

TELEGRAF ELEKTROMAGNETYCZNY NA DRODZE ŻELAZNEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ W CZĘSTOCHOWIE I OKOLICY DO 1864 ROKU

Aleksander GAŚIORSKI

Politechnika Częstochowska, Wydział Elektrycznym
tel.: 34 3250 801, e-mail: alekg@el.pcz.czyst.pl

Streszczenie: W pracy krótko przedstawiono historię rozwoju telegrafu do 1864 roku, jako narzędzia komunikowania się ludzi na odległość oraz opisano budowę Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w latach 1840-1842 i 1844-1848. Pokazano prowadzone prace przy budowie linii kolejowych telegrafów elektromagnetycznych wzdłuż tej drogi w 1852 roku oraz przedstawiono pracę tych telegrafów. Opisane zostały działania Powstańców Styczniowych w latach 1863-1864 skierowane na rosyjskie kolejowe linie komunikacyjne i urządzenia telegraficzne w pobliżu Częstochowy. Wykazano, że linie telegraficzne były pierwszymi urządzeniami elektrycznymi na ziemiach Królestwa Polskiego, które w sposób planowy niszczone w określonym celu.

Słowa kluczowe: Częstochowa, Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, Budowa i eksploatacja linii telegraficznej, Powstanie Styczniowe 1863-1864.

1. MIASTO CZĘSTOCHOWA I DROGA ŻELAZNA WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA

1.1. Powstanie miasta Częstochowy

Historia Częstochowy jako miasta rozpoczyna się w 1502 roku, kiedy król polski Aleksander Jagiellończyk lokuje na prawie magdeburskim osadę Stara Częstochowa, skupioną na zachodnim brzegu rzeki Warty. Położona przy Klasztorze Jasnogórskim Nowa Częstochowa otrzymała prawa miejskie w 1717 roku nadane przez króla polskiego Augusta II Sasa. W czasach Królestwa Kongresowego, wołą cara Aleksandra II w 1826 roku obie miejscowości połączyły się w jeden organizm miejski, wysuwając się pod względem liczby ludności na czwarte miejsce w Królestwie. W czasach Królestwa Kongresowego Częstochowa wchodziła w skład powiatu wieluńskiego w województwie kaliskim a od 1835 roku guberni kaliskiej. W 1845 roku powiat wieluński dołączono do Guberni Warszawskiej. W 1863 roku w Częstochowie żyło ok. 10 tysięcy mieszkańców stałych [1].

1.2. Krótka historia pierwszej polskiej kolei parowej

Kolej żelazna w Europie powstała w pierwszej, a rozwinęła się w drugiej połowie XIX wieku oraz na początku XX wieku. Normalnotorowa Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska (dalej DŻWW), powstała jako pierwsza linia kolejowa w zaborze rosyjskim, i budowana była w latach 1840-1842 i 1844-1848. Od 1842 roku do 1857 roku budowa i później eksploatacja DŻWW była

w rękach rządu rosyjskiego. W latach 1857-1864 drogę żelazną dzierżawiła spółka niemiecka, poza tym okresem pozostawała w rękach polskich. Towarzystwo Akcyjne DŻWW było ściśle powiązane z Towarzystwem Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej (dalej DŻWB), które doprowadziło w 1862 roku do uruchomienia jednotorowej drogi żelaznej na trasie Łowicz - Aleksandrów Pograniczny (granica z Prusami) o długości 143 km. Wzajemne powiązanie towarzystw doprowadziło do tego, że linie telegraficzne prowadzone wzdłuż torów tych kolei zostały zorganizowane w podobny sposób i w 1862 roku zostały połączone na stacji Warszawa-Wiedeńska w jedną całość. W 1890 roku DŻWB podporządkowano DŻWW. W dniu 14 stycznia 1912 roku DŻWW i DŻWB zostały upaństwowione przez rząd carski [2].

1.3. Budowa i uruchomienie DŻWW

DŻWW biegła od Warszawy przez Grodzisk, Skierniewice, Koluszki, Piotrków, Radomsko, Częstochowę, Myszków, Zawiercie, Żąbkowice, Strzemieszyce do miejscowości Granica (obecnie Maczki, dzielnica Sosnowca). Trasę budowanej drogi żelaznej podzielono na cztery odcinki eksploatacyjne służby drogowej zwane Oddziałami, o zbliżonej długości. Oddział III o długości 86 km prowadził od Piotrkowa do Częstochowy (włącznie), a Oddział IV o długości 76 km od Częstochowy do granicy Królestwa Polskiego (włącznie) [2]. Oddział podzielony został na mniejsze odcinki drogowe zwane Odstępami. Na wiosnę 1840 roku przystąpiono do prac ziemnych na całej długości trasy. Budowa prowadzona była ręcznie, przy zatrudnieniu sporej liczby osób [3]. Od 1844 roku, na przygotowanym plancie pod dwa tory, rozpoczęto kładzenie jednej pary szyn żelaznych. Od 1845 roku otwierano uroczyście etapami ukończone odcinki. W dniu 17 listopada 1846 roku otwarto ruch z Piotrkowa do Częstochowy a ruch normalny na tym odcinku uruchomiono w dniu 1 grudnia 1846 roku. Próbnym przejazd pociągu na odcinku Częstochowa – Granica nastąpił w dniu 22 listopada 1847 roku, w dniu 1 grudnia 1847 roku otwarto normalny ruch na odcinku Częstochowa - Żąbkowice a w dniu 1 kwietnia 1848 roku rozpoczęto ruch osobowy na całych 307 kilometrach DŻWW. Stacja Granica była stacją końcową DŻWW, a jednocześnie stacją graniczną (granica z Austrią). W sierpniu 1859 roku oddano do użytku, odgańlenie DŻWW: Żąbkowice – Sosnowiec (granica z Prusami). Do stacji granicznych w: Granicy, Sosnowcu i Aleksandrowie

Granicznym (DŻWB) wkrótce doprowadzono Austriacką oraz Pruskie linie kolejowe i telegraficzne, łącząc Królestwo z ich stolicami: Wiedniem oraz Berlinem [2].

