

**Dariusz Opaliński**

ORCID: 0000-0001-7919-8600

(Uniwersytet Rzeszowski)

Podróże koleją inteligencji galicyjskiej w drugiej połowie XIX wieku we wspomnieniach, pamiętnikach i listach

Kwestia, którą podejmuję w artykule, nie została szerzej omówiona w innych pracach. Wątki „kolejowe” przedstawiane są jako zagadnienia poboczne, pojawiają się przy okazji referowania innych problemów. W moim przekonaniu zupełnie niesłusznie. Podróż koleją do celu wyjazdu stanowiła w XIX w. element kluczowy całego zamierzenia, i choćby z tego powodu zasługuje na uwagę. Praca składa się z kilku części. W pierwszej omówiłem sieć kolejową zaboru austriackiego i najważniejsze fazy kolejowego otwierania się Galicji na Europę. W kolejnym fragmencie zestawiałem ceny biletów oraz zarobki inteligencji, co pozwoliło nie tylko hipotetycznie, ale bardziej realistycznie ocenić stopień wykorzystania klas pasażerskich przez analizowaną warstwę. W ostatniej próbuję ustalić katalog kolejowych zachowań podróżnych właściwych inteligencji.

Słowa kluczowe: inteligencja, podróż, kolej, przewozy pasażerskie, ceny biletów kolejowych

Badania nad dziewiętnastowieczną inteligencją ziem polskich od ponad półwiecza mocno absorbują uwagę nie tylko historyków, ale także socjologów i filologów. W tym czasie podjęto próby pełnej charakterystyki tej warstwy społeczno-zawodowej z uwzględnieniem całości ziem polskich. Powstał także cały szereg prac traktujących o inteligencji w odniesieniu do jakiegoś mniejszego obszaru przez nią niegdyś zamieszkanego (np. regionu, miasta). Nie brak w końcu szczegółowych prac referujących konkretne problemy związane z tą warstwą¹. W tym wielowątkowym i rozległym dyskursie nie mogło zabraknąć

¹ M. Janowski, *Narodziny inteligencji: 1750–1831*, Warszawa 2008; tenże, *Inteligencja wobec wyzwań nowoczesności: dylematy ideowe polskiej demokracji liberalnej w Galicji w latach 1889–1914*, Warszawa 1996; J. Leskiewiczowa, *Warszawa i jej inteligencja po powstaniu styczniowym 1864–1870*, Warszawa 1961; R. Czepulis-Rastenis, „Klasa umysłowa”. *Inteligencja Królestwa Polskiego 1832–1862*, Warszawa 1973; W. Molik, *Inteligencja polska w Poznaniu w XIX i początkach XX wieku*, Poznań 2009; tenże, *Inteligencja polska w Wielkim Księstwie Poznańskim (1841–1870)* [w:] *Inteligencja polska pod zaborami: studia*, red. R. Czepulis-Rastenis,

refleksji na temat zmian mentalnościowych, które dokonywały się w obrębie tej zbiorowości w XIX i na początku XX w. Były one pochodną szerszych procesów modernizacyjnych zachodzących na ziemiach polskich pod zaborami. Przypisać je należy także „dojrzewaniu” przez dekady inteligencji do nowych ról i wyzwań społecznych w otaczającym ją wówczas świecie².

Czytelnym znakiem zmian mentalnościowych, których doświadczała inteligencja, były podróże. Pobudzały one do mobilności, ciekawości świata, otwartości na inne kultury, mody i wzorce obyczajowe. Podróże popychały do radykalnej zmiany stylu życia czy przewartościowania dotychczasowych zachowań. Procesy te przybrały na sile w drugiej połowie XIX w., co wiązać należy z przezwrotem komunikacyjnym, który się wówczas dokonał (głównie za sprawą kolei). John Urry uznał podróże za praktyki „konstytutywne dla struktur życia społecznego – to w nich życie społeczne i tożsamość kulturowa rekursywnie kształtują się i przekształcają”³. Sądzę, że ta powtarzalność, o której wspomina Urry, zaważyła także w przeszłości na wadze i trwałości jednostkowych oraz grupowych doświadczeń wynikających z tej ruchliwości.

Podstawą źródłową niniejszej pracy są dokumenty osobiste w postaci pamiętników, wspomnień, dzienników, relacji z podróży i listów, które zostały wydane drukiem, oraz te, które pozostają w rękopisie. W sumie analizą objąłem ok. 150 pozycji o różnej wartości informacyjnej. Tylko część z nich przywo-

Warszawa 1978; J. Żurawicka, *Inteligencja warszawska w końcu XIX wieku*, Warszawa 1978; L. Sadowski, *Polska inteligencja prowincjonalna i jej ideowe dylematy na przełomie XIX i XX wieku*, Warszawa 1988; I. Ihnatowicz, *Urzędnicy galicyjscy w dobie autonomii [w:] Społeczeństwo polskie XVIII i XIX wieku: studia o uwarstwieniu i ruchliwości społecznej*, t. 6, red. J. Leskiewiczowa, Warszawa 1974; M. Micińska, *Inteligencja na rozdrożach: 1864–1918*, Warszawa 2008; L. Hass, *Inteligencji polskiej dole i niedole: XIX i XX wiek*, Łowicz–Warszawa 1999; T. Pułdowski, *Iskra światła czy kopcąca pochodnia? Inteligencja w Przemysłu w latach 1867–1939*, Kraków 2009; R. Smoczyński, T. Zarycki, *Totem inteligencji: arystokracja, szlachta i ziemiaństwo w polskiej przestrzeni społecznej*, Warszawa 2017; I. Homola, „Kwiat społeczeństwa...” (struktura społeczna i zarys położenia inteligencji krakowskiej w latach 1860–1914), Kraków 1984; J. Hoff, *Społeczność małego miasta galicyjskiego w dobie autonomii*, Rzeszów 1992; też, *Mieszkańcy małych miast Galicji Wschodniej w okresie autonomicznym*, Rzeszów 2005; I. Ihnatowicz, A. Mączak, B. Zientara, *Społeczeństwo polskie od X do XX wieku*, Warszawa 1979.

² Problem ten podejmowali m.in.: T. Kizwalter, „Nowatorstwo i rutyny”: *społeczeństwo polskie zaboru rosyjskiego wobec modernizacji (1840–1863)*, Warszawa 1990; tenże, *O nowoczesności narodu. Przypadek Polski*, Warszawa 1999; tenże, *Modernizacja z polskiej perspektywy: wiek XIX [w:] Drogi do nowoczesności. Idea modernizacji w polskiej myśli politycznej*, red. J. Kloczkowski, M. Szułdrzyński, Kraków 2006, s. 45–54; *W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019; *Polacy za granicą – dokonania w sferze gospodarczej i społecznej*, red. P. Grata, Rzeszów 2021; J. Kieniewicz, *Szukając trzeciego wyjścia*, Warszawa 2021; R. Matyja, *Miejski grunt: 250 lat polskiej gry z nowoczesnością*, Kraków 2021.

³ J. Urry, *Socjologia mobilności*, Warszawa 2009, s. 75.

łałem w przypisach. Niektóre materiały redagowane były z dużą pieczołowitością i troską o detale, inne zaś spisano zdawkowo, bez specjalnej dbałości o szczegóły podróże, co też nie jest bez znaczenia dla podniesionej tu sprawy. Wydaje się, że mimo, iż mamy do czynienia z relacjami jakiegoś ułamka ogółu inteligencji galicyjskiej, to grupa ta swoimi wyborami, postawami wyraża mentalność całej warstwy na omawianym obszarze.

Autorzy przekazów poddanych analizie wywodzili się z ośrodków różnej wielkości. Dominują relacje osób związanych z Krakowem i Lwowem, a więc miastami silnie naznaczonymi etosem inteligentckim, gdzie przedstawiciele badanej warstwy stanowili ważny komponent mozaiki społecznej, dającej tym miastom potencjał twórczy, o naukowym i literacko-artystycznym zabarwieniu, budując w nich ostoję polskości. Pojawiają się także głosy z ośrodków prowincjonalnych (np. Przemyśla, Tarnopola, Jasła, Stanisławowa, Chyrowa, Sambora, Nowego Sącza, Tarnowa, Złoczowa), w których inteligencja była mniej liczna, znajdowała się często w gorszym położeniu materialnym i nie zawsze cieszyła się tak powszechnym prestiżem, jak we wspomnianych centrach. W pracy wykorzystałem także nieliczne relacje przedstawicieli inteligencji wiejskiej. Wśród autorów znaleźli się intelektualiści związani ze szkołami wyższymi Krakowa i Lwowa, przedstawiciele bohemy artystyczno-literackiej, urzędnicy średniego i wyższego szczebla, lekarze, prawnicy, nauczyciele, dziennikarze, księgarze i wydawcy, umysłowi pracownicy techniczni, duchowni czy aktualni wówczas studenci.

