

Rafał Wiktor Kowalczyk

Uniwersytet Łódzki

Inicjatywy ziemian i przemysłowców ziemiańskich w wybranych sektorach gospodarki Królestwa Polskiego w drugiej połowie XIX i na początku XX w.

Ziemianie uczestniczyli w różnych przedsięwzięciach gospodarczych, związanych zarówno z przemysłem, jak i szeroko rozumianą gospodarką. Inicjowali projekty, które niekiedy były niezwykle istotne pod względem gospodarczym dla wielu rolniczych regionów. Współtworzyli różnego rodzaju kooperatywy czy to ziemiańskie, czy też przemysłowo-ziemiańskie i ziemiańsko-włościańskie. Uczestniczyli w budowie linii kolejowych, które prowadziły do wielu zakładów, łącząc je z siecią Królestwa. Dzięki zaangażowaniu ziemiaństwa ich przedsiębiorstwa stawały się bardziej konkurencyjne. Realizując szersze przedsięwzięcia, łączyli się z aktywnymi włościanami, przedsiębiorcami, uzyskiwali poparcie miejscowych władz. Często czynili to pod auspicjami Towarzystw Rolniczych.

Większość tych inicjatyw była w rolnictwie, a zaangażowanie w przemysł wiązało się z procesem unowocześnienia gospodarstw. Nie generowało ono znaczących dochodów, lecz stanowiło dodatek do tych uzyskiwanych z produkcji rolnej. Odnosiło się to zarówno do inicjatyw ziemiańskich tak związanych, jak i nie z rolnictwem. Charakterystyczne jest jednak, że były to przedsięwzięcia mało kapitałochłonne. Przykładem może być zaangażowanie kapitału ziemiańskiego w przemysł mineralny. Ziemianie nie dysponowali bowiem znaczącymi kapitałami, pozwalającymi na długofalowe inwestycje, a nawet jeśli nimi dysponowali, nie angażowali ich. Wycofywali się wtedy z inicjatywy gospodarczej, a środki z niej uzyskane przeznaczali na unowocześnienie gospodarstw. Reprezentowali więc dość specyficzne podejście do inwestycji przemysłowych. Zaangażowanie było tylko wtedy długofalowe, jeśli nie wymagało znaczących nakładów. Przykładem takiej działalności jest górnictwo węgla kamiennego

w Zagłębiu Dąbrowskim. W momencie, kiedy inwestycja wymagała większych nakładów, wycofywał się kapitał ziemiański.

W największym stopniu kapitał ziemiański inwestował w przemysł rolno-spożywczy. Ziemianie aktywnie uczestniczyli we wszystkich jego działach. Angażowali się w jedyną wielkoprzemysłową branżę, tj. w cukrownictwo. Charakterystyczne jest to, iż zdominowali branżę, w której przeważały niewielkie zakłady, głównie o charakterze rolniczym. Taką branżą było gorzelnictwo. Zysk z niej był niemal pewny, ze względu na popyt generowany przez miejscową ludność włościańską. W okresie przeduwłaszczeniowym ziemianie uruchamiali gorzelnie, gdyż byli pewni dochodów pochodzących z rozprowadzania wódki wśród chłopów. W 1913 r. gorzelnie tego typu było w guberni warszawskiej 88,63%, piotrkowskiej 75,92%, kaliskiej 92,3%, kieleckiej 91,89%, lubelskiej i chełmskiej 91,32%, łomżyńskiej 88,46%, płockiej 85,71%, radomskiej 88,57% i w suwalskiej 92,85%¹. Inwestowali w nie również bogatsi włościanie, np. w guberni płockiej w 1883 r. gorzelnia „Rozwozia” została założona przez włościan, a w lubelskiej w 1906 r. „Orłów”, przez Towarzystwo Osad Rolnych i Przybytków Rzemieślniczych. Gorzelnie posiadały również instytucje charytatywne, jak „Gościeradów” – Warszawskie Towarzystwo Dobroczynności (1846). Jednak w większości gorzelnie były własnością właścicieli ziemskich. Ilościowo najwięcej gorzelnie było w guberniach lubelskiej i chełmskiej, aż 170 zakładów².

Ziemianie angażowali się w znacznym stopniu również i w inne branże związane z rolnictwem. Przykładem mogą być krochmalnie. Większość tego rodzaju zakładów należała do ziemian. Charakterystyczne jest to, iż pomimo rolniczego charakteru tych zakładów najwięcej krochmalni znajdowało się w okolicach okręgów przemysłowych: Warszawskiego Okręgu Przemysłowego, Łódzkiego Ośrodka Przemysłowego i Sosnowiecko-Częstochowskiego Okręgu Przemysłowego. Było to związane z rynkiem zbytu. Produkcja krochmalu w pobliżu wielkich ośrodków przemysłowych była opłacalna ze względu na ogromny rynek w tych ośrodkach. Ziemianie doskonale zdawali sobie z tego sprawę. Dlatego też ci spośród ziemian, którzy posiadali w tych rejonach majątki, uruchamiali tam krochmalnie, licząc na zyski. Natomiast w guberniach rolniczych, jak np. łomżyńskiej, do 1914 r. nie zostało uruchomione żadne przedsiębiorstwo z tej branży. W 1913 r. udział zakładów produkujących krochmal w guberniach warszawskiej i piotrkowskiej wynosił 55,56%, a wartość produkcji 63,16%³. Ze względu na niewielką ilość zaangażowanego kapitału,

¹ Obliczenia własne na podstawie: *Przemysł i handel Królestwa Polskiego* (dalej: PHKP), oprac. A. R. Sroka, Warszawa 1914, nr 5001–5573.

² PHKP, nr 5229–5399, 5436.

³ R. Kowalczyk, *Rozwój niektórych branż przemysłu rolno-spożywczego w Królestwie Polskim w latach 1870–1918*, „Zeszyty Wiejskie” 2007, z. 9, s. 96.

inicjatywy te nie wykazywały dynamicznego wzrostu produkcji. Przykładem mogą być krochmalnie z guberni lubelskiej, mające charakter zakładów typowo rolniczych. Należące do ziemian zakłady były niewielkie i zatrudniały po kilku pracowników. W rezultacie poziom produkcji w tej branży w guberni lubelskiej wzrósł w latach 1905–1913 z 6,43% do 7,41%⁴.

Ziemianie aktywnie angażowali się także w różnego rodzaju inicjatywy związane z budową mleczarni. Brało w tym udział zwykle kilka majątków ziemiańskich. Przykładem może być inicjatywa ziemianina Kamockiego z 1912 r. w Nadbrzeziu, aktualnie dzielnicy Sandomierza (gubernia radomska), czy też Ludwika i Ludomira Puławskich oraz Zygmunta Kokczyńskiego (udziałowa mleczarnia ziemiańska w Turku). Ziemianie angażowali się również w nowe branże przemysłu rolno-spożywczego. Było tak w przypadku suszarni ziemniaków, uruchamianych dopiero w ostatnich 7 latach przed wybuchem I wojny światowej. Współuczestniczyli w organizowaniu pierwszych zakładów zajmujących się produkcją wędlin czy szynek. W wielu przypadkach wspólnie z przemysłowcami inwestowali w branże związane z produkcją rolną. Większość produkcji z tych dwóch nowych branż była eksportowana do zachodniej Europy. Zakłady te miały podpisane kontrakty opiewające nierzadko na 100% produkcji, którą wysyłali do Szwajcarii, Wielkiej Brytanii czy Niemiec. Charakterystyczne, że ziemianie angażowali się w nowe branże, jeśli były związane z rolnictwem. Natomiast w nowych branżach przemysłu rolno-spożywczego, niezwiązanych z typową produkcją rolniczą, nie było inicjatyw ziemian. W rezultacie udział w nich kapitału ziemiańskiego był niemal śladowy. Było tak m. in. w przypadku firm zajmujących się wyrobem cukierków, czekolady, ciastek czy makaronów, które głównie powstawały w ośrodkach miejskich⁵.

Inwestycje kapitału ziemiańskiego były bardzo znaczące w przemyśle mineralnym. Ziemianie angażowali się w najbardziej wielkoprzemysłową branżę tego działu gospodarki. Wchodzili w spółki z kapitałem zagranicznym. Inwestowali również w górnictwo węglowe w Zagłębiu Dąbrowskim, branżę zdominowaną przez inwestycje kapitału zagranicznego, przez duże kombinaty, dysponujące znaczącymi środkami finansowymi. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ziemianie posiadali własne kopalnie węgla kamiennego.

