

Królikowski, Lech

Organizacja centralnych służb inżynierskich w Królestwie Polskim w latach 1864 (1867)-1915 na tle organizacji analogicznych służb w Cesarstwie Rosyjskim

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 35/2 - 3, 225-258

1990

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Lech Królikowski
(Warszawa)

ORGANIZACJA CENTRALNYCH SŁUŻB INŻYNIERYJNYCH¹
W KRÓLESTWIE POLSKIM W LATACH 1864 (1867) - 1915 NA TLE
ORGANIZACJI ANALOGICZNYCH SŁUŻB W CESARSTWIE
ROSYJSKIM

WSTĘP.

Panuje opinia, że w okresie zaborów zrobiono bardzo niewiele na terenie Polski w zakresie budowy dróg, kolei oraz regulacji rzek. Ocena ta dotyczy przede wszystkim Królestwa Polskiego, a więc jednej z części byłego zaboru rosyjskiego.

Po zapoznaniu się z oryginalnymi materiałami statystycznymi² oraz archiwaliami rosyjskiej administracji inżynierskiej z terenów Królestwa Polskiego³, można dojść do wniosku, że ocena taka jest tylko częściowo prawdziwa. W porównaniu z Zachodem zrobiono rzeczywiście niezbyt dużo, ale w porównaniu z Imperium Rosyjskim — okazuje się, Królestwo Polskie było jego najbardziej zurbanizowaną częścią składową. Gęstość linii kolejowych oraz dróg bitych w Królestwie Polskim była najwyższa w Cesarstwie. W dziedzinie dróg wodnych było gorzej, albowiem polskie rzeki tylko w niewielkim stopniu nadawały się do ce-

¹ Pod pojęciem „centralnych służb inżynierskich” rozumie się tu służby podległe rosyjskiemu resortowi Komunikacji (ros. — *putej soobščenijskija*), zajmujące się budową i eksploatacją dróg wodnych, dróg bitych oraz kolei, a także niektórych innych obiektów i systemów inżynierskich.

² *Statističeskij sbornik Ministerstva putej soobščenijskija*. Vyp. [1] — 147. S-Peterburg 1877-1918 (Izd. ezegodnoe).

³ Centralne Państwowe Historyczne Archiwum ZSRR w Leningradzie (dalej — CGIA SSSR), fondy ministerstwa komunikacji, m.in. 172, 173, 174, 176, 185, 350 i inne.

łów transportu wodnego, którego rozwój skutecznie był tłumiony przez znacznie szybszy rozwój transportu kolejowego i drogowego.

Tematem niniejszego artykułu jest organizacja państwowych (centralnych) służb w zakresie inżynierii w Imperium Rosyjskim, ze szczególnym podkreśleniem Królestwa Polskiego w okresie od ustanowienia XI Okręgu Komunikacji, tj. od roku 1867, aż do ewakuacji rosyjskiej administracji z Warszawy w pierwszych dniach sierpnia 1915 r. Na przyjęcie tych cezur wpłynął także fakt, że pokrywają się one z tradycyjnie przyjętymi cezurami natury politycznej, czyli okresem od Powstania Styczniowego do I wojny światowej.

Rekonstrukcja schematu organizacyjnego służb inżynierskich w Królestwie Polskim, poznanie uprawnień oraz obowiązków poszczególnych instancji, ich sprawozdawczości, a także schematu organizacyjnego służb statystycznych w całym resorcie komunikacji jest zadaniem, jakie postawił sobie autor niniejszego opracowania. Uzyskane natomiast wyniki mają być punktem wyjścia do szczegółowych badań nad dziejami infrastruktury technicznej w Królestwie Polskim w latach 1864-1915.

I. ORGANIZACJA SŁUŻB INŻYNIERYJNYCH W CESARSTWIE ROSYJSKIM.

Przyjmuje się⁴, że początek resortowi komunikacji w Rosji dał dekret cesarza Pawła I z 28 II 1798 r.⁵ Resort był wówczas określony jako departament do prowadzenia i kierowania wszystkimi sprawami związanymi z komunikacją wodną na terenie Imperium Rosyjskiego i podlegał bezpośrednio Senatowi. Ranga departamentu równa była randze tzw. kolegiów, czyli ówczesnym rosyjskim ministerstwom.

16 VI 1809 r. departament zamieniony został w tzw. Ekspedycję Komunikacji Wodnych, która składała się z trzech oddziałów: I — gospodarczego, II — żeglugi, III — przychodów i wydatków. Na czele ekspedycji stał dyrektor podległy bezpośrednio cesarzowi.

W 1809 r. do Ekspedycji Komunikacji Wodnych włączono Oddział Komunikacji Lądowych. 20 XI 1809 r. cesarz Aleksander I zatwierdził nowy schemat organizacyjny resortu. Zgodnie z tym schematem na czele Ekspedycji stał dyrektor, który miał do pomocy radę złożoną z pięciu członków, wśród których byli inspektorzy Korpusu Hydraulików oraz Korpusu Inżynierów Komunikacji.

Korpus Inżynierów Komunikacji powstał 20 XI 1809 r. na mocy wspomnianego już rozporządzenia Aleksandra I i istniał do około 1867 r.,

⁴ *Istoričeskij očerok razvitija organizacii vedomstva putej soobščeniija*. S-Peterburg, b.d.w. *Kratkij istoričeskij očerok razvitija i dejatel'nosti vedomstva putej soobščeniija za sto let ego suščestvovaniija (1798-1898 gg)*, S-Peterburg 1898.

⁵ *Istoričeskij očerok...*, Daty podawane w niniejszym artykule podawane są wg kalendarza juliańskiego, czyli są to daty w tzw. starym stylu.

kiedy to doszło do stopniowego rozformowywania tej elitarnej organizacji inżynierskiej. Korpus odegrał niepoślednią rolę w przeobrażeniach inżynieryjno-cywilizacyjnych na obszarach od Proсны i Wisły do Pacyfiku. Korpus sformowany był na sposób wojskowy; członkowie jego mieli stopnie wojskowe i byli umundurowani. Do pierwszego zestawu Korpusu Inżynierów Komunikacji (1809 r.) weszli generalni inspektorzy Korpusu, naczelnicy dziesięciu okręgów komunikacji (na które podzielona była wówczas Rosja), 15 tzw. dyrektorów zarządzających, 20 dyrektorów prac inwestycyjnych, 30 inżynierów I klasy, 45 inżynierów II klasy oraz 70 inżynierów III klasy. W tymże 1809 r. otworzony został w Petersburgu Instytut Korpusu Inżynierów Komunikacji, który miał zapewnić stały dopływ wysoko kwalifikowanych kadr. Instytut powstał dzięki pomocy grupy uczonych przysłanych przez Napoleona z paryskiej Szkoły Dróg i Mostów, toteż nic dziwnego, że zarówno szkoła jak i korpus wzorowane były na rozwiązaniach francuskich. Pierwszym dyrektorem Instytutu i jego faktycznym organizatorem był gen. Augustin de Betancourt (do 1824 r.).

Korpus Inżynierów Komunikacji był elitarną organizacją inżynierską, a sam fakt wchodzenia w jego skład wiązał się (do lat sześćdziesiątych XIX w.) z otrzymywaniem stałej, relatywnie bardzo wysokiej pensji.

Ekspedycja składała się z trzech oddziałów (ros. — *razrjadov*): I — Komunikacji Wodnych; II — Komunikacji Lądowych; III — Portów Handlowych. Do 1816 r. siedzibą centralnych władz resortu komunikacji była miejscowość Twer, a później — Petersburg.

W 1809 r. terytorium Cesarstwa Rosyjskiego podzielone zostało na dziesięć okręgów komunikacji⁶. Podział ten przetrwał do 1822 r., kiedy to zlikwidowany został okręg dziesiąty, nazywany zazwyczaj Syberyjskim Okręgiem Komunikacji. Likwidacja nastąpiła ze względu na znikomą działalność inwestycyjną w zakresie budownictwa wodnego oraz lądowego budownictwa drogowego.

Dalsze zmiany w podziale Cesarstwa Rosyjskiego na okręgi komu-

⁶ I Okręg Komunikacji obejmował część guberni petersburskiej, nowgorodzkiej i twerskiej; II — gubernię ołoniecką oraz część jarosławskiej, twerskiej, nowgorodzkiej i petersburskiej; III — rzekę Wołgę od Tweru do morza Kaspijskiego oraz rzekę Okę; IV — część guberni: tułskiej, kurskiej, tambowskiej, saratowskiej, charkowskiej, jekatierinosławskiej, gubernie: woroneską, kaukaską, tawrydzką, Gruzję oraz Ziemię Kozaków Dońskich; V — część guberni: smoleńskiej, mohylewskiej, orłowskiej i kurskiej oraz gubernie: czernyhowską, kijowską, połtawską, chersońską, podolską oraz część guberni: charkowskiej i jekatierinosławskiej; VI — gubernie: wołyńską, grodzieńską oraz część guberni: mińskiej, wileńskiej i kijowskiej; VII — gubernie: kurlandzką, liflandzką, estlandzką oraz część guberni: mińskiej, mohylewskiej i wileńskiej; VIII — Wielkie Księstwo Finlandii; IX — gubernie: wołogodską, archangielską oraz część guberni: permskiej, wiatskiej i ołonieckiej; X — gubernie: tobołską, tomską i irkucką oraz część guberni permskiej.

nikacji nastąpiły w 1836 r., kiedy to z istniejących dziewięciu okręgów utworzono pięć, wyłączając jednocześnie spod administracji (resortu komunikacji) tereny Kaukazu, Syberii, Finlandii i Królestwa Polskiego, które (tj. KP) także nie wchodziło do centralnej inżynierskiej administracji rosyjskiej w okresie poprzednim.

Kolejna zmiana nastąpiła na mocy dekretu cesarskiego z 2 lipca 1843 r. Utworzono wówczas dwanaście okręgów komunikacji, przy czym przyjęto zasadę, że granice okręgów pokrywają się z granicami guberni⁷. Z poprzednich reform zachowano natomiast zasadę wyłączania spod centralnej administracji inżynierskiej terenów Syberii, Finlandii oraz Królestwa Polskiego. Stan ten nie trwał jednak długo, gdyż już na mocy rozporządzenia imperatora z 5 grudnia 1846 r. Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych istniejący do tego czasu w Królestwie Polskim przekształcony został w XIII Okręg Komunikacji (Cesarstwa Rosyjskiego).

Analiza proporcji wydatków na utrzymanie administracji w poszczególnych okręgach do wydatków na działalność merytoryczną (inwestycje i remonty) w tych okręgach wykazała, że nieracjonalnym jest utrzymywanie oddzielnej administracji w Okręgu VII (Saratowskim) i IX (Jekatierenosławskim). Tak więc, ze względu na zbyt małą liczbę obiektów inżynierskich w tych okręgach, zostały one z dniem 22 lutego 1861 r. zlikwidowane. W wyniku tego po reorganizacji z 22 II 1861 r. w Cesarstwie Rosyjskim istniało jedenaście okręgów komunikacji, chociaż formalnie najwyższym numerem był numer trzynasty (XIII). Aby uniknąć nieporozumień, przemianowano wówczas dotychczasowy XIII okręg na okręg VII, który różnił się tym od innych, że podlegał bezpośrednio namiestnikowi Królestwa Polskiego, który zobowiązany był informować resort komunikacji w Petersburgu o wszystkim, co wymagało jego (namiestnika) zgody lub zatwierdzenia. W 1862 r. VII Okręg Komunikacji przekształcony został w Zarząd Komunikacji w Królestwie Polskim niezależny od resortu komunikacji w Petersburgu, przy czym wewnętrzna organizacja władz okręgu pozostała bez istotnych zmian⁸.

⁷ Na mocy dekretu cesarskiego z 2 lipca 1843 r. utworzone zostały następujące okręgi komunikacji: I Okręg Komunikacji z siedzibą zarządu w Petersburgu; II OK z siedzibą zarządu w miejscowości Wytierg, leżącej nad rzeką o tej samej nazwie, 18 km od jej ujścia do jeziora Onega; III OK z siedzibą zarządu w miejscowości Wyszniy Wołoczek (obecnie 100-tysięczne miasto przy szosie Moskwa-Leningrad); IV OK z siedzibą zarządu w Moskwie; V OK z siedzibą zarządu w Kazaniu; VI OK z siedzibą zarządu w Jarosławiu; VII OK z siedzibą zarządu w Saratowie; VIII OK z siedzibą zarządu w Tyflisie (obecnie — Tibilisi); IX OK z siedzibą zarządu w Jekatierenosławiu (Jekatierenosław od 1926 r. — Dniepropietrowsk); X OK z siedzibą zarządu w Kijowie; XI OK z siedzibą zarządu w Mohylewie; XII OK z siedzibą zarządu w Rydze.

