Eisenbahnbeamten 1903–1909; sygn. 15574, Allgemeines über Eisenbahnen und deren Betrieb und Staatseisenbahn-Verwaltung, Bd. 1–3, 1885–1901; sygn. 15623, Eisenbahn – Statistik 1899–1916; sygn. 15625, Für seine Majestät König einzureichende Verwaltungsberichte 1867–1910; sygn. 5963, Eisenbahn von Goldberg nach Löwenberg und von Goldberg nach Merzdorf 1898–1909; sygn. 6056–6058, Anlage einer Eisenbahn von Lahn nach Löwenberg 1882–1920, sygn. 16128, Ausbau der Bahnanlagen im Direktionsbezirk Breslau 1907–1923; sygn. 16156, Bahnhof Koberwitz 1882–1911; sygn. 16155, Anlage einer Eisenbahn von Breslau über Klettendorf, Koberwitz und von Zobten nach Ströbel, Bd. 1–4, 1894–1927; sygn. 16160, Anlage einer Eisenbahn von Glatz nach Rückers, Bd. 1–2, 1889–1925; sygn. 16715, Bahnhof Wollstein 1882–1911; sygn. 16728, Anlage einer Eisenbahn von Grätz nach Posen, Bd. 1–2, 1889–1925; sygn. 16139, Anlage einer Eisenbahn von Waldenburg nach Glatz, Bd. 1–3, 1880–1921; sygn. 16141, Bau einer Eisenbahn von Mittelsteine nach Ottendorf, Bd. 1–2, 1886–1922; sygn. 16152, Bahnhof Camenz, Bd. 1–2, 1869–1927; sygn. 16153, Bahnhof Mittelwalde, Bd. 1–2, 1868–1923.

⁴⁷ W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München – Wien 1977; W. Schivelbusch, *The Railway Journey. Trains and Travel in the Nineteenth Century*, Oxford 1980.

⁴⁸ P. Schreier, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2004.

⁴⁹ W. Tomasik, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wrocław 2009.

⁵⁰ T. Meurer, *Die Eisenbahn in der Deutschen Kunst*, Bonn 1989.

magał w kilku przypadkach poddania badaniom jednego zespołu akt w obu archiwach.

Bardzo poważny zasób materiałów archiwalnych dotyczących problemu kolejnictwa w obu badanych prowincjach znajduje się również w archiwach polskich. Głównie w Archiwum Państwowym we Wrocławiu, Poznaniu, Opolu i Katowicach, a także w ich oddziałach w Kamieńcu Żąbkowickim, Jeleniej Górze i Gnieźnie. Poddane kwerendzie akta dokumentują głównie relację administracji terenowej z władzami kolejowymi przed 1945 rokiem. Pozwalają one śledzić procesy inicjowania kolei, udział finansowy władz terytorialnych w inwestycjach kolejowych, czy zapoznać się z niektórymi procesami budowy oraz funkcjonowania kolei. Najobszerniejszy zasób zawierają zespoły akt rejencyjnych głównie rejencji wrocławskiej i rejencji opolskiej. Można wskazać, że przykładowo zespół rejencji opolskiej zawiera ponad 600 pozycji dotyczących ściśle spraw kolejowych, nie mniejszy zasób znajduje się we Wrocławiu. Nieznaczne zasoby archiwalne zachowały się w aktach rejencji poznańskiej, która zawiera zaledwie kilkanaście teczek, natomiast akta rejencji bydgoskiej zawierają jedynie jeden poszyt dotyczący spraw kolejowych. Nieco mniejsze zasoby zawierają akta naczelnych prezydiów prowincji poznańskiej i śląskiej oraz akta miejskie. Szczególne zasoby archiwalne zachowały się w odniesieniu do starostw powiatowych obu prowincji, które przykładowo w Archiwum Państwowym w Poznaniu stanowią kilkaset jednostek. Zawierają głównie dokumenty dotyczące przekazywania gruntów pod budowę kolei, udziału finansowego powiatów i miast w procesie powstawania kolei czy zaangażowania jednostek administracji terytorialnej i samorządowej w funkcjonowanie kolei, np. kursowanie pociągów.

