

Batura, Wojciech

Początki budowy Kanału Augustowskiego : próba nowego ujęcia

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 28/2, 345-370

1983

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.



Wojciech Batura
(Augustów)

POCZĄTKI BUDOWY KANAŁU AUGUSTOWSKIEGO PRÓBA NOWEGO UJĘCIA

W 160-TĄ ROCZNICĘ ROZPOCZĘCIA BUDOWY

Kanał Augustowski — pierwsza polska budowla wodna na najwyższym poziomie technicznym, zarazem największa inwestycja doby konstytucyjnej Królestwa Kongresowego, zaliczana obecnie do najcenniejszych zabytków techniki naszego kraju oraz do najbardziej uczęszczanych tras turystycznych — nie doczekała się jeszcze pełnej monografii naukowej. Literatura historyczna, z wyjątkiem ujęć publicystycznych, nie jest specjalnie bogata, co wynika być może z niedostatków bazy źródłowej¹.

W artykule pragnę uporządkować zebrany dotychczas materiał oraz opierając się na nim zasygnalizować nie wyjaśnione lub niedość jasno przedstawione zagadnienia, wymagające rozstrzygnięć w toku dalszych badań.

1. GENEZA IDEI POŁĄCZENIA NARWI Z NIEMNEM

Autorzy współczesnych publikacji o historii Kanału przy omawianiu tego problemu opierali się wyłącznie na dawniejszej literaturze przedmiotu — głównie na fundamentalnym studium Stanisława Smolki oraz

¹ Stan źródeł i literatury przedmiotu scharakteryzowałem już w artykule: W. Batura: *Materiały związane z historią budowy Kanału Augustowskiego w zbiorach Muzeum w Augustowie*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” (dalej skrót KHNT) 1980 s. 387—394. Por. opinię C. Blocha: *Ignacy Prądzyński i jego wkład w budowę Kanału Augustowskiego*. W: *Studia i materiały do dziejów Pojezierza Augustowskiego*. Białystok 1967 s. 359. Bloch pisze: „Wobec ogromnych strat rękopiśmiennych materiałów źródłowych opracowanie takie [tj. wyczerpujące temat — W.B.] nie będzie już w pełni możliwe”.

na rozprawie Mieczysława Ajzena o polityce Franciszka Ksawerego Druckiego-Lubeckiego².

Popularne jest wiązanie genezy podjęcia budowy Kanału Augustowskiego z wojną celną lat 1822—1825 między Królestwem Polskim i Rosją a Prusami, przy czym za autora koncepcji uchodzi minister skarbu Drucki-Lubecki³. Bezdyskusyjny jest wpływ wojny celnej na urzeczywistnienie tego połączenia, sprowadzający się do traktowania tego technicznego rozwiązania jako środka nacisku politycznego na stronę pruską. Nie ma jednak dowodów na to, by „księciu-ministrowi” przypisywać autorstwo koncepcji. Posądzenie wynika raczej z dedukcji, wypływającej z obserwacji wyjątkowego zaangażowania osobistego i upartego forsovania przez Lubeckiego tej kolosalnej w skali Królestwa inwestycji, niż z materiału źródłowego. Trudno uznać za dowód słowa Prądzyńskiego i Grabowskiego, jak czynią to Bolesław Orłowski i Michał Urbanowski⁴. Główny projekt Kanału w napisanych po upływie wielu lat pamiętnikach zastrzegł się, że „była to podobno [podkreślenie moje — W.B.] myśl Księcia Lubeckiego, ażeby poprowadzeniem linii spławnej od Wisły poprzez Niemen aż do Windawy nad morzem Bałtyckim [...] usamowolnić cały handel Polski i Litwy od tranzytu pruskiego”⁵. Również Stefan Grabowski, minister sekretarz stanu, też chyba ma wątpliwości, jeżeli zdanie formułuje następująco: „dépense extraordinaire dont vous êtes, pour ainsi dire [podkreślenie moje — W.B.], le premier auteur”⁶. Argumenty nie przesądzają więc o autorstwie koncepcji, a świadczą jedynie o wyjątkowej roli Lubeckiego w jej urzeczywistnianiu. Bardziej ostrożnie można przyjąć, że minister skarbu powiązał znaną sobie koncepcję z toczącymi się właśnie rokowaniami. Smolka zapewnia, że jest to zgodne z przyjętą przez Lubeckiego metodą pracy. Otóż Lubecki: „gawędząc chwycił nieraz różne ziarna pomysłów, same w sobie często nie mające znaczenia, które w bujnej glebie jego umysłu, zasilane sokami bystrej inteligencji, rosły wysoko ponad poziom tych ludzi, od których sam je przejął, i stawały w szeregu tych niezliczonych planów związanych nicią niezłomnej logiki w pełną harmonii, organiczną całość”. I dalej: „Główna zasługa nie tyle polegała podobno na oryginal-

² S. Smolka: *Polityka Lubeckiego*. T. 1—2. Kraków 1907; M. Ajzen: *Polityka gospodarcza Lubeckiego (1821—1830)*. Warszawa 1932.

³ C. Bloch, dz. cyt. s. 357; J. Górewicz, B. Orłowski: *Kanał Augustowski — jego dzieje i przyszłość*. Warszawa 1971 s. 13—16; B. Orłowski: *Przyczyny powstania Kanału Augustowskiego*. „Problemy” 1969 s. 366; M. Urbanowski: *Kanał Augustowski, woj. białostockie. Studium historyczne*. Warszawa 1971 (maszynopis, praca wykonana na zlecenie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Białymstoku) s. 22.

⁴ J. Górewicz, B. Orłowski, dz. cyt. s. 15; M. Urbanowski, dz. cyt. s. 92 przyp. 7.

⁵ *Pamiętniki generała Prądzyńskiego*. T. 1. Kraków 1909 s. 100—101.

⁶ *Korespondencja Lubeckiego z ministrami sekretarzami stanu Ignacym Sobolewskim i Stefanem Grabowskim*. Wyd. S. Smolka. Kraków 1909, t. 2 s. 161.

ności projektów, co na zręcznym, rozważnym wyzyskiwaniu pomysłów drugich, na systematycznym zaszeregowaniu własnych i cudzych myśli”⁷.

Kogo uważać można za „podpowiadającego”? Jednoznacznie trudno określić. Wypada zwrócić uwagę, że sprawa połączenia Narwi z Niemnem znajdowała się w orbicie zainteresowania Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i była wiązana z projektami polepszenia komunikacji w Królestwie Polskim. Była to domena innej wybitnej postaci tamtych lat — Tadeusza Antoniego Mostowskiego⁸. W literaturze, nie bez racji, obie te osoby uchodzą za antagonistów. Znane są jednak konkretne przejawy współdziałania między nimi⁹. Co ciekawsze, wspólnie opracowali oni w styczniu 1822 r. bliżej nieznany memoriał, odnoszący się do stosunków z Prusami¹⁰. Smolka przyjmuje, że koncepcja budowy okružnej drogi wodnej Wisła — Narew — Niemen — Bałtyk zrodziła się w toku narad i konferencji prowadzonych przez Lubeckiego w Petersburgu w lipcu i sierpniu 1822 r., czego wynikiem był m. in. znany ukaz z 13 VIII określany przezeń „magna charta rozwoju przemysłu polskiego”¹¹. W każdym razie wówczas, mówiąc słowami Prądzyńskiego, „myśl ta przypadła do gustu cesarzowi”¹². Ponieważ 25 października 1821 r. Prusy dokonały pierwszej jednostronnej tzw. ostrzegawczej podwyżki cła na polskie towary zbożowe, autorzy — piszący na ten temat — skłonni są podtrzymywać przekonanie, że myśl budowy zrodziła się u schyłku tego roku¹³. Nie jest to rozumowanie trafne. Pierwociny planu drogi Wisła — Bałtyk przez Narew i Niemen dostrzeżę sam Smolka w dokumentach Rządu Tymczasowego już z września 1815 r.¹⁴ Znacznie wcześniej — 27 maja 1810 r. — mecenas Święcki, zajmujący się regulacją miasta Lipska nad Biebrzą, wystąpił do Ministerium Spraw Wewnętrznych Księstwa Warszawskiego o przebicie w okolicach tej miejscowości kanału łączącego Biebrzę z Niemnem pod Grodnem¹⁵. Była więc nawet inicjatywa lokalna. Powoływał się przy tym na autorytet

⁷ S. Smolka, dz. cyt. t. 1 s. 182.

⁸ *Polski Słownik Biograficzny* [dalej skrót PSB] hasło T. Mostowski, pióra J. Skowronka. Komunikacje lądowe i wodne według statutu Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych [dalej skrót KRSW] podlegały Wydziałowi Przemysłu i Kunstów, kierowanemu przez S. Staszica (Por. Archiwum Główne Akt Dawnych — dalej skrót AGAD — Inwentarz akt Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych z lat 1815—1868, wstęp K. Morawskiej s. 5).

⁹ S. Smolka, dz. cyt. t. 1 s. 182.

¹⁰ Tamże t. 2 s. 585—596.

¹¹ Tamże t. 1 s. 238, t. 2 s. 377—378.

¹² *Pamiętniki generała Prądzyńskiego...* s. 101.

¹³ J. Górewicz, B. Orłowski, dz. cyt. s. 15, 33; M. Urbanowski, dz. cyt. s. 15.

¹⁴ S. Smolka, dz. cyt. t. 2 s. 341.

¹⁵ I. Ihnatowicz: *Lipsk nad Biebrzą w latach 1795—1915*. W: *Lipsk nad Biebrzą. Monografia historyczna do 1914 r.* Białystok 1980 s. 61 Por. AGAD KRSW sygn. 4880 k. 42.

Tadeusza Czackiego, który wspominał o potrzebie tej inwestycji w głosnej pracy o prawach litewskich (wydawcą tego dzieła był T. Mostowski!)¹⁶. Można domniemywać, że myśl tego połączenia była żywa w miejscowym środowisku — w kręgu działaczy, zmierzających do aktywizacji gospodarczej tej wielce zacofanej części kraju¹⁷. Znamienne, że nawiązano do idei króla Stefana Batorego — ustanowienia w Lipsku węzła komunikacyjnego wiążącego Koronę z Litwą oraz uruchomienia (w oparciu o Biebrzę) wodno-lądowego traktu solnego¹⁸. Wynikałoby z tego, że inicjatywa połączenia Narwi z Niemnem ma tradycję, wywodzącą się z czasów Odrodzenia. Ponoć już wówczas usiłowano wykonać, mimo niedokładnej znajomości techniki wodnej, kanał między Biebrzą a Wołkuszanką, dopływem Czarnej Hańczy, wpadającej do Niemna¹⁹. Gdy w Rzeczypospolitej odnawiała się myśl żywszego działania na polu gospodarczym, ogłaszane były próby uporządkowania żeglugi śródlądowej. W 1660 r. Andrzej Maksymilian Fredro proponował na marginesie kanału Pina — Muchawiec połączenie Narwi z Niemnem poprzez Zelwiankę²⁰. Pomysł ten nabrał znaczenia dopiero w czasach stanisławowskich. Jako szersza koncepcja pojawia się w traktatach Józefa Wybickiego (1782 r.) i Jana Ferdynanda Naxa (1790 r.)²¹. Wcześniej jednak, w 1767 r., Jan Deybel von Hammerau dokonywał z polecenia Komisji Skarbowej pomiarów geodezyjnych i sporządził mapę Narwi, Biebrzy, Elku, Jegrzni i Netty — jak zapewnia Tadeusz Korzon — w celu „ożywienia spływu”²². Można przyjąć, że szantaż kwidzyński Fryderyka II z lat 1765—66, kiedy to Prusy skutecznie wymusiły na Rzeczypospolitej rezygnację z cel generalnych stosując blokadę Gdańska (sytuacja niemal analogiczna z wojną celną 1822—1825 r.), obudził zainteresowania Stanisława Augusta i jego doradców zmianą kierunku dróg handlowych. Miały z tym związek inicjatywy Ogińskiego na Litwie²³. Rzecz charakterystyczna, że tak Wybicki, jak i Nax uwzględniają kanał Narew — Niemen jako część sy-

¹⁶ T. Czacki: *O litewskich i polskich prawach, o ich duchu, źródłach, związku i o rzeczach zawartych w pierwszym statucie dla Litwy 1529* wydany. T. 1. Warszawa 1800 s. 211 przyp. 1075.

¹⁷ Z Augustowskimi związani byli m.in. gen. Ludwik Michał Pac, Józef Godlewski, Rajmund Rembieliński, Jan Augustowski, Karol Brzostowski.

¹⁸ AGAD KRSW sygn. 4880 k. 42. Por. *Lipsk nad Biebrzą...* s. 7, 16.

¹⁹ Istnieje tradycja o „kanale Batorego” por. *Krótki historyczny rys Lipska n/Biebrzą. „Życie i Praca”* [Łomża] z 21 VI 1931. O obiekcie wspomina i Święcki w wyżej cytowanym dokumencie.

²⁰ J. E. Piasecka: *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX wieku*. KHNiT 1970 s. 298.

²¹ J. E. Piasecka: *Dzieje hydrografii polskiej do 1850 roku*. Wrocław 1970 s. 77—78.

²² Tamże s. 100; T. Korzon: *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta*. T. 4. Kraków 1898 s. 216.

²³ Por. m.in. W. Konopczyński: *Fryderyk Wielki a Polska*. Poznań 1981 s. 100—105; T. Korzon, dz. cyt. T. 2. Kraków 1897 s. 63—68.

stemu dróg wodnych, który łączyłby Połagę lub Windawę nad Bałtykiem poprzez rzeki: Windawę, Dubisę, Niemen, Narew, Wisłę, Bzurę z Wartą²⁴. Przypomina to koncepcję dziewiętnastowieczną. Rozważa się także możliwość przerzucenia szlaku do Rygi, o czym także myśleli Lubecki i Aleksander I²⁵. Różnice koncepcyjne nie są duże — odnoszą się do rozmiarów drogi wodnej i szczegółowego przebiegu połączeń. Twierdzenia, że pomysły oświeceniowe nie miały znaczenia przy ukształtowaniu się idei Kanału Augustowskiego, gdyż nie nadawały się do realizacji²⁶, wydają się pochopne²⁷. Wkrótce po trzecim rozbiórce (w 1797 r.) uporządkowania żeglugi śródlądowej w tym rejonie podjęły się władze pruskie²⁸. Rozpoczęto oczyszczanie koryta Narwi pod nadzorem Gillego, najwybitniejszego — obok Eytelweina — berlińskiego specjalisty robót wodnych²⁹. Nawiasem mówiąc, jego podręcznik wykorzysta Prądyński przy opracowaniu projektu Kanału Augustowskiego³⁰. Podobne działania podjęto na Bugu i Niemnie³¹. W latach 1799—1800 prowadzone były pomiary na wododziale Narwi i Niemna pod kierunkiem Schülera. Dokumentacja miała pozostawać w archiwum białostockim³². Znajomość tych przedsięwzięć mogła pobudzić miejscowe środowisko do inicjatyw w czasach Księstwa Warszawskiego³³.

²⁴ J. E. Piasecka, dz. cyt.; [J. Wybicki]: *Wykład sposobów do rzekospławności i handłów prowadzenia*. Warszawa 1782 (pomysł kompanii handlowych, eksploatujących połączenia wodne); J. P. Nax: *Wykład początkowych prawideł ekonomii politycznej*. Warszawa 1790 (nawiązanie do koncepcji Fredry — połączenie źródeł Narwi z Odłą, dopływem Niemna).

²⁵ Por. J. F. Nax: *Wybór pism*. Warszawa 1956 s. 175; J. Górewicz, B. Orłowski, dz. cyt. s. 16. Wyjątkową rangę koncepcji Lubeckiego nadał zwłaszcza W. Ostrowski: *Świetna karta z dziejów planowania w Polsce 1815—1830*. Warszawa 1949 s. 30—32.

²⁶ Por. M. Urbanowski, dz. cyt. s. 19.

²⁷ Projektanci Kanału Augustowskiego we wstępnej fazie wezmą pod uwagę również nierealne rozwiązania.

²⁸ Dostrzec można tu analogię z Kanałem Bydgoskim.

²⁹ J. E. Piasecka: *Dzieje...* s. 123; Wutzke: *Opisanie rzeki Narwi*. „Dziennik Warszawski” 1826 t. 4—5.

³⁰ C. Bloch, dz. cyt. s. 370. Chodzi tu o pozycję D. Gilly: *Handbuch der Land-Bau-Kunst...* Berlin 1798.

³¹ J. C. Wutzke: *Bemerkungen über die Verbindung der Gewässer zwischen dem Spirding- und dem Mauer-See zu Wasserwege im öftlichen Theil von Preußen; ingleichen über die Regulirung der Wasserwege u.f.w. unter Preussischer Herrschaft im vormaligen Neu-Ostpreußen*. Odb. z „Annalen der Erd-Völker-und Staatenkunde”. Berlin 1834.

³² C. Bloch, dz. cyt. s. 372. Por. raport Prądyńskiego do Haukego z 19 VI 1823 r. Biblioteka Uniwersytetu Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego w Lubli- nie (dalej skrót BU KUL) rkps 64 k. 50.

³³ Prądyński, opierając się o dokumenty znajdujące się u komisarza obwodu augustowskiego, mówi o pracach przy osuszaniu błot w widłach Netty i Biebrzy. O tym, że społeczność miejscowa łączyła tę działalność z kanałem Narew—Niemen, świadczy informacja L. Wolskiego: *Rys hydrografii Królestwa Polskiego z wia-*

Jak widać — idea połączenia Narwi z Niemnem była popularna i musiały brać ją pod uwagę koła rządowe Królestwa Polskiego niezależnie od aktualnego stanu stosunków z Prusami, Lubecki wykorzystał koncepcję znaną i docenianą, czyniąc z niej oręż w toczących się negocjacjach ze stroną pruską, tym samym przyspieszając jej realizację, a nawet — czego można być pewnym w świetle późniejszego rozwoju sytuacji — decydując o jej przeprowadzeniu.

2. POWODY ZAANGAŻOWANIA SIĘ CZYNNIKÓW WOJSKOWYCH

Niezbyt przekonujące są dotychczasowe wyjaśnienia udziału wojska w realizacji kanału Narew — Niemen. Jerzy Górewicz uzasadnia to brakiem instytucji, która ze względów czysto organizacyjno-technicznych mogłaby podjąć się projektowania i wykonawstwa tak wyjątkowego, specyficznego obiektu. Stwierdzając niedostatek wykształconych kadr w cywilnym budownictwie wodnym, autor wskazuje, że przed władzami Królestwa nie istniała inna alternatywa — tylko „korpusy uczone” (Korpus Artylerii i Inżynierów oraz Kwatermistrzostwo Generalne) mogły tej trudnej robocie podołać³⁴.

Znane fakty przeczą temu mniemaniu. Nie spotyka się wcześniejszych przypadków wykorzystywania wojskowych do realizowania cywilnych budowli wodnych. Znana jest negatywna opinia Lubeckiego, który chciał włączyć budowę Kanału Augustowskiego w zakres swego resortu oraz szermował przed samym carem argumentem, że administracja wojskowa jest mało oszczędna i nadmiernie obciąża kosztami skarb państwa³⁵. Wniosek: minister widział inne rozwiązanie i musiał dostrzegać instytucje cywilne, które mogłyby się zająć inwestycją. Miał zapewne na myśli Królewski Korpus Inżynierii Dróg i Mostów, podejmujący się w tym czasie na dużą skalę wytyczania dróg bitych. W kraju kształcono elewów — specjalistów robót wodnych. Pojawili się absolwenci tych kursów³⁶. Aczkolwiek argument o ogólnym niedostatku kadr technicznych ma swoją wagę, nie jest — naszym zdaniem — rozstrzygający.

Znamienne, że istnieje ślad działania inżynierii cywilnej w sprawie połączenia Narwi z Niemnem. Stefan Ihnatowicz w szkicu amatorsko

domością o spławach. „Biblioteka Warszawska” 1849 t. 3, s. 51: „Jest nawet podanie w okolicy, iż rząd pruski zamierzał był w epoce od 1796 do 1806 roku po kierunku prawie takim jak dzisiejszy, stworzyć komunikację wodną pomiędzy Wisłą a Niemnem, lecz jakoby z powodu niedosyta wody, co miało wykazać obliczenie, pomysłu takiego zaniechał”.

³⁴ J. Górewicz, B. Orłowski, dz. cyt. s. 32, 41.

³⁵ S. Smolka, dz. cyt. t. 1 s. 360—361.

³⁶ *Historia kultury materialnej Polski w zarysie.* T. 5. Wrocław 1979 s. 260; *Historia nauki polskiej.* T. 3. Wrocław 1977 s. 38.

opracowanym, lecz korzystając z nie zachowanych źródeł, podaje, że w tydzień po wprowadzeniu przez Prusy represyjnych ceł tranzytowych — to jest już 17 kwietnia 1823 r. — został wysłany w Augustowskie budowniczy generalny Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji — Aleksander Greffe — w celu dokonania wizji lokalnej i oceny, czy możliwe jest przeprowadzenie kanału³⁷. Ihnatowicz nie podaje bliższych danych ani wyników misji. Reakcja Komisji Rządowej Wojny jest późniejsza. Pierwszą wiadomość o jej działaniu posiadamy z 28 maja — a więc ponad pięć tygodni po misji Greffego. W dniu tym podpułkownik Kwatermistrzostwa — Ignacy Prądzyński — zawiadomił matkę w sposób mało konkretny (a więc na świeżo), że po ukończeniu kuracji zdrowotnej zostanie wysłany na Litwę [!], by projektować kanały. Wyruszył 13 czerwca, od 15-go rozpoczął rozmowy z władzami lokalnymi, potem pierwsze rekonesanse³⁸.

W obecnym stanie badań trudno stwierdzić, czy o wykorzystaniu wojska zdecydowały względy sformułowane przez J. Górewicza. Wypada zwrócić uwagę i na inne motywy. Uwidacznia się osobiste zainteresowanie inwestycją wielkiego księcia Konstantego, który ambicjonalnie potraktował kwestię powierzenia jej polskim formacjom wojskowym. Angażowanie wojska do realizacji budowli cywilnych w Królestwie Polskim jest interesującym problemem badawczym, sygnalizowanym przez historyków zajmujących się genezą burżuazji warszawskiej. Znamienne są zwłaszcza związki wielu eksponowanych osobistości ze sfer rządowych, szczególnie bliskich wielkiemu księciu Konstantemu lub Nowosilcowowi, z obrotnymi przedsiębiorcami, posiadającymi rozbudowane i wielostronne interesy. U źródeł ich fortun leżały dostawy wojskowe (liwerunki) lub inne przedsięwzięcia, bezpośrednio łączące się z działalnością instytucji wojskowych³⁹. Wydaje się, że na zainteresowania wielkiego księcia a raczej związanego z nim środowiska wojskowego, miały te powiązania istotny wpływ. W sferze więc społeczno-politycznej, a nie organizacyjno-technicznej, szukać by należało przyczyn angażowania Kwatermistrzostwa Generalnego oraz Korpusu Artylerii i Inżynierów w omawianą inwestycję.

³⁷ S. Ihnatowicz: *Powstanie Kanału Augustowskiego*. „Gospodarka Wodna” 1937 nr 4 s. 204—205, powołuje się na pismo KRSW i Policji z 17 IV 1823 r.

³⁸ C. Bloch, dz. cyt. s. 361—362; Biblioteka Polskiej Akademii Nauk w Krakowie (dalej skrót BPAN Kraków) rkps 1951 k. 60—61, 66—66v; BU KUL rkps 64 k. 49; M. Urbanowski, dz. cyt. s. 92 przyp. 6 upiera się przy 1822 r., który dostrzega na oryginale listu z 28 V (anonsującego wyjazd) jednak treść zestawiona z wymową raportu z 16 VI 1823 r. wskazuje na 1823 r.

³⁹ Por. m. in. I. Ihnatowicz: *Burżuazja warszawska*. Warszawa 1972; R. Kołodziejczyk: *Miasta, mieszczaństwo, burżuazja w Polsce w XIX wieku*. Warszawa 1979 s. 84 i następne; J. Kosim: *Losy pewnej fortuny z dziejów burżuazji warszawskiej w latach 1807—1830*. Wrocław 1972; *Przemiany społeczne w Królestwie Polskim 1815—1864*. Warszawa 1979 s. 317—318 (uwagi E. Kaczyńskiej) itd.

TRYB PRZYGOTOWANIA PROJEKTU ORAZ PROBLEM JEGO AUTORSTWA

Od połowy czerwca 1823 r. trwały prace pomiarowe, których przebieg dokładnie zrekonstruował Czesław Bloch na podstawie raportów Prądyńskiego do gen. Haukego⁴⁰. Znane są wyłącznie raporty pisane między 15 czerwca a 4 grudnia 1823 r. O późniejszych działaniach posiadamy jedynie wrywkowe wiadomości. Z ustaleniami C. Blocha godzą się inni polscy autorzy, nie dorzucając nowych elementów⁴¹. Kontrowersje budzą poczynania ekipy rosyjskiej — kierowanej przez podpułkownika Reese vel Rösner, wysłanej przez księcia Aleksandra Wirtemberskiego, dyrektora Głównego Zarządu Dróg Komunikacji w Petersburgu. Literatura polska — zgodnie ze stanowiskiem Blocha — uważa je za akcję konkurencyjną, świadczącą o próbach przechwycenia inicjatywy polskiej przez czynniki rosyjskie⁴². Badacz leningradzki — Igor Znaczko-Jaworski — uzasadnia to obiektywnymi przyczynami i dostrzega przejawy współpracy⁴³. Porównanie materiału źródłowego, na który powołują się obydwaj historycy, nie wykazuje większych sprzeczności. Wynika z niego, że działały dwie ekipy pomiarowo-projektowe, powołane przez odrębne ośrodki dyspozycyjne, operujące przy aprobacie Aleksandra I po obu stronach ówczesnej granicy polsko-rosyjskiej. Miały identyczne zadania. Od czasu do czasu kontaktowały się ze sobą. Wybrały podobne trasy po rozpatrzeniu innych wariantów czyli — innymi słowy — efekty ich pracy były zbliżone. Ostateczna decyzja cara, by budowę powierzyć w granicach Królestwa wojsku polskiemu, zapadła około 22 maja 1824 roku⁴⁴.

Powstaje pytanie, kto był faktycznie autorem zrealizowanego projektu Kanału Augustowskiego, skoro nawet urzędowe dokumenty mówią o projekcie Prądyńskiego - Reeseego⁴⁵. Sprawa jest o tyle trudna do rozstrzygnięcia, że nie odnaleziono dotąd pierwotnej dokumentacji Prądyńskiego. Uchodzi za nią w oczach badaczy *Memoire sur la Ligne de Navigation devant unir la Narew au Niemen*⁴⁶. Nie jest to słuszne.

⁴⁰ C. Bloch, dz. cyt. s. 368—379.

⁴¹ J. Górewicz, B. Orłowski, dz. cyt. s. 46—48; M. Urbanowski, dz. cyt. s. 24—27.

⁴² Tamże s. 6—7.

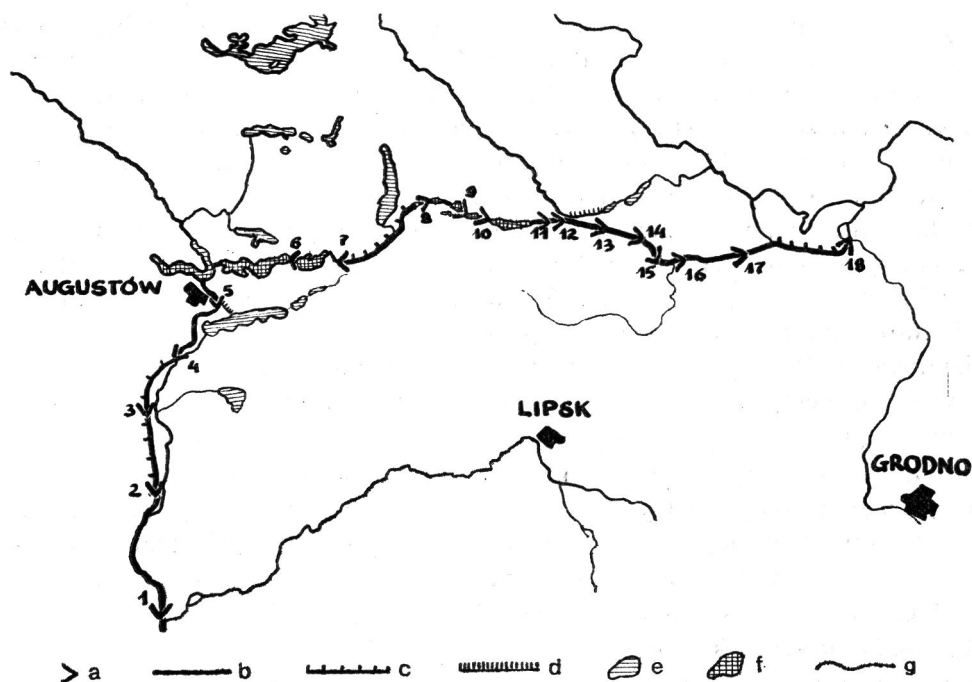
⁴³ I. Znaczko-Jaworski: *Z dziejów projektowania i budowy Kanału Augustowskiego (na podstawie leningradzkich materiałów archiwalnych)*. „Studia i Materiały z Dziejów Nauki Polskiej” seria D z. 8 Warszawa 1975 s. 13, 15—22.

⁴⁴ Tamże s. 6—7.

⁴⁵ Tamże.

⁴⁶ BU KUL rkps 65 k. 256—283. Por. C. Bloch, dz. cyt. s. 379; za nim: M. Urbanowski dz. cyt. 30—31; Górewicz, Orłowski, dz. cyt. s. 48.

Rękopis powstał po konfrontacji ze sobą projektów Reesego i Prądzyńskiego na naradzie w Łomży 3/15 lipca 1824 r. — połączonej z wizją terenową dokonaną przez komisję w składzie: generałowie Hauke, Malleski i Bazaine (jako przedstawiciel strony rosyjskiej)⁴⁷. Rękopis



Ryc. 2. Kanał Augustowski — wersja zrealizowana a — śluza, b — trasa kanału, c — dłuższe przekopy, d — kanały odprowadzające nadmiar wód, e — jeziora, f — jeziora włączone w trasę, g — inne wody

uwzględnia zalecenia Rady Administracyjnej z 27 lipca 1824 r.⁴⁸, nie może więc być ani wstępną dokumentacją, ani referatem na sesję rządu. Nie ulega wątpliwości, że jest to część opisowa projektu technicznego. Forma memoriału, niezwykle staranne opracowanie stylistyczne, drobiazgową argumentacją, dokładne wyszczególnienie pozycji kosztorysu świadczą, że dokument przygotowano z myślą o najwyższych instancjach — zapewne bezpośrednio do wiadomości cara względnie wielkiego księcia

⁴⁷ I. Znaczkó-Jaworski, dz. cyt. s. 19—20 przyp. 30 i dodatkowy przyp. redakcji.

⁴⁸ W cyt. artykule (KHNiT 1980 s. 392—93) błędnie sądziłem, że był to dokument przygotowany na sesję Rady Administracyjnej 27 VII 1824 r., nie zwracając uwagi, że jest w nim mowa o ustaleniach, które zapadły właśnie na tym posiedzeniu. Por. BU KUL rkps 65 k. 259 oraz protokół DCV Rady Administracyjnej (AGAD Protokoły Rady Administracyjnej — dalej skrót PRA-t. 12 k. 227).

Konstantego. Przeczyłaby temu jedynie wartość ogólna kosztorysu — 9 500 000 zł, gdyż suma zatwierdzona przez cara wynosiła 7 681 587 zł⁴⁹. W każdym razie dokument mógł powstać najwcześniej jesienią 1824 r. Natomiast autorstwo elaboratu — przypisane przez C. Blocha Prądyńskiemu — nie budzi sprzeciwów⁵⁰.

Trasa proponowana w memoriale różni się istotnymi dla funkcjonowania systemu szczegółami od wersji Reesego ze stycznia 1824 r., przytoczonej przez Znaczko-Jaworskiego. Trasa wykreślona w memoriale prowadzi przez Augustów i jeziora podmiejskie: Necko, Białe i Studzieniczne, pozostawiając jezioro Sajno z boku. Przekop podziałowy przechodzi poniżej jeziora Serwy do jeziora Orlewa⁵¹. Reese natomiast skracca bieg linii splawnej poprzez jeziora Sajno i Sajenek, omijając miasto. Kanał podziałowy wprowadza na jezioro Serwy. Wytacza także kanał lateralny między Sajnem a Czarną Hańczą, wychodzący w pobliżu Rudawki. Można stąd wnioskować, że prezentuje dwa warianty przekopu podziałowego. Przewiduje też budowę śluzy trójkomorowej w przeciwieństwie do wersji memoriałowej, która zakłada postawienie dwóch śluz podwójnych⁵².

Dokument przyjęty w Łomży — „Wynik deliberacji w sprawie nowej drogi wodnej między Wisłą a Niemnem”, nazwany w protokole Rady Administracyjnej „projektem, który zdaje się połączyć zdania Generałów powołanych do wyegzaminowania zdjętych na miejscu planów”⁵³, jest podstawą wersji memoriałowej. Można jednak dopatrzeć się różnic. Ten ogólnikowy tekst opowiada się co prawda za skierowaniem żeglugi przez Augustów i jeziora podmiejskie, lecz realizację kanału podziałowego zdaje się proponować po linii prostej od jeziora Studzienicznego do jeziora Mikaszewo. Zakłada także budowę jedenastu śluz, tyle że trzech po stronie zachodniej wododziału (Augustów, Przewież, odpowiednik Swobody) oraz ośmiu do Hańczy (bez konkretnej lokalizacji)⁵⁴, podczas gdy memoriał przewiduje dwie śluzy po zachodniej stronie wododziału (Augustów, „śluzka w jeziorze Studzienicznym”), ewentualnie trzecią — Białobrzegi oraz dziewięć śluz po stronie wschodniej, włączając w to Hańczę.

⁴⁹ M. Urbanowski, dz. cyt. s. 33—34. Por. *Korespondencja Lubeckiego...* t. 2. s. 176—177, 181—184. Pełną sumę podaje protokół DCCCLX z posiedzenia Rady Administracyjnej w dniu 17 II 1829 r. (AGAD PRA t. 17 s. 34).

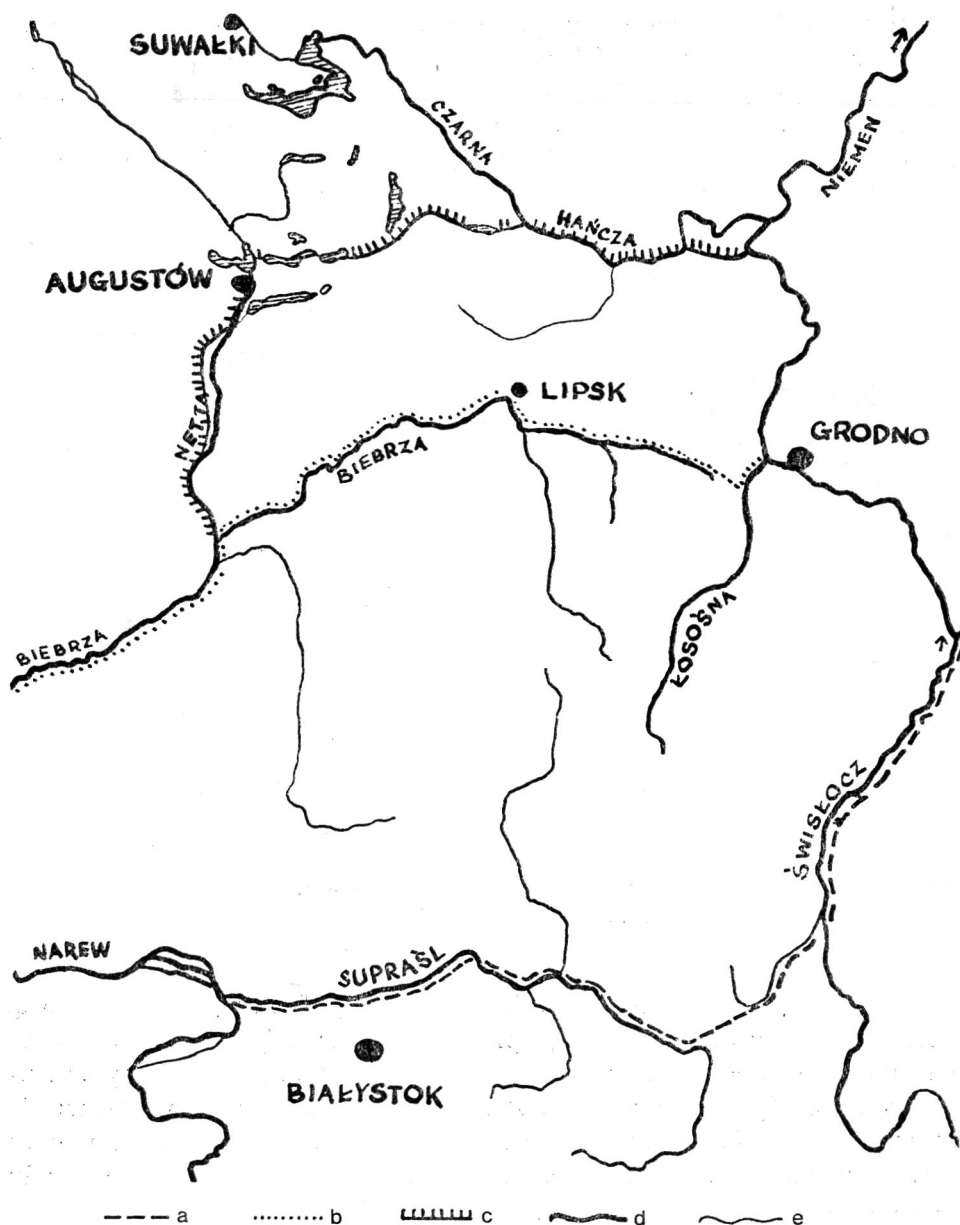
⁵⁰ C. Bloch, dz. cyt. s. 369—379. Popiera dodatkową argumentacją M. Urbanowski, dz. cyt. s. 95—96 przyp. 31.

⁵¹ C. Bloch, dz. cyt. s. 379 i nast.; BU KUL rkps 65.

⁵² I. Znaczko-Jaworski, dz. cyt. s. 11—12.

⁵³ AGAD PRA t. 12 k. 227 (z 27 VII 1824 r.).

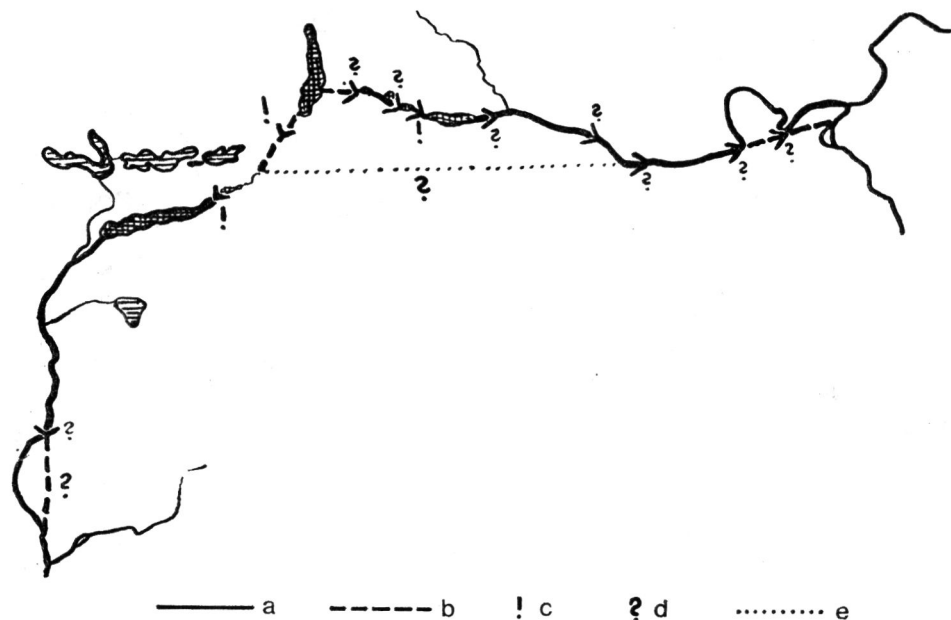
⁵⁴ Opublikowany przez Znaczko-Jaworskiego w formie fotokopii, dz. cyt. s. 51—57 ryc. 6.



Ryc. 3. Alternatywy projektu według Ludwika Wolskiego a — wariant I Supraśl — Świsłocz, b — wariant II Biebrza—Łosośna, c — wersja zrealizowana, d — rzeki główne i rozpoznawane przez Prądzyńskiego, e — inne wody

Czy memoriał odzwierciedla koncepcję Prądzyńskiego z wiosny 1824 r. — bo chyba wykluczyć należy kombinację z projektami Reese-go — nie wiadomo. Uwzględnia natomiast na pewno wnioski „komisji

egzaminującej”⁵⁵. Jednemu z jej członków — generałowi Malletskiemu — przypisywał autor elaboratu powiększenie wymiarów śluz i przekopów⁵⁶. Wiadomo jednak, że zdecydowała o tym Rada Administracyjna ostro przeciwstawiając się ustaleniom przedstawionym w „zdaniu sprawy” przez gen. Haukego⁵⁷. Zapewne największy wkład w opracowanie projektu technicznego wniósł sam Prądzyński.



Ryc. 4. Próba rekonstrukcji projektu Reesego na podstawie opracowania I. Znaczko-Jaworskiego a — przebieg trasy, b — odcinki niepewne, c — lokalizacja pewna, d — lokalizacja niepewna, e — drugi wariant przekopu podziałowego

Za tym, że car zatwierdził dokument oparty o wersję memoriałową, przemawia wymowa informacji prasowych, które pojawiły się po 24 sierpnia 1825 r. po powrocie namiestnika gen. Zajączka z wizyty w Augustowie. Podały one trasę w zasadzie zgodną z przytaczaną w memoriale (pewne niedokładności nie są rażące)⁵⁸. Wynika stąd, że daleko idące zmiany w projekcie, które skłaniały badacza do uznawania memoriału

⁵⁵ Znamienna jest zgodność w tej kwestii raportu Bazaine'a z 8/20 VII 1824 r. z pismem w. ks. Konstantego do ks. A. Wirtemberskiego z 10/22 VII 1824. Znaczkowski, dz. cyt. s. 18—22.

⁵⁶ *Pamiętniki generała Prądzyńskiego...* t. 1 s. 101 przyp.

⁵⁷ AGAD PRA t. 12 s. 227—228.

⁵⁸ Notatki z identycznej redakcji — „Kurier Warszawski” 1825 nr 202; „Monitor Warszawski” 1825 nr 102; „Gazeta Korespondenta Warszawskiego i Zagranicznego” 1825 nr 137 — podawały trasę zgodną z wersją memoriałową. Różnica dotyczy ilości śluz — 13 nie 11. Sprzeczność jest pozorna, chodzi zapewne o komory śluz a tych memoriał wymieniał 13 (dwie śluzy były podwójne).

za jedynie wstępną dokumentację z wiosny 1824 r.⁵⁹, wprowadzane były sukcesywnie już po oficjalnym zatwierdzeniu dokumentacji „ostatecznej”, w trakcie prac wykonawczych. W efekcie tych uzupełnień Kanał Augustowski został przekształcony z wąskiej drogi wodnej — o jednym przekopie wielokilometrowym (podziałowym) i jedenastu (względnie dwunastu) śluzach — w szeroką magistralę z dwoma dodatkowymi dużymi przekopami bocznymi do rzek i dwoma przekopami towarzyszącymi, odprowadzającymi nadwyżki wód.

W podsumowaniu wypada przedstawić rekonstrukcję kolejnych faz projektowania, opartą na dokładnej analizie zebranych materiałów.

1. Ustalenie wariantów kanału Narew — Niemen — w oparciu o niedokładny materiał kartograficzny i dotychczasową literaturę przedmiotu — do weryfikacji przez ekipy pomiarowe; wyznaczenie osób odpowiedzialnych za przeprowadzenie badań terenowych (do trzeciej dekady maja 1823 r.) i skompletowanie ekip. Książę Aleksander Wirtemberski kieruje na trasę Narew — Niemen podpułkownika Karola Iwanowicza Reesego, na trasę Niemen — Bałtyk pułkownika Aleksieja Iwanowicza Rokasowskiego. W oparciu o rozkaz wielkiego księcia Konstantego generał Hauke wyznacza podpułkownika Ignacego Prądzyńskiego.

2. Prace niwelacyjne i topograficzne wzdłuż przygotowanych wcześniej wariantów:

a) ekipa polska: przybycie na teren prac 14 czerwca 1823 r.; do połowy lipca ogólne rozpoznanie Supraśli, Świsłoczy, Biebrzy, Łosośny⁶⁰, Netty i Hańczy; do początku sierpnia ukończenie triangulacji wzdłuż jezior augustowskich i Czarnej Hańczy; po 15-tym koncentracja prac na wododziale między Augustowem, Wigrami i Cz. Hańczą; około 1 grudnia powrót do Warszawy, gdzie przed 30 marca 1824 r. zostaje przygotowany raport ze szczegółowymi załącznikami kartograficznymi (projekt wstępny);

b) ekipa rosyjska: przybycie na teren prac przed 23 czerwca 1823 r., rekonesanse w rejonie Supraśli i Świsłoczy; wykonanie pomiarów geodezyjnych na połączeniu Biebrzy z Łosośną poprzez Popilię i Tatarkę; na przełomie lipca i sierpnia przeniesienie działalności w rejon jezior augustowskich; po powrocie do Petersburga przed 2/14 stycznia 1824 r. przygotowanie raportu ze szczegółowymi załącznikami graficznymi oraz wstępnym kosztorysem.

⁵⁹ Np. M. Urbanowski, dz. cyt. s. 30—31.

⁶⁰ C. Bloch błędnie odczytał z rękopisu Prądzińskiego Łoposzna miast Łososzna (z pierwszym „długim S”), za nim przejęli błąd wszyscy piszący o Kanale Augustowskim, nie sprawdzając, że taka nazwa w rejonie Augustowa nie występuje. Mylenie długiego S z innymi literami jest często spotykane, np. Rossmann został zmieniony w kilku publikacjach na Szopmanna. Por. J. E. Piasecka, dz. cyt. s. 145.

3. Opiniowanie projektów przez specjalistów oraz wprowadzenie poprawek przez czynniki nadrzędne:

a) strona polska: przed 5 kwietnia 1824 r. w trybie nieznanym;⁶¹

b) strona rosyjska: między 9/28 a 11 kwietnia (30 marca) 1824 r. przez komisję techniczną Głównego Zarządu Dróg Komunikacji oraz Radę Komunikacyjną (w ścisłym powiązaniu z planami Kanału Windawskiego);

4. Po zapoznaniu z dokumentacją cara i osobistości decydujących o polityce państwa (Arakczew, Nesselrode) wiążące ustalenia w sprawie podjęcia inwestycji — przełom maja i czerwca 1824 r.: powierzenie w granicach Królestwa Polskiego budowy polskim formacjom wojskowym, wyznaczenie terminu rozpoczęcia realizacji i otwarcie kredytu. Między 12 a 14 lipca 1824 r. mieszana polsko-rosyjska komisja techniczna pod przewodnictwem gen. Haukego dokonuje — z udziałem obu projektantów — wizji terenu. Na konferencji w Łomży 15 lipca przyjęcie dokumentów: „Wynik deliberacji w sprawie nowej drogi wodnej między Wisłą a Niemnem” (ogólne ustalenie przebiegu kanału) oraz *Projekt ogólnych zasad wyprostowania Biebrzy*⁶² (ustalenie sposobu regulacji i przydziału obowiązków prac na Biebrzy).

5. Rada Administracyjna 27 lipca 1824 r. spośród trzech przedstawionych wariantów wybiera koncepcję zatwierdzoną w Łomży⁶³, opowiadając się za rozszerzeniem wymiarów przekopów i śluz.

6. Przygotowanie przez Prądzyńskiego *Memoire sur la Ligne de Navigation devant unir la Narew au Niemen* z kosztorysem (projekt techniczny kanału).

7. Zmiana wartości kosztorysowej dokonana przez generała Malletskiego (zmniejszenie o około 2 milionów złotych)⁶⁴. 15 lutego 1825 r. zatwierdzenie dokumentacji projektowej przez cara.

⁶¹ I. Znaczkowski, dz. cyt. s. 16, 20 przyp. 31 — wstępny projekt Prądzyńskiego został załączony do pisma w.ks. Konstantego do Nesselrodego z 27 III 1824 r. starego stylu wraz z raportem Haukego z 24 III/5 IV. Dołączona do tych dokumentów opinia gen. Malletskiego o projekcie datowana jest na 30 III 1824 r. nowego stylu.

⁶² Tytuły w tłumaczeniu polskim redaktorów „Studiów i Materiałów z Dziejów Nauki Polskiej” T. Z. i B. O. Oryginały — dwujęzyczne — rosyjsko-francuskie, są załączone (fotokopie) do podanego wyżej artykułu Znaczkowskiego s. 51—63.

⁶³ Warianty te są nieznanne. M. Urbanowski, dz. cyt. s. 29 łączy je z alternatywami projektu podanymi przez L. Wolskiego, dz. cyt. s. 50 (tj. Biebrza-Łosośna oraz Supraśl Świsłocz). W. Batura, dz. cyt. s. 393—394 stawia hipotezę, że rozpatrywano wersję memoriałową (tu auto-poprawka: wersją zawartą w „Wyniku deliberacji...”) oraz Prądzyńskiego i Reesego, albo — jeżeli autorem wariantu „Wyniku deliberacji” był Prądzyński — dwie wersje Reesego.

⁶⁴ Można co prawda zakładać, że aprobowany przez cara kosztorys nie uwzględniał kwot wydatkowanych w 1824 r. i przewidywanych na 1825 r. (500 000 + 1 075 559 zł). Przeczą jednak temu ostre protesty Lubeckiego, żądającego zwiększenia kosztorysu do poziomu 10 milionów złotych. M. Urbanowski, dz. cyt. s. 33—34; *Korespondencja Lubeckiego...* t. 2 s. 176—177, 181—184, 190.

8. Doskonalenie projektu w trakcie prac realizacyjnych:

a) przed listopadem 1825 r. przez Prądzyńskiego:

— zwiększenie stanowisk śluzowych o pięć (Dębowo, Białobrzegi⁶⁵, Przewież, Kurzynica⁶⁶, Dąbrówka), wprowadzenie przekopu prostującego zakole Czarnej Hańczy pod Soniczami i związane z tym przeniesienie śluzy z okolic Kadysza w rejon Sonicz (stan ukazany przez *Carte generale de la ligne de jonction entre le Niemen et la Narew*)⁶⁷;

b) również przed listopadem 1825 r. (przez kogo?):

— zmiana biegu w dolnym odcinku Czarnej Hańczy przez zmianę kierunku przekopu prostującego na bagno Kurkuł oraz związane z tym przeniesienie śluzy zza Sonicz do Niemnowa (stan ukazany przez *Plan de la Ligne de Navigation entre la Narew et le Niemen*)⁶⁸;

c) około 18 grudnia 1827 r. przez Malletskiego:

— wprowadzenie kanału lateralnego Netty z dwoma śluzami — Bor-ki i Sosnowo, modyfikacja początku przekopu Kurkuł, polegająca na likwidacji śluzy w Czortku i zastąpienie jej przez upust (stan ukazany przez *Carte du cours de la ligne de jonction entre la Narew et le Nie-*

⁶⁵ Śluza Białobrzegi wymieniona jest w *Memoire* jako ewentualność.

⁶⁶ W memoriale wymieniona jest śluza powyżej Kurzynca na wysokości Strzelca czyli Kudrynki. Por. J. Wiśniewski: *Dzieje osadnictwa w pow. augustowskim od XV do końca XVIII wieku*. W: *Studia i materiały do dziejów Pojezierza Augustowskiego*. Białystok 1967 s. 273—274.

⁶⁷ AGAD Zbiory Kartograficzne (dalej skrót ZK) sygn. 591-1, niedatowany, niesygnowany, wykonany ręką przypominającą Prądzyńskiego. Jeżeli on był jego twórcą, to nie mógł powstać później niż w połowie listopada 1825 r., tj. przed odwołaniem autora do Warszawy w związku ze sprawą Towarzystwa Patriotycznego. Por. C. Bloch: *Generał Ignacy Prądzyński 1792—1850*. Warszawa 1974 s. 181, 188.

⁶⁸ Biblioteka Narodowa w Warszawie Zakład Zbiorów Kartograficznych. J. Ma de j: *Projekt Kanału Augustowskiego*. „Biuletyn Informacyjny Biblioteki Narodowej” 1974/1975 nr 61—62 s. 29—33, sugerując się ustaleniami C. Blocha, datuje powstanie tego planu na przełom 1823 i 1824 r. Jej zdaniem jest to projekt wcześniejszy od memoriałowego. Oczywiście nieporozumienie — plan przedstawia trasę bliższą zrealizowanej. Natomiast słuszne są wskazania autorki na podobieństwa manieri rysunkowej do stosowanej przez Prądzyńskiego. Z wymienionym w poprzednim punkcie planem nie dzieli tego planu duża różnica w czasie powstawania. W *Carte* oznaczone zostało bagno Kurkuł, w *Planie* uwzględniony jest już przekop przechodzący przez tę nizinę. Jeżeli *Plan de la Ligne...* wykonał Prądzyński, najpóźniej mógł on powstać przed audiencją u wielkiego księcia Konstantego 28 XI 1825 r., która zapoczątkowała pozostawanie szefa robót poza sprawami budowy. Gorzej jest z terminem *ante quem*. I ten plan i *Carte generale* mogły być sporządzone nawet przed zatwierdzeniem dokumentacji przez cara (15 II 1825 r.), np. jako rozwiązanie studialne, lecz na pewno po opracowaniu memoriału (po wrześniu 1824 r.?).

men, passant par la Biebrza, la Netta, la chaine des lacs d'Augustów, et la Hańcza)⁶⁹;

d) poprawki za czasów administracji Banku Polskiego; podjęte przez Teodora Urbańskiego:

— przed 1835 r.: wprowadzenie kanału odprowadzającego nadwyżki wód Netty do jeziora Sajna (tzw. „Bystry”);

— w 1837 r.: wykonanie identycznego obiektu odprowadzającego nadwyżki wód Czarnej Hańczy do Marychy (tzw. „Szlamica”) z jazem w Rygoli oraz wprowadzenie śluzy Tartak⁷⁰.

4. KIEROWNICTWO I ORGANIZACJA BUDOWY

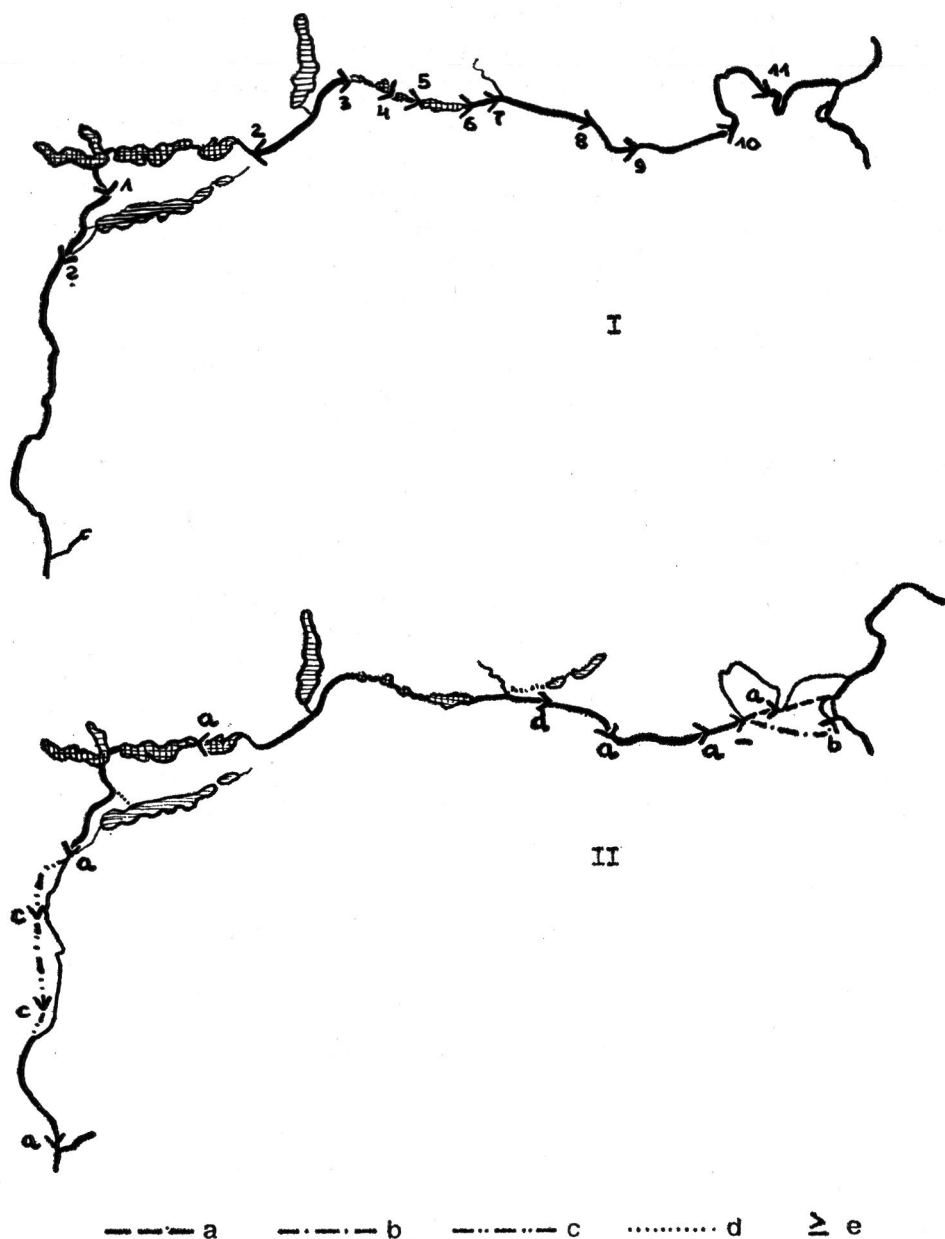
Organizację Dyrekcji Kanału Augustowskiego podaje tylko jedno źródło — artykuł anonimowego „B” o Janie Lelewelu, zamieszczony w „Bibliotece Naukowego Zakładu im. Ossolińskich” z 1847 r.⁷¹. Zaakcentował on swą przynależność do grona budowniczych obiektu oraz swoją obecność w momentach dla inwestycji zwrotnych. Publikacja w lwowskim czasopiśmie oraz zawarte w niej kompetentne wiadomości o szwajcarskich poczynaniach Lelewela, także sygnowanie literą „B”, nasunęły Alicji Kasprzyckiej przypuszczenie, że kryptonim ukrywa nazwisko Edwarda T. Bielińskiego — działającego w Galicji w przededniu Wiosny Ludów reemigranta ze Szwajcarii, istotnie przed powstaniem pracującego przy kanale w charakterze szefa wydziału⁷². Można przyjąć, że jest

⁶⁹ AGAD ZK sygn. 129, datowany: Warszawa 18 XII 1827 r., wykonany przez por. inż. Jana Thomasa, zatwierdzony przez gen. Malletskiego. Dotychczas przyjmowano, że projekt kanału bocznego Netty został opracowany w końcu 1829 r. (na podstawie alternatywnego *Plan du cours de la Netta depuis Białobrzegi jusqu'a Dębowo avec deux projets pour établir des ecluses*, Augustów 27 XI 1829 r., — (Biblioteka Publiczna M. St. Warszawy sygn. 42—20. Por. M. Urbanowski, dz. cyt. s. 39). Jak się okazuje, wówczas zatwierdzono wcześniej przygotowane rozwiązanie.

⁷⁰ M. Urbanowski, dz. cyt. s. 41. Por. pismo T. Urbańskiego do Banku Polskiego z 18 I 1937 r. z opinią inż. W. Korczakowskiego — Muzeum w Augustowie MZA/43/H/2—3 oraz L. Wolski, dz. cyt. s. 60, 79.

⁷¹ B. [E. T. Bieliński?]: *O życiu i pracach Jana Lelewela w zawodzie budownictwa i komunikacji wodnych i lądowych*. „Biblioteka Narodowego Zakładu im. Ossolińskich” 1847 z. 12.

⁷² A. Kasprzycka: *W 150 rocznicę rozpoczęcia budowy Kanału Augustowskiego (z dokumentów)*. „Nautologia” 1974 nr 4 s. 21. Określenie „szef wydziału szluzy” występuje przy nazwisku J. P. Lelewela w protokole nr 6 z 31 VII 1829 r. (AGAD Komisja Rządowa Wojny — dalej skrót KRW — 406 B k. 80). Ze względu na analogię z francuską organizacją komunikacji wodnych uważam to określenie za bardziej uprawnione do stosowania niż używane zamiennie „kierownik budowy” lub „inżynier wydziałowy”).



Ryc. 5. Kształtowanie się projektu Kanału Augustowskiego I wersja *Memoire sur Ligne de Navigation devant unir la Narew au Niemen* II uzupełnienia w trakcie realizacji a — wg *Carte Generale...* b — wg *Plan de la Ligne...* c — wg *Carte du cours...*, d — zmiany dokonane za administracji Banku Polskiego, e — zlikwidowana śluza w Czortku.

to źródło miarodajne. „B.” omawiając strukturę organizacyjną pomija personalia, przedstawiając wyłącznie stopnie i funkcje.

Na czele inwestycji stał „jenerał dyrektor”, który miał do pomocy „pułkownika szefa robót” i „pułkownika szefa rachunkowości”.

Z listu Prądzyńskiego z 19 lipca 1824 r. wynika, że już w tym czasie przełożonym jego był dyrektor - dowódca inżynierów gen. Jan Ch. Malletski de Grandville (pierwotne nazwisko Jean B. Mallet)⁷³. Jemu więc powierzona była dykcja — nazywana czasem „bezpośrednim kierunkiem” budowy⁷⁴. Kierownictwo robót czyli funkcję ich szefa pełnił główny twórca projektu — Ignacy Prądzyński, podpułkownik Kwaternistrzostwa Generalnego⁷⁵. Ci naczelnicy inwestycji, znający się dobrze od czternastu lat, nie darzyli się wzajemnie sympatią i wcześniej już zdarzały się między nimi nieporozumienia. Reprezentowali odmienne, rywalizujące ze sobą formacje, co na pewno nie ułatwiało współpracy⁷⁶. Po aresztowaniu Prądzyńskiego — współtwórcy Towarzystwa Patriotycznego — w nocy z 25 na 26 lutego 1826 r. jego stanowisko na krótko zawakowało. W połowie roku przyjął je podpułkownik Henryk Rossmann z Korpusu Inżynierów — Niemiec z pochodzenia, dotychczas profesor budownictwa cywilnego Szkoły Aplikacyjnej Artylerii i Inżynierów, zasłużony dla polskiej kultury technicznej⁷⁷. Nawiązał on wcześniej współpracę z Prądzyńskim, poświęcając inwestycji — zapewne w charakterze rzeczoznawcy — czas nie związany z obowiązkami dydaktycznymi⁷⁸. Szefem rachunkowości pozostawał chyba przez cały przedpowstaniowy okres pułkownik artylerii Jan Krysiński, pełniący taką samą funkcję w Komitecie Artylerii i Inżynierów⁷⁹.

⁷³ BPAN Kraków sygn. 1951 k. 70. Por. *Pamiętniki generała Prądzyńskiego* s. 102.

⁷⁴ Np. w piśmie w.ks. Konstantego do A. Wirtemberskiego z 10/22 VII 1824 r., cytowanym przez I. Znaczkę-Jaworskiego, dz. cyt. s. 21; w protokole DCXCIX Rady Administracyjnej z 26 VIII 1826 r. (AGAD PRA t. 16 s. 216—217).

⁷⁵ BPAN Kraków sygn. 1951 k. 70: „roboty kanału, które ja sobie mam oddane pod rozkazami Malleta”. Malleta i Prądzyńskiego określano czasem jako „dyrygującymi robotami” (Por. „Gazeta Korespondenta...” 1825 nr 137, „Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego” — dalej skrót „DUWA” — 1825 s. 279).

⁷⁶ Prądzyński — wychowanek Malleta przeszedł już w styczniu 1815 r. na własną prośbę do formacji dowodzonej przez gen. Hauke. Por. K. Kołaczkowski: *Biografia generała Ignacego Prądzyńskiego*. Poznań 1851 s. 12.

⁷⁷ *Wspomnienia jenerała Klemensa Kołaczkowskiego*. Ks. 3. Poznań 1900 s. 10, 88—89. Por. B. Gembarzewski: *Wojsko Polskie 1815—1830*. Warszawa 1903 s. 142; S. Łoza: *Rodziny polskie pochodzenia cudzoziemskiego osiadłe w Warszawie i okolicach*. T. 1. Warszawa 1932 s. 131.

⁷⁸ Muzeum w Augustowie MZA/43/H k. 66. W 1825 r. Rossmann przebywał w Augustowie od drugiego tygodnia czerwca do początku listopada; ponownie wyjechał z Warszawy przed Bożym Narodzeniem. Por. „Monitor Warszawski” 1825 nr 69, 135, 156.

⁷⁹ B. Gembarzewski, dz. cyt. s. 142. Por. PSB hasło pióra J. Ziółka.

Dyrekcja zatrudniała w charakterze inżynierów wydziałowych i w innym charakterze dwunastu oficerów. Za Ludwikiem Wolskim, korzystającym z informacji jednego z nich — Michała Przyrembla, można podać ich nazwiska, ale tylko w odniesieniu do stanu z 1827 r.⁸⁰ Wymieniam za źródłem, korygując rangi i dodając imiona⁸¹.

Michał Przyrembel jako podporucznik Inżynierów kierował budową służy Dębowo. Wspomniany już porucznik Edward T. Bieliński, adiunkt Komitetu Artylerii i Inżynierów dozorował „fabrykę” wapna hydraulicznego przy służie Białobrzegi. Podporucznik Inżynierów — Aleksander Randau — administrował wielką cegielnią pod Augustowem. Porucznik Inżynierów — August Szulc (właściwie Szultz⁸²) — kierował budową służy Przewięź (zwanej wtedy Rudą Wojciechowską) i związanego z nią przekopu. Kapitan Kwatermistrzostwa — Jerzy Arnold — nadzorował prace przy służie Gorczyca i związanym z nią przekopie oraz produkcję zakładu wapna hydraulicznego. Nie wymieniony z nazwiska kapitan, który realizował służę Swoboda i wiodący ku niej przekop, to Jan P. Lelwel, adiutant Malleta, którego nazwisko ze względów cenzuralnych nie mogło ukazać się w paskiewiczowskiej Warszawie. Podporucznik Inżynierów — Michał Horain⁸³ — zajmował się służą Paniewo i pobliskim przekopem. Julian Piędzicki, podporucznik Kwatermistrzostwa był szefem wydziału służy Perkuć. Pozostający w tymże stopniu, lecz w formacji inżynierskiej — Wojciech Korczakowski — pracował przy służie Mikaszówka. Konstanty Jodko — porucznik Korpusu Inżynierów — kierował budową służy Sosnówek.

Do pełnego składu brakuje dwóch oficerów. Zapewne jednym z nich był realizator najważniejszej części systemu — kanału podziałowego, nie wymieniony przez Wolskiego. Na zachowanych kopiach wykonawczych projektu znajdują się podpisy dwóch osób odpowiedzialnych za tę pracę — na jednej — Jana Woyczyńskiego, porucznika Inżynierów, adiutanta Malleta, na drugiej — Jana Jokisza — podporucznika tej formacji⁸⁴. Z porównania dat wynika, że Jokisz wszedł na miejsce Woyczyńskiego, zdymisjonowanego przez Naczelnego Wodza 16 stycznia 1827 r. Przejął poważnie zaawansowane dzieło kolegi 21 lutego 1827 r. Wykaz można uzupełnić osobą Jana Thomasa, porucznika Inżynierów, autora planu ogólnego kanału z 18 grudnia 1827 r.⁸⁵

⁸⁰ L. Wolski, dz. cyt. s. 82.

⁸¹ Na podstawie „Roczników Wojskowych” oraz rozkazów dziennych Naczelnego Wodza, publikowanych przez prasę warszawską.

⁸² Taką pisownię podaje tablica pamiątkowa służy Przewięź.

⁸³ Bywa mylony ze stryjem, późniejszym generałem hiszpańskim (por. J. Górewicz, B. Orłowski, dz. cyt. s. 134; zob. hasło PSB oprac. przez A. Owsińską) oraz bratem — Wincentym, od 1 VI 1824 r. oficerem Kwatermistrzostwa Generalnego (por. C. Bloch, *Generał...* s. 166).

⁸⁴ AGAD ZK sygn. 591—9, 10.

⁸⁵ Tamże sygn. 129.

Skład i stan osobowy ulegał zmianom w zależności od potrzeb i ilości losowych. W momencie najtrudniejszym — rozruchu inwestycji — obsada była większa. Prądyński korzystał z pomocy piętnastu oficerów, między którymi znajdował się nie występujący tu później kapitan Kwatermistrzostwa — Wojciech Chrzanowski⁸⁶. Początkowo oficerów sztabowych zapewne było więcej — do nich należały sprawy planowania i organizacji. Po aresztowaniu Prądyńskiego Malletski skierował na budowę swych najbliższych współpracowników. Wiadomo np., że tak wybitny inżynier jak J. P. Lelewel przybył w Augustowskie dopiero w 1826 r.⁸⁷

Kolejne zmiany nastąpiły w 1828 r. Na wojnę rosyjsko-turecką odelegowani zostali Bieliński, Jodko, Piędzicki i Szultz⁸⁸. Nastąpiło to w trakcie prowadzonych robót, przeto na nieukończone służby skierowano nowych szefów wydziałów. Horain po zbudowaniu Paniewa przejął Kudryнки z rąk Bielińskiego. Jodkę zastąpił podporucznik Inżynierów — Fryderyk Wielhorski⁸⁹. Na ogół kierownictwo robót na poszczególnych odcinkach przejmowali oficerowie od lat zatrudnieni przy Kanale: w 1829 r. — Korczakowski (Wołkuszek), Arnold (Dąbrówkę) i Lelewel (Niemnowo)⁹⁰. Pojawiają się w tym czasie: podporucznik Inżynierów — Adolf Gerschow⁹¹ oraz podporucznicy Kwatermistrzostwa — Cyprian Wolski i Jerzy Wołowicz, tworzący wraz ze zwolnionym z więzienia Prądyńskim komisję wykupu gruntów⁹².

Służbę inżynierską uzupełniali „elewi” czyli „konduktorzy”, wykorzystywani między innymi w charakterze kreślarzy-kopisów⁹³. „B.” wymienia dziesięciu. Znani są: Julian Dmochowski, Ludwik Koeppen, Adam Krauz, Wilhelm Kolberg, Fortunat Czarnecki, może w tym charakterze pracował przed awansem Adolf Gerschow⁹⁴.

Pozostały personel stanowiło dwóch dozorców magazynów, oddział kompanii rzemieślniczej i dwudziestu dozorców służowych.

⁸⁶ BPAN Kraków sygn. 1951 k. 70v.

⁸⁷ P. Lelewel: *Pamiętniki i dziariusz domu mojego*. Wrocław 1967 s. 278 — jeszcze 12 XII 1825 r. przyjeżdża do brata z Zamościa.

⁸⁸ *Wspomnienia generała Klemensa Kotaczkowskiego...* ks. 3. s. 103 oraz rozkazy Naczelnego Wodza z lat 1829—1830.

⁸⁹ Na podstawie tablic pamiątkowych służ Kudryнки i Kurzyniec.

⁹⁰ Wołkuszek i Dąbrówka — T. Tillinger: *Jak budowano Kanał Augustowski*. „Morze” 1933 nr 10 (tablice pamiątkowe); Niemnowo-AGAD KRW 406 B k. 80 B., dz. cyt.

⁹¹ J. Bartyś: *Czerwony hrabia Karol Brzostowski*. Warszawa 1978 s. 101.

⁹² AGAD KRW sygn. 406 B u. 37—38.

⁹³ B; dz. cyt. Zachowane zostały m. in. plany wykonane przez L. Koeppena (Bibl. Uniwersytetu Warszawskiego sygn. M-1447), A. Krauz (AGAD ZK 591-12, 22), P. Czarneckiego (tamże 591-15), J. Dmochowskiego (591-16).

⁹⁴ Patrz wyżej oraz: Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Suwałkach, Akta Notarialne (dalej skrót WAP Suwałki AN) t. 37 nr 4 z 16 III 1829 r.; F. Kucharszewski: *Kiedy pojawili się technicy w Polsce...* Warszawa 1913 s. 31 (o Kolbergu); PSB.

Rzemieślnicy wojskowi wykorzystywani byli głównie przy produkcji materiałów budowlanych (cegielnie i wapielnie) oraz jako majstrzy murarscy⁹⁵. Wykwalifikowanych rzemieślników (murarzy i cieśli) sprowadzano także z Prus⁹⁶.

Na szeroką skalę zastosowano system antrepryz prywatnych, sprawdzonych przy budowie twierdz w czasach napoleońskich, często stosowany przez inżynierię cywilną⁹⁷. Przerzucał on troskę o czysto organizacyjne sprawy na barki przedsiębiorców zwanych też liwerantami, którzy znajdowali sposobność obrotu własnymi kapitałami. Wyłączono z tego systemu sferę organizacji i produkcji zakładów przemysłowych oraz prace murarskie. Przedsiębiorców wyłaniano w drodze tzw. „minus licytacji”, na zasadzie: kto za mniejszą sumę podejmie się danej antrepryzy. Spisywana umowa drobiazgowo określała ich obowiązki, by dbali o jakość robót i nie naruszali interesów inwestora⁹⁸. Z ogłoszeń Dyrekcji Kanału Augustowskiego publikowanych przez „Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego” znany jest zakres takich działań. Antrepryzy dotyczyły dostaw narzędzi i wyposażenia sprzętu, a nawet materiałów biurowych (np. tacek, lin i sznurów kafarowych, świec, materiałów piśmieniowych), dostaw surowców (np. kamieni „polowych” czyli granitu, kamieni wapiennych, smoły i paku, płótna, drewna budowlanego i opałowego) lub tylko przetransportowania ich z miejsc eksploatacji (kamieni ciosowych, cegły, gliny, drewna sosnowego i dębowego) wreszcie wykonania konkretnych prac (karczowania lasu, sporządzenie wykopów, postawienia mostów, darniowania). Droga „plus licytacji (kto da więcej) wypuszczana była w ręce prywatne dzierżawa z propinacji.

Robotnicy pochodzili z wolnego najmu, przy czym dużą ich część stanowili staroobrzedowcy-Rosjanie, sprowadzani nawet z guberni wileń-

⁹⁵ L. Wolski, dz. cyt. s. 81—82.

⁹⁶ Tamże. Por. Johann Fritsch majster kunsztu ciesielskiego przy służbie Dąbrówka — WAP Suwałki AN t. 37 nr 11 z 11 V 1829 r.

⁹⁷ Por. J. Kosim, dz. cyt. s. 16—71 oraz wyjaśnienia Dyrekcji Generalnej Korpusu Dróg i Mostów „Gazeta Korespondenta...” 1823 nr 60.

⁹⁸ Przykładowe warunki licytacji najpełniej przedstawia „DUWA” 1827 nr 27 (chodzi tu o wykonania mostu w Klonownicy i Suchej Rzeczce). Warto zacytować punkty 7 i 8: „Lubo już w punkcie poprzedzającym zastrzeżone było, aby obrabianie drzewa kosztorysem objętego, było uskutecznione przez cieśli doskonałych, jednak Dyrekcja kanału zastrzega sobie, aby pale były dobrze wbite, wiązania pewne, a całe drzewo zdrowe, czyste i gładko obrobione, jako też wszystkie inne materiały do budowy tych mostów użyć się mające, powinny być dobre [...]. „Wszystkie żelastwo do budowy mostów potrzebować się winne, ma być przed przybiciem onego lub osadzeniem, w policji miasta Augustowa zważone, którego aktualną wagę burmistrz miejscowy poświadczy; przedsiębior[!]ca zaś przy odbiorze tej budowy do protokołu odbie[!]rczego potrzebne świadectwo złożyć jest obowiązany”.

skiej, oraz biedota żydowska⁹⁹. Ściągała też młodzież chłopska chroniąca się przed poborem¹⁰⁰. Łącznie na placach budów — w zależności od zakresu robót — przebywało dziennie od czterech do siedmiu tysięcy ludzi¹⁰¹.

Znany niewiele nazwisk przedsiębiorców. Głównym antreprenerem był niejaki Ryk, oskarżony przez podwykonawców o malwersacje finansowe¹⁰². W połowie lipca 1824 r. związany był z budową deputowany łomżyński Antoni Budziszewski¹⁰³. Z dostawą lub wykonawstwem mostu pływającego miał do czynienia Tadeusz Janowski, właściciel Zakola w powiecie sokólskim¹⁰⁴. Transport kamieni ciosowych ze Zbożenny w Radomskim odbywał się berlinkami znanego kupca warszawskiego Jakuba Reszke¹⁰⁵. Z publikacji o Karolu Brzostowskim wiadomo, że obok niego podjęło się antreprzyz wielu jego sąsiadów¹⁰⁶.

Dużą trudność z racji oddalenia od ośrodków przemysłowych i bazy surowcowej Królestwa stanowiło zaopatrzenie w materiały budowlane. Z listu H. Rossmanna do Prądzyńskiego z 26 grudnia [!] 1826 r. oraz z innych dokumentów, zachowanych w tece Prądzyńskiego, wywnioskować można, że w centrum uwagi dyrekcji pozostawało zapewnienie budowie odpowiedniego spoiwa, wiążącego pod wpływem wody i uodpornionego na jej działanie oraz na zmiany warunków atmosferycznych. Już sama data wskazuje, jaką wagę przykładano do tej sprawy. Rossmann zawiadamiał o nieudanych rekonesansach na Kielecczyznę, gdyż nie znalazł złóż wapna naturalnego o właściwościach hydraulicznych. Wcześniej identyczny skutek dały poszukiwania w okolicach Augustowa¹⁰⁷. Wobec tego trzeba było opracować metodę wytwarzania na skalę przemysłową „sztucznego wapna hydraulicznego”, wynalezionego we Francji przez Louisa Vicata. Inżynierowie polscy najprawdopodobniej pod kierunkiem Feliksa Pancera, przy dużym wkładzie samego Prądzyń-

⁹⁹ L. Wolski, dz. cyt. s. 81; C. Bloch: *Ignacy Prądzyński...* s. 388; Muzeum w Augustowie MZA/43/H k. 32, 35.

¹⁰⁰ Por. listy gończe „DUWA” 1829 s. 582.

¹⁰¹ L. Wolski, dz. cyt. s. 81 ocenia na 5—7 tysięcy; B., dz. cyt. — 6 tys. prasa warszawska z 1825 r. — 4 tysiące.

¹⁰² J. Kosim, dz. cyt. s. 220.

¹⁰³ MZA/43/H k. 12—12v. Budziszewski był antreprenerem budowy ratusza w Łomży w 1821 r. Por. M. Łodyńska-Kosińska: *Katalog rysunków architektonicznych z akt Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie*. Warszawa 1974 s. 180

¹⁰⁴ WAP Suwałki AN t. 37 nr 4 z 16 III 1829 r.

¹⁰⁵ „Kurier Warszawski” 1827 nr 301.

¹⁰⁶ L. Pietrusiński: *Krasnybór czyli Sztabin i Karol hr. Brzostowski*. „Przegląd Europejski, Naukowy, Literacki i Artystyczny” J. I. Kraszewskiego 1862 t. 1 s. 469—470.

¹⁰⁷ MZA/43/H k. 66—66v oraz inne dokumenty w tej tece. Szerzej — W. Batura, dz. cyt. s. 391—392, 394.

skiego, przygotowali tę produkcję bardzo szybko¹⁰⁸. Źródło — mówiące o terminie dostaw wapna — 31 sierpnia 1825 r. — stwierdza, że już we wrześniu przygotowana była do pracy „fabryka” w Białobrzegach¹⁰⁹. Drugi zakład — w Gorzycy — oznaczony został na planie z 1 stycznia 1826 r.¹¹⁰ Później zdecydowano scentralizowanie produkcji w dużej wytwórni nad rzeką Hańczą — w Starej Wólce (inaczej w Wólce Rządowej)¹¹¹.

Rossmann dużo miejsca poświęca w liście kamieniom ciosowym. Podaje myśl, aby ze względu na trudności i koszty transportu z kamieniołomów w Knurowie i Bałdowie, zorganizować kopalnie w pobliżu miejsc budowy. O tym, że ideę potraktowano poważnie, świadczy eksploatacja bliżej nieznanymi złóż w rejonie Grajewa i w Nowogrodzie Łomżyńskim¹¹². Może ich wyczerpanie było bezpośrednią przyczyną decyzji dyrektora Kanału, który zaczął sprowadzać ciosy piaskowca z własnych dóbr w Radomskim (Zbożenna). Pierwszy transport dotarł do Augustowa 27 października 1827 r.¹¹³ Na podkreślenie zasługuje fakt, że był to jedyny materiał ściągany z daleka. Bloczki granitowe obrabiano z głazów narzutowych Pojezierza Suwalskiego¹¹⁴. W pobliżu znajdowały