



---

*Ludzie kolei żelaznych  
spoczywający  
na Starych Powązkach*

# Ludzie kolei żelaznych spoczywający na Starych Powązkach

Zbigniew Adamów-Bielkowicz

---

we współpracy z:

FUNDACJA GRUPY



---

**1.1. Cele ogólne i szczegółowe zajęć**

**1.2. Przebieg zajęć**

**1.3. Praca domowa**

**1.4. Załącznik nr 1**

*Kontekst historyczny*

**1.5. Załącznik nr 2**

*Biogramy, postaci  
omawianych w trakcie lekcji*

## 1.1. Cele ogólne i szczegółowe zajęć

---

### CEL OGÓLNY:

Podkreślenie znaczenia kolei w naszym życiu.

---

### CEL:

Uświadomienie uczniom, jak wielkie znaczenie ma kolej zarówno w życiu gospodarczym, jak i codziennym zwykłych ludzi. W przypadku końcowych klas szkoły podstawowej, którzy będą wybierać swoją ścieżkę edukacyjną, pokazanie perspektyw i możliwości jakie daje szeroko rozumiana branża kolejowa oferująca miejsca pracy dla ludzi o różnych umiejętnościach i kompetencjach.

---

### METODY I FORMY PRACY:

Pogadanka i rozmowa oraz opowieść o pochowanych na powązkach ludziach związanych z koleją.

---

### SŁOWA KLUCZOWE:

kolej, infrastruktura, transport, podróże

Przed zajęciami porozmawiaj o z uczniami o sposobach podróżowania. Zaproponuj zaplanowanie dowolnej wycieczki w której środkiem transportu będzie kolej.

## 1.2. Przebieg zajęć

Na początek najlepiej udać się do grobu Stanisława Wysockiego (pod katakumbami, rz. 1 mca 22-23). Dowiedz się czy i kiedy uczniowie podróżowali koleją. Niech dokonają porównania czasu podróży pociągiem i samochodem pomiędzy głównymi miastami Polski (niech wykorzystają narzędzia internetowe, np. strony do planowania podróży). Następnie udaj się do grobu Jana Gotlieba Blocha (kw.181, rz. 3,4, mca 1-4). Opowiedz o działalności Blocha. Zapytaj uczniów dlaczego nazwano go królem kolei. Zapytaj uczniów czy znają firmy inwestujące w nowe technologie? Czy wiedzą podobieństwa do inwestycji Blocha w koleję?

Kolejny przystanek to grób Jana Miaskowskiego (kw. 158 rz. 3 mca. 13-15). Zapytaj uczniów czy chcieliby zdobyć nowe umiejętności. Zapytaj jakie cechy trzeba mieć, by podjąć się nauki prowadzenia nowego, nieznanego szerzej pojazdu? Porozmawiajcie o roli szeregowych pracowników w działalności firm. Czy bez nich byłaby możliwość prowadzenia działalności?

Następnie udajcie się do Alei Zasłużonych na grób Władysława Reymonta. Jakie miał związki z koleją? Który z licznych zawodów, jakie wykonywał zanim zaczął żyć z literatury pomógł napisać noblowską powieść?

Kolejny przystanek to grób Alberta Czeczotta (kw. 196 rz. 3 mce. 21). Porozmawiajcie o tym dzięki czemu poruszają się pociągi? Czy wiedzą jak wyglądał dawniej napęd, co było paliwem? Porozmawiajcie o roli inżynierów konstruujących i nadzorujących eksploatację taboru kolejowego.

Jeśli macie czas to udajcie się do bardziej oddalonych grobów: Józefa Nowkuńskiego (1868 – 1952) (kw. 196 rz. 4 mce. 23), Henryka Marconiego (kw. 211, rz. 6 mc. 3) i Kazimierza Stefana Brandta (1895-1982), (kw.152 rz. 5 mc.12).

Przy grobie Józefa Nowkuńskiego porozmawiajcie o liniach kolejowych – czy wiedzą jak powstają? Gdzie jest linia kolejowa biegnąca najbliżej ich domu? Porozmawiajcie o trudnościach w poprowadzeniu długich linii kolejowych, takich jak Gdynia – Śląsk.