2. BUDOWA TELEGRAFU KOLEJOWEGO DŻWW

2.1. Uwarunkowania techniczne budowy linii telegrafu

Telegraf DŻWW budowała firma niemiecka „Siemens & Halske” z Berlina., jednak prace związane z samą budową linii i stacji telegraficznych prowadzono siłami polskimi. Pieczę nad budową linii telegraficznej DŻWW sprawował inżynier Konstanty Kamiński. Przebieg podwójnej linii telegraficznej został zaprojektowany i naniesiony na mapie drogi żelaznej, położenie słupów zostało zaznaczone tylko orientacyjnie, przy czym dla budowniczych istotna była liczba słupów na danym odcinku między stacjami i przystankami. Ustalenie dokładnego położenie słupów linii była uzależnione od zastanych przez zawiadujących robotami warunków terenowych. Ponieważ zbudowany był tylko jeden tor kolei (patrząc od stacji kolejowej Warszawa-Wiedeńska po lewej stronie przygotowanego plantu), słupy telegraficzne i linie telegrafów instalowano po lewej stronie tego toru (rys. 1). Dębowe słupy o wysokości około 10 m każdy, do których przed ustawieniem wkręcono po dwa kute haki w kształcie litery „U” z nałożonymi białymi izolatorami porcelanowymi, stawiano szybko i sprawnie. Odległość między słupami, wynosiła od 48 m do 52 m. Na izolatorach słupów wieszano, uwzględniając tabelarycznie podaną wartość zwisu, nieizolowane okrągłe przewody wykonane z walcowanej stali o średnicy 5 mm (telegraf kolejowy) i 4 mm (telegraf zabezpieczający ruch pociągów służący do tzw. łączności zapowiadawczej) [4].



Rys. 1. Słupy linii telegraficznej, na tle dworca DŻWW w Częstochowie, widok od strony Warszawy; fragment dziewiętnastowiecznej fotografii

W celu umożliwienia szybkiego znalezienia miejsca uszkodzenia w linii telegraficznej mniej więcej co 20-25 kilometrów ustawiano słupy probiercze w miejscach łatwo dostępnych i możliwych do obserwacji (np. przy przystankach kolejowych). Wzdłuż słupa probierczego wkręcane były metalowe stopnie do wchodzenia do wysokości zawieszenia przewodów. Po słupie poprowadzono również uziemienie wykonane stalową bednarką (płaskownikiem) przymocowaną do słupa, podciągnięte do poziomu przewodów telegraficznych. Pomiedzy stacją telegraficzną i linią stawiano specjalne słupy stacyjne, zaopatrzone w stopnie i uziemienie.

Z takiego słupa wyprowadzane były przewody izolowane do kantoru stacji telegraficznej oraz do pomieszczenia osoby zawiadującej przystankiem lub stacją.

W listopadzie 1856 roku państwowa linia telegraficzna budowana przez niemiecką firmę *Siemens & Halske* połączyła Warszawę z Petersburgiem, przy czym stację krajową tej linii umieszczono początkowo na Zamku Królewskim w Warszawie. Jeszcze w tym samym roku w listopadzie i grudniu linia ta została przedłużona do Szczakowej i Mysłowic, gdzie połączono ją z kończącymi się tam liniami telegrafu pruskiego i austriackiego, przy czym do prowadzenia linii zostały początkowo wykorzystane słupy linii DŻWW. Linia ta nie była połączona z liniami DŻWW. Po rocznej eksploatacji przez Niemców, rząd rosyjski przejął tę linię, a w 1860 roku przekazał ją wojsku [4, 5].

2.2. Szkolenie kandydatów na telegrafistów i na monterów linii telegraficznej

Na DŻWW życie toczyło się zgodnie z regulaminami i instrukcjami służbowymi, utartym trybem, a upływ czasu wyznaczały odjazdy i przyjazdy pociągów. Aby piąć się po szczeblach kolejarzkiej kariery należało ciągle douczać się w czasie wolnym od służby, spełniać znane i podane wcześniej na piśmie kryteria oraz zdawać egzaminy. Takie postępowanie gwarantowało trwałą pracę, awanse w hierarchii służbowej, otrzymywanie podwyżek wynagrodzenia oraz przywileje kolejowe.

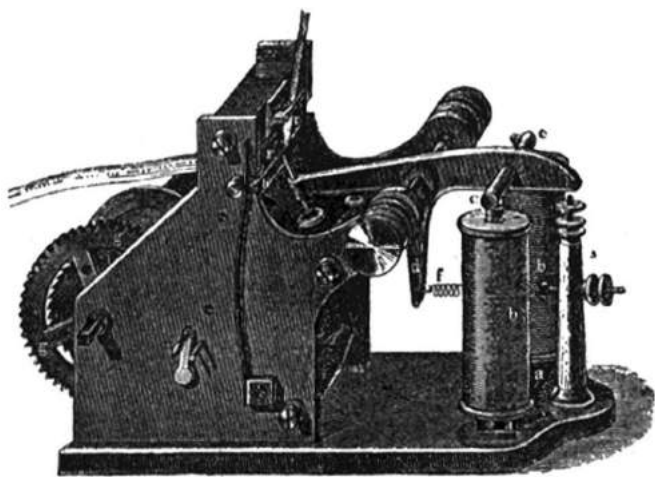
Na DŻWW kandydat na stanowiska związane z ruchem pociągów, a do takich zaliczano urzędników służb telegraficznych, obowiązany był składać egzaminy. Zakres obowiązków i siedzibę urzędników telegrafu regulowały przepisy i instrukcje służbowe służby telegrafu a także numerowane instrukcje stanowiskowe (np. Instrukcja nr 5 dla telegrafistów).

