

200 lat kolei na świecie

140 lat Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej (3)



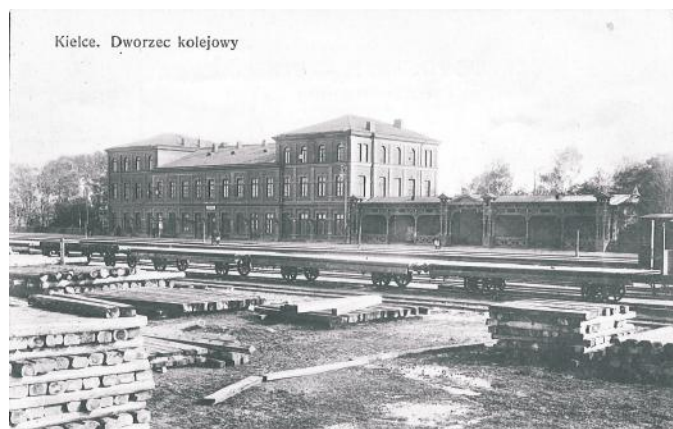
W poszanowaniu tradycji i dążeniu do nowego tkwi mądrość człowieka. We wszystkich działaniach, w tym również w zakresie techniki, nie ma nic nowego bez przeszłości. W miarę postępu technicznego niektóre dzieła rąk ludzkich starzeją się i stają się zabytkami. Troska o nie powinna być nie mniejsza niż tworzenie nowych rozwiązań. W obecnym świecie jesteśmy otoczeni dziełami sztuki inżynierskiej, które kształtują kulturę materialną człowieka. Terasa Lis. (Jak uratowano unikatowy w Europie 200-letni zabytek techniki w Maleńcu).



Transport rzeczny w Rosji. Ilja Repin. *Burlacy na Woldze*.

Druga połowa XIX wieku jest okresem dużego rozwoju gospodarczego ziem polskich, którego motorem była rewolucja przemysłowa ukształtowana dzięki powstaniu systemu komunikacji kolejowej. Od powstania drogi żelaznej nastąpił rozwój gospodarczy miejscowości peryferyjnych. Te, które się znalazły z dala, położone na uboczu głównych szlaków komunikacyjnych, spotykał gospodarczy upadek. Budowa dróg żelaznych na przełomie XIX i XX wieku na terytorium Polski uzależniona była od decyzji władz zaborczych. Każdy z trzech okupantów miał inne podejście do tematu. DŻID budowana była na terenie Imperium Rosyjskiego. Obszar, na którym powstawanie szlaków kolejowych było jednym z najważniejszych wydarzeń o historycznym znaczeniu w życiu Rosji. Przez długi czas koleje ze swoją historią nierozdzielnie związane były z wieloma dziedzinami życia. Terytorium Imperium charakteryzuje się bardzo zmiennymi warunkami, które miały wpływ na działanie związane z sezonowością pór roku. Przed okresem budowy kolei głównym szlakiem komunikacyjnym Rosji były rzeki. Tak na terenie zaboru rosyjskiego, jak i na całym obszarze Imperium powstawanie kolei uzależniano od decyzji carskich władz wojskowych. Niechęć wojska do powstawania nowych dróg żelaznych na terenie Królestwa Polskiego była głównym powodem blokowania wszelkich inicjatyw powstających w tym kierunku. Rozwój transportu szynowego na tym obszarze opierał się na założeniach, że nowy szlak nie mógł znajdować się blisko granicy pruskiej, by w przypadku wojny nie został wykorzystany przez wroga wojska. Poprawa warunków podróży pasażerów nie miała istotnego znaczenia w początkowych latach jej funkcjonowania. Priorytetem były przewozy wojskowe i towarowe. Tory omijały większe miasta i skupiska ludności, dworce budowano w oddaleniu od siedzib ludzkich. Kolej swoją obecnością stwarzała nowy krajobraz, ale także tworzyła nową kulturę, która była kształtowana przez kapitalizm i industrializację. Zmieniała się strategia wojskowa, powstawały połączenia międzynarodowe, rodziła się turystyka. W obrębie zaboru rosyjskiego wybudowano tylko dwie linie o torach mających rozmiar stephensonowski, czyli 1435 mm. Była to pierwsza linia kolejowa w Królestwie Polskim, czyli Kolej Warszawsko-Wiedeńska oraz Kolej Fabryczno-Łódzka. Obydwie powstały po lewej stronie Wisły. Droga Żelazna Iwangrodzko-Dąbrowska, od-

