

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2020, 23(1), 8-27

DOI 10.4467/2543859XPKG.20.015.12117

Otrzymano (Received): 04.02.2020

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 09.03.2020

Zaakceptowano (Accepted): 09.03.2020

Opublikowano (Published): 31.03.2020

WINCENTY POL I KOLEJE ŻELAZNE – UJĘCIE GEOGRAFICZNO-HISTORYCZNE

Wincenty Pol and railways – geographical and historical approach

Karol Kowalczyk

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Al. Kraśnicka 2d, 20-718 Lublin
e-mail: karol.kowalczyk@poczta.umcs.lublin.pl

Cytacja:

Kowalczyk K., 2020, Wincenty Pol i koleje żelazne – ujęcie geograficzno-historyczne, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(1), 8–27.

Streszczenie: Celem artykułu jest ukazanie, w ujęciu geograficzno-historycznym, związków Wincentego Pola (1807-1872) z kolejami żelaznymi. Jako świadek ich rozwoju w Europie Środkowej, a jednocześnie geograf – profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego, dostrzegał zalety nowego środka transportu dla gospodarki, społeczeństwa i krajoznawstwa. W opracowaniu przeanalizowano epizody z biografii W. Pola w odniesieniu do etapów procesu przestrzennej dyfuzji kolei na świecie. Dokonano próby wskazania miejsc i okoliczności jego bezpośredniej styczności z drogami żelaznymi, w szczególności podczas odbywanych podróży. Wskazano też elementy jego dorobku naukowego związane z geografią transportu kolejowego. W badaniach opierano się na pismach, w tym korespondencji W. Pola oraz innych źródłach o charakterze tekstowym, ikonograficznym i kartograficznym. Najważniejszym wynikiem przeprowadzonych analiz jest przestrzenna rekonstrukcja przebiegu tras, które W. Pol mógł pokonać pociągiem między 1845 a 1872 r.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, dyfuzja przestrzenna, geografia historyczna, XIX wiek, Wincenty Pol

Abstract: The aim of the article is to show, in geographic and historical terms, the links between the life of Wincenty Pol (1807–1872) and the railways. As a witness of their development in Central Europe, and at the same time a geographer – professor at the Jagiellonian University, he saw the advantages of the new mode of transport for the economy, society and sightseeing. The paper analyses episodes from W. Pol's biography with a reference to the stages of the process of spatial diffusion of railways in the world. An attempt was made to indicate the places and circumstances of his direct contact with railways, especially during his travels. Elements of his scientific output related to the geography of rail transport were also indicated. The research was based on his writings, including the mail, and other literature, iconographic and cartographic sources. The most important result of the analyses is a spatial reconstruction of the routes that W. Pol could have travelled by train between 1845 and 1872.

Keywords: rail transport, spatial diffusion, historical geography, 19th century, Wincenty Pol

1. Wstęp

Pojawienie się na terenie Wielkiej Brytanii, w latach 20. XIX w., nowego publicznego środka transportu lądowego, jakim była kolej żelazna, oraz jej dyfuzja w następnych dekadach na obszar Europy i innych kontynentów (Gould, 1969), miały miejsce równoległe z rozwojem nowożytnej geografii jako nauki. W 1820 r. na Uniwersytecie Berlińskim powstała pierwsza w świecie katedra geografii, założona przez Karla Rittera (1779-1859) – jednego z twórców geografii społeczno-ekonomicznej. Drugą była natomiast Katedra Geografii Powszechnej, Fizycznej i Porównawczej, uruchomiona w 1849 r. na Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie i kierowana do końca 1852 r. przez Wincentego Pola (1807-1872) – z jednej strony sławnego romantycznego poetę, z drugiej zaś ojca polskiej geografii, krajoznawcę i etnografa (Jackowski, Sołjan, 2006) – użytkownika dróg gruntowych, bitych, wodnych i żelaznych (ryc. 1).



Ryc. 1. Portret Wincentego Pola autorstwa Aleksandra Regulskiego (1839-1884).

Źródło: *Tygodnik Ilustrowany*, 1872, t. X, seria II, nr 259, s. 289.

Wincenty Ferreriusz Jakub Pol urodzony 20 kwietnia 1807 r. w Lublinie¹, związany później rodzinnie

i zawodowo z obszarem Galicji, należał do pokolenia, które w tym samym stuleciu doświadczyło przejścia między dwiema epokami cywilizacyjnymi. Symbolem tego przejścia była zmiana sposobu i szybkości pokonywania przestrzeni (Salmi, 2010) – od wielodniowych podróży przez gościńce powozem lub dylizansem, wykorzystującym siłę koni, po kilkugodzinną jazdę koleją żelazną w pociągu napędzanym lokomotywą parową. Warunki podróżowania po kontynencie europejskim w początkach XIX w. tylko w niewielkim stopniu odbiegały od sytuacji panującej w okresie Cesarstwa Rzymskiego, ulegając pewnej poprawie wraz z rozwojem sieci szlaków pocztowych i wprowadzeniem w połowie XVIII w. połączeń dylizansowych (Schiedt, 2008). Dopiero dyfuzja kolei, jako wymierny efekt rewolucji przemysłowej, doprowadziła do radykalnej zmiany w zakresie możliwości przemieszczania się, a także zmiany subiektywnego poczucia odległości. Rozmiar przestrzeni poszczególnych krajów, mierzony dniami drogi i utrwalony przez wieki w świadomości ich mieszkańców, w ciągu kilku dekad XIX stulecia uległ swego rodzaju kompresji (Warf, 2008; Janelle, 2014), co umożliwiło dalszy postęp cywilizacyjny.

Kolej dotarła na będące pod zaborami ziemie polskie z ok. 20-letnim opóźnieniem względem Wielkiej Brytanii, stopniowo poszerzając zasięg terytorialny (Koziański, 1993). Wincenty Pol, przemierzając niejednokrotnie obszar Europy Środkowej – od Karpat Wschodnich po wyspę Rugia, od Litwy i Żmudzi po Saksonię i Tyrol (Połuszejko, 2015), był świadkiem omawianych przemian. Podchodził do nich z dużą otwartością, dostrzegając od samego początku liczne korzyści płynące z rozwoju nowego środka transportu, co nie było typową postawą wśród ludzi żyjących w jego epoce (Wolmar, 2007, 2009). Przez co najmniej 25 lat, aż do ostatniego roku życia, wielokrotnie spotykał kolej podczas dłuższych bądź krótszych podróży. Służyła mu nie tylko do sprawnego pokonywania przestrzeni, ale także w celach poznawczych. Była elementem krajobrazu miejsc, w których przebywał. Stała się w końcu przedmiotem jego rozważań naukowych, m.in. w ramach geografii handlowej (Pol, 1866) – fundamentu późniejszej geografii społeczno-ekonomicznej (Jackowski, Sołjan, 2006). Pociągami podróżowały także osoby z jego najbliższego otoczenia. Wszystkie te doświadczenia dokumentuje bogaty dorobek publikacyjny poety-geografa oraz zachowana korespondencja, która doczekała się licznych przedruków. Najobszerniejszy zbiór listów z lat 1826-1872 opracowany został przez Zbigniewa Sudolskiego (*Listy z ziemi naszej...*, 2004).

¹ Rodzicami byli Franciszek Ksawery Poll (1760-1823) i Eleonora Longhamps de Berier (1775-1857). Pisownia nazwiska rodzowego zmieniała się. Początkowa *Pohl* przeszła w *Poll*, a syn Wincenty podpisywał się jako *Pol* (Mann, 1904).

2. Cel, zakres i metody badań

Celem artykułu jest ukazanie, w ujęciu geograficzno-historycznym, związków zachodzących w relacji: koleje żelazne – życie i działalność Wincentego Pola, w świetle jego autorskich opracowań i listów oraz innych źródeł o charakterze tekstowym, ikonograficznym bądź kartograficznym. Przedstawione zagadnienie to wprawdzie perspektywa jednego człowieka – świadka zaledwie początkowego, ale bardzo istotnego etapu rozwoju fenomenu kolei – jednakże człowieka świadomego, przygotowanego, który potrafił zauważyć i docenić walory tego środka transportu, a nawet przewidzieć doniosłą rolę, jaką odegra w przyszłości.

W pierwszym etapie badań najważniejsze epizody z biografii Wincentego Pola odniesione zostały do procesu przestrzennej dyfuzji kolei na świecie oraz do stadiów jej budowy na ziemiach polskich (w latach 1842-1872), co pozwoliło na uchwycenie licznych koincydencji. Drugi etap stanowiła przestrzenno-czasowa analiza miejsc i okoliczności jego bezpośredniej styczności z kolejami żelaznymi, na tle ówczesnych realiów podróżowania. W trzecim etapie dokonano przeglądu osobistych spostrzeżeń poety-geografa na temat znaczenia transportu kolejowego dla krajoznawstwa i rozwoju społeczno-gospodarczego.

Realizacji postawionego celu badawczego posłużyły liczne źródła literaturowe. Były to monografie i artykuły naukowe, książki popularnonaukowe, prasa branżowa oraz w szczególności dzieła i korespondencja ojca polskiej geografii. W obrębie analizowanej literatury wyróżnić można dwie zasadnicze grupy: pozycje traktujące o życiu i działalności Wincentego Pola oraz opracowania geograficzne i historyczne na temat powstania, rozwoju i funkcjonowania kolei w XIX stuleciu. Dokonano przeglądu archiwalnych rycin, fotografii i map. Z uwagi na istnienie licznych źródeł w wersjach elektronicznych, stosowano kwerendę internetową. Wykonano ponadto, przy użyciu oprogramowania Esri ArcGIS, wizualizacje przestrzenne prezentujące rozwój sieci kolejowej na ziemiach polskich w czterech wybranych przekrojach czasowych (ryc. 3) oraz rekonstrukcję przebiegu tras przebytych przez Pola koleją (ryc. 4).

3. Aktualny stan badań

Biografia, twórczość literacka i działalność naukowa Wincentego Pola są bardzo dobrze poznane i opracowane. Na szczególną uwagę zasługuje Maurycy Mann (1904, 1906), który dwutomowe dzieło pt. *Win-*

centy Pol. Studium biograficzno-krytyczne tworzył we współpracy z bezpośrednimi świadkami jego życia. W dużej mierze na podstawie tej pracy powstawały późniejsze teksty (Rosnowska, 1963; Majchrowski, 1982; Kresek i in., 1989; Połuszejko, 2015; Kowalczyk, 2015). Przekłada się to na zaawansowany stan wiedzy o przebiegu podróży odbywanych przez Pola. Ich chronologia i fakty odwiedzania konkretnych miejsc są rzetelnie udokumentowane. Brakuje natomiast całościowego spojrzenia na wykorzystywane wówczas środki transportu. Wśród badaczy dokonań literackich wyróżnia się M. Łoboz (2004) i autorzy redagowanego przez nią tomu (2015). Natomiast geograficzna strona jego działalności była w szczególności przedmiotem naukowych dociekań S. Niemcówny (1923), H. Barycza (1949) oraz współautorów pracy z 2006 r. pt. *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca* – m.in. A. Jackowskiego i I. Sołjan, B. Izmailow i K. Krzemienia, J. Wojtanowicza, J. Trepińskiej, J. Pociask-Karteczki, Z. Górki i K. Harasimiuk.

Szeroko i szczegółowo zbadane są także dzieje dróg żelaznych wielu krajów świata, w tym ziem polskich. Bardzo liczni autorzy, w tym historycy, geografowie, ekonomiści, kulturoznawcy i przedstawiciele nauk technicznych, dokonywali analiz uwarunkowań gospodarczo-politycznych i środowiskowych budowy kolei, ustalali historyczne lokalizacje oraz daty otwarć i zamknięć poszczególnych odcinków, oceniali wpływ układów sieci kolejowych na rozwój regionów, określali warunki podróżowania, porównywali style architektoniczne obiektów kolejowych oraz śledzili zmiany zachodzące w zakresie różnego rodzaju rozwiązań technicznych. Geografia, mająca interdyscyplinarny charakter, wpisuje się w znaczną część wymienionych wyżej aspektów badawczych, co udowadniają A. O'Dell i P. Richards (1971), omawiając wpływ zróżnicowanych czynników przyrodniczych i kulturowych na funkcjonowanie kolei. Typowe dla geografii ujęcie przestrzenne wymaga także korzystania ze źródeł w postaci map. Rozbudowa sieci kolejowych, które stawały się coraz bardziej złożone, rodziła konieczność tworzenia specjalnych opracowań kartograficznych na potrzeby zarządców, jak i samych pasażerów (Ovenden, 2011; Holland, Spaven, 2013). Ma to miejsce również w czasach obecnych, poprzez publikację map i atlasów, nierazko łączących elementy współczesnej infrastruktury z danymi historycznymi (np. Hudec i in., 2006; Stankiewicz, Stiasny, 2014; Kolondra, 2013, 2015).

Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich był i jest przedmiotem zainteresowania głównie historyków i geografów, działających niezależnie bądź ze sobą współpracujących. Spośród dużej grupy historyków zajmujących się tą tematyką należałoby wy-

mienić: P. Dominasa (np. 2017), M. Jerczyńskiego (np. 1992), M. Kellera (np. 2012), D. Opalińskiego (np. 2014) i Z. Tucholskiego (np. 2015). Prekursorem kompleksowych badań geograficznych w zakresie kształtowania się układów przestrzennych dróg żelaznych na terenie ziem polskich był Teofil Lijewski (1930-2010), który w 1959 r. opublikował pracę pt. *Rozwój sieci kolejowej Polski*. Kontynuatorami jego dzieła są: S. Koziarski (1993, 1995), a także Z. Taylor (2007). Ich publikacje, powstałe w efekcie wieloletnich badań, pozwalają z bardzo dużą dokładnością prześledzić kolejne etapy przekształceń przestrzennych.