Na dworcu DŻWW w Częstochowie pod koniec 1851 roku ogłoszono że poszukuje się młodych mężczyzn, kandydatów do nowopowstającej służby telegraficznej DŻWW, którym postawiono wysokie wstępne wymagania. Każdy zgłaszający się kandydat musiał posiadać pisemną rekomendację znanej w mieście lub powiecie osoby. Ponieważ praca na drodze żelaznej była pożądanym zajęciem dla każdego młodego człowieka ze względu na stałość zatrudnienia, możliwość awansu, stosunkowo wysokie upoważnienie a być może i ładny mundur kolejowy, zgłosiło się kilkanaście osób. Po dokonaniu przeglądu zgłoszonych, część z nich, nie spełniających wymagań została odrzucona, pozostali zostali skierowani do odbycia praktyki w parowozowni i na odcinku drogowym. Z chwilą rozpoczęcia budowy linii telegraficznej na III i IV Odcinku DŻWW zostali skierowani do wykonywania prac pomocniczych przy budowie telegrafu kolejowego. Po ukończeniu budowy telegrafu DŻWW uczestniczyli w jego uruchomieniu a następnie zostali pomocnikami telegrafisty na okres jednego roku odbywając służbę przygotowawczą. W czasie tego okresu gruntownie poznali działanie telegrafów kolejowych, opanowali znaki Morse'a przyjęte dla liter łacińskich i cyrylicy. Nauczyli się również nadawania i odbioru telegramów oraz obchodzenia się z baterią ogniwi galwanicznych. Po uzyskaniu pozytywnej opinii od zawiadowcy stacji i zawiadowcy odcinka telegraficznego mogli przystąpić do trudnego egzaminu na telegrafistę. Przepisy i instrukcje służbowe drukowane przez zarząd DŻWW można było wypożyczyć na określony czas u zawiadowcy stacji, zawiadowcy odcinka drogowego,

zawiadowcy odcinka telegrafu oraz w dyrekcji kolei w Warszawie. Ponadto dla każdego egzaminu podany był na piśmie zakres materiału konieczny do opanowania. Przed dopuszczeniem do egzaminu na telegrafistę kandydat składał egzamin telegraficzny w ograniczonym zakresie, dotyczący działania stosunkowo prostych w obsłudze telegrafów systemu ABC łączności zapowiadawczej zabezpieczającej ruch pociągów. Na egzaminie tym sprawdzano praktycznie umiejętność zgłaszania pociągów za pomocą aparatu telegraficznego systemu ABC, znajomość budowy aparatu oraz sposoby dbania o sam aparat i ogniwa galwaniczne. W czasie egzaminu należało również wykazać się umiejętnością cięcia i wklejania taśm papierowych z wydrukami otrzymanych i wysłanych telegramów do odpowiedniego kajetu służby ruchu. Egzamin nie był trudny. Dodać należy, że taki egzamin musieli składać wszyscy urzędnicy kolejowi służby ruchu obsługujący ruch pociągów na stacjach i przystankach DŻWW. Na DŻWW egzamin telegraficzny w pełnym zakresie, a taki zdawali kandydaci na telegrafistów (telegrafista kl. II), dzielił się na część teoretyczną i praktyczną. Egzamin był trudny a kandydaci zdawali go przed pięcioposobową komisją w dyrekcji kolei w Warszawie. Jeszcze trudniejszy był egzamin na starszego telegrafistę (telegrafistę kl. I) zdawany po latach praktyki.

2.3. Działanie aparatów telegraficznych na DŻWW

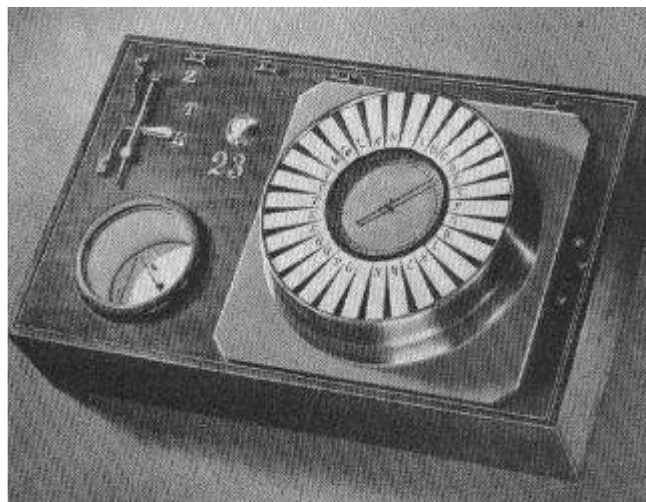
Dla potrzeb DŻWW utworzono początkowo pięć kantorów (biur) telegraficznych, każdy zaopatrzony w dwa aparaty tzw. „amerykańskie” systemu Morse’a (rys. 2) z rysikiem (potem z kółkiem piszącym) produkcji firmy *Siemens & Halske* z Berlina [5] oraz po dwie baterie ogniów galwanicznych Meindringera przeznaczonych do pracy ciągłej (jeden komplet do pracy drugi jako rezerwowy).



Rys. 2. Jedno z rozwiązań techniczny aparatu telegraficznego „amerykańskiego” systemu Morse’a

Dodatkowo aparaty zaopatrzone w system dzwonków elektrycznych. Aparaty umieszczono w przygotowanych pomieszczeniach, na dworcach kolejowych: Warszawa-Wiedeńska (jeden dzwonek), Skierniewice (dwa dzwonki), Piotrków Trybunalski (trzy dzwonki), Częstochowa (cztery dzwonki) i Granica (pięć dzwonków). Wszystkie urządzenia telegraficzne systemu Morse’a pracowały na prądzie ciągłym, co było istotne w pracy telegrafu kolejowego, bo dzięki temu za pomocą obserwacji galvanometru było wiadomo, że linia telegraficzna pracuje (jest pod napięciem) [5]. Wywoływanie konkretnej stacji telegraficznej odbywało się sygnałem dzwonkowym.

