

Kozyrew, Aleksander

Udział Polaków w budowie kolei żelaznych południowego Uralu i kolei Zachodnio-syberyjskiej

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 6/2, 288-301

1961

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.



Aleksander Kozyrew *

UDZIAŁ POLAKÓW W BUDOWIE KOLEI ŻELAZNYCH POŁUDNIOWEGO URALU I KOLEI ZACHODNIO-SYBERYJSKIEJ

Ural i Sybir były od dawna miejscem zesłania kryminalnych i politycznych przestępców. Nie kończącym się potokiem tysiące zesłańców szły pod konwojem traktami pocztowymi przez Czelabińsk — na Sybir. Potok ten wzrósł szczególnie w latach 1863—1864, kiedy rząd carski w sposób nieludzki stłumił polskie narodowe powstanie.

Pierwszego lipca 1864 r. liczba politycznych zesłańców z Królestwa Polskiego i zachodnich guberni cesarstwa do guberni orenburskiej wynosiła 1649¹. Zesłani Polacy byli pochodzenia zarówno szlacheckiego, jak i mieszczańskiego i chłopskiego. Jedni z nich znaleźli się tu za udział w powstaniu 1863 r., inni — za sympatyzowanie lub nawet jako podejrzani o uczucia sympatii do powstania.

W Państwowym Archiwum w Orenburgu znajduje się około 500 teczek akt dotyczących zesłanych Polaków i charakteryzujących ich ciężkie położenie na obczyźnie. W wykazach figurują między innymi i nazwiska niektórych przywódców powstania, jak: Minejko, Jasiewicz, Pisarzewski, Lipecki, Krysiński, Narbutt i inni.

Część zesłańców znajdowała się wówczas w Czelabińsku, Troicku, Złatouście i innych miastach południowego Uralu, większa część jednak została osiedlona w okolicach wiejskich rozległej orenburskiej guberni. Władze carskie starały się wykorzystać zesłanych Polaków w gospodarstwie rolnym i w różnych robotach publicznych.

W 35 lat po zasiedleniu liczba Polaków w orenburskiej guberni nie tylko nie zmniejszyła się, lecz nawet wzrosła. Według danych pierwszego powszechnego spisu ludności Imperium Rosyjskiego z 1897 r. w guberni orenburskiej znajdowało się 1696 Polaków, w tej liczbie 1141 mężczyzn i 555

* Zamieszkały w Czelabińsku autor jest członkiem rzeczywistym Radzieckiego Zjednoczenia Historyków Przyrodznawstwa i Techniki. Artykuł tłumaczyli Irena Stasiewicz i Józef Babicz. Nazwiska polskie zaczerpnięte są z akt, w których występowały one w transliteracji rosyjskiej i z tego względu nie udało się — być może — uniknąć pomyłek w ich pisowni (przyp. red.).

¹ A. I. Hercen, *Połnoje sobranije soczinienij i pisiem*. GIZ. Moskwa 1920, s. 321.

kobiet; w tym w Czelabińsku — 219 osób, z czego 136 mężczyzn i 83 kobiety².

Polscy zesłańcy odegrali poważną rolę w rozwoju ruchu rewolucyjnego na południowym Uralu.

W końcu 1895 r. powstaje w Czelabińsku pierwsze kółko marksistowskie, a później — zimą 1896 r. — z rewolucyjnych kółek Czelabińska, Złatouścia i Jekaterynburga tworzy się socjaldemokratyczna organizacja — Uralski Związek Robotniczy. Główny ośrodek tej organizacji w Czelabińsku stanowili: bracia Zobninowie, były nauczyciel, Polak J. I. Godlewski — księgowy Samara — zlatoustowskiej kolei oraz jego żona — akuszerka. Ta pierwsza socjaldemokratyczna organizacja na Uralu utrzymywała kontakty z ugrupowaniem Wyzwolenie Pracy, z petersburskim Związkiem Walki o Wyzwolenie Klasy Robotniczej i innymi socjaldemokratycznymi organizacjami.

Ogromne znaczenie dla rozwoju uralskiego przemysłu i zagospodarowania Syberii miała budowa kolei żelaznych, których na Uralu było wówczas niewiele. Do roku 1887 zbudowano tylko dwie koleje: Perm—Jekaterynburg i Jekaterynburg—Tiumeń.

Na południowym Uralu nie było kolei wcale. Fabrykanci korzystali tu z transportu kołowego, z rzek Ufy i Białej. Rząd carski stał na stanowisku, że Ural i Sybir jeszcze przez długi okres czasu mogą korzystać z taniego wodnego transportu. Były i inne argumenty. Tak np. gubernator tobolski pisał: „...gubernia tobolska i sąsiadujące z nią raczej tracą niż zyskają na budowie kolei żelaznej, ... dopilnowanie porządku w kraju stanie się niemożliwe, utrudni się nadzór nad politycznymi zesłańcami przez ułatwienie im ucieczki“³.

W przeciągu 20 lat specjalna komisja przy Ministerstwie Komunikacji rozpatrywała różnorodne projekty kolei, łączących Moskwę z Uralem i Syberią. Dopiero jednak w 1884 r. władza carska zdecydowała się na budowę kolei Samara—Ufa—Czelabińsk i dalej — wielkiej kolei Syberyjskiej do Władywostoku. Rząd uczynił ten krok pod naciskiem konieczności: Rosja carska weszła już ostatecznie na kapitalistyczną drogę rozwoju. Potrzebne jej były nowe rynki zbytu i surowce, a leżały one na wschodzie. Kapitałiści rosyjscy wyciągali drapieżne ręce ku słabo rozwiniętym półfeudalnym krajom — Mandżurii i Korei; przemysłowców interesowały nieopanowane jeszcze bogactwa Syberii i Dalekiego Wschodu. Koleje były także potrzebne dla rozwoju znajdującego się w zastoju przemysłu uralskiego.

W roku 1884 został zatwierdzony projekt linii Samara—Ufa, w 1886 r. rozpoczęły się roboty, a 8 września 1888 r. przyszedł do Ufy pierwszy

² *Pierwaja wsieobszczaja pieriepis nasielenija Rossijskoj imperii*. Sankt-Pieterburg 1909, t. XXVIII, s. 56, tabl. XIII i t. XIV, s. 40, tab. XIII.

³ A. W. Liwierowski *50 let raboty na żelaznodorożnom transportie*, stenogram wykładów na LIIZT, rękopis 1944 s. 2.

pociąg. Tu zaczął się najtrudniejszy etap budowy kolei. Trzeba było pokonać grzbiet Uralu i przeprowadzić kolej do Złatoustu, a następnie do Czelabińska.

Komisja powołana przez Ministerstwo Komunikacji wydała opinię, że Ufimsko-złatoustowska kolej, przedstawiała, zarówno przy wytyczaniu linii, jak i podczas budowy, wyjątkowo poważne trudności techniczne, które pokonane zostały z talentem i pełną znajomością rzeczy; pod względem wielkiej liczby i różnorodności konstrukcji inżynierskich, odprowadzania łożysk rzecznych i budowy murów oporowych Ufimsko-złatoustowska kolej jest jedną z linii stanowiących wybitne osiągnięcie rosyjskich inżynierów. Jakość wykonanych prac jest całkowicie bez zarzutu i może być uznana za wzorową⁴.

Ażeby wyznaczyć najkorzystniejszy profil przyszłej kolei na przestrzeni 320 kilometrów, grupy badawcze znanego rosyjskiego inżyniera-pisarza Garina-Michajłowskiego i polscy inżynierowie — Dołocki i Pożniak — musieli opracować ok. 800 km różnych wariantów i znaleźć dogodną trasę przez grzbiet uralski, uniknąwszy przy tym budowy tuneli, co umożliwiło zaoszczędzenie ok. 980 000 rubli.

Projektanci włożyli ogromny wysiłek w obliczanie robót ziemnych, dokonali zdjęć ok. 5000 poprzecznych profili trasy. Ogólna objętość robót ziemnych na budowie linii kolejowej Ufa—Złatoust wynosiła 12,3 mln m³, z tego ponad 2 mln przypadło na wykopy w kamienistych, skalnych gruntach. W okresie tym było to wielkie i skomplikowane dzieło. Przecież wszystko wykonywano kilofem i łopatą, czasem tylko stosując środki wybuchowe. Niejednokrotnie budowniczym zagradzały drogę burzliwe, bystre rzeki, niezliczone górskie potoki. Żeby ochronić trasę kolejową przed rozmyciem, budowniczowie wykonywali kamienne mury oporowe. W sumie wybudowano tych murów ok. 22 km. Jeden w pobliżu Ust-Katawa osiągnął wysokość 23,5 m.

W niektórych miejscach trzeba było odprowadzać od trasy kolejowej górskie rzeki, ujmując je w nowe łożyska. Tak np. dla odprowadzenia rzeki Wielki Bierdiausz budowniczowie wykuli w zwartej skale wykop głębokości 20 m, a długi na 300 m, dzięki czemu odpadła konieczność budowy dwóch mostów. Przy budowie mostów żelaznych na rzekach Juruzań i Sim inżynierowie wykorzystali naturalne warunki przyrody. Konstrukcja nośna każdego z nich opiera się jednym końcem na sztucznym przyczółku, podczas gdy drugi koniec mostu leży na skale. Tam gdzie znajduje się dziś stacja Suleja, budowniczowie znaleźli ciepłe źródło, nie zamarzające nawet zimą. Inżynierowie wykorzystali ten niespodziewany dar surowej uralskiej przyrody. Zbudowali wodociąg grawitacyjny celem zaopatrywania parowozów w wodę. Ten oryginalny wodociąg działa do dnia dzi-

⁴ „Izwestija sobranija inżynierow putiej soobszczenija”, nr 3/1891, s. 43—46.

siejszego. Duży wysiłek w zapewnienie zaopatrzenia w wodę linii Ufa—Złatoust włożył zastępca kierownika technicznego oddziału, inżynier Podrucki.

Wielką trudność sprawiało przeprowadzenie drogi wśród mnóstwa istniejących w tym rejonie wapiennych wyrw i szczelin. Wszystkie te trudności zostały jednak przewyciężone przez budowniczych.

O przebiegu prac nad budową tej kolei pisał pięknie Garin-Michajłowski w opowiadaniu *Wariant*. Kierownik budowy, wybitny inżynier K. J. Michajłowski, w raporcie skierowanym do Ministerstwa Komunikacji, wytypował do państwowej nagrody za doskonale wykonanie projektów łącznie z innymi inżynierami i inżynierów polskich — Dołockiego i Pożniaka, którzy w przeciągu 6 lat (1886—1892) wykazywali szczególną pilność przy opracowywaniu projektów kolei Samarsko-ufimskiej, Ufimsko-złatoustowskiej i ogólnego projektu trasy zachodnio-syberyjskiej⁵.

Z okazji pomyślnego zakończenia budowy kolei Samarsko-ufimskiej, a następnie Ufimsko-złatoustowskiej, był nagrodzony państwowymi nagrodami inny polski inżynier — Stanisław Muchliński. Pracował on na budowach od roku 1868 do 1895. Najpierw kierował oddziałem technicznym budowy, następnie został zastępcą kierownika robót; później pracował jako inżynier do specjalnych zleceń w Tymczasowym Zarządzie Kolei Państwowych. Nagrody rządowe otrzymali też inżynierowie-Polacy, naczelnicy oddziałów budowy: Łapa-Starzaniecki i Bolesław Sawrymowicz. Ten ostatni pracował na budowach od 1873 do 1890 roku, a następnie został kierownikiem studiów kolei amurskiej.

Za doskonałą pracę na budowie otrzymali ordery i naczelnicy dystansów — inżynierowie: Józef Strymowicz, Adam Raciborski, Aleksy Żółkiewicz, Zygmunt Maliński, Józef Suchorzewski, pomocnicy naczelników dystansów i inżynierowie: Feliks Kasperowicz, Antoni Litwiński, Stanisław Olszewski, Wiktor Brzozowski, Władysław Skowzird i inni. Dużą pomoc okazał budowie inżynier Antoni Zdziarski, który dopilnowywał w uralskich fabrykach jakości przygotowywanych szyn i wyrobów żelaznych.

Odznaczony został orderem również naczelnik służby tymczasowego ruchu — inżynier Mikołaj Januszkowski, który zabezpieczył we właściwym czasie dostawę wszystkich niezbędnych materiałów i regularny ruch pociągów roboczych na budowanej linii.

Wszyscy ci inżynierowie-Polacy, wspólnie z rosyjskimi kolegami, pracowali z samozaparciem nad budową kolei z Samary do Ufy i dalej — do Czelabińska.

Oprócz personelu inżynieryjno-technicznego znaczna ilość Polaków

⁵ *Gosudarstwiennyj archiw czelabińskiej oblasti* (GACZO), fond I-221, opis 1, dzieło 1, karta 84.

brała udział w budowie tej drogi w charakterze robotników, buchalterów, dziesiętników, telegrafistów, maszynistów. Kolejowym szpitalem na stacji Złatoust kierował przez dłuższy czas lekarz-Polak Stanisław Stanisławski, tu również pracował i felczer Sakowicz. Jako rachmistrze pracowali na budowie: Światopełk-Mirski, Zenon Rozenowicz, Robert Dowgiełło, Marceli Wejhan; jako dziesiętnicy — Ostrowski, Gorkiewicz; jako telegrafisci — Józef Markiewicz, Józef Kawentis, Wiktor Osieński; jako kopiści — Maksymilian Troczewski. Naczelnikiem stacji Czelabińsk był Wiktor Celebrowski, a i wielu innych Polaków było etatowymi pracownikami. Ilu było Polaków-robotników, trudno ustalić. Wiadomo, że tylko na stacji Czelabińsk pracowało w 1897 r. aż 48 Polaków.

W raporcie do Ministerstwa Komunikacji naczelnik robót, inżynier K. J. Michajłowski pisał, że Ufimsko-złatoustowska kolej, przecinająca na dużej przestrzeni grzbiec Uralu — ze względu na wielką liczbę budowli sztucznych, a także innych robót bardzo skomplikowanych i trudnych w technicznej realizacji, biorąc przy tym pod uwagę niesprzyjające miejscowe warunki, duże odległości, słabe zaludnienie i brak jakichkolwiek dróg — okazała się w budowie jedną z trudniejszych linii. Pomyślnie jej wykonanie, potwierdzone przez komisję, wykończenie jej w określonym terminie prawie bez konieczności uzupełnień i z dość znacznymi oszczędnościami w stosunku do przewidzianego i zatwierdzonego kosztorysu — mogło być osiągnięte tylko przy wytrwałym wypełnianiu przez każdego z pracowników nałożonych na niego obowiązków i szczególnej gorliwości w pracy ⁶.

Następnie Michajłowski z ogólnej liczby 39 etatowych pracowników typuje do nagrów rządowych 47 inżynierów i techników, w tej liczbie 15 Polaków.

Dzięki temu, że kierownictwo budowy znajdowało się w rękach wybitnego inżyniera owych czasów K. J. Michajłowskiego i innych utalentowanych rosyjskich i polskich specjalistów, budowa kolei szła dość szybko. 8 września 1888 r. otwarty został ruch pociągów z Moskwy do Ufy, 8 września 1890 r. — do Złatousta, a 25 października 1892 r. pierwszy pociąg wjechał do Czelabińska. W ten sposób w ciągu 6 lat została zbudowana linia kolejowa od Kujbyszewa (Samary) do Czelabińska na długości 1004 km.

W tymże samym 1892 r. zaczęła się budowa wielkiej kolei Syberyjskiej od Czelabińska do Władywostoku. W przygotowaniu projektu kolei Zachodnio-syberyjskiej od Czelabińska do Nowosybirsk braли aktywny udział obok inżynierów rosyjskich inżynierowie-Polacy: Litwiński, K. Bortkiewicz, K. Poźniak, W. Rojecki i inni. Przy sporządzaniu końcowych projektów zaopatrzenia w wodę i urządzeń służby mechanicznej

⁶ Ibidem, k. 38.

brali udział: inżynier-technolog Stanisław Twardowski i technik-praktykant Ludwik Łazowski.

W latach 1891—1892 projekt kolei Zachodnio-syberyjskiej długości 1500 wiorst był gotów i został zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji.

Naczelnik robót K. J. Michajłowski odnosił się troskliwie do polskich inżynierów, okazując im wszechstronną pomoc. Widać to na przykład w jego stosunku do inżyniera Rojeckiego. Kiedy w 1893 r. inżynier ten zapadł na paraliż postępowy, wypłacił mu dwumiesięczną pensję, przydzielił oddzielny wagon i pod opieką lekarza wysłał do Warszawy na leczenie. Po śmierci zaś Rojeckiego, Michajłowski starał się w Ministerstwie Komunikacji o wyznaczenie pensji dla wdowy po zmarłym.

Młodych, zdolnych inżynierów-Polaków Michajłowski śmiało wysuwał na stanowiska kierownicze, mianując ich naczelnikami oddziałów i dywizjonów budowy, skierowując do budowy mostów i innych ważnych obiektów.

Wymownym dowodem tego jest dołączony do niniejszego artykułu spis Polaków — pracowników inżynieryjno-technicznych budowy Zachodnio-syberyjskiej kolei. Michajłowski mianował swoim zastępcą zdolnego, energicznego inżyniera Poźniaka, a po zakończeniu budowy polecił inżyniera Władysława Pawłowskiego, kierującego tymczasową eksploatacją, na stanowisko naczelnika kolei Zachodnio-syberyjskiej; inżyniera Stanisława Twardowskiego, kierującego służbą mechaniczną i zaopatrzeniem linii w wodę — na stanowisko naczelnika służby trakcji, i analogicznie wielu innych pracowników.

Trzeba podkreślić, że i inżynierowie polscy lubili i szanowali K. J. Michajłowskiego i pracowali z nim bez przerwy po 8, 10 i więcej lat, najpierw na budowie kolei Samarsko-żłatoustowskiej, a później kolei Zachodnio-syberyjskiej. Michajłowski stworzył całą szkołę inżynierów-budowniczych. Wielu inżynierów usiłowało dostać się do niego do pracy, nie było to jednak łatwe. Michajłowski dbał o swoich starych inżynierów, którzy pracowali z nim na wielu budowach, a wolne etaty zapełniał drogą rekrutacji najzdolniejszych inżynierów, absolwentów petersburskiego Instytutu Inżynierów Komunikacji. Ze szkoły Michajłowskiego wyszli tak utalentowani inżynierowie jak Podrucki, Olszewski, budowniczy jarosławskiego i amu-daryjskiego mostu, Liwierowski, Budagow, trzech bracia Sztukenbergowie i wielu innych znanych inżynierów.

Należy zaznaczyć, że w rezultacie nieurodzaju lata 1891—1892 były latami głodu w Zachodniej Syberii, a ludność wymierała z powodu braku możliwości dostarczenia we właściwym czasie produktów żywnościowych. Zboże wożono wtedy przez grzbiet uralski końmi, ale konie nie mogły przewieźć dużo; a poza tym znaczną część tego, co wiozły, same zjadały.

Droga kolejowa dochodziła wówczas tylko do Miassa, toteż Michajłowski postanowił przyspieszyć budowę kolei, a tym samym umożliwić szybszą dostawę produktów żywnościowych i zboża siewnego, aby w następnym roku nie było już głodu. I oto dla poszerzenia zasięgu robót przeciągnął przez grzbiet uralski kilka składów kolejowych, choć nie było jeszcze wykonane podtorze linii. Rąbano przesieki, na zwalonych drzewach, jak na podkładach, układano szyny, a następnie po pochyleniach do 30% parowozy ciągnęły składy kolejowe z szynami i zbożem. Przyspieszono w ten sposób budowę, zmniejszono transport konny, a w rezultacie cały głodujący kraj otrzymał olbrzymią pomoc⁷.

Przy budowie kolei Zachodnio-syberyjskiej od Czelabińska do Nowosybirsk wielki kłopotu sprawiło zaopatrzenie linii w wodę, szczególnie na odcinkach między Kurhanem a Pietropawłowskiem i między Pietropawłowskiem a Omskiem. Należało budować studnie artezyjskie, rozwozić wodę pociągami albo tworzyć sztuczne zbiorniki, gdyż w pobliżu kolei nie było odpowiednich źródeł. Stacje potrzebowały wody dla siedmiu par pociągów przejeżdżających na dobę. Kierownik robót Michajłowski angażuje w 1893 r. do pracy inżyniera-górnika Witolda Sakowicza z zadaniem zbadania źródeł zaopatrzenia w wodę oraz przeprowadzenia hydrotechnicznych i innych prac wzdłuż budującej się linii, okazując mu w jego pracach wszelką możliwą pomoc.

W przeciągu czterech lat, do chwili oddania kolei do eksploatacji, Sakowicz dokonał wielkiego dzieła w dziedzinie zapewnienia zaopatrzenia linii w wodę, budując 8 artezyjskich studni. W roku 1895 Michajłowski udzielił Sakowiczowi urlopu, wysyłając go do Francji, by tam zapoznał się z problemami zaopatrzenia w wodę, z zagadnieniem chemicznego jej oczyszczania i ostatnimi osiągnięciami techniki w zakresie wiercenia studni. Widocznie Sakowicz należycie wykorzystał ten wyjazd, skoro poszczególne innowacje z dziedziny chemicznego oczyszczania wody i prac wiertniczych zostały przez niego zastosowane przy budowie kolei.

Wielkie odpowiedzialne prace przy budowie mostów kolejowych przez rzeki Toboń, Iszcym, Irtysz powierzono inżynierom Polakom — Wien-czysławowi Bersowi, Antoniemu Litwińskiemu i Stanisławowi Olszewskiemu — doświadczonym pracownikom, którzy pełnili nadzór techniczny nad budową tych mostów, prowadzoną przez przedsiębiorcę, inżyniera Bierezina, według projektów znanego inżyniera Bielelubskiego. Żelazo na budowę tych mostów było dostarczane pod nadzorem polskiego inżyniera — Augusta Salmanowicza — z uralskich fabryk. Dostawą materiałów na miejsce budowy i regulowaniem ruchu pociągów roboczych zajmował się kierownik tymczasowej eksploatacji kolei Zachodnio-syberyjskiej,

⁷ A. W. Liwierowski, op. cit., s. 15.

energiczny inżynier-Polak Pawłowski, którego później wyznaczono na czelnikiem tej kolei.

Przyjmowaniem i remontem taboru kolejowego kierował technik Stanisław Pogorzelski, służbą techniczną, zaopatrzeniem w wodę i służbą trakcji — inżynier technolog Stanisław Twardowski i inżynier Jazdowski.

Prócz tych doświadczonych inżynierów przy budowie kolei Zachodnio-syberyjskiej pracowało wiele dziesiątków Polaków na stanowiskach administracyjno-gospodarczych, w służbie ruchu, w trakcji, w telegrafii oraz wykonywało różne inne czynności.

Jak wskazuje korespondencja kierownika robót z władzami policyjnymi, do 1892 r. na budowie nie było nadzoru policyjnego, co często wykorzystywała administracja — przyjmując do pracy zesłańców politycznych, znajdujących się pod nadzorem policji oraz robotników bez paszportów i zameldowania. Ale później na rozkaz cara żandarmeria samarska organizuje trzy nowe filie: W Czelabińsku, Kurhanie i Pietropawłowsku, wysyłając na większe stacje i miejsca skupienia robotników 33 podoficerów „w celu pilnowania porządku“ na budującej się kolei. Koszta utrzymania żandarmów ponosiła budowa, ona także wyznaczała im mieszkania służbowe i pomieszczenia na kancelarie ⁸.

Żandarmi porobili dokładne spisy wszystkich robotników kolejowych i żądali, aby angażując się do pracy, robotnicy osobiście stawiali się z paszportem w oddziałach żandarmerii i byli wciągani do ewidencji, co nie zawsze było przestrzegane przez administrację. W piśmie z 27.II.1896 r. (nr 185) pietropawłowski rotmistrz Wakulenko oświadcza, że „w liczbie urzędników kolejowych nierzadko spotyka się osoby, pozostające pod tajnym nadzorem policji i znane z różnych przestępstw“. Rotmistrz prosi kierownika robót K. J. Michajłowskiego „o wydanie zarządzenia o bezwzględnym zwolnieniu z pracy osób wspomnianych w wykazie albo o skierowaniu ich do robót zgodnych z nakazem prawa“. Do pisma rotmistrza żandarmerii dołączony został wykaz 99 robotników kolei Zachodnio-syberyjskiej, w tej liczbie 8 Polaków, nie posiadających dowodów osobistych i zameldowania ⁹.

Taka była sytuacja w obrębie jednego oddziału budowy, takich zaś oddziałów na budowie drogi było jedenaście, robotników więc w analogicznej sytuacji było zapewne kilkuset. A ilu było w przedsiębiorstwach czasowo zatrudnionych robotników budowlanych bez „prawa na osiedlenie“ — tego w ogóle nie da się ustalić.

Ogólna liczba budowniczych kolei Syberyjskiej sięgała w 1891 r. 9600 osób, w 1895 r. ponad 72 tysiące osób, w 1897 r. — 57 200 osób ¹⁰. Z ogół-

⁸ GACzO, fond I-2221, op. 1, d. karty 118, 119, 162, 376.

⁹ Ibidem, k. 460—466.

¹⁰ *Otczot po postrojeniju Zapadno-sibirskoj żeleznoj dorogi 1893—1896 g.* Sankt-Pieterburg 1898, s. 4—6.

nej liczby robotników w 1897 r. 28,2⁰/₀ — to tubylcy, 36,9⁰/₀ — emigranci z głodowych guberni Rosji europejskiej, 7,4⁰/₀ stanowili skazani na katorgi i zesłani na osiedlenie, w tym częściowo Polacy, 16,6⁰/₀ — to robotnicy chińscy, 10,9⁰/₀ — robotnicy innych narodowości¹¹.

Takie zróżnicowanie składu społecznego i narodowego budowniczych magistrali komplikowało znacznie ich walkę rewolucyjną, ułatwiało władzy carskiej wzniecanie waśni narodowościowych, uniemożliwiało wspólne wystąpienie Rosjan i Polaków, Tatarów i innych narodowości.

W roku 1894 było na Syberii według oficjalnych danych 198 122 zesłańców¹².

W celu ściągnięcia zesłańców różnych kategorii na budowę kolei Syberyjskiej rząd carski opracował w maju 1895 r. (pod nr-em 438) „Przepisy specjalne wykorzystania zesłańców przy robotach“, uwzględniając możliwość skrócenia do 1/3 okresu kary dla katorżników i aresztantów i do połowy — dla przymusowych osiedleńców. Dla nadzoru zesłańców ustanowiono w rejonie budowy kolei dodatkowe stanowiska terenowych dozorców i policyjnych urzędników¹³.

Budowniczowie musieli walczyć z surową syberyjską przyrodą. „Trzeba było widzieć tę pracę — pisze naoczny świadek — aby zdać sobie sprawę, jaką była męczarnia; trzeba było mieć żelazną wolę, nadzwyczajną wytrzymałość, aby dzień w dzień po 15—16 godzin na dobę bohatersko znosić wszystkie te niewygody i pokonywać trudności syberyjskiej surowej przyrody¹⁴.

Jak wynika z protokołu (z 20.XII.1892 r.) oględzin baraków robotniczych przedsiębiorcy A. I. Czernojarowa w pobliżu miasta Pietropawłowska na III oddziale Zachodnio-syberyjskiej kolei „na 475—476 wiorście baraki robotnicze były to kryte darnią, lepianki lub jurty plecione z gałęzi, wokół których dla spływu wody wykopano kanały, w środku zaś których znajdowały się legowiska usłane sianem lub matami“¹⁵.

Jedzenie dostarczane robotnikom na kredyt przez przedsiębiorcę było najgorszego gatunku. Komisja, złożona z naczelnika drugiego oddziału budowy Szulgina i lekarza Popowa, podawała w sprawozdaniu (nr 26/U/1-1892 r.), że „baraki przedsiębiorcy robót ciesielskich Sannikowa na stacji Miedwiediewo są źle utrzymane: legowiska są bez siana, z brudnymi matami; jedzenie, składające się z pszennej kaszy ze słoniną,

¹¹ Czasopismo, „Istorija SSSR“ nr 4/1959, s. 117, artykuł Barzunowa, *Rabocizje sibirskoj żelazno-dorożnoj magistrali w 1891—1904 gg.*

¹² „Żiwopisnaja Rossija“ pod red. Tiań-Szańskiego, t. XII, cz. 1, Sankt-Pieterburg 1894, s. 241—243.

¹³ GACzO, fond I-221, op. 1, d. 3, karty 247—262.

¹⁴ Czasopismo „Siewiernyj Wiestnik“ nr 10/1895, s. 9—11.

¹⁵ GACzO, fond I-221, op. 1, d. 5. karta 62.

jest złe pod względem jakościowym“. Na stacji Czerbakul, u tego samego przedsiębiorcy Sannikowa, komisja stwierdziła, „że do zupy nie kładzie się poza słoniną ani prosa, ani kapusty, tak, że jest ona niesmacznym wywarem słonej wody z niewielką ilością pływającego tłuszczu“. Te fakty nie były odosobnione. Analogiczna sytuacja panowała i na innych oddziałach. Komisja zmuszona była u przedsiębiorcy Sannikowa na stacji Miedwiediewo zabrać złe jakościowo produkty w obecności podoficera żandarmerii; na stacji zaś Czerbakul, w obecności Sannikowa — zakopać nie nadającą się do użycia słoninę i zjełczałe proso, pierwsze zastępując świeżym mięsem, a drugie — dobrym prosem lub kaszą gryczaną¹⁶.

Ciężka, wyczerpująca praca i niedożywianie powodowały choroby i wysoką śmiertelność wśród robotników. W okresie tym pomoc lekarska pozostawiała jeszcze bardzo wiele do życzenia. Na przestrzeni 250—300 wiorstw tylko jeden lekarz i dwóch, trzech felczerów obsługiwało 8—10 tysięcy robotników.

W czerwcu 1892 r., w okresie epidemii cholery, spośród 126 chorych robotników zmarło 64¹⁷.

Niezależnie od tak ciężkich warunków pracy robotnicy, pod kierownictwem rosyjskich i polskich inżynierów, dokazywali cudów.

7 lipca 1892 r. rozpoczęły się roboty ziemne na odcinku Czelabińsk—Kurhan, a 15 maja 1893 r., rozpoczęto układanie toru kolejowego, który dzięki dobrej organizacji prac i dostawie materiału we właściwym czasie, był ukończony w październiku tegoż roku. 4 października 1893 r. przybył do Kurhanu pierwszy pociąg.

Jeszcze szybciej szły prace w następnym — 1894 r. — kiedy układano tory jednocześnie z dwóch stron — od Kurhanu i Omska do Pietropawłowska, osiągając w ten sposób cztery wiorsty na dobę. 25 sierpnia 1894 r., w cztery miesiące od chwili rozpoczęcia prac, przyszedł pierwszy pociąg na lewy brzeg Irtysza. Most przez rzekę nie był jeszcze gotów, pasażerowie dostali się do Omska promem.

W ciągu 1895 r. otwarty został tymczasowy ruch pociągów na całej Zachodnio-syberyjskiej linii kolejowej, a 15 października 1896 r. linia od Czelabińska do Nowosybirska długości 1035 wiorst była oddana do stałego użytku¹⁸.

Rosyjscy i polscy inżynierowie przyspieszyli budowę w ten sposób, że roboty nie były prowadzone kolejno na poszczególnych odcinkach, ale równolegle na wielu — zastosowano tu bowiem metodę przyspieszonego

¹⁶ Ibidem, k. 35—37.

¹⁷ Ibidem, k. 54—114.

¹⁸ Ibidem, d. 3, k. 127—128.

układania toru. Tor układany był na poboczu, a następnie przesuwany na poprzednio przygotowane torowisko ziemne.

Tym samym ograniczono kołowy transport materiałów i przyspieszono terminy robót, a pomimo dwukrotnego układania toru sposób ten okazał się bardzo ekonomiczny.

W Czelabińsku inżynierowie zorganizowali bazę montażową, w której przygotowywano poszczególne elementy, szkielety domów mieszkalnych i poczekalni kolejowych, a następnie oddzielne części dostarczano na miejsce budowy. Budowle inżynierskie były budowane zimą i latem. Zastosowana przy wznoszeniu budowli standaryzacja pozwoliła budowniczym przyspieszyć tempo pracy i zaoszczędzić 1 626 117 rubli z sumy kosztorysowej.

Kierownik budowy J. Michajłowski typuje do nagrody państwowej 36 pracowników inżynieryjno-technicznych, w tej liczbie 12 polskich inżynierów¹⁹.

Prasa zagraniczna podaje następującą interesującą ocenę budowy kolei: „Ukończenie kolei Syberyjskiej — pisały gazety francuskie — pozwoliło Rosji na zagospodarowanie Dalekiego Wschodu — dając jej możliwość korzystania z bogactwa Syberii i Chin“. Gazety angielskie donosiły: „Syberyjska kolej ma znaczenie międzynarodowe, przeprowadzenie jej jest ciężkim ciosem godzącym w interesy angielskie... Kolej ta będzie nie tylko jednym z wielkich szlaków światowych, ale podważa ona podstawy angielskiego handlu morskiego, stając się dla Rosji orężem politycznym, którego siłę i znaczenie trudno nawet przewidzieć. Zmieni ona Rosję w państwo niezależne, dla którego już ani Dardanele, ani Suez nie będą odgrywać większej roli, da jej ekonomiczną niezależność, przekształcając w mocarstwo, o jakim jeszcze nie śniło się żadnemu państwu“. Prasa amerykańska podkreśla także poważne strategiczne i ekonomiczne znaczenie Syberyjskiej kolei radząc fabrykantom... „opanować nowe rynki zbytu na Syberii dla towarów amerykańskich“²⁰.

Budowa Samarsko-żłatoustowskiej kolei przez grzbiet Uralski i budowa głównego odcinka syberyjskiej trasy są poważnym osiągnięciem rosyjskich i polskich inżynierów oraz wielotysięcznego kolektywu robotników, którzy dzięki swojej pełnej poświęcenia pracy zostawili wspaniałe pomniki — najdłuższą drogę kolejową w świecie — od Moskwy do Władywostoku.

¹⁹ Ibidem, d. 1, k. 227.

²⁰ *Sibirskaja żeleznaja doroga w jeja prośłom i nastojuszczem, k diesiatiletiju Komitietu Sibirskoj żeleznoj dorogi (1893—1903)*. Sankt-Pieterburg 1903, zestawili Sabler i Sosnowski, s. 441, 443, 445.

SPIS INŻYNIERÓW-POLAKÓW, KTÓRZY BRALI UDZIAŁ W BUDOWIE KOLEI NA POŁUDNIOWYM URALU I KOLEI ZACHODNIO-SYBERYJSKIEJ (1888—1898) *

Nr	Nazwisko, imię i imię ojca	Stanowisko	Czas pracy
1	Muchliński Stanisław	zastępca kierownika budowy	1868—1895 Zarząd Budowy
2	Poźniak Konstanty	Kierownik oddziału technicznego i zastępca kierownika budowy	1886—1896 Zarząd Budowy
3	Dołocki	Inżynier oddziału technicznego	1886—1896
4	Bortkiewicz Kazimierz, syn Antoniego	Naczelnik dystansu I oddziału kolei Zachodnio-syberyjskiej	1892—1896
5	Bers Wieńczysław, syn Antoniego	Kierownik robót na budowie mostu przez rzekę Toboń i Kurhan	1892—1894
6	Zdziarski Antoni, syn Feliksa	Naczelnik III oddziału kolei Zachodnio-syberyjskiej	1888—1896
7	Litwiński Antoni, syn Adolfa	Kierownik robót na budowie mostu przez rzekę Iszim	1888—1896
8	Załuski	Naczelnik IV oddziału kolei Zachodnio-syberyjskiej	1892—1896
9	Rojecki Wincenty, syn Jana	Naczelnik dystansu I kategorii V oddziału	1892—1894
10	Olszewski Stanisław, syn Hipolita	Kierownik robót na budowie mostu przez rzekę Irtysz i Omsk;	1892—1896
11	Bielewicz Klemens, syn Ignacego	Naczelnik dystansu I kategorii VI oddziału, m. Omsk;	1894—1896
12	Skowzird Władysław, syn Władysława	Naczelnik dystansu II kategorii VII oddziału	1894—1898
13	Studnicki Gizbert Aleksander syn Aleksandra	Naczelnik dystansu II kategorii VIII oddziału kolei Zachodnio-syberyjskiej	1894—1898
14	Salmanowicz Augustyn, syn Edwarda	Naczelnik dystansu II kategorii X oddziału na budowie linii kolejowej Jeekaterynburg-Czelabińsk	1892—1896

* Spis opracował A. Kozyrew (przyp. red.).

Nr	Nazwisko, imię i imię ojca	Stanowisko	Czas pracy
15	Januszewski Konstanty, syn Ignacego	Naczelnik dystansu I kategorii XI oddziału na budowie linii kolejowej Jekaterynburg-Czelabińsk	1892—1896
16	Twardowski Stanisław	Inżynier-technolog, kierownik zaopatrzenia budowy w wodę, następnie kierownik tech. kolei Zachodnio-syberyjskiej	1892—1896
17	Pawłowski Władysław	Kierownik tymczasowej eksploatacji, później dyrektor kolei Zachodnio-syberyjskiej	1892—1896
18	Sakowicz Witold	Inżynier-górnik, kierownik studiów w zakresie zaopatrzenia w wodę	1892—1896
19	Sawrymowicz Bolesław	Kierownik budowy oddziału kolei Ufa-Złatoust, następnie kierownik studiów kolei Amurskiej	1873—1894
20	Pogorzelski Stanisław	Technik w zakresie przyjmowania i remontu taboru kolei Zachodnio-syberyjskiej	1892—1896
21	Konopczyński	Naczelnik IX oddziału kolei Zachodnio-syberyjskiej	1894—1898

Razem 21 Polaków na ogólną ilość 65 etatowych pracowników inżynieryjno-technicznych kolei Zachodnio-syberyjskiej (czyli 32%).

УЧАСТИЕ ПОЛЯКОВ В ПОСТРОЙКЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ УРАЛЕ И БОЛЬШОЙ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ

Постройка в 1884—1895 гг. железной дороги на Южном Урале и Западно-сибирской железной дороги была крупным событием того времени и имела международное экономическое и политическое значение. Наряду с русскими инженерами в ее постройке видную роль сыграли также польские инженеры и рабочие — политически ссыльные, число которых в период с январьского восстания 1863 года до конца двадцатого столетия постоянно увеличивалось. Основываясь на опубликованных до сих пор работах и на материалах Челябинского государственного архива, автор описал историю постройки сибирских железнодорожных магистралей, с особым учетом участия поляков, причем охарактеризовал

социальный состав ссыльных поляков, их роль в зарождавшемся в то время революционном движении, условия их жизни и труда, а также сотрудничество с русскими строителями. Он показал их большой вклад в создание этого крупного технического сооружения в столь короткий для той эпохи срок.

PARTICIPATION OF POLES IN THE CONSTRUCTION OF RUSSIAN RAILROADS IN THE SOUTH OF THE URAL MOUNTAINS AND IN THE GREAT SIBIRIAN TRAIL

The railroads in the southern part of Ural Mountains and the West Siberian Railroad that were built in the years 1884—1895 were at that time a great enterprise on a world scale. They were of international importance in economical as well as in political respect. Polish engineers and Polish labourers, political exiles, whose number since the January insurrection of 1863 till the end of the XIX century was increasing all the time, took an active part.

The author made a study of all papers that were hitherto published dealing with this matter and also of the State Archives in Tshelabinsk. He tells how the Siberian railroads have been built with special attention to the part Poles were playing, giving a characteristic of the social composition of Polish exiles, the role they played in the revolutionary movement that was then being born, their living and working conditions, their intercourse with Russian workers, and stresses their great contribution in the construction. The makes a special point that such a great work of technology, considering the existing conditions, has been accomplished in so short a time.