

100
LAT

NIEPODLEGŁOŚCI

Jędrzej Moraczewski

Wspomnienia
Ludzie, czasy i zdarzenia

Część pierwsza

Młodość i praca inżynierska

Tom 3

Lata 1900–1907

Opracowanie, wstęp i komentarz
Ilona Florczak

 **WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO**

Jędrzej Moraczewski

Wspomnienia

Ludzie, czasy i zdarzenia



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

100
LAT

NIEPODLEGŁOŚCI

Jędrzej Moraczewski

Wspomnienia
Ludzie, czasy i zdarzenia

Część pierwsza

Młodość i praca inżynierska

Tom 3

Lata 1900–1907

Opracowanie, wstęp i komentarz
Ilona Florczak

 WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO

Łódź 2021

Ilona Florczak – Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny
Katedra Historii Historiografii i Nauk Pomocniczych Historii
90-219 Łódź, ul. A. Kamińskiego 27a

RADA REDAKCYJNA
SERII 100 LAT NIEPODLEGŁOŚCI

Przemysław Waingertner – przewodniczący; członkowie: *Agnieszka Jędrzejewska*
Krzysztof Lesiakowski, Sebastian Pilariski, Lilianna Świątek, Piotr Zawilski
członkowie honorowi: *Kazimierz Badziak, Hubert Bekrycht*

RECENZENT
Janusz Gołota

REDAKTOR INICJUJĄCY
Monika Borowczyk

REDAKTOR WYDAWNICTWA UŁ
Dorota Stępień

SKŁAD I ŁAMANIE
Tomasz Pietras

PROJEKT OKŁADKI
Katarzyna Turkowska

Zdjęcie na okładce: Rodzina Moraczewskich i Kozickich, Kołomyja (ok. 1909 r.),
źródło: polona.pl, sygn. F.48129, fragment zdjęcia <https://polona.pl/item/zofia-i-jedrzej-moraczewscy-z-rodzina-kozickich,NTc2NTcyMQ/0/#info:metadata>

Wydanie publikacji zostało sfinansowane ze środków budżetu miasta Sulejówek

© Copyright by Ilona Florczak, Łódź 2021
© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2021

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
Wydanie I. W.10048.20.0.M

Ark. wyd. 25,0; ark. druk. 24,5

ISBN 978-83-8220-391-2
e-ISBN 978-83-8220-404-9

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
90-131 Łódź, ul. Lindleya 8
www.wydawnictwo.uni.lodz.pl
e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl
tel. (42) 665 58 63

SPIS TREŚCI

OD REDAKCJI	7
NOTA EDYTORSKA	9
ROZDZIAŁ I	
SAMBOR 4 SIERPNIA 1900 - 28 MAJA 1902	13
ROZDZIAŁ II	
BUDOWA KOLEI W SPASIE 28 MAJA 1902 - 5 GRUDNIA 1904	97
ROZDZIAŁ III	
OBRACHUNEK W SAMBORZE 5 GRUDNIA 1904 - 1 GRUDNIA 1905 ...	205
ROZDZIAŁ IV	
LWÓW. OD 12 GRUDNIA 1905 DO 30 CZERWCA 1906	269
ROZDZIAŁ V	
BUDOWA KOLEI W WINNIKACH. 1 LIPCA 1906 - 7 KWIETNIA 1907 ...	317
BIBLIOGRAFIA	355
INDEKS OSOBOWY	367

OD REDAKCJI

Trzeci i ostatni tom pierwszej części *Wspomnień* Jędrzeja Moraczewskiego ma nieco odmienny charakter od dwóch poprzednich. Obejmuje lata 1900–1907 i ukazuje ewolucję poglądów, przebieg kariery zawodowej oraz drogę, jaką przebył inżynier kolejowy zanim poświęcił się zupełnie działalności politycznej, podejmując w 1907 r. decyzję o kandydowaniu do austriackiej Rady Państwa podczas pierwszych powszechnych wyborów parlamentarnych. Tym razem, w trzecim tomie *Wspomnień*, Autor więcej miejsca poświęcił sytuacji politycznej na ziemiach polskich, a mniej skupiał się na własnych losach. Opisywał najważniejsze wydarzenia, które na początku XX w. wzbudzały szczególnie silne emocje społeczeństwa polskiego. Obok relacji dotyczących warunków funkcjonowania ruchów społeczno-politycznych w Galicji, strajku robotników naftowych, stosunków między partiami politycznymi w zaborze austriackim, walki o reformę wyborczą itp., na kartach *Wspomnień* znajdziemy też szerokie odwołania do zdarzeń mających miejsce w pozostałych zaborach. Szczególne zainteresowanie Polaków zamieszkujących Galicję w owym czasie wzbudzała rewolucja 1905–1907, której przebieg wywierał również wpływ na sytuację i nastroje społeczne w zaborze austriackim. Moraczewski szeroko opisywał działalność Polskiej Partii Socjalistycznej-Frakcji Rewolucyjnej, przeprowadzone przez jej członków akcje terrorystyczne wymierzone w wysokich przedstawicieli administracji rosyjskiej w Królestwie Polskim. Starał się też ukazać działalność polskich socjalistów jako integralną część ruchu socjaldemokratycznego w Europie Środkowo-Wschodniej, szczególnie zaś na tle partii rozwijających się w krajach znajdujących się w strukturach imperium rosyjskiego. Nie mniejszą uwagę wzbudzały echa strajku wrześnińskiego, czyli walki dzieci polskich i ich rodziców we Wrześni przeciw germanizacji. Wyżej wspomniane wydarzenia szeroko opisywał „Naprzód” – organ galicyjskich socjalistów. Owe relacje wykorzystał