Pomimo bogatego zasobu źródeł nie powstało jak dotąd opracowanie geograficzno-historyczne poświęcone jednocześnie Wincentemu Polowi i kolejom żelaznym. Spostrzeżenia dotyczące nowego środka transportu zawarte m.in. w jego *Listach z wycieczki*, relacjonujących podróż na Śląsk w 1847 r., stanowiły zazwyczaj przedmiot zainteresowania literaturoznawców. Były to z reguły krótkie eseje w ramach większych prac z zakresu historii literatury. Na uwagę zasługuje tekst T. Mikulskiego (1966) pt. *W przelocie taboru*. Tytuł nawiązuje do fragmentu, w którym Pol opisuje krajoznawcze zalety jazdy pociągiem: „*Szląsk² ma piękną przeszłość, którą odczytać można już nawet w przelocie taboru*”. O wrażeniach z tamtej podróży wspominali ponadto S. Pigoń (1961) i J. Kamionka-Straszakowa (1988), a w ostatnich latach W. Tomasiak (2003, 2007, 2012) – czołowy badacz oddziaływań kolei na literaturę i szeroko pojmowaną kulturę.

Geografowie niezwykle rzadko odnosili się do kolejowych doświadczeń Wincentego Pola i było to na marginesie ogólnych rozważań dotyczących jego zasług dla rozwoju myśli geograficznej. Temat ten podjął w 1939 r. Bolesław Olszewicz (1893-1972) na łamach „Komunikatu Instytutu Śląskiego w Katowicach”³. Tymczasem już w 1926 r. fragmenty *Listów z wycieczki*, opatrzone komentarzem, przytaczano w prasie technicznej – notatka pt. *Wincenty Pol o kolejach żelaznych*⁴ w miesięczniku „Inżynier

Kolejowy”. M. Fleszar (1956) opisując historię geografii ekonomicznej w Polsce uwzględnił dorobek naukowy Pola. Pomiął jednak jego poglądy dotyczące dróg żelaznych. Pewne wątki związane z podróżą w 1847 r. pojawiły się natomiast we wspomnianej wcześniej pracy zbiorowej pt. *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca* (Jackowski, Sołjan, red., 2006).

Jak dotąd żaden z autorów nie dokonał próby rekonstrukcji przestrzenno-czasowej tras, które poeta-geograf pokonał bądź mógł pokonać z wykorzystaniem kolei. Publikowane były jedynie mapy ukazujące rozmieszczenie odwiedzanych przez niego miejscowości (Kresiek i in., 1989; Harasimiuk, 2006). Tym samym zbadanie związków Wincentego Pola z rozwijającymi się w XIX w. kolejami żelaznymi jest w pełni uzasadnione.

4. Życie i działalność Wincentego Pola a przestrzenna dyfuzja kolei żelaznych

Geografia społeczno-ekonomiczna zaadaptowała pojęcie dyfuzji z nauk ścisłych i przyrodniczych⁵ na określenie procesu rozpowszechniania się w przestrzeni geograficznej różnego rodzaju innowacji technicznych i organizacyjnych oraz społecznych wzorców zachowań (Gould, 1969). Koleje żelazne stanowiły innowację na obszarach, które uprzednio były ich pozbawione (Taylor, 1980, 1981). W wyniku dyfuzji poszczególne kraje i regiony, z pewnym opóźnieniem względem obszarów źródłowych, uzyskiwały dostęp do nowego środka transportu. Moment jego dotarcia w dane miejsce zależał nie tylko od fizycznej odległości i uwarunkowań przyrodniczych. Istotny był także stopień wzajemnych powiązań zapewniający wystarczający przepływ informacji, odpowiednie zasoby kapitału niezbędne do zakupu i instalacji technologii oraz sprzyjająca sytuacja polityczna.

² Szląsk – staropolskie określenie Śląska (*Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, 1880).

³ „O kolei, jako o nowym, doniosłym wynalazku, mówi Pol obszernie i to w słowach pełnych entuzjazmu (...). Trudno mu się było oprzeć zachwytowi, kolej była nowością; w ówczesnej Galicji jeszcze nie istniała.”

⁴ „Znany poeta nasz (...) uprawiał niezależnie (...) ziemioznawstwo ojczyście i nauki przyrodnicze. (...) odbywał liczne podróże (...), spisując wyniki badań, spostrzeżenia i wrażenia (...). (...) odnajdujemy refleksje, jakie nasunęła mu (...) podróż koleją żelazną (...). Refleksje te, niewolne od entuzjastycznego nastroju (...), zawierają pozatem szereg uwag, nacechowanych daleko wybiegającym naprzód, że prawie

proroczem, odczuciem roli, jaką koleje żelazne odegrać mają (...) w postępie cywilizacyjnym świata (...), tem więcej zdumiewającym, że (...) nawet w sferach decydujących opinia co do pożytku kolei żelaznych nie była bynajmniej jednomyślną.”

⁵ Wg *Słownika Fizycznego* (1984) dyfuzja to „zjawisko samorzutnego wyrównywania się składu w układach wieloskładnikowych, (...), bez żadnych makroskopowych ruchów materii. W przypadku roztworu cieczy lub mieszaniny gazów, o różnym stężeniu w różnych punktach, dyfuzja polega na wyrównywaniu stężenia.”

Tab. 1. Rozwój sieci kolejowych w wybranych państwach świata do 1890 r.

Państwo	Rok otwarcia pierwszej linii kolejowej użytku publicznego obsługiwanej trakcją parową	Długość czynnych linii kolejowych (km)							
		1830	1840	1850	1860	1870	1880	1890	
Wielka Brytania	1825	279*	2053	10653	16787	24999	28854	32297	
Stany Zjednoczone	1830	65*	4534	14515	49292	85139	150717	268409	
Belgia	1835	-	336	854	1729	2997	4120	5263	
Kraje niemieckie	1835	-	549	6044	11633	19575	33838	42869	
Kanada	1836	-	25,7	114	3359	4018	11087	21329	
Francja	1837	33*	497	3083	9528	17931	26189	36895	
Austria	1837	65*	144	1579	4543	9589	18512	27015	
Rosja	1837	-	27	601	1589	11243	23857	30957	
Włochy	1839	-	7,3	427	1800	6134	8715	12855	
Holandia	1839	-	17	176	335	1419	2300	3061	
Ziemie polskie (obecne granice)	Prusy	1842	-	-	906	2147	3298	6315	8751
	Rosja	1845	-	-	328	348	971	1616	2258
	Austria	1847	-	-	69	416	434	709	1425
Hiszpania	1848	-	-	28	1918	5475	7481	9878	
Meksyk	1850	-	-	11	32	349	1120	9718	
Indie	1853	-	-	-	1350	7683	14977	26299	
Brazylia	1854	-	-	-	129	691	3200	9500	
Szwecja	1855	-	-	-	522	1708	5906	8018	
Australia	1855	-	-	-	367*	1765	7847	18947	
Argentyna	1857	-	-	-	10	732	2273	10244	
Afryka Południowa	1860	-	-	-	3,2	105	1617	3872	
Japonia	1872	-	-	-	-	-	185**	3011**	
Chiny	1876	-	-	-	-	-	0	145	

* przed uruchomieniem trakcji parowej funkcjonowały odcinki wykorzystujące trakcję konną; ** dane dla lat 1882 i 1892

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Entwicklung des Eisenbahnnetzes...*; Powell, 1921; Huenemann, 1984; Koziarski, 1993, 1995; Ovenden, 2011; Stankiewicz, Stiasny, 2014; Tang, 2014; Hayes, 2017.

Proces ten rozpoczął się i ogarnął sześć kontynentów jeszcze za życia Wincentego Pola (tab. 1). Jego młodość to czas pojawienia się kolei w Europie i Ameryce Północnej. Powszechnie uważa się, że początkową datą jest otwarcie 27 września 1825 r. linii prowadzącej ze Stockton do Darlington, w północno-wschodniej Anglii (Gould, 1969; Faith, 1990; Holland, Spaven, 2013). To uzasadnione stwierdzenie, gdy weźmie się pod uwagę dwa kryteria: publiczny charakter kolei oraz wykorzystanie trakcji parowej. Faktyczny

rodowód jest jednak znacznie starszy (Hayes, 2017). Pomijając specyficzne metody transportu znane ze starożytności, sięga on początków XVI w. i rozwiązań stosowanych w niemieckim i austriackim górnictwie, które w następnym stuleciu przeszczepione zostały na teren Wielkiej Brytanii i tam udoskonalone. W związku z koniecznością przewozu rosnącej masy wydobywanych surowców skalnych tworzono specjalne szlaki transportowe dla ówczesnych wagonów towarowych, wprawianych w ruch przez konie (Hayes, 2017).

U progu XIX w. pojawiła się alternatywa wobec używanej przez wieki trakcji konnej. Pierwsze udane próby zastosowania wysokoprężnego silnika parowego w napędach pojazdów należą do kornwalijskiego konstruktora Richarda Trevithicka (1771-1833), który w 1804 r. zorganizował pokazowy przejazd prototypowego parowozu. W tym samym roku ojciec przyszłego poety-geografa, zakupił podlubelski majątek Firlejowszczyzna. Wincenty urodził się trzy lata później w Lublinie, w kamienicy przy ul. Grodzkiej 7. Było to niecały miesiąc po uruchomieniu na południu Walii kolei konnej Swansea & Oystermouth – pierwszego w historii regularnego połączenia pasażerskiego, obsługiwanego przez dylizanse poruszające się po szynach. Niedługo potem, w 1808 r. Richard Trevithick zaprezentował społeczności Londynu lokomotywę parową o nazwie *Catch me who can* (z ang. *Złapcie mnie kto zdoła*). Wynalazek nie spotkał się jednak z wystarczającym zainteresowaniem, a sam twórca przedwcześnie zrezygnował z dalszych prac (Hayes, 2017).

Dzieciństwo i lata szkolne Wincentego Pola upłynęły we Lwowie, dokąd przeprowadziła się jego rodzina w 1809 r., w wyniku ofensywy wojsk napoleońskich i zarządzanej przez Austriaków ewakuacji lubelskich urzędów. Ukończył tam gimnazjum i rozpoczął studia na Wydziale Filozoficznym Uniwersytetu Lwowskiego. Wkrótce jednak był zmuszony je przerwać z powodu śmierci ojca, który zapewniał mu utrzymanie. Przeniósł się do Tarnopola, by kontynuować naukę w kolegium jezuickim (Mann, 1904).

Wojny napoleońskie w przypadku Wielkiej Brytanii, zaangażowanej w konflikt z Francją, paradoksalnie przyspieszyły dyfuzję kolejnictwa. Ich ekonomicznym skutkiem był znaczący wzrost cen paszy dla koni, co rujnowało wyniki finansowe kopalń i innych zakładów przemysłowych korzystających z tej trakcji (Łojek, 2015). W sytuacji posiadania dużych zasobów węgla kamiennego, odżyło zapotrzebowanie na niedoceniany wcześniej wynalazek. Zaczęły pojawiać się coraz liczniejsze projekty parowozów, tworzone przez nowych konstruktorów, wśród których wiodącą pozycję zyskał George Stephenson (1781-1848), prowadzący działalność w okolicach Newcastle upon Tyne. Pierwszą lokomotywę skonstruował w 1814 r. – 10 lat po pionierskich dokonaniach Trevithicka. Jednak największą sławę zyskał dzięki dwóm innym maszynom zbudowanym wraz z synem Robertem (1803-1859). Pierwsza – *Locomotion no. 1* (zwana też *Active*), powstała w 1825 r. dla kolei Stockton & Darlington, gdzie nadal dopuszczony był ruch pojazdów konnych (Hayes, 2017). Druga natomiast – *Rocket*, zbudowana w 1829 r., wygrała konkurs na obsługę kolei Liverpool & Manchester (Wolmar, 2007). Otwarta we wrześniu 1830 r. dwutorowa linia, obsługiwana

już wyłącznie przez parowozy, stała się pierwszym w historii połączeniem pasażerskim o charakterze *inter-city*, uruchamiając tym samym proces rozbudowy sieci kolejowej, który w ciągu kilku dekad objął całą wyspę (Langton, Morris, red., 1986). Brytyjskie osiągnięcia były bacznie obserwowane przez wystanników z innych regionów Europy i świata (Tomasik, 2012), co sprzyjało dalszej dyfuzji. W 1830 r. pierwsza kolej parowa użytku publicznego uruchomiona została także w Stanach Zjednoczonych (tab. 1), gdzie już od kilku lat działały koleje konne i odbywały się próbne jazdy lokomotyw parowych (Hayes, 2017).

Opisane wydarzenia miały miejsce w okresie, gdy Wincenty Pol, po powrocie na Uniwersytet Lwowski, kończył wstępny kurs filozofii i zaręczał się z przyszłą żoną – Kornelią Olszewską (1810-1855). W 1830 r. wyruszył ze Lwowa do Wilna, gdzie miał otrzymać pierwszą w życiu pracę jako zastępca lektora języka niemieckiego na tamtejszym uniwersytecie. Jego wędrówka, trwająca od września do listopada, wiodła przez Podole, Wołyń i Polesie – tereny, które jeszcze długo pozbawione były nowego środka transportu. Plany objęcia posady zniweczył wybuch powstania listopadowego. Od kwietnia do lipca 1831 r. brał udział w walkach toczących się na Litwie i Żmudzi. Jego waleczność doceniono nadając mu Srebrny Krzyż Orderu *Virtuti Militari*. Wraz z całym korpusem był następnie internowany w okolicach Królewca, skąd wydostał się dopiero w lutym 1832 r. (Mann, 1904). Prowadząc kolumny byłych powstańców, udał się z Prus Wschodnich przez Pomorze, Wielkopolskę do Saksonii. Po latach opisywał ten epizod we *Wspomnieniach z Niemiec*, wydanych w 1868 r.: „*Wypadało wszystko przewidzieć (...) celem przeprowadzenia o bardzo małych funduszach wielkiej liczby ludzi, i to jeszcze w czasach, w których nie było kolei żelaznych (...)*”. Do rodzinnej Galicji powrócił pod koniec lata 1832 r.