Początkowo na DŻWW było 21 stacji i przystanków. Aparaty wskazówkowe systemu ABC firmy *Siemens & Halske* (rys. 3) połączyły ze sobą wszystkie stacje i pośrednie przystanki DŻWW i były przeznaczone do łączności zapowiadawczej, czyli do wyłącznego użytku służb ruchu w celu meldowania o ruchu na szlaku kolejowym. Telegrafy te zasilane były ogniwoami Leclanche’go, początkowo mokrymi i pracowały na prądzie roboczym, to znaczy ogniwa pracowały tylko wtedy gdy funkcjonował telegraf lub dzwonił dzwonek. Ponieważ były to aparaty funkcjonujące na niewielkie odległości, dlatego każdy z nich miał możliwość połączenia się ze stacjami sąsiednimi: poprzednią lub następną [5]. Informację o konieczności przełączenia aparatu na odbiór przekazano elektrycznymi dzwonekami, przy czym obserwując wychylenie galvanometru zawiadowca stacji lub jego pomocnik wiedział z której stacji czy przystanku informacja będzie pochodzić i do linii z tej stacji przełączał swój aparat telegraficzny z ogniwoem elektrycznym. Jeżeli sam miał przekazać informację do np. poprzedniej stacji lub przystanku, to po odpowiednim przełączeniu swojego aparatu naciskał przycisk dzwonka, który odzywał się na stacji poprzedniej i aparat tej stacji obsługa przełączała na odbiór. Treść każdego telegramu kończono podaniem dokładnego czasu. Należy dodać, że aparaty te działały bardzo sprawnie, przekazywane telegramy drukowały dodatkowo literami alfabetu łańciskiego na pasku papieru, informując odpowiednie służby o sytuacji ruchowej na przebiegającym szlaku [6]. Wydrukowane paski z tekstem telegramów naklejano w odpowiedni sposób w specjalnej księdze ruchu (zwanej potocznie „kajetem”) i stanowiły one dowód na wysłanie lub otrzymanie informacji o ruchu na szlaku.



Rys. 3. Aparat telegraficzny systemu ABC firmy „Siemens & Halske” z Berlina

2.4. Telegrafy drogi żelaznej w Częstochowie

Dworzec stacji kolejowej I klasy w Częstochowie oddano do użytku 17 listopada 1846 roku. Budynek Dworca wybudowano przy ul. Dojazd (obecnie ul. J. Piłsudskiego). Rozbudowano go w latach 1860-1862 dobudowując część parterową (rys. 4). Prawdopodobnie budynek dworca w Częstochowie projektował architekt Henryk Marconi (ur. 1782, zm. 1863 r.), aktywny projektant nie tylko dworców DŻWW w Warszawie i Maczkach ale również budynków i kościołów w samej Częstochowie i okolicach. Dworzec kolejowy w Częstochowie, przypominający swoim

3. TELEGRAF DŻWW W CZASIE POWSTANIA STYCZNIOWEGO W LATACH 1863-1864

3.1. Linie kolejowe w Królestwie i powstańczy Komitet Komunikacyjny

W grudniu 1862 roku na zebraniu Komitetu Centralnego Narodowego w Warszawie podporządkowano Częstochowę komendantowi wojskowemu województwa kaliskiego Józefowi Oxińskiemu a naczelnikiem organizacji powstańczej w Częstochowie został znakomity i znany lekarz Julian Kalinka [8,9].

W grudniu 1862 roku na terenie Królestwa funkcjonowały trzy linie kolejowe: Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, Droga Żelazna Warszawsko-Bydgoska i Droga Żelazna Petersbursko-Warszawska, stanowiące wraz z telegrafami zainstalowanymi na tych liniach główne sieci komunikacji kolejowej i telegraficznej, ta ostatnia alternatywna w stosunku do państwowej sieci telegraficznej [6]. Na każdej kolei działały tajne organizacje.

W 1862 roku DŻWW i DŻWB miała wraz z liniami bocznymi 45 stacji i przystanków. Tabor DŻWW w 1862 roku liczył 75 lokomotyw, 114 wagonów osobowych 1234 wagonów towarowych i przewiózł ponad 700 tys. osób. Na DŻWW funkcjonowało 235 mostów dużych i średnich przeważnie murowanych lub nitowanych żelaznych na podmurówce kamiennej albo ceglanej, na strumykach zbudowano małe mosty wykonane z drewnianych bali. Na DŻWW pracowało około 1300 osób z czego połowa w służbie drogowej a czwarta część w transporcie [10].

Tymczasowy Rząd Narodowy, aby w pełni wykorzystać tajne organizacje pracowników dróg żelaznych i telegrafów dla dobra powstania, powołał w czerwcu 1863 roku Komitet Komunikacji, podległy Wydziałowi Spraw Wewnętrznych. Komisarzem Komitetu mianowano Stanisława Olszańskiego. Członkowie tego Komitetu odpowiadali za poszczególne odcinki dróg żelaznych. Wszyscy członkowie Komitetu mieli swoje pieczęcie, znaki i w komunikacji używali indywidualnych szyfrów. Ze względu na masowy udział pracowników dróg żelaznych w tajnej organizacji, każdy z nich otrzymał indywidualne zadanie do wykonania [10]. W sierpniu 1863 roku Rząd Narodowy mianował Komisarzem Komitetu Eugeniusza Korytkę. Dyktator Romuald Traugutt dokonał reorganizacji Rządu Narodowego a także Komitetu Komunikacji, występującego teraz pod nazwą Biura Komunikacji, którego dyrektorem został Jan Jeziorański. Po aresztowaniu R. Traugutta biuro praktycznie przestało funkcjonować [10].

3.2. Działanie telegrafu kolejowego w służbie powstania

Konspiracja na drogach żelaznych i na telegrafie kolejowym była mocno utajniona, co powodowało, że mogła przez długi okres czasu funkcjonować dosyć sprawnie. Zwykle działalność konspiracyjna prowadzona była przez kolejarzy, pracowników technicznych służb telegraficznych i telegrafistów z wykorzystaniem miejsca pracy. Niektórzy pracownicy technicznych służb telegraficznych i telegrafistów walczyli bezpośrednio w oddziałach powstańczych, zwykle do tych oddziałów odchodzili pod groźbą aresztowania. Byli oni inicjatorami różnych akcji sabotażowych i dywersyjnych dotyczących telegrafu. Pracownicy telegrafistów ściśle współdziałali z personelem kolejowym oraz Polakami ze służb telegraficznych z zaboru pruskiego i austriackiego.