Jędrzej Moraczewski w trzecim tomie *Wspomnień*, powielając przy tym błędy redakcji dziennika, tj. niepoprawne zapisy nazwisk czy podawanie niepełnych lub niesprawdzonych informacji. Wydaje się, że galicyjska prasa codzienna stanowiła jedno z podstawowych źródeł wykorzystywanych przez Autora przy konstruowaniu narracji, także odnośnie wydarzeń, których był bezpośrednim obserwatorem (np. strajk robotników naftowych w Borysławiu). Ponadto na kształt *Wspomnień* miały wpływ przekonania polityczne Autora, a przede wszystkim jego ideologiczna niechęć wobec politycznych adwersarzy – polityków Narodowej Demokracji, których przedstawiał w niekorzystnym świetle.

W ostatnim tomie pierwszej części *Wspomnień* nie zabrakło również opisu codziennego życia inżyniera kolejowego, warunków i specyfiki wykonywanej przez niego pracy, a przede wszystkim kolorytu galicyjskiej prowincji w początkach XX w. Wiele miejsca zajmuje nakreślony przez uważnego obserwatora obraz specyficznych stosunków społecznych Galicji Wschodniej.

Podobnie jak wcześniejsze tomy i ten został napisany w sposób przystępny i anegdotyczny. Dodatkowo Autor wzbogacił go licznymi zabawnymi opowiastkami dotyczącymi pojawiających się na kartach postaci, ukazując w ten sposób ich bardziej ludzkie, przyziemne oblicze.

Ilona Florczak

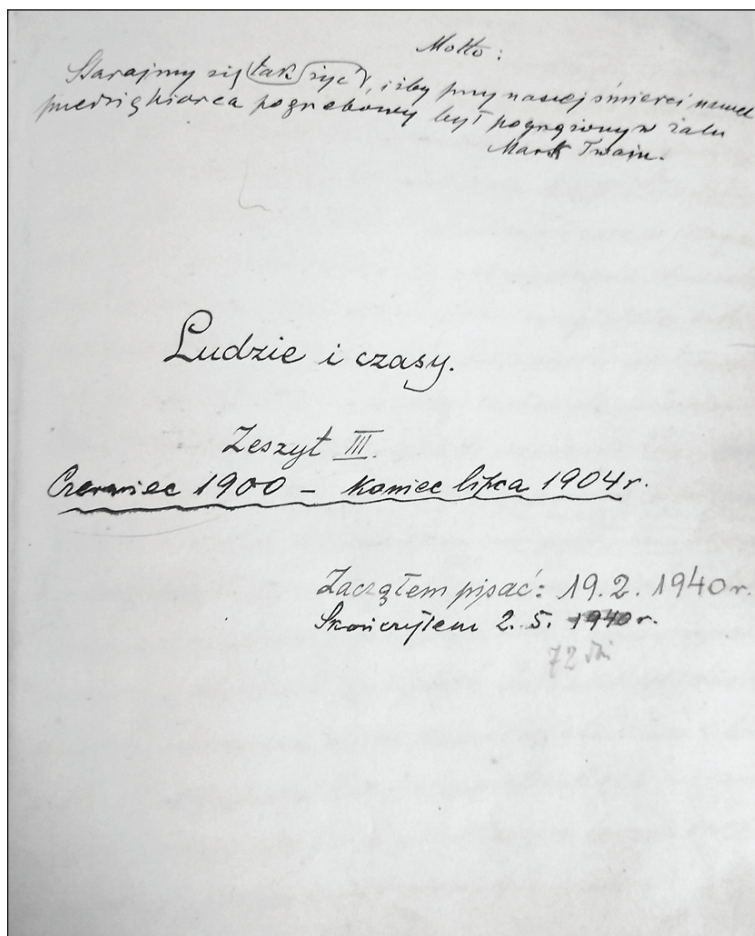
NOTA EDYtorsKA

Podstawę prezentowanej edycji stanowi maszynopis trzeciego tomu, pierwszej części *Wspomnień* Jędrzeja Moraczewskiego, liczący 143 strony i przechowywany w Archiwum Zofii i Jędrzeja Moraczewskich w Archiwum Akt Nowych w Warszawie pod sygnaturą 71/III-1. *Wspomnienia* te zostały przepisane z rękopisu w trzech kopiach na maszynie przez Autora, który przygotowywał je do wydania. Z maszynopisu natomiast zostały przepisane przez Mirosława Krzysztofa Smosarskiego.