Z materiału źródłowego dla drugiej połowy XIX w. wyłania się obraz podróży zdominowanych przez koleją żelazną. Opisy przejazdów konnych w analizowanych narracjach pojawiają się stosunkowo rzadko. Transport konny pełnił wówczas raczej funkcję dowozową do kolei. Był podstawowym środkiem komunikacji tylko tam, gdzie kolej żelazna nie docierała. Ze źródeł, które poddałem analizie, jednoznacznie wynika, że już od lat 70/80. XIX w. kolej była dla inteligencji podstawowym środkiem transportu na trasach długodystansowych, zarówno w obrębie samej Galicji, jak i w transgranicznych wojażach.

Dla analizowanego problemu istotne znaczenie miało wpięcie Galicji w ogólnoeuropejską sieć kolejową. Stało się to w 1847 r., kiedy to Kraków uzyskał łączność z Mysłowicami, i dalej – poprzez inne połączenia biegnące na zachód i południe – z ówczesnymi centrami na kontynencie, z Wiedniem, Berlinem, Paryżem⁴. Wydaje się jednak, że nie sam moment owego włączenia w kontynentalny system kolejowy był najważniejszy – choć trzeba przyznać, że fakt ten znacząco ułatwił i skrócił podróże na zachód i południe Europy – lecz to, co

⁴ O kształtowaniu sieci dróg żelaznych w tej części Europy i spajaniu jej w jeden organizm kolejowy pisali m.in. A. Paszke, M. Jerczyński, S.M. Koziarski, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995, s. 81–96.

zaszło w kolejnych dziesięcioleciach na obszarze zaboru austriackiego. Kluczowa – jak sądzę – okazała się budowa dwóch równoleżnikowych magistrali na osi wschód–zachód, najpierw szlaku Kraków – Lwów – Podwoleczyska (należącego do Kolei Karola Ludwika), linii budowanej w latach 1856–1871 (odnoga do Brodów otwarta w 1873 r.) oraz oddanie do eksploatacji w 1884 r. kilkusetkiłometrowej kolei transwersalnej, biegnącej u podnóża Karpat. Drugim ważnym etapem otwierania się Galicji na świat było zagęszczenie wewnętrznej sieci kolejowej spajającej dwie wspomniane wyżej magistrale równoleżnikowe, co usprawniło i przyspieszyło przewozy pasażerskie także na obszarach leżących z dala od ówczesnych centrów komunikacyjnych. Dzięki tym inwestycjom nawet na terenach o najmniejszym zagęszczeniu dróg żelaznych dostępność kolei była stosunkowo dobra (oddalenie od najbliższej linii wynosiło maksymalnie kilkadziesiąt kilometrów), co pozwalało na w miarę sprawną organizację przewozów, bez konieczności odbywania długich i męczących przejazdów konnych do odległych stacji początkowych⁵. Proces zagęszczania sieci kolejowej

⁵ Dla zilustrowania problemu można posłużyć się danymi z ówczesnych rozkładów jazdy. Oto jak przedstawiał się w 1867 r. jeden z możliwych wariantów dojazdu z nad granicy galicyjsko-rosyjskiej (Husiatyń) do jedyne go wówczas przejścia kolejowego austriacko-rosyjskiego (Szczakowa – Granica). Pierwszy odcinek z Husiatynia do Lwowa (ok. 190 km) należało przebyć pocztą konną. Wg rozkładu jazdy fragment ten pokonywano w 26 godzin i 50 minut. Po dziewięciogodzinnym postoju we Lwowie (w oczekiwaniu na pociąg do Krakowa) jazdę do celu kontynuowano wyłącznie koleją. Podróż z Lwowa do Krakowa trwała 12 godzin 51 minut, przestój w Krakowie na połączenie do stacji Granica (pierwsza stacja, jadąc od Krakowa po stronie Królestwa Polskiego) kolejną 1 godzinę 49 minut. Z Krakowa do Granicy przejazd zajmował 3 godziny i 21 minut, po czym podróżni przechodzili odprawę graniczną, na którą przewidziano – wg rozkładu – 1 godzinę i 34 minuty. Łączny czas przejazdu (wraz z przymusowymi postojami na stacjach przesiadkowych i obowiązkową odprawą graniczną) z Husiatynia do stacji Granica wynosił 55 godzin i 25 minut. Zob. *Rozkład i ceny jazdy drogą żelazną z Krakowa do Lwowa, Czerniowiec, Wrocławia, Poznania i Wiednia. Przepisy pocztowe tudzież wykaz poczt osobowych w Galicji i opłaty od depesz telegraficznych*, Kraków 1867 [brak paginacji, rozkład nr I i III oraz wykaz poczt osobowych zamieszczony w dalszej części druku]. Z jeszcze większymi niedogodnościami podróżni zmagali się kilka lat wcześniej, gdy brakowało bezpośredniego połączenia pocztowego między Lwowem a Husiatyniem. Aby dotrzeć z nad granicy rosyjskiej do stolicy Galicji, należało kilkakrotnie dokonywać przesiadek, korzystając z oficjalnej poczty osobowej oraz podwód indywidualnie organizowanych tam, gdzie poczta państwowa nie utrzymywała regularnych połączeń. Zob. F. Astleithner, *Skorowidz najnowszych kursów pocztowych, jazd na kolei żelaznej i połączenia telegrafów, w Królestwie Galicji i Lodomeryi, jako też w Wielkim Księstwie Krakowskim i Księstwie Bukowińskim; wraz postanowienia poczty wozowej, wykazy odległości stacji pocztowych, taryfa dla korespondencji telegraficznej, itd. Podług ustaw rządowych ułożył i wydał..., urzędnik ces[arskoj] król[ewskiej] poczty we Lwowie*, Lwów 1862, *passim*. Na temat organizacji rosyjskiej straży granicznej w Królestwie Polskim wypowiedział się w obszernej monografii K. Latawiec, *Rosyjska straż graniczna w Królestwie Polskim w latach 1851–1914*, Lublin 2014, zaś o poczcie galicyjskiej M.A. Dutkowska, *Rozwój komunikacji pocztowej w Galicji w XIX wieku. Zarys problematyki [w:] Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji*

w Galicji trwał w zasadzie aż do przełomu wieków, kiedy to zdecydowana większość ważnych połączeń lokalnych została zrealizowana. Wreszcie trzeci czynnik, który wyzwała mobilność Galicjan i otwierała dla nich nowe kierunki destynacji, był efektem stopniowego zespalania sieci kolejowej zaboru z kolejami obszarów ościennych. Następowoło to poprzez budowę kolejowych przejść granicznych zewnętrznych (Królestwo Polskie, Rosja, Prusy) i wewnętrznych (przełęcz karpackie między Galicją a Węgrami i Bukowiną). Proces ten dokończywał się najszybciej na osi wschód–zachód. Poza wspomnianą już linią Kraków – Mysłowice budowa przejść objęła graniczne odcinki: Oświęcim – Dziedzice (1856 r.), Podwołoczyska – Wołoczyska (1871 r.), Brody – Radziwiłłów (1873 r.), co dawało okazję do transgranicznych wojaży w tych kierunkach już od początku lat 70. XIX w. Lokalizacja kolejowych przejść granicznych wówczas ukształtowanych przetrwała w niezminionej formie do rozpadu Austro-Węgier.

Odmienne formowała się sieć korytarzy granicznych na osi północ–południe. Wzdłuż granicy z Królestwem Polskim przez cały okres zaborów funkcjonowało tylko jedno kolejowe przejście graniczne, na skraju Galicji Zachodniej, na odcinku Szczakowa – Granica. Taki stan bardzo utrudniał międzyzaborową wymianę podróżnych w obu kierunkach. Z zachowanych relacji podróżnych wynika, że przejazdy z Galicji Wschodniej do Królestwa Polskiego odbywały się zazwyczaj na trzy sposoby. Pierwszy zakładał podróż koleją lub pocztą wszcz całego zaboru (*via* Kraków) do przejścia Szczakowa – Granica, dalej w głąb Królestwa koleją warszawsko-wiedeńską. Druga koncepcja przewidywała przejazd przez jedno z dwóch przejść kolejowych na ścianie wschodniej (Brody/Radziwiłłów oraz Podwołoczyska/Wołoczyska) i dalszą podróż w kierunku Królestwa Polskiego z wykorzystaniem kolei rosyjskich. Trzeci wariant oznaczał jazdę transportem kołowym do najdogodniejszego przejścia drogowego z Królestwem, następnie dojazd podwodą lub pocztą do najbliższej linii kolejowej (te były znacznie oddalone od kordonu granicznego z Galicją) i kontynuację podróży w głąb Królestwa pociągiem. Wybór jednego z wymienionych wariantów zawsze oznaczał czasochłonną i pełną wyrzeczeń podróż.