Działanie telegrafu DŻWW w służbie powstańczej można podzielić na trzy okresy:

• **lata 1861-1862;** przesyłanie telegramów, również zagranicznych, w których przez odpowiednie ułożenie zwyczajowo stosowanych słów szyfrowano informacje przede wszystkim dotyczące terminu przewozu a także formy przekazania z zagranicy broni, ołowiu, prochu, drukowanej bibuły i książek. Zwykle w przewożeniu przez granicę uczestniczyli kolejarze ze stacji granicznych w Granicy (Maczkach) i Sosnowcu. Informacje przekazywane telegrafem DŻWW dotyczyły również transportów przemycanych przez granicę prusko-rosyjską w wielu miejscach, szczególnie przez lasy w okolicach Herbów koło Częstochowy.

• **pierwsze trzy kwartały 1863 roku;** wprowadzenie stanu wojny na obszarze DŻWW spowodowało zakaz przesyłania telegramów prywatnych telegrafem kolejowym. Nie zaszyfrowane telegramy handlowcy i producenci mogli wysyłać, za pisemną zgodą władz wojskowych postawioną na tekście telegramu, państwowymi liniami telegraficznymi. Z informacji, nie mających żadnego materialnego potwierdzenia, wynika, że umieszczona na słupach DŻWW linia państwowa, przechodząca przez budynek częstochowskiego dworca, za pomocą zmyślnego urządzenia indukcyjnego, była „*podsluchiwana*” przez polskich telegrafistów. Od końca pierwszego kwartału 1863 roku rosyjscy telegrafisci wojskowi stosowali prosty szyfr wyrazowo-cyfrowy, odczytywany przez Polaków. Telegraf kolejowy był kontrolowany przez władze rosyjskie. Niszczenie instalacji telegrafu w tym okresie było stosunkowo częste, niszcząc linię telegrafu państwowego również niszczone obie linie telegrafu kolejowego przebiegające na tych samych słupach.

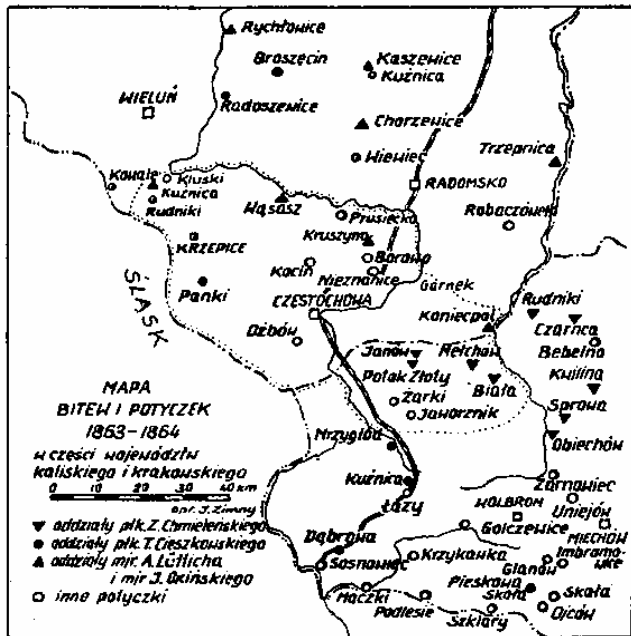
• **czwarty kwartał 1863 roku i 1864 rok;** od grudnia 1863 roku, nowy dyktator powstania Romuald Traugutt inaczej podszedł do sprawy telegrafu. R. Traugutt, wykształcony saper, doskonale wiedział jak działa telegraf i jak go można wykorzystać dla dobra podziemnego państwa i powstania, jednak nie zabronił oddziałom powstańczym niszczenia linii telegraficznych. Od czwartego kwartału 1863 roku, rozpoczęto usuwanie bez wyraźnej przyczyny i pod byle pretekstem telegrafistów narodowości polskiej oraz zastępowaniu ich przez pozyskanych z innych dróg żelaznych telegrafistów narodowości rosyjskiej i niemieckiej, przeważnie znacznie gorzej wyszkolonych niż Polacy pracujący tam dotychczas. Przekazany z Warszawy szyfr umożliwił, pod postacią telegramów Zarządu DŻWW lub skierowanych do Zarządu DŻWW, przekazywanie dowolnej informacji. To za pomocą telegrafu kolejowego już w dniu 13 kwietnia 1864 roku doszła z Warszawy do Częstochowy zaszyfrowana informacja o aresztowaniu Romualda Traugutta, w którą nikt na kolei nie wierzył. Od grudnia 1863 roku akcje powstańcze na telegraf kolejowy stopniowo zamierały a późną wiosną 1864 roku już ich praktycznie nie notowano. Zwolnienia w czwartym kwartale 1863 roku oraz w pierwszym kwartale 1864 roku z pracy na DŻWW wielu Polaków, przyspieszyło upadek powstańczej konspiracji kolejowej, ustały przewozy broni i amunicji na drogach żelaznych.

3.3. Bitwy i potyczki podczas których zniszczono linie telegraficzne lub telegrafy DŻWW

Wraz z wybuchem Powstania Styczniowego rozpoczęły się akcje zbrojne i działalność dywersyjno-sabotażowa na DŻWW. W czasie powstania na DŻWW stoczono 22 „*bitwy o szyny*” w których oprócz uszkodzenia szyn, mostów, wiaduktów, przepustów, wykolejano pociągi,

niszczono urządzenia kolejowe a przede wszystkim niszczono linie telegraficzne, uniemożliwiając szybkie porozumiewanie się stacjonujących wzdłuż drogi żelaznej wojsk rosyjskich, żandarmerii i policji kolejowej co utrudniało udzielenie pomocy własnym wojskom [11].

Mapę bitew i potyczek powstańczych w okolicach Częstochowy, z zaznaczeniem przebiegu DŻWW, przedstawiono na rysunku 7.