Przy grobach Henryka Marconiego i Kazimierza Brandta porozmawiajcie o dworcach kolejowych. Zapytaj czy uczniowie widzieli jakieś ciekawe ich zdaniem budynki dworcowe. Jak wygląda stacja położona najbliżej ich domu? Czyich zdaniem ważniejsze w takim budynku są względy praktyczne czy estetyka? Czy można połączyć te dwie rzeczy?

### **1.3. Praca domowa**

Podziel uczniów na grupy. Każda grupa niech przygotuje plan podróży koleją do dowolnego miasta w Europie (z dokładnymi godzinami, cenami biletów) oraz nich porówna czas podróży z podróżą samochodem.



## 1.4. Załącznik Nr 1

### *Kontekst historyczny.*

Uruchomienie kolei w połowie XIX wieku było prawdziwym przewrotem w dotychczasowym funkcjonowaniu kraju. Ten nowy sposób transportu zupełnie zmienił zarówno relacje gospodarcze, jak i sytuację miast i życie wielu ludzi. Możliwość szybkiego, stosunkowo taniego transportu towarów na duże odległości zmieniła stosunki gospodarcze. Miasta, przez które przebiegały linie olejowe zaczynały się gwałtownie rozwijać, podczas gdy te, które kolej ominęła, często zaczęły podupadać.

Ci, którzy zdecydowali się zainwestować w ten nowatorski wówczas biznes i stali się udziałowcami firm kolejowych, osiągnęli duże zyski. Pierwszy odcinek kolei na ówczesnych ziemiach polskich otwarto w roku 1845 (wcześniej o 3 lata uruchomiono linie Wrocław – Oława). Był to fragment kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i łączył Warszawę i Grodzisk Mazowiecki. Cała linia została ukończona w roku 1848. Tak zaczyna się dynamiczny rozwój kolei na terenie Polski.

W ciągu następnych lat duże polskie miasta uzyskują połączenia zarówno pomiędzy sobą jak i międzynarodowe. Powstają również lokalne linie stymulujące rozwój poszczególnych regionów. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, trzeba było zorganizować kolej praktycznie od nowa. Dotychczas sieć kolejowa i organizacja przewozów rozwijały się w poszczególnych prowincjach zgodnie z potrzebami państw zaborczych, których były częścią składową. Do tego toru w większości imperium rosyjskiego miały inny rozstaw szyn (w efekcie w samej Warszawie były linie olejowe o dwóch, różnych szerokościach torów).

Wiele kilometrów linii olejowych oraz obiekty infrastruktury kolejowej uległo zniszczeniu lub było uszkodzone w wyniku walk podczas pierwszej wojny światowej i późniejszych walk o utrwalenie granic, zwłaszcza we wschodniej części kraju, gdzie front

przechodził kilkakrotnie. Aby przywrócić kolej do pełnej sprawności, oraz scalić w jeden organizm już w lutym 1919 roku zostaje powołane Ministerstwo Kolei Żelaznych. W kolejnych latach sieć kolejowa jest rozbudowywana i dostosowywana do potrzeb odrodzonego kraju jest. Powstają zakłady produkujące tabor kolejowy, od wagonów po lokomotywy.

24 września 1926 roku prezydent Ignacy Mościcki powołał do życia przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe. W latach 30. Rozpoczyna się elektryfikacja kolei. Pierwszy skład elektryczny wyjechał na tory w styczniu 1936 roku na trasę Warszawa – Otwock. Projektowane i budowane są nowe dworce i inne obiekty infrastruktury. Wybuch II wojny światowej przerywa rozwój polskich kolei. Podczas okupacji kolejarze aktywnie uczestniczą w ruchu oporu. Współpracują z państwem podziemnym i Armią Krajową. Wielu z nich zapłaci życiem za tę działalność.

Po wojnie trzeba znów odbudowywać zniszczoną infrastrukturę kolejową, oraz dostosować sieć kolejową do nowych granic kraju. Za każdym z tych etapów rozwoju kolei stali konkretni ludzie – przedsiębiorcy, inżynierowie, technicy i zwykli ludzie pracujący na każdym szczeblu tej ogromnej maszyny. Kolej nie tylko dawała impuls do rozwoju terenów przez które przebiegała, ale była również dużym, bardzo pożądanym pracodawcą. Praca na kolei nie tylko gwarantowała stały zarobek, ale również prestiż. To dzięki tym ludziom którzy od 180 lat pracują na kolei transport kolejowy przeszedł drogę od parowozu do pendolino i od linii podmiejskiej do transportu towarów z Chin do Europy.

## 1.5. Załącznik nr 2

### *Biogramy, postaci omawianych w trakcie lekcji*

---

#### STANISŁAW WYSOCKI

(1805–1868) (pod katakumbami, rz. 1 mca 22–23). Inżynier, pionier kolejnictwa polskiego. Był projektantem Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Była to pierwsza linia kolejowa na ziemiach Królestwa Polskiego i zarazem najdłuższej, budowanej za jednym razem linii kolejowej w ówczesnej Europie. Po skończeniu szkół w Krakowie 18. Letni Wysocki przybywa do Warszawy, aby kontynuować naukę. Zostaje praktykantem w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji i wstępuje na Uniwersytet Warszawski na studia matematyczne. Wiedzę uzupełnia w Szkole Inżynierii Cywilnej Dróg i Mostów i Szkole Przygotowawczej do Instytutu Politechnicznego. Po uzyskaniu dyplomu inżyniera w 1829 roku, zaczyna pracę w Banku Polskim, który zajmuje się między innymi finansowaniem budowy dróg. W czasie powstania Listopadowego służy jako porucznik w Gwardii Narodowej, po czym wraca do pracy w Banku Polskim. Pracując w banku rozpoczyna w roku 1835 opracowywanie projektu technicznego i koncepcji trasy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. W roku 1838 rozpoczyna się realizacja tego projektu, a Wysocki jest jednym z głównych projektantów. Był on też obok kupca i przemysłowca, Piotra Steinkellera, jedną z osób, która pomimo oporów władz carskich, które chciały, żeby nowopowstająca kolej była koleją konną, przeforsowały budowę trakcji parowej. W roku 1840 zostaje naczelnym inżynierem budowy drogi żelaznej. „Jednym z jego głównych obowiązków było sporządzanie rocznych raportów z eksploatacji kolei w Królestwie Polskim, badanie wielkości przewozów, analizowanie okoliczności i przyczyn wypadków, a także ocena stanu technicznego parowozów i wagonów. Był on jednym z twórców polskiej nomenklatury kolejowej. Pomimo problemów z budową i jej finansowaniem, oraz zmianami właścicielskimi Wysocki przez cały czas pozostaje głównym inżynierem tego projektu. Po uruchomieniu kolei zostaje naczelnikiem wydziału technicznego Drogi Żelaznej Warszawsko-

Wiedeńskiej. W roku 1857 zostaje inspektorem dróg żelaznych w Królestwie Polskim. Po przejściu na emeryturę zostaje doradcą Kolei Warszawsko-Terespolskiej.

---

#### JAN GOTTLIEB BLOCH "KRÓL KOLEI"

(1836 - 1902) (kw.181, rz. 3,4, mca 1-4) Polski finansista, przemysłowiec i przede wszystkim „król kolei żelaznych” – twórca i budowniczy ważnych linii kolejowych w Rosji. Urodził się w żydowskiej rodzinie w Radomiu. Po zdobyciu podstawowego wykształcenia, postanowił przeprowadzić się do Warszawy. Tam też zaczął pracować w kantorze bankowym i równolegle uczęszczać do gimnazjum. W 1856 roku postanowił wyjechać do Petersburga, w międzyczasie zdążył także zmienić wyznanie na ewangelicko-reformowane, co prawdopodobnie miało na celu pomóc mu w karierze. W 1860 roku zaczyna pojawiać się w dokumentach jako właściciel Enterprise Bloch – firmy dostarczającej materiały do budowy linii kolei warszawsko-petersburskiej. Przy tym projekcie prawdopodobnie zarobił swój pierwszy milion. Do Warszawy wrócił w 1863 z majątkiem oraz żoną Emilią Kronenberg. Bloch nie bierze udziału w Powstaniu Styczniowym, ani nie wspierał powstańców czymkolwiek do siebie wiele środowisk. W 1865 roku Bloch uzyskał koncesję na budowę łódzkiej linii fabrycznej, co było jego pierwszym dużym osiągnięciem. Po porażce, jaką odniósł starając się zdobyć udział w kolei nadwiślańskiej, kupił kolej brzesko-kijowską i brzesko-grajewską, a jakiś czas później także dęblińsko-dąbrowską. Z czasem wszystkie te linie zostały połączone w Towarzystwo Kolei Południowo-Zachodnich. W 1882 uzyskał też koncesję na budowę linii kolejowej lwangorod. W tym okresie był już uważany za znawcę kolei i zaczęto określać go „królem kolei żelaznych”. W późniejszych latach został pacyfistą i zajmował się nawoływaniem do tej idei, a nawet wydał książkę „Przyszłej wojny...” na ten temat. Mikołaj II w 1898 wydał manifest przeciwko wojnie, w którym powtórzył argumentację z dzieła Blocha. Na koniec życia, w 1901, został zgłoszony do pokojowej Nagrody Nobla przez Polską Akademię Umiejętności. Niestety zanim wniosek ten został rozpatrzony, Jan Gottlieb Bloch zmarł 7 stycznia 1902 roku.

---

### LEON MIASKOWSKI

(1822 – 1892) (kw. 158 rz. 3 mca. 13-15) Maszynista. Dokładnie 14 czerwca 1845 roku Miaskowski zapisał się w historii kolei w Polsce. Tego dnia kierował jednym z dwóch pociągów, które dokonały pierwszego przejazdu pierwszym odcinkiem nowo otwartej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej na trasie Warszawa – Grodzisk Mazowiecki.

---

### WŁADYSŁAW STANISŁAW REYMONT

(1867 – 1925) (Aleja Zasłużonych, rz. 1 mca. 1-5) Pisarz, kolejarz, krawiec i aktor. Laureat nagrody Nobla za powieść „Chłopi”. Urodził się w rodzinie organisty, który chciał zapewnić synowi wykształcenie. Niestety w szkole elementarnej Reymont uczył się słabo. W związku z tym został oddany pod opiekę męża swojej siostry by nauczyć się zawodu – krawiectwa. Po czterech latach uzyskał tytuł czeladnika, jednak nie został w tym zawodzie, ale próbował pracy w handlu, a w wieku 18 lat zaczął trwające 2 lata występy w wędrownym trupie aktorskiej. W 1888 roku podjął pracę robotnika na Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Pracował na stacjach w Rogowie, Krosnowej, Lipcach. Pracując w tych miejscach, przyszły noblista obserwował życie tamtejszej ludności, o znalazło odbicie w powieści „Chłopi”, której akcję umieścił właśnie w Lipcach. W lipcu 1900 roku podróżował pociągiem, który uległ wypadkowi. W efekcie pisarz miał złamane 2 żebra. Dzięki sfalszowanemu zaświadczeniu lekarskiemu, które głosiło, że miał złamane 12 żeber, oraz inne urazy, udało mu się uzyskać od kolei duże odszkodowanie. Pieniądze te wraz z rosnącą popularnością pozwoliły pisarzowi na samodzielność finansową. W roku 1924 otrzymał literacką nagrodę Nobla, za powieść „Chłopi”. Zmarł w 1925 roku. Jego pochówek był pierwszym w Alei Zasłużonych na cmentarzu powązkowskim.

---

### CZECZOTT ALBERT

(1873–1955) (kw. 196 rz. 3 mce. 21) Inżynier kolejowy, konstruktor parowozów, prekursor badań trakcyjnych taboru kolejowego, profesor Politechniki Warszawskiej. Urodził się w Petersburgu, gdzie studiował w Instytucie Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Karierę rozpoczął na kolejach rosyjskich jako Kierownik Wydziału Parowozowego i Działu Technicznego trakcji Kolei Moskiewsko-Windawsko-Rybińskiej (1911-1918). W 1909 r. wyjechał do Niemiec, Austrii, Włoch Francji i Belgii, gdzie prowadził badania nad zastosowaniem pary przegrzanej w parowozach. Po powrocie objął stanowisko głównego konstruktora zakładów Putiłowskich, gdzie projektował parowozy osobowe i towarowe. W 1909 r. opracował nową metodę określania szybkości i czasów jazdy z wykorzystaniem inercji pociągów. Do kraju wrócił w 1923 roku i prowadził badania dotyczące lokomotyw w Ministerstwie Kolei Żelaznych w Warszawie oraz przyczynił się do utworzenia Referatu Doświadczalnego przy Departamencie Mechanicznym. Zorganizował zakład trakcji parowej i spalinowej przy Instytucie Naukowo-Badawczym Kolejnictwa. Opracował nową metodę ich badań trakcyjnych, która otrzymała nazwę „metody podwójnej trakcji”, a w 1925 r. została przyjęta przez Polskie Koleje Państwowe (PKP). W 1924 r. habilitował się na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej i do 1936 r. wykładał tam w Katedrze Budowy Lokomotyw. Opracował nową metodę testowania parowozów, która stała się popularna w Europie. Po II wojnie światowej rozpoczął pracę w Departamencie Mechanicznym Ministerstwa Kolei. Zorganizował tam Referat Doświadczalny, którego był kierownikiem i gdzie między innymi testowano parowozy.

---

### JÓZEF NOWKUŃSKI

(1868 – 1952) (kw. 196 rz. 4 mce. 23) Inżynier kolejowy, budowniczy linii kolejowych w Rosji i Polsce. Urodził się w Kownie. Kształcił się w Petersburgu, gdzie ukończył w 1897 roku ukończył Instytut Inżynierii Kolejowej. Następnie pracował przy projektowaniu i budowie kilku linii kolejowych na terenie Rosji. Kiedy wrócił do Polski kierował budową linii Kalety-Podzamcze, co przyciągnęło uwagę ówczesnego ministra przemysłu. Po ukończeniu tej linii, powierzono mu budowę magistrali węglowej Śląsk-Gdynia. Zmarł w Warszawie w 1952 roku, na zawał serca.

---

### HENRYK MARCONI

(1792 – 1863) (kw. 211, rz. 6 mc. 3) Włoski architekt, działający w Polsce, był przedstawicielem klasycyzmu. Urodził się w Rzymie, we Włoszech. We wczesnym etapie życia kształcił się prawdopodobnie pod okiem swojego ojca, architekta i malarza fresków. Później, w latach 1806 – 1810, studiował równolegle na Uniwersytecie Bolońskim i Akademii Sztuk Pięknych w Bolonii. Rok po skończeniu studiów rozpoczął pracę jako nauczyciel rysunku. W 1822 roku przyjechał do Polski na zaproszenie generała Ludwika Michała Paca. Jego pozycja, zarówno zawodowa jak i społeczna, bardzo szybko się rosła. W 1824 roku poślubił Małgorzatę Heiton. Wziął również udział w powstaniu listopadowym. Jego autorstwa są projekty takie jak przebudowa pałacu Lubomirskich na placu Litewskim w Lublinie, budowa gmachu więzienia Pawiak przy ulicy Dzielnej w Warszawie, czy przebudowa Wilanowa. Jednym z ciekawszych projektów Marconiego jest Dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie. Został on zaprojektowany tak, aby przypominał dwa stykające się powozy i mierzył 160 metrów, czyli tyle, ile przeciętny pociąg w tamtych czasach. Całość zaprojektowana była w stylu renesansu florenckiego. W latach 1851-1858 był profesorem w Szkole Sztuk Pięknych w Warszawie. Zmarł w 1863 roku.

---

### KAZIMIERZ STEFAN BRANDT

(1895-1982), (kw.152 rz. 5 mc.12) Inżynier dróg i mostów, prekursor projektowania i budowy konstrukcji żelbetonowych w Polsce. Zaprojektował wiele obiektów infrastruktury kolejowej – wież wodnych, wodociągów kolejowych, wiat, poczekalni i dworców. Jako współwłaściciel firmy Szenejko & Brandt, budował stacje na linii kolejowej z Warszawy do Mińska Mazowieckiego. Po zakończeniu wojny, piastował funkcję naczelnika Oddziału II Dyrekcji Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego. Projektował i nadzorował między innymi odbudowę charakterystycznych „skrzydlatych” wiat w Warszawskim Węźle Kolejowym.



