

Prusacy i Kolej Górnośląska pod zaborami

Historia kolei

10 listopada 2020, Bydgoszcz

Pruscy przemysłowcy obserwujący budowę austriackiej linii z Wiednia do Krakowa, obawiając się konkurencji, przystąpili do forsowania projektu Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahn).

Trasa prowadzić miała z Wrocławia lewym brzegiem Odry przez Oławę, Brzeg i Opole, dalej przez Gliwice, w kierunku Górnego Śląska, a w przeciwną stronę – aż do Berlina. Budowę zrealizowało w latach 1844-1847 Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej. Do głównej linii kolejowej dochodziły, budowane z inicjatyw lokalnych, następujące połączenia: z Wrocławia do Jaworzyny Śląskiej (1843), z Jankowej Żagańskiej przez Żagań, Niegosławice do Głogowa (1846), z Brzegu do Nysy (1847-1848), z Legnicy do Jaworzyny Śląskiej (1856) oraz z Wrocławia do Leszna (1856).

Z Berlina w drogę

Wkrótce w Prusach zbudowano główne linie kolei z Berlina do Szczecina (1843), do Poznania (1848), do Gdańska (1851-1852) oraz przez Krzyż i Bydgoszcz, z potężnym mostem przez Wisłę w Tczewie, do Królewca (1857). W 1856 roku połączono Poznań z Wrocławiem, a w 1862 roku – Bydgoszcz z Toruniem. Zasadniczo na terenie Prus główne linie kolejowe odchodziły promieniście z Berlina w różnych kierunkach. Kolejne powstawały, jako odgałęzienia od nich i wiodły do ośrodków przemysłowych i większych miast, pomiędzy nimi zaś budowano lokalne połączenia o znaczeniu miejscowym. Ponadto pojawiły się przemysłowe koleje wąskotorowe, głównie o rozstawie 785 mm, z rozbudowaną siecią boczną.

Przemysł motorem rozwoju kolei

W 1850 roku górnośląskie huty produkowały połowę stali potrzebnej w Prusach, a huty cynku w 1860 roku były największym jego producentem w świecie. Potrzeby śląskiego przemysłu i duże zaludnienie sprzyjały budowie gęstej sieci kolejowej, która powstawała głównie w efekcie działań lokalnych spółek kolejowych. Dlatego już w 1854 roku Kolej Górnośląska przystąpiła do budowy głównych połączeń z Tarnowskich Gór przez Chebzie do Wirka i z Karbiu przez Rozbark do Huty Cynku „Kunegunda”. Prężny ośrodek przemysłowy znajdował się również na Przedgórzu Sudeckim, z kopalniami węgla w rejonie Wałbrzycha i Nowej Rudy. Kolej stwarzała możliwości masowego wywozu towarów i surowców. W 1843 roku Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzińskiej ukończyło połączenie z Wrocławiem, w którym funkcjonował duży port rzeczny na Odrze, a w roku następnym wybudowało jego odnogę z Jaworzyny Śląskiej do Świdnicy. Wcześniej uzyskano stosowne pozwolenia z Ministerstwa Wojny, bowiem Świdnica posiadała w tamtych latach status twierdzy.

Ciekawym z inżynierskiego punktu widzenia przedsięwzięciem była przeprowadzona przez państwo budowa Śląskiej Kolei Górskiej. Linia ta miała umożliwić rozwój ośrodkom wytwórczym przemysłu włókienniczego i wydobywczego w rejonie Lubania, Jeleniej Góry, Kamiennej Góry i Nowej Rudy. Uruchamiano ją odcinkami: Zgorzelec-Rybnica z odgałęzieniem Lubań-Węgliniec (1865), Rybnica-Jelenia Góra (1866) i Jelenia Góra-Wałbrzych (1867). Na tym ostatnim odcinku przebito dwa tunele.



Wybudowany w latach 1870-1875 dworzec kolejowy w Jarocinie był jedną z najważniejszych stacji węzłowych zaboru pruskiego - elegancka poczekalnia I i II klasy

Ostateczny kształt sieci kolejowej

Sieć kolejowa na terenie ziem polskich zaboru pruskiego uzyskała niemal ostateczny kształt około 1880 roku. Wtedy to władze wprowadziły ułatwienia w postaci nowych przepisów dotyczących budowy i eksploatacji kolei drugorzędnych, czyli o prędkości maksymalnej do 30 km/h. Ograniczono wymogi co do stosowania sygnalizacji, rogatek na przejazdach, ogradzania torów i dozoru szlaku, a także budowy samego podtorza. Mimo tych wszystkich działań opłacalność budowania nowych połączeń spadła, a wraz z tym zmniejszyło się zainteresowanie inwestorów i dlatego do realizacji kolejnych połączeń lokalnych przystąpiło państwo, które zaczęło także przejmować istniejące już linie z rąk prywatnych. Powstały wówczas połączenia Szczecin-Goleniów-Gryfice-Kołobrzeg (1882), Toruń-Grudziądz-Malbork (1883), Olsztyn-Szczytno-Ełk (1885), Olsztyn-Braniewo (1885), Zbąszyń-Międzyrzecz (1885), Zbąszyń-Wolsztyn (1887) i Fordon-Chełmża (1893), z największym wówczas mostem przez Wisłę.

Spółki kolejowe

W 1876 roku w Prusach istniało 50 zarządów spółek kolejowych zawiadujących 63 odrębnymi sieciami, na których obowiązywało prawie 1400 taryf przewozowych. Dla pragmatycznych Niemców tego było już za wiele. W 1884 roku utworzona została we Wrocławiu Królewska Dyrekcja Kolejowa z zadaniem uporządkowania całego systemu. Przejęła ona w zarząd wszystkie koleje państwowe. Ustawę o kolejkach i prywatnych kolejach dojazdowych przyniósł 1892 rok. Dzięki niej powstawały lokalne linie wąskotorowe (np. średzka, żnińska, ełcka, wrocławska) oraz krótkie połączenia lokalne.



Dane teleadresowe

ul. Jana Matejki 1A

85-061 Bydgoszcz, Polska

tel.: [52 551 37 66](tel:525513766)

www.quixi.pl