dana do użytku w 1885 roku, miała wymiary torów przyjęte w Cesarstwie. Tempo budownictwa kolejowego i gęstość sieci na obszarze Rosji, i tym samym na terenie zaboru rosyjskiego było znacznie niższe niż w pozostałej części Europy i Stanach Zjednoczonych. Mimo ogólnej niechęci polityki rządu pruskiego z roku 1838 do kolei, który wprowadził zasadę nieudzielania pomocy budowniczym dróg żelaznych, a dodatkowo przepisy zapewniały państwu prawo przymusowego wykupu z prywatnych rąk linii kolejowej po 30 latach eksploatacji, w okresie 1849 do 1879 pruskie koleje zwiększyły swoją długość o prawie 620%. Pozostawiało to Imperium Rosyjskie daleko poza zasięgiem takiego wyniku.



Dworzec kolejowy w Kielcach widziany od ul. Młynarskiej, początek XX w. Ze zbiorów Januariusza Glibowskiego, antykwariusza z Kielc, sygn. 406.

Tematem kolejnictwa zawsze interesowali się przedstawiciele grup kupieckich z ośrodków miejskich, a także posiadacze ziemscy. Grupy te, broniące swoich interesów gospodarczych i dostępu do nowych rynków, walczyły o uzyskanie dostępu do połączeń kolejowych. Rozwój kolei w Imperium Rosyjskim nastąpił dopiero po roku 1861. Miało na to wpływ zniesienie poddaństwa, które było głównym hamulcem rozwoju ekonomicznego i technicznego Rosji. Dużą przeszkodą byli nie tylko niewykształceni chłopci, ale również posiadacze udziałów w transporcie rzeczonym i wysocy urzędnicy. Aleksiej Wulfow w pracy *Historia dróg żelaznych Imperium Rosyjskiego* podaje przykłady oponentów inwestowania w rozwój kolejnictwa. Hrabia K.F. Toll twierdził, że koleje mogą wstrząsnąć odwiecznymi fundamentami Rosji. Minister finansów, hrabia generał E.F. Kankrin, stwierdził, że doprowadzą one do zniszczenia tak niezbędnej hierarchii społecznej ponieważ kolej doprowadzi do równości klas, ponieważ zarówno dygnitarz, jak i prostak, dżentelmen i chłop będą podróżować, siedząc obok siebie w wagonie, w tym samym składzie. Funkcjonariusze policji obawiali się, że przestępcy szybko uciekną. Wynalazek kolei wpłynął wyraźnie na społeczeństwo i jego życie. Model rosyjski w przeciwieństwie do pozostałych zaborów różnił się prawnie. W swoich *Wspomnieniach* Siergiej Witte, były pracownik Blocha, w późniejszym okresie minister finansów Rosji podaje: *Kiedy podjąłem prace na kolei, kolejnictwo było w bardzo prymitywnym stanie. W tamtym czasie panowała zasada prywatnego budownictwa kolejowego i eksploatacji. Na czele prywatnych spółek stało kilka osób, o których można powiedzieć, że byli magnatami kolejowymi.* Jak pisała w *Fortuna* kołem się toczy Bronisława Garncarska, krytyczka działalności tak Blocha jak i Kronenberga oraz wszystkich pozostałych przemysłowców: *wzmocnemu rozwojowi komunikacji kolejowej w Rosji i Królestwie towarzyszyła niezwykle ostra walka konkurencyjna o koncesje na budowę nowych dróg żelaznych. Zbudowanie nowej drogi żela-*

znej Iwangrodzko-Dąbrowskiej ugruntowało zdecydowanie przewagę Blocha w kolejnictwie. Stał się on królem kolejowym nie tylko Królestwa Polskiego, ale i Cesarstwa rosyjskiego. Starania na uzyskanie zezwolenia na budowę odcinka DŻID zajęło Blochowi bez mała dziesięć lat. Planowana droga żelazna miała mieć 433 wiorsty, czyli około 462 km, i była najdłuższą linią kolejową w Królestwie. Po jej uruchomieniu możliwe było połączenie Moskwy z Europą.