Publikowane *Wspomnienia* opracowano, opierając się na projekcie instrukcji wydawniczej dla źródeł dwudziestowiecznych. Uwspółcześiono ortografię i interpunkcję, poprawiono literówki, ujednolicono zapis dat, zachowano oryginalny zapis liczebników. Bez oznaczenia w tekście poprawiono błędny zapis nazwisk. Zgodnie z obowiązującymi obecnie zasadami przyjęto pisownię wielkich liter. Dla oddania stylu pozostawiono oryginalną formę gramatyczną czasowników. Wszelkie tytuły (książek, wierszy itp.) zapisano kursywą. Wtrącenia pochodzące od Autora umieszczono bezpośrednio w tekście w nawiasie prostym. Uzupełnienia redaktorskie natomiast ujęto w nawiasie kwadratowym, podobnie jak oznaczenia błędnych form gramatycznych, używając znaku [s] (sic!). Zdecydowano się na zachowanie autorskiego podziału treści na pięć rozdziałów, zmieniając jedynie ich numerację z literowej (A, B, C itd.) na cyfrową (cyfry rzymskie dla rozdziałów i arabskie dla podrozdziałów). Pominięto natomiast, wprowadzone przez Moraczewskiego, spisy treści przed każdym kolejnym rozdziałem.

W przypisach dolnych, pochodzących od wydawcy, wyjaśniono cytaty i zwroty obcojęzyczne, archaizmy oraz dziś już rzadko używane przysłowia i powiedzenia. Starano się, o ile było to możliwe, podać krótkie encyklopedyczne dane o osobach pojawiających się na kartach *Wspomnień* i wydarzeniach, o których pisał Autor. Nie w każdym jednak przypadku

udało się odnaleźć jakieś wzmianki dotyczące opisywanej postaci lub ustalić daty urodzin i śmierci. W odwołaniach zamieszczono również informacje niezbędne do zrozumienia kontekstu opisywanych wydarzeń oraz sprostowania. Dodatkowo przygotowano *Indeks osobowy*, obejmujący wszystkie trzy tomy pierwszej części *Wspomnień*.



Fot. 1. Pierwsza strona trzeciego zeszytu *Wspomnień*
Źródło: Archiwum Akt Nowych, sygn. 71/III-1

Rozdział I

SAMBOR 4 SIERPANIA 1900 – 28 MAJA 1902

1.

Podróż przez Solnogród, Innsbruck, Monachium, Chiemsee do Lwowa.

Powrót do kraju trwał tydzień. Przepisy kolejowe pozwalały akurat tyle czasu zużyć na przejechanie tej ilości kilometrów, które dzieliły nas od Sambora. Wykorzystaliśmy ten czas na turystyczną wycieczkę przez słynne Gesäuse, przypominające nieco naszą dolinę chochołowską i do austriackiego letniego salonu Zell am See¹. Wprawdzie oficjalnie takim jest Ischl, bo do niego na lato zjeżdżał Franjo Josip i obowiązkowo rząd austriacki, jednak Ischl nie ma tak wspaniałego, bezpośredniego obramowania górskiego, nie ma tak uroczonego jeziora i wody jak właśnie Zell am See. Nie dają się porównać ze sobą przepiękna, góralska, stylowo alpejska wieś z miastem też górskim, też alpejskim, ale ostatecznie miastem, pełnym hoteli, kramów, sklepów, restauracji, typowo wielkomięjskiego gwaru i ruchu ulicznego. Stąd pojechaliśmy do Solnogradu², w którym bawiliśmy się za krótko, by zwiedzić zamek czy pałac na górze, ale dość długo, by skrupulatnie obejrzeć wszystkie tablice pamiątkowe i pomnik Mozarta³. Miasto widzieliśmy bardzo pobieżnie, bo spieszyliśmy do Innsbrucku. Nie wiem,

¹ Zell am See – miasto w Austro-Węgrzech, położone nad jeziorem Zeller See, około 100 km od Innsbrucka.

² Mowa o Salzburgu, mieście w Austrii.