Najlepiej skomunikowana z obszarem ościennym była południowa granica Galicji, wzdłuż której usytuowano sześć kolejowych przejść granicznych (stacje graniczne po stronie galicyjskiej znajdowały się w Leluchowie, Łupkowie, Siankach, Beskidzie, Woronience, Zawalu), umożliwiających komunikację z Węgrami i Bukowiną. Proces zespalania sieci kolejowej Galicji z obszarami leżącymi na południe od jej granic rozpoczął się w 1866 r. (linia Lwów – Czer-

i kultury podróżowania, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 169–175. O realiach podróżowania w Galicji zob. m.in. J. Kamińska-Kwak, *Podróżowanie po Galicji* [w:] *Galicyjskie drogi i bezdroża...*, s. 191–220.

nioyce) i był kontynuowany w pierwszej połowie lat 70. XIX w. (Leluchów, Łupków). Kolejne otwarcia transgranicznych korytarzy miały miejsce w 1887 (Beskid), 1894 (Woronienka) i 1905 r. (Sianki).

Nie sposób w szczegółach odnieść się do wszystkich udokumentowanych destynacji inteligencji. Możemy je jednak pogrupować, by wskazać pewne ich typy. Były to zatem wyjazdy: rekreacyjno-wypoczynkowe, krajoznawczo-kulturowe, eventowe (np. ważna rocznica świętowana przez ogół, przyjazd osobistości, np. literata, polityka, muzyka), kuracyjne, pielgrzymkowe, służbowe (wynikające ze specyfiki zawodu, np. aktorzy wyruszający w trasę objazdową, przyrodnicy prowadzący badania terenowe, historycy udający się na kwerendę, uczestnicy powszechnych zjazdów skierowanych do niektórych grup zawodowych, np. lekarzy, dziennikarzy, przyrodników), zbiorowe wycieczki szkolne, turystyka kwalifikowana (górska, rowerowa). Bardzo trudno wytyczyć ostre granice między tymi typami wyjazdów, często mieliśmy do czynienia z wzajemnym ich przenikaniem się, np. wyjazdy uzdrowskie oprócz walorów zdrowotnych przybierały zazwyczaj charakter krajoznawczo-kulturowy, podobnie jak podróże rekreacyjno-wypoczynkowe czy niektóre pielgrzymki.

Nie ma statystyk, które by poświadczały rzeczywistą skalę aktywności podróźnej inteligencji galicyjskiej. Fragmentaryczne dane, dotyczące chociażby frekwencji uzdrowskiej, gdzie niekiedy wskazywano pochodzenie społeczne kuracjuszy, czy spisy uczestników wyjazdów grupowych (np. pielgrzymek, zjazdów branżowych, wycieczek krajoznawczych) organizowanych przez środowiska inteligentne, nie pozwalają na określenie zasięgu zjawiska. Brak miarodajnych i w miarę kompletnych statystyk sprawia, że znakomita większość przejawów aktywności podróźniczo-turystycznej inteligencji, ale nie tylko jej, także pozostałych warstw społecznych, zupełnie umyka nam z pola obserwacji.

By nieco lepiej, przynajmniej na poziomie hipotetycznym, poznać potencjalnych uczestników analizowanych peregrynacji, warto prześledzić statystyki przewozowe kolei w obrębie poszczególnych klas pasażerskich i porównać je z realnymi możliwościami finansowymi inteligencji. Dane te warto byłoby także zestawzić ze statystykami urzędowymi informującymi o liczebności inteligencji w konkretnych miejscowościach czy regionach. Nie miejsce, by tę kwestię teraz szczegółowo rozwijać, wydaje się jednak, że zestawienie tych informacji pozwoliłoby lepiej poznać mobilność interesującej nas warstwy społecznej. Dotychczasowe ustalenia badaczy w tej materii dobrze rokują na przyszłość⁶. Jak zatem kształtowały się koszty przejazdów kolejną na obszarze Galicji i poza nią?

⁶ D. Opaliński, *Przewozy pasażerskie na Kolei Karola Ludwika w latach 1858–1891* [w:] *Szkice z dziejów gospodarczych i społecznych Galicji*, red. G. Zamojski, Rzeszów 2018, s. 305–323.

Cena biletu na przejazd pociągiem osobowym na trasie Kraków – Lwów (342 km) w 1867 r. oraz 1914 r. wynosiła: I klasa – 20,63 złr./31,60 koron; II klasa – 15,49 złr./19,30 koron oraz III klasa – 10,39 złr./12,30 koron. Koszty przejazdu także pociągiem osobowym w analogicznym okresie na odcinku Kraków – Wiedeń (421 km) kształtowały się następująco: I klasa – 20,13 złr./37,70 koron, II klasa – 15,14 złr./23,00 korony oraz III klasa – 10,14 złr./14,60 koron⁷. Podróż z Krakowa w innych popularnych wówczas kierunkach także należała do kosztownych, np. w 1914 r. bilet na pociąg pośpieszny z Krakowa do Karlsbadu oraz Marienbadu kosztował odpowiednio: I klasa – 80,30 i 88,20, II klasa – 48,80 i 53,60 oraz III klasa – 30,90 i 34,00 koron. Bilet w klasie osobowej na trasie Kraków – Karlsbad był o ok. ¼ tańszy⁸.

Zestawmy te wartości z ówczesnymi płacami. Roczne uposażenie krakowskich urzędników i funkcjonariuszy miejskich średniego szczebla w 1867 r. kształtowało się na następującym poziomie: sekretarz – 945 złr. (w przeliczeniu na dzień 2,59 zł), kancelista – 420 złr. (1,15 złr./dzień), kasjer – 735 złr. (2,01 złr./dzień), weterynarz – 262 złr. (0,71 złr./dzień), komisarz targowy – 525 złr. (1,44 złr./dzień). Za pełnienie tych samych funkcji w 1914 r. sekretarz pobierał 5314 koron (14,55 kor./dzień), kancelista – brak danych, kasjer – 6604 koron (18,09 kor./dzień), weterynarz – 3760 koron (10,30 kor./dzień), komisarz targowy – 3608 koron (9,88 kor./dzień)⁹. Uposażenie urzędników lwowskich było na zbliżonym poziomie¹⁰. Niższe pensje wypłacano urzędnikom miast prowincjonalnych. Według Jadwigi Hoff¹¹ przeciętne roczne zarobki urzędnicze w okresie autonomicznym (do przelomu wieków) wynosiły 300–500 złr. Tylko nieliczni (np. sekretarz) mogli liczyć na dwu- lub nawet trzykrotnie wyższe pobory. Roczne zarobki w sądownictwie mieściły się w przedziale 500–600 złr., zaś pensje nauczycieli osiągały poziom 300–450 złr. Głodowe pobory otrzymywali

⁷ *Rozkład i ceny jazdy...* [rozkład nr I i V]; *Kurier kolejowy. Ważny od 1 maja 1914. Rozkład jazdy pociągów osobowych i pośpiesznych w Galicji i Bukowinie. Połączenia do miast za granicą, do miejsc kąpielowych oraz ceny biletów do wszystkich stacji*, Lwów 1914, s. 57, 152–156. Niższa cena biletu w 1867 r. na teoretycznie droższej, bo dłuższej trasie (Kraków – Wiedeń), wynikała z innego sposobu naliczania ceny biletu obowiązującego w granicach Galicji. Na jej obszarze do ceny podstawowej doliczane było dodatkowo ażio, czyli dodatek mający za zadanie zniwelować nadwyżkę kursu dewiz lub papierów wartościowych ponad ich nominalną wartość. W 1867 r. dodatek ten w Galicji stanowił aż 25% ceny zasadniczej, co znacząco podnosiło koszty podróży. Użycie pociągu pośpiesznego w 1914 r. na trasie Kraków – Wiedeń podrażało koszty przejazdu w każdej z klas o ok. 1/3.

⁸ *Kurier kolejowy...*, s. 56–57.

⁹ M. Górkiewicz, *Ceny w Krakowie w latach 1796–1914*, Poznań 1950, s. 232–238. Powyższe pensje zawierały w każdym przypadku dodatek służbowy, który wynosił kilkadziesiąt procent poborów zasadniczych.

¹⁰ Por. S. Hoszowski, *Ceny we Lwowie w latach 1701–1914*, Lwów 1934.

¹¹ J. Hoff, *Spoleczność małego miasta...*, s. 77–80.

lekarze, aż do końca XIX w. ich uposażenie w skali roku rzadko kiedy było wyższe niż 200 złr.

Z powyższych danych wynika, że podróż koleją była dla znakomitej większości inteligentów bardzo kosztowną czynnością. Dla osób zajmujących gorzej opłacane stanowiska były to wręcz zaporowe stawki. Do czasu przejścia przez państwo kontroli nad kolejnictwem galicyjskim – co następowało etapami – począwszy od lat 70./80., aż po 1892 i 1906 r., gdy upaństwowiono kluczowe dla Galicji towarzystwa – Kolej Karola Ludwika oraz Kolej Północną, przejazd jednej osoby pociągiem na jakiegokolwiek ze wzmiankowanych tras (tam i z powrotem), był równy – w najlepszym wypadku – kilkunastodniowym zarobkom. W skrajnych sytuacjach koszty te stawały się dla niektórych przedstawicieli inteligencji zupełnie nie do przyjęcia. Dla weterynarza z rocznym uposażeniem 262 złr. (dniówka – 0,71 złr.) podróż z Lwowa do Marienbadu i z powrotem w III klasie pasażerskiej była równa jego 130 dniówkom, w klasie II 205 dniówkom, zaś na luksus użycia klasy I weterynarz musiał przeznaczyć blisko roczne uposażenie (336 dniówek). Koszty te wielokrotnie przekraczały jego możliwości finansowe. Kalkulacja powyższa obejmuje jedynie koszty przejazdu przewidziane dla jednej osoby; uwzględnienie innych uczestników wyjazdu (np. rodziny) pomnażało cenę podróży. Brak w tym zestawieniu także typowych wydatków ponoszonych w podróży za noclegi, wyżywienie, bilety wstępu, różne atrakcje itp. Nawet gdybyśmy uwzględnili w takim hipotetycznym preliminarzu wydatków podróży jakieś oszczędne rozwiązania pobytowe, to i tak sumaryczny koszt był poza zasięgiem inteligentów mających zbliżony status majątkowy. Także urzędnicy otrzymujący blisko czterokrotnie wyższe pensje (jak np. sekretarz z dniówką 2,59 złr.) też raczej nie mogli sobie pozwolić na tego typu wydatki, a jeśli już, to kosztem olbrzymich wyrzeczeń. Bilet dla jednej osoby na trasie Lwów – Marienbad – Lwów przy powyższych zarobkach był równy w I klasie ok. trzymiesięcznym poborom, w II klasie – blisko dwumiesięcznym, zaś w III klasie – ponad miesięcznym.

Przejazdy koleją stały się dla ogółu bardziej dostępne na przełomie XIX i XX w. po upaństwowieniu niemal wszystkich prywatnych towarzystw działających w Galicji, zaprowadzeniu nowych taryf, bardziej znośnych dla pasażerów, oraz po podniesieniu płac urzędniczych. Pensja weterynarza z 1914 r. pozwalała na przejazd w obu kierunkach na trasie Lwów – Marienbad (z Lwowa najpierw pociągiem osobowym, a od Krakowa pośpiesznym) w I klasie po przepracowaniu nieco ponad 23 dni, w II klasie – 14 dni, a w III klasie – 9 dni. Pobory urzędników zbliżone do uposażenia sekretarza czyniły tę podróż jeszcze bardziej znośną dla inteligenckiego budżetu. Użycie klasy I wiązało się z wydatkiem równym 16 i pół dniom pracy, na przejazd klasą II trzeba było przeznaczyć 10 dniówek, zaś klasą III nieco ponad 6 dniówek. Mimo iż były to koszty wciąż wysokie, to wydaje się jednak, że do zaakceptowania i zaplanowania z pewnym

wyprzedzeniem. Z powyższych kalkulacji wynika, że kolej stała się dla inteligencji dostępnym środkiem transportu dopiero na przełomie XIX i XX w. Wysokie koszty przejazdów oraz niskie zarobki inteligencji nie pozwalały na masowe jej wykorzystanie w okresie wcześniejszym. Alternatywą dla bardzo drogiej przejazdów I i II klasą było podróżowanie w III klasie pasażerskiej. Wydaje się, że to właśnie z tego rozwiązania inteligencja korzystała najczęściej, zarówno na krótkich odcinkach, jak i podczas przejazdów długodystansowych. Te inteligentkie wybory znajdują także odzwierciedlenie w statystykach przewozowych dotyczących realnego użycia poszczególnych klas pasażerskich. Statystyki te w interesującym nas okresie przedstawiały się następująco (tabela 1).

Tabela 1. Przewóz pasażerów w wybranych towarzystwach kolejowych z rozróżnieniem klasy zajmowanego miejsca w wagonie

Nazwa towarzystwa kolejowego (okres, do którego odnoszą się dane)	Przewóz osób według klasy wykupionego miejsca w wagonie (w procentach, w przybliżeniu)				
	w klasie I	w klasie II	w klasie III	w klasie IV	według taryfy wojskowej
Kolej Karola Ludwika (1869–1891)	1–2	10–15	70–83	–	2–17
Kolej lwowsko-czerniowiecka (1869–1887)	0,9–1,5	7–15	75–88	–	3–8
Pierwsza Węgiersko-Galicyjska Kolej Żelazna (1872–1888)	0,5–1,2	7–12	25–82	7–58	5–17
Kolej Lokalna Dolina – Wygoda (1898–1913)	–	4–9	89–95	–	0,3–3,7
Kolej Lokalna Tarnopol – Zbaraż (1906–1913)	0–0,04	3–5	92–96	–	0,5–3,5
Wschodniogalicyjskie Koleje Lokalne (1898–1913)	0,05–0,4	3,4–5,3	81–93	–	2–13

Źródło: S. Szuro, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, red. H. Madurowicz-Urbańska, Kraków 1997, s. 60, 70–71, 79–80, 100, 135, 216.

Z danych tych jednoznacznie wynika, że w klasie I i II podróżował niewielki odsetek ogółu pasażerów, rzędu kilku procent (I klasa), maksymalnie kilkunastu procent (II klasa). Im towarzystwo działało na rynku przewozowym prężniej (np. Kolej Karola Ludwika), tym więcej procentowo podróżnych korzystało z I i II klasy pasażerskiej. Na liniach peryferyjnie położonych, które nie przebiegały przez większe ośrodki miejskie, udział wyższych klas pasażerskich w ogólnym bilansie przewozów osobowych drastycznie spadał, osiągając

łącznie maksymalnie kilka procent ogółu przewiezionych osób. Znakomita większość podróżnych na tych liniach odbywała jazdę w niższych klasach pasażerskich (w III lub IV). Ze statystyk wynika, że 90–95% podróżnych wybierało te kategorie pasażerskie. W przypadku linii głównych, łączących ważne centra, użycie tańszych klas pasażerskich było na wyraźnie niższym poziomie; średnio wynosiło 75–80% ogółu przewozów.

Biorąc pod uwagę stopień wykorzystania poszczególnych klas, ceny biletów oraz zarobki inteligencji, należy stwierdzić, iż głównie wśród podróżnych korzystających z III i IV klasy należy szukać pasażerów o inteligentkim pochodzeniu. Były to klasy pasażerskie, które realnie znajdowały się w zasięgu tej warstwy. Prawdopodobieństwo użycia przez inteligencję I lub II klasy było znikome. Koszty z tym związane, wielokrotnie przewyższające dochody większości inteligentów, sprawiały, że na wspomniane luksusy mogli pozwolić sobie tylko nieliczni, bardzo dobrze sytuowani jej przedstawiciele, mający pewną i intratną posadę.

Przypuszczenia te znajdują potwierdzenie w przekazach źródłowych dokumentujących przebyta podróż. Wynika z nich, że inteligencja zdecydowanie preferowała III i – nieco rzadziej – IV klasę pasażerską; na inne wybory nie pozwalały koszty. Użycie klasy IV, oferowanej powszechnie tylko w pierwszych latach istnienia kolei w Galicji, później dostępnej na nielicznych odcinkach, nie zawsze było najlepszym rozwiązaniem dla inteligentów. Henryk Müldner wspominał, że klasa IV była wykorzystywana „przeważnie przez chłopów, żydów, robotników itp., przeto osobom niewybrednym, a zmuszonym liczyć się z kosztami podróży można śmiało polecić trzecią klasę”¹². Müldner, pisząc te słowa, miał na myśli właśnie inteligencję, jako głównego uczestnika propagowanych przez siebie wycieczek. Z kolei Mieczysław Orłowicz uważał, że III klasa była w zasadzie jedynym rozsądnym rozwiązaniem na studencką kieszeń¹³. Zalecano ją również dla drużyn sokolich, złożonych w znacznej części właśnie z inteligencji¹⁴.

Wzmianki źródłowe informujące o wykorzystaniu II klasy pojawiają się bardzo rzadko. O fakcie tym wspominają np. Karol Szajnocha¹⁵, Roma Bogdańska¹⁶,

¹² H. Müldner, *Szkice z podróży po Słowacji z dodaniem krótkiego przewodnika, skreślił...*, Kraków 1877, s. 100. Por. także uwagi Müldnera dotyczące uczestników wyjazdów turystyczno-krajoznawczych zawarte na s. 99–100.

¹³ M. Orłowicz, *Moje wspomnienia turystyczne*, Wrocław–Warszawa–Kraków, 1970, s. 169.

¹⁴ *Przepisy o dietach i kosztach podróży* [w:] *Zbiór ustaw sokolich*, wyd. 2, Lwów 1910, s. [2].

¹⁵ *Korespondencja Karola Szajnochy*, zebrał, wstępem i przypisami opatrzył H. Barycz, t. 2, Wrocław 1959, s. 170.

¹⁶ Biblioteka Zakładu Narodowego im. Ossolińskich we Wrocławiu, Dział Rękopisów (dalej cyt. BZNO); R. Bogdańska, *Dzienniki. [Pamiętnik z podróży do Karlsbadu]*, sygn. akc. 252/54, [s. 10].

Stanisław Lam¹⁷ czy Felicjan Łodziński¹⁸. Wybór tej kategorii podróźnej nie zawsze był z góry zaplanowaną czynnością, bywał wymuszony nagłymi niedogodnościami w trakcie jazdy (np. przepełnieniem wagonów, kłopotliwymi współpasażerami), stąd decyzja o dopłacie do posiadanego biletu i przejściu do klasy wyższej. Wykup miejsca w klasie II dyktowała także chęć przeżycia swoistej nobilitacji, jaką dawała podróż w towarzystwie innych osób stojących wyżej w hierarchii społecznej. Niekiedy, jak w przypadku Łodzińskiego, który został przynaglony do takiej podróży przez brata („mój brat zawsze na pana chorował”), znajomości zawarte w przedziale klasy II procentowały intratną posadą¹⁹.

Do absolutnych wyjątków należało użycie przez inteligentów I klasy. Lekarz Stanisław Trzebiński korzystał z tej klasy w 1872 r. na przestrzeni zaledwie kilku kilometrów, między Podwołoczyskami a Wołoczyskami, tylko po to, by wraz z ojcem zakosztować luksusu jazdy na najwyższym poziomie²⁰. Adam Mitscha, późniejszy kompozytor i pedagog, w 1910 r. podróżował – jako osiemnastolatek – w I klasie do Wenecji. Było to możliwe tylko dlatego, że wujek Mitschy, emerytowany kolejarz, miał prawo do bezpłatnego biletu rodzinnego w dowolnej klasie przewozowej. Skorzystał na tym sam Mitscha, który na czas przejazdu stał się „przybrany synem” organizatora wyprawy²¹. Komfortu jazdy na najwyższym poziomie doświadczyli także przyszli profesorowie Politechniki Lwowskiej – Roman Negrusz i Tadeusz Obmiński, którzy jako 26-letni mężczyźni udali się w 1900 r. koleją w podróż do Paryża. Przygodny fotograf, który wykonał im zdjęcie na jednym z dworców, uznał ich za magnatów²².

Wybór klasy przedziału był zazwyczaj przemyślanym i uprzednio zaplanowanym posunięciem. Stała za nim, na co najczęściej wskazywano w przebadanych źródłach, troska o obniżenie kosztów przejazdu. Wymuszały ją niekiedy względy praktyczne, jak np. u Stanisława Lama²³ (brak wolnych miejsc w klasie wyższej, stąd decyzja o użyciu klasy III), czasem obawami o zdrowie, jak w przypadku Leoni Wildowej, która w drodze do Marsylii zanotowała: „Nie

¹⁷ S. Lam, *Wybór kronik*, Warszawa 1954, s. 267.

¹⁸ BZNO, F. Łodziński, *Wspomnienia naftowca z lat 1855–1927*, sygn. akc. 51/88, k. 98. Łodziński pracę w przemyśle naftowym zaczynał najpierw jako robotnik. Od lat 80. i 90. XIX w. był zatrudniany w charakterze urzędnika; po 1900 r. pracował już jako prowadzący powierzone mu kopalnie.

¹⁹ Tamże.

²⁰ Biblioteka Narodowa w Warszawie, Dział Rękopisów (dalej: BN), S. Trzebiński, *Pamiętnik*, sygn. akc. 11806, s. 49.

²¹ BN, A.R. Mitscha, *Wspomnienia z lat 1892–1967*, cz. 1 B [t. 2], sygn. akc. 8900, s. 219.

²² K. Grodziska, *Listy, liście, wspomnienia... Z dziejów lwowskich rodzin Reichertów, Petetów, Negruszów. Napisała...*, Kraków 2012, s. 151.

²³ S. Lam, dz. cyt., s. 267.

mogę bowiem ani dla płuc, ani dla kiszek ryzykować jazdę III klasą, chociaż bardzo mi żal wydanego na II klasę grosza”²⁴.

Wybór określonej klasy wagonu dyktowały niekiedy przekonania polityczne, usposobienie czy zwykła ludzka wrażliwość. Beata Obertyńska tak wspomina swoją matkę Marylę Wolską:

Przygodni towarzysze podróży ciekawili ją, śmieszyli, wzruszali czasem. Łatwo wszczynala rozmowę. Bawiło ją incognito obu stron, świadomość niepowtarzalności przypadkowego zespołu w przedziale. Wolała jeździć trzecią klasą nie z powodu oszczędności czy jakichś specjalnie demokratycznych upodobań, bo ich nigdy nie miała, tylko dla bezpośredniej, poczciwej prostoty otoczenia. Tak zwani „lepsi” ludzie są najczęściej w pociągu bezosobowi. Posmarowani jakimś ochronnym pokostem. Żadni. Udają, że ich nie ma. A taka drewniana ławka trzeciej klasy – żyje! Weź te poczciwe podmiejskie grubule, wracające z pół tuzinem dzieci z odwiedzin u krewnych na wsi. Opalone to jak burak, spocone, gorące... I ten kosz „prośny” od wiejskiego prowiantu, i ten wiecheć ogródkowej maruny wetknięty między zielone ogórki. I zaraz rozmowa, i zaraz pytania, i zaraz o wszystkich chorobach w całej rodzinie. Ławka bab w trzeciej klasie to jak grzęda dyń... Dynia przy dyni i dynią pogania²⁵.

I jeszcze jeden cytat, tym razem autorstwa Hermana Diamanda, który tak pisał w 1899 r.:

Zmęczony wcale nie jestem, mógłbym i dzisiejszą noc przejechać bez wysiłku. W trzeciej klasie czułem się jak w domu, ci wszyscy biedni to jak dawni moi znajomi, starzy przyjaciele, których żywot dobrze znam i radości ich i biedę. Wsłuchiwałem się w ich rozmowy, jakbym słyszał po raz setny dawne dzieje²⁶.

Powyższe przykłady dowodzą, że nie zawsze inteligencja dążyła – jak to było standardem w przypadku arystokracji i ziemiaństwa – do stworzenia wokół siebie szczelnej bańki środowiskowej odgradzającej ją od otaczającego świata. Otwartość na innych, wrażliwość, świadomość potrzeby demokratyzacji zasad życia społecznego brały niekiedy górę. Postawy te – przynajmniej dla jakiejś części inteligentów – były naturalnym odruchem. Czy w różnych okolicznościach ci sami podróżni zachowywali się z jednakową empatią? Nie sposób dziś jednoznacznie to stwierdzić. Wydaje się jednak, że dyspozycja dnia, okoliczności miejsca i czasu ważyły na jednostkowych, nie zawsze powtarzalnych zachowaniach.

Z całą pewnością nie można stwierdzić, że otwartość na drugiego człowieka wyróżniała całą analizowaną warstwę. Materiał źródłowy dostarcza nam także przykładów zupełnie odmiennych²⁷. Chęć werbalnego zamykania się na innych ludzi czy potrzeba fizycznej izolacji w osobnym przedziale dowodzą,

²⁴ *Walka z życiem. Korespondencja lwowskiej rodziny Wildów*, zebrał, oprac. i wstępem opatrzył Z. Sudolski, Warszawa 2001, s. 170.

²⁵ M. Wolska, B. Obertyńska, *Wspomnienia*, Warszawa 1974, s. 545–546.

²⁶ *Pamiętnik Hermana Diamanda, zebrany z wyjątków listów do żony*, Kraków 1932, s. 44.

²⁷ Zob. *Walka z życiem...*, s. 237.

że była to kwestia bardzo indywidualna i jednocześnie dość często pożądana. Roma Bogdańska podróż do Karlsbadu tak opisuje:

Kiedyśmy wsiedli do wagonu 3 klasy, i to jeszcze do pociągu pośpiesznego, rozpacz nas ogarnęła tak było pełno [pasażerów – D. O.], do tego Oleś palił papierosy, więc nie mogliśmy siedzieć w niepalącym przedziale, szczęściem że choć zdobyłam 2 miejsca przy oknie, szalone było gorąco więc wielu żydków siedziało bez surdutów co Olesia ze względu na mnie mocno irytowało, i burę mi sypał za moją oszczędność [...]. W Gródku zlitował się nad nami konduktor i przesadził nas do osobnego coupé. [...] Wyjechaliśmy z Krakowa a Oleś pomyślał o tem by znanem passe partout okupić sobie wygodną jazdę, co też rzeczwiście [!] skutkowało bo do Prerau konduktor nie wpuścił do naszego wagonu nikogo, więc jechaliśmy bardzo wygodnie, mogliśmy swobodnie rozmawiać a mając książkę z nowelkami Gamastone [czyli Gustawa Kamińskiego – D.O.], czytałam je głośno, by tym sposobem Olesiuwi uprzyjemnić drogę, bo też mi już nie narzekał na trzecią klasę²⁸.

Podobnie uczyniła Helena Neumanowa: „za guldena, danego konduktorowi, mieliśmy cały przedział dla siebie”²⁹. Przywołane przykłady nie należały do odosobnionych. Za stosowną (wcale niemając) opłatą, która wędrowała do kieszeni konduktora, można było zyskać spokój i intymność. Ograniczona pula przedziałów, które w ten nieoficjalny sposób można było wykupić na wyłączność, sprawiała, że w sytuacji wzmożonego popytu na „opłacone” *coupe* (np. w okresie wakacji, przedświątecznych wyjazdów), obowiązywała zasada: kto pierwszy, ten lepszy. Jedynym dysponentem „wolnych” przedziałów i gwarantem utrzymania ładu w tej kwestii pozostawała obsługa wagonowa.

Do dalszych, kosztowniejszych podróży inteligencja czyniła staranne przygotowania. Ich istotę dobrze oddaje jeden z rękopisów:

gdy byłam jeszcze zupełnie małą dziewczynką, ojciec zapowiedział, że z chwilą, gdy najstarszy brat mój Stanisław ukończy gimnazjum i zda maturę – wszyscy całą rodziną udamy się w podróż po centralnej Europie. Miało to wypaść latem 1900 roku. Mieliśmy więc prawie trzy lata przed sobą, ażeby się do tej wycieczki przygotować³⁰.

Wydaje się, że przypadek ten, biorąc pod uwagę koszty, jakie należało ponieść przy planowaniu dłuższych wojaży, nie był odosobniony. Czas, o którym wspominała Zofia z Rodowiczów Iwanicka, upływał nie tylko na odkładaniu funduszy, ale również na dogrywaniu wszelkich szczegółów logistycznych, kompletowaniu ekwipunku, ale także, co szczególnie istotne, na merytorycznych przygotowaniach, tak by wyprawę przeżyć z maksymalnym pożytkiem. Ta intensywność, jak sądzę, jest kolejną charakterystyczną cechą inteligentkich wojaży. Świadomość wyrzeczeń, które należało ponieść, by wycieczka doszła do skutku, wyjątkowość i odświętność okazji (w wielu przypadkach była to po-

²⁸ BZNO, R. Bogdańska, *Dzienniki...*, [s. 5–6, 9–10].

²⁹ H. Maty [Helena Neumanowa], *Życie jakich wiele. Powieść*, t. 2, Warszawa 1936, s. 12.

³⁰ BN, Z. z Rodowiczów Iwanicka, *Wspomnienia*, sygn. akc. 13580, k. 28.

droż organizowana najwyżej raz na rok, wielokrotnie nawet rzadziej) sprawiała, że podchodzono do niej bardzo poważnie. Poza tym nie zapominajmy, że mamy do czynienia z ludźmi wykształconymi, na różnym co prawda poziomie, ale jednak ludźmi, którzy zasmakowali już w przeszłości jakiejś wiedzy; ta ciekawość świata w nich naturalnie tkwiła, w wielu przypadkach była ona brutalnie tłamszona kłopotami egzystencjalnymi dnia codziennego.

Intensywność w przeżywaniu podróży wyrażała się również poprzez baczne rejestrowanie wszelkich odmienności spotykanych w drodze. Odrębność języka, zachowań, ubiorów, przyzwyczajęń kulinarnych była skwapliwie odnotowywana, analizowana i niekiedy porównywana z galicyjskimi realiami. Tak czynili chociażby: Henryk Müldner,³¹ podróżując po Słowacji, Leonia Wildowa³² w drodze do Pragi i Karlsbadu, Hugo Steinhaus³³ w swojej wybornej charakterystyce Niemców poczynionej w trakcie odwiedzania ich kraju, Ołeksander Tysowski³⁴, również opisujący Niemców w drodze do Bergen, Tadeusz Garczyński³⁵ wojażujący po Prusach i Królestwie Polskim, Przemysław Dąbkowski³⁶ w swoich wspomnieniach z niemieckich i francuskich podróży naukowych, czy w końcu Ignacy Maciejowski³⁷ opisujący doświadczenia drogi z Krakowa do Mediolanu.

Żywiłowo chłonięto nową rzeczywistość wszystkimi zmysłami. Reagowano na dotyk, zapachy, barwy, dźwięki. Zachowało się wiele świadectw dokumentujących to zmysłowe odbieranie otwierającego się świata. Są to najczęściej krótkie, ale wymowne frazy, innym razem pełniejsze opisy jak u Stanisława Trzebińskiego, który – będąc przejazdem w drodze do Poznania – tak zapamiętał zetknięcie z Galicją:

stanęliśmy na dworcu podwołoczymskim, gdzie czekaliśmy kilka godzin na pociąg mieszany. Tymczasem przez oszklone drzwi poczekalni widzieliśmy odchodzący pociąg pośpieszny, którego żółte – przy sztucznym świetle prawie biało wyglądające – wagony austriackiej I klasy przesunęły się nam przed oczami. Z wrażeń powonieniowych zapamiętałem, pierwszy wtedy raz zauważony zapach węgla kamiennego. Potem nareszcie i my ruszyliśmy w oddzielnym przedziale 3 kl[asy]. Czystym i pełnym woni olejnej farby³⁸.

³¹ H. Müldner, dz. cyt., s. 99–101.

³² *Walka z życiem...*, s. 170, 236–237.

³³ H. Steinhaus, *Wspomnienia i zapiski*, oprac. A. Zgorzelska, Londyn 1992, s. 58–60.

³⁴ Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie (dalej: CPAHU), f. 410, Tysowski Ołeksandr, *List z Bergen*, k. 17.

³⁵ BN, T. Garczyński, *Wspomnienia z lat 1893–1918*, sygn. III. 10562, t. 1, s. 69–71; t. 2, s. 43–44, 62–63.

³⁶ P. Dąbkowski, *Wspomnienia z podróży naukowych 1899–1908*, Lwów 1929, s. 120–121.

³⁷ Sewer [I. Maciejowski], *Michał Kopeć. W lesie. Z Krakowa do Mediolanu. Nowele*, Warszawa 1903, s. 222–227.

³⁸ BN, S. Trzebiński, *Pamiętnik*, sygn. akc. 11806, k. 50.

Nie wiem, czy ta duża wrażliwość na bodźce zewnętrzne, która jest wyzuwalna w inteligenckich relacjach, jest czymś charakterystycznym dla tej warstwy, wszak arystokracja czy ziemiaństwo też na różne podniety reagowała, wydaje się jednak, iż okazjonalność tych doznań sprawiała, że impulsy te były inaczej (pełniej?) odbierane. Inna sprawa, że wielu z tych bodźców warstwy wyższe w ogóle nie mogły doświadczyć. Podróż I i II oraz III i IV klasą to były zupełnie inne, przeciwstawne światy, które mogły – w zależności od indywidualnych preferencji – wyostrzać lub tępić wrażliwość zmysłową.

W tym miejscu należy wspomnieć o ekwipunku wojażera. Kompletowanie utensyliów podróży, obchodzenie się z tym bagażem w drodze wyglądało u inteligencji inaczej niż u innych podróżnych. Tylko niektóre rodziny inteligenckie mogły pozwolić sobie na służbę domową, jeszcze rzadsze były przypadki zabierania służących w podróż³⁹. Stan ten wynikał głównie z ograniczeń finansowych, jakim podlegał inteligencki budżet na tę okazję. W związku z powyższym, uwzględniając także ograniczone środki pieniężne na wyjazd, bagaż podróżny należało tak zestawić, aby móc sobie z nim samodzielnie poradzić w drodze i jednocześnie, by był on na tyle kompletny, żeby nie ponosić dodatkowych, nieprzewidywalnych kosztów wywołanych brakiem jakiegoś elementu wyposażenia. Każdy nieplanowany wydatek w drodze mógł zachwiać uprzednio sporządzonym preliminarzem⁴⁰. Generalnie, dbano o oszczędność w podróży. Świetnie ilustrują to zapiski dotyczące obchodzenia się z bagażem i gospodarowania funduszami przewidzianymi na ten cel autorstwa Alfreda Wysockiego⁴¹, Felicjana Łodzińskiego⁴², Marii Dulębiny⁴³, Aleksandra Barwińskiego⁴⁴, Marii Morozowicz-Szczepkowskiej⁴⁵, skautów w wycieczce na Czarnohorę⁴⁶.

³⁹ Regularnie służąca towarzyszyła w podróżach np. Helenie Modrzejewskiej, zob. H. Modrzejewska, *Wspomnienia i wrażenia*, Kraków 1957, s. 6.

⁴⁰ Zapiski rejestrujące wydatki podróżne – choć rzadkie – należą do bardzo interesujących źródeł. Skrupulatnie prowadził je np. warszawski aktor i śpiewak Alojzy Żółkowski; zob. Biblioteka Jagiellońska w Krakowie, Dział Rękopisów (dalej: BJ), Dzienniczek Aleksandra Żółkowskiego pisany w czasie pobytu w Karlsbadzie od 27 VII do 4 IX 1856 r., sygn. 7087 I, k. 67–68 oraz inni przedstawiciele galicyjskiej inteligencji, m.in.: BJ, Pamiętniki Kazimierza Grabowskiego z lat 1859–1864, [t. 1], sygn. 8819 II, k. 42–47; BJ, Notes Bogusława Studzińskiego komisarza rządowego miasta Tarnopola, z lat 1889–1894, sygn. 7966 I, k. 24; BJ, Konstancy Maria Górski; Zapiski z podróży i na podróż po Szwajcarii. Dziennik, sygn. 7714 I, k. 59.

⁴¹ A. Wysocki, *Sprzed pół wieku*, Kraków 1974, s. 186–187.

⁴² BZNO, F. Łodziński, *Wspomnienia...*, sygn. akc. 51/88, k. 96.

⁴³ M. Dulębina, *Na turystycznych ścieżkach*, Warszawa 1975, s. 96–98.

⁴⁴ O. Barvin'skij, *Spomini z mogo žitā. Č. 2, (Obrazki z gromadān'skogo i pis'men'skogo rozvitku Rusiniv vid 1871–1888 r., z dodatkom spominiv pro M. Lisenka)*, L'viv 1913, s. 324–326.

⁴⁵ M. Morozowicz-Szczepkowska, *Z lotu ptaka. Wspomnienia*, Warszawa 1968, s. 164–165.

⁴⁶ *Wycieczka w Czarnohorę Zastępu I. Lwow[skiej] Drużyny Skautowej*, Lwów 1914, s. 3–4.

Inteligencji zawdzięczamy także, o czym może nieraz zapominamy, odkrycie wspaniałości ojczyznej ziemi. Opisane przez nią podróże prowadziły trasami powszechnie znanymi (europejskie metropolie, popularne zagraniczne kurorty), o których można było przeczytać w seryjnych przewodnikach Baedekera, Murraya czy Michelina, ale także nieznanymi ogółowi karpacczymi ścieżkami, w dzikie uroczyska, pod góralskie strzechy czy do miejsc kojarzących się z latami przedzaborowej świetności Rzeczypospolitej (magnackie i królewskie siedziby, pola bitewne, miejsca owiane legendami itp.). Aktywność inteligencji na tym polu dobrze ilustrują relacje Mieczysława Orłowicza⁴⁷, Marii Dulębiny⁴⁸ czy sprawozdania publikowane na łamach „Pamiętnika Tatrzańskiego” oraz przez lwowski Akademicki Klub Turystyczny. Tak na marginesie, to tę aktywność inteligencji bardzo dobrze widać w strukturach Towarzystwa Tatrzańskiego. W 1877 r. średnia inteligencja stanowiła ok. 80% wszystkich członków TT, czyli ok. 800 osób, a w 1909 r. odsetek ten wynosił już ponad 90%, czyli ok. 1800 osób⁴⁹. To dzięki inteligencji, głównie krakowskiej, ale nie tylko, bo i warszawskiej, od której właściwie wszystko się zaczęło (dr Tytus Chałubiński), Zakopane i Tatry stały się tak popularne. Dzięki aktywności lwowskiej, stanisławowskiej i kołomyjskiej inteligencji (czyli w miastach, gdzie działały oddziały TT) „odkryte” zostały dla masowej turystyki karpaccze ośrodki, takie jak: Sławsko, Skole, Jaremcze, Tatarów, Worochta, Żabie, Zaleszczyki.

Zdaję sobie sprawę, że powyższe pomysły na interpretację kolejowej rzeczywistości podróźnej z udziałem inteligencji mogą być dyskusyjne. Zagadnienie to – póki co – nie doczekało się osobnej refleksji w rodzimej historiografii. Na temat wyjazdów turystycznych organizowanych w XIX w. powstało sporo prac traktujących problem szczegółowo, jak i na poziomie ogólnym. Wykorzystanie kolei, w tym przypadku przez inteligencję, do celów komunikacyjnych, skutkowało dalekosiężnymi konsekwencjami wpływającymi na charakter całej wyprawy. Jak wspomniałem na początku artykułu, kolej od lat 70./80. XIX w. pełniła dla inteligencji, ale także dla pozostałych mobilnych warstw społecznych, rolę podstawowego środka komunikacji na długich dystansach. Wszystkie zabiegi poprzedzające sam przejazd (kompletowanie bagażu, rezerwacja i opłacenie biletów, organizacja dowozu na stację kolejową, zdobycie, zwykle niemałych, funduszy na opłacenie przejazdu, dogranie wszystkich kwestii logistycznych, tj. podział trasy na etapy, zaplanowanie noclegów, wyżywienia itp.) zawsze wymagały od uczestników dużej staranności i operatywności. Nie o wszystkich aspektach inteligenckich podróży oczywiście wspomniałem. Niektóre z pominiętych

⁴⁷ M. Orłowicz, dz. cyt., *passim*.

⁴⁸ M. Dulębina, dz. cyt., *passim*.

⁴⁹ W. Krygowski, *Dzieje Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego*, Warszawa–Kraków 1988, s. 25.

kwestii wydają się szczególnie godne uwagi. Warto spróbować je rozwinąć, poszerzając kwerendę. Interesująco przedstawiają się doświadczenia inteligencji w przekraczaniu granic zewnętrznych Galicji (głównie z Królestwem Polskim i Rosją). Z sondażowych badań wynika, że sam fakt pokonywania procedur granicznych oraz przejścia/przejazdu przez punkt kontroli wywoływał u podróżnych bardzo silne emocje. Z moich obserwacji wynika, że właśnie inteligencja była tą grupą pasażerów, która najmocniej doświadczała opresyjności systemu po obu stronach kordonu granicznego. Innym zagadnieniem, niemniej frapującym, wymagającym jednak dodatkowej kwerendy, był przebieg samej podróży kolejowej na wszystkich jej etapach. Wydaje się, że jej ostateczny kształt formowały różne czynniki, np. zasobność portfela, inteligencki etos czy żywe w danym momencie trendy społeczne. Niezwykle cenne byłoby w końcu zestawienie tych zachowań z normami podróżnymi obowiązującymi wśród klas społecznych, do których inteligencja starała się równać – arystokracji, ziemiaństwa, burżuazji. Zasygnalizowane tu problemy są w zasadzie punktem wyjścia do szerszej dyskusji nad podróżami kolejowymi różnych warstw społecznych.

Bibliografia

Źródła rękopiśmienne

Biblioteka Zakładu Narodowego im. Ossolińskich we Wrocławiu, Dział Rękopisów

Bogdańska R., *Dzienniki. [Pamiętnik z podróży do Karlsbadu]*, sygn. akc. 252/54.

Łodziński F., *Wspomnienia naftowca z lat 1855–1927*, sygn. akc. 51/88.

Biblioteka Narodowa w Warszawie, Dział Rękopisów

Garczyński T., *Wspomnienia z lat 1893–1918*, sygn. III. 10562, t. 1–2.

Iwanicka z Rodowiczów Z., *Wspomnienia*, sygn. akc. 13580.

Mitscha A. R., *Wspomnienia z lat 1892–1967*, cz. 1 B [t. 2], sygn. akc. 8900.

Trzebiński S., *Pamiętnik*, sygn. akc. 11806.

Biblioteka Jagiellońska w Krakowie, Dział Rękopisów

Dzienniczek Aleksandra Żółkowskiego pisany w czasie pobytu w Karlsbadzie od 27 VII do 4 IX 1856 r., sygn. 7087.

Konstanty Maria Górski, *Zapiski z podróży i na podróż po Szwajcarii. Dziennik*, sygn. 7714 I.

Notes Bogusława Studzińskiego komisarza rządowego miasta Tarnopola, z lat 1889–1894, sygn. 7966 I.

Pamiętniki Kazimierza Grabowskiego z lat 1859–1864, [t. 1], sygn. 8819 II.

Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie

Tysowski Ołeksandr, fond 410, *List z Bergen*.

Źródła drukowane

Astleithner F., *Skorowidz najnowszych kursów pocztowych, jazd na kolei żelaznej i połączenia telegrafów, w Królestwie Galicji i Lodomeryi, jako też w Wielkiem Księstwie Krakowskim i Księstwie Bukowińskiem; wraz postanowienia poczty wozowej, wykazy odległości stacyi*

- pocztowych, taryfa dla korespondencyi telegraficznej, itd. Podług ustaw urzędowych ułożył i wydał..., urzędnik ces[arsko] król[ewskiej] poczty we Lwowie, Lwów 1862.*
- Barvin'skij O., *Spomini z mogo žitá. Č. 2 (Obrazki z gromadán'skogo i pis'men'skogo rozvitku Rusiniv від 1871–1888 r., z dodatkom spominiv pro M. Lisenka), L'viv 1913.*
- Dąbkowski P., *Wspomnienia z podróży naukowych 1899–1908, Lwów 1929.*
- Dulębina M., *Na turystycznych ścieżkach, Warszawa 1975.*
- Grodziska K., *Listy, liście, wspomnienia... Z dziejów lwowskich rodzin Reichertów, Peterów, Negruszów. Napisała..., Kraków 2012.*
- Korespondencja Karola Szajnochy, zebrał, wstępem i przypisami opatrzył H. Barycz, t. 2, Wrocław 1959.*
- Kurier kolejowy. Ważny od 1 maja 1914. Rozkład jazdy pociągów osobowych i pośpiesznych w Galicyi i Bukowinie. Połączenia do miast za granicą, do miejsc kąpielowych oraz ceny biletów do wszystkich stacji, Lwów 1914.*
- Lam S., *Wybór kronik, Warszawa 1954.*
- Maty H. [Helena Neumanowa], *Życie jakich wiele. Powieść, t. 2, Warszawa 1936.*
- Modrzejewska H., *Wspomnienia i wrażenia, Kraków 1957.*
- Morozowicz-Szczepkowska M., *Z lotu ptaka. Wspomnienia, Warszawa 1968.*
- Müldner H., *Szkice z podróży po Słowacji z dodaniem krótkiego przewodnika, skreślił..., Kraków 1877.*
- Orłowicz M., *Moje wspomnienia turystyczne, Wrocław–Warszawa–Kraków 1970.*
- Pamiętnik Hermana Diamanda, zebrany z wyjątków listów do żony, Kraków 1932.*
- Przepisy o dietach i kosztach podróży [w:] Zbiór ustaw sokolich, wyd. 2, Lwów 1910.*
- Rozkład i ceny jazdy drogą żelazną z Krakowa do Lwowa, Czerniowiec, Wrocławia, Poznania i Wiednia. Przepisy pocztowe tudzież wykaz poczt osobowych w Galicyi i opłaty od depez telegraficznych, Kraków 1867.*
- Sewer [I. Maciejowski], *Michał Kopeć. W lesie. Z Krakowa do Mediolanu. Nowele, Warszawa 1903.*
- Steinhaus H., *Wspomnienia i zapiski, oprac. A. Zgorzelska, Londyn 1992.*
- Walka z życiem. Korespondencja lwowskiej rodziny Wildów, zebrał, oprac. i wstępem opatrzył Z. Sudolski, Warszawa 2001.*
- Wolska M., Obertyńska B., *Wspomnienia, Warszawa 1974.*
- Wycieczka w Czarnohorę Zastępu I. Lwow[skiej] Drużyny Skautowej, Lwów 1914.*
- Wysocki A., *Sprzed pół wieku, Kraków 1974.*

Opracowania

- Czepulis-Rastenis R., *„Klasa umysłowa”. Inteligencja Królestwa Polskiego 1832–1862, Warszawa 1973.*
- Dutkowska M.A., *Rozwój komunikacji pocztowej w Galicyi w XIX wieku. Zarys problematyki [w:] Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013.*
- Górkiewicz M., *Ceny w Krakowie w latach 1796–1914, Poznań 1950.*
- Hass L., *Inteligencji polskiej dole i niedole: XIX i XX wiek, Łowicz–Warszawa 1999.*
- Hoff J., *Mieszkańcy małych miast Galicji Wschodniej w okresie autonomicznym, Rzeszów 2005.*
- Hoff J., *Spoleczność małego miasta galicyjskiego w dobie autonomii, Rzeszów 1992.*
- Homola I., *„Kwiat społeczeństwa...” (struktura społeczna i zarys położenia inteligencji krakowskiej w latach 1860–1914), Kraków 1984.*
- Hoszowski S., *Ceny we Lwowie w latach 1701–1914, Lwów 1934.*
- Ihnatowicz I., *Urzednicy galicyjscy w dobie autonomii [w:] Spoleczeństwo polskie XVIII i XIX wieku: studia o uwarstwieniu i ruchliwości społecznej, t. 6, red. J. Leskiewiczowa, Warszawa 1974.*

- Ihnatowicz I., Mączak A., Zientara B., *Spółeczeństwo polskie od X do XX wieku*, Warszawa 1979.
- Janowski M., *Inteligencja wobec wyzwań nowoczesności: dylematy ideowe polskiej demokracji liberalnej w Galicji w latach 1889–1914*, Warszawa 1996.
- Janowski M., *Narodziny inteligencji: 1750–1831*, Warszawa 2008.
- Kamińska-Kwak J., *Podróżowanie po Galicji [w:] Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013.
- Kieniewicz J., *Szukając trzeciego wyjścia*, Warszawa 2021.
- Kizwalter T., „Nowatorstwo i rutyny”: *społeczeństwo polskie zaboru rosyjskiego wobec modernizacji (1840–1863)*, Warszawa 1990.
- Kizwalter T., *Modernizacja z polskiej perspektywy: wiek XIX [w:] Drogi do nowoczesności. Idea modernizacji w polskiej myśli politycznej*, red. J. Kloczkowski, M. Szuldrzyński, Kraków 2006.
- Kizwalter T., *O nowoczesności narodu. Przypadek Polski*, Warszawa 1999.
- Krygowski W., *Dzieje Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego*, Warszawa–Kraków 1988.
- Latawiec K., *Rosyjska straż graniczna w Królestwie Polskim w latach 1851–1914*, Lublin 2014.
- Leskiewiczowa J., *Warszawa i jej inteligencja po powstaniu styczniowym 1864–1870*, Warszawa 1961.
- Matyja R., *Miejski grunt: 250 lat polskiej gry z nowoczesnością*, Kraków 2021.
- Micińska M., *Inteligencja na rozdrożach: 1864–1918*, Warszawa 2008.
- Molik W., *Inteligencja polska w Poznańskim w XIX i początkach XX wieku*, Poznań 2009.
- Molik W., *Inteligencja polska w Wielkim Księstwie Poznańskim (1841–1870) [w:] Inteligencja polska pod zaborami: studia*, red. R. Czepulis-Rastenis, Warszawa 1978.
- Opaliński D., *Przewozy pasażerskie na Kolei Karola Ludwika w latach 1858–1891 [w:] Szkice z dziejów gospodarczych i społecznych Galicji*, red. G. Zamoyski, Rzeszów 2018.
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S.M., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995.
- Polacy za granicą – dokonania w sferze gospodarczej i społecznej*, red. P. Grata, Rzeszów 2021.
- Pudłocki T., *Iskra światła czy kopcząca pochodnia? Inteligencja w Przemysłu w latach 1867–1939*, Kraków 2009.
- Sadowski L., *Polska inteligencja prowincjonalna i jej ideowe dylematy na przelomie XIX i XX wieku*, Warszawa 1988.
- Smoczyński R., Zarycki T., *Totem inteligencji: arystokracja, szlachta i ziemiaństwo w polskiej przestrzeni społecznej*, Warszawa 2017.
- Szuro S., *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, red. H. Madurowicz-Urbańska, Kraków 1997.
- Urry J., *Socjologia mobilności*, Warszawa 2009.
- W drodze ku niepodległości. Przemiany modernizacyjne na ziemiach polskich w II połowie XIX i na początku XX wieku*, red. P. Grata, Rzeszów 2019.
- Żurawicka J., *Inteligencja warszawska w końcu XIX wieku*, Warszawa 1978.

Galician intelligentsia's travels by train in the second half of the 19th century in memoirs, diaries and letters

Summary

The issue undertaken in the article has not been discussed more extensively in other works. The 'railway' threads are presented as side issues, appearing only when other problems are referred to, quite unfairly, in my view. The journey by rail to the destination was a key element of the whole

endeavour in the nineteenth century and for this reason alone it deserves attention. The article consists of several parts. In the first, I discussed the railway network of the Austrian partition and the most important stages of Galicia's rail opening to Europe. In the next section, I collated ticket prices and the earnings of the intelligentsia, which made it possible not only hypothetically, but more realistically, to assess the degree of use of passenger classes by the analysed social stratum. In the last one, I attempt to establish a catalogue of railway travel behaviour typical of the intelligentsia.

Keywords: intelligentsia, travel, rail, passenger transport, rail fares