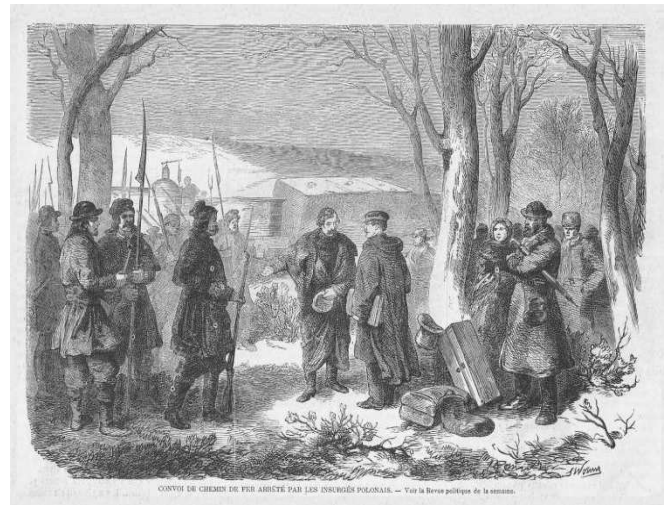


Rys. 7. Mapa bitew i potyczek Powstania Styczniowego w okolicach Częstochowy [8]

W okolicach Częstochowy w ramach „bitwy o szyny” zanotowano następujące wystąpienia zbrojne powstańców [8, 9, 11]:

- **23/24 stycznia 1863 roku**, nocna bitwa o Radomsko, którą dowodził naczelnik województwa kaliskiego Józef Grekowicz, zniszczono urządzenia kolejowe uszkodzono linię i zniszczono telegrafy;
- **5-7 lutego 1863 roku**; oddział Apolinarego Kurowskiego opanował odcinki południowe DŻWW Ząbkowice-Granica i Ząbkowice – Sosnowiec, 5 lutego 1863 roku przy pomocy miejscowej ludności zajęto stację Granica. Po wzmocnieniu przez kolejarzy towarowych wagonów kolejowych za pomocą szweli (czyli podkładów kolejowych) i po wycięciu otworów w ścianach wagonów towarowych uderzono i zajęto Sosnowiec a następnie bez walki zajęto Dąbrowę. Należy dodać, że było to pierwsze na ziemiach polskich zastosowanie improwizowanego pociągu pancernego. W rezultacie tych działań cały pas graniczny od Sosnowca do Będzina był wolny od wojsk rosyjskich. Powstańcy dbali o to aby na zajętych terenach bez zakłóceń funkcjonowała komunikacja kolejowa, szczególnie starannie badali pocztę i czytali telegramy przesyłane linią telegraficzną za granicę. Przez granicę przechodziła do kraju zakupiona wcześniej za granicą broń oraz amunicja i inne materiały wojenne. Funkcjonowanie powstańczego państwa skończyło się po bitwie pod Miechowem 17–20 lutego 1863 roku.
- **14 marca 1863 roku**; płk Teodor Cieszkowski na kilka godzin opanował Radomsko, zniszczono telegrafy i duży odcinek linii telegraficznej;
- **22 marca 1863 roku**; potyczka T. Cieszkowskiego pod Łazami, spalono most na drodze żelaznej, wycięto i spalono słupy telegraficzne;

- **5 kwietnia 1863 roku**; w Niedzielę Wielkanocną powstańcy dowodzeni przez płk Józefa Grekowicza stoczyli bitwę pod Łazami, uszkodzono linię telegraficzną;
- **25 kwietnia 1863 roku**; oddział kapitana Anastazego Mossakowskiego stoczył bitwę na stacji Łazy, zniszczono telegraf i przerwano linię telegraficzną;
- **25-26 kwietnia 1863 roku**; walki wzdłuż DŻWW pomiędzy Myszkowem a Mrzygłodem, zniszczono słupy telegraficzne w kilku miejscach, przerwano linie telegraficzną;
- **5 maja 1863 roku**; Józef Oxiński po potyczkach wzdłuż linii kolejowej pomiędzy Sosnowcem a Dąbrową Górnica podjął walkę z oddziałami rosyjskimi w Łazach, zniszczono spory odcinek linii telegraficznej;
- **24 czerwca 1863 roku**; powstańcy J. Oxińskiego i mjr Aleksandra Lüticha wymontowali szyny, zatrzymali pociąg oraz zniszczyli słupy telegrafu pod Radomskiem (rys. 7);



Rys. 8. Fantazyjny rysunek z prasy francuskiej z 1863 roku ukazujący zatrzymany pociąg i Powstańców Styczniowych

- **18 lipca 1863 roku**; oddział pod dowództwem Otto Esterhazego stoczył sześciogodzinny walkę w Myszkowie, zniszczono urządzenia stacyjne, telegraf oraz słupy dębowe.
- **28 sierpnia 1863 roku**; oddział powstańczy pod dowództwem Edmunda Taczanowskiego pod Kruszyną przy stacji Kłomnice stoczył walkę z oddziałem kozaków w czasie której zniszczeniu uległa sieć telegraficzna, na następny dzień doszło do walnej bitwy w której powstańcy ponieśli duże straty (była to jedna z największych bitew w Powstaniu Styczniowym),
- **6 października 1863 roku**; oddział kawalerii płk Kajetana Słupskiego zaatakował oddział rosyjski przy linii kolejowej na wysokości wsi Wiewiec, uszkodzono tory kolejowe i linię telegraficzną,
- **20 stycznia 1864 roku**; potyczka pod Radomskiem stoczona przez oddział Andrzeja Denisewicza, zniszczono fragment linii telegraficznej,
- **22 stycznia 1864 roku**; oddział majora Rumowskiego (Wagnera), złożony z dezertersów austriackich, zaatakował wojsko rosyjskie zabezpieczające tory drogi żelaznej na odcinku Radomsko - Gorzkowice, zniszczył szyny, uszkodził telegraf między Częstochową a Warszawą;
- **5 czerwca 1864 roku**; podczas potyczki w pobliżu Będzina, uszkodzono linię telegraficzną.