³ Wolfgang Amadeusz Mozart (1756–1791) – austriacki kompozytor i wirtuoz.

czy trafiliśmy tam na zwyczajne czy nadzwyczajne oświetlenie. Wydało się jakby tuż, jakby o kilkaset kroków od krańców miasta otaczał je parawan skalistych, prawie pionowych gór, sięgających od 3 do 4000 metrów nad poziom morza. Widok naprawdę niezwykły z powodu bliskości tych gór. Innsbruck leży, przynajmniej tak się zdawało, w nieszerokiej nadrzecznej dolinie. Dużo w nim starych, pięknych domów. Fotografowałem Złoty Dach⁴ na 3-piętrowym, przepięknym wykuszu nad wejściem do domu znakomitych w średniowieczu kupców Fuggerów⁵. Ta sama rodzina, której kamienica i winiarnia w Warszawie słynie w całej Polsce. Jest to niewątpliwie najbardziej interesujący zabytek tego miasta. Zwiedziliśmy kościół z pomnikiem cesarza Maksymiliana Habsburga⁶, o którego cudownym ocaleniu na skałach pod Innsbruckiem opowiadały nam czytanki przepisane dla galicyjskich szkół ludowych. Był tam pomnik Andrzeja Hofera⁷, wodza powstańców tyrolskich przeciw Bawarom i Francuzom. Miasto podobało się nam, mimo swej obcości.

W Monachium zwiedziliśmy pinakotekę⁸. W niej zbuntowałem się przeciw szablonowemu zwiedzaniu miast, przeciw ich oglądaniu wedle recepty przez kogoś ułożonej, przeciw oglądaniu muzeów i galerii obrazów w miastach, przez które się tylko przelatuje. Od podnoszenia głowy do góry tylko szyja boli w galerii obrazów, a od łożenia i przystawiania co chwila, tylko nogi cierpną w muzeach. Ryczałtowe oglądanie 500 najwspanialszych płócien mistrzów, malujących „Madonnę con Bambino”, „Zdjęcie Chrystusa z Krzyża”, „Marię Magdalenę”, lub „Kamienowanie św. Szczepana” nie daje żadnej artystycznej przyjemności. Przeciwnie, zraża do malarstwa średniowiecznego. Naprawdę w Monachium przykuły nas tylko boecklinowskie⁹ obrazy na wystawie. Tedy, nie zaglądając do przewodników, z planem miasta w ręku puściliśmy się w wędrówkę po ulicach. Oglądaliśmy z zewnątrz bardzo oryginalną, ale nieładną katedrę, której wieżycy uparcie nasuwały na myśl kufle piwa. Trochę swoim wyglądem, a trochę pod sugestią afisza

⁴ Złoty Dach (niem. *Goldenes Dachl*) – jeden z najbardziej znanych zabytków Innsbrucka, powstał z okazji ślubu Maksymiliana I Habsburga z córką księcia mediolańskiego Marią Bianką Sforzą.

⁵ Fuggerowie – rodzina niemiecka wywodząca się z Augsburga; jej przedstawiciele należeli do najbogatszych kupców końca średniowiecza i początków ery nowożytnej.

⁶ Maksymilian I Habsburg (1459–1519) – od 1486 król Niemiec, od 1508 r. Święty Cesarz Rzymski, arcyksiążę Austrii od 1493 r.

⁷ Andreas Hofer (1767–1810) – tyrolski bohater narodowy, przywódca powstań narodowych w okresie wojen napoleońskich.

⁸ Pinakoteka (z łac.) – galeria obrazów.

⁹ Arnold Böcklin (1827–1901) – szwajcarski malarz, rzeźbiarz i grafik tworzący w nurcie neoromantyzmu i symbolizmu.

reklamującego monachijskie browary, na którym umieszczono widok katedry. Zwiedziliśmy pałac królewski. Monachium też zrobiło na nas dodatnie wrażenie.

Po dwóch dniach pojechaliśmy do „morza bawarskiego”, do jeziora Chiemsee¹⁰, by zwiedzić zbudowany na wyspie „panów”¹¹ (są tam i wyspa „kobiet”¹², i „kapuściana”¹³) zamek króla Ludwika II Bawarskiego¹⁴, okrzyczanego wariata. Nie wiem, czy był wariatem czy nie. To jedno wiem, że występował przeciw Wilhelmowi I¹⁵. Nawet jego wypowiedzenia o robotnikach rolnych, wędrujących z Galicji na saksy i do Prus były nam bardzo sympatyczne. To drugie wiem, że oglądałem rezydencję cesarza austriackiego w Burgu i Schönbrunnie, Maksymiliana meksykańskiego w Miramare, króla włoskiego w Wenecji, bawarskiego w Monachium, ale żadna z nich nie mogła się równać z arcyzmem pałacu w Chiemsee. Monachijczycy opowiadali nam, że wprawdzie król wydaje olbrzymie sumy na swoje fantazje budowlane i artystyczne, graniczące z obłądem, ale wszystkie, rzekomo wyrzucane przez niego pieniądze, zostały zużyte wyłącznie w Bawarii, podniosły znacznie poziom rękodzieła, wyrobiły smak artystyczny w robotnikach i podniosły ich stopę życiową. Król bardzo się za granicą zadłużył, ale te z zagranicy przywiezione „hroszi” zostały w kraju.