Szczególnie liczne inwestycje kapitału ziemiańskiego były ulokowane w najbardziej rozproszonej branży, czyli w cegielnie. W inwestycjach tych dominował jednak wskaźnik ilościowy, który nie przekładał się na wzrost wartości produkcji. Zakłady te były bowiem najmniejszymi pod względem zatrudnienia w branży, związanymi z majątkami ziemiańskimi. W majątkach, gdzie były

⁴ Tamże, s. 96.

⁵ „Przegląd Techniczny” (dalej: PT) 1911, t. XLIX, nr 11, R. XXXVII, s. 141; nr 46, s. 593; nr 47, s. 603.

pokłady gliny, ziemianie uruchamiali cegielnie. Produkcja z tych zakładów szła na wewnętrzne potrzeby folwarku i nie stanowiła składnika dochodów, bądź w ograniczonym stopniu była sprzedawana na lokalnym rynku, nieznacznie tylko zwiększając dochody majątków. Nic więc dziwnego, iż najwięcej cegielni należało do ziemian w najmniej uprzemysłowionych guberniach. W 1913 r. w guberni piotrkowskiej było to 29,58%, a warszawskiej 22,06%. W mniej uprzemysłowionych guberniach wyglądało to w następujący sposób: w chełmskiej 78,04%, kaliskiej 60,87%, lubelskiej 75,15%, radomskiej 54,10%, kieleckiej 66%, łomżyńskiej 80%, płockiej 55,55% i w suwalskiej 85,71%⁶. W guberniach rolniczych udział ziemian w tej branży był zdecydowanie wyższy, jednak większy potencjał miały cegielnie znajdujące się w okolicy głównych ośrodków przemysłowych: Warszawskiego Okręgu Przemysłowego, Łódzkiego Okręgu Przemysłowego i Sosnowiecko-Częstochowskiego Okręgu Przemysłowego. W nich był największy poziom mechanizacji i zastosowane w miarę nowoczesne, jak na Królestwo, piece. Niewielki rozwój tego typu zakładów miał miejsce w takich rejonach, jak lubelskim, zamojskim czy włocławskim⁷. W guberni lubelskiej były łącznie 24 cegielnie. Zwykle zatrudniały one po kilku pracowników. Największa z nich należała do Jana i Witolda Kleniewskich w Łemszczyźnie pod Lublinem. Zatrudniała 45 pracowników, a moc zainstalowanych w niej maszyn wynosiła 24 KM. Dysponowała również biurem sprzedaży w Lublinie⁸.

Ziemianie angażowali się również w górnictwo węglowe. W historiografii gospodarczej traktującej o górnictwie węglowym Zagłębia Dąbrowskiego aspekt zaangażowania się kapitału ziemiańskiego jest mało eksponowany, ze względu na niewielki udział tegoż kapitału w strukturze branżowej oraz faktu, iż kopalnie te miały charakter efemeryczny.

Pod koniec lat osiemdziesiątych w Psarach działalność produkcyjną próbowali rozpocząć hr. Potocki i Stanisław Wołoski. W ich kopalni „Auguście” wydobyto jednak poniżej 0,01% na 2 416,700 t ogólnej produkcji. Nie utrzymała się na rynku nawet przez dwa lata. Kopalnie węgla kamiennego wymagały dużych nakładów finansowych. Osiągnięcie znaczących zysków możliwe było dopiero po inwestycjach w rozbudowę i unowocześnienie kopalń. Ziemianie wybierali więc w większości inne formy aktywności gospodarczej. Niemniej jednak do początku XX w., w okresie koncentracji kapitału i produkcji, było kilka inwestycji ziemiańskich w tej trudnej dla średniej wielkości kapitału branży.

W 1894 r. kopalnię „Jan” od Franciszka Łapińskiego i Narkiewicza odkupił hr. Walewski. Była to jedyna inwestycja kapitału ziemiańskiego w górnictwie

⁶ PHKP, nr 3381–3681.

⁷ O. Wyszomirska, *Przemysł i klasa robotnicza ziemi radomsko-kieleckiej 1870–1914*, Warszawa 1970, s. 67–68, 84–85; B. Mikulec, *Przemysł Lubelszczyzny w latach 1864–1914*, Lublin 1980, s. 34, 43, 47.

⁸ PHKP, nr 3604.

węgla kamiennego Zagłębia Dąbrowskiego, która utrzymała się przez kilkanaście lat. Jej potencjał produkcyjny początkowo był niewielki. W 1894 r. w kopalni „Jan” wydobyto 0,85% węgla na 3357,200 t ogólnej produkcji. Walewski, a następnie jego spadkobiercy przystąpili jednak do rozbudowy kopalni. Zainstalowano nowoczesne maszyny parowe wodociągowe i wyciągowe. Rozpoczęto również eksploatację cienkich pokładów, a następnie ich odbudowę. Zwiększono wydajność i ograniczono koszty produkcji. Jednocześnie w większym stopniu zaczęto wykorzystywać już wybudowane odcinki kolejowe do linii warszawsko-wiedeńskiej. Od 1896 r. kopalnia regularnie zaczęła wysyłać do Warszawskiego Okręgu Przemysłowego i Łódzkiego Ośrodka Przemysłowego węgiel kamienny. W latach 1896–1903 dostarczano z niej od 2,49% do 1,08% węgla wysydanego do obydwu okręgów. Natomiast od 1903 r. poniżej 1%⁹.

W rezultacie poczynionych inwestycji w kopalni udało się zwiększyć produkcję. W 1898 r. wydobyto w niej 2,07%, 4092,900 t, w 1900 r. 1,39% 4129,900 t, a w 1902 r. 1,65% 4411,400 t. Jednak od 1903 r. zaczął się spadek produkcji w kopalni „Jan”. Było to spowodowane koncentracją produkcji w wielkich nowoczesnych kopalniach, należących głównie do inwestorów zagranicznych. Niewielkie kopalnie nie były w stanie wytrzymać konkurencji. W rezultacie od 1903 r. produkcja wykazywała wyraźny trend spadkowy. W 1903 r. wydobyto już tylko 1,18% na 4929,800 t ogólnej produkcji, w 1904 r.

⁹ W 1896 r. wysłano 2,11% w skali całej wysyłki węgla kamiennego z Zagłębia Dąbrowskiego, w 1897 r. 2,49%, w 1898 r. 2,09%, w 1899 r. 1,80%, w 1900 r. 2,06%, w 1901 r. 1,76%, w 1902 r. 1,27%, w 1903 r. 1,08%, w 1904 r. 0,11%, w 1905 r. 0,61%, w 1906 r. 0,36%, w 1907 r. 0,71%, w 1908 r. 0,48%, w 1909 r. 0,52%. Obliczenia własne na podstawie: *Wysyłka węgla drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego (w ilościach wagonów)*, PT 1897, t. XXXV, nr 18, R. XXIII, s. 220; nr 32, s. 532; nr 36, s. 588; nr 42, s. 688; nr 43, s. 704; nr 44, s. 724; *Ruch węgla kamiennego w Królestwie Polskiem*, nr 36, s. 587; *Ruch wagonów węglowych na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i Iwangrodzko-Dąbrowskiej*, nr 50, s. 828; *Wysyłka węgla drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego (w ilościach wagonów)*, PT 1898, t. XXXVI, nr 18, R. XXIV, s. 327–328; *Wysyłka węgla drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego*, PT 1899, t. XXXVII, nr 7, R. XXV, s. 128; nr 11, s. 192; nr 16, s. 272; nr 20, s. 346; nr 34, s. 558; nr 34, s. 574; nr 44, s. 738; nr 48, s. 822; *Wysyłka węgla do Warszawy i Łodzi przez kopalnie Zagłębia Dąbrowskiego w roku 1898 i 1899*, PT 1900, t. XXXVIII, nr 13, R. XXVI, s. 232; *Wysyłka węgla drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego*, nr 11, s. 192; *Wysyłka węgla drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego*, nr 13, s. 232; *Wykaz ilości węgla wysdanego drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego*, PT 1901, t. XXXIX, nr 8, R. XXVII, s. 76; nr 9, s. 88; nr 10, s. 96; nr 22, s. 212; nr 32, s. 316; nr 35, s. 352; nr 52, s. 886–887; *Wykaz ilości węgla wysdanego drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego*, PT 1902, t. XL, nr 9, R. XXVIII, s. 112; *Ilość węgla wysdanego drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego*, PT 1903, t. XLI, nr 3, R. XXIX, s. 44; nr 11, s. 171; nr 15, s. 227; nr 17, s. 259; nr 21, s. 320; nr 23, s. 350; nr 27, s. 418; nr 29, s. 454; nr 35, s. 530; *Wykaz ilości węgla wysdanego drogami żelaznymi z kopalń Zagłębia Dąbrowskiego*, „Przegląd Górniczo-Hutniczy” (dalej: PG-H) 1904, nr 9, R. I, s. 250–252, nr 13, s. 346–349.

1,16% na 4724,800 t, w 1905 r. 0,68% na 3668,500 t, w 1906 r. 0,42% na 4719,800 t, w 1907 r. 0,61% na 5503,600 t, w 1908 0,50% na 5043,700 t, a w 1909 r. 0,52% na 5697,000 t¹⁰.

Inwestycja hr. Walewskiego była szczególną w tej branży. Ziemianie nie angażowali się w takim stopniu, ich inwestycje były krótkotrwałe i nie tak kapitałochłonne. Dlatego też kopalnie należące do nich funkcjonowały zwykle kilka lat, a skala produkcji nie przekraczała 1%. Najczęściej wydobywali węgiel na miejscowy rynek. Taka sytuacja miała miejsce w przypadku inwestycji Ostrowskiego i hr. Łubieńskiego. W 1894 r. zakupiono kopalnię „Antoni” od Macieja Stachelskiego, którą eksploatowano przez kilka lat. W 1894 r. poziom produkcji wyniósł zaledwie 0,18% na 3357,200 t. Skala wydobywania nie uległa wyraźnemu zwiększeniu i w 1898 r. wyniosła 0,20% na 4092,900 t. Następnie ziemianie wycofali się z tej inwestycji. Było jeszcze kilka tego typu inwestycji ziemiańskich w górnictwie węgla kamiennego w Zagłębiu Dąbrowskim. W 1877 r. Kajetan Ściślicki założył kopalnię „Sylwestra” pod wsią Sarnów. Jej produkcja była niewielka i w 1879 r. wynosiła 0,02% na 1086,500 t. Sytuacja nie uległa zmianie przez następne kilka lat. W 1884 r. w kopalni tej, należącej już do Sylwestry Bednarczykowej (dawniej Ściślickiej), wydobywanie również wynosiło 0,02% na 1696,900 t. W rok później spadło o 50%, następnie kopalnia została zamknięta. Zaangażowanie kapitału ziemiańskiego w kopalnię „Sylwestra” trwało przez blisko 10 lat – to długo jak na tę branżę, jednak charakterystyczne, iż skala produkcji była podobna do innych inwestycji kapitału ziemiańskiego w górnictwie węgla kamiennego Zagłębia Dąbrowskiego. Przykładowo w 1886 r. otworzono kopalnię „Cięgowice”, należącą do Kamili Rogawskiej. Wielkość produkcji tej kopalni wyniosła 0,2%. Jednak po wyeksploatowaniu wierzchnich warstw kontynuowanie prac podziemnych okazało się nieopłacalne. Dlatego też po 2 latach wycofano się z tej inwestycji. Cechą charakterystyczną wszelkich inwestycji kapitału ziemiańskiego w tej branży było nieangażowanie zbyt dużych kapitałów i szybkie wycofywanie się z nich. Inwestowanie w tę branżę było niezwykle utrudnione ze względu na strategię kombinatów górniczych, które wykupiły pokłady bądź też, zgodnie z literą prawa z 28 czerwca 1870 r., rejestrowały kopalnie, niezależnie od posiadanego prawa własności ziemi¹¹.

¹⁰ PT 1901, t. XXXIX, nr 1, R. XXVII, s. 12; t. XXXIX, nr 13, R. XXVII, s. 118–119; 1902, t. XL, nr 17, R. XXVIII, s. 205–210; 1903, t. XLI, nr 13, R. XXIX, s. 197–204; 1904, t. XLII, nr 28, R. XXX, s. 390; PG-H 1904, nr 25, R. I, s. 675; nr 12, R. I, s. 334; nr 13, R. I, s. 352–356; nr 20, R. I, s. 555–559; PT 1905, t. XLIII, nr 14, R. XXXI, s. 175; PG-H 1905, nr 6, R. II, s. 137; PT 1906, t. XLIV, nr 15, R. XXXII, s. 163–164; PG-H 1906, nr 1, R. III, s. 16; nr 19, R. III, s. 288–290; nr 9, R. III, s. 237–239; 1907, nr 7, R. IV, s. 171–175; nr 23, R. IV, s. 508; nr 26, R. IV, s. 608; PT 1907, t. XLV, nr 23, R. XXXIII, s. 289–290; PG-H 1908, nr 6, R. V, s. 162; PT 1908, t. XLVI, nr 16, R. XXXIV, s. 206–207; PG-H 1909, nr 6, R. VI, s. 166; 1910, nr 6, R. VII, s. 179.

¹¹ Na obszarze całej Rosji obowiązywało prawo prywatnej własności właścicieli ziemi do znajdujących się w niej bogactw mineralnych. Wyjątek stanowił obszar Królestwa Polskiego. Zob.

Dopiero wraz ze zwiększonym popytem na węgiel, w okresie „głodu węgla”, aż do wybuchu I wojny światowej powstało szereg niewielkich kopalń należących do takich kombinatów górniczych, jak np. Towarzystwo Kopalń i Zakładów Hutniczych Sosnowieckich, Warszawskie Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Hutniczych. Nie znaczy to, że kapitał ziemiański nie próbował jeszcze angażować się w tę branżę. Było tak w przypadku kopalń „Kazimierz II” i „Elka”, które uruchomiono w latach 1907–1908¹².

Przykłady ziemian, którzy w wyniku inwestycji stali się przedsiębiorcami przemysłowymi, należą do rzadkości. Odnoszą się tylko do tych, którzy współpracowali z inwestorami zagranicznymi. Taką osobą był hr. Juliusz Tarnowski, właściciel Zakładów Końskie Wielkie ze Świętokrzyskiego Okręgu Przemysłowego, gdzie istniała tradycja inwestycji w przemysł górniczo-hutniczy. W 1895 r. Milowizer Eisenwerk A.G. zdecydował się na dzierżawę huty „Stąporków”. Huta „Aleksander” nie miała własnych nadań na rudę żelaza w Sosnowiecko-Częstochowskim Okręgu Przemysłowym. Dlatego zdecydowano się na inwestycje w zakład dysponujący pokładami rud staropolskich, które następnie łączono z rudą sprowadzaną z Krzywego Rogu. Surówkę żelazną, uzyskaną w procesie przetopu, dostarczano do huty „Aleksander”. Milowizer Eisenwerk A. G. i Towarzystwo Akcyjne Huty Żelaznej Puszkín – inwestorzy z Niemiec – rozbudowali zakład. Wybudowano nowoczesny oddział wielkopiecowy, ale również połączenia kolejowe. W rezultacie w 1912 r. Zakłady Końskie Wielkie hr. Tarnowskiego przekształcono w Towarzystwo Akcyjne Zakładów i Fabryk Górniczo-Hutniczych Stąporków, które utrzymało się w Świętokrzyskim Okręgu Przemysłowym do 1914 r. jako producent rud i surówki żelaza¹³.

Był to wyjątek w branży hutniczej i związanym z nią górnictwie rud żelaza. Większość zakładów, produkujących rudy i surówkę żelaza, nie utrzymało się na rynku Świętokrzyskiego Okręgu Przemysłowego do 1914 r. Zakłady, huty, kopalnie, w tym należące do ziemian, którzy zaangażowali się w drugiej połowie XIX w. w Świętokrzyskim Okręgu Przemysłowym, nie wytrzymały konkurencji na zmonopolizowanym rynku i zbankrutowały do 1914 r.

Podobnym przykładem, jak hr. Juliusz Tarnowski, był Stanisław Ciechanowski, właściciel licznych dóbr ziemskich i nadań węglowych. Należy jednak uwzględnić, że Ciechanowski, mający korzenie ziemiańskie, zainwestował w ka-

A. Wolski, *Żelazo na przełomie dwóch wieków*, PT 1901, t. XXXIX, nr 39, R. XXVII, s. 378–380; R. Kowalczyk, *Rola kapitału zagranicznego w górnictwie węgla kamiennego Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1831–1899*, „Studia z Historii Społeczno-Gospodarczej XIX i XX wieku” 2003, t. I, s. 71.

¹² PG-H 1914, nr 3, R. XI, s. 140.

¹³ R. Kowalczyk, *Przemysł górniczo-hutniczy w Staropolskim Okręgu Przemysłowym w latach 1862–1914*, [w:] *Społeczeństwo i gospodarka w rejonie świętokrzyskim w XIX i XX wieku*, red. U. Oettingen, J. Szczepański, Kielce 2008, s. 21–22, 35.

piął niewiadomego pochodzenia. Tarnowski natomiast sukcesywnie rozwijał należące do niego Zakłady Końskie Wielkie. Był uzależniony od koniunktury i tego, że brak połączeń kolejowych Świętokrzyskiego Okręgu Przemysłowego z pozostałymi ośrodkami czynił ten rynek hermetycznym. Jednak dysponował na tyle znaczącym kapitałem, że w 1853 r. założył pierwszą w Królestwie Polskim i całym Cesarstwie Rosyjskim cementownię. Jednak nie utrzymała się ona na rynku. Dopiero w 1857 r. uruchomił nową cementownię „Grodziec” w Grodźcu pod Będzinem, gdzie produkowano już wyłącznie cement portlandzki. W poprzedniej był to cement rzymski. Ciechanowski z kolei był właścicielem szeregu kopalni węgla kamiennego (początkowo kopalni „Maria”¹⁴, „Barbara”, a po wyeksploatowaniu ich złóż – „Walerya”, „Władysław”, a następnie „Grodziec”)¹⁵.

W 1873 r. jego kopalnia była jedyną prywatną kopalnią, należącą do kapitału polskiego, z poziomem wydobywania 4%. Jego współpraca z kapitałem zagranicznym, dokładnie niemieckim, zaczęła się w 1897 r., kiedy utworzono Grodzieckie Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Przemysłowych. Zostało ono zorganizowane przez inwestorów skupionych wokół Towarzystwa Akcyjnego Huty Żelaznej Puzskin, a zostało zawiązane przez podstawionego Stanisława Ciechanowskiego, dotychczasowego właściciela nadań węglowych Grodziec. Do takiej polityki omijania prawa zmuszał inwestorów niemieckich ukaz z 14 marca 1887 r. Od jego wprowadzenia inwestorzy niemieccy nie mogli rozwijać produkcji w górnictwie węgla kamiennego Sosnowiecko-Częstochowskiego Okręgu Przemysłowego, stąd m. in. sprzedaż kombinatów niemieckich francuskim inwestorom. W wyniku inwestycji kapitału niemieckiego w kopalnie należące do Ciechanowskiego, które przyjęły formę akcyjną pod nazwą Grodzieckie Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Przemysłowych, wyraźnie zwiększyły one poziom produkcji. Grodzieckie Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Przemysłowych przekształciło się w znaczącego producenta węgla kamiennego w Królestwie. W 1900 r. poziom produkcji w Grodzieckim Towarzystwie Kopalń Węgla i Zakładów Przemysłowych wynosił 0,21% na 4129,900 t ogólnego wydobywania, a w 1913 r. 8,62% na 6988,700 t¹⁶. W wyniku współpracy z przemysłowcami ziemiańskimi, z jednej strony z hr. Tarnowskim, a z drugiej z Ciechanowskim, Towarzystwo Akcyjne Huty Żelaznej Puzskin i Milowizer Eisenwerk A.G., które było filią górnośląskiego Friedenwshütte, jednego z członów koncernu Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs A.G. (Ober-

¹⁴ Kopalnia „Maria” została nazwana na cześć żony Marii Stanisława Ciechanowskiego, która zmarła w 1853 r.

¹⁵ R. Kowalczyk, *Rozwój branży przemysłu cementowego na ziemiach polskich w latach 1853–1914*, „Studia z Historii Społeczno-Gospodarczej XIX i XX wieku” 2005, t. III, s. 40.

¹⁶ R. Kowalczyk, *Przemiany własnościowe i kapitałowe w górnictwie węgla kamiennego i brunatnego w latach 1796–1877*, „Rocznik Łódzki” 2000, t. XLVII, s. 55; tenże, *Rozwój przemysłu wydobywczego w Królestwie Polskim w latach 1877–1914*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2007, nr 3–4, s. 324–325.

bedarf), zapewniły sobie w Królestwie zarówno surówkę żelaza, jak i węgiel kamienny.

W Świętokrzyskim Okręgu Przemysłowym sytuacja uległa zmianie po wybudowaniu linii iwangrodzko-dąbrowskiej. Dzięki temu okręg zdecydowanie zyskał na atrakcyjności. Połączenie tego hermetycznego rynku z Sosnowiecko-Częstochowskim Okręgiem Przemysłowym, innymi ośrodkami przemysłu, jak również z Rosją spowodowało, iż wielu przemysłowców ziemiańskich postanowiło zaangażować się w branżę hutniczą. Utwierdził ich w tym boom lat dziewięćdziesiątych i lukratywne kontrakty rządowe, jakie otrzymywali.

Przykładem udanej inwestycji było zaangażowanie się hr. Konstantego Broel-Plater w Zakład w Chlewiskach. Modernizacja huty „Pawłow”, wybudowanie odnóg kolejowych i rozbudowa posiadanych kopalń pozwoliła mu utrzymać zakład do wybuchu I wojny światowej w dziale wytopu surówki i wydobycia rud żelaza.

Pozostałe inwestycje przemysłowców ziemiańskich nie utrzymały się na rynku. Rodzina Kotkowskich (Bolesław, Ignacy, Bronisław i Marceł) założyła Towarzystwo Akcyjne Zakładów Żelaznych Bodzechów. Hr. Ludwik Broel-Plater, założyciel Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Stali L. C. Broel-Plater w Bliżynie, zaangażował się w zakład „Ruda Białaczeńska” i wraz z ks. Włodzimierzem Świętopełkiem-Czetwertyńskim i Konstantym Komierowskim zainicjował utworzenie Towarzystwa Akcyjnego Zakładów Górniczych Ruda Maleniecka. Julian Dębiński zaangażował się w Zakłady Przysucha, hr. Józef Broel-Plater w zakład w Niekłaniu, kapitał ziemiański włączył się również w uruchomienie Towarzystwa Akcyjnego Zakładów Żelaznych i Stalowych Skarżysko. Były to średniej bądź małej wielkości przedsiębiorstwa hutnicze, które nie utrzymały się do 1914 r. Większość z tych inwestycji wymagała jednak znaczących kapitałów, w szczególności uruchomienie stalowni, toteż przemysłowcy ziemiańscy realizowali je na kredyt. Jednak w branżę hutniczą Świętokrzyskiego Okręgu Przemysłowego zaangażowało się zdecydowanie więcej ziemian. Bez nich funkcjonowanie hutnictwa na tym terenie byłoby niemożliwe. Dziesiątki ziemian w swoich dobrach wydobywało rudę żelaza i dostarczało ją do hut, w których wytapiano surówkę żelaza. W 1895 r. na 77,42% rud żelaza wydobywanych w Świętokrzyskim Okręgu Przemysłowym 26,51% należało do drobnych inwestorów, głównie ziemian, ale również włościan. Proces ten miał miejsce także w Zagłębiu Dąbrowskim, ale w dużo mniejszej skali. Było to związane z zaangażowaniem w górnictwo rud żelaza w tym ośrodku inwestorów zagranicznych, głównie koncernów niemieckich, które pod koniec XIX w. właściwie wyeliminowały drobnych właścicieli nudań na rudę żelaza, w tym pochodzenia ziemiańskiego. W Świętokrzyskim Okręgu Przemysłowym sytuacja wyglądała zgoła odmiennie. W 1897 r. na 79,63% wydobycia rud w tym ośrodku, 32,69% należało do drobnych inwestorów, ziemian, a w 1913 r. na 35,93% już tylko 7,83%. Przykładowo rudę wydobywano m. in. w dobrach

należących do spadkobierców ks. Czetwertyńskiej, hr. Krasickiego, Henryka Catoire, Franciszka Borkowskiego, Stanisława Modzelewskiego, Jana Witwickiego, Henryka Cichowskiego, braci Jakubowskich i wielu innych. Bez rud wydobywanych w drobnych kopalniach należących do ziemian, nawet przy uwzględnieniu importu z Krzywego Rogu i Kercza, produkowano surówki żelaza np. w Towarzystwie Akcyjnym Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich czy w Zakładach Końskie Wielkie¹⁷.

Ziemianie angażowali się jednak równie często w różnego rodzaju inicjatywy zmierzające do rozwoju danego regionu. Inicjowali m. in. projekty dotyczące powstawania linii kolejowych. Ze względu na konieczność wygenerowania znaczących kapitałów ubiegali się o koncesję wspólnie z przedsiębiorcami z okolicznych miasteczek, przez które miały przechodzić projektowane koleje, władzami, a nawet najbardziej aktywnymi właścicielami. Projekty te ściśle wiązały się z przedsięwzięciami z branż przemysłu rolno-spożywczego, w których udział kapitału ziemiańskiego był znaczący, np. w cukrownictwie. Wspólne inwestycje kolejowe wielokrotnie były realizowane pod auspicjami Towarzystw Rolniczych, dość licznie tworzonych w latach dziewięćdziesiątych XIX w. Jednak negatywnie na rozwój kolei w Królestwie wpływała rosyjska doktryna strategiczna. Stąd też wiele inicjatyw ziemian nie udało się zrealizować. W większości inicjowali budowę kolejek wąskotorowych. Do końca XIX w. o udzieleniu koncesji na ich budowę decydowało Ministerstwo Komunikacji. W rezultacie większość projektów była odrzucana. Sytuacja uległa zmianie w latach dziewięćdziesiątych. Wiązało się to ze wzrostem zainteresowania kół przemysłowych budową kolejek wąskotorowych w okresie boomu gospodarczego lat dziewięćdziesiątych. Przemysłowcy naciskali na ułatwienia w ich budowie, gdyż uzyskanie koncesji na budowę linii szerokotorowych było niezwykle trudne. W rezultacie od 1900 r. uprawnienia te w znacznym stopniu zostały scedowane na władze gubernialne¹⁸.

Jednak nawet zmiana przepisów nie wpłynęła pozytywnie na sytuację w niektórych regionach, gdyż koła wojskowe nadal stosowały doktrynę strategiczną. Szczególnie rozwój linii kolejowych na ziemiach na północ od Warszawy był mocno ograniczony przez decyzje wojskowych. Nawet próby połączenia kolejowego głównych ośrodków miejskich, łącznie z gubernialnym Płockiem, do 1914 r. nie zostały zrealizowane. W 1901 r. Towarzystwo Rolnicze w Płońsku podjęło próbę uzyskania koncesji na budowę szerokotorowej linii kolejowej na trasie Nowogrodziec (Modlin)–Płońsk–Płock. Okoliczni ziemianie razem

¹⁷ W 1899 r. produkcja surówki żelaza w Towarzystwie Akcyjnym Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich wyniosła 23,71%, przy wydobywaniu rud na poziomie 8,2%. W Zakładach Końskie Wielkie 11,99%, przy 4,12% wydobywaniu rud. W 1913 r. w Towarzystwie Akcyjnym Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich 18,56%, przy wydobywaniu 16,47%, a w Towarzystwie Akcyjnym Zakładów i Fabryk Górniczo-Hutniczych Stąporków 2,92%, przy wydobywaniu 6,47%.

¹⁸ B. Pokropiński, *Kolejka marecka*, Warszawa 1985, s. 12.

z przedsiębiorcami prywatnymi oraz miejscowymi władzami przez blisko 10 lat zbierali dokładne dane o wpływie kolei na rozwój tamtego regionu. Symulację zysków z tytułu uruchomienia kolei na wspomnianej trasie przedstawiono wraz z wnioskiem o uzyskanie koncesji. Dochody kolei miały ociągnąć poziom 372 000 rb. Natomiast koszt budowy oszacowano na 2 900 000 rb¹⁹.

Ziemianie z Towarzystwa Rolniczego w Płocku dążyli do budowy kolejek wąskotorowych na trasie Płock–Ciechanów. Jej trasa miała przebiegać przez trzy powiaty i następujące miejscowości: Ościśłowo, Gliniojeck, Raciąż, Drobin i Bielsk. Jednocześnie postulowano budowę kolei na trasie Kutno–Płock–Okalewo. Towarzystwo Rolnicze w Płocku powołało inżynierów, którzy rozpoczęli prace nad przygotowaniem budowy tych linii. Prowadziły je dwie ekipy inżynierów: jedna między Kutnem a Płockiem, zaś druga między Płockiem a Okalewem. Most na Wiśle miał stanąć pod Borowiczkami, gdzie znajdowała się m. in. cukrownia. Miejscowi ziemianie zaangażowali się w budowę linii kolejowej z Drobin (powiat płocki) do Dobrzynia (powiat rypiński). Wszelkie inicjatywy ziemian, wspieranych przez włościan, przedsiębiorców prywatnych, a nawet miejscowe władze zostały odrzucone przez władze w Petersburgu. Wpływ na to miały właśnie władze wojskowe, które ze względów strategicznych przeciwne były jakimkolwiek połączeniom kolejowym na ziemiach na północ od Warszawy. Dlatego też nawet budowa linii wąskotorowych była odrzucona²⁰.

Kolej warszawsko-bydgoska przecinała region typowo rolniczy. Znaczący areal upraw stanowiły tam buraki cukrowe. Kolej zatem stanowiła znakomity środek transportu dla produkcji cukrowni znajdujących się w pobliżu Kutna i Włocławka. Rosyjskie władze ze względów strategicznych nie wyrażały zgody na budowę szerokotorowych linii kolejowych, łączących cukrownie z linią warszawsko-bydgoską. Brak nowoczesnych połączeń między cukrowniami a plantacjami buraków cukrowych powodował, iż zakłady te były niekonkurencyjne. Również plantatorzy osiągalni niższe zyski. Natomiast transport drogami kołowymi był dużo droższy i nieopłacalny²¹. W rezultacie jedynym rozwiązaniem była budowa dróg kolejowych wąskotorowych (szerokość toru 750 mm)²².

¹⁹ PT 1911, t. XLIX, nr 11, R. XXXVII, s. 141; nr 28, k. 365.

²⁰ PT 1911, t. XLIX, nr 8, R. XXXVII, s. 97; nr 9, s. 112; nr 11, s. 141; nr 30, s. 391; nr 47, s. 603; *Statystyka elektrowni fabrycznych w Królestwie Polskim w roku 1911*, PT 1914, t. LII, nr 28, R. XL, s. 501.

²¹ R. Kowalczyk, *Rozwój sieci dróg kołowych w Królestwie Polskim w latach 1815–1918*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2004, nr 1(5), R. III, s. 71–74.

²² *Drogi żelazne w Królestwie Polskim, Warszawsko-Wiedeńska, Warszawsko-Bydgoska, Warszawsko-Terespolska i Fabryczno-Lódzka*, „*Ekonomista*” 1872, t. II, nr 7, R. VII, s. 530–531; F. Oppman, *W sprawie kolejek wąskotorowych lekkiego typu tzw. polowych*, w *Królestwie Polskim*, PT 1917, t. LV, nr 21–22, R. XLIV, s. 175–176; B. Pokropiński, *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa 1980, s. 17.

Budowę kujawskich kolejek wąskotorowych rozpoczęto dopiero po zmianie przepisów. Udało się to w 1907 r. Łączna ich długość wynosiła 139,5 km²³. Większość z nich została zbudowana do 1911 r. Znaczna część projektów połączeń wąskotorowych nie uzyskała jednak akceptacji władz rosyjskich. Była to m. in. linia Lubicz–Lipno–cukrownia „Ostrowite”–Rypin. Do jej budowy zostało powołane konsorcjum, składające się z miejscowych inwestorów – Romana Góreckiego z Oborowa, Antoniego Borzewskiego z Ugoszcza, Leona Lisowskiego z Kijaszkowi i Romana Ostrowskiego ze Złotopola, oraz ziemian z powiatów lipowskiego²⁴ i rypińskiego, a także właściciele cukrowni „Ostrowite”. Długość planowanej linii miała wynosić 74,6 km, a koszt ponad 700 000 rb. Najdroższy był tabor, cenowo porównywalny do wagonów produkowanych dla linii szerokotorowych²⁵. Podobnie było z koleją Kielce–Busk, według projektu Franciszka Karpińskiego, która miała przecinać Morawice, Piotrkowiec oraz Chmielnik. Jej długość obliczono na 52,486 km, a koszt na 990 000 rb. Kolejne inwestycje wybudowania szerokotorowej linii Olkusz–Kielce–Busk, jak również połączenia linii kujawskich z Kielcami nie zostały zrealizowane.