Tunel kolejowy od strony Miechowa. Karta z albumu *Droga kolejowa dęblińsko-dąbrowska* autorstwa Konrada Brandela (1838-1920).

Podobno dopomogły jemu w tym bliskie kontakty i osobiste znajomości w sferach rządowych Petersburga. Głównie bliska znajomość i współpraca z Iwanem Wysniegradzkim, ministrem finansów. Witte o tej znajomości pisał: *zawsze zdumiewało mnie płaszczenie się Wysniegradzkiego przed Blochem. Mimo wszystko w tym czasie Wysniegradzki był tajnym radcą, dość znanym profesorem i członkiem rady ministra oświecenia publicznego, a zachowywał się wobec Blocha tak, że ja, będąc całkiem jeszcze młodym człowiekiem, raczej poszedłbym po prośbie, niż miałbym się tak poniżać. I nie dlatego, że był Żydem, a dlatego, że w istocie niczego sobą nie reprezentował.* Wybudowanie tej linii umożliwiło na terenie Królestwa połączenie kolejowe między Zagłębiem Staropolskim z Kielcami, Radomiem i Ostrowcem a rozwijającym się Zagłębiem Dąbrowsko-Sosnowieckim. Uroczyste otwarcie linii miało miejsce 25 stycznia 1885 roku, wydarzenie komentowała *Gazeta Warszawska* – *Jej budowa zakończyła okres rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim. Aldona Podolska-Meducka w Rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim w II połowie XIX wieku na przykładzie Drogi Żelaznej Iwangorodzko-Dąbrowskiej przytacza, że starania o wybudowanie kolei łączącej Staropolski Okręg Przemysłowy z istniejącą siecią dróg żelaznych w kraju miały długą historię. W 1860 roku z petycją do cara wystąpili obywatele Sandomierza. W 1867 roku do walki o koncesję stanął Jan Gottlieb Bloch, jeden z najbardziej aktywnych przedstawicieli życia gospodarczego drugiej połowy XIX wieku. Ponowił starania w 1874. W 1876 roku podjęto wstępną decyzję o powierzeniu budowy Towarzystwu Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej, które reprezentował Bloch. Wojna Rosji z Turcją w latach 1877–1878 czasowo zawiesiła sprawę koncesji. 10 lipca 1881 roku car ostatecznie zatwierdził statut Towarzystwa Drogi Żelaznej Iwangorod-Dąbrowa. Założycielami Towarzystwa byli przedstawiciele sfer finansowych i ziemiańsko-burżuazyjnych: Zygmunt Wielopolski, Aleksander Wielopolski, Tomasz Zamoyski, Stanisław Karski, August Ostrowski, Władysław Laski, Karol Scheibler, Wilhelm Rau, Leon Loewenstein oraz Jan Bloch i Aleksander Goldstand. Prezesem Towarzystwa został Zygmunt Wielopolski, wiceprezesem – Jan Bloch. W XIX w. w skład burżuazji wchodził rzemieślnicy, kupcy, drobni posiadacze, pracownicy umysłowi sektora prywatnego, przedstawiciele wolnych zawodów (lekarze, prawnicy, architekci) oraz urzędnicy państwowi. Grupy te miały często sprzeczne interesy, nie mówiąc o tym, że ich przedstawiciele zazwyczaj konkurowali ze sobą. (Magdalena Środa. *Komunizmu nie wymyślił. Idol*).*