Odległości, jakie pokonywał Wincenty Pol były na owe czasy ogromne. Musiał przemieszczać się powozem, saniami lub pieszo, co znacznie wydłużało czas podróży. Nawiązuje do tego M. Mann (1904), opisując wycieczkę Pola w Tatry z 1834 r.: „*Kilka powozów dowiozło całe towarzystwo do doliny Nowotarskiej, a stamtąd, korzystając z doskonałej sanny, w ciągu czterech godzin⁶ przemknęli podróżni do Debry Zakopiańskiej*”. W 1835 r., pierwsze koleje powstały dopiero w Belgii i Bawarii. W okresie 1836-1837 zaistniały w Kanadzie, Francji, Austrii i Rosji, a w 1839 r. we Włoszech i Holandii (tab. 1). Dla Wincentego Pola był to czas zakładania rodziny. W 1837 r. poślubił we

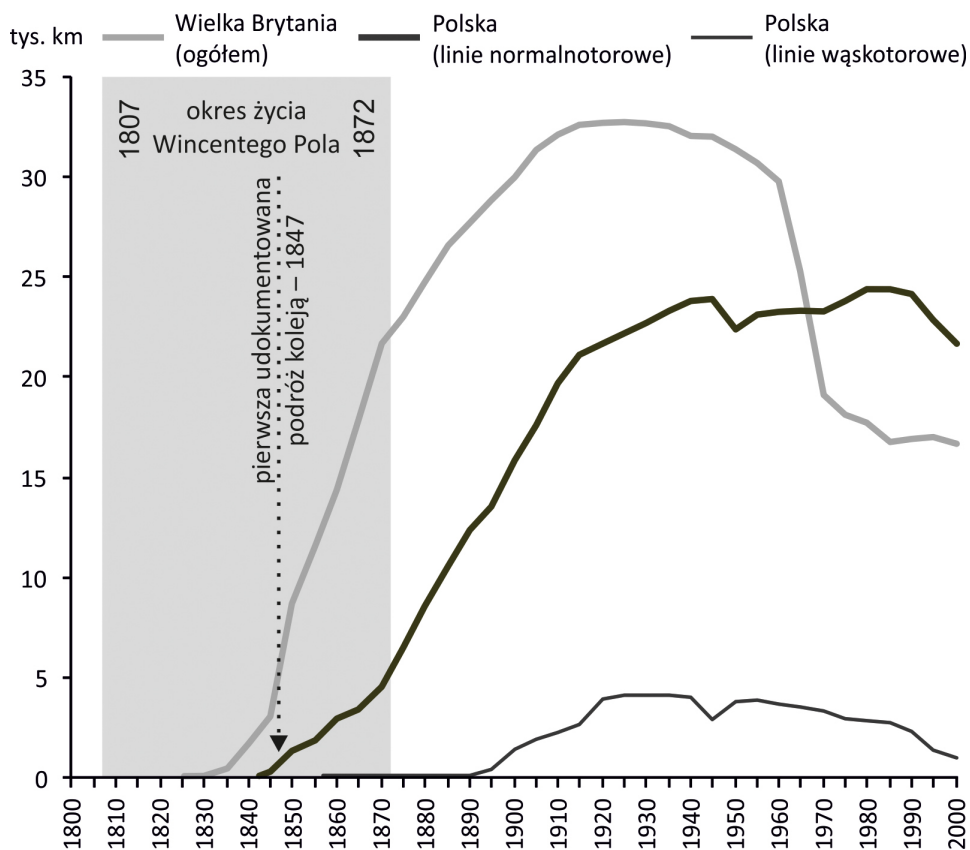
⁶ Kolej z Chabówki do Zakopanego otwarto w 1899 r. (Jeleń, Krupski, 1999) – 27 lat po śmierci W. Pola. Najszybszy pociąg pokonuje dziś odcinek Nowy Targ–Zakopane w czasie 22 min (*Elektroniczny Rozkład...*).

Lwowie Kornelię Olszewską, z którą dwa lata później przeprowadził się do Leska. Tam urodził się ich pierwszy syn – Wincenty Jan (1839-1915). W następnym roku zamieszkali w Mariampolu koło Gorlic, gdzie dochowali się córek: Julii (1840-1909) i Zofii (1841-1915) (Majchrowski, 1982).

Drogi żelazne dotarły na obecne ziemie polskie między 35. a 40. rokiem życia poety–geografa, gdy brytyjska sieć kolejowa przekraczała już długość 2 tys. km, a w Stanach Zjednoczonych 4,5 tys. km. W Europie jej dynamiczny wzrost dotyczył ponadto Francji i krajów niemieckich. Natomiast w Austrii i Rosji był znacznie wolniejszy, co szczególnie uwidaczniało się na obszarach będących pod zaborami (tab. 1, ryc. 3). T. Lijewski (1959) i Z. Taylor (2007) wydzieliли siedem okresów rozwoju i regresu sieci kolejowej na ziemiach polskich. Lata życia Wincentego Pola przypadają na pierwszy z nich – budowa głównych połączeń (do 1880 r.). W roku jego śmierci długość dróg żelaznych normalnej szerokości, w dzisiejszych granicach Polski, wynosiła ok. 5,5 tys. km, co w przybliżeniu odpowiadało zaledwie 23% maksymalnej długości – ok. 24 tys. km, osiągniętej na początku lat 80. XX w. (ryc. 2). W przypadku Wielkiej Brytanii

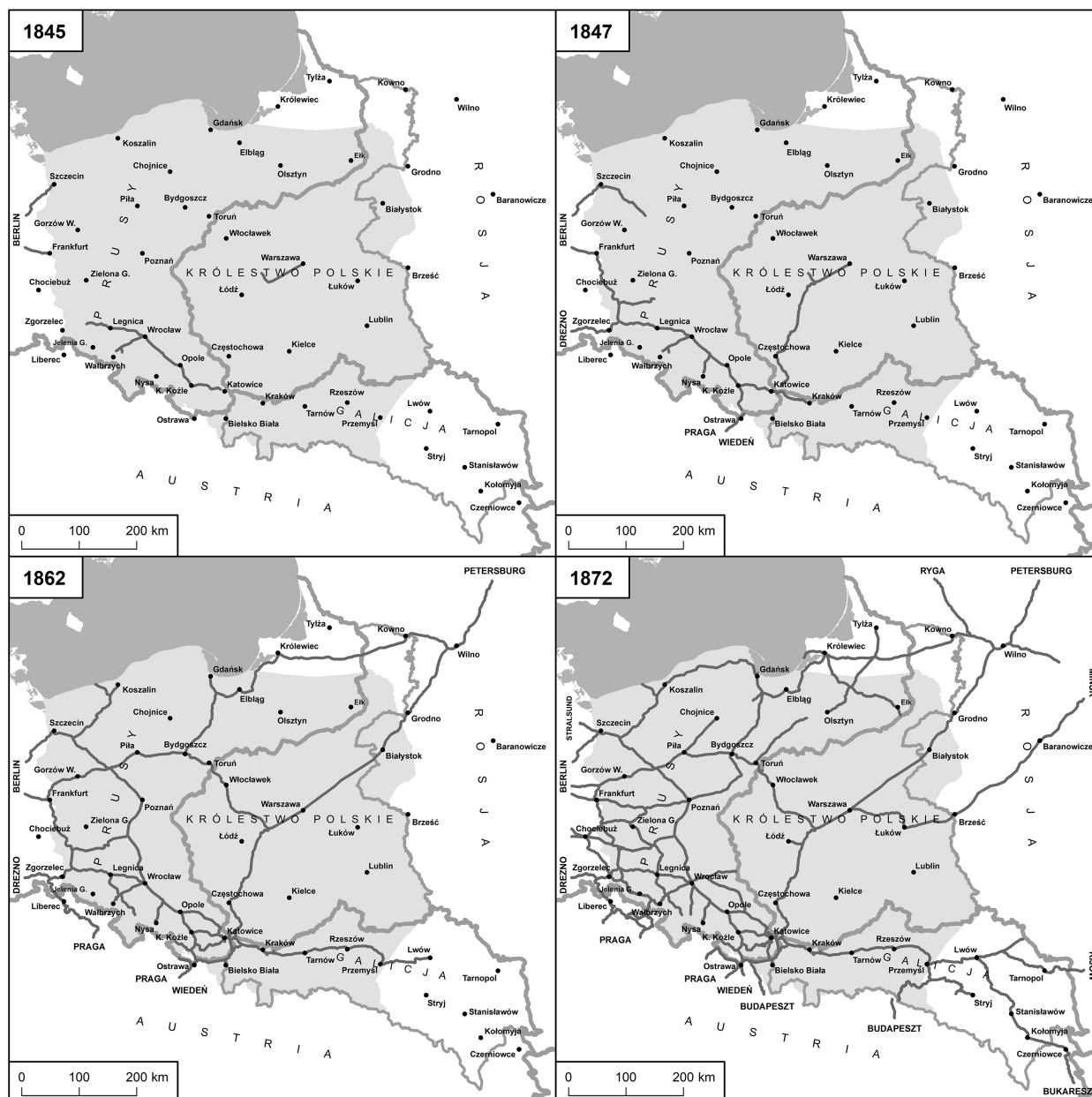
tempo rozwoju było szybsze. Jego szczyt wystąpił w latach 20. XX w., a tamtejsza sieć w 1872 r. stanowiła już ok. 67% stanu maksymalnego.

Nowy środek transportu pojawił się najwcześniej w części pruskiej. 22 maja 1842 r. oddano pierwszy odcinek Kolei Górnośląskiej (niem. *Oberschlesische Eisenbahn*), między Wrocławiem a Oławą, który w sierpniu przedłużono do Brzegu. W 1843 r. droga żelazna dotarła do Opola, a dwa lata później do Gliwic i Świętochłowic. Linie kolejowe w rejonie Wrocławia rozwijały się także w dwóch innych kierunkach: do Świebodzic (1843) i Świdnicy (1844) oraz do Legnicy (1844) i Bolesławca (1845), jako fragment, prowadzącej później do Berlina, Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (niem. *Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn*). W 1843 r. połączenie ze stolicą Prus uzyskał też Szczecin (Koziarski, 1993; ryc. 3). Wincenty Pol, odwiedzając na początku 1842 r. Wielkopolskę, Kujawy, Pomorze Gdańskie i Żuławy Wiślane, podróżował z Galicji drogą okrężną przez Prusy. Linia kolejowa między Oławą a Wrocławiem była jeszcze w budowie. Poruszał się traktami, a na Pomorzu pływał łodzią tzw. berlinką, eksplorując ujściowy odcinek Wisły (Kresiek i in., 1989; Połuszejko, 2015).



Ryc. 2. Okres życia Wincentego Pola na tle zmian długości sieci kolejowej na ziemiach polskich (w dzisiejszych granicach) i w Wielkiej Brytanii do 2000 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Taylor, 2007.



Ryc. 3. Rozwój sieci kolejowej na ziemiach polskich w czasach Wincentego Pola.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Koziarski, 1993; Hudec i in., 2006; Stankiewicz, Stiasny, 2014; Kolondra, 2013, 2015.

Drugą istotną datą w historii dróg żelaznych na ziemiach polskich jest 15 czerwca 1845 r., gdy uruchomiony został na terenie zaboru rosyjskiego pierwszy fragment Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, między Warszawą a Grodziskiem Mazowieckim. Do listopada powstał jeszcze odcinek Grodzisk-Skierniewice oraz odgańlenie do Łowicza. Linia otrzymała normalny rozstaw szyn i budowana była przez towarzystwo akcyjne z udziałem kapitału polskich przedsiębiorców (Koziarski, 1993; ryc. 3). Wincenty Pol pozostawał daleko od tych wydarzeń, gdyż latem 1845 r. odbywał podróż po Cesarstwie Austrii, jako delegat Galicyjskiego Towarzystwa Gospodarczego (Mann, 1904).

Obszar Galicji dopiero 13 października 1847 r. uzyskał dostęp do innowacyjnego środka transportu. Kolej Krakowsko-Górnoślaska (niem. *Krakau-Oberschlesische Eisenbahn*) połączyła Kraków z Mysłowicami (Koziarski, 1993; ryc. 3). Powstanie tej linii leżało przede wszystkim w interesie Prus, co wywoływało niezadowolenie w Wiedniu, gdzie powstawały plany innego przebiegu kolei w Galicji. Budowany odcinek miał nie tylko zapewnić łączność z rozwiniętymi gospodarczo krajami niemieckimi. Przewidywano też poprowadzenie transgranicznej odnogi w kierunku końcowej stacji kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Maczkach, co nastąpiło w kwietniu 1848 r. Pomimo

nacisków z Wiednia wystarczała zgoda Senatu ówczesnej Rzeczypospolitej Krakowskiej (Rymar, 2009). Przy tej okazji dokonano na terenie miasta wyboru lokalizacji dla przyszłego dworca (Demel, 1954; ryc. 5). Okoliczności wmurowania kamienia węgielnego pod ten gmach opisał J. Wawel-Louis (1886)⁷ – znawca Krakowa i student Wincentego Pola z czasów jego profesury na Uniwersytecie Jagiellońskim.

5. Wincenty Pol jako świadek rozwoju i pasażer kolei żelaznych

Ojciec polskiej geografii zaczął w końcu osobiście doświadczać postępu cywilizacyjnego, jaki niosła ze sobą kolej żelazna. Stary świat, w którym żył dotychczas, zderzył się z nową rzeczywistością.