⁸ *Istoričeskiej očerck...*, s. 198.

Ukazem cesarskim z 25 lutego 1867 r. rozwiązano Zarząd Komunikacji w Królestwie Polskim, tworząc w to miejsce XI Okręg Komunikacji. W schemacie organizacyjnym XI okręgu pozostały jednak pewne specyficzne rozwiązania, które nie występowały w pozostałych okręgach. Do takich osobliwości należała Inspekcja Prywatnych Dróg Żelaznych, która bezpośrednio podlegała Głównemu Inspektorowi Prywatnych Dróg Żelaznych Cesarstwa Rosyjskiego, a tym samym nie była podległa władzom okręgu, jak miało to miejsce gdzie indziej. Przy podejmowaniu decyzji o istotnych zmianach w funkcjonowaniu istniejących dróg żelaznych oraz o budowie nowych, ministerstwo komunikacji miało obowiązek konsultować się z namiestnikiem Królestwa Polskiego.

W 1881 r. zlikwidowany został VI Okręg Komunikacji z siedzibą w Jarosławiu. Jednocześnie zalecono nazywać (określać) okręgi nie numerami, ale nazwami od miejscowości, gdzie znajdowały się siedziby zarządów tych okręgów. Na podstawie tego samego rozporządzenia, tj. rozporządzenia z 12 lutego 1881 r. zalecono we wszystkich okręgach (za wyjątkiem Warszawskiego i Kaukaskiego) zastosować oszczędnościowe modyfikacje w schemacie organizacyjnym, które wcześniej, tj. od 1878 r. sprawdzone były w funkcjonowaniu Mohylewskiego Okręgu Komunikacji. Z dniem 9 maja 1881 r. został zreformowany układ etatów w okręgach: I, II, III, IV, V, VII, IX i X oraz wprowadzono urzędowe nazwy okręgów związane z siedzibą ich zarządów⁹.

Dnia 16 listopada 1901 r. siedzibę zarządu IX Okręgu Komunikacji przeniesiono z Kowna do Wilna zamieniając jednocześnie nazwę z Kowieńskiego na Wileński Okręg Komunikacji.

Rozporządzeniem z 11 grudnia 1892 r., z dniem 1 I 1893 przestały istnieć okręgi Mohylewski i Wyszniwołodski oraz wprowadzono pewne zmiany w etatach Warszawskiego Okręgu Komunikacji.

Dnia 20 marca 1895 r. powołano Tomski Okręg Komunikacji dla administrowania inżynierią w basenie rzek Ob i Jenisiej.

Dnia 3 stycznia 1900 r. powołano Zarząd Dróg Wodnych Basenu Amurskiego¹⁰.

II. ORGANIZACJA SŁUŻB RESORTU KOMUNIKACJI W KRÓLESTWIE POLSKIM.

Obszar znajdujący się w latach 1867-1915 pod administracją Warszawskiego Okręgu Komunikacji, praktycznie rzecz biorąc, pokrywał się z obszarem Królestwa Polskiego (później — Przywiślańskiego Kraju),

⁹ I — Petersburski; II — Wytiegorski; III — Wyszniwołodski; IV — Moskiewski; V — Kazański; VII — Mohylewski; VIII — Kaukaski (od 1883 r.); IX — Kowieński; X — Kijowski; XI — Warszawski.

¹⁰ *Istoričeskij očerok...*, dz. cyt., s. 115.

a pewne wyjątki dotyczyły granicznych odcinków niektórych rzek. Administracja w dziedzinie komunikacji (na tych ziemiach) ukształtowana była w dobie Królestwa Kongresowego. Bezpośrednio po Powstaniu Listopadowym powołano w Królestwie Polskim Dyрекcję Komunikacji Lądowych i Wodnych, która podlegała Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, przemianowanej następnie na Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych, Duchowych i Oświecenia Publicznego. 1 VI 1840 r. sprawy te oddano Zarządzającemu Naczelnie Komunikacjami Lądowymi i Wodnymi, którą to funkcję pełnił wówczas gen. Józef Rautenstrauch¹¹. Po śmierci Rautenstraucha (27 VIII 1842) stanowisko to skasowano, ustanawiając Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, istniejący formalnie do 5 XII 1846 r. Wówczas to powołano XIII Okręg Komunikacji, co było jednym z elementów unifikacji Królestwa Polskiego z pozostałymi ziemiami Cesarstwa Rosyjskiego w dobie paskiewiczowskiej. Dopiero w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch Powstania Styczniowego władze rosyjskie zabiegające wówczas o pewną popularność wśród Polaków reaktywowały (w 1862 r.) Zarząd Komunikacji w Królestwie Polskim. Trwało to jednak bardzo krótko i skończyło się 25 lutego 1867 r. z chwilą przywrócenia zunifikowanej administracji rosyjskiej w dziedzinie komunikacji, czyli — powołania XI Okręgu Komunikacji (o czym była już mowa).

Tak więc w okresie 1867-1915, w okresie prawie identycznym z periodyzacją stosowaną w historii politycznej — na ziemiach polskich wyodrębnionych z zaboru rosyjskiego pod nazwą Królestwo Polskie istniała ustabilizowana i jednolita administracja w dziedzinie komunikacji lądowych i wodnych, co wyraźnie wyróżnia ten okres.

III. USTRÓJ WEWNĘTRZNY RESORTU KOMUNIKACJI.

W 1820 r. w rosyjskim resorcie komunikacji, istniejące do tego czasu ekspedycje przemianowano na departamenty, nad którymi rządy sprawował główny dyrektor mający do dyspozycji Kancelarię. Organem doradczym głównego dyrektora była Rada, ale jej znaczenie było minimalne.

20 sierpnia 1822 r. w miejsce głównego dyrektora postawiony został główny zarządzający, a sam resort przemianowany został na Główny Zarząd Komunikacji. Na mocy rozporządzenia cesarskiego z 5 sierpnia

¹¹ *Sbornik administrativnych postanovlenii Carstwa Pol'skogo*, t. IV — *Vodjanye puti soobščeniija*. Warszawa 1866 s. 37. Patrz PSB — Rautenstrauch Józef (t. XXX/4, z. 127).

1829 r. przy Głównym Zarządzie Komunikacji ustanowiony został Sztab Korpusu Inżynierów Komunikacji.

W 1833 r. z ministerstwa Spraw Wewnętrznych przekazane zostały do resortu komunikacji wszelkie sprawy związane z budownictwem cywilnym, a sam resort przemianowany został na Główny Zarząd Komunikacji i Budynków Publicznych. W 1834 r. do resortu oddano także powstające wówczas w Rosji telegrafy optyczne, a w 1841 r. — telegrafy elektryczne.

Według rozporządzenia z 29 października 1842 r. I Departament, tzw. Departament Spraw Sztucznych (ros. — *iskusstvennyh del*) przejął całą problematykę dróg bitych i dróg wodnych oraz budynków publicznych. Departament II zajął się natomiast sprawami gospodarczymi. Na mocy rozporządzenia cesarskiego z 29 października 1864 r. oddziały (kompanie) budowlane i drogowe zostały zwrócone do dyspozycji ministerstwa Spraw Wewnętrznych, natomiast telegrafy oddano we władanie Głównego Zarządu Poczty. Tym samym zarządzeniem resort przemianowany został (ponownie) na Główny Zarząd Komunikacji.

Dnia 15 czerwca 1865 r. Główny Zarząd Komunikacji przemianowany został na Ministerstwo Komunikacji. 23 czerwca 1865 r. kolejnym rozporządzeniem cesarskim wprowadzony został nowy schemat organizacyjny resortu¹². Na czele ministerstwa stanął minister mający grupę osób do bezpośredniej dyspozycji. Organami doradczymi i wspomagającymi ministra były: Rada Ministerstwa, Komitet Naukowy, Kancelaria Ministra, Sztab Korpusu Inżynierów Komunikacji, Zarząd Budynków Komunikacji oraz wybrane osoby z departamentów: Komunikacji Lądowych, Komunikacji Wodnych oraz Dróg Żelaznych. Istniejący do tej pory Departament Spraw Sztucznych oraz Komitet d/s Rozpatrywania Projektów zostały zlikwidowane. Departament Rewizji Sprawozdań początkowo pozostawał w resorcie, ale po pewnym czasie został przeniesiony do wyspecjalizowanej instytucji, tj. do Kontroli Państwowej. Przy resorcie Komunikacji istniała wówczas także funkcja radcy prawnego.

III.1. RADA MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Według ustawy z 23 VI 1865 r. w skład Rady wchodziło sześć osób, z których pięć było w randze generałów Korpusu Inżynierów Komunikacji, a jedna (według uznania ministra) mogła być osobą cywilną pracującą w resorcie komunikacji. Przewodniczącym Rady był minister, a podczas jego nieobecności — wiceminister. Dyrektorzy poszczególnych

¹² *Istoričeskij očerk...*, dz. cyt., s. 12.

departamentów, kancelarii, przedstawiciele Komitetu Naukowego oraz kierownik Sztabu Korpusu Inżynierów Komunikacji mogli brać udział w posiedzeniach Rady z prawem głosu w sprawach wniesionych przez nich oraz we wszystkich tych sprawach, w których przewodniczący Rady uznał to za słuszne.

Do kompetencji Rady Ministra Komunikacji należały:

1. Sprawy związane z wprowadzeniem nowego prawa, zatwierdzaniem etatów (w strukturze Ministerstwa), istotnych zmian w sposobie zarządzania resortem, wymagające uzupełnienia lub interpretacji obowiązującego prawa.
2. Zatwierdzanie projektów przedkładanych przez ministra oraz sprawy przetargów na prace, których kosztorysy przewyższały kompetencje poszczególnych departamentów.
3. Sprawy znacznych roszczeń osób prawnych w stosunku do Skarbu w związku z działalnością resortu Komunikacji.
4. Sprawy nabywania od osób prywatnych lub przekazywanie osobom prywatnym majątku przekraczającego swoją wartością 500 rubli.
5. Rozpatrywanie bilansów rocznych.
6. Rozpatrywanie spraw dotyczących koncesji i praw towarzystw budujących i eksploatujących drogi żelazne i inne obiekty z zakresu zainteresowań resortu Komunikacji.
7. Sprawy śledztwa oraz kierowania do sądów spraw osób spośród personelu resortu Komunikacji.
8. Sprawy związane z określeniem świadczeń emerytalnych i rentowych dla cywilnych pracowników resortu Komunikacji.
9. Wszystkie inne sprawy, które minister uważa za stosowne przedstawić Radzie.

III.2. KOMITET NAUKOWY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

W skład Komitetu Naukowego wchodził dyrektorzy poszczególnych departamentów oraz tzw. członkowie stali. Do obowiązków Komitetu należało:

1. Stałe śledzenie postępu w naukach wchodzących w zakres zainteresowań resortu Komunikacji.
2. Działanie na rzecz upowszechniania osiągnięć nauki.
3. Rozpatrywanie i ocenianie przekazanych przez ministra projektów, wynalazków i innych rozwiązań, które ze względu na swą naturę nie wchodzi w zakres kompetencji żadnego z istniejących departamentów.
4. Zbieranie niezbędnych świadectw i opinii na temat przedstawionych ministrowi sprawozdań o pracach i przedsięwzięciach.

5. Opracowywanie instrukcji dla inżynierów wysyłanych w delegację w celach naukowych oraz rozpatrywanie sprawozdań osób powracających z takich wyjazdów.
6. Proponowanie tematów i problemów naukowych do rozpatrzenia i opracowania przez uczonych oraz przedkładanie i uzasadnianie wystąpień o nagrody dla osób rozwiązujących tego typu problemy na rzecz resortu Komunikacji.
7. Nadzorowanie rozwoju placówek naukowych w instytucjach podległych resortowi Komunikacji.

Do zadań Komitetu Naukowego należało także kierowanie wydawaniem „Żurnala putej soobščeniija” oraz nadzorowanie opracowania i wydania kartografii dla resortu Komunikacji.

III.3. KANCELARIA MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Do zadań Kancelarii należało prowadzenie rejestru korespondencji, prowadzenie spraw Rady (pod względem administracyjnym i kancelaryjnym), prowadzenie spraw poufnych oraz spraw nie podlegających wyłączności poszczególnych departamentów i innych instytucji ministerstwa, opracowywanie rocznego sprawozdania finansowego, opracowywanie sprawozdania rocznego (z postępu prac, stanu majątku trwałego, wielkości przewozów itd.). Z Kancelarią związany był etat radcy prawnego ministerstwa.

III.4. DEPARTAMENTY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

W rosyjskim ministerstwie Komunikacji istniały zazwyczaj trzy podstawowe departamenty: Komunikacji Lądowych, Komunikacji Wodnych oraz Dróg Żelaznych. Do zakresu dwóch pierwszych należały wszystkie sprawy dotyczące „sztucznych” dróg lądowych, a także wszystkich dróg wodnych wraz ze wszystkimi urządzeniami związanymi z działaniem tych dróg. Należało także sporządzanie rocznych budżetów, prowadzenie bezpośredniej i rocznej sprawozdawczości finansowej oraz określanie sum niezbędnych na tzw. rewizje i sprawozdania techniczne. W dyspozycji Departamentu Komunikacji Wodnych był oddział policji wodnej, natomiast do obowiązków należało także zbieranie danych statystycznych dotyczących budownictwa wodnego oraz danych dotyczących portów handlowych. Departament Komunikacji Wodnych obciążano nadto opieką nad budynkami stanowiącymi własność resortu Komunikacji, soborem Isakijewskim w Petersburgu oraz tamtejszym mostem mikołajewskim (zbudowanym w 1850 r. przez Stanisława Kierbedzia), a także

wodociągami Moskwy. Również nadzór nad projektami budynków cywilnych innych resortów, o ile ich założenia wymagały konsultacji z resortem Komunikacji.

W każdym z departamentów istniało tzw. zgromadzenie ogólne. W jego skład wchodził dyrektor departamentu (jako przewodniczący), wicedyrektor oraz tzw. prowadzący (ros. — deloproizvoditeli), do spraw przetargów i do spraw technicznych. Jeżeli temat obrad zgromadzenia ogólnego zawierał szczególnie złożone problemy techniczne, to dyrektor miał prawo zaprosić na obrady inżynierów szczególnie biegłych w danej tematyce.

Departament Komunikacji Lądowych składał się z czterech części: ogólnej, zarządzającej, gospodarczej oraz technicznej¹³.

Departament Komunikacji Wodnych składał się z pięciu części: ogólnej, zarządzającej, gospodarczej, budowlanej i technicznej.

Departament Dróg Żelaznych powstał 8 lutego 1842 r., a jego powstanie związane było z podjętą wówczas budową Mikołajewskiej Drogi Żelaznej (Petersburg — Moskwa). W skład departamentu wchodził Główny Inspektor Prywatnych Dróg Żelaznych oraz Inspektor Eksploatacji Państwowych Dróg Żelaznych. Od 1857 r. każda prywatna linia kolejowa miała swego (oddzielnego) inspektora w Departamencie Dróg Żelaznych¹⁴. Dnia 24 stycznia 1858 r. ustanowiony został Główny Inspektor Prywatnych Dróg Żelaznych, któremu podlegały wszystkie prywatne koleje w Cesarstwie. Wyjątkiem była Inspekcja Prywatnych Dróg Żelaznych w Królestwie Polskim (o czym była już mowa). Główny Inspektor był tzw. bezpośrednim pomocnikiem ministra, a podlegali mu inspektorzy poszczególnych kolei prywatnych.

Funkcja Inspektora Eksploatacji Państwowych Dróg Żelaznych zatwierdzona została ukazem cesarskim z 1 lipca 1865 r. Do jego obowiązków należało obserwowanie działalności kolei państwowych oraz sporządzanie sprawozdań na temat ich eksploatacji.

* * *

W 1870 r. przedstwiono nowy projekt organizacji resortu Komunikacji. Projekt ten jako całość został odrzucony; przyjęto jednak pewne zaproponowane wówczas rozwiązania. Takim przyjętym elementem jest instytucja tzw. komitetów techniczno-inspekcyjnych d/s komunikacji lądowych i wodnych (łącznie) oraz komunikacji kolejowych. Został także nieco rozbudowany Komitet Naukowy. Zreorganizowana została Kancelaria Ministra oraz Sztab Korpusu, z których utworzono nowy Departament Spraw Ogólnych. Utworzono także stanowisko sekretarza mi-

¹³ Tamże, s. 14.

¹⁴ Tamże, s. 16.

nistra. Utworzono wspólny Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych z naczelnikiem jako kierującym. Naczelnikowi podlegał Departament Komunikacji Lądowych i Wodnych oraz Komitet Techniczno-Inspekcyjny, lokalne zarządy oraz osoby kierujące komunikacjami lądowymi i wodnymi¹⁵.

III.5. ZARZĄD KOMUNIKACJI LĄDOWYCH I WODNYCH MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Naczelnik Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych miał uprawnienia, których zakres był ściśle określony. Tak na przykład, naczelnik miał prawo doboru ludzi na funkcje techniczne oraz na funkcje cywilne IV i V klasy. Miał także prawo do zatwierdzania projektów, budżetów oraz innych składników technicznych i finansowych, ale jedynie w ramach wcześniej zatwierdzonego ogólnego budżetu Zarządu. Przy czym, na utrzymanie i remont dróg oraz obiektów inżynierskich mógł (jednak w ramach wcześniej zatwierdzonego budżetu Zarządu) asygnować dowolne sumy, natomiast na nowe inwestycje — tylko do wysokości 25 tysięcy rubli. Mógł także wyrazić zgodę na zmianę wcześniej zatwierdzonych kosztorysów i projektów, jeśli nie wymagało to dodatkowych środków, lub jeśli środki te nie przekraczały 5 tys. rubli. Naczelnik miał prawo do zatwierdzania rezultatów przetargów do wysokości 25 tys. rubli oraz wyrażania zgody na podejmowanie robót tzw. metodą gospodarczą — także do wysokości 25 tys. rubli. Prawo do sprzedaży majątku ruchomego o wartości początkowej do 5 tys. rubli oraz nieruchomości — do wysokości 2 tys. rubli. Prawo darowywania nieściągniętych sum do wysokości 1 tysiąca rubli i kar nakładanych za opóźnienia w pracach i dostawach — do 300 rubli. Miał też prawo z upoważnienia ministra występować do innych ministrów.

Organem wykonawczym naczelnika był Departament Komunikacji Lądowych i Wodnych. Do jego kompetencji należało rozpatrywanie wszelkich administracyjnych i gospodarczych spraw z zakresu komunikacji lądowych i wodnych oraz wszelkich spraw dotyczących handlowych portów morskich, a także spraw dotyczących cywilnych budowli należących do innych resortów.

Na czele departamentu stał dyrektor wyposażony w prawo swobodnego podejmowania decyzji finansowych do wysokości 15 tysięcy rubli. Miał też prawo sprzedawania mienia resortu Komunikacji o wartości do 2 tys. rubli oraz zatwierdzania rezultatów przetargów o wartości do 10 tys. rubli.

¹⁵ Tamże, s. 21.

Na czele Komitetu Techniczno-Inspekcyjnego stał kierownik. Komitet miał zadanie rozpatrywania projektów technicznych oraz nadzór merytoryczny nad działalnością lokalnych kierownictw resortu Komunikacji. Kierownik miał uprawnienia do zatwierdzania projektów, kosztorysów i innych kondycji, na umieszczenie w budżecie budów i remontów oraz na utrzymanie istniejących obiektów do wysokości 15 tys. rubli.

Analogiczny schemat organizacyjny obowiązywał w Departamencie Dróg Żelaznych.

Rozporządzenie z 31 grudnia 1870 r. w założeniu było tymczasowe, w praktyce obowiązywało do 1899 r., a w okresie tym dokonano jedynie stosunkowo niewielkich zmian.

Między innymi, 6 lipca 1884 r. Rada Ministerstwa podzielona została na dwie niezależne rady — Radę do spraw Administracyjnych oraz Radę do spraw Technicznych. W 1892 r. Rada d/s Technicznych została rozwiązana, a Radę d/s Administracyjnych przemianowano na Radę Ministerstwa Komunikacji i zorganizowano zgodnie z przepisami dla rad innych ministerstw. 5 marca 1893 r. ponownie powołano Radę d/s Technicznych z jednoczesnym włączeniem do jej składu przedstawicieli ministerstwa Finansów i Kontroli Państwowej.

III.6. RADA DO SPRAW DRÓG ŻELAZNYCH.

12 czerwca 1885 r. powołano Radę d/s Dróg Żelaznych. W jej skład weszli: minister, wiceminister, dyrektor Departamentu Dróg Żelaznych, przedstawiciel Tymczasowego Zarządu Państwowych Dróg Żelaznych, dwóch członków z ministerstwa Komunikacji oraz po jednym członku z ministerstw: Finansów, Sprawiedliwości, Spraw Wewnętrznych, Mątku Narodowego, Wojny oraz Kontroli Państwowej, a także dwóch przedstawicieli prywatnych dróg żelaznych, dwóch przedstawicieli handlu i manufaktur oraz dwóch przedstawicieli przemysłu rolnego i górnictwa¹⁶.

Do obowiązków Rady d/s Dróg Żelaznych należało:

1. Rozpatrywanie projektów nowych praw dotyczących organizacji, eksploatacji oraz gospodarki kolejami.
2. Wnioskowanie o dopełnienie, korektę lub zmianę istniejących praw z zakresu kolejnictwa.
3. Opracowywanie praw i instrukcji wydawanych w trybie administracyjnym dla kolei.

¹⁶ Tamże, s. 25.

4. Opracowywanie podlegających zatwierdzeniu przez rząd taryf i taks kolejowych¹⁷.
5. Opracowywanie ogólnych przepisów dotyczących rosyjskich dróg żelaznych.
6. Rozpatrywanie wszelkich innych spraw odnoszących się do organizacji, eksploatacji i gospodarki kolejami.

III.7. DEPARTAMENT SPRAW OGÓLNYCH.

Departament Spraw Ogólnych zawiadywał szkolnictwem resortowym, a w tym Instytutem Inżynierów Komunikacji oraz pięcioma tzw. szkołami konduktorów, znajdującymi się pod administracją lokalnych zarządów komunikacji. W 1875 r. powołano Komisję d/s Szkolnictwa. W 1882 r. przy ministerstwie Komunikacji powstał Oddział Szkolny, a w 1886 r. szkolnictwo resortowe przekazano do ministerstwa Szkolnictwa, pozostawiając we własnym resorcie jedynie Instytut Inżynierów Komunikacji.

26 grudnia 1874 r. w schemacie organizacyjnym resortu Komunikacji pojawiła się nowa czasowa Komisja. Była to tzw. Komisja Nawigacyjno-Opisowa (ros. — навигационно-описная), do której obowiązków należało badanie i opisywanie wewnętrznych dróg wodnych Cesarstwa Rosyjskiego, przygotowywanie instrukcji dla zespołów wykonywujących pomiary i badania w terenie oraz sprawowanie nadzoru nad tymi zespołami. Komisja zawiadywała zespołem jednostek pływających niezbędnych do badań, nadzoru i dozoru na drogach wodnych. W tym miejscu można dodać, że w latach 1875-1877 — czyli bezpośrednio po powołaniu Komisji — jeden z jej zespołów pod kierownictwem inżyniera J. F. Kosteneckiego dokonał pomiarów doliny Wisły od Zawichostu do granicy z Prusami. Sporządzona na tej podstawie mapa stała się punktem wyjścia dla kilku kolejnych „nowożytnych” planów regulacji Wisły¹⁸. Natomiast materialnym śladem tamtych prac jest zachowany do dnia dzisiejszego, wykonany z czerwonego tumlińskiego piaskowca punkt wysokościowy w miejscowości Zawichost.

23 marca 1884 r. pełnomocnictwa komisji przekazane zostały do Komitetu Techniczno-Inspekcyjnego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Ministerstwa Komunikacji. W Komitecie utworzone zostały wów-

¹⁷ Sprawy taryf zostały w 1889 r. przekazane do kompetencji ministerstwa Finansów.

¹⁸ *Varšavskij okrug putej soobščeniija*. R. Visla ot posada Zavichosta do granicy s Prussiej (175-566 v.). Sostavleno po s'émke Navigacionno-Opisnoj Komissii M-va P.S. v 1875-1877 g.g. pod rukovodstvom Inženiera P.S. Ja. F. Kostenackago.

czas etaty dla inspektorów mających prowadzić prace (inspekcje) w terenie. 6 lipca 1884 r. Komitet Techniczno-Inspekcyjny przekształcony został w Oddział Techniczny Departamentu Komunikacji Lądowych i Wodnych. W 1885 r. powołana została specjalna Komisja d/s Urządzenia Handlowych Portów Morskich.

Dnia 28 maja 1893 r. powołana została do życia Główna Inspekcja Komunikacji Lądowych i Wodnych, z kilkoma etatami „pomocników Głównego Inspektora” do prac w terenie.

9 stycznia 1890 r. przy Tymczasowym Zarządzie Państwowych Dróg Żelaznych utworzona została Główna Inspekcja Fabryczna do nadzoru nad jakością produkowanego taboru kolejowego.

W ministerstwie Komunikacji stało się tradycją powoływanie doraźnych komisji do rozwiązywania konkretnego problemu, które to komisje były rozwiązywane po wypełnieniu zadania. Najpoważniejszym chyba zespołem powołanym w tym trybie był Zarząd Budowy Kolei Transsyberyjskiej. Początkowo Zarząd działał na prawach innych komisji, ale 5 czerwca 1893 r. został podporządkowany bezpośrednio ministrowi Komunikacji, co było rozwiązaniem wcześniej nie praktykowanym.

III.8. ZARZĄD DRÓG ŻELAZNYCH.

Pod koniec XIX w. w rosyjskim resorcie Komunikacji (ale także w całym świecie) coraz większego znaczenia nabierały koleje. Ich rola w systemie komunikacyjnym państwa gwałtownie rosła, w czym dystansowały wszystkie inne środki transportu. W budżecie ministerstwa Komunikacji na 1913 r. zamierzano wydatkować na koleje 595 688 920 rubli, natomiast na wszystkie inne środki transportu preliminowano sumę 43 120 844 rubli. Warto tu podać, iż w owym 1913 r. na wszystkie inne wydatki ministerstwa preliminowano łącznie zaledwie 3 455 317 rubli¹⁹, czyli zaledwie 0,52% budżetu. W tej sytuacji niezbędne były pewne przemiany wewnątrz ministerstwa, tak aby koleje w strukturze ministerstwa zajęły miejsce odpowiadające ich pozycji w budżecie. Nowy schemat organizacyjny został zatwierdzony przez cesarza 3 maja 1899 r., a wprowadzone zmiany dotyczyły głównie sposobu zarządzania i kierowania drogami żelaznymi. Przekazano także wówczas znaczną część uprawnień i kompetencji naczelnych organów zarządzających — na szczebel administracji lokalnej. Zlikwidowano Departament Dróg Żelaznych oraz połączono kierowanie i nadzór prywatnych i państwowych dróg żelaznych w jedno ciało — Zarząd Dróg Żelaznych.

¹⁹ Vsepoddannejšij otčet o dejatel'nosti Ministerstva Putej Soobščeniija za 1913 god. S-Peterburg 1914 s. 1.

III.9. REFORMA MINISTERSTWA KOMUNIKACJI Z 1899 R.

Na mocy rozporządzenia cesarskiego z 3 maja 1899 r. ministerstwo Komunikacji zostało zobowiązane do zajmowania się wszelkimi sprawami związanymi z projektowaniem, kierowaniem budową, urządzeniem, utrzymywaniem i eksploatacją dróg wszystkich rodzajów komunikacji znajdujących się na terenie Cesarstwa Rosyjskiego, jak też morskimi portami handlowymi oraz szkolnictwem z zakresu komunikacji. W nowym schemacie organizacyjnym ministerstwa znalazły się następujące instancje: Minister, Wiceminister, Rada Ministra, Rada d/s Dróg Żelaznych, Rada Inżynierska, Zarząd Dróg Żelaznych, Zarząd Dróg Wodnych, Lądowych i Portów Handlowych, Inspekcja Pociągów Cesarskich, Oddział d/s Kontroli i Atestowania Zamówień Ministerstwa Komunikacji oraz d/s Kotłów Parowych na Statkach, Kancelaria Ministra z Oddziałem d/s Wywłaszczeń, Oddział Naukowy, Oddział Statystyczny i Kartograficzny, Osoby do Specjalnych Poruczeń Ministra (inspektorzy komunikacji, radca prawny i jego pomocnik, sekretarz) oraz samodzielna placówka — Instytut Inżynierów Komunikacji.

W myśl założeń, przedstawiony układ organizacyjny miał obowiązywać jedynie do 1 stycznia 1902 r., ale po wprowadzeniu różnych poprawek został zatwierdzony przez Dumę 11 kwietnia 1909 r. z terminem obowiązywania do 1 lipca 1910 r.²⁰

III.9.a. RADA MINISTRA.

Radzie przewodniczył minister lub wiceminister, a w jej skład wchodził naczelniczy zarządów: Dróg Żelaznych, Budowy Dróg Żelaznych, Dróg Wodnych, Lądowych i Portów Handlowych, dyrektor Kancelarii oraz inni członkowie wyznaczani przez władze na wniosek ministra. Do kompetencji Rady należały wszystkie te sprawy, które należały do kompetencji Rady Ministerstwa Komunikacji według ustawy z 23 czerwca 1865 r. oraz sprawy emerytur i odpraw dla inżynierów komunikacji.

III.9.b. RADA D/S DRÓG ŻELAZNYCH.

Rada zachowała prawa i obowiązki określone w ustawie z 12 czerwca 1885 r. (patrz p. III.6).

²⁰ *Istoričeskij očerk...*, dz. cyt., s. 66.

III.9.c. RADA INŻYNIERSKA.

Rada składała się z przewodniczącego i dziewięciu członków wyznaczanych przez władze, naczelnika Zarządu Dróg Żelaznych, naczelnika Zarządu d/s Budowy Dróg Żelaznych, naczelnika Zarządu Dróg Wodnych, Łądowych i Portów Handlowych, po jednym przedstawicielu z ministerstw: Finansów i Wojny oraz Kontroli Państwowej. Przy rozpatrywaniu spraw telegrafów i telefonów w Radzie zasiadał przedstawiciel Głównego Zarządu Poczty i Telegrafów.

Do obowiązków Rady należało rozpatrywanie problemów o znaczeniu ogólnym (z zakresu komunikacji) oraz rozpatrywanie projektów i prowadzenie nadzoru inwestorskiego obiektów inżynierskich związanych z dużymi wydatkami Skarbu.

III.10. ZARZĄD DRÓG WODNYCH, ŁĄDOWYCH I PORTÓW HANDLOWYCH.

Zarządem kierował naczelnik, który miał do pomocy Komitet Zarządu. W skład Zarządu wchodziły następujące oddziały: Oddział Dróg Wodnych, Łądowych i Portów Handlowych, Oddział Eksploatacyjny, Sekcja Prawna i Rachunkowości, inspektorzy Dróg Wodnych, Łądowych i Portów Handlowych, urzędnicy d/s specjalnych poruczeń, inżynierowie do zadań technicznych.

* * *

W dziesięciolecie 1899-1909 w schemacie organizacyjnym resortu wprowadzono stosunkowo niewielkie zmiany, m.in. 14 grudnia 1905 r. powołano Główny Komitet d/s Ochrony Dróg Żelaznych²¹.

W 1913 r. w skład ministerstwa Komunikacji wchodziły: Rada Ministra, Rada Inżynierska, Rada d/s Dróg Żelaznych, Inspekcja Pociągów Cesarskich, Zarząd Dróg Żelaznych, Zarząd d/s Budowy Dróg Żelaznych, Zarząd Wewnętrznych Dróg Wodnych oraz Dróg Bitych, Kancelaria Ministra, Oddział d/s Kontroli i Atestowania Zamówień Ministerstwa, Oddział Naukowy, Oddział Statystyki i Kartografii²².

IV. STATYSTYKA.

W badaniach historycznych nad rozwojem infrastruktury (ale także w wielu innych dziedzinach) niezwykle ważne są precyzyjne i wiarygodne dane statystyczne. Z tego też względu, istotne jest prześledzenie wyspecjalizowanych służb statystycznych w samym resorcie Komunikacji.

²¹ Tamże, s. 74-77.

²² *Vsepoddannejšij otčet...*, dz. cyt., s. 132.

Przyjmuje się, że po raz pierwszy²³ dane statystyczne zebrane były i opublikowane w 1810 r.

Dnia 12 lutego 1812 r. naczelnik Komunikacji wydał rozporządzenie dla naczelników okręgów o obowiązku sporządzania rocznych sprawozdań statystycznych według ściśle określonego wzoru. Pewnym syntetycznym obrazem stanu komunikacji (dróg lądowych i wodnych) w Cesarstwie były opracowania kartograficzne, do których sporządzenia wykorzystywane były dane pochodzące ze składanych sprawozdań statystycznych. Pierwszym tego typu opracowaniem była mapa dróg Cesarstwa Rosyjskiego, którą opracował w 1824 r. gen.-major Szwejkowski. Pierwszy *Atlas Hydrologiczny Cesarstwa Rosyjskiego* wydany został w 1832 r. Na mapie wydanej w 1833 r. po raz pierwszy zaznaczono granice istniejących wówczas okręgów komunikacji. Do 1842 r. wszystkie dane statystyczne dotyczące resortu Komunikacji publikowane były w „*Žurnale Putej Soobščeniija*”²⁴.

W 1843 r. postanowiono opracować mapę wszelkich połączeń drogowych i wodnych na terenie Imperium Rosyjskiego oraz przygotować plan rozwoju sieci kolejowej. W tymże 1843 r. podjęto decyzję o ponownym publikowaniu danych statystycznych na łamach „*Žurnala Putej Soobščeniija*”. W 1844 r. Główny Zarząd Komunikacji wydał rozporządzenie o dostarczeniu przez podległe mu okręgi komunikacji danych statystycznych na temat wszelkich materiałów budowlanych występujących na administrowanych terenach. Dane te miały być przekazane do Departamentu Spraw Sztucznych (ros. — *iskusstvennyh del*).

W 1850 r. komisje drogowe guberni²⁵ otrzymały rozkaz dostarczenia opisu wszystkich dróg gruntowych znajdujących się na terenie danej guberni. W 1853 r. utworzono Komitet Statystyczny Głównego Zarządu Komunikacji i Budynków Publicznych²⁶. Rozpoczął on działanie 10 lutego 1853 r. Materiały statystyczne grupowano wówczas w cztery zespoły:

- I. Statystyka komunikacji wodnych.
- II. Statystyka komunikacji lądowych.
- III. Statystyka dotycząca materiałów budowlanych.
- IV. Statystyka produkcji i przemysłu w powiatach i guberniach.

W latach 1854-1857 szczególnie duży nacisk kładziono na gromadzenie danych dotyczących ruchu drogowego, przy czym nie zależnie od

²³ *Istoričeskij očerk razvitija učređenii i rabot vedomstva putej soobščeniija po statistike i karte putej soobščeniija v 1798-1898 gg.* S-Peterburg 1898.

²⁴ Tamże, s. 34.

²⁵ Niezależnie od dróg podległych ministerstwu Komunikacji istniały drogi o znaczeniu lokalnym podległe rządowi gubernialnym oraz drogi o charakterze strategicznym podległe ministerstwu Wojny.

²⁶ *Istoričeskij očerk ... po statistike ...*, dz. cyt., s. 43.

resortu Komunikacji dane tego typu gromadziło także ministerstwo Spraw Wewnętrznych, a także Towarzystwo Geograficzne. Około 1860 r. wprowadzono system zapisu danych dotyczących towarów załadowywanych, bądź wyładowywanych na danym dystansie²⁷ dróg wodnych. Dane tego typu były zbierane dwa razy w roku, a sam system zachował się do końca XIX w. W latach siedemdziesiątych wprowadzono system gromadzenia danych dotyczących jednostek pływających. Dane te zbierane do I wojny światowej, publikowane były w centralnych wydawnictwach resortu Komunikacji²⁸ oraz w wydawnictwach poszczególnych okręgów, w tym także przez Warszawski Okręg Komunikacji²⁹. Dzięki temu, np. zachowały się niezwykle interesujące dane dotyczące taboru pływającego po Wiśle pod koniec XIX w. i na początku XX w.

W różnych okresach, z różnych powodów nakazywano zbieranie określonych danych statystycznych. Tak np. od około 1860 r. Departament Gospodarczy gromadził dane dotyczące ruchu dylizansów pocztowych po drogach poszczególnych okręgów. Zbierano także dane dotyczące 1/4% podatku pobieranego od użytkowników dróg wodnych od wartości przewożonego przez nich towaru. Podatek ten przeznaczony na poproszenie dróg wodnych, pobierany był w Cesarstwie od 1853 r. Departament Dróg Żelaznych zobowiązany był natomiast do comiesięcznego dostarczania szczegółowych danych dotyczących ruchu i przewozów na kolejach. Rozporządzenie wykonawcze w tej sprawie wydano 19 kwietnia 1860 r.³⁰ Większość zebranych danych publikowana była na łamach „Żurnala Putej Soobščenijsa”.

Przy okazji reorganizacji resortu Komunikacji w 1870 r. został zlikwidowany Komitet Statystyczny, a jego obowiązki przekazane były innym komórkom wewnątrz poszczególnych departamentów. Nieco inaczej wyglądało to w Departamencie Dróg Żelaznych, albowiem departament ten, na mocy rozporządzenia ministra Komunikacji z 20 maja 1866 r., zobowiązany został do przygotowywania corocznych szczegółowych sprawozdań eksploatacyjnych, które to dane publikowane były w specjalnym (corocznym) wydawnictwie pt.: „Sbornik svedenii o železnych dorogach v Rossii”. Oprócz szczegółowych danych statystycznych znajdowały się tam krótkie opisy historyczne poszczególnych dróg żelaznych, z podaniem najważniejszych danych technicznych. W każdym roczniku znajdowała się mapa z zaznaczonymi wszystkimi drogami żelaznymi na terenie Cesarstwa Rosyjskiego.

²⁷ „Dystans” — to nazwa jednostki administracyjnej dróg wodnych.

²⁸ *Statističeskij sbornik Ministerstva Putej Soobščenijsa*. S-Peterburg 1877-1918.

²⁹ *Sudochno-administrativnyja izvestija Varšavskogo okruga putej soobščenijsa*. Varšava 1911-1913.

³⁰ *Istoričeskij očerk ... po statistike*, dz. cyt., s. 55.

Kolejna zmiana w rodzaju zbieranych i publikowanych danych miała miejsce w 1866 r., kiedy to na łamach „*Žurnala Putej Soobščeniija*”, w miejsce szczegółowych danych dotyczących rzek i kanałów zaczęto podawać tylko najważniejsze dane.

W 1869 r. miał miejsce międzynarodowy kongres statystyków w Hadze, na którym zapadła decyzja o ujednoczeniu danych statystycznych. Ustalenia te posłużyły ministrowi Spraw Wewnętrznych oraz ministrowi Komunikacji do opracowania stosownych kwestionariuszy. Rozesłał je Centralny Komitet Statystyki do naczelników wszystkich wodnych dystansów na terenie Cesarstwa. Na podstawie zebranych danych, Centralny Komitet Statystyczny opracował (z wielkim trudem z powodu braku całkowicie wiarygodnych źródeł oraz nieumiejętności interpretacji materiałów) dane statystyczne dotyczące jednostek pływających na terenie Rosji Europejskiej w latach 1865-1869 oraz dane dotyczące parowców na tym samym obszarze w okresie 1852-1869.

Pierwsze lata po reorganizacji z 1870 r. wykazały, że przypisanie zadań statystycznych poszczególnym departamentom nie ma większego sensu, toteż 15 lutego 1873 r. nowy minister Komunikacji — hr. Bobriński wyznaczył specjalnego „pełnomocnika ministra Komunikacji d/s statystyki”. Natomiast dekretem cesarskim z 24 maja 1875 r. powołany został przy ministrze Komunikacji specjalny Komitet Statystyczny. Nieco wcześniej, bo 15 sierpnia 1873 r. przy ministerstwie Komunikacji utworzony został Oddział Statystyczny. Pierwszym zarządzającym Oddziałem był A. A. Gołowiczew, a od 1876 r. stanowisko to piastował Jan Borkowski (ur. 1831). Był to Polak wykształcony w Korpusie Kadetów oraz w Akademii Sztabu Generalnego, pracujący w resorcie Komunikacji od 1875 r. Jego związki z polskością musiały być jednak bardzo luźne, skoro wśród jego odznaczeń znajduje się medal „za uśmierzenie polskiego powstania 1863-64”³¹.

W 1874 r. z „*Žurnala Putej Soobščeniija*” zostało wyodrębnione czasopismo „*Inżenernye Zapiski*”, zawierające jedynie dane natury technicznej, natomiast w „*Žurnale*” zaczęto ponownie zamieszczać obszerne dane statystyczne dotyczące resortu Komunikacji. Jednocześnie zaniechano wydawania czasopisma „*Sbornik Svedenii o Żeleznych Dorogach Rossii*”, podjęto natomiast wydawanie czasopisma „*Žurnal Ministerstva Putej Soobščeniija*” (1874-1876).

Stabilizacja w dziedzinie statystyki w resorcie Komunikacji wiąże się z objęciem funkcji zarządzającego Oddziałem Statystycznym przez Borkowskiego. W połowie 1876 r. ukazała się pierwsza część (tom; ros. — vypusk), kilkudziesięciotomowego wydawnictwa pt. *Statističeskij*

³¹ *Spisok ličnogo sostava Ministerstva putej soobščeniija za 1896*. S-Peterburg 1896.

sbornik Ministerstva Putej Soobščenijsa za ... o sostojanii železnych dorog, vodnych i šossejnyh putej soobščenijsa, ukazującego się w Petersburgu (Piotrogradzie) do 1918 r. Wydawnictwo to zawiera niezwykle szczegółowe dane dotyczące komunikacji kolejowej. Początkowo gromadzono i publikowano szczegółowe dane o przewozie 43 najważniejszych towarów, zmniejszając tę liczbę do 37 już w drugim roku istnienia wydawnictwa. Z czasem zaczęto koordynować publikowane dane z zaleceniami kongresu statystycznego w Hadze, co m.in. wiązało się z powołaniem w 1890 r. Jana Borkowskiego na członka rzeczywistego Międzynarodowego Instytutu Statystyki.

Unifikacja instrukcji dotyczących statystyki wprowadzana była do poszczególnych jej działów w obrębie resortu Komunikacji przez opracowanie i wdrożenie do praktyki szczegółowych kwestionariuszy. W 1880 r. wprowadzono jednolity kwestionariusz dla dróg wodnych, w 1883 r. — dla kolei, a w 1890 r. — dla dróg bitych³².

Schemat organizacyjny służb statystycznych wykształcony w połowie lat siedemdziesiątych XIX w. przetrwał praktycznie do I wojny światowej w postaci istniejącego w 1913 r. Oddziału Statystyki i Kartografii.

V. OKRĘGI KOMUNIKACJI — ORGANIZACJA I ZADANIA (NA PRZYKŁADZIE WARSZAWSKIEGO OKRĘGU KOMUNIKACJI).

V.1. ORGANIZACJA I ZADANIA.

Schemat organizacyjny resortu Komunikacji zatwierdzony 16 czerwca 1809 r. przez Aleksandra I, był podstawą prawną ustanowienia dziesięciu okręgów komunikacji. Zarządy tych okręgów były lokalnymi (terenowymi) władzami z zakresu inżynierii. Rola i znaczenie okręgów było różne w różnych okresach i zależało od zakresu władzy przydzielonej przez stolicę. W 1819 r. z ministerstwa Spraw Wewnętrznych przekazano do resortu Komunikacji nadzór nad brodami i mostami znajdującymi się na drogach podległych administracyjnie Głównemu Zarządowi Komunikacji. W 1832 r. do resortu Komunikacji przekazano Oddział Budowlany Zarządu Cywilnego MSW. W tym samym czasie we wszystkich guberniach powołano Gubernialne Komisje Budowlane. W ich skład wchodził: asesor, architekt gubernialny, pomocnik architekta gubernialnego, 1-2 inżynierów komunikacji oraz tzw. konduktorzy, czyli inaczej kierownicy budów. Przy okazji reorganizacji przeprowadzonej w 1836 r. do zarządów okręgów komunikacji włączono znajdujące się na podległym terenie gubernialne komisje budowlane. Jednocześnie zlikwidowano istniejące do tego czasu (w strukturze okręgów) komitety ekonomiczne.

³² *Istoričeskij očerk ... po statistike ...*, dz. cyt., s. 90-92.

W efekcie zmian przeprowadzonych w 1836 r., w skład zarządu okręgu wchodził: naczelnik, pomocnik naczelnika (zastępca), trzech członków (sztabsoficer Korpusu Inżynierów Komunikacji — d/s inżynierii, urzędnik cywilny d/s gospodarczych oraz urzędnik d/s wojskowych).

W 1843 r. dokonano kolejnej reorganizacji, która objęła także zarządy okręgów. Wydzielono w nich (w zarządach okręgów) sekcje dla spraw gospodarczych oraz dla spraw inżynieryjnych. W niektórych okręgach powołano także wyspecjalizowane oddziały rozrachunkowe³³.

Skład etatowy poszczególnych okręgów komunikacji był określany przez „centralę” i zależał od charakteru komunikacji w danym rejonie. Okręgi komunikacji podzielone były na oddziały, a te na tzw. dystansy i odcinki — czyli jednostki terenowe. Na czele oddziałów stali naczelnicy oddziałów i ich pomocnicy (zastępcy), a na czele dystansów — naczelnicy dystansów itd.

W istniejących w 1843 r. na terenie Cesarstwa Rosyjskiego dwunastu okręgach komunikacji było 51 oddziałów oraz 332 dystansów. W tym samym okresie, w pewnych rejonach cesarstwa na drogach wprowadzono roгатki celem pobierania opłaty za przejazd. Na czele rogatek stali naczelnicy rogatek. Poborem myta na drogach wodnych zajmowali się naczelnicy dystansów dróg wodnych. Celem prowadzenia ewidencji ściąganych sum, przy naczelnikach okręgów oraz przy naczelnikach oddziałów powołano specjalne kancelarie. W 1843 r. dla wykonywania określonych prac, nadzoru nad stanem budowli oraz dla nadzoru na rzekach powołane zostały specjalne kompanie wojskowo-budowlane. Istniały 52 kompanie, w których służyło 10 400 szeregowców i 520 podoficerów.

Naczelnicy okręgów i ich zastępcy, naczelnicy oddziałów inżynieryjnych oraz naczelnicy dystansów wyznaczani byli tylko ze stanu osobowego Korpusu Inżynierów Komunikacji.

Uprawnienia i obowiązki zarządów okręgów komunikacji określone zostały w dokumencie pt. *Polożenii dlja Okružnych Pravlenii* z 26 marca 1836 r., które zostały po pewnym czasie zmodyfikowane w dokumencie pt. *Polożenie o deloproizvodstve v okružnych Pravlenjach* z 24 grudnia 1843 r. oraz w Ustawie Komunikacyjnej z 1870 r.

W 1859 r. zakończono rekrutację do kompanii wojskowo-budowlanych, chociaż same kompanie istniały jeszcze przez kilka lat (do 1870 r.). Na mocy rozprządzenia cesarskiego z 29 października 1864 r. znajdujące się w trakcie rozformowywania kompanie wojskowo-budowlane przekazane zostały do ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Przekazano tam także kompanie drogowe, a także istniejące przy komisjach budowlanych, tzw. rotę aresztanckie.

³³ *Istoričeskij očerok ...*, dz. cyt., s. 105.

Prawną podstawą organizacji resortu Komunikacji była wspomniana już Ustawa Komunikacyjna z 1870 r., uzupełniana i aktualizowana aż do I wojny światowej.

Stosunki pomiędzy administracją resortu Komunikacji a ludnością na terenach Królestwa Polskiego normowane były przez odpowiednie dekryty królów polskich i konstytucje sejmów polskich, Kodeks Napoleona oraz prawa z czasów Królestwa Kongresowego.

Odnosne przepisy prawne zgromadzone zostały m.in. w IV tomie wydawnictwa pt. *Sbornik administrativnych postanovleni Carstva Pol'skogo; Vodjanye puti soobščeniija*. Warszawa 1866. Odwoływanie się do starych polskich praw było więc jedną z osobliwości Warszawskiego Okręgu Komunikacji.

W Ustawie Komunikacyjnej określony był stan etatowy zarządów okręgów komunikacji, stąd też wiadomo, że w skład zarządu wchodził: naczelnik okręgu, pomocnik naczelnika okręgu (zastępca) oraz członkowie tworzący tzw. Ogólne Zebranie Zarządu (ros. — *Obščee Prisutstve pravlenija*)³⁴. Zarząd okręgu był więc ciałem kolegialnym³⁵, co stawiało tę instytucję na równi z rządami (rządami) i izbami gubernialnymi³⁶.

Przedmiot działalności okręgowych zarządów komunikacji sprowadzał się do sporządzania, rozpatrywania i wykonywania projektów i kosztorysów, sporządzania dokumentacji technicznej, prowadzenia przetargów na dostawę materiałów i roboty, prowadzenia ksiąg materiałowych, dysponowania sumami asygnowanymi ze Skarbu, prowadzenia prac w terenie, realizowania (egzekwowania) umów zawartych ze Skarbem przez podwykonawców. Do obowiązków zarządów należało także rozliczanie robót, rozstrzyganie sporów dotyczących wywłaszczeń, a także rozstrzyganie sporów pomiędzy podwykonawcami. Jednym z podstawowych obowiązków nałożonych na okręgowe zarządy było sporządzanie sprawozdań finansowych oraz sprawozdań technicznych z wykazaniem postępu prac³⁷. Zarządy okręgów miały prawo zatwierdzania wyników publicznych przetargów na wykonawstwo i dostawy materiałów do wysokości 10 tysięcy rubli³⁸. W przypadku, kiedy przetarg nie dawał wyni-

³⁴ Ustawa Komunikacyjna z 1870 r., art. 19.

³⁵ W skład Ogólnego Zebrania Zarządu jako członkowie wchodził: inspektor komunikacji wodnych i jego zastępca d/s żeglugi oraz dwaj inspektorzy komunikacji lądowych.

³⁶ Ustawa Komunikacyjna z 1870 r., art. 22 i 25.

³⁷ Zarząd miał obowiązek przesyłania sprawozdań do Oddziału Technicznego Departamentu Komunikacji Lądowych i Wodnych Ministerstwa Komunikacji w Petersburgu.

³⁸ Ustawa Komunikacyjna z 1870 r., art. 28 i tzw. zastosowanie (ros. — *primenienie*) 1, 2, 30 i 31.

ków, zarządowi okręgu przysługiwało prawo do podejmowania decyzji gospodarczych (finansowych) do wysokości 10 tysięcy rubli, podejmowaniu prac tzw. sposobem gospodarczym, ale jedynie do wysokości sum preliminowanych w budżecie na ten cel. Zarządy miały także prawo do zatwierdzania projektów, których kosztorysowa wartość nie przekraczała 10 tys. rubli, ale zobowiązane były zawiadomić o tym centralę w Petersburgu. Jednak w przypadku, gdy dotyczyło to zmian lub uzupełnień w projekcie wcześniej zatwierdzonym przez ministerstwo — wymagana była zgoda ministerstwa niezależnie od sumy na jaką opiewał kosztorys³⁹.

Jedną z instancji podległych okręgowym zarządom komunikacji były inspektoraty żeglugi, na czele których stali kierujący inspektoratami żeglugi. W Warszawskim Okręgu Komunikacji (dalej — WOK) istniały dwa inspektoraty żeglugi⁴⁰.

Jednym z nich był „Inspektorat Żeglugi Rzeki Wisły i Zachodniego Bugu”, a drugim — „Inspektorat Żeglugi Drogi Wodnej Wisła — Niemén”. Inspektoratom żeglugi podlegały tzw. dystansy. Pierwszy z wymienionych inspektoratów miał 11 dystansów, drugi — jeden. Kierujący Inspektoratem Żeglugi Rzek Wisły i Zachodniego Bugu miał rangę „zastępcy inspektora”.

Do obowiązków inspektoratów należało prowadzenie nadzoru nad wszystkimi jednostkami pływającymi po wodach podległych inspektoratowi, opieka nad poszczególnymi odcinkami dróg wodnych, utrzymywanie porządku na przystaniach i w innych miejscach postoju jednostek pływających, ustawianie znaków nawigacyjnych, opieka nad nimi, ich konserwacja oraz oświetlanie, egzekwowanie przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi oraz nadzór nad pracą naczelników dystansów⁴¹. W pragmatyce służbowej inspektorzy żeglugi (kierujący inspektoratami żeglugi) podlegali naczelnikom okręgów komunikacji, natomiast przy rozpatrywaniu spraw dotyczących żeglugi — wchodzili w skład Ogólnego Zebrania Zarządu, z prawem głosu na równi z członkami zarządu.

Zakres praw i obowiązków naczelników dystansów, jako miejscowych przedstawicieli resortu Komunikacji, a także jako organów bezpośrednio zarządzających drogami wodnymi był nadzwyczaj szeroki i praktycznie obejmował pełny krąg spraw związanych z kierowaniem żeglugą. Dla badacza tamtego okresu może być interesujący, że mieli

³⁹ Tamże, art. 29, p. 1.

⁴⁰ Inspektoraty żeglugi mieściły się początkowo w budynku Zarządu, tj. przy ul. Nowy Świat 13. Po wytyczeniu w l. 1890-91 ul. Chopina, siedzibę ich przeniesiono do nowego budynku przy Chopina nr 16.

⁴¹ Instrukcja dla inspektorów żeglugi i ich pomocników (zastępców) zatwierdzona przez ministra Komunikacji 13 lipca 1876 r. i ogłoszona 31 VII 1876 r., nr 99, art. 5, 8, 13, 14-16, 18, 23, 25-29, 35.

oni m.in. obowiązek składania comiesięcznych sprawozdań w zarządzie WOK oraz w Oddziale Technicznym Departamentu Komunikacji Lądowych i Wodnych Ministerstwa Komunikacji w Petersburgu. Akta przesyłane do Petersburga zachowały się i znajdują się obecnie w Centralnym Państwowym Historycznym Archiwum ZSRR (CGIA SSSR) w Leningradzie i zgrupowane są w kilku tzw. fondach resortu Komunikacji, m.in. w fondzie nr 174.

Naczelnicy dystansów (ale także naczelnicy posterunków oraz naczelnicy tzw. oddziałów brzegowych), zobowiązani byli do wypełniania poleceń (zgodnie z obowiązującymi przepisami) inspektorów żeglugi oraz do dostarczania im niezbędnych danych, a także udostępniania potrzebnych dokumentów.

Występujący w schemacie organizacyjnym okręgów komunikacji naczelnicy oddziałów, w pragmatyce urzędniczej zajmowali miejsce pomiędzy zarządami okręgów a naczelnikami dystansów. Natomiast w dziedzinie żeglugi — prawa i obowiązki naczelników oddziałów były równorzędne z prawami i obowiązkami naczelników dystansów⁴².

Typowy okręgowy zarząd komunikacji składał się zazwyczaj z dwóch tzw. oddziałów. Był to tzw. oddział sztuczny (ros. — *iskusstvennoe otdelenie*), co można tłumaczyć jako oddział inżynierski oraz oddział gospodarczy.

Oddział inżynierski zajmował się tym wszystkim w dziedzinie komunikacji lądowych i wodnych, co było zbudowane przez człowieka (a więc powstało niejako sztucznie) — szosami, kanałami, śluzami, mostami, obiektami hydrotechnicznymi na drogach wodnych itd., oczywiście od strony projektowania, kosztorysowania i nadzorowania wykonawstwa, a także przeprowadzania remontów.

Oddział gospodarczy zajmował się asygnowaniem kredytów według zatwierdzonego budżetu, zawierania umów i kontraktów na roboty i dostawy materiałów, wypłacaniem odszkodowań itd., a także przeprowadzaniem publicznych przetargów.

V.2. SKŁAD OSOBOWY WARSZAWSKIEGO OKRĘGU KOMUNIKACJI.

W 1874 r. w ówczesnym XI Okręgu Komunikacji zatrudnionych było 99 ludzi. Na czele Zarządu stał naczelnik, a w skład Zarządu wchodziło czterech inspektorów oraz inżynier do specjalnych poruczeń (naczelniczka). W kancelarii pracowało dziesięć osób. Istniały dwa oddziały: Oddział Inżynierski oraz Oddział Gospodarczy. W pierwszym z nich za-

⁴² Ustawa Komunikacyjna z 1870 r., art. 6, 17, 37.

trudnionych było dwanaście osób, a w Oddziale Gospodarczym — sześć osób. W terenowej administracji dróg bitych pracowało trzydzieści sześć osób, a w terenowej administracji dróg wodnych — trzydzieści ⁴³.

W 1884 r. w schemacie organizacyjnym WOK znajdowały się 103 etaty, przy czym osiem z nich nie było obsadzonych.

Do Zarządu Okręgu zaliczano pięć osób, w tym naczelnika, którego stanowisko wówczas (tj. w 1884 r.) nie było obsadzone. W kancelarii pracowało sześć osób. W Oddziale Inżynieryjnym pracowało jedenaście osób, a w Oddziale Gospodarczym — dalsze pięć osób. Pozostałych siedemdziesiąt sześć etatów zaliczano do „oddelegowanych do dyspozycji Zarządu”. Jedenaście osób z tej liczby wliczanych było do pozostających w dyspozycji Departamentu Komunikacji Lądowych i Wodnych. Trzydzieści pięć osób pracowało w lokalnych zarządach komunikacji drogowych, a pozostałych trzydzieści w lokalnych zarządach komunikacji wodnych ⁴⁴.

W 1896 r. w schemacie organizacyjnym WOK uwidocznione były 124 etaty, w tym dwadzieścia trzy były wakatami. Układ organizacyjny był podobny; zmiany polegały na dodaniu stanowiska pomocnika (zastępcy) naczelnika okręgu, stanowiska inspektora komunikacji wodnych oraz dwóch stanowisk inspektorów komunikacji drogowych (lądowych). Natomiast w układzie organizacyjnym WOK występują wówczas (tj. w 1896 r.) następujące oddziały: Inżynieryjny i Gospodarczy oraz inspektoraty: Żeglugi po Rzece Wiśle i Zachodnim Bugu, a także Drogi Wodnej Wisła—Niemen. Niższymi elementami tego układu były lokalne zarządy (administracje) komunikacji drogowych, których było łącznie dwanaście tzw. učástkov. Niezależnie od przedstawionych elementów składowych WOK, w jego składzie etatowym występowała grupa dziesięciu inżynierów pozostających w dyspozycji WOK oraz grupa pięciu osób cywilnych pracująca na etatach WOK.

Fundusz płac WOK wynosił w 1896 r. 114 855 rubli, co dawało 926,25 rubli, jako średnią roczną na jednego zatrudnionego.

Interesujący jest rozkład skali zarobków pracowników WOK. Najwyższe roczne wynagrodzenie (w 1896 r.) otrzymywał naczelnik okręgu — 4500 rubli, a najniższe murarz — 250 rubli ⁴⁵.

Ciekawe wnioski wypływają z analizy składu osobowego WOK ze względu na wyznaczenie i pochodzenie społeczne. I tak, w grupie 101 osób pracujących w WOK w 1896 r. było: 70 katolików, 25 prawosławnych

⁴³ *Spisok graždanskim činam okrugov putej soobščeniija 1874*. S-Peterburg 1874, s. 273-318.

⁴⁴ *Spisok činam vedomstva putej soobščeniija 1884*. S-Peterburg 1884, s. 237-258.

⁴⁵ Wszystkie dane szczegółowe pochodzą z publikacji: *Spisok ličnago sostava ministerstva putej soobščeniija, 1896*. S-Peterburg 1896, s. 1079-1109.

4 luteranów oraz dwie osoby nie deklarujące przynależności do wspólnot religijnych⁴⁶.

W konkretnej sytuacji Warszawskiego Okręgu Komunikacji z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że osoby deklarujące przynależność do Kościoła Rzymsko-Katolickiego były narodowości polskiej. A więc Polaków w WOK (w 1896 r.) było nie mniej niż 70%.

Stan osobowy WOK w 1896 r. był chyba nie typowy, gdyż jest w nim chyba zbyt wysoki procent prawosławnych. Podstawą do takiej oceny jest raport inżyniera Włodzimierza Orłowskiego dla Inspektora Komunikacji Drogowych i Wodnych w Petersburgu z 7 IV 1894 r., w którym stwierdza, że wszystkich prawosławnych w Warszawskim Okręgu Komunikacji jest tylko trzech (Gerbel, Straszkiwicz i Wostokow), co jest sytuacją wysoce niekorzystną i może „skompromitować resort”. Orłowski proponuje następnie przeprowadzenie właściwych korekt w stanie osobowym WOK⁴⁷.

Tak więc, stan z 1896 r. należy chyba traktować, jako stan po wykonaniu „zaleceń pokontrolnych”.

Było niepisana zasada, że na czele Zarządu WOK stał zawsze prawosławny. Wyjątek stanowił Stanisław Kierbedź (starszy), który pełnił tę funkcję w latach 1861-1863, a więc jeszcze przed utworzeniem XI Okręgu Komunikacji. W późniejszym okresie chyba do najwyższych godności w WOK doszedł Wilhelm Kolberg (1807-1877). Najdłużej naczelnikiem WOK był (prawosławny) inż. Jakub Kostenecki (1832-1901), który objął tę funkcję po inżynierze Strolmanie. Na stanowisku tym Kostenecki był od 1884 r., aż do swej śmierci, tj. do 1 grudnia 1901 r. W okresie licznych wyjazdów Kosteneckiego obowiązki naczelnika WOK pełnił zazwyczaj inż. Konstanty Lisowski (1834- ?), jeden z najbardziej zasłużonych dla sprawy regulacji Wisły.

Na czele ostatniego Zarządu WOK stał inż. Bachtierow, a jego zastępcą był inż. W. Halecki. W skład ostatniego Ogólnego Zebrania Zarządu wchodził m.in. inżynierowie: Wdowikowski i Wasiutyński.

W rozpatrywanym tu szczegółowo składzie osobowym WOK z 1896 r., wszystkie stanowiska inżynierskie — zgodnie z wymogami państwowymi — obsadzone były absolwentami Instytutu Inżynierów Komunikacji. Na łączną liczbę 101 zatrudnionych — było 24 absolwentów IIK.

Inną charakterystyczną cechą rozpatrywanego składu było to, że wśród katolików, aż 46 legitymowało się tzw. potwierdzonym szlachectwem, co w połączeniu z czterema przedstawicielami szlachty wśród

⁴⁶ *Spisok ličnago sostava ministerstva putej soobščenijsa, 1896.* S-Peterburg 1896, s. 1079-1102.

⁴⁷ Dane i cytaty z raportu nr 19 inż. Orłowskiego dla Głównego Inspektora Komunikacji Drogowych i Wodnych, CGIA SSSR, fond 185, op. 1, d. 98, karta (k) 879.

prawosławnych sprawiło, iż prawie połowa zatrudnionych legitymowała się szlachectwem (50 osób). Innym interesującym szczegółem przekroju społecznego pracowników WOK był fakt, iż tylko siedem osób wywodziło się z chłopów, w tej liczbie było czterech prawosławnych, dwóch katolików i jeden luteranin.

V.3. TERENOWA ADMINISTRACJA RESORTU KOMUNIKACJI NA OBSZARACH PODLEGŁYCH WARSZAWSKIEMU OKRĘGOWI KOMUNIKACJI.

Zarząd okręgu komunikacji stanowił wspólną władzę zarówno dla komunikacji wodnych, jak i dla komunikacji lądowych. Natomiast poniżej zarządu okręgu istniały dwa oddzielne pionory dla obydwu rodzajów komunikacji. Były to tzw. ućastki, czyli odcinki w przypadku komunikacji lądowych oraz dystansy w przypadku komunikacji wodnych.

V.3.a. TERENOWA ADMINISTRACJA NA OBSZARACH PODLEGŁYCH WOK W ZAKRESIE KOMUNIKACJI LĄDOWYCH.

Lokalną administrację w zakresie komunikacji lądowych stanowiły tzw. odcinki (ros. — ućastki). Liczba ich zmieniała się w miarę wpływu czasu. Ze wzrostem liczby dróg bitych i ich długości powoływano kolejne odcinki, w gestii których była budowa i konserwacja tych dróg. Obecnie dosyć trudno odtworzyć precyzyjnie kolejne fazy rozbudowy administracji drogowej WOK. Główną przeszkodę stanowi brak danych. Te dane, które są dostępne, są często niekompletne. Przykładem może być dokładny spis dróg bitych w Królestwie Polskim z podaniem podporządkowania ich poszczególnym administracjom odcinków, niestety spis ten nie opatrzony jest datą⁴⁸. Z danych zawartych w tej publikacji można wnioskować, że została ona wydrukowana około 1880 r. Jeśli tak jest w rzeczywistości, to w 1880 r. na terenach WOK znajdowało się osiem odcinków, stanowiących lokalną administrację w zakresie drogownictwa lądowego. Odcinki były następujące:

- I z siedzibą w Łowiczu,
- II z siedzibą w Warszawie,
- III z siedzibą w Łomży,
- IV z siedzibą w Siedlcach,
- V z siedzibą w Suwałkach,
- VI z siedzibą w Radomiu,
- VII z siedzibą w Białymstoku,
- VIII z siedzibą w Chełmie.

⁴⁸ *Предположенное распisanie жоsseжных дорог по управлениям и уćасткам.* S-Peterburg, b.d.w.

W oficjalnej statystyce resortu Komunikacji z 1900 r. występują następujące odcinki, jako jednostki administracji drogowej⁴⁹: radomski, prasko-iwangorodski, siedlecki, prasko-nowogieorgiewski, białostocki, oświęcki, warszawski, lubelski, białostocki, brzesko-chełmski, suwalski, łódzki, kaliski, łomżyński, kielecki. A więc, jeżeli dane te były pełne, to w 1900 r. było 15 odcinków administracji drogowej na terenach podległych WOK.

V.3.b. TERENOWA ADMINISTRACJA NA OBSZARACH WOK W ZAKRESIE KOMUNIKACJI WODNYCH.

Z różnych ogólnych opracowań wiadomo, iż dwom inspektoratom żeglugi WOK podlegało łącznie dwanaście dystansów, czyli dwanaście terenowych jednostek administracji żegluga. Jednym z nich był dystans drogi wodnej Wisła-Niemen podległy Inspektoratowi Żeglugi Drogi Wodnej Wisła-Niemen. Wiadomo także, że Wisła podzielona była na cztery dystansy (I-IV). Ze sprawozdań przesyłanych do Petersburga wiadomo także, iż jednym z dystansów była administracja żeglugi na Bugu. Tak więc, wiadomo o istnieniu i działaniu sześciu dystansów, natomiast pozostałych sześć stanowi obecnie zagadkę. Można się jedynie domyślać, iż dystansy te obejmowały wszystkie pozostałe spławne i żeglowne rzeki Królestwa Polskiego, Pilicę, odcinek Warty, może Bzurę?

Z punktu widzenia obiektów inżynierskich wznoszonych na obszarze WOK w celu regulacji i uszlusowania rzek, niewątpliwie największe znaczenie miała droga wodna Wisła-Niemen, a przede wszystkim znajdujący się na niej kanał Augustowski. Pewne znaczenie miał Bug, gdzie sporadycznie prowadzono prace regulacyjne, ale podstawowym i głównym polem działania była Wisła.

W przeciwieństwie do innych rzek dawnej Rzeczypospolitej, Wisła w okresie zaborów była swego rodzaju wyjątkiem, ze względu na niezwykle skomplikowany status prawny będący skutkiem przebiegających wzdłuż niej i w poprzek granic państw zaborczych.

Wisła poczynając od źródeł do miejscowości Strumień, czyli na odcinku 55,3 km w okresie do I wojny światowej znajdowała się na obszarze Śląska Austriackiego. Na dalszym odcinku — od miejscowości Strumień do ujścia Białej (32,8 km) — rzeka stanowiła granicę pomiędzy Śląskiem Austriackim i Śląskiem Pruskim, tzn. między Austro-Węgrami i Prusami. Natomiast odcinek od ujścia Białej do ujścia Przemszy o długości 51 km, stanowił granicę państwową pomiędzy austro-węgierską

⁴⁹ *Statističeskij sbornik MPS*. Vypusk 66 za 1900 g. S-Peterburg 1902, tabl. X.

Galicją, a pruskim Śląskiem. Ujście Przemysły do Wisły przyjęto w XIX w. jako punkt zerowy „Wisły żeglownej”. Licząc od tego punktu, aż do wsi Morgi — po stronie rosyjskiej — oraz do Niepołomic po stronie austriackiej — rzeka przepływała przez terytorium państwa austro-węgierskiego. Stanowiła natomiast granicę pomiędzy Galicją i Wielkim Księstwem Krakowskim. Status prawny tych prowincji niewiele się od siebie różnił, niemniej były to dwa odrębne obszary administracyjne.

Poczynając od 103 km „Wisły żeglownej” (czyli od wsi Morgi lub Niepołomic), aż do Zawichostu, czyli do 287 km, Wisła stanowiła granicę państwową pomiędzy austro-węgierską Galicją i rosyjskim Przywiślańskim Krajem — łącznie 184 km.

Poczynając od 287 km szlaku, Wisła płynęła na długości 419 km w granicach Imperium Rosyjskiego, poczynając od przygranicznej z Austrią miejscowości Zawichost (287 km), aż do posterunku granicznego Czerwony Krzyż na granicy z Prusami (706 km szlaku).

Prusy administrowały dolnym biegiem Wisły, od granicy z Rosją (706 km) aż do ujścia tej rzeki do morza Bałtyckiego (928 km szlaku żeglownego Wisły).

Rosja posiadała całkowicie suwerenną władzę nad 419 kilometrami biegu Wisły oraz wspólnie z Austrią nad dalszymi 184 kilometrami. Łącznie więc, Rosja miała pod swoją administracją 603 kilometry rzeki. Odcinek ten podzielony został pod względem administracyjnym na cztery dystansy:

I — od wsi Morgi do Zawichostu — Łącznie 184 km; siedziba władz dystansu mieściła się w Sandomierzu,

II — od Zawichostu do ujścia Pilicy — łącznie 165 km, siedzibą władz były Puławy (wówczas — Nowa Aleksandria),

III — od ujścia Pilicy do ujścia Narwi — 96 km, siedzibą władz była Warszawa,

IV — od ujścia Narwi do posterunku granicznego Czerwony Krzyż na granicy z Prusami — 158 km, siedzibą władz był Płock.

V.4. CZASOWE ADMINISTRACJE RESORTU KOMUNIKACJI NA TERENACH WOK.

Niezależnie od stałej administracji z zakresu komunikacji, na obszarze WOK istniały także administracje czasowe, powoływane do rozwiązania określonego zadania inżynierskiego. W historii WOK znane są najbardziej dwie tego typu administracje. Pierwsza z nich, powołana około 1870 r., zajmowała się koordynacją prac regulacyjnych Wisły i Sanu na odcinkach pogranicznych z Austrią, druga — kierowaniem pracami regulacyjnymi na Wiśle w Warszawie.

V.4.a. ADMINISTRACJA PRAC REGULACYJNYCH NA POGRANICZNYCH Z AUSTRIĄ ODCINKACH RZEK WISŁY I SANU.

Siedzibą władz administracyjnych (tych prac) był Sandomierz, a jej terenem działania odcinek Wisły od Niepołomic (lub wsi Morgi) do Zawichostu (184 km) — czyli tzw. I dystans Wisły — oraz około 14-kilometrowy odcinek Sanu w okolicach Krzeszowa (nad Sanem). Administracja została powołana celem koordynacji prac przewidzianych w austriacko-rosyjskiej konwencji z 20 sierpnia 1864 r. o wspólnej regulacji pogranicznego odcinka Wisły i Sanu. Administracja ta istniała niezależnie od administracji I dystansu rzeki Wisły (z siedzibą także w Sandomierzu).

Łącznie, czasowa administracja pogranicznych odcinków rzek miała siedem etatów, w tym: naczelnika, kierownika robót, prowadzącego roboty (tzw. konduktora) oraz czterech dozorców.

W 1896 r.⁵⁰ naczelnikiem był inż. Konstanty Mikuliński (1853- ?). Roczny budżet wynosił 5920 rubli, z czego sam naczelnik otrzymywał 3 tys. rubli.

Kierownikiem robót był Konstanty Rusjan, który pełnił jednocześnie funkcję naczelnika I dystansu rzeki Wisły⁵¹.

V.4.b. ADMINISTRACJA PRAC REGULACYJNYCH NA WIŚLE W REJONIE WARSZAWY.

Po wielkiej powodzi w czerwcu 1884 r. Wisła znacznie zmieniła swoje koryto w rejonie Warszawy. Tak na przykład w pobliżu Czerniakowa koryto Wisły zostało przesunięte w kierunku wschodnim o około 550 m. Aby nie dopuścić do podobnych zmian w przyszłości, postanowiono ustabilizować nowe koryto rzeki. W tym celu powołano specjalną administrację (niezależnie od istniejącej administracji III dystansu rzeki Wisły), która miała kierować tymi pracami. Siedzibą administracji była Warszawa, a jej obszar działania obejmował Wisłę w granicach administracyjnych Warszawy oraz niewielki odcinek w górę od granic miasta (łącznie 11,576 km).

W 1896 r. administrację tę stanowiły dwie osoby: naczelnik i kierownik robót. Naczelnikiem był inż. Lucjan Kwiciński (1852- ?), a kierownikiem — inż. Józef Ćwikiel (1850- ?).

⁵⁰ Cytowane tu dane dla 1896 r. były pewną średnią wieloletnią i z dużą dozą prawdopodobieństwa można je zastosować przynajmniej dla okresu 1890-1910.

⁵¹ *Spisok ličnago sostava ministerstva putej soobščeniija*, 1896. S-Peterburg 1896, s. 1331-1332.

Roczne uposażenie naczelnika wynosiło 4500 rubli, a kierownika — 2400 rubli ⁵².

* * *

W podsumowaniu trzeba stwierdzić, że w okresie od Powstania Styczniowego (formalnie od 1867 r.), aż do I wojny światowej na terenie Królestwa Polskiego istniała dobrze zorganizowana i stabilna państwowa administracja z zakresu inżynierii. Zdecydowaną większość pracowników stanowili w niej Polacy (70-90%). Można więc założyć, iż także większość prac projektowych i administracyjnych wykonywana była przez Polaków. Trzeba tu jednak podkreślić, że ze względu na strukturę oraz sposób finansowania, wszystkie istotne decyzje dotyczące prac z zakresu inżynierii komunikacyjnej w Królestwie Polskim zapadały w Petersburgu. Wymaga także zaakcentowania, że nie można jedynie na podstawie analizy struktury administracji, ocenić jej (tj. administracji) wpływu na działalność merytoryczną w zakresie inżynierii na terenie Królestwa Polskiego (ale oczywiście także innych obszarów Imperium).

Na zakończenie tego krótkiego podsumowania należy stwierdzić i jeszcze raz podkreślić, że temat obejmował jedynie okres, gdy wszelkie akta resortu Komunikacji — zgodnie z pragmatyką służbową — przesyłane były do Petersburga, gdzie z biegiem czasu przekazywane były do odpowiedniego archiwum. Z tej to przyczyny autor nie widział np. potrzeby prowadzenia badań w polskich archiwach, gdzie mogą znajdować się akta dla okresu wcześniejszego, a więc okresu nie objętego zakresem niniejszej pracy.

Wyjaśnienia wymaga chyba też używana w tekście terminologia w zakresie nazewnictwa poszczególnych instytucji administracji. Są to zazwyczaj proste tłumaczenia określeń rosyjskich. Jeżeli jednak tłumaczenie takie budziło wątpliwości autora, to obok nazwy polskiej, podana została także nazwa pierwotna. Okazuje się jednak, że nie zawsze rozwiązanie takie jest wystarczające, czego szczególnie chyba dobrym przykładem jest rosyjskie określenie: „iskusstviennych del”. W takich przypadkach stosowane były tłumaczenie opisowe, które jednak także nie wyczerpuje zagadnienia.

Recenzent: Józef Pilatowicz

Artykuł wpłynął do Redakcji w styczniu 1990 r.

⁵² Tamże, s. 1330.

Л. Круликовски

ОРГАНИЗАЦИЯ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ИНЖЕНЕРСКИХ СЛУЖБ В КОРОЛЕВСТВЕ ПОЛЬСКОМ В 1864 (1867) — 1915 ГОДАХ НА ФОНЕ ОРГАНИЗАЦИИ АНАЛОГИЧНЫХ СЛУЖБ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

В 1795 году перестало существовать польское государство, а его земли были разделены между Австрией, Прусами и Россией. На эти территории распространялись администрации этих государств. Тем не менее, как администрация, так и законодательство были на этих территориях несколько иные. Истекало это, в частности, из семьсотлетней (уже тогда) традиции польского государства и польского законодательства. Эта специфика касалась также и российской администрации (на польских землях) в области путей сообщения, которую это ведомство охватывало, т.е. приблизительно то, что охватывало французское ведомство дорог и мостов.

Полностью сформированная и развитая российская администрация по путей сообщения на польских землях образовалась в 1867 году и существовала до 1915 года. В польской историографии дату 1864 (падение январьского восстания) принимают за дату, открывающую очередной раздел польской истории. Поэтому 1867 год в истории коммуникации (путей сообщения) на польских землях можно понимать наравне с принятой политической датой.

Подробное описание российского ведомства путей сообщения в 1867—1915 гг. служит определению мест принятия решений и определения пути проплыва документации (в том числе и отчетов). Эта последняя информация необходима для определения комплекта документов, в котором они могут находиться. Этот вопрос весьма существенен для польских историков, так как эти документы в большинстве своем находятся в гигантском Центральном государственном историческом архиве СССР в Ленинграде. В этом архиве к сожалению еще нет (положение в начале 1990 года) правильно функционирующей научной информации, а нужные документы нужно искать в огромных, вручную написанных инвентарных книгах XIX в.

В статье описывается также организация российской статистической службы и методы накопления и распространения данных.

L. Królikowski

ORGANIZATION OF THE CENTRAL ENGINEERING SERVICES IN THE POLISH KINGDOM IN 1864 (1867) — 1915 AGAINST THE BACKGROUND OF SIMILAR SERVICES IN THE RUSSIAN EMPIRE

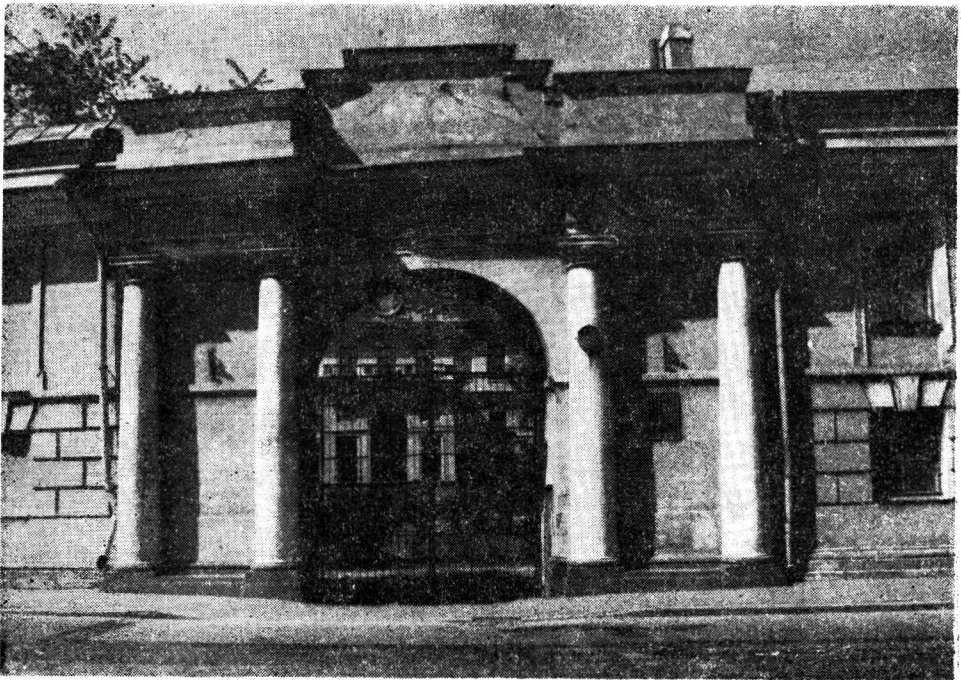
In 1795 the Polish State ceased to exist having been partitioned by Austria, Prussia and Russia. All Polish lands found themselves under the administration of the foreign invaders. However the original administration and legislature had been different in those territories as a result of the by then seven-century-long tradition of the Polish State and law. This affected also the Russian administration in the Polish territories as regards the transport, that is the domain of roads and bridges as the French termed it.

The full-fledged Russian transport administration was formed in Polish territories only in 1867 and lasted till 1915. This had to do with the suppression of the

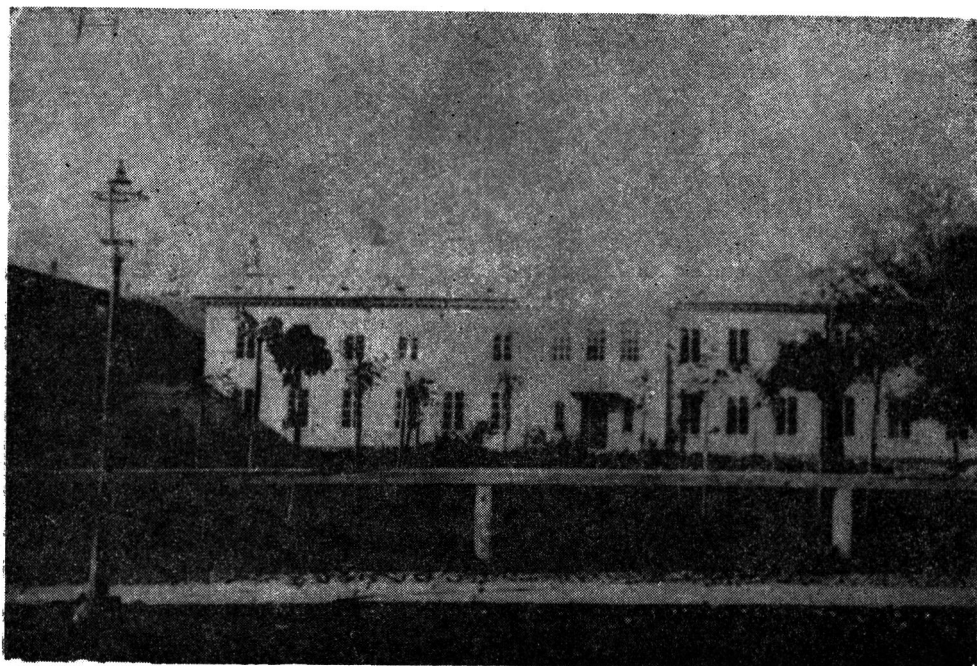
Polish insurrection in 1864 which marked a new period of Polish history. Thus the year 1867 initiating a new development in transport in the part of Poland occupied by Russia was linked to the new political situation.

A detailed description of how the Russian department of transport was organized in the years 1867-1915 indicates what were the centres of decision in this field and along which lines went the documentation (including all the reports). This is an important piece of information suggesting where the documents of interest may be found at present. The knowledge of it is essential for Polish historians because most of those deeds are kept in the gigantic State Central Historical Archives of the Soviet Union in Leningrad. Unfortunately these particular Archives are not equipped yet with adequate information (that is in 1990) and one is obliged to look for any deeds in hand-written inventory books dating from the 19th century.

The article describes also the Russian statistics services, their methods of collecting and publishing data.



Ryc. 1. Pierwsza siedziba Instytutu Inżynierów Komunikacji, a następnie najwyższych władz resortu Komunikacji



Ryc. 2. Budynek Zarządu Warszawskiego Okręgu Komunikacji, Warszawa ul. Nowy Świat 13