Aleksander Głowacki, jako Bolesław Prus relacjonował życie codzienne na budowie dróg żelaznych realizowanych przez Jana Blocha. Kronikarz Warszawy znany był także z powieści drukowanych w odcinkach w prasie codziennej. „Król kolei żelaznych”, jak nazywano Blocha, zatrudniał Głowackiego w utworzonym przez siebie biurze statystycznym (protoplasta dzisiejszego GUS). Atmosfera budowy i przejazdu pierwszego pociągu oddana została przez Prusa w noweli *Michałko: Roboty przy kolei zakończono. Podradczyk wypłacił, komu co należało, oszukał, kogo można, i ludzie poczęli rozchodzić się gromadami, każdy do swojej wsi. Został na szarym polu i nie patrzył nawet za swoimi, tylko na błyszczące szyny, co biegły aż tam, het! Nie wiadomo gdzie. Za piaszczystym wzgórzem rozległo się gwizdanie, zakłębił się dym i zaturkotało. Nadjechał roboczy pociąg i zatrzymał się przed nie wykończoną stacją. Czy ta maszyna ziejąca ogniem, której boją się starzy ludzie, nie jest gorsza od wichru?... Na tę myśl schwycił się krawędzi wagonu i zamknął oczy. Teraz czuł jak go niesie, jak strasznie huczy, jak go wiatr bije po twarzy i śmieje się: hu! hu! hi! hi!*

Redaktor *Gazety Codziennej*, nabytej w 1859 roku przez Leopolda Kronenberga, Józef Ignacy Kraszewski napisał w 1875 r. wątpliwej jakości dzieło pt. *Roboty i prace* oczerniające Blocha, w którym główną postacią jest zręczny i nie przebiegający w środkach dyrektor budowy kolei żelaznych, sprytny i bogaty Juliusz Płocki (Jan Bloch), znakomicie kierujący „robotami”. Według autora Bloch *ani inteligencją, ani rozwiniętym uczuciem nie celował. Wydawał się tępym, był milczący i zamknięty, z oczu mu nie patrzyło nic, próżnia! (...) nie odznaczał się niczym. Powierzchnowość miał prawie odrażającą, wyglądał zawsze brudno.* Odpowiedzią Prusa było pozytywne przedstawienie Blocha jako Stanisława Wokulskiego w powieści *Lalka*. (cdn.)

Andrzej Walczyk



200 lat kolei na świecie

140 lat Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej (4)



I tylko ociężała lokomotywa osobowego pociągu, wioząca zamolonego palacza i maszynistę, stała samotna pośród opuszczonych szyn. Czekala, by otworzono jej drogę do parowozowni. Przed nimi przetokowe lokomotywy, niczym żwawe i roztropne gospodynie, bezustannie krążyły po torach, stukając głucho kołami i gwizdząc dyskretnie od czasu do czasu. Omal nie musnęła parowozu nadjeżdżającego samotnie z parowozowni, gdzie go wyczyszczono, tak iż lśnił teraz miedzią i stalą, gotowy do jazdy. A dalej jeszcze, za dachami dworców, unosiły się w powietrzu postrzępione, rude dymy. Emil Zola. Bestia ludzka.



Dworzec kolejowy w Suchedniowie (z lewej). Po prawej Świętokrzyski Okręg Przemysłowy – Wielki Piec.

Powstające w latach budowy DŻID obiekty dworcowe były bardziej okazałe i zróżnicowane architektonicznie od budowanych wcześniej, jednak nadal bardzo odbiegały funkcjonalnie i stylistycznie od tych powstających w Europie. Jarosław Zieliński w *Stacje kolejowe. Świat, Europa i Królestwo Polskie 1830-1915* wskazuje, że w Europie powstawały obiekty dla tego typu transportu o przełomowej architekturze, konstrukcji i rozplanowaniu wnętrza, wyprzedzające krajowe rozwiązania o jedną lub dwie generacje, zależnie od przyjmowanej obecnie klasyfikacji. Olsniwające wnętrza dworców wielkich metropolii starano się w miarę możliwości naśladować w setkach budynków dworców prowincjonalnych.