W tym rozdziale, obok dalszej charakterystyki procesu dyfuzji w odniesieniu do wątków biograficznych, wskazano miejsca i okoliczności jego kolejowych doświadczeń. Dokonano też rekonstrukcji tras pokonywanych pociągiem – w układzie chronologicznym (tab. 2) oraz w formie wizualizacji przestrzennej (ryc. 4), które podzielono na trzy kategorie:

- a) **potwierdzone** – na podstawie tekstów świadczących wprost o podróżach odbytych przez W. Pola koleją (przytaczanie nazw stacji, opisywanie przebiegu linii, podawanie czasów przejazdu) oraz bieżącego stanu rozwoju sieci;
- b) **wysoce prawdopodobne** – uznane za takowe w przypadku istnienia zapisów doświadczeń W. Pola z podróży koleją na tym samym odcinku lub jego fragmencie w innym czasie (założenie: jeżeli źródła wskazują przynajmniej na jednokrotny przejazd pociągiem między danymi miejscowościami, to późniejsze lub wcześniejsze podróże podobną trasą, w tym powroty, również mogły odbywać się koleją);
- c) **potencjalne, niepotwierdzone** – wskazane na podstawie danych źródłowych o czasie i kierunku odbywanej przez W. Pola podróży, w relacji do bieżącego stanu rozwoju sieci kolejowej (założenie: jeżeli na danym odcinku istniała kolej żelazna, to mógł nią jechać, zważywszy na jego entuzjastyczne nastawienie do nowego środka transportu).

Zanim Wincenty Pol zajął po raz pierwszy w życiu miejsce w wagonie, musiały docierać do niego informacje o nowym angielskim wynalazku, o którym już w latach 30. XIX w. donosiły teksty polskich autorów (Tomasik, 2012). Możliwe też, że znane mu były relacje ustne z podróży po Europie księcia Leona Sapiehy (1803-1878)⁸ – prezesa Galicyjskiego Towarzystwa Gospodarczego, jednego z inicjatorów budowy kolei na terenie Galicji (Rosnowska, 1963; Rymar, 2009) i prawdopodobnie pierwszego Polaka, który jako zagraniczny obserwator odwiedził linię Liverpool & Manchester na dzień po jej otwarciu (Tomasik, 2012). Wincenty Pol, polecony w 1845 r. przez ks. Sapiehę, odbył w imieniu Towarzystwa kilkumiesięczną podróż po Austrii, Morawach, Styrii i Tyrolu, w celu nawiązania współpracy z podobnymi organizacjami. Miał wtedy szansę zetknąć się z koleją żelazną. Po opuszczeniu Wiednia pojechał na Morawy (Mann, 1904), dokąd prowadziły dwa odcinki Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (niem. *Kaiser Ferdinands-Nordbahn*): Wiedeń–Przerów–Ołomuniec oraz Brześć–Brno, uruchomione w latach 1838-1841 (Hudec i in., 2006). Funkcjonowały też fragmenty przyszłej Kolei Południowej (niem. *Südbahn*) w kierunku Styrii: Wiedeń–Gloggnitz i Mürzzuschlag–Graz⁹ (Schweers i in., 2010), którymi Pol mógł przemieszczać się w drodze powrotnej z Grazu (Mann, 1904). Fakt jazdy pociągami parowymi w czasie tej wyprawy nie został jednak odnotowany w żadnym z zachowanych źródeł. Autorzy kalendarium jego życia i podróży (Kresek i in., 1989; Połuszejko, 2015) przyjmują, że pierwszy przejazd odbył w 1847 r., co opisał w swoich *Listach z wycieczki*, wydanych wkrótce drukiem we Lwowie¹⁰. Taką interpretację może sugerować zdanie: „Z niecierpliwością, z jaką się człek zbliża do brzegu morskiego, kiedy po raz pierwszy ma zobaczyć morze, zbliżaliśmy się ku Gliwicom, gdzieśmy wsiedli na żelazną koleję; bo było w towarzystwie kilka osób, które jeszcze nie znały tej jazdy.”. W dalszym fragmencie *Listów* autor w sposób enigmatyczny daje jednak do



⁷ Autor relacjonuje to wydarzenie w tekście zatytułowanym *Życie światowe i towarzyskie w Rzeczypospolitej Krakowskiej (1816-1846)*, którego fragment brzmi: „12 Października 1844 r. na placu budowy (...), nastąpiło zwykłe zamurowanie srebrną kielnią pamiątkowego pergaminu. Śniadanie na 180 osób w sali reductowej, z ogromną piramidą w postaci lokomotywy, z toastami polskimi i niemieckimi na nutę: »oby ta kolej żelazna stała się złotą i jak łańcuch związała dwa zazdrosne miasta« (...)» (Wawel-Louis, 1886).

⁸ Źródło pisane relacjonujące pierwszą podróż kolejową ks. Leona Sapiehy, jakim są jego *Wspomnienia (z lat od 1808 do 1863)*, ukazało się drukiem dopiero w 1912 r. – 34 lata po śmierci autora (Tomasik, 2012).

⁹ Odcinek Wiedeń–Gloggnitz istniał od 1842 r. a Mürzzuschlag–Graz od 1844 r. W czasie podróży W. Pola wciąż oddzielała je trudna do pokonania Przełęcz Semmering. Oba odcinki połączono dopiero w 1854 r., budując liczne wiadukty i tunele (Schweers i in., 2010).

¹⁰ Pierwotnym adresatem listów była Kornelia Polowa – żona W. Pola. Ich treść w czterech częściach zatytułowanych *Z wycieczki po raz pierwszy opublikowana została na łamach „Biblioteki Naukowego Zakładu im. Ossolińskich”* (1847: t. 2, z. 5, s. 540-557; t. 2, z. 6, s. 632-652; 1848: t. 1, z. 1, s. 94-104; t. 1, z. 3, s. 322-329). Jako *Listy z wycieczki* zaistniały w zbiorczym wydaniu z 1848 r.

Tab. 2. Kalendarium kolejowych podróży Wincentego Pola.

Data podróży	Przebieg trasy	Źródła potwierdzające lub naprowadzające	
kwiecień–październik 1845	Wiedeń–Brzeclaw–Brno (Morawy) lub Wiedeń–Brzeclaw–Przerów–Ołomuniec (Morawy)	Mann, 1904, s. 398; Mann, 1906, s. 59	
	Graz–Mürzzuschlag (Styria) / Gloggnitz–Wiedeń		
1 poł. sierpnia 1847	Gliwice–Kozłe–Opole–Brzeg–Wrocław	Pol, 1847, s. 545–557; List do K. Polowej, Wrocław, poł. sierpnia 1847	
16/17 sierpnia 1847	Wrocław–Legnica lub Wrocław–Świebodzice	List do K. Polowej, Warmbrunn, po 20.08.1847; Firszt, 2006, s. 184	
10/11 września 1847	Legnica–Wrocław lub Świebodzice–Wrocław		
20 września 1847	Frankfurt nad Odrą–Berlin	Połoszejko, 2015, s. 253	
1 poł. paźdz. 1847	Berlin–Frankfurt nad Odrą	Pol, 1869, s. 131	
	Frankfurt nad Odrą–Berlin	Połoszejko, 2015, s. 254	
od 12 paźdz. 1847	Berlin–Halle–Lipsk–Drezno–Wrocław–Kozłe–Gliwice–Mysłowice–Kraków	Mann, 1906, s. 64; List do A. Helcla i A. Potockiego, Kraków, 12.03.1851; Połoszejko, 2015, s. 254	
4-6 lipca 1849	Kraków–Mysłowice–Gliwice–Kozłe–Racibórz–Ostrawa–Ołomuniec–Praga	List do K. Polowej, Bochnia, 04.06.1849; Połoszejko, 2015, s. 255	
2 poł. września 1849	Praga–Ołomuniec–Przerów–Brzeclaw–Wiedeń	Połoszejko, 2015, s. 256	
po 18 listopada 1849	Wiedeń–Brzeclaw–Przerów–Ostrawa–Racibórz–Kozłe–Gliwice–Mysłowice–Kraków		
1 czerwca 1850	Kraków–Krzeszowice	Pol, 1870, s. 116; <i>Józefa Wawel-Louisa wspomnienia z majówek i wycieczek w r. 1850</i>	
2 czerwca 1850	Krzeszowice–Kraków		
lato 1851	Kraków–Krzeszowice–Kraków	Połoszejko, 2015, s. 256	
17 lipca 1856	Kraków–Bochnia–Tarnów–Dębica	Połoszejko, 2015, s. 258	
pocz. paźdz. 1856	Dębica–Tarnów–Bochnia–Kraków		
pocz. grudnia 1856	Kraków–Trzebinia–Ostrawa–Brzeclaw–Wiedeń	List do W. Pola (juniora), Kraków, II poł. grudnia 1856; Połoszejko, 2015, s. 258	
II poł. grudnia 1856	Wiedeń–Brzeclaw–Ostrawa–Trzebinia–Kraków		
koniec stycznia 1857	Kraków–Trzebinia–Ostrawa–Brzeclaw–Wiedeń	Połoszejko, 2015, s. 258	
21 marca 1857	Wiedeń–Brzeclaw–Ostrawa–Trzebinia–Kraków		
2 poł. paźdz. 1857	Kraków–Bochnia–Tarnów–Dębica	List do J. Brodowicza, Tyśmienica, 14.12.1857; Połoszejko, 2015, s. 259	
druga poł. 1861	Przemyśl–Radymno–Przemyśl (prawdopodobnie pokonywana kilkakrotnie)	List do ks. A. Prusinowskiego, Przemyśl, 02.01.1861; Połoszejko, 2015, s. 262	
marzec 1862	Przemyśl–Lwów	Połoszejko, 2015, s. 262	
koniec grudnia 1866	Lwów–Przemyśl–Dębica–Tarnów–Bochnia–Kraków	Połoszejko, 2015, s. 264	
pocz. stycznia 1867	Kraków–Bochnia–Tarnów–Rzeszów–Przemyśl–Lwów		
koniec wrześn. 1867	Lwów–Przemyśl–Rzeszów–Tarnów–Bochnia–Kraków		
koniec lata 1868	Kraków–Krzeszowice	Połoszejko, 2015, s. 265	
ok. 25 wrześn. 1868	Krzeszowice–Kraków		
lato 1869	Kraków–Krzeszowice–Kraków		
sierpień 1870	Kraków–Trzebinia–Dziedzice–Bielsko	List do K. W. Wójcickiego, Kraków, 28.03.1871; Połoszejko, 2015, s. 265	
26 sierpnia 1870	Bielsko–Dziedzice–Trzebinia–Krzeszowice		
9 września 1870	Krzeszowice–Kraków		
1 lipca 1871	Kraków–Trzebinia–Dziedzice–Bielsko	List do K. W. Wójcickiego, Kraków, 28.03.1871; Połoszejko, 2015, s. 266	
lipiec 1871 ?	Bielsko–Dziedzice–Trzebinia–Kraków		
22 maja 1872	Kraków–Wieliczka	List do A. Polowej, Kraków, 19.05.1872; Połoszejko, 2015, s. 266	
	Wieliczka–Kraków		
2 czerwca 1872	Kraków–Krzeszowice	Listy do A. Polowej, Kraków, 11.04.1872 i Kraków, 25.05.1872; Połoszejko, 2015, s. 266	
9 października 1872	Krzeszowice–Kraków		
Oznaczenie tras:	a) potwierdzone	b) wysoce prawdopodobne 	c) potencjalne, niepotwierdzone 

Źródło: opracowanie własne na podstawie źródeł rozproszonych; daty przejazdów za: *Listy z ziemi naszej...*; Mann, 1904, 1906; Połoszejko, 2015; stan rozwoju sieci kolejowej za: Gerlach, 1986; Hudec i in., 2006; Koziarski, 1993; Schweers i in., 2010.



Ryc. 4. Przebieg odcinków sieci kolejowej pokonywanych przez Wincentego Pola w latach 1845/47-1872.

Źródło: opracowanie własne na podstawie źródeł rozproszonych i danych zestawionych w tab. 2.

rozumienia, że nie był to jego debiut na kolejowym szlaku: „(...) przed kilka laty, gdym jechał po raz pierwszy żelazną koleją (...).” Jest więc prawdopodobne, że miało to miejsce w 1845 r. Tego faktu nie precyzuje również M. Mann (1906). Wspomina jedynie, że „Już przed kilku laty jeździł był poeta koleją (...).”, podkreślając następnie rolę doświadczeń z 1847 r.: „(...) dopiero obecna podróż wzbudziła w nim szereg rozmyślań nad znaczeniem i przyszłością dróg żelaznych.”

Wincenty Pol, pełniąc funkcję redaktora czasopisma „Biblioteka Naukowego Zakładu im. Ossolińskich”, na początku sierpnia 1847 r. przybył ze Lwowa do Krakowa, skąd dwa miesiące przed uruchomieniem Kolei Krakowsko-Górnośląskiej wyjechał w kierunku Prus. Głównym celem podróży było poszukiwanie tematów, autorów i prenumeratorów owego czasopisma. Przesiadka z dylizansu na pociąg Kolei Górnośląskiej nastąpiła dopiero w Gliwicach¹¹. Trasa o długości 160 km (Stankiewicz, Stiasny, 2014) wiodła przez Koźle (dzisiejszy Kędzierzyn-Koźle), Opole i Brzeg do

Wrocławia¹² (tab. 2, ryc. 4). Czas przejazdu był na owe czasy bardzo atrakcyjny, co również odnotował Pol¹³. Według rozkładu jazdy z lat 1848-1849, najszybszy pociąg pokonywał tę trasę w 5 h i 24 min (Dominas, Przerwa, 2017).