W dniu 17 maja 1864 roku w niebywałym akcie desperacji w biały dzień, drobny oddział powstańców ostrzelał w centrum Częstochowy dwie rotę piechoty i sotinię

spieszonych kozaków (rys. 9). Tak zakończyły się walki powstańcze w Częstochowie i na DŻWW. Jeszcze tylko 1 lipca 1864 roku na ziemi częstochowskiej odbyła się ostatnia bitwa powstańcza w majątku Chorzenie. I to był koniec walk zbrojnych Powstania Styczniowego w okolicach Częstochowy [8, 9].



Rys. 9. Fantazyjny rysunek z prasy brytyjskiej z lat 1863-1864 ukazujący rzekome przejście Powstańców Styczniowych pod Jasną Górą, który to obszar w tym okresie był ciągle patrolowały przez lotne oddziały rosyjskie

3.4. Sposoby niszczenia przez Powstańców Styczniowych linii telegraficznych i telegrafów na DŻWW

Słupy telegraficzne DŻWW, przewody telegrafów oraz same urządzenia telegraficzne niszczone na różne sposoby [10]. Jeżeli powstańcy dysponowali sprawnym parowozem, wówczas łańcuch lub linę metalową zaczepiali o słupy, ruszający parowóz kładł kilka słupów na ziemię, zrywając linię telegraficzną. Do ścinania słupów telegrafu używano dużych pił ciesielskich, siekier oraz toporów. Odcinki drutów, z których wykonana była linia zwijano i zabierano ze sobą zakopując je, topiąc lub oddając kowalowi do natychmiastowego przekucia. Czasem słupy podpalano. Przed paleniem stojących słupów telegrafów stosowano smarowanie ich smołą, czasem obkładano słup beczułkami ze smołą lub suchym drewnem oraz bardzo rzadko wysadzano słupy prochem. Zrywano też linie telegraficzne za pomocą zaostzonych haków metalowych kowalskiej roboty na długich drewnianych żerdziach, jeżeli czas pozwolił a były pod ręką słupotaży, wówczas powstaniec wchodził na słup i przecinał przewody. Strzelano również z gwintowanych karabinów wojskowych do izolatorów, przy celnym strzale czasem udawało się przerwać linie. W wypadku zdobycia stacji kolejowej w której znajdował się kantor telegraficzny, niszczone zwykle młotem telegraf kolejowy stojący w kantorze, szukano telegrafu zapasowego, który też niszczone, demolowano siekierą lub młotem baterie ogniw galwanicznych i przez zerwanie niszczone stacyjne kable telegrafów. Zwykle nie uszkodzono telegrafu systemu ABC, działającego na krótkim dystansie, który i tak przy zdewastowanej sieci w najbliższym czasie nie mógł podjąć pracy. Niszczenie linii telegraficznych i telegrafów prowadzone na rozkaz przez powstańców od 23/24 stycznia 1863 roku do 5 maja 1864 roku na południowo-zachodnich ziemiach Królestwa były pierwszymi działaniami świadomego niszczenia urządzeń elektrycznych na ziemiach polskich. Za szybkie, sprawne i skuteczne ich wykonanie

powstańcy otrzymywali pochwały a czasem i wojskowe awanse.

3.5. Działania wojsk rosyjskich

W początkowym okresie Powstania Styczniowego oddziały powstańcze otrzymywały rozkazy niszczenia torów, urządzeń kolejowych, telegrafów oraz linii telegraficznych, aby uniemożliwić przewozy wojsk carskich, zerwać łączność telegraficzną i sparaliżować koordynację akcji wroga. Konspiratorzy telegrafisci w depeszach przekazywali wzajemnie informacje o miejscach zgrupowania wojsk carskich oraz ich ruchach, często z sukcesem uprzedzając w ten sposób oddziały powstańcze o niebezpieczeństwie. Od połowy roku 1863, zdarzały się wypadki, że oddziały przechodząc przez tory DŻWW nie zrywały łączności telegraficznej. Zaniepokoiło to władze carskie i nasunęło im myśl o wykorzystywaniu telegrafów przez powstańców. Od czerwca 1863 roku carskie władze wojskowo-policyjne zwróciły specjalną uwagę na zabezpieczenie telegrafu, obstawiając kantory telegraficzne na stacjach policją kolejową i żandarmerią. Ale i w tych warunkach telegrafisci potrafili otrzymane rozkazy i informacje przesłać, zwykle przez konnych łączników, w teren do oddziałów powstańczych. Często telegrafisci byli śledzeni przez szpicli a ich kontakty pilnowane przez policjantów i żandarmów. W Częstochowie rosyjskie władze zdekonspirowały w ten sposób telegrafistę Stanisława Lipińskiego, który zagrożony aresztowaniem uciekł do oddziału powstańczego [10].

W dniu 17 października 1863 roku Zarządzeniem Namiestnika Królestwa Polskiego powołano oddziały wojenne DŻWW, pod zarządem których znalazła się część linii kolejowej od Skierniewic do Granicy wraz z odnogą Ząbkowice – Sosnowiec. Oddział DŻWW składał się z trzech pododdziałów w tym dwóch związanych z Częstochową: Skierniewice – Częstochowa – dowódca ppłk Bremzen, oraz Częstochowa – Granica z odnogą Ząbkowice – Sosnowiec - dowódca płk Alenicz [10]. Szlaki kolejowe w pobliżu Częstochowy patrolowały oddziały kozaków. Specjalne utworzone rosyjskie jednostki wojskowe kontrolowały oraz broniły poszczególnych odcinków kolei i miejscowości położonych w odległości do kilku kilometrów od torów. Większe stacje i węzły kolejowe, w tym Częstochowa, stanowiły bazy wypadowe wojska, z których po otrzymaniu informacji miały wyruszać oddziały rosyjskie w celu rozbicia oddziałów powstańczych. W okolicach Częstochowy wojsko rosyjskie obsadziło nie tylko większe stacje kolejowe (około 2-3 rot piechoty czyli od 400 do 600 żołnierzy i około 30 konnych kozaków) ale i małe (około 1 roty czyli 200 żołnierzy piechoty oraz około 10-15 konnych kozaków) [10]. Wydzielono specjalne oddziały do obrony mostów, wiaduktów i przepustów oraz innych obiektów kolejowych. Rosjanie zorganizowali pociąg wraz z obsługą saperską, którego zadaniem była szybka naprawa torów drogi żelaznej, mostów, przejazdów, przepustów, odbudowa słupów i linii telegraficznych. Na ludność mieszkającą w pobliżu DŻWW nałożono obowiązek udzielania pomocy wojskom rosyjskim we wszelkich działaniach.