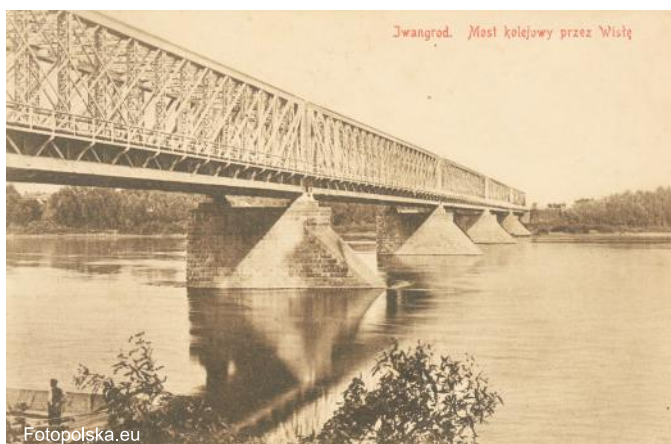
Kolejnym przystankiem na trasie nowej linii kolejowej była miejscowość **Bzin** – obecnie Skarżysko-Kamienna – najważniejsza stacja na całej linii, w którym krzyżowały się drogi z Dębłina i Dąbrowy oraz z Kolaszek i Bodzechowa. Dał on początek ważnemu węzłowi kolejowemu, jakim stała się Skarżysko-Kamienna. Historia tego węzła kolejowego zaczyna się w połowie 1881 roku po wydaniu dekretu przez cara Rosji Aleksandra III Romanowa, który zatwierdził budowę Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej, tj. linii kolejowej w Królestwie Polskim łączącej Dęblin (Iwangrod) i Zagłębie Staropolskie z Zagłębiem Dąbrowskim. Była to najdłuższa linia kolejowa w Królestwie Polskim – liczyła 461,9 km, o szerokości toru 1524 mm i znajdowało się na niej 25 stacji. W 1883 roku na gruntach wsi Kamienna rozpoczęto budowę stacji Bzin – węzła Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej, w którym linia rozgałęziała się w kierunku wschodnim do Ostrowca Świętokrzyskiego oraz na zachód do Kolaszek. W 1886 roku, rok po wybudowaniu tu dworca w stylu willi tokańskiej, podobnego do powstających wcześniej na „wiedence”, otworzono parowozownię, w której stacionowały 22 parowozy obsługujące linie Dęblin – Dąbrowa Górnicza oraz Kolaszki – Skarżysko – Ostrowiec. Remizę tworzyły trzy hale: osobowa, towarowa i wagonowa oraz kuźnia, pompownia i warsztat obróbki metali. Miejscowość, która powstała w związku z budową DŻID leży w pow. koneckim, gdzie były liczne zakłady górnicze, a okolica bogata w lasy i kopalnie rudy żelaznej. Stacja Bzin, swoją nazwę otrzymała od sąsiedniej osady górniczej. Wznosi się na gruntach wsi Kamienna, nad rzeką o tej samej nazwie. Budowa kolei zmieniła niewielką osadę w miasto z nowoczesnym przemysłem. A dzięki jej rozwojowi to miejsce nad Kamienną zapisało się w znaczący sposób na kartach historii: w Skarżysku-Kamienną rozpoczęła się i zakończyła era parowozów na

polskich torach. Jan Bloch odegrał kluczową rolę w rozwoju tej miejscowości. To właśnie budowa linii kolejowej Dęblińsko-Dąbrowskiej dała impuls do szybkiego rozwoju i przemiany Kamienną w osadę, a następnie miasto. W roku 1928 przemianowano Kamienną na Skarżysko-Kamienną.



Stacja Bzin. Drzeworyt wykonany w 1884 roku ze zdjęcia Konrada Brandela i wodok obecny.