Oprócz wymienionych zespołów, w Archiwum Państwowym w Katowicach zachowały się także cenne akta Dyrekcji Kolei w Katowicach, zawierające 33 jednostki dotyczące spraw personalnych, administracyjnych oraz budowlanych. W odniesieniu do akt Dyrekcji Kolei we Wrocławiu, to zawierają one jedynie informacje szczerbowe, w dodatku odnoszące się do okresu II wojny światowej, natomiast w przypadku Poznania i Bydgoszczy nie zachowały się w ogóle. Poważne zbiory dokumentacji kolejowej znajdują się w dawnych dyrekcjach kolei we Wrocławiu i Poznaniu. Zaznaczyć jednak należy, że nie są to materiały udostępniane stale i publicznie, wgląd do nich jest możliwy jedynie po wcześniejszym uzgod-

nieniu z naczelnikami wydziałów. W pierwszym przypadku w Wydziale Geodezji znajdują się przedwojenne rzuty sytuacyjne stacji kolejowych, liczne mapy, plany gruntowe linii kolejowych, karty ewidencyjne mostów, wiaduktów, przepustów i tuneli. W przypadku Poznania zachowały się liczne plany obiektów inżynierskich, budynków oraz rzuty sytuacyjne stacji.

Poszerzając pole badawcze o wątki społeczne, intensywną kwerendę prowadzono w przedwojennej prasie, głównie w Bibliotece Uniwersyteckiej we Wrocławiu oraz Bibliotece Uniwersyteckiej w Poznaniu. Pogłębionej kwerendzie poddano 20 tytułów, z których część przebadano pod kątem kolejowym w okresie kilkunastu lat. Niezmiernie cenny materiał źródłowy zawierają tytuły prasowe: „Posener Zeitung” z lat 1879–1886, „Liegnitzer Tageblatt” 1883–1906, „Bote aus dem Riesengebirge” 1903–1910, „Der Gebirgsbote” 1855–1914, „Breslauer Zeitung” 1855–1857, „Tarnowitzer Kreis- und Stadt-Blatt” 1906–1913, „Schweidnitzer Stadtblatt” 1898–1905 oraz wiele innych tytułów, zamieszczonych w spisie bibliograficznym.

Na potrzeby niniejszej publikacji obok kwerendy prowadzonej w polskich jednostkach bibliotecznych, dodatkowo część badań prowadzono w Bibliotece Uniwersyteckiej w Essen oraz w Stuttgarcie, jak również w Muzeum Górnośląskim w Rathingen koło Düsseldorfu (*Oberschlesisches Landesmuseum in Ratingen*). Ważne materiały dotyczące problemu kolejnictwa znaleziono również w kolejowej bibliotece technicznej w Dyrekcji Kolei we Wrocławiu.

Niezmiernie ważnym źródłem drukowanym, głównie w zakresie informacji techniczno-budowlanych, ukazującym niezwykle szczegółowo problematykę kolejową także omawianych prowincji są opiniotwórcze niemieckie periodyki, które w okresie przedwojennym stanowiły bazę naukową dla całego aparatu administracyjno-budowlanego kolei niemieckich. Należą do nich „Zeitschrift für Bauwesen” wychodzący w latach 1851–1931, czy „Centralblatt der Bauverwaltung” wydawany od 1881 roku pod patronatem Ministerstwa Robót Publicznych, a w 1931 roku wchłonięty przez powyższy tytuł. W szczytowym okresie nakład pierwszego z czasopism osiągał 13 000 egzemplarzy. Innym ważnym periodykiem jest powstały w 1867 roku miesięcznik „Deutsche Bauzeitung”, wydawany do dzisiaj w nakładzie ponad 30 000 egzemplarzy. Materiał źródłowy za-

warty w powyższych periodykach jest na tyle obszerny, że sam w sobie może stanowić podstawę do odrębnego opracowania.

Oddzielną kartę w polskojęzycznym piśmiennictwie periodycznym dotyczącym dziejów kolejnictwa stanowi wydawany od ponad dwóch dekad miesięcznik „Świat Kolei”. Publikowane w nim artykuły koncentrują się głównie na zagadnieniach technicznych kolei w Polsce, poruszając także ich dzieje, w tym także w omawianych prowincjach. Autorzy publikacji bazują często na materiale źródłowym, co sprawia, że publikacje mają wysoki poziom naukowy. Spośród periodycznych publikacji na temat kolejnictwa w omawianych prowincjach, na uwagę zasługują także artykuły Jörga Petzolda z Drezna publikowane w kwartalniku „Die Museums-Eisenbahn – Zeitschrift für Kleinbahn-Geschichte”⁵². Artykuły omawiające kolejki obchodzące setny jubileusz mają wysoki poziom merytoryczny, a oparte są głównie na źródłach archiwalnych.

Powyższe publikacje periodyczne uzupełniają źródła drukowane w postaci Zbioru praw dla państw Królestwa Pruskiego⁵³, pruskich rozporządzeń ministerialnych⁵⁴ oraz dzienników urzędowych rejencji wrocławskiej, opolskiej, legnickiej, poznańskiej i bydgoskiej⁵⁵ z lat 1838–1914. Cenne uzupełnienie ukazujące skalę przewozów stanowią statystyki przewozów kolejowych Dyrekcji Kolei we Wrocławiu z lat 1903–1905⁵⁶, które wykorzystywano w niniejszej publikacji.

Cennym źródłem uzupełniającym niniejszą publikację była przedwojenna ikonografia, najczęściej w formie pocztówkowej, ukazująca rzeczywisty stan materialny omawianych kolei.

Fundamentalne znaczenie podczas badań dziejów dziedzictwa materialnego omawianych prowincji było bezpośrednie rozpoznanie tkanki kolejowej w terenie. W latach 2006–2012 autor przeprowadził inwentary-

zację terenową uwzględniającą analizę stanu obiektów zabytkowych znajdujących w obrębie obu omawianych prowincji. Wykonano dokumentację fotograficzną kilkuset stacji oraz obiektów kolejowych. Na Dolnym i Górnym Śląsku zinwentaryzowano ponad 200 stacji, natomiast w Wielkopolsce ponad 120. Porównawcze badania terenowe prowadzono również za granicą, szczególnie w Niemczech. Ocenie poddano głównie pruskie obiekty Kolei Bergijsko-Marchijskiej (*Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft*) w Nadrenii Północnej-Westfalii, w Berlinie, a także w Bawarii. Współczesne ilustracje zamieszczone w tekście wykonane zostały przez autora, a ich numery zawiera wykaz źródeł ilustracji.

Jak wskazano powyżej, dotychczasowa literatura ukazująca dzieje kolejnictwa w prowincjach poznańskiej i śląskiej skupiała się na wielu zagadnieniach natury politycznej, gospodarczej, finansowej, prawnej, analizowała wielkość i strukturę istniejącej sieci kolejowej, podejmowała problematykę poszczególnych obiektów lub zespołów obiektów inżynieryjnych oraz architektury kolejowej, wreszcie omawiała zagadnienia techniczne dotyczące taboru. Największa luka w zakresie badań istnieje w sferze społecznej, pewien niedosyt istnieje także w odniesieniu do architektury. W tej dziedzinie brak jak dotąd np. opracowania ukazującego syntezę architektury kolejowej choćby jednej prowincji z uwzględnieniem kontekstu historycznego, co wynika z faktu, że opracowaniami zajmują się albo architekci, albo historycy lub często pasjonaci kolejnictwa. Co się tyczy problematyki społecznej, to nikt jak dotąd nie wykazał, jak przebiegały kariery urzędników kolejowych oraz jak wyglądała hierarchia urzędnicza na kolei omawianych prowincji w okresie najintensywniejszego powstawania sieci kolejowej, tj. przed 1914 rokiem.

Powyższy stan spowodował, że dzięki przeprowadzonym badaniom na wiele spraw udało się rzucić nowe światło. Najważniejszym odkryciem autora było ustalenie większości nazwisk wyższych urzędników, którzy prowadzili nadzór nad powstawaniem i funkcjonowaniem omawianych kolei. O ile w korespondencji kolejowej publikowanej lub niepublikowanej nazwiska urzędników pojawiały się jakby marginalnie, np. w aktach podczas prowadzenia korespondencji urzędnicy składali swoje podpisy, poniższa książka umożliwia zestawienie tych nazwisk w pewną logiczną całość, ukazując ich rangę i przynależność administracyjną do danego urzędu.

