

Jak Skierniewice połączyły się z głównymi miastami Europy

data aktualizacji: 2025.10.30 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei w 2025 roku kontynuuje rewitalizację zabytkowego kompleksu Parowozowni w Skierniewicach, jednego z najcenniejszych obiektów wpisanych do rejestru zabytków w regionie. Obszar parowozowni to ponad 4 hektary, zdominowany przez imponującą halę wachlarzową o dachu o powierzchni około pół hektara. (fot. Anna Wójcik-Brzezińska)

W październiku minęło 180 lat od wydarzenia bez precedensu. Do Skierniewic wjechał pierwszy pociąg szynowy. [Wagony podczepiono do parochodu](#) – jak wówczas nazywano lokomotywę – choć gdyby zrealizowano inny z ówczesnych wariantów, ciągnęłyby je konie. Bo przecież, jak mówił pewien francuski minister, „drogi żelazne mogą tylko służyć za bawidełko ciekawej ludności wielkich stolic”.

W październiku minęło 180 lat od dnia, który przeszedł do historii Skierniewic i polskiego kolejnictwa. 15 października 1845 roku do miasta wjechał pierwszy pociąg Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Wagony ciągnął parochód — dumny symbol nowoczesności i technicznego przełomu. Niewiele brakowało jednak, by w jego miejsce pojawiły się... konie.

„Bawidełko ciekawej ludności wielkich stolic”

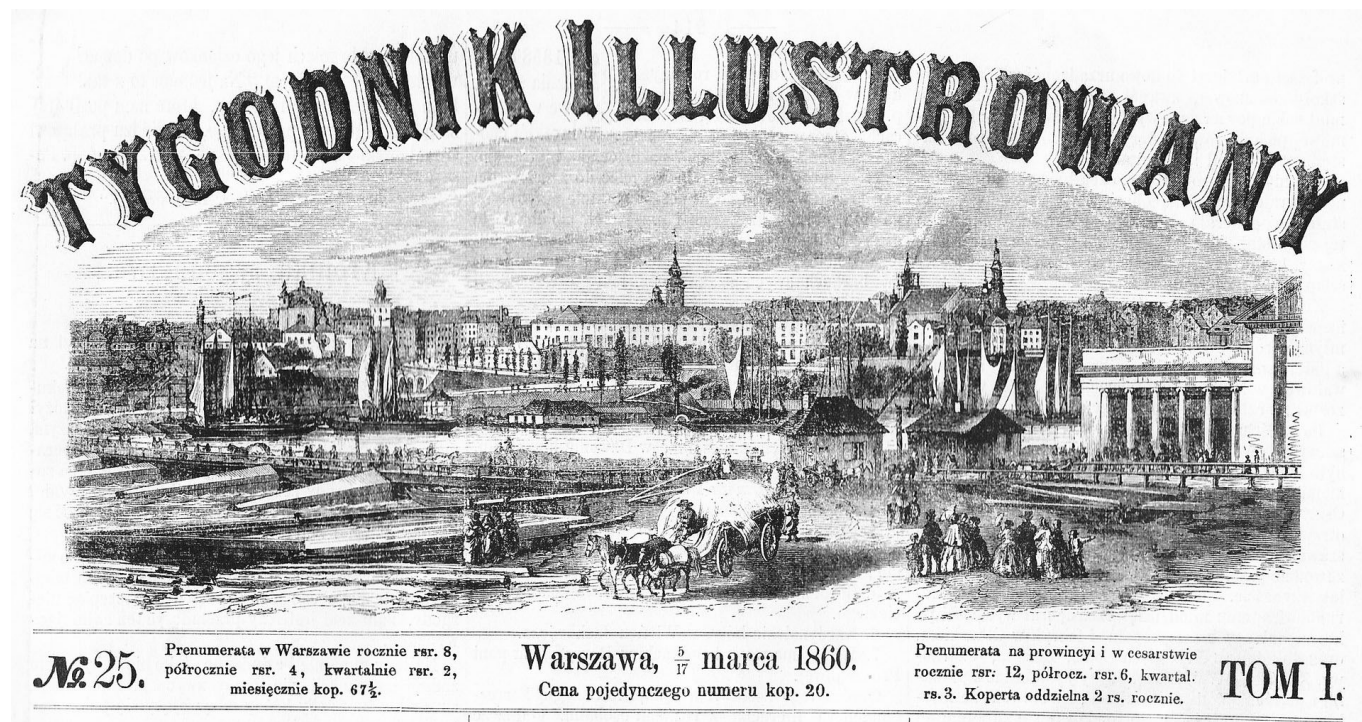
Dziś trudno uwierzyć, że idea kolei budziła wówczas więcej obaw niż nadziei. Gdy w 1830 roku