Suchedniów. Osada górnicza, składająca się z dwóch wsi Wschodniego i Zachodniego Suchedniowa. W jego okolicy stały pierwsze w Polsce dymarki do prażenia rudy. Posiada, szkołę elementarną, pensjonat żeński prywatny, a z zakładów przemysłowych fryszarkę i magazyn z wyrobami żelaznymi. Siedlisko zarządu „Okręgu Wschodniego”, zawiadującego zakładami górniczymi rządowymi: w Mroczkowie, Rejowie, Białogonie, Sielpi i Bzinie – pisał o Suchedniowie w 1885 roku Stanisław Sienicki w *Opisie drogi żelaznej*. Najtrudniejszym odcinkiem była trasa Suchedniów–Chęciny. Topografię terenu i opis ówczesnych miejscowości przybliżał nam w swoim Przewodniku po Europie wydany w 1914 roku Mieczysław Orłowicz: *Z Suchedniowa pociąg jedzie w kierunku Kielc*. Na południe, od których ciągnie się najwyższe pasmo wzgórz w Królestwie Polskim, Góry Świętokrzyskie. Ich najwyższym wzniesieniem jest Łysica (612 m.). Po drodze do Chęcin odlewnia żelaza Białogon. Dziś to dzielnica w południowo-zachodniej części Kielc. Dworzec kolejowy oddany został do użytku pasażerom 25 stycznia 1885 roku, w momencie uruchomienia DŻID. Podczas I jak i II wojny światowej był częściowo zniszczony przez wojska okupanta. Ze zmienioną architekturą funkcjonował do roku 1966. W 1971 oddano nowy budynek dworcowy, który zgodnie z decyzją z 2022 roku przebudowano w 2023 roku. **Chęciny** to starożytne miasteczko z ruinami zamku na wyniosłej górze. Wybudowany w latach 1883-1885 dworzec w Wolicy do roku 1967 nosił nazwę Chęciny. Budowa linii kolejowej przekształciła rolniczą wieś w osadę rolniczo-przemysłową. *Między Przysieką a Miechowem mija pociąg jedyny w kraju tunel; z obu stron skaliste przekopy. Miechów. Miasteczko oddalone 7 w. od stacyi. Pierwotne plany linii Iwangrodzko-Dąbrowskiej przewidywały budowę identycznego obiektu w okolicach Suchedniowa. Przemysław Dominas w Tunele kolejowe w Polsce wybudowane do 1945 roku umiejscawia go w Uniejowie Rędzinach. Tunel długi na 381 rosyjskich sążni (812,88 m) w powiecie miechowskim wybudowano w pobliżu szczytu Biała Góra (416 m n.p.m.) na Wyżynie Miechowskiej. Dwa jednokomorowe tunele koło Miechowa wybudowano jako jedyne tego rodzaju obiekty na terenie zaboru rosyjskiego. Budowany jest on na sposób tzw. belgijski. Prace budowlane prowadzone były przez ludność miejscową oraz robotników sprowadzonych z Włoch, Litwy i Białorusi. Ważnym wydarzeniem było spotkanie się robotników z dwóch stron drążących skaliste wzgórza, które miało miejsce 27 lipca 1883 roku, informowała o tym szeroko prasa. Na cześć inspektora dróg żelaznych Ferdynanda Rydzewskiego, tunel zachodni otrzymał nazwę „Ferdynand”, natomiast na cześć budowniczego kolei, Jana Blocha, tunel wschodni został nazwany „Jan”. Te historyczne na-*



Most kolejowy na rzece Wiśle pod Dęblinem w Zajezerzu. Czynny (po lewej) i wysadzony 4 sierpnia 1915 roku.

zwy zmieniono w 2005 na „August” – tunel północny i „Włodzimierz” – tunel południowy. W ten sposób ówczesne władze postanowiły uczcić swoich ówczesnych szefów – Włodzimierza Żmudę, dyrektora naczelnego oddziału regionalnego w Krakowie i Tadeusza Augustowskiego, prezesa zarządu PKP PLK S.A. Tą absurdalną decyzję tłumaczono wówczas jako nową kolejarską tradycję.

Nowa droga posiada wszystkie dworce stacyjne murowane i piętrowe (z wyłączeniem Iwangrodu i Koluszek), zewnętrzną swoją powierzchnią, jak wewnętrznym urządzeniem o wiele okazalsze i obszerniejsze od budynków na sąsiednich kolejach. Dwupiętrowe dworce w Bzinie, Radomiu. Kielcach, zaopatrzone w wodociągi. Na drodze Iwangrodzko-Dąbrowskiej w następujących miejscowościach stanęły stacje: Iwangród, Garbatka. Jedlnia st. IV kl.; Radom III kl.; Jastrząb IV kl., Bzin II kl.; Suchedniów, Zagnańsk. IV kl.; Kielce III kl.; Chęciny. Jędrzejów IV kl.; Sędziszów III kl.; Miechów. Wolbrom, Olkusz. Sławków IV kl.. 2 Strzemieszyce III kl.; 2 Dąbrowa III kl. – pisał Stanisław Sienicki w *Drodze żelaznej*. Opis budowy drogi żelaznej kończy w Dąbrowie – stacja drogi żelaznej Warsz.-Wiedeń i Iwangr.-Dąbrowskiej odległa od Warszawy 281 wiorst, od Iwangrodu 279. Stacja, gdzie zbiegały się tory różnej szerokości.



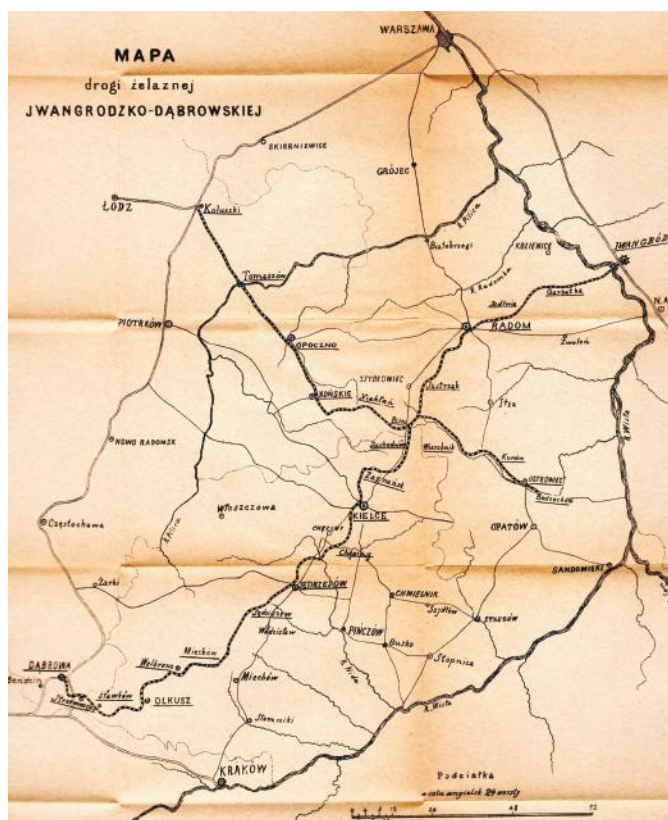
Budynki dworców kolejowych w Olkuszu i Dąbrowie (Źródło NAC).

Na całej trasie wzniesiono 400 mostów kolejowych, z których najważniejszym był most na Wiśle pod Dęblinem w Zajezerzu zaprojektowany przez Stefana Zielińskiego. W celu zapewnienia jemu ochrony wojskowej wybudowano w latach 1885–1887 po lewej stronie Wisły, jako część twierdzy dęblńskiej, Fort Wannowskiego, przez środek którego przechodziła linia kolejowa. Znaczącymi przeprawami były także mosty na Pilicy pod Tomaszowem i drewniany most na Nidzie pod Brzeźnem. Od 15 stycznia 1831 roku, tj. uruchomienia pierwszego odcinka linii South Carolina Canal & Railroad Co. w USA, normą został rozstaw szyn wynoszący 1524 mm. W Rosji pierwsze szlaki kolejowe budowano w oparciu o technologię amerykańską i przyjęto tzw. kolej szerokotorową. Georg Stephenson, jeden z pionierów kolejnictwa, wzorując się na rzymskich kwadrygach zastosował 27 września 1825 roku na swojej pierwszej linii, po której poruszały się parowozy rozstaw szyn o szerokości 1435 mm. Obowiązuje on do dzisiaj w dużej części świata.

Jan Gottlieb Bloch – budowniczy DŻID należał do ludzi z potencjałem, przemysłowców i finansistów, którzy planowali objąć ziemię Królestwa Polskiego siecią dróg żelaznych, i to wbrew in-



tencjom ze strony rządu rosyjskiego. Droga Żelazna Iwangrodzko-Dąbrowska, otwarta w 1885 roku jako prywatne przedsięwzięcie Blocha była trzecią z kolei. Pierwszą była oddana 14 czerwca 1845 roku na odcinku Warszawa – Grodzisk Mazowiecki Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, drugą – uruchomiona w 1877 roku Droga Żelazna Nadwiślańska.