Do cukrowni „Dobre” długość linii kolejowych wynosiła 56,5 km. Pierwsza trasa prowadziła od linii warszawsko-wiedeńskiej stacji Waganiec, następnie przez Nieszawę do cukrowni „Dobre”. Jej długość wynosiła 41,5 km. Od niej rozgałęziała się na dwie odnogi: jedną do dóbr Płowce i drugą do osady Radziejów. Obie liczyły 9 km. Od ostatniej stacji tej linii (Bieganów) prowadziła 3-kilometrowa odnoga do Broniewa (Dębowca). Czwarta odnoga została przedłużona od kopalni żwiru Krzywosądza do majątku Sędzin. Linia docierała do 23 dużych majątków ziemskich i liczyła również 3 km.

Cukrownia „Dobre”, jak i cała sieć kolejek wąskotorowych została sfinansowana przez ziemian i włościan. Udział włościan w inwestycji wyniósł 20%, czyli 300 000 rb. Z braku gotówki spłacili go w surowcu, czyli burakach oraz gruntach, wykorzystanych pod budowę kolejki. Znaczący udział w przedsięwzięciu włościan był wyjątkiem. Jednak było to spowodowane konkurencją ze strony cukrowni niemieckiej w Kruszwicy, dysponującej siecią kolejek dojazdowych długości 180 km, które docierały do wielu punktów granicznych, jak również sprzedającej na rynku Królestwa buraki, w największym stopniu pozbawiając zysków właśnie włościan²⁶.

Do cukrowni „Brześć Kujawski” długość linii kolejowych wynosiła 37 km. Trasa zaczynała się od stacji towarowej linii warszawsko-wiedeńskiej we

²³ F. Oppman, *W sprawie kolejek...*, s. 176.

²⁴ M. in. właściciel tartaku w Lipnie.

²⁵ PT 1883, t. XVIII, nr 8, R. IX, s. 30.

²⁶ Archiwum Państwowe we Włocławku, *Gospodarka Królestwa*, nr zespołu 458, Cukrownia „Dobre” 78; F. Oppman, *W sprawie kolejek...*, s. 176.

Włocławku. Docierała do wielkich majątków, gdzie znajdowały się plantacje buraków: Nowa Wieś, Smulsk, Popowiczki, kolonia włościan Pikutkowa. Dwukrotnie linia przecinała miejscowe rzeczki: początkowo Utratę, a następnie Zgłowiączkę. Długość linii wynosiła 16 km. Od niej prowadziły dwie odnogi: Smólsk–Kruszyn–Boniewo (17 km) i Kruszyn–Sokołów (4 km).

W momencie uruchomienia zatwierdzonych kolejek większość cukrowni znacznie zwiększyła moce produkcyjne. Przykładem tego może być cukrownia „Dobre”, która zwiększyła przerób buraków cukrowych ze 160 000 do 300 000 korców²⁷. Do tej cukrowni władze wojskowe doprowadziły następnie wąskotorową linię kolejową z Aleksandrowa Kujawskiego²⁸. Cukrownie, które uzyskały połączenia kolejowe, przeznaczały znaczne środki na inwestycje własnych bocznic kolejowych. Przed wybuchem I wojny światowej zbudowano dwie odnogi fabryczne cukrowni „Brześć Kujawski” do Osięcin i Lubrańca²⁹. Cukrownia „Brześć Kujawski” miała znacznie większy potencjał produkcyjny, sięgający 600 000 korcy rocznego przerobu³⁰. Inicjatywy miejscowych ziemian i włościan przyczyniły się do wzrostu potencjału przetwórczego, jak również ograniczenia kosztów produkcji. W przypadku plantatorów cukrowni „Dobre” była to ochrona przed konkurencją pruską.

W okresie okupacji władze niemieckie rozbudowały sieć kolejek kujawskich. Większość linii wąskotorowych została jednak nabyta przez Niemców w sposób prawny – drogą kupna. Również włościanie i ziemianie, będący właścicielami ziemi przeznaczanej pod realizację nowych inwestycji kolejowych, otrzymywali odszkodowanie. W tym celu 16 sierpnia 1916 r. zostało wydane rozporządzenie generała-gubernatora okupacji niemieckiej. Ze względu na zniszczenia w cukrowniach, spowodowane polityką władz okupacyjnych, które promowały rozwój branż przemysłu rolno-spożywczego, wytwarzających wyłącznie artykuły żywnościowe, kolejki kujawskie nie miały pełnego obłożenia. Dlatego zostały udostępnione dla ruchu pasażerskiego. Niemcy budowali kolejki o szerokości toru 600 mm. Wyjątkiem była linia, którą połączono cukrownię „Kruszwica” (716 mm)³¹.

²⁷ K. Troczewski, *Kolejki Kujawskie*, PT 1910, t. XLVIII, nr 15, R. XXXVI, s. 188–189.

²⁸ B. Pokropiński, *Koleje wąskotorowe...*, s. 17.

²⁹ PT 1911, t. XLIX, nr 24, R. XXXVII, s. 315.

³⁰ R. Kowalczyk, *Gospodarcze aspekty rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim do 1914 r.*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2009, R. LIV, nr 1, s. 41.

³¹ F. Oppman, *W sprawie kolejek...*, s. 176–177; tenże, *O rozporządzeniu władz okupacyjnych niemieckich w sprawie przymusowego wywłaszczenia*, PT 1917, t. LV, nr 33–34, R. XLIV, s. 413–414; B. Czaplinski, *Nabywanie nieruchomości pod budowę dróg żelaznych w Królestwie Polskim*, PT 1918, t. LVI, nr 5–8, R. XLV, s. 65–66; K. Jasiewicz, *Rozwój sieci kolejowej Królestwa Polskiego w latach 1840–1914*, „Studia Historyczne” 1988, t. XXXI, z. 4 (123), s. 559–560; B. Pokropiński, *Koleje wąskotorowe...*, s. 17.

Podobną inicjatywą, w której wzięli udział ziemianie, była budowa kolejek wąskotorowych, łączących cukrownie „Zbiersk” (linia Opatówek–Zbiersk) w powiatach kaliskim i tureckim w guberni kaliskiej³².

Linia nadwiślańska, na którą koncesję uzyskał Leopold Kronenberg (ustawa Towarzystwa Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej z 22 lutego 1874 r.), nie przyniosła oczekiwanych zysków. Natomiast kolej w znacznym stopniu wpłynęła na rozwój Lubelszczyzny. Przy jej budowie liczone na zyski z eksportu zboża, bydła i żywności z Ukrainy do Niemiec. Tranzyt towarów na linii nadwiślańskiej okazał się jednak niewielki i droga nadwiślańska nie wytrzymała konkurencji z linią terespolską i Towarzystwem Południowo-Zachodnich Dróg Żelaznych (linie: Brześć–Kijów, Kijów–Odessa oraz Brześć–Grajewo) Jana Blocha. Wkrótce po uruchomieniu droga nadwiślańska osiągała najniższe zyski, a po 1884 r. miała najwyższe koszty eksploatacji³³.

Ze względu na rolniczy charakter Lubelszczyzny dominował tam przemysł rolno-spożywczy. W wielu jego branżach aktywnie uczestniczyli ziemianie. Oprócz przemysłu cukrowniczego, krochmalni, gorzelni, browarów i młynów niewielki udział miał na tym terenie przemysł mineralny. Wyjątkiem było miasto Lublin, gdzie znaczny udział osiągnął przemysł metalowy, produkujący maszyny i urządzenia, głównie dla poszczególnych sektorów przemysłu spożywczego oraz rolnictwa³⁴.

Do połowy lata osiemdziesiątych rozwój Lubelszczyzny opierał się na miejscowym rynku. Zmiana nastąpiła dopiero po oddaniu do użytku linii iwangrodzko-dąbrowskiej. Przemysł tego regionu zyskał dogodnie możliwości transportu węgla kamiennego z Zagłębia Dąbrowskiego. Dostęp do węgla kamiennego i połączenie przez kolej nadwiślańską spowodowały, iż znaczna część produkcji tego regionu była wysyłana na rynek guberni południowo-zachodnich. Jednak czynniki strategiczne ograniczały możliwości rozwoju regionu lubelskiego. Władze wojskowe zdecydowały o budowie strategicznych linii: Brzesko-Chełmskiej (1887) i Łuków–Lublin (1897). Nie wpłynęły one na rozwój gospodarczy Lubelszczyzny. Natomiast władze nie wyrażały zgody na połączenie z ośrodkami znajdującymi się w pobliżu granicy austriackiej, jak również z lewobrzeżnymi regionami Królestwa Polskiego. W rezultacie południowa część Lubelszczy-

³² *Nabycie kolejki Opatówek-Zbiersk przez powiat Kalisko-Turecki*, PT 1918, t. LVI, nr 5–8, R. XLV, s. 66.