Gruntownie przemęczeni, zwiedziwszy kawałek świata, odetchnęliśmy w hotelu w Krakowie. 11 sierpnia 1900 r. zgłosiłem się w kierownictwie budowy kolei we Lwowie u mego nowego, a przecież dawnego szefa Kosińskiego¹⁶. Śmiem twierdzić, że radość była obopólna. Dowiedziałem się, że mam budować los w Spasie, podległy sekcji samborskiej. Sekcyjnym jest Żak¹⁷. A więc stara kompania. Na razie wypracowanie projektu szczegółowego w Samborze, połączone oczywiście z uzupełnieniem zdjęć w terenie,

¹⁰ Chiemsee – polodowcowe jezioro o powierzchni blisko 80 km² w Górnej Bawarii u północnego podnóża Alp Salzburskich.

¹¹ *Herrenchiemsee, Die Herreninsel* (niem.) – największa z wysp na jeziorze Chiemsee.

¹² *Frauenchiemsee, Die Fraueninsel* (niem.) – druga co do wielkości wyspa na jeziorze Chiemsee.

¹³ *Die Krautinsel* (niem.) – Wyspa Kapuściana lub Wyspa Ziołowa, jedna z niezamieszkałych wysp na jeziorze Chiemsee.

¹⁴ Ludwik II Wittelsbach (1845–1886) – król Bawarii od 1867 r.

¹⁵ Wilhelm I Hohenzollern (1797–1888) – król Prus w latach 1861–1888, prezydent Związku Północnoniemieckiego w latach 1867–1871, od 1871 r. cesarz niemiecki.

¹⁶ Stanisław Kosiński (1847–1923) – inżynier kolejowy, budował i nadzorował budowę linii kolejowych w Galicji. Był m.in. kierownikiem budowy linii kolejowych na trasie Tarnopol–Kopyczyńce i Czortków–Iwano-Frankiwsk. Od 1906 r. zatrudniony w austriackim Ministerstwie Kolei Żelaznych.

¹⁷ Albert Żak (1859–?) – inżynier zatrudniony przy budowie linii kolejowych.

po czym Spas nad Dniestrem, letnisko żydowskie, pijalnia żętycy¹⁸, kąpiele w Dniestrze, Młynówce albo Lenince, spacer w parku na górze zamkowej, wszystko w kluczu Wodzickich.

2.

Proces Rabieja w Samborze. Moi koledzy. Praca w Beniowej. Jeleń. Polowanie z gończymi. Niedźwiedzica. Smętne rozmyślenia.

Sambor, miejsce naszego dłuższego pobytu, zostało świeżo wystawione sensacyjnym procesem, na wiosnę tego roku¹⁹, przeciw wachmistrzowi miejskiej policji Janowi Rabiejowi. Ten samborski detektyw używał dla wydobycia zeznań od aresztantów zmyślnej maszynki do ściskania palców. Gdy przykręcił śrubę, każdy aresztowany zeznał to, co Rabiej chciał. Oskarżony uważał tego rodzaju postępowanie śledcze za rzecz całkiem naturalną, której się w sądzie nie wypierał. Z jego zeznań, w czasie rozprawy, wynikało ponad wszelką wątpliwość, że zarówno inspektor policji Eitner²⁰, jak i jego władza przełożona, burmistrz miasta Budzynowski²¹ (z wyjątkiem miast Lwowa, Krakowa i Przemyśla policja była organem władz samorządowych, a nie państwowych), wiedzieli o tej maszynowej produkcji zeznań. Charakterystycznym dla ówczesnych rządów był fakt, że prokuratoria oskarżyła tylko podrzędną, bądź co bądź, figurę podkomendnego, a nie odpowiedzialnych istotnych sprawców. Że zamiar oszczędzania samborskich filarów rządowych niezupełnie się udał, zawdzięczać należy bratu oskarżonego, greckokatolickiemu księdzu Franciszkowi Rabiejowi²², który zacięcie, z wielką energią domagał się pociągnięcia do odpowiedzialności insp. Eitnera. Tyle wygrał, że w końcu roku stanął wreszcie policmajster samborski przed sądem przysięgłych. Starannie dobrani przysięgli sędziowie uwolnili Eitnera ku zdumieniu całego kraju – sądu samborskiego też!

¹⁸ Żętyca (reg.) – serwatka z mleka owczego ściętego podpuszczką, powstająca przy wyrabianiu oscypków.

¹⁹ Proces Jana Rabieja i 10 innych funkcjonariuszy rozpoczął się w marcu 1899 r. w Stanisławowie.

²⁰ Ludwik Eitner – inspektor policji w Samborze.

²¹ Ignacy Budzynowski (1842–1902) – doktor praw, adwokat, burmistrz Sambora i honorowy obywatel miasta.

²² Franciszek Rabiej – ksiądz greckokatolicki, działacz społeczny w Samborze.