Po odwiedzeniu Wrocławia, gdzie działały już trzy dworce kolejowe (ryc. 4; Zwierz, red., 2006), Pol pojechał w Sudety. Spędził kilka tygodni w uzdrowisku Cieplice (niem. *Warmbrunn*), odbywając też wycieczki w Karkonosze. Możliwe, że odcinek Wrocław-Świebodzice lub Wrocław-Legnica pokonał pociągiem (tab. 2, ryc. 4), skąd dalej jechałby dylizansem (Firszt, 2006). Mógł też całą drogę od Wrocławia przebyć w dylizansie, co sugeruje I. Łabowicz (2006). Jednakże następny etap podróży, prowadzący przez Wielkopolskę, z pewnością nie był realizowany z użyciem transportu szynowego – Kolej Górnośląska połączyła Wrocław z Poznaniem dopiero dziewięć lat później (Koziański, 1993). Wiadomo natomiast, że Wincenty Pol, kierując się na wyspę Rugia, odwiedził

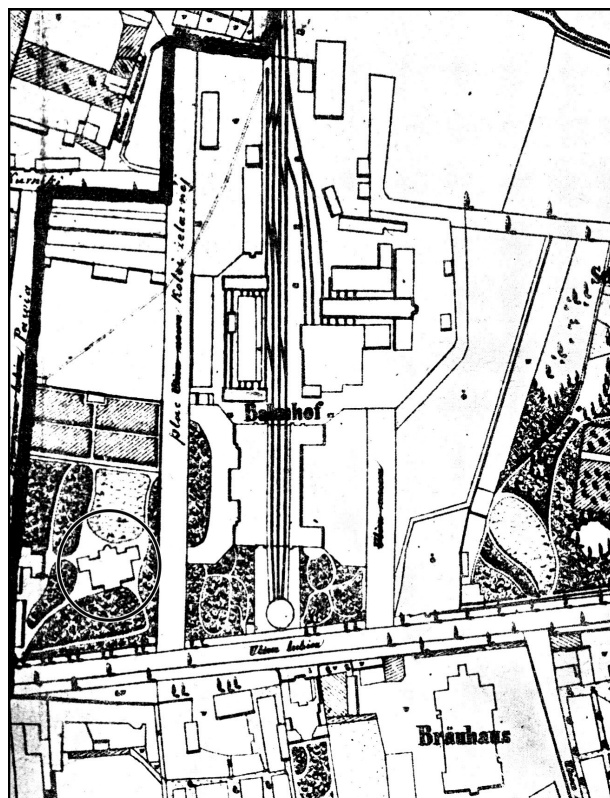
¹¹ Do pociągu można było wsiąść wcześniej – w Mysłowicach. Wybór Gliwic nie był jednak przypadkowy. Wg mapy Galicji z 1824 r. (*Königreich Galizien und Lodomerien...*), główna droga bita kategorii *chaussée*, łącząca Kraków z Górnym Śląskiem, prowadziła na zachód w kierunku mostu granicznego na Przemyślu koło Chelmka, skąd dalej kierowała się na północny zachód do Mikołowa (nazywanego przez W. Pola Mikołajowem) i Gliwic.

¹² „Czterdzieści kilka wagonów składało tą razą tabor, który z nami odplynął na zachód lekką pochyłością kraju ku Odrze, a w Koźlu ujrzelismy się już w obszernej dolinie Odry, którą odtąd na całej przestrzeni aż do Wrocławia, prowadzona jest kolej żelazna.” (Pol, 1847, s. 546-547).

¹³ „(...) myśl, że jeszcze tego samego dnia z dobrymi przyjaciółmi siądziem w Wrocławiu do obiadu, przejmowała serce jakąś dziecinną pocięcią.” (Pol, 1847, s. 546).

Berlin i podróżował stamtąd koleją do Frankfurtu nad Odrą. Tam nastąpiła przesiadka na statek parowy¹⁴. Musiał więc widzieć berliński dworzec Frankfurter Bahnhof (późniejszy Ostbahnhof). Trasa powrotna z Rugii do Galicji znów objęła stolicę Prus¹⁵, a ponadto Lipsk¹⁶, Drezno i Wrocław (Mann, 1906; Połuszejko, 2015), co wskazywałoby na użycie kolei tym razem na całej trasie od Berlina po Kraków (tab. 2, ryc. 4), choć nie potwierdzają tego dostępne źródła. Z Anhalter Bahnhof¹⁷ można było udać się na południe przez Halle do Saksonii, a następnie w kierunku wschodnim do Wrocławia. Odcinki te budowane były etapowo w latach 1839-1847 (Gerlach, 1986). Ostatni brakujący fragment, między Reichenbach a Jędrzychowicami, oddano do użytku 1 września 1847 r. (Koziański, 1993). Wincenty Pol miał więc możliwość przebycia pociągiem pełnej trasy, gdyż Berlin opuścił 12 października¹⁸. Wracając do rodzinnej Galicji zastał już czynny krakowski dworzec, będący wtedy stacją czołową wyposażoną w obrotnicę (ryc. 5). W kierunku Lwowa, dokąd zmierzał, nie prowadziła jeszcze linia kolejowa.

W 1847 r. na obszarze pruskim, oprócz wymienionych wcześniej odcinków, funkcjonowało m.in. północne odgałęzienie Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (Węgliniec–Żary–Gubin–Frankfurt), tworzące najkrótszy szlak z Berlina do Wrocławia. Wincenty Pol, chcąc odwiedzić Poznań, a później Saksonię, nie mógł jednak skorzystać z tego udogodnienia. Powstała też linia prowadząca z Koźła przez Racibórz do granicy z Austrią (Kolej Wilhelma – niem. *Wilhelmsbahn*), zapewniająca połączenia Berlina i Krakowa z Wiedniem (po wybudowaniu rok później mostu na Odrze w Boguminie). W zaborze rosyjskim natomiast Kolej Warszawsko-Wiedeńska osiągnęła Ząbkowice w Zagłębiu Dąbrowskim (ryc. 3). Tego samego roku urodził się Wincentemu drugi syn – Marek Stanisław (1847-1911).



Ryc. 5. Dworzec kolejowy w Krakowie zamieszczony na planie katastralnym z 1848 r. (naprzeciw budynku dworcowego od strony południowo-zachodniej oznaczony okręgiem zarys pałacu hr. Piotra Moszyńskiego – pierwsze miejsce zamieszkania Wincentego Pola, po przybyciu do Krakowa w listopadzie 1849 r.).

Źródło: Demel, 1954.

W 1848 r., gdy nowy środek transportu wdrażano w Hiszpanii, Wincenty Pol brał udział w wydarzeniach Wiosny Ludów, by w następnym roku wyruszyć ze Lwowa w kolejną podróż – na kurację do Marienbadu (Marianskie Łaźnie w kraju karlowarskim). Odwiedził po drodze Pragę i Wiedeń, gdzie zabiegał o uzyskanie przyszłej posady na Uniwersytecie Jagiellońskim (Mann, 1906). Jego listy wskazują na wyjazd Koleją Krakowsko-Górnośląską w kierunku Mysłowic¹⁹. Następnie konieczny był tranzyt przez terytorium Prus – fragmentem Kolei Górnośląskiej (granica–Mysłowice–Gliwice–Koźle) i Koleją Wilhelma. Z Bogumina do Pragi Pol znów przemieszczał się przez teren Austrii (tab. 2, ryc. 4). Odcinek Bogumin–Przerów działał

¹⁴ Fakt ten potwierdza fragment I tomu dzieła pt. *Obrazy z życia i natury. Północny wschód Europy: „Na całej drodze kolei żelaznej od Berlina i na parowym statku gdyśmy dolną Odrą płynęli (...)”* (Pol, 1869, s. 131).

¹⁵ Nie ma potwierdzenia w źródłach, by W. Pol w drodze powrotnej, między Rugią a Berlinem, przemieszczał się istniejącą od 1843 r. linią Kolei Berlińsko-Szczecińskiej (Gerlach, 1986). Bardziej prawdopodobny wydaje się wariant analogiczny do kierunku przeciwnego, którego trasa jest znana (przez Frankfurt nad Odrą).

¹⁶ List do Antoniego Helcla i Adama Potockiego, Kraków, 12.03.1851: „Nadto zrobiłem podróż za granicę do Wrocławia, Poznania i Lipska (...)” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 244).

¹⁷ Nieistniejący już berliński dworzec, dotkliwie zniszczony w 1945 r., zamknięty w 1952 r. i ostatecznie zburzony w 1960 r. (Gottwaldt, 1990).

¹⁸ List do żony Kornelii, Berlin, 10.10.1847: „Pojutrze wyjeżdżamy z Berlina na Drezno do Was moi drodzy; w Krakowie zabawię dni dwa (...)” (za: Mann, 1906, s. 64).

¹⁹ List do żony Kornelii, Bochnia, 04.07.1849: „(...) list ten piszę na wsiadaniu, dziś wieczorem będę na kolei żelaznej, a po dług trenów [tj. rozkładu jazdy pociągów] widzę, iż we środę o 4 z południa będę w Pradze (...)” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 206). Kolej Karola Ludwika dotarła do Bochni dopiero w 1856 r. (Koziański, 1993), więc przesiadka na pociąg musiała nastąpić w Krakowie.

w całości od 1847 r., a Ołomuniec–Praga²⁰ otwarto dwa lata wcześniej. Do Marienbadu nie prowadziła jeszcze linia kolejowa (Hudec i in., 2006), więc ten etap podróży poeta–geograf odbył zapewne dyliżansem. Jest prawdopodobne, że również w drodze powrotnej wybrał pociąg, zatrzymując się na dłużej w Wiedniu.

Obejmując drugą w świecie akademicką katedrę geografii, przeprowadził się w listopadzie 1849 r. do Krakowa. Przez kilka tygodni zamieszkiwał nieopodal dworca kolejowego – w pałacu hr. Piotra Moszyńskiego (1800-1879)²¹, przy ul. Lubicz 4 (ryc. 5). Wkrótce do miasta przybyła też jego żona z czwórką dzieci (Ziejka, 2006). Początek lat 50. XIX w. wypełniony był intensywną pracą naukową i dydaktyczną. Pol opublikował wówczas swoje najważniejsze dzieła geograficzne, m.in. *Północny wschód Europy pod względem natury* i *Rzut oka na północne stoki Karpat*. Prowadził wykłady, które spotykały się z bardzo dużym zainteresowaniem. Odbywał też ze studentami wycieczki naukowe w okolice Krakowa i w Tatry. Jedną z nich, zorganizowaną w dniach 1-2 czerwca 1850 r., obejmowała Krzeszowice, Czerną, Nową Górę i Tenczynek. Wyjazd 99-osobowej grupy studentów, wraz z profesorami, odbył się przy pomocy Kolei Krakowsko-Górnośląskiej²². Pokonali oni w ten sposób odcinek Kraków–Krzeszowice i z powrotem (tab. 2, ryc. 4).

Niestety kariera akademicka została nagle przerwana. Z dniem 1 stycznia 1853 r. Wincenty Pol utracił stanowisko profesora, a założona przez niego

katedra na wiele lat zniknęła z Uniwersytetu Jagiellońskiego. Przyczyną były, wzmacniane donosami, podejrzenia ze strony władz austriackich o nielejalność, czego przejawem miała być też patriotyczna manifestacja studentów podczas wycieczki do Doliny Kościeliskiej (Harasimiuk, 2006). Straciwszy możliwość działalności naukowej i środki do życia, wyjechał w czerwcu 1853 r. do Polanki pod Krosnem, skąd odbywał liczne wypadki w Karpaty. Do Krakowa powrócił jesienią (Połuszejko, 2015). Odwiedzane wtedy tereny nadal pozbawione były kolei.

Drugim po dymisji trudnym doświadczeniem w życiu Wincentego Pola była przedwczesna śmierć żony Kornelii, która zmarła 28 sierpnia 1855 r. po długiej chorobie (Mann, 1906).

Tymczasem proces dyfuzji dróg żelaznych w okresie 1850-1855 objął już obszar Ameryki Łacińskiej, Indii Brytyjskich oraz Australii. Pierwszą linię otwarto także w Szwecji (tab. 1). W kolejnym pięcioleciu Wincenty Pol kilkakrotnie odwiedzał Tyśmienicę na Pokuciu²³ i Lwów. Odbył też dwa wyjazdy do Wiednia (grudzień 1856 i styczeń 1857) w sprawie nowego wydania swych dzieł poetyckich (Połuszejko, 2015). W podróżach tych najprawdopodobniej przemieszczał się koleją²⁴ (tab. 2, ryc. 4), co tym razem okazało się dla niego dużym wysiłkiem, z racji pogarszającego się stanu zdrowia (chorował na reumatyzm) i problemów finansowych (Mann, 1906). Od marca 1856 r., dzięki rozbudowie Kolei Północnej w kierunku Trzebini, możliwa stała się podróż pociągiem z Krakowa do Wiednia bez konieczności tranzytu przez Prusy. W lutym tego samego roku otwarty został do publicznego użytku pierwszy odcinek, zarządzanej m.in. przez ks. Leona Sapiechę, Kolei Karola Ludwika (z Krakowa do Dębicy), która w listopadzie 1861 r. osiągnęła Lwów (Koziarski, 1993). Pomimo tych inwestycji, rozwój dróg żelaznych w Galicji postępował wolniej niż w pozostałych prowincjach Cesarstwa Austrii (Eisenbahnbureau..., 1898). Jest prawdopodobne, że poeta–geograf już w lipcu 1856 r. mógł podróżować linią Kraków–Dębica, odbywając jeden z wyjazdów na Pokucie, ale z pewnością miało to miejsce w październiku 1857 r. (tab. 2, ryc. 4), gdy z rozgoryczeniem i zawodem opuszczał miasto pod Wawelem (Mann, 1906). Świadczy o tym streszczenie jego listu, w którym jednocześnie wyraża zmęczenie

²⁰ Linia kolejowa nosiła wówczas nazwę *k.k. Nördliche Staatsbahn*. Pierwsza stacja na terenie Pragi zlokalizowana była w miejscu dzisiejszego dworca Masaryka (czes. *Masarykovo nádraží*). W Ołomuńcu linia łączyła się z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda (Hudec i in., 2006).

²¹ List do żony Kornelii, Kraków, 12.01.1850: „*W Krakowie każ jechać ku dworcowi żelaznej kolei, a pierwszy dom przed koleją jest p. Piotra.*” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 230). Wkrótce rodzina Polów przeprowadziła się na ul. Grodzką (Ziejka, 2006). Piotr Moszyński – kolekcjoner i filantrop odkupił pałac od Towarzystwa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej. W latach 80. XIX w. obiekt został przebudowany i stał się własnością rodziny Wołodkowiczów (Torowska, 2012). W tej formie zachował się do dnia dzisiejszego. W budynku znajduje się m.in. Urząd Pocztowy Kraków 53.