⁵² J. Petzoldt, *Frankenstein – Münsterberg – Nimptscher Kreisbahn*, „Die Museums-Eisenbahn – Zeitschrift für Kleinbahn-Geschichte”, Bd. 44, Bruchhausen-Vilsen 2008, s. 22–28; J. Petzoldt, *Isergebirgsbahn*, „Die Museums-Eisenbahn – Zeitschrift für Kleinbahn-Geschichte”, Bd. 45, Bruchhausen-Vilsen 2009, s. 21–26; J. Petzoldt, *Kleinbahn Grünberg – Sprottau*, „Die Museums-Eisenbahn – Zeitschrift für Kleinbahn-Geschichte”, Bd. 47, Teil 2, Bruchhausen-Vilsen 2011, s. 16–17; J. Petzoldt, *Ohlauer Kleinbahn*, „Die Museums-Eisenbahn – Zeitschrift für Kleinbahn-Geschichte”, Bd. 46, Bruchhausen-Vilsen 2010, s. 20–21.

⁵³ *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1838–1914*.

⁵⁴ *Ministerial-Blatt Königlich Preussischen Staaten 1838–1914*.

⁵⁵ *Amts-Blatt Königlich Preussischen Regierung Breslau, Oppeln, Liegnitz, Posen, Bromberg*, z lat 1838–1914.

⁵⁶ *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektion Breslau fürs Jahr 1905*, Breslau 1906.

W czasie prowadzenia badań nad omawianymi kolejami najbardziej uwagę autora zwróciły dwie rzeczy. Pierwsza to fakt, jak bardzo centralistycznie prowadzony był zarząd nad powstającymi kolejami na szczeblu ministerialnym. Wprawdzie istniejące prawodawstwo oraz literatura mówi o zatwierdzaniu decyzji w Berlinie, jednak z prowadzonych badań wynika, że kontrola sprawowana przez ministerstwo była bardzo rozległa. Ministerstwo ingerowało nawet w najdrobniejsze szczegóły, co świadczy o tym, że całym procesem budowania i funkcjonowania omawianych kolei zarządzano z Berlina. Fakt ten zrodził wnioski, które dopuszczają stwierdzenie, że Wydział Kolejowy Ministerstwa był w rzeczywistości ogromnym biurem budowlanym nadzorującym to, co działo się w prowincjach poznańskiej i śląskiej, lecz nie tylko. Drugie odkrycie to fakt bardzo dużej rotacji wyższych urzędników. Przy czym zauważyć należy, że wymiana nie oznaczała usuwania ze służby, tylko przesuwania na inne stanowiska, głównie w obrębie omawianych dyrekcji kolei, oraz na stanowiska ministerialne. Śledząc zatrudnianie kilkudziesięciu najważniejszych urzędników ministerialnych podkreślić należy, że najpierw pracowali na terenie dyrekcji kolejowych omawianych prowincji i dopiero z czasem awansowali na wyższe stanowiska, najczęściej do Berlina.

W kontekście wspomnianych nowych ustaleń wskazać należy, że pomimo wieloletnich badań źródłowych i poszukiwań właśnie nazwisk osób, które były budowniczymi i administrowały omawianymi kolejami, dopiero w ostatnich dwóch latach udało się spenetrować akta ukazujące szereg postaci zatrudnionych w dyrekcjach kolei i w Wydziale Kolejowym Ministerstwa. Ponad trzyletnie poszukiwania w aktach personalnych w zasobach archiwalnych umożliwiły odnalezienie w GStA PK w Berlinie nazwisk budowniczych, tym samym odpowiedź na pytanie, kim byli bezpośredni budowniczowie nadzorujący lawinowe powstawanie nowych linii kolejowych.

Drugim ważnym novum w prezentowanej pracy jest nakreślenie typologii ukazującej proces ewoluowania formy architektonicznej w odniesieniu do obiektów inżynierskich oraz kubaturowych (np. dworców) oraz proponowanie faz rozgraniczających poszczególne okresy w budownictwie kolejowym, z uwzględnieniem ich tendencji i kierunków, a także kontekstu historycznego.

Kolejną nowością jest poszerzenie wątku ukazującego zaangażowanie społeczne w sprawy kolejowe, w szczególności działań instytucji pozarządowych w usprawnienie i organizację funkcjonowania kolei. Dzięki badaniom prasy udało się wskazać, jak znacząco w budowę kolei drugorzędnych zaangażowane były np. izby handlowe. Fakt ten jak dotąd nie znalazł opracowania w literaturze. Wreszcie poruszono także bardzo duże zaangażowanie różnych warstw społeczeństwa w sprawy kolejowe, co dotąd w literaturze było marginalizowane.

Analiza powyższego wkładu badawczego pokazuje, że brak jak dotąd w literaturze pozycji zestawiającej dwa sąsiednie regiony. Dodatkowo przedstawiony wywód tak ujmując zachodzące procesy, aby można było je odnieść do każdej linii kolejowej na terenie prowincji poznańskiej i śląskiej. Co więcej, na podstawie przebadanych akt można stwierdzić, że analogicznie funkcjonowały koleje w całych Prusach. Tezę dotyczącą typowości zjawisk na kolejach wybranego regionu w kontekście całych Prus, autor prezentował pisząc o kolei na Ziemi Kłodzkiej⁵⁷. Obecnie, pomimo poszerzenia pola badawczego do dwóch omawianych prowincji, stawiana teza również się potwierdza.

Treść publikacji, jak wspomniano powyżej, zawarta została w siedmiu rozdziałach. Pierwszy ma za zadanie osadzenie omówionej problematyki w szerokim kontekście uwarunkowań systemowych związanych z zarządzaniem kolei na świecie. Przytoczone zostały modele zarządzania kolejami w najważniejszych z punktu widzenia omawianych prowincji państwach świata. Ukazano najważniejsze modele kolei, od prywatnych poprzez mieszane prywatno-państwowe, po państwowe, na przykładzie wybranych krajów Europy, Azji i Ameryki.

Drugi rozdział podejmuje problem dotyczący inicjatywy związanej z powstawaniem sieci kolejowej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Omówiono sposoby postępowania (mechanizmy) podczas podejmowania inicjatywy przez komitety kolejowe, ukazując w obu prowincjach najważniejsze przypadki typowe oraz wyjątkowe. Wskazane zostały motywy podejmowania działań oraz najważniejsze czynniki, które decydowały o budowie linii kolejowej. Podjęta została próba ukazania najważniejszych osób zaangażowanych w działania komitetów w omawianych prowincjach. Uwzględniając fakt, że na ogół podstawowym działaniem komitetu było przeprowadze-

⁵⁷ P. Dominas, *Powstanie i rozwój...*, s. 7.

nie tzw. prac przedwstępnych, w których mieściło się wykonanie pomiarów i stworzenie listu intencyjnego, wskazane zostało, kto wykonywał takie prace oraz omówiona została struktura powstających listów intencyjnych. Zadaniem tego rozdziału jest odpowiedź na pytanie, kto, w jaki sposób i w jakich okolicznościach podejmował inicjatywę budowy linii kolejowych.

Rozdziały od III do V ukazują władze państwowe oraz struktury administracyjne, jakie zaangażowane były w powstawanie i administrowanie kolejami w omawianym terenie oraz zakres działań, jakie podejmowały one w tym procesie. Przedstawiając struktury, ukazano dwie instancje administracji kolejowej oraz urzędy współdziałające, czyli najwyższy szczebel ministerialny, podległe mu dyrekcje kolei oraz administrację państwową. Ukazana została rola wszystkich urzędów w zachodzących procesach. Ogromna rola, jaką odegrało ministerstwo w procesie powstawania kolei w omawianych prowincjach sprawiła, że w miarę dogłębnie zostały omówione zasady jego funkcjonowania oraz zatrudnione w nim osoby. W rozdziale tym przedstawiono poszczególne resorty ministerialne, którym w badanym okresie podlegały sprawy kolejowe. Wykazano zmiany w strukturach organizacyjnych ministerstwa, uchwycony został problem rozwoju Wydziału Kolejowego następujący wraz z narastaniem sieci kolejowej w ciągu całego omawianego okresu. Część rozdziału wiąże się z zaprezentowaniem życiorysów i dokonań zawodowych najważniejszych ministrów odpowiedzialnych za sprawy kolejnictwa. Zestawiono również aparat administracyjny ze wskazaniem nazwisk wyższych urzędników ministerialnych odpowiadających za koleje w Prusach, z jednoczesnym wyszczególnieniem urzędników, którym podlegały koleje w omawianych prowincjach. Zagadnienia powyższego rozdziału mieszczą się w pytaniu o to, kto stał na czele aparatu ministerialnego zarządzającego kolejami w prowincjach poznańskiej i śląskiej oraz jak wyglądały struktury organizacyjne Wydziału Kolejowego Ministerstwa.

Kolejny rozdział (IV) omawia niższą w stosunku do ministerstwa instancję, czyli dyrekcje kolei. Bez względu na to, czy były to dyrekcje kolei prywatnych czy państwowych, ich rolą było zarządzanie kolejami w terenie. Dlatego w rozdziale tym omówiono struktury administracyjne Dyrekcji Kolei we Wrocławiu, Bydgoszczy, Katowicach i Poznaniu oraz postacie stojące na ich czele. Podobnie jak w przypadku zarządu ministerialnego,

ukazano wewnętrzne struktury organizacyjne dyrekcji oraz zaprezentowano nazwiska najważniejszych postaci, które brały udział w powstawaniu kolei i nadzorowaniu jej funkcjonowania. W przypadku części dyrekcji ukazano zakres obowiązków poszczególnych urzędników. W drugiej części rozdziału omówiono najważniejsze działania dyrekcji oraz poszczególne kroki zmierzające do powstania linii kolejowej. Począwszy od gromadzenia materiałów budowlanych, nabywania gruntów, po realizację budowy. Opisana została rola poszczególnych grup (budowniczych) i przedsiębiorstw przy budowie kolei w omawianych prowincjach. Rozdział ten ma na celu odpowiedź na pytanie, jak wyglądała struktura organizacyjna dyrekcji kolei w prowincjach poznańskiej i śląskiej i jakie postacie ją kształtowały oraz jak wyglądał mechanizm funkcjonowania dyrekcji.

Piąty rozdział ma za zadanie ukazanie roli władz państwa oraz administracji państwowej i samorządowej w procesie powstawania kolei. Zaprezentowany został wkład poszczególnych instancji – począwszy od najwyższych władz po poszczególne szczeble administracji państwowej – w proces powstawania kolei. Uwzględniono rolę króla i Sejmu Pruskiego, kolejno władz krajowych, starostw powiatowych i reprezentujących administrację samorządową magistratów. Ponadto przedstawiony został przykład kariery zawodowej dwóch urzędników państwowych biorących udział w powstawaniu kolei. Ukazane zostały wymogi kwalifikacyjne uprawniające ich do zajmowania stanowisk urzędniczych. Problematyka tego rozdziału mieści się w pytaniu, jaka była rola poszczególnych szczebli administracji państwowej w powstawaniu kolei.

Rozdział VI prezentuje materialny aspekt kolei, czyli gotowy produkt w postaci obiektów inżynierskich, takich jak mosty i tunele oraz kolejowe obiekty kubaturowe wzniesione na stacjach. Jako że w okresie ponad siedmiu dekad forma obiektów inżynierskich oraz architektury ewoluowała, ukazane zostały cechy architektury w wybranych okresach oraz tendencje lub inaczej mówiąc mechanizmy, które miały wpływ na zmianę formy prezentowanych obiektów. Osobno omówiono budowę inżynierską oraz architektoniczną. Informacje dotyczące dwóch typów budowli ujęto tak, że pierwsza część odnosi się do spraw ogólnych w budownictwie kolejowym w epoce, a druga prezentuje wybrane, najważniejsze obiekty, reprezentujące budownictwo omawianych