W okresie po Powstaniu Styczniowym rosyjskie instytucje państwowe, doceniając strategiczne znaczenie szybkości przekazu informacji wojskowych, podjęły budowę rozległej sieci linii telegrafu państwowego (pocztowego).

4. ZAKOŃCZENIE

Działanie DŻWW w Częstochowie i jej okolicach posiada niewielką dokumentację archiwalną [3] a budowa na tym terenie telegrafu kolejowego, jego konstrukcja i działanie oraz funkcjonowanie w czasie Powstania Styczniowego, praktycznie pozbawione jest jakichkolwiek materiałów źródłowych. Dlatego konieczne była analiza faktów pozornie nie mających związków z badanym tematem oraz wzięcie pod uwagę przekazów ustnych ludzi w sposób rodzinny związanymi ze świadkami tych wydarzeń. Szereg informacji przywołanych w tej pracy, autor uzyskał w latach 1969-1971 w częstochowskim warsztacie majstra elektrotechnicznego pana Leonarda Błachowicza (ul. Kościuszki 17), gdzie jako student pierwszych lat studiów na Wydziale Elektrycznym Politechniki Częstochowskiej czasem bywał. Słuchając opowieści przychodzących do warsztatu na pogaduszki wiekowych elektryków oraz głośno czytanych wspomnień ze sztambuchów ich antenatów, też elektryków, elektromechaników oraz telegrafistów kolejowych, ołówkiem na przypadkowych kartkach prowadził zapiski interesujących go informacji. Zapiski szczęśliwie przetrwały przez ponad czterdzieści lat i przypadkowo odnalezione stanowią osnowę części tej pracy.

5. BIBLIOGRAFIA I ARCHIWALIA

1. Dzieje Częstochowy od zarania do czasów współczesnych, pod redakcją komitetu w składzie: A. Czarnota, S. Krakowski (redaktor), B. Puczyński, Fr. Sobalski (sekretarz), A. Rotaub, Wydawca: Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Częstochowie, Wydawnictwo „Śląsk”, Katowice 1964, stron 396.
2. Paszke A., Jerczyński, M., Koziarski S. M.: 150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, red. M. Moczulski, Wyd. CDOKP, Warszawa 1995, stron 396.
3. Archiwum Państwowe w Częstochowie, Zespół Akt Miejskich Częstochowy, 1759-1765, 1804-1945, Syg..

1613, *Żelaznej drogi*, 1071 kart, język polski. (Korespondencja między Zarządem DŻWW oraz władzami administracyjnymi a Magistratem Miasta Częstochowy z lat 1839-1868).

4. Historia Elektryki Polskiej, Elektronika i Telekomunikacja, Tom III, część A., Telekomunikacja przewodowa, Rozdział 1, s. 23-96, Wydawnictwo Naukowo-Techniczne, Warszawa 1974, stron 1009.
5. Dębicki S.: Historia telekomunikacji, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1963, stron 416.
6. Łaszkiwicz W.: 150 lat telegrafu elektromagnetycznego w Królestwie Polskim, s. 6-12, w: Inżynierowie Polscy w XIX i XX wieku, tom XII pod redakcją Z. Mrugalskiego, Polskie Towarzystwo Historii Techniki, Warszawa 2010, stron 73.
7. Telegraf w Częstochowie ... i nie tylko, s.115-134 w: Mazik J. B.: O Częstochowskich pocztach lat minionych opowieści, Wydano ze środków własnych autora, Drukarnia „Gryf”, Częstochowa 2013, stron 189.
8. Rola H.: Powstanie Styczniowe na Ziemi Częstochowskiej, Śląski Instytut Naukowy, Biuletyn nr 56, Katowice 1965, stron 104.
9. Jurek K.: Ziemia Częstochowska w Powstaniu Styczniowym 1863-1864 r., s. 126-146, Ziemia Częstochowska, Tom V, Towarzystwo Popierania Kultury Regionalnej w Częstochowie, Wydawnictwo „Śląsk”, Katowice 1965, stron 352.
10. Łaniec S.: Partyzanci żelaznych dróg roku 1863, Kolejarze i drogi żelazne w powstaniu styczniowym, Książka i Wiedza, Warszawa 1974, stron 311.
11. Szwed W.: Kolej Warszawsko-Wiedeńska w okresie Powstania Styczniowego na ziemiach pogranicza Królestwa Polskiego ze Śląskiem s. 15-26, w: Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, 150 lat kolejnictwa w regionie częstochowskim, Materiały z Konferencji Naukowej zorganizowanej 3 grudnia 1996 roku w Częstochowie, redakcja Marcelego Antoniewicza, Wydawnictwo WSP Częstochowa, Częstochowa-Katowice 1998, stron 151.

ELECTROMAGNETIC TELEGRAPH ON THE WARSAW-VIENNA RAIL ROAD IN CZĘSTOCHOWA AND IT'S VICINITY UNTIL 1864

The history of development of the telegraph as a device for people's long distance communication until 1864 was briefly presented in this work. Constructing of the Warsaw-Vienna Rail Road between 1840-1842 and 1844-1848 was described. Works by constructing of electromagnetic telegraphs along railways of this Road and functioning of these telegraphs were presented. Operations of insurgents of the January Uprising biased on Russian railway communication lines und telegraphic devices near Czestochowa were described. It was shown, that telegraphic lines were the first electrical devices on the lands of the Kingdom of Poland, which were destroyed in a planned way by people for a specific purpose.

Keywords: Czestochowa, Warsaw-Vienna Rail Road, constructing and operation of telegraph line, the January Uprising in 1863-1864.