otwarto linię Liverpool-Manchester, na kontynencie śledzono ją z mieszanką fascynacji i sceptycyzmu. W Paryżu minister Adolphe Thiers, po powrocie z Anglii, ogłosił z trybuny, że „**drogi żelazne mogą tylko służyć za bawidełko ciekawej ludności wielkich stolic**”.

„Budujemy obecnie we Francji sześć do siedmiu mil dróg żelaznych; z mojej strony uważałbym się za szczęśliwego, gdyby mnie zapewniono, że nadal corocznie trzy mile zbudować będziemy” — mówił Thiers, ostrzegając przed „marzeniami o przesadnym rozwoju kolei”.

W tym samym czasie w Warszawie dojrzał pomysł, który miał połączyć Królestwo Polskie z przemysłowym Zachodem.

Droga do węgla i nowoczesności



Za ojca projektu uznaje się **Henryka Łubieńskiego**, wiceprezesa Banku Polskiego i kierownika górnictwa rządowego. To on, w 1834 roku, zaproponował budowę drogi żelaznej z Warszawy do kopalń węgla na południu Królestwa.

Jak pisał **Józef Wysocki** w „Tygodniku Ilustrowanym” z 1859 roku:

Natura uposażyła południowo-zachodnią stronę ziemi naszej tak potężnymi pokładami węgla, na jakie dotąd nigdzie jeszcze nie natrafiono; a jednakże, przy braku odpowiednich komunikacji, użytek węgla ograniczał się do miejscowych zakładów górniczych, a poza ich obrębem był wcale nieznanym.

Łubieński rozumiał, że **droga żelazna to nie luksus, lecz fundament rozwoju**. Chciał, by węgiel stał się w Polsce paliwem powszechnym i tanim, a przemysł — konkurencyjny wobec zachodniego.

Miedzy koniem a parochodem

W latach 30. XIX wieku spór o przyszłość transportu nie był rozstrzygnięty. Część inżynierów i urzędników uważała, że przy tanim utrzymaniu koni **trakcja parowa jest zbyt droga i zbyt skomplikowana**.

Wysocki relacjonował:

Zamierzono wybudować kolej tak zwaną amerykańską, z belek drewnianych płaskimi szynami opatrzonych, i urządzić ją do obsługi końmi; zwłaszcza że w owym czasie były jeszcze podzielone zdania, czy w kraju naszym użycie parochodów na drodze żelaznej przedstawiać będzie wyraźne korzyści."

Na szczęście zwyciężyła odwaga. Łubieński wysłał zagranicę inżyniera Wysockiego, by ten zbadał istniejące koleje w Anglii, Belgii i Francji. Wrócił z przekonaniem, że **para i stal to przyszłość komunikacji**.

Niełatwy początek

Rząd początkowo odnosił się przychylnie, lecz inwestorów brakowało. Nikt nie chciał ryzykować pieniędzy w przedsięwzięcie, które – jak mówiono – „może nigdy nie zwrócić wydatków”.

„Pomimo spodziewanej ze strony rządu pomocy nie było łatwym znaleźć przedsiębiorców, coby dzieło tak wielkie, a mało jeszcze zaufania wzbudzające, wykonać chcieli” – notował Wysocki.

Dopiero w latach 40. udało się nadać sprawie realny bieg. Wiosną 1844 roku rozpoczęto budowę Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej pod kierunkiem generał-majora **Gerstfelda**.

Krok po kroku

W krótkim czasie prace posuwały się naprzód z niezwykłą energią:

- **1844 r.** – ukończenie odcinka z Warszawy do Pruszkowa.
- **1845 r.** – linia dociera do Grodziska, Skierniewic, Łowicza i Rogowa.
- **1846 r.** – pociągi kursują już do Piotrkowa.
- **1847 r.** – otwarcie trasy do Częstochowy i Ząbkowic.
- **1 kwietnia 1848 r.** – cała linia do Granicy (Szczakowej) otwarta dla publiczności.

W Szczakowej połączono ją z koleją krakowsko-górnośląską, co oznaczało, że **Warszawa po raz pierwszy zyskała połączenie z głównymi miastami Europy**.

W nieodległym już czasie droga żelazna warszawsko-wiedeńska spełni niewątpliwie pierwotne zadanie swoje, i obok stanowiska, jakie zajęła pomiędzy głównymi komunikacjami europejskimi, przewóz węgla stanie się jej najgłówniejszą sprawą i obfitem źródłem przyszłej pomyślności.”
Józef Wysocki, 1859 r.

Miasto na szlaku postępu

Kiedy 15 października 1845 roku pierwszy parowy pociąg zatrzymał się na stacji w Skierniewicach, mieszkańcy miasta zobaczyli coś, co dotąd istniało tylko w opowieściach. Buchająca para, gwizd parochodu i metaliczny stuk kół zwiastowały **narodziny nowej epoki**.

Przez kolejne dziesięciolecia Skierniewice stały się jednym z ważniejszych węzłów Wiedunki, miejscem pracy setek kolejarzy i inżynierów. Do dziś zachował się klasycystyczny dworzec, świadek tamtych narodzin nowoczesności.

Dzieci nieumiejące chodzić wolne są od opłaty

Jak wyglądała podróż i ile kosztowała? Oto fragment oryginalnego cennika Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, zachowany w pisowni z epoki:

„Dworzec przy ulicy Jerozolimskiej; kassy do sprzedaży biletów otwarte są na godzinę, a zamykane na 10 minut przed odejściem każdego pociągu. Expedycje tłumoków i pakunków osobowych zamykane są przed odejściem pociągu na pół godziny.

Pociągi odchodzą: osobowo-towarowe do Granicy i Łowicza o godz. 8 min. 50 rano; towarowe do Granicy o godz. 2 minut 30 po południu; osobowe do Granicy i Łowicza o godzinie 4 po południu; osobowo-towarowe do Łowicza o godz. 6 minut 10 wieczór.

Opłaca się na milę od osoby w powozie klasy I – 18 kopiejek; kl. II – 13½; kl. III – 9; kl. IV – 5.

Pakunki do 30 funtów ważące bezpłatnie, od 31–50 funtów po 3 kopiejki, a za każde następne 20 funtów – po kopiejce za stacyą.

Dzieci nieumiejące chodzić wolne są od opłaty; do lat 10 płacą o jedną klasę niżej, a w klasie IV – połowę ceny.”

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, zwana potocznie *Wiedenką*, nie tylko połączyła stolicę, ale **połączyła epoki**: rolnicze Królestwo Polskie z industrialnym XIX wiekiem. W ciągu kilku lat przy jej torach wyrosły warsztaty, hotele, magazyny i fabryki.

Skierniewice, leżące w połowie trasy, stały się ważnym punktem przesiadkowym, a z czasem – miastem kolejarskim z tradycją, która przetrwała pokolenia.

MOŻESZ CHCIEĆ PRZECZYTAĆ:

[Chorwacja - kraj słońca, tradycji i nieoczywistych odkryć](#)

Źródło: <https://zyrardow.eglos.pl/aktualnosci/item/45208-jak-skierniewice-polaczyly-sie-z-glownymi-miastami-europy>