



Warszawa, maj 2025 roku

Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy, Członkowie i Sympatycy Komisji Historycznej TPW,

Zapraszamy Państwa na **LX zebranie Komisji Historycznej** Zarządu Głównego **Towarzystwa Przyjaciół Warszawy**, które odbędzie się w **piątek 23 maja o 17:00** w stałej siedzibie TPW przy **Placu Zamkowym 10** (piętro I). Tym razem podejmiemy wątek, który pojawiał się nieśmiało przy okazji dyskusji o innych obliczach naszego miasta. Albowiem majowe spotkanie poświęcimy tematyce kolejowej w kontekście Warszawy. Usłyszymy dwugłos znakomitych ekspertów patrzących na zapowiadzaną problematykę nieco inaczej.

Najpierw wybierzemy się w intelektualną podróż pod hasłem **Z koleją przez wieki** – podróż sytuująca rzeczne zagadnienie w szerokim kontekście, dowiemy się tedy, jak ewoluowała nie tyle infrastruktura, co raczej struktura kolei w Polsce, a zatem również w Warszawie, także w nawiązaniu do obchodzonego właśnie jubileuszu 200-lecia kolei na świecie i 100-lecia Polskich Kolei Państwowych. Roli narratora podejmie się pan dr **Jakub Majewski** – doktor nauk humanistycznych ze specjalizacją z zakresu polityki transportowej, absolwent Uniwersytetu Warszawskiego oraz twórca i kierownik Pracowni Polityki Transportowej. Aktualnie zatrudniony na stanowisku adiunkta na UW w Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG). Zawodowo jest związany z planowaniem przestrzennym i rynkiem kolejowym. Od 2001 r. specjalista w Mazowieckim Biurze Planowania Regionalnego, następnie członek rad nadzorczych i zarządów przewoźników i zarządców infrastruktury kolejowej. Od 2014 r. prezes Fundacji „Pro Kolej” – wyróżniony odznaką „Zasłużony dla kolejnictwa”. Nasz Prelegent jest ponadto członkiem zespołu ds. wielkoskalowych projektów infrastrukturalnych Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk, rady naukowej projektu „Zintegrowana Sieć Kolejowa” oraz rady ds. transportu kolejowego przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego. Warto też wspomnieć, że dr Jakub Majewski to licencjonowany maszynista kolejowy, a jednocześnie branżowy komentator prasowy i telewizyjny.

Następnie czeka nas kolejna *nomen omen* podróż myślowa, tym razem zatytułowana **Archipelag białych plam. Warszawa kolejowa**. Przewodnikiem w tej ekskursji będzie pan prof. dr hab. **Wojciech Tomasiak** – historyk literatury i kulturoznawca, zatrudniony na Wydziale Nauk o Kulturze Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Zajmuje się kulturową historią kolei i jest autorem książek: *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej* (dwa wydania: 2007 i 2015), *Inna droga. Romantycy a kolej* (2012), *Pociąg do nowoczesności. Szkice kolejowe* (2014), *Szalony bieg. Kolej i ciemna nowoczesność* (2015; wydanie angielskie pt. *Insane Run. Railroad and Dark Modernity* – 2020), *Rozkład jazdy* (2018). Z kolei oddziaływaniu rewolucji przemysłowej na kulturę nasz Gość poświęcił woluminy zatytułowane *Romantycy i technika* (2 tomy, 2017) oraz *Zegary romantyków* (2024). Efektem zainteresowań geografiami humanistyczną są zaś Jego książki o Zygmuncie Krasińskim, Juliuszu Słowackim i Henryku Sienkiewiczu. O czym usłyszymy, odwiedzając „archipelag białych plam”? Oddajmy tutaj głos samemu profesorowi Wojciechowi Tomasiakowi:

Praca historyka ma wiele wspólnego z działaniami geografa (kartografa): stawką w ich wysiłkach jest „zmapowanie” – odpowiednio – przestrzeni i przeszłości. „Białe plamy” to miejsca niedostatecznie rozpoznane lub całkowicie nieznanne. Kolejowa przeszłość Warszawy obfituje w takie miejsca. Kolej definiowana jest jako instytucja wieloskładnikowa, jej pojawienie się nie mogło być jednorazowym aktem, lecz kilkuletnim procesem formowania się i wypróbowywania poszczególnych komponentów. Ta procesualność w dotychczasowych badaniach rysuje się słabo.

Przed czerwcem 1845 r. (datą inauguracji odcinka: Warszawa – Grodzisk) zjawiały się w mieście rozmaite składowe przyszyje „drogi żelaznej”. Towarzyszyły im liczne zapowiedzi: dyskusje i komentarze, które wpłynęły na recepcję kolei w Warszawie i całej Kongresówce. Już w grudniu 1836 r. w salonach Warszawy rozbrzmiewały dźwięki Eisenbahn-Lust-Walzer, choć przejażdżka wycieczkowym pociągiem pozostawała w sferze mglistych wyobrażeń. Nim na trasę do Grodziska ruszyły pierwsze składy, pociąg i lokomotywę poznawali warszawianie w postaci rycin, zabawek, słodczy i... karuzeli. Doświadczali kolejowych wrażeń w tańcu (w modnych walcach, polkach, galopadach). Oglądali kolej na scenie, przeżywając w teatrze prawdziwy paryski dramat z 8 maja 1842 r.

Słabo zbadana jest rola kolei w standaryzacji czasu. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska przyjęła jako obowiązującą rachubę, którą dyktowało jej obserwatorium astronomiczne w Łazienkach (ustalające „czas warszawski”). Jak czas ten docierał do początkowej stacji? I jak w okresie przedtelegraficznym czas warszawski dystrybuowany był wzdłuż linii? Jak wyglądała dwuczasywość miasta (tj. współistnienie czasu warszawskiego i petersburskiego)? W jakim stopniu dezorganizowała ona codzienne praktyki? Jak w 1912 r. przyjęto dwuczasywość na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej? Jak wyglądały zegary z czterema wskazówkami?

Pytania można byłoby mnożyć. Białe plamy na kolejowej mapie Warszawy tworzą rozległy archipelag.

Zapraszamy Państwa na frapujące prelekcje, po nich zaś – na dyskusję. Do zobaczenia **23 maja o 17:00**.

Z wyrazami szacunku,

MIKOŁAJ MADUROWICZ
Przewodniczący
Komisji Historycznej Zarządu Głównego TPW

HALINA NIEMIEC
Zastępczyni przewodniczącego
Komisji Historycznej Zarządu Głównego TPW