Mapa Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej.

Bloch po zdobyciu ogromnej fortuny zajął się działalnością na rzecz zapobiegania wojnom i działaniom zbrojnym. Jego 7-tomowa publikacja wydana w latach 1893–1898 pt. *Przyszła wojna*, w momencie ukazania się poruszyła opinię publiczną, wywołując skrajne oceny przedstawionego tematu. Marek Kornat w esej *Liberalny internacjonalizm* podaje, że wydawnictwo czytane i analizowane było przez elity polityczne we wszystkich niemal krajach, jako manifest antywojenny, roztaczając przerażającą wizję ruiny i upadku cywilizacji nowoczesnej. Bloch z zadziwiającą trafnością opisał koszmar okopów I wojny światowej. Przewidział też katastrofalne skutki gospodarcze tego konfliktu i związane z nim zagrożenie socjalistyczną rewolucją. Tytuł wydany został między innymi po francusku, holendersku, niemiecku i polsku.

dokończenie na stronie 8

140 lat Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej (4)

dokończenie ze strony 7

Jak napisał Frederik S. Heffermehl w książce zatytułowanej *The Real Nobel Peace Prize* to jego monumentalne studium, na temat przyszłej wojny, było przerażającym ostrzeżeniem dla dowódców wojskowych i polityków przed tym co ich czeka. Jako pierwszy Polak został zgłoszony w 1901 roku do Pokojowej Nagrody Nobla. Członek Międzynarodowego Biura Pokoju dr Samuel Baart de la Faille opisał Blocha jako naukowego Herkulesa, który działał przeciwko nadmiernemu wojennemu uzbrojeniu i śmierci będących efektem wojny. Działalność Blocha na rzecz pokoju była impulsem do zorganizowania przez cara Rosji w 1899 roku Międzynarodowej Konferencji Pokojowej w Hadze. Bloch podjął również decyzję o wybudowaniu w Lucernie Muzeum Wojny i Pokoju, które miało zaprezentować tragiczne konsekwencje wojen. Niestety, nie

doczekał nagrody oraz realizacji swego dzieła. Zmarł w styczniu 1902 roku, natomiast Muzeum otwarto 7 czerwca 1902 roku. Pokojową Nagrodę Nobla otrzymali wtedy Jean Henri Dunant, założyciel Czerwonego Krzyża oraz ekonomista i polityk – Frédéric Passy.

Bloch znany był ze swojej aktywności dobroczynnej i filantropii. Wspierał edukację i najuboższych. Swoje poglądy wyraził w testamencie, gdzie znaczną część fortuny przeznaczył na budowę zakładu dobroczynnego (370 tys. rubli), wsparcie zapomogami upadających kupców (10 tys.), opłaty czynszowe Politechniki Warszawskiej (30 tys.), 10 tys. Rubli przeznaczył na działający do dzisiaj przytułek świętego Franciszka Salezego na Solcu w Warszawie.

5 maja 2015 roku holenderski badacz dziejów pacyfizmu Peter van den Dungen wygłosił w Instytucie Historii Polskiej

Akademii Nauk wykład o znaczeniu myśli Jana Blocha dla rozwoju idei pokojowych. Mimo tego, jak podaje w *Wokół intelektualnej biografii Jana Blocha* Andrzej Żor, wiele aspektów jego biografii oraz poglądów, jakie prezentował, nadal czeka jednak na omówienie. Przy tak rozbudowanej aktywności nie dziwi, że wiele elementów biografii Blocha wymaga doprecyzowania, uzupełnienia lub wyjaśnienia. Jednym z nich jest wyjaśnienie w jaki sposób nasz bohater wszedł w szerokie kręgi rosyjskich decydentów i mimo swojego młodego wieku zyskał na terenie Imperium Rosyjskiego możliwość działalności w budownictwie kolejowym na tak szeroką skalę. Jedną z teorii głosi, że miał wsparcie w rosyjskiej rodzinie Skwarców, właścicieli m.in. warszawskiego Pałacu Saskiego – obecnie w planach wielkiej odbudowy.

Andrzej Walczyk