²² W. Pol wspomina o wycieczce w II tomie dzieła pt. *Obrazy z życia i natury. Północny wschód Europy: „W następnych wycieczkach naszych zwiedziliśmy okolice Czerny i Nowej-Góry, w części z pomocą kolei żelaznej”* (Pol, 1870). Dokładniejszy opis tego wydarzenia znajduje się w *Józefa Wawel-Louisa wspomnieniach z majówek i wycieczek w r. 1850*, których fragment brzmi: „*Na dzień 1 VI naznaczył p. Pol ekskursję do Krzeszowic. Kolej żelazna ustąpiła nam wagonów za połowę ceny. Zgromadziwszy się w sobotę o godzinie 4 po południu w dworcu, siedliśmy do wagonów. Było nas 99 (...).*”

²³ Pokucie – najdalej na południowy wschód wysunięta ziemia dawnej Polski, nad górnym Prutem i Czeremoszem (*Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, 1887), obecnie znajduje się na terytorium Ukrainy.

²⁴ List do syna Wincentego, Kraków, II poł. grudnia 1856 r.: „*Jak to dla mnie łatwo jeździć koleją w zimie i ujadać się po Wiedniu, to sobie wyobrażasz mój Wiciu, znając mię (...).*” W tym samym liście stwierdza: „*Zdrowie słabe, koszta wielkie, (...).*” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 285-286).

kolejową nowoczesnością i potrzebę odpoczynku na peryferiach Galicji²⁵.

W czerwcu 1858 r. Pol po wielu latach ponownie przekroczył granicę Królestwa Polskiego, by udać się ze Lwowa do Warszawy oraz Lublina – miejsca swojego urodzenia. Była to zarazem ostatnia w jego życiu wizyta w zaborze rosyjskim. Entuzjastyczne reakcje mieszkańców, które wywołało jego pojawienie się w obu miastach, nie spodobały się władzom carskim, przez co już w sierpniu zmuszony został do opuszczenia Królestwa (Mann, 1906). Zachowane źródła nie wskazują, by korzystał wtedy z działającej od kilkunastu lat Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej – jedynej na owe czasy drogi żelaznej w tym zaborze.

Polityka Rosji zakładała ograniczanie i opóźnianie rozwoju infrastruktury kolejowej, szczególnie na terenach zurbanizowanych i w regionach graniczących z Prusami, w celu utrudnienia ewentualnej inwazji obcych wojsk (Lijewski, 1959). Stąd dopiero w 1861 r. uruchomiono połączenie Petersburga z Królewcem (przez Wilno i Kowno), a w 1862 r. – u progu ostatniej dekady życia Wincentego Pola, otwarto Kolej Warszawsko-Bydgoską, wraz z przejściem granicznym w Aleksandrowie, oraz Kolej Warszawsko-Petersburską (ryc. 3). Natomiast Kolej Nadwiślańską (Mława-Warszawa-Lublin-Kowel) ukończono dopiero w 1877 r. Odmiennymi motywami niż Rosjanie kierowały się władze Prus, dla których omawiany środek transportu miał pełnić głównie funkcje gospodarcze i być dostępny dla jak największej liczby jednostek osadniczych (Koziański, 1993). Do 1857 r. ukończono m.in. pierwszą linię Pruskiej Kolei Wschodniej (niem. *Preußische Ostbahn*), łączącą Królewiec z Berlinem (ryc. 3). Jej trasa częściowo przebiegała szlakiem, który ćwierć wieku wcześniej pokonywał Pol, prowadząc byłych polskich powstańców z Prus Wschodnich do Saksonii.

Na przełomie lat 50. i 60. XIX w. przebywał natomiast w okolicach Lwowa, na Pokuciu i na ziemi przemyskiej (Połuszejko, 2015). W tym czasie pracował m.in. na rzecz Towarzystwa Żegluga Parowej na Dniestrze, odbywając podróże wzdłuż rzeki, w celu oceny warunków dla tego typu transportu. Tworząc projekt organizacji żegluga, stosował pewne analogie

do funkcjonowania kolei²⁶, rekomendując powiązanie obu gałęzi w jeden system transportowy²⁷. Dokumentuje to II tom dzieła *Obrazy z życia i natury. Północny wschód Europy* (Pol, 1870).

Innym istotnym epizodem jest przeprowadzka ze Lwowa do Przemyśla (we wrześniu 1860 r.), a następnie do Skołoszowa pod Radymnem (w połowie 1861 r.) (Połuszejko, 2015). W tym czasie proces światowej dyfuzji obejmował już Afrykę Południową (tab. 1), co zbiegło się z momentem przedłużenia Kolei Karola Ludwika od Przeworska do Przemyśla. Niecałe dwa miesiące po otwarciu tego odcinka jechała nim z Krakowa szwagierka Pola²⁸. Wincenty mógł wtedy kilkakrotnie i w obie strony jeździć koleją na trasie Przemyśl-Radymno²⁹, odwiedzając swoją rodzinę i załatwiając sprawy w większym mieście. Możliwe, że dopiero w marcu 1862 r., po opuszczeniu na stałe Skołoszowa, przebył pociągiem trasę z Przemyśla do Lwowa (tab. 2, ryc. 4), gdzie zastał go wybuch powstania styczniowego (Połuszejko, 2015).

Lata 60. XIX w. to czas intensywnej działalności wydawniczej Wincentego Pola, a także jego obecności we lwowskim środowisku naukowo-literackim. Kilkuletnia przerwa w dalszych podróżach nie wiązała się bynajmniej z brakiem zainteresowania rozwijającym się coraz śmielej transportem kolejowym. Znalazło to swój wyraz w *Dwóch prelekcjach o potrzebie wykładu geografii handlowej*, wygłoszonych 24 i 28 maja 1866 r. dla studentów i profesorów lwowskiej Akademii Technicznej, wydanych następnie drukiem na podstawie stenogramów. Stanowiły one pokłosie wykładów uniwersyteckich z czasów pracy na Uniwersytecie Jagiellońskim (Jackowski, Sołjan, 2006). Wybrane fragmenty prelekcji zamieszczono w przy-

²⁵ List do Józefa Brodowicza, Tyśmienica, 14.12.1857 (streszczenie W. L. Antoniewicz): „Wyjechał z Krakowa bez pożegnania »wozem Antychrysta«. W. Pol stosuje tu pogardliwe określenie, które funkcjonowało wśród osób niechętnych wobec kolei żelaznych, widzących w nich uosobienie zła. Trudna sytuacja życiowa spowodowała, że na pewien czas zwątpił w zdobycze cywilizacji, szukając ukojenia na Pokuciu: „(...) Sam mieszka (...) w dworku u Ormianki (...), gdzie ani pisku z dworca kolei żelaznej nie słycać, ani płątaniny dzisiejszej cywilizacji nie widać.” (Listy z ziemi naszej..., s. 311-312).

²⁶ „Te same ostrożności, jakie są zarządzane na kolejach żelaznych, muszą znaleźć i tu zastosowanie swoje: trzeba urządzić przystanie, w których by się statki zatrzymywały i wymijały z parowcami (...). Pod względem wywłaszczenia gruntów, potrzebnych pod stacje żegluga parowej, należy uzyskać przywilej od rządu, aby Towarzystwu te same prawa służyły, jakie służą Towarzystwom kolei żelaznych (...).” (Pol, 1870, s. 91-92).

²⁷ „Kolej żelazna galicyjska, gdzie bądź przetnie się z sławnym Dniestrem: zawsze obie te drogi, lądowa i wodna będą sobie pomocne (...). (...) Czartoryja zdaje się być doskonałym miejscem na stację dla kolei żelaznej, która w połączeniu z żegluga parową i wszystkimi naddniestrzańskimi miastami tworzyć będzie dobry środek komunikacyjny ze Lwowem.” (Pol, 1870, s. 30, s. 45).

²⁸ List do Franciszki Polowej, Przemyśl, 21.12.1860: „(...) Pan Dutkiewicz obiecał się nam na święta, więc może też jednym przyjedziecie pociągiem. Gdybyś nocnym trenem jechała, to staniesz tu do świtu i nie zastaniesz nas na dworcu (...).” (Listy z ziemi naszej..., s. 369).

²⁹ List do ks. Aleksego Prusinowskiego, Przemyśl, 02.01.1861: „Mieszkam obecnie w Skołoszowie (...). Poczta i stacja kolei żelaznej Radymno.” (Listy z ziemi naszej..., s. 370).

pisach następnego rozdziału. Mieszkając we Lwowie, Pol korzystał z kolejowych przesyłek kurierskich³⁰. Przygotował też opis trasy dla zagranicznych turystów, chcących wybrać się w Tatry, która zakładała przejazd pociągiem do Bochni³¹. Gdy we wrześniu 1867 r. wracał do Krakowa, w celu leczenia zaćmy, jest wysoce prawdopodobne, że przebył wtedy cały odcinek Kolei Karola Ludwika, biegnący na zachód od Lwowa (tab. 2, ryc. 4). Oczekując na zabieg operacyjny, którego termin został przesunięty, pozostał na dłużej w mieście (Połuszejko, 2015). Brał czynny udział w życiu naukowym, prowadząc publiczne wykłady na temat geografii i literatury. Niestety w listopadzie 1868 r., w wyniku nieudanej operacji, całkowicie utracił wzrok (Ziejka, 2006).

Przez trzy ostatnie lata życia, pomimo poważnych problemów zdrowotnych, pozostał aktywny. Nadal głosił odczyty i publikował na łamach ówczesnych tygodników. W marcu 1870 r. wziął ślub z Anielą Perraud-Rościszewską (1839-1874) – młodszą o 32 lata słuchaczką jego wykładów (Ziejka, 2006). Z treści jego listów można wnioskować, że w tym czasie także odbywał podróże pociągiem. Wielokrotnie wyjeżdżał z Krakowa na kuracje do Krzeszowic³² i dwa razy odwiedził uzdrowisko Jaworze³³ (tab. 2, ryc. 4; Połuszejko, 2015). Dobrze też orientował się w kolejowych realiach i był nimi żywo zainteresowany, udzielając korespondencyjnie wskazówek swej żonie, przebywającej od października 1871 do czerwca 1872 r. w podróży, w celu odwiedzenia rodziny mieszkającej

w Kijowie³⁴. W maju 1872 r. zdążył też razem ze swoimi dziećmi pojechać pociągiem do Wieliczki³⁵. Prawdopodobnie po raz ostatni w życiu poruszał się koleją żelazną w październiku, powracając z Krzeszowic do Krakowa (tab. 2; Połuszejko, 2015). W tym samym roku został wybrany na członka nowo powstałej Akademii Umiejętności.

Dyfuzja kolei na świecie objęła w tym czasie obszar Azji Wschodniej (tab. 1). W 1872 r. powstał pierwszy odcinek na terenie Japonii, a cztery lata później w Chinach. Ówczesny stan sieci kolejowej na ziemiach polskich jeszcze dobitniej obrazuje różnice w polityce transportowej prowadzonej przez trzech zaborców (ryc. 3). W Królestwie Polskim pojawiły się tylko dwie nowe linie: Kolej Fabryczno-Łódzka i Kolej Warszawsko-Terespolska (obie budowane w okresie 1866-1867). Wyraźnie wzrosła za to gęstość sieci na terenie Prus. Połączono m.in. Poznań z Frankfurtem nad Odrą i Bydgoszczą (Koziański, 1993). Rozwój nastąpił też we wschodniej Galicji. Lwów od 1869 r. był już stacją węzłową. Oprócz otwartej w 1866 r. linii w kierunku Czerniowiec, do 1872 r. rozbudowana została sieć Kolei Karola Ludwika o dwa odgałęzienia do Brodów i do Podwołoczysk (granica z Rosją, połączenie z Kijowem). Powstały ponadto fragmenty Kolei Węgiersko-Galicyskiej (Przemyśl-Łupków) i Kolei Dniestrzańskiej (Chyrow-Stryj) (Stankiewicz, Stiasny, 2014). Poeta-geograf u kresu swego życia widział w ich budowie szansę na spotkanie z Edmundem Krasickim (1804-1894) – przyjacielem z lat młodości, właścicielem bieszczadzkich majątków, co dokumentuje przedostatni z jego listów zamieszczonych w zbiorze *Listy z ziemi naszej...*³⁶.

Wincenty Pol zmarł 2 grudnia, w kamienicy przy ul. Szpitalnej 26 i został pochowany na Cmentarzu Rakowickim³⁷ (Ziejka, 2006).

³⁰ List do Henryka Rodakowskiego, Lwów, 02.02.1865: „Chodzi o to aby trzy medale dla Jubilanta [Aleksandra Fredry] (...) dostały się do Lwowa i rąk moich jak najprędzej (...). (...) prześlij pod moim adresem (...) jako frechtową skrzynkę kolejną (...).” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 403).

³¹ List do Izabeli Dobrowolskiej, Lwów, 23.06.1865: „Układam tu tedy projekt podróży zastosowany dla turystów nieznających naszego języka (...). Poczynam od Bochni, do której kolej żelazna prowadzi.” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 407).

³² Do Krzeszowic W. Pol jeździł koleją co najmniej od 1850 r. (wycieczka ze studentami). Jest bardzo prawdopodobne, że późniejsze wyjazdy na kuracje również zakładały korzystanie z tego środka transportu. W liście do żony Anieli z 11.04.1872 opisuje zalety uzdrowiska, wśród których wymienia: „(...) trzy kwadranse jazdy, bliskość Krakowa (...)”, a 25.05.1872 pisze do niej: „będę czekał w Krzeszowicach na spotkanie Twoje, na każde przybycie kolei ze wschodu będę wychodził na dworzec.” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 531, 542).