³³ *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 116–118; P. Styk, *Kolej Nadwiślańska 1874–1877. Techniczne, społeczne i gospodarcze problemy wielkiej inwestycji*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1997, nr 2, R. XLV, s. 210–211; K. Jasiewicz: *Militarne i ekonomiczne aspekty w budowie i eksploatacji dróg żelaznych w Królestwie Polskim w latach 1835–1914*, „Studia Historyczne” 1980, t. XXIII, z. 2(89), s. 203.

³⁴ J. Loth, *Środki komunikacji na ziemiach polskich*, PT 1917, t. LV, nr 7–8, R. XLIV s. 265–266; B. Mikulec, *Przemysł Lubelszczyzny...*, s. 20, 22–25; R. Kowalczyk, *Rozwój niektórych...*, s. 97.

zny pozbawiona była jakichkolwiek linii kolejowych. Władze wojskowe ograniczały w tym rejonie nawet budowę linii kołowych³⁵.

W końcu niezwykle istotne dla rozwoju gospodarczego tego regionu projekty budowy kolei tomasowskiej zostały odrzucone. Pierwsze zabiegi w kwestii budowy linii kolejowej łączącej Uściług z linią nadwiślańską rozpoczęto w 1862 r. Na początku lat osiemdziesiątych Leopold Kronenberg podjął starania o połączenie Lublina z pogranicznym Tomaszowem, a ponowił je hr. Maurycy Zamoyski w 1896 r., a następnie w 1911 r. konkurujące ze sobą Lubelskie Towarzystwo Rolnicze i Chełmskie Bractwo Prawosławne. Planowano trasę zaczynającą się w Lublinie, biegnącą następnie przez Bychawę, Turbin, Szczepreszyn do Tomaszowa. Jej długość miała wynosić ponad 129 km³⁶.

Znaczący wpływ na rozwój przemysłu spożywczego Lubelszczyzny, zwłaszcza cukrowni, miała sieć wąskotorowych linii kolejowych, połączonych z koleją nadwiślańską. Władze rosyjskie wyraziły zgodę na udzielenie koncesji na ich budowę, jeśli ich trasa nie naruszała strategicznych założeń władz wojskowych. Sieć linii wąskotorowych objęła następujące trasy: Zwierzyniec–Biłgoraj, Uchnów–Uściług–Włodzimierz Wołyński, Budy Dzierożeńskie–Bełżec, Nałęczów–Opole Lubelskie, Karczmiska–Zagłoba³⁷.

Budowa kolejek wąskotorowych pozwoliła na pełne wykorzystanie potencjału plantacji buraków cukrowych i mocy przerobowych cukrowni. Wpłynęło to na wzrost produkcji i ograniczenie jej kosztów. Połączenie z koleją nadwiślańską pozwoliło na eksport cukru na rynek guberni południowo-zachodnich.

Dynamiczny rozwój cukrowni na Lubelszczyźnie rozpoczął się dopiero po 1890 r. W 1890 r. było tam tylko 5 cukrowni. Cukrownię „Lublin” uruchomiono w 1895 r., „Rejowiec” i „Trawniki” w 1899 r., a „Milejów” w 1908 r. Ze względów ekonomicznych lokowano je w pobliżu kolei nadwiślańskiej. Długość linii wąskotorowych na Lubelszczyźnie, które połączyły linię nadwiślańską z cukrowniami „Klemensów”, „Nieledeu” i „Garbów”, wynosiła 84 km. Dane te są odmienne od przedstawionych przez B. Mikulca w pracy pt. *Przemysł Lubelszczyzny w latach 1864–1914*³⁸. Uruchomiona przez Zamoyskich na obszarze ich ordynacji w 1895 r. cukrownia „Klemensów” została połączona

³⁵ *Nowe linie dróg żelaznych*, PT 1897, t. XXXV, nr 47, R. XXIII, s. 749; K. Jasiewicz, *Militarne i ekonomiczne...*, s. 203, R. Kowalczyk, *Rozwój sieci...*, s. 76.

³⁶ *Kolej tomaszowska*, PT 1898, t. XXXV, nr 13, R. XXIII, s. 233–236; *Nowe koleje*, PT 1900, t. XXXVIII, nr 8, R. XXVI, s. 131–132; *Nadzór rządowy nad budową nowych dróg żelaznych*, PT 1902, t. XL, nr 2, R. XXVIII s. 23; *Kolej Tomaszowska*, PG-H 1904, nr 3, R. I, s. 78–79; *Rozszerzenie sieci rządowych dróg żelaznych w Królestwie Polskim*, PG-H 1904, nr 10, R. I, s. 282; PT 1911, t. XLIX, nr 28, R. XXXVII, s. 365; t. XLIX, nr 41, R. XXXVII, s. 527.

³⁷ B. Mikulec, *Przemysł Lubelszczyzny...*, s. 22; R. Kołodziejczyk, R. Grabowski, *Zarys dziejów kapitalizmu w Polsce*, Warszawa 1974, s. 157.

³⁸ B. Mikulec, *Przemysł Lubelszczyzny...*, s. 52–53, podaje długość kolejek wąskotorowych, które łączyły linię nadwiślańską z cukrowniami „Klemensów” (47 km) i „Nieledeu” (24 km) – wynosiła 71 km.

liniami wąskotorowymi długości 47 km. Udziałowcy cukrowni „Nieledew” (1898), znajdującej się na obszarze powiatu hrubieszowskiego, m. in. Bohdan Broniewski, Henryk Wejchert i Stefan Świeżawski, uzyskali koncesję na budowę linii wąskotorowych do Lublina i stacji Wąwolnicy linii nadwiślańskiej. Ich długość wyniosła 24,5 km. Natomiast cukrownię „Garbów” (1908 r.) połączono kolejką wąskotorową (12,5 km) z koleją nadwiślańską³⁹.

Również inicjatywa budowy nowej cukrowni, której w 1905 r. podjęli się ziemianie – Stanisław Boruszyński z Pliszczyn pod Lublinem, Józef Drecki z Zofiówki pod Łęczną oraz przedsiębiorca Jakub Kipman z Lublina, została ulokowana w pobliżu linii nadwiślańskiej. Dobra Krępiec w powiecie lubelskim znajdowały się przy stacji Minkowice⁴⁰.

W 1911 r. Witold Kleniewski otrzymał pozwolenie na budowę linii wąskotorowej do cukrowni „Zagłoba” (uruchomiona w 1894 r.). Jej trasa prowadziła od cukrowni „Zagłoba” przez Karczmiska, Wymysłów, Niezabitów, Zofiówkę, Kembło do stacji Wąwolica kolei nadwiślańskiej. Jej długość wyniosła 37,337 km. Również w 1911 r. Tomasz Wydźga zaczął prace nad budową cukrowni „Wozuczyn” (powiat tomaszowski). Cukrownia „Wozuczyn” została jednocześnie połączona kolejką wąskotorową z Łaszczowem, Niewirkowem i traktem kołowym z Zamościa do Tomaszowa. Prace przy cukrowni „Wozuczyn” zostały zakończone w 1913 r. Grupa miejscowych ziemian rozpoczęła także starania o uzyskanie koncesji na budowę linii wąskotorowej, łączącej zakład lecznicy w Nałęczowie z stacjami kolei nadwiślańskiej w Nałęczowie i Wąwolicy⁴¹. Czynniki strategiczne zdecydowały o negatywnym rozpatrzeniu przez władze gubernialne i Ministerstwo Komunikacji wielu petycji, zakładających budowę wąskotorowych linii dojazdowych. Przykładem były starania Karola Milewicza, który chciał uzyskać koncesję na doprowadzenie kolejowej odnogi fabrycznej do cukrowni „Mircze”⁴².

Zbudowana na Lubelszczyźnie sieć kolejek wąskotorowych przyczyniła się do dynamicznego rozwoju cukrownictwa. W skali całego Królestwa produkcja cukru w guberni lubelskiej w 1913 r. wynosiła 36,6% wobec 24,5% w 1902 r.⁴³

Brak zgody władz na budowę linii kolejowych, które połączyłyby południową część guberni lubelskiej, powodował, iż powstało tam zdecydowanie mniej zakładów. Natomiast budowa kolejek wąskotorowych wymagała znacznych nakładów. Mogły sobie na nią pozwolić większe zakłady, tj. cukrownie generujące większe zyski, bądź też grupy ziemian, często popierane przez miejscowych przedsiębiorców lub skupione wokół Towarzystw Rolniczych.

³⁹ F. Oppman, *W sprawie kolejek...*, s. 176.

⁴⁰ *Cukrownia Krępiec*, PT 1905, t. XLIII, nr 11, R. XXXI, s. 132.

⁴¹ PT 1911, t. XLIX, nr 24, R. XXXVII s. 315; t. XLIX, nr 34, R. XXXVII, s. 431; t. XLIX, nr 44, R. XXXVII, s. 567; nr 47, s. 608; nr 51, s. 665.

⁴² *Nowa kolej wąskotorowa*, PT 1901, t. XXXIX, nr 5, R. XXVII, s. 46.

⁴³ B. Mikulec, *Przemysł Lubelszczyzny...*, s. 54.

W pozostałych przypadkach zdecydowano się na budowę dróg kołowych. Mimo wysokich kosztów transportu, była to jedyna opcja. Na Lubelszczyźnie nie wszystkie branże przemysłu rolno-spożywczego przeszły tak znaczący wzrost, jak cukrownictwo. Przykładem mogą być krochmalnie, które miały charakter zakładów typowo rolniczych. W większości należały do ziemian i zatrudniały po kilku pracowników. Poziom produkcji w guberni lubelskiej wzrósł w latach 1905–1913 z 6,43% do 7,41%⁴⁴.

W trakcie wojny na obszarze okupacji austriackiej została wybudowana cała sieć kolejek wąskotorowych normalnego typu, jak i polowych. Służyły one tak celom strategicznym, jak i gospodarczym. Podjęte przez władze okupacyjne regulacje oraz znaczący wzrost kosztów produkcji spowodował, iż w okresie wojny produkcja żywności, pomimo jej deficytu, była niskodochodowa. Dlatego też budowa tych kolejek, eksploatowanych zarówno przez Komendę Cesarsko-Królewskich Północnych Kolei Wojskowych w Radomiu, jak i przez ruch towarowy oraz pasażerski, była korzystna dla całego regionu, w tym i Lubelszczyzny. Władze austriackie zbudowały następujące kolejowe linie wąskotorowe: Ostrowiec–Sandomierz–Nadbrzezie – 50 km, Lublin–Lipa (granica z Galicją, kierunek Rozwadów) – 101 km, Rejowiec–Podlesina (kierunek Bełzec) – 125 km, Zawady–Zamość – 9 km, Ząbkowice–Kozienice – 14 km, Włodzimierz Wołyński–Uchnów w granicach Królestwa Polskiego od Horodła do Posadowa – 67 km. Linia ta została połączona z siecią kolejową cukrowni „Nieledeu”, Bełzec–Budy Dzierożeńskich przez Tomaszów Lubelski i Tarnawkę – 27 km, Miechów–Działoszyce – 32 km, Jędrzejów–Bogoryia – 78 km, Iwanisk–Staszów przez Bogoryę – 24 km, Wąwolnica–Opole Lubelskie przez Karczmiska – 35 km, Nastów (stacja kolei Łuków–Lublin)–Łęczna przez Bystrzycę – 20 km, Zwierzyniec–Biłgoraj – 19 km. Ponadto przedłużona została linia Zawad–Zamość przez Werbkowice do Metelina – 40 km. Rozpoczęto także budowę linii Janów–Zaklinów, Staszów–Ostrów przez Pińczów i Busk⁴⁵.

Reasumując należy stwierdzić, że ziemianie angażowali się w wiele branż przemysłu. Nie były to tylko branże przemysłu rolno-spożywczego, związane w większym bądź mniejszym stopniu z unowocześnionymi majątkami folwarcznymi. Ziemianie angażowali się również w branże przemysłu, które nie były związane z rolnictwem: zarówno w mniej kapitałochłonne, np. cegielnie, jak i wymagające ogromnych inwestycji – górnictwo węgla kamiennego. Szczególnie silnie zaangażowali się w Świętokrzyskim Okręgu Przemysłowym w przemysł górnictwo-hutniczy. Było to związane z tym, iż okręg ten nie znajdował się w sferze zainteresowań kapitału zagranicznego, początkowo ze względu na brak połączeń kolejowych, a później z uwagi na jakość tamtejszych rud. Ziemianie aktywnie włączali się również w inicjatywy związane z budową linii kolejo-

⁴⁴ R. Kowalczyk, *Rozwój niektórych...*, s. 96.

⁴⁵ F. Oppman, *W sprawie kolejek...*, s. 175, 287.

wych. Brali udział w kooperatywach ze znaczącymi inwestorami, reprezentującymi zarówno kapitał zagraniczny, jak i krajowy. W rezultacie kapitał ziemiański był zaangażowany w wiele sektorów gospodarki, nie tylko związanych z przemysłem, ale ogólnie z całą gospodarką. Należy jednak podkreślić, iż ziemianie nie inwestowali zbyt dużych kapitałów. Przykładem może być górnictwo węgla kamiennego, z którego wycofywali środki, jeśli wymagały dużych nakładów. Nie inwestowali również w nowe branże, nawet powiązane z gałęzią rolno-spożywczą. Większość inwestycji kapitału ziemiańskiego związana była z unowocześnieniem gospodarstw, majątków ziemian. Z wielu inicjatyw pozarolniczych wycofywali kapitały, jeśli wymagały zbyt dużych nakładów i wiązały się z ryzykiem inwestycyjnym, angażując je z powrotem w modernizację swoich majątków. Przykłady ziemian, którzy stali się przemysłowcami, należały do rzadkości. Jednak udział kapitału ziemiańskiego w przemyśle Królestwa, w tym nawet w branżach rolniczych, do wybuchu I wojny światowej, nie został jeszcze opracowany. Dopiero wnikliwe badania nad ziemiaństwem pozwolą na wyliczenie skali zaangażowania kapitału ziemiańskiego w przemyśle zarówno w skali makro, jak i mikro, w tym i w najbardziej kapitałochłonnych branżach, np. w przemyśle ciężkim (hutnictwie, górnictwie węgla kamiennego i rud metali oraz dziale metalowo-maszynowym).

Rafał Wiktor Kowalczyk

Initiatives of landowners and industrialists in chosen sectors of the economy of the Kingdom of Poland in the second half of the 19th century and the beginning of the 20th century

Summary

Landowners were mostly actively engaged in the agricultural and food industries related to modernization of their estates and for which they participated in all aspects of this industry. They were involved, however, in the only manufacturing industrial branch of the agricultural and food industry – i.e. sugar-making. However, their factories were of a mainly agricultural character and of rather small size. These included: distilleries, dairies, potato dryers etc. Landowners occupied themselves only in new businesses related to agricultural production. They did not want to invest in companies connected with the production of products such as candies, chocolate, cakes or pasta that were found mainly in towns and industrial areas.

Landowners also got engaged in businesses not connected with farming. Investment of landowners' capital was considerable in the mineral industry. In most cases these were brickyards which did not demand considerable investments and were located within their estates. Landowners were also involved in coal mining. These investments were rather temporary in nature as they were

capital-consuming, risky and demanded long term expenditures. Landowners also invested in iron-ore mining, mainly in the Świętokrzyski Industrial District. This business was not very capital-consuming with extruded iron-ore being sold off to local steelworks. In 1897, out of 79.63% of mined iron-ore, 32.69% belonged to landowners. In 1913 it was only 7.83% out of 35.93% of mined iron-ore. Landowners who became industrialists were very rare. They included for example: Juliusz Tarnowski, the owner of Końskie Wielkie Factory and Stanisław Ciechanowski, the owner of many lands, mines ("Maria", "Barbara", "Walerya", "Władysław", "Grodziec"), cement works ("Grodziec" located in Grodziec near Będzin). These two people were connected to German investment Joint-stock Company Puszkin Steel-works and Milowizer Eisenwerk A.G., affiliate of upper Silesian Friedenwshütte, one of the part of concern Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs A.G. (Oberbedarf).

Landowners were also often engaged in many initiatives aiming at development of the region. They initiated different kinds of projects concerning such areas as building railways (both narrow-gauged and broad-gauged) mainly in agricultural regions such as Kujawy, Lubelszczyzna, areas north of Warsaw (gubernia płocka) and many others. As a result landowners were engaged in many sectors of the economy and not only in industry. They did not invest much capital and the capital they withdrew was spent on the modernization of their farms, estates.