W tym sądzie pracował mój szwagier Kozicki²³. Rozgłos „czerwonego sędziego” spowodował, że został odsunięty, ku swej radości, od spraw karnych. Doskonały cywilista cieszył się w mieście doskonałą opinią. Przez niego i jego nieposzlakowanie mieliśmy stosunki w mieście od razu wyrobione. Koziczcy znaleźli nam na ul. Tkackiej doskonałe mieszkanie. Co prawda był w nim grzyb, ale konia z rzędem można było ofiarować temu, kto by na Tkackiej znalazł dom bez grzyba. Ulica była bardzo przyjemna, bo parterowe domy w głębokich ogrodach miały dużo świeżego powietrza.

W biurze zastałem wielu znajomych, przyjaciół i kolegów zarówno z poprzedniej budowy, jak i z techniki. Mój bezpośredni szef Żak miał nadzór nad czterema losami, od Sambora w góry. Przebudowę stacji samborskiej miał prowadzić starszy od nas, bardzo doświadczony inżynier, Godfrejów²⁴, ogromnie przez nas wszystkich lubiany dla swej zacności i prawdziwie głębokiego serca. Od miejsca odgałęzienia się naszej linii od stacji zaczynała się sekcja Żaka i los młodego inżyniera Wątorka²⁵ (obecnie [1940] – profesor Politechniki Lwowskiej), za nim los starosamborski Schmoscha²⁶, potem mój spaski, zaś los w Rozłuczu, poza moim, miał budować inż. Vodička, Czech, sympatyczny chłop, dobry kolega i niezły inżynier. Sekcję linii ze Lwowa do Sambora prowadził Jan Pelc [Peltz]²⁷. Do niej dostał się Tadeusz Kobylański²⁸, który najpóźniej z nas wrócił z obczyzny, ale przecież dość wcześnie, aby się do tej budowy dostać. W następnej górskiej sekcji znalazł się i Fischler Abba, i Loegler²⁹, i cała plejada młodych inżynierów,

²³ Włodzimierz Kozicki (1860–1933) – prawnik, zatrudniony w c. k. służbie państwowej. Z racji wykonywanego zawodu zamieszkiwał w różnych miejscowościach Galicji Wschodniej, m.in. w Brzeżanach, Kołomyi, Przemyślanach, Lwowie, Samborze i Tarnopolu.

²⁴ Adolf Godfrejów (1852–1912) – inżynier kolejowy, samborski działacz społeczny, po 1907 r. pełnił funkcję radnego w Nowym Sączu.

²⁵ Karol Wątorek (1875–1944) – inżynier kolejnictwa, w latach 1898–1908 zatrudniony przy budowie kolei, następnie zatrudniony w Politechnice Lwowskiej, od 1912 r. jako profesor zwyczajny. Był dziekanem Wydziału Inżynieryjnego (1918/1919), także rektorem w latach 1924/1925.

²⁶ Być może mowa o Marcusie Schmoschu (1864–1931) – inżynierze pracującym przy budowie linii kolejowych we wschodniej Galicji.

²⁷ Zapewne Jan Peltz – inżynier zatrudniony przy budowie kolei państwowych, przed I wojną światową inspektor c. k. kolei państwowych w Krakowie, naczelnik sekcji konserwacji.

²⁸ Tadeusz Kobylański (1870–1932) – student Wydziału Inżynierii Szkoły Politechnicznej we Lwowie w latach 1888–1893, następnie inżynier przy budowie linii kolei państwowych w Galicji.

²⁹ Teodor Loegler – urodzony w Tarnowie, studiował na Wydziale Inżynierii Szkoły Politechnicznej we Lwowie, a następnie pracował przy budowie linii kolejowych, m.in. w Stanisławowie i Tarnopolu.

z których część pracowała na technice w naszym tajnym związku i w Kółku „Ognisko”, jak Kühnel³⁰, Nowicki³¹, Wiktor³², Zipser³³, a prócz nich: Bączalski³⁴, Kolbuszowski³⁵, Kwiatkowski, Marynowski³⁶, Nawrocki³⁷, Niewiadomski³⁸, [Fryderyk] Pordes³⁹, [Franciszek] Stettner, Winiarz⁴⁰, geometrzy: [Jan Walerian] Manowarda, Tylec⁴¹, technicy ze średnim wykształceniem i inni współpracownicy: Bittner, Cycoń jeden i drugi, [Franciszek] Glaser, Kleinberger, [Mieczysław] Mistat, [Włodzimierz] Mauksz. Do miasta liczącego 18 000 mieszkańców (w połowie chłopów) zjechało przeszło 40 inżynierów, geome-trów i absolwentów średnich szkół technicznych. Wystarczająca ilość, żeby miasto przewrócić do góry nogami albo zawojować. To drugie bardziej mi się uśmiechało, tym bardziej, że nie widziałem żadnego miasta z nogami. Wprawdzie stał przed nami ogrom wyjącej, zawodowej pracy, jednak wieczory, niedziele i święta w czasie, w którym przebywaliśmy w mieście, były wolne i można je było użyć na pracę społeczną.

W jesieni, w porze stosownej do pracy w polu, w połowie września, znalazłem się w górach, na zdjęciach, blisko granicy węgierskiej. Bowiem dopiero co zdecydowano, że nasza kolej przekroczy Karpaty nie w Wołosatem, tylko

³⁰ Artur Kühnel (1874–1925) – działacz Bratniej Pomocy, inżynier kolejowy, profesor Politechniki we Lwowie, znawca problematyki budowy dróg i robót ziemskich.

³¹ Być może mowa o Tadeuszu Nowickim urodzonym w 1870 r., studencie Wydziału Inżynierii Szkoły Politechnicznej w latach 1892–1896.

³² Stefan Wiktor – inżynier kolejowy, zatrudniony w c. k. dyrekcji kolei państwowych w Stanisławowie, w II Rzeczypospolitej prezes Dyrekcji Kolei Państwowych tamże, następnie Dyrekcji Kolei we Lwowie.

³³ Kazimierz Zipser (1875–1961) – inżynier kolejnictwa, absolwent Politechniki Lwowskiej, w latach 1928/1929 i 1932/1933 rektor tejże uczelni. Przed wybuchem I wojny światowej pracował przy budowie linii kolejowych w zaborze austriackim, głównie w Galicji. Po II wojnie światowej związany z Politechniką Wrocławską.

³⁴ Wiesław Bączalski (1879–?) – absolwent Szkoły Politechnicznej we Lwowie. W II Rzeczypospolitej pracował m.in. jako główny inspektor komunikacji.

³⁵ Michał Kolbuszowski (1879–?) – absolwent Szkoły Politechnicznej we Lwowie, inżynier zatrudniony przy budowie kolei państwowych, następnie inżynier miejski w Kołomyi.

³⁶ Zygmunt Marynowski (1876–1937) – inżynier kolejowy, absolwent Szkoły Politechnicznej we Lwowie, członek Towarzystwa Politechnicznego.

³⁷ Być może Marian Nawrocki – urodzony w 1877 r. w Kętach, słuchacz Szkoły Politechnicznej we Lwowie w latach 1895–1897.

³⁸ Marian Niewiadomski (1877–1943) – inżynier pracujący przy budowie kolei galicyjskich, mąż siostry Autora *Wspomnień*, Marii (1874–1960).

³⁹ Być może Edmund Pordes – urodzony w 1865 r. absolwent Wydziału Mechanicznego Szkoły Politechnicznej we Lwowie.

⁴⁰ Być może Kazimierz Ignacy Winiarz (1878–?) – urodzony we Lwowie, student Wydziału Inżynierii tamtejszej Szkoły Politechnicznej.

⁴¹ Być może Józef Tylec (1852–?) – absolwent Wydziału Inżynierii Szkoły Politechnicznej we Lwowie, pracujący jako inżynier kolejowy w służbie państwowej.

w Siankach i złączy się z węgierską koleją w Uzoku. W Siankach, ostatniej wsi galicyjskiej na pograniczu węgierskim, nazwanej tak od źródeł Sanu (Sianu po rusku), zdejmowali teren Kühnel i Wiktor. Ja byłem ich najbliższym sąsiadem w Beniowej. Mieszkąłem u leśniczego. Trasa kolei przerzynała ogromne lasy, po prostu dziewiczą puszcę, dla mnie całkiem nowy kraj. Stuletnie jodły i smreki⁴² padły w tej puszczy albo z uwiadu starczego, albo zwalone szlakiem (piorunem), albo obalone szalonym podmuchem huraganu, nietknięte ręką człowieka. Nieraz leżały na sobie dwa, trzy ogromne pnie, mchem porośłe, pozornie zdrowe, pozornie mocne, pozornie całe. Ale kto złudzony pozorem wszedł na nie, zapadał się nieraz aż po szyję w próchno. A stare, wysoko w górę sięgające drzewa, blisko metrowej średnicy, szumiały nad lasem, osłaniały ziemię, a mnie zamykały drogę i jakby z politowaniem patrzyły na małe stworzenia, które z biało-czerwonymi tyczkami albo z wąską deską podzieloną białymi i czarnymi kreskami biegały po lesie, hukając, krzycząc i rozmawiając ze sobą. Nieraz cały dzień trzeba było stracić, żeby sobie wyciąć pole widzenia do jutrzejszej roboty. A gdym nazajutrz rano, w środku puszczy ustawił instrument i lunetą szukałem swej wczorajszej wizury⁴³, zobaczyłem wspaniałego jelenia, z rosochatą koroną rogów na głowie, rozglądającego się niespokojnie po swoim królestwie i szukającego mądrymi oczyma śmiałka, który mu gąszcz przerzedził, niepożądany przeciąg wywołał, otworzył okno w głąb jego siedziby. Oderwać się było trudno od widoku tego króla puszczy. Stałem przy lunecie jak urzeczony, póki jelen powoli nie ustąpił z mej linijki. Raz idąc do pracy ruszyliśmy żbika, a już jarzabki stale płoszyliśmy w krzakach otaczających leśniczówkę i gajówkę. Robotę spieszyłem. Przerzywały ją tylko niedziele i ruskie święta, no i słota, zresztą nierzadka w tych stronach. Raz czy dwa pojechałem w takie słotne dni do Kühnela i Wiktora na wista. Leśniczy kusił mnie polowaniem na grubego zwierza. Kilka razy w niedzielę, a raz w sobotę, polowaliśmy z gończymi. Byłem młody i silny, więc gnałem bez pamięci na szczyty po jednej stronie doliny, po drugiej wspinał się na góry leśniczy. A te góry i szczyty wznosiły się 600 do 700 metrów nad dolinę. Braliśmy je w niewiarygodnie krótkim czasie. Gajowy doprowadzał dołem psy i puszczał je ze smyczy, gdy na trop trafiły. To polowanie dawało najwięcej wzruszeń i cudowne widoki. Łączyło myślistwo z turystyką, ale rzadko dawało łup, tj. zadośćuczynienie za trud noszenia strzelby i torby myśliwskiej. Gajowy puszcza psy. Za chwilę grają cienko, grubo, głośno, zajadle, pojedynczo lub wszystkie razem. A gdy zajadle, a gdy razem – wyczuwa się przez skórę – nie szarak, nie lis, tylko

⁴² Smrek – świerk.

⁴³ Wizura – przecinka w środku lasu, zazwyczaj będąca pozostałością po pomiarach geodezyjnych.

gruba sztuka. Posuwamy się grzbietami górskimi naprzód, by zabić drogę. Nerwy grają na całego, bo przecież trzeba zjawić się na czas, nie za daleko, nie za blisko, bo przecież trzeba dojrzeć zwierza, bo przecież nie wolno chybić! Między zdenerwowaniem z nadzieją triumfu przygrywa, przez kilkadziesiąt minut, muzyka organów. Naraz fałszywy ton przerywa tę orkiestrę. To trąbka gajowego odwołująca psy. Po chwili wszystko cichnie. W godzinę potem słyszę tupot kroków pobereźnika. Za chwilę wpada na mnie jeden potem drugi pies, a tuż za nimi nadciąga gajowy z trzecim na smyczy, błady jak śmierć, trzęsący się jeszcze ze wzruszenia. Siada na ziemi, zapala fajkę i opowiada. Psy wpadły na trop niedźwiedzia i poszły za nim. On pobiegł za psami. Doszedł zwierza, niedźwiedzicę z młodymi. Atakowała psy. „Przestraszyłem się o psy i o siebie. Więc odwołałem psy i uciekłem z nimi”, zakończył swą opowieść.

Najczęściej jednak ruszyły psy łanię, jelenia lub sarnę. Choć tedy zwierzyna wyszła na myśliwego w możliwej odległości, nic mu z tego nie przyszło. Jak na kpiny miałem nieraz jarząbka lub cietrzewia na strzał, ale przygotowany na stanowisku na grubego zwierza, zasłuchany w koncert sfory psów, nie mogłem przedwczesnym strzałem do ptaka psuć polowania. Wiele razy puszczane gonczary dawały nam dużo rozkosznych wrażeń, dużo łożenia do góry i z góry, i znów na górę, i na dół, dużo górskiego powietrza, a mało zwierzyny. Jeden koziołek, jakaś lisiura, kilka jarząbków to cały nasz plon.

W pogodne dni w południe słońce tak przygrzewało, że jeszcze 8 października, tuż blisko źródeł Sanu, kąpałem się w rzece z całą przyjemnością, dla ochłody.

Ale inżyniera opadały w puszczy także smętne myśli. Co się stanie z tym wspaniałym dziewiczym lasem po wybudowaniu kolei? Gdzie podzięją się jelenie, danielle, żbiki, rysie, wilki, wydry, niedźwiedzie? Jaki los czeka te stuletnie smreki, buki, dęby, jodły? Ten tak rzadki w Polsce, ba! w Europie uroczy dziki zakątek zamieni linia kolejowa w pseudocywilizowane górskie letniska. Każdą stację kolejową otoczą pretensjonalne wille, pensjonaty, kawiarnie, szynki. Jediną jasną stroną była pewność, że w czasie samej budowy będzie zarobek dla kilkunastu tysięcy robotników, a po skończonej budowie tartaki, składy drzewa i wyręby leśne dadzą stałą pracę kilku tysiącom ludzi, których by bezrobocie i nędza wyгнаły na tułaczkę za ocean. Gdybyż przynajmniej ta puszcza poszła na meble gięte, na parkiety, forniry, dykty, stolarski materiał meblowy, stolarczyzną budowlaną, a nie na kłoce i deski, na deski i kłoce wywożone do Niemiec! Ale nie! Kraj nieuprzemysłowiony, bez własnych kapitałów, zdobędzie się tylko na rabunkową gospodarke w puszczy. I to ułatwi nasza kolej!