³³ Podróże do Jaworza polegały na pokonaniu pociągiem trasy z Krakowa do Bielska (obecnie Bielsko-Biała), położonego nieopodal uzdrowiska, o czym W. Pol pisze w liście do Kazimierza Władysława Wójcickiego z 28.03.1871: „(...) miejscowość jest bardzo przyciągająca i wiele rodzin polskich wybiera się do tego żętycznego zakładu oddalonego tylko o 3 godzin drogi od Krakowa koleją żelazną.” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 486).

³⁴ Aniela Polowa podróżowała koleją z Krakowa do Lwowa oraz po nowo otwartej linii prowadzącej dalej do przejścia granicznego z Rosją w Podwołoczyskach. Pięć listów W. Pola do żony z okresu 05.10.1871–19.05.1872 opisuje realia ówczesnego podróżowania (*Listy z ziemi naszej...*, s. 494-497, 529-530, 541-542).

³⁵ List do żony Anieli, Kraków, 19.05.1872 (*Listy z ziemi naszej...*, s. 542).

³⁶ List do Edmunda Krasickiego, Krzeszowice, 15.06.1872: „Pan Edmund czeka, aż żelazną koleją dorobią i obiecuje się wówczas być w Krakowie (...). My autonomiczni ludzie czekamy żelaznej kolei; i doprawdy wdzięczni będziemy jej za to, jeżeli przyjaciela młodości przyniesie mi.” (*Listy z ziemi naszej...*, s. 543).

³⁷ Od 1881 r. prochy W. Pola znajdują się w Krypcie Zastużonych na krakowskiej Skałce (Ziejka, 2006).

6. „Geografia kolejowa” Wincentego Pola

Podróże poety–geografa po żelaznych szlakach Europy Środkowej nie sprowadzały się wyłącznie do szybszego pokonywania przestrzeni, celem odwiedzenia ważnych dla niego miejsc. Istotnie przyczyniły się do rozwoju myśli geograficznej, stanowiąc wkład w przyszłą geografę społeczno-ekonomiczną, w tym geografę transportu. Możliwość obserwacji z okna wagonu różnych cech zmieniającego się krajobrazu oraz nadzwyczajne na owe czasy zdolności przewozowe zostały przez Pola dostrzeżone i docenione. Wśród wielu obszarów jego zainteresowań aspekty te należały jednakże do bocznego nurtu, przez co bywały pomijane w pracach o historii geografii (Niemcówna, 1923; Barycz, 1949; Fleszar, 1956).

Pierwsze publikowane refleksje na temat dróg żelaznych, zamieszczone w *Listach z wycieczki*, wiązały się z omawianą w poprzednim rozdziale podróżą na Śląsk w 1847 r. Autor już wtedy wskazywał na zalety korzystania z kolei w krajoznawstwie³⁸, co kilka lat później zastosował w praktyce, podczas wyjazdu terenowego ze studentami do podkrakowskich Krzeszowic. Podkreślał znaczenie kolei dla społeczeństwa i gospodarki, przewidując jej dalszy rozwój na kontynencie europejskim³⁹. Interesowały go niespotykane przedtem zmiany zagospodarowania przestrzeni wywołane budową linii kolejowych⁴⁰. Zauważył ponadto, że mogą one, prócz swej podstawowej funkcji, być nośnikiem nowych idei (czynnikami dyfuzji innowacji w dzisiejszym rozumieniu)⁴¹. Dostrzegał

też obecną w ówczesnym społeczeństwie nieufność wobec takiego sposobu podróżowania⁴², przejawiającą się m.in. porównywaniem parowozu do diabła⁴³. Mimo to uważał, że należy podążać za postępem cywilizacyjnym⁴⁴.

W słynnym dziele z 1851 r. pt. *Rzut oka na północne stoki Karpat* Pol zawarł dokładny opis przebiegu szlaków transportowych przecinających region. Skupił się na traktach o różnym stanie technicznym, zamieszczając jedynie krótką wzmiankę o budowie pierwszej drogi żelaznej na tym terenie (przyszłej Kolei Karola Ludwika)⁴⁵. Bardziej szczegółowe analizy pochodzą z pracy naukowej pt. *Dwie prelekcje o potrzebie wykładu geografii handlowej*, opublikowanej w 1866 r. we Lwowie, w oparciu o stenogramy z wystąpień na tamtejszej Akademii Technicznej. Autor wykazał się w nich dużą wiedzą na temat stanu rozwoju kolei żelaznych w Europie, podkreślając rolę krajów pionierskich na kontynencie tj. Niemiec i Belgii, gdzie pierwsze odcinki otwarto w 1835 r. – 10 lat po Wielkiej Brytanii (tab. 1). Tu również stosował analogie hydrologiczne, nazywając koleje „wielkimi nowymi rzekami”⁴⁶. Mówił też o korzyściach płynących z przyszłego włączenia ziem wschodnich do europejskiej sieci kolejowej, w czym jego zdaniem

³⁸ „Zda mi się, iż nie oceniono dotąd dostatecznie tych korzyści, jakie daje podróż koleją żelazną pod względem poznania fizjonomii kraju i jego rzeźby geograficznej. (...) Przyznaję, iż ktoby się chciał z tej podróży uczyć geografii, ten się jej nie nauczy; kto jednakowoż długo ślęczał po kartach i księgach, a na szczegółach utykał nieumiejąc sobie z nich złożyć całości pewnej krainy, (...) temu zastąpi panorama widoków na kolei żelaznej (...), bo z nich utworzy się w duszy jego obraz zbiorowy kraju (...).” (Pol, 1847, s. 547).

³⁹ „Niezawodnie coś dobrego urósł musi z tych żelaznych kolei dla ludzi (...). Rozumiem przeto, iż dopóki ta siatka kolei żelaznych nie osnuje całej Europy (...), dopóty ocenić jest niepodobieństwem potęgę tej nowej instytucji europejskiej (...).” (Pol, 1847, s. 546, 552).

⁴⁰ „Potrzeba poczyna już zradzać nowy styl w architekturze; cała masa tych budowli, licząc w to sklepienia podziemne, olbrzymie mosty, milowe wijadukty, z niczem nieporównane ziemne nasypy, kolejowe dworce z wszelkimi do tego należącymi budynkami (...).” (Pol, 1847, s. 552).

⁴¹ „Co za znaczenie mają żelazne koleje? – Czy łatwość przewozy? czy taniość przewozu? czy oszczędzenie czasu? – Nie. (...) One rozwoją jak towary powszechnie pewniki prawdy, i niewielone dotąd idee podają one z ust do ust, z głowy do głowy – one tłumaczą je w przelocie taboru na wszystkie języki (...).” (Pol, 1847, s. 551).

⁴² „Wszyscy, co nie znają jazdy na żelaznej kolei, są pospolicie jej przeciwnikami – i bardzo naturalnie. Jak wiele innych rzeczy i wypadków, zaskoczył nas ten wynalazek nieprzygotowanych bardzo. Trudno się do razu wyrzec tego, do czego człek przywykł, i pojednać się z tem, co mimo nas wyrosło (...).” (Pol, 1847, s. 550).

⁴³ „Jak smocze oczy świecą w ciemności dwie krwawe latarnie na przodzie u parowego wozu – ognista miotła iskier grozi jak ogon szalonego komety (...) – zda się, iż cały tabor piekła w gardło leci, a po przykrym gwiżdżie parowej puszczalki i po odorze siarczystem, który zalatuje czasem, przypomina się dziwnie niemiło, jeżeli nie już diabeł staropolski, to przynajmniej Mefistofel Gietego.” (Pol, 1847, s. 555).

⁴⁴ „W tym postępie przemysłu, w tej cywilizującej potędze świata, jest coś dziwnie imponującego, co może nie jednego boli, lecz z czem się pojednać potrzeba.” (Pol, 1847, s. 551).

⁴⁵ „Projektowana w końcu linia kolei żelaznej na przestrzeni od Krakowa aż do Mułtan, wiąże przykarpaccie krainy z resztą Europy środkowej i obszary Wisły i Dniestru z obszarem dolnego Dunaju.” (Pol, 1851b, s. 108).

⁴⁶ „(...) zaledwo że najprzemysłniejsza Belgia rzuciła w miniaturze sieć kolei żelaznych po małym kraju, a w ślady jej stworzyli Niemcy nowe prądy handlowe za pomocą, olbrzymich linii kolei żelaznych, sięgających od morza do morza, a tej siatce kolei żelaznych odpowiada siatka telegrafów (...). Koleje żelazne Niemiec to wielkie nowe rzeki śródziemnych krain Europy, niezawisłe od potęg natury, a płynące jednostajnie w górę i na dół siłą kapitałów na użytek stosunków zamiany.” (Pol, 1866, s. 249).

kluczową rolę powinna odegrać Austria⁴⁷. Był jednocześnie świadomy, że nie przy każdym podejściu planistycznym kolej będzie miała pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy terenów, przez które przebiega⁴⁸.

7. Podsumowanie i wnioski

Dorobek naukowo-literacki i listy Wincentego Pola stanowią szczególne świadectwo pierwszych dekad rozwoju kolei żelaznych w Europie Środkowej. Są cennym źródłem wiedzy o realiach epoki, zarówno dla geografów, jak i historyków. Dokumentowaniu zmieniającej się rzeczywistości w zakresie sposobów pokonywania przestrzeni sprzyjały jego liczne podróże. Można powiedzieć, że jako świadek przemian, a zarazem pasażer, stosował metodę badawczą określaną dziś jako obserwacja uczestnicząca.

Młodość i znaczną część dorosłego życia spędził w świecie, w którym powszechną siłą pociągową był koń. W tym samym czasie w Europie Zachodniej kształtował się już drugi, najpierw jako równoległy, świat lokomotyw parowych, który dzięki procesowi dyfuzji stopniowo poszerzał swój zasięg. Spotkanie i integracja obu tych światów w życiu poety-geografa nastąpiły z chwilą jego pierwszego przejazdu pociągiem między rokiem 1845 a 1847. Doświadczenie to pozwoliło mu dostrzec różnice pod względem szybkości i komfortu podróżowania, przed i po uruchomieniu kolei. Następne lata, aż do 1872 r., to czas poznawania i wykorzystywania możliwości nowej gałęzi transportu.

W podróżach Wincentego Pola przez Europę Środkową można odnaleźć odcinki, które pokonywał pieszo lub dyliżansem, czasem po śladzie przyszłych dróg żelaznych. Bywały też sytuacje, w których otwarcie nowej linii następowało wkrótce po zakończeniu jego pobytu na danym terenie. Wraz z rozwojem sieci kolejowej pojawiało się coraz więcej okazji do jazdy pociągiem, co czasem zdarzało się tuż po uruchomieniu połączenia. W wyniku przeprowadzonych badań udało się ustalić, że Pol korzystał kilkakrotnie z kolei na odcinkach między Wrocławiem, Gliwicami, Krzeszowicami, Krakowem i Dębicą, między Przemy-

ślem i Radymnem oraz w czasie podróży do Jaworza koło Bielska-Białej. Jeździł ponadto do Pragi i Wiednia, w tym tranzytem przez pruską Kolej Wilhelma. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można stwierdzić, że przemieszczał się również na całej trasie między Lwowem a Krakowem. Wyznaczono też kilka potencjalnych, niepotwierdzonych tras, których wybór wydaje się uzasadniony w świetle wiedzy na temat układu odwiedzanych przez niego miejsc i ówczesnego stanu rozwoju sieci kolejowej. Jest to niewątpliwie zagadnienie warte dalszych badań, celem weryfikacji przyjętych hipotez.

Wątek kolejowy, zawarty w zachowanych publikacjach i listach Wincentego Pola, charakteryzuje się przewagą entuzjazmu nad sceptycyzmem, co nie było w jego czasach powszechną postawą. Dostrzegał zalety dróg żelaznych dla transportu, rozwoju społeczno-gospodarczego regionów i poznawania kraju. Zdobył dużą wiedzę na temat funkcjonowania kolei, promując ją w pracy dydaktycznej (w wykładach z geografii handlowej i organizując wycieczki pociągiem dla studentów). Wiedzą tą dzielił się też z osobami ze swego najbliższego otoczenia. W działaniach o charakterze planistycznym, organizując żeglugę parową na Dniestrze, postulował „intermodalny” transport kolejowo-wodny, zaś jego chwilowe zwątpienie w postęp cywilizacyjny było wynikiem trudnych doświadczeń osobistych (utrata pracy, śmierć żony, pogorszenie stanu zdrowia, kłopoty finansowe).

Dotychczasowi badacze zajmujący się biografiami oraz osiągnięciami naukowo-literackimi Wincentego Pola nierzadko pomijali lub zdawkowo traktowali zagadnienia omawiane w tym artykule. Odwoływali się zazwyczaj do najbardziej znanej podróży kolejowej z 1847 r., powtarzając, jak się wydaje błędne twierdzenie, że była to jego pierwsza jazda pociągiem. Pomimo korzystania z tych samych ogólnodostępnych źródeł, dopiero w niniejszej pracy udało się uporządkować i potwierdzić szereg związków Wincentego Pola z kolejami żelaznymi oraz podkreślić znaczenie tych doświadczeń dla rozwoju myśli geograficznej. Postawiony cel badawczy został w dużej mierze osiągnięty. Jednakże podjęta tematyka wciąż pozostawia kilka pól do dalszej eksploracji, które z powodu ograniczonej objętości tego opracowania zostały celowo pominięte. Interesujący jest aspekt ówczesnych realiów podróżowania, które można rekonstruować w oparciu o archiwalne rozkłady jazdy. Oprócz czasu podróży pozwalają one również na określenie kosztów (często zawierają cennik biletów z podziałem na klasy). Z tym też wiąże się możliwość odpowiedzi na pytanie: czy Wincentego Pola za każdym razem było stać na korzystanie z kolei? Odrębnym problemem jest kwestia przekraczania pociągiem granic

⁴⁷ „Kolej południowa Austrii uchodząca do Adryatyku to nowa olbrzymia rzeka europejska, oznaczająca kierunek, którym rzeki z wnętrza Europy nie płyną; jeżeli Austria dotrze tak do brzegów morza Czarnego (...), spełni wielką cywilizacyjną misję nie tylko za siebie ale i za narody sąsiednie.” (Pol, 1866, s. 249-250).

⁴⁸ „(...) gdy jest kraj rolniczy pozbawiony własnej firmy handlowej, i nie na wiele przydadzą się nawet koleje żelazne, krzyżujące się na obszarze dawnej Polski, bo służą tylko do większego wyzyskiwania stosunków rolniczych, a nie dają korzyści (...).” (Pol, 1866, s. 276-277).

państwowych i warunków takiej odprawy granicznej. Dodatkowe światło na omawiane powyżej zagadnienia mógłby też rzucić przegląd zachowanych pism autorstwa innych współczesnych Polowi osób z jego otoczenia, czego zasadność potwierdzają choćby cytowane w niniejszym artykule wspomnienia Józefa Wawel-Louisa. Kierunek ten stwarza szansę na potwierdzenie tras wyznaczonych w rekonstrukcji jako potencjalne i wysoce prawdopodobne. Pozostaje do uwzględnienia jeszcze jeden zasób źródłowy – bogata ikonografia oraz dawne mapy. Obrazują one m.in. architekturę dworcową i sytuację przestrzenną sieci kolejowej. W związku z powyższym autor przewiduje kontynuację podjętych badań.

Podziękowania

Autor pragnie podziękować Muzeum Dworek Wincentego Pola w Lublinie (Filia Muzeum Literackiego, Oddziału Muzeum Lubelskiego w Lublinie) za okazaną pomoc merytoryczną i udostępnienie materiałów źródłowych.

Piśmiennictwo

Barycz H., 1949, Wincenty Pol jako profesor geografii na Uniwersytecie Jagiellońskim, *Prace Komisji Historii Medycyny i Nauk Matematyczno-Przyrodniczych PAU*, 3(2), Kraków.

Demel J., 1954, Początki kolei żelaznej w Krakowie, *Kraków dawniej i dziś*, 6, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków.

Dominas P., Przerwa T., 2017, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Księży Młyn, Łódź.

Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes, 1898, *Unsere Eisenbahnen im Kriege nebst Zweck, Gründung und Wirksamkeit des k. und k. Eisenbahn- und Telegraphenregimentes* [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, 2, Karl Prochaska, Wiedeń, 113-174.

Elektroniczny Rozkład Jazdy Pociągów [rozklad-pkp.pl; dostęp: 16.01.2020].

Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den Hauptländern der Erde von 1830-1890, 1899, [w:] *Brockhaus' Konversations-Lexikon*, F. A. Brockhaus, Lipsk [mapa].

Faith N., 1990, *The World the Railways Made*, Pimlico, Londyn.

Firszt S., 2006, Wincenty Pol i Genealogia Piastów ze zbiorów Schaffgotschów [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 181-188.

Fleszar M., 1956, *Studia z dziejów geografii ekonomicznej w Polsce od połowy XVIII do r. 1848, Prace Geograficzne*, 8, Instytut Geografii PAN, Warszawa.

Gerlach H. H., 1986, *Atlas zur Eisenbahn-Geschichte. Deutschland, Österreich, Schweiz*, Orell Füssli, Zurich-Wiesbaden.

Gottwaldt A., 1990, *Züge, Loks und Leute. Eisenbahngeschichte in 33 Stationen. Ein Katalog*, Museum für Verkehr und Technik, Berlin.

Gould P. R., 1969, *Spatial Diffusion, Resource Paper*, 4, Association of American Geographers, Waszyngton.

Górka Z., 2006, *Badania Wincentego Pola w Karpatach Polskich w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej* [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 133-136.

Harasimiuk K., 2006, *Wincenty Pol jako krajoznawca* [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 161-177.

Hayes D., 2017, *The First Railways. Atlas of Early Railways*, Times Books, Glasgow.

Holland J., Spaven D., 2013, *Mapping the Railways*, Harper Collins, Glasgow.

Hudec Z., Sekera P., Bureš P., Přibyl J., Ziffer D., Hádek T., Tyller R., Korbel P., Záruba T., Tetiva J., Pokorný P., Bureš M., Mara R., 2006, *Atlas drah České republiky 2006-2007*, Malkus, Praga.

Huenemann R. W., 1984, *The Dragon and the Iron Horse: The Economics of Railroads in China, 1876-1937*, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts).

Izmailow B., Krzemień K., 2006, *Poznawanie rzeźby Karpat i innych regionów ziem polskich w pracach Wincentego Pola* [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 97-104.

Jackowski A., Sołjan I., 2006, *Wincenty Pol „ojciec” nowożytnej geografii polskiej* [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 51-91.

Jackowski A., Sołjan I. (red.), 2006, *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.

Janelle D. G., 2014, *Time-space convergence* [w:] R. J. Stimson (red.), *Handbook of Research Methods and Applications in Spatially Integrated Social Science*, Edward Elgar, Cheltenham-Northampton (Massachusetts), 43-60.

Jeleń E., Krupski J., 1999, *Stacja końcowa Zakopane. 100 lat Kolei Zakopiańskiej*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.

Jerczyński M., Koziarski S., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski w Opolu, Opole-Wrocław.

Józefa Wawel-Louisa wspomnienia z majówek i wycieczek w r. 1850, 1962, [w:] J. Zathay (red.), *Pamiętniki Krakowskiej Rodziny Louisów (1831-1869)*, Wydawnictwo Literackie, Kraków, 245-269.

- Kamionka-Straszakowa J., 1988, „Do ziemi naszej”. *Podróże romantyków*, Wydawnictwo Literackie, Kraków.
- Keller M. (red.), 2012, *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter, Rybnik.
- Koenigreich *Galizien und Lodomerien herausgegeben im Jahre 1790 von [Joseph] Liesganig. Nach den vorzüglichsten neuern Hilfsquellen vermehrt und verbessert von dem k.k. oest. Generalquartiermeisterstabe im Jahre 1824, Wiedeń [mapa w skali 1:288 000]*.
- Kolondra W., 2013, *Eesti Latvija Lietuva 2013, Mapa kolejowa* [mapa w skali 1:1 000 000].
- Kolondra W., 2015, *Slovensko Magyarország 2015, Mapa kolejowa* [mapa w skali 1:1 000 000].
- Kowalczyk W., 2015, *Wincenty Pol i muzeum jego imienia*, Muzeum Lubelskie, Lublin.
- Koziarski S., 1993, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918*, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 1995, *Przekształcenia struktury przestrzennej sieci kolejowej w Polsce i na świecie*, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski, Opole.
- Kresiek Z., Skonka C., Sobczak J., 1989, *Szlakiem Wincentego Pola*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Langton J., Morris R. J. (red.), 1986, *Atlas of Industrializing Britain 1780-1914*, Methuen, Londyn–Nowy Jork.
- Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski, Dokumentacja Geograficzna*, 5, Instytut Geografii PAN, Warszawa.
- Listy z ziemi naszej. Korespondencja Wincentego Pola z lat 1826-1872*, 2004, Z. Sudolski (red.), Wydawnictwo Ancher, Warszawa.
- Łaborewicz I., 2006, Czy Wincenty Pol był na Śnieżce i co z tego wynikło? [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 189-199.
- Łoboz M., 2004, *Śpiewak pieśni niedogranych. W kręgu twórczości Wincentego Pola*, Wieluńskie Towarzystwo Naukowe, Wrocław.
- Łoboz M. (red.), 2015, *Obrazy natury i kultura. Studia o Wincentym Polu*, Agencja Wydawnicza a linea, Wrocław.
- Łojek J., Łojek A., 2015, Człowiek i koń – próba równoważenia interesów, *Przegląd Filozoficzny – Nowa Seria*, 2(94), 35-49.
- Majchrowski S., 1982, *Wincenty Pol. Szkic biograficzny*, Wydawnictwo Lubelskie, Lublin.
- Mann M., 1904, *Wincenty Pol. Studium biograficzno-krytyczne. Tom I*, G. Gebethner i Spółka, Kraków.
- Mann M., 1906, *Wincenty Pol. Studium biograficzno-krytyczne. Tom II*, G. Gebethner i Spółka, Kraków.
- Mikulski T., 1966, W przelocie taboru [w:] T. Mikulski, *Spotkania Wrocławskie*, Wydawnictwo „Śląsk”, Katowice, 186-197.
- Niemcówna S., 1923, Wincenty Pol jako geograf, *Prace Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Jagiellońskiego*, 3, Księgarnia Geograficzna „Orbis”, Kraków.
- O'Dell A. C., Richards P. S., 1971, *Railways and Geography*, Hutchinson University Library, Londyn.
- Olszewicz B., 1939, Podróże Wincentego Pola po Śląsku w r. 1847, *Komunikat Instytutu Śląskiego w Katowicach*, 5, 1-3.
- Opaliński D., 2014, Dyszłem i pod parą, czyli o galicyjskim kolejowo-pocztowym rozkładzie jazdy z 1867 r., *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 62(4), 613-624.
- Ovenden M., 2011, *Great Railway Maps of the World*, Penguin Books, Londyn.
- Pigoń S., 1961, Wincenty Pol pod ostrzałem demokratów [w:] S. Pigoń (red.), *Zogniw życia i literatury*, Ossolineum, Wrocław, 314-334.
- Pociąg-Karteczka J., 2006, Hydrografia w pracach Wincentego Pola [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 115-131.
- Pol W., 1847, Z wycieczki, *Biblioteka Naukowego Zakładu im. Ossolińskich*, 2(5), 540-557.
- Pol W., 1848, *Listy z wycieczki*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Lwów.
- Pol W., 1851a, *Północny wschód Europy pod względem natury*, Drukarnia Uniwersytecka, Kraków.
- Pol W., 1851b, *Rzut oka na północne stoki Karpat*, Drukarnia Czasu, Kraków.
- Pol W., 1856, Wyjazd z domu [w:] *Poezje Wincentego Pola. Z podróży po burzy*, Drukarnia Czasu, Kraków, 109-111.
- Pol W., 1866, Wincentego Pola dwie prelekcje o potrzebie wykładu geografii handlowej, *Biblioteka Ossolińskich*, 9, 231-278.
- Pol W., 1868, Wspomnienia z Niemiec, *Strzecha*, 6, 184-188.
- Pol W., 1869, *Obrazy z życia i natury. Północny wschód Europy*, t. I, Drukarnia Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Pol W., 1870, *Obrazy z życia i natury. Północny wschód Europy*, t. II, Drukarnia Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Połuśzejko G., 2015, Kalendarium podróży Wincentego Pola [w:] M. Łoboz (red.), *Obrazy natury i kultura. Studia o Wincentym Polu*, Agencja Wydawnicza a linea, Wrocław, 233-266.
- Powell F. W., 1921, *The Railroads of Mexico*, Stratford Company, Boston.
- Rosnowska J., 1963, *Dzieje poety. O Wincentym Polu*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa.
- Rymar M., 2009, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa.
- Salmi H., 2010, *Europa XIX wieku. Historia kulturowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Schiedt H. U., 2008, *Reisezeiten im 19. Jahrhundert*, Wege und Geschichte, 2, 4-9.
- Schweers H., Wall H., Würdig T., 2010, *Eisenbahnatlas Österreich*, Schweers + Wall, Kolonia.

- Słownik fizyczny*, 1984, Kuryłowicz J., Puchalska E., Sawicka F., Senatorski A. (red.), Wiedza Powszechna, Warszawa.
- Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, 1880, 11, Sulimierski F., Chlebowski B., Walewski W. (red.), Warszawa.
- Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, 1887, 8, Chlebowski B., Walewski W. (red.), Warszawa.
- Stankiewicz R., Stiasny M., 2014, *Atlas linii kolejowych Polski 2014*, Eurosprinter, Rybnik.
- Tang J., 2014, Railroad Expansion and Industrialization: Evidence from Meiji Japan, *The Journal of Economic History*, 74, 863-886.
- Taylor Z., 1980, Studia z zakresu dyfuzji innowacji w geografii transportu, *Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej*, 4, 140-153.
- Taylor Z., 1981, Dyfuzja sieci kolejowej w Polsce jako proces czasoprzestrzenny, *Przegląd Geograficzny*, 53(3), 475-490.
- Taylor Z., 2007, Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, *Monografie*, 7, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Tomasik W., 2003, „Railway Story” / Opowiadanie kolejowe, *Pamiętnik Literacki*, 94(2), 107-124.
- Tomasik W., 2007, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Tomasik W., 2012, *Inna droga. Romantycy a kolej*, Instytut Badań Literackich PAN, Warszawa.
- Torowska J., 2012, *Planty Krakowskie i ich przestrzeń kulturowa*, Ośrodek Kultury im. Cypriana K. Norwida, Kraków.
- Trepińska J. B., 2006, Klimaty i klimatologia u Wincentego Pola [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 109-113.
- Tucholski Z., 2015, *Profesor Antoni Xiężopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Tygodnik Ilustrowany*, 1872, X, II, 259, 289.
- Warf B., 2008, *Time-Space Compression. Historical geographies*, Routledge, Londyn–Nowy Jork.
- Wawel-Louis J., 1886, Życie światowe i towarzyskie w Rzeczypospolitej Krakowskiej (1816-1846) [w:] *Józefa Czecha Kalendarz Krakowski na rok 1886*, Drukarnia Czasu, Kraków, 39-56.
- Wincenty Pol o kolejach żelaznych, 1926, *Inżynier Kolejowy*, 10(26), 293.
- Wojtanowicz J., 2006, Wincenty Pol wśród twórców regionalizacji fizycznogeograficznej [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 105-108.
- Wolmar C., 2007, *Fire and Steam. How the Railways transformed Britain*, Atlantic Books, Londyn.
- Wolmar C., 2009, *Blood, Iron and Gold. How the Railways Transformed the World*, Atlantic Books, Londyn.
- Ziejka F., 2006, Krakowskie lata Wincentego Pola [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 31-48.
- Zwierz M. (red.), 2006, *Wrocławskie dworce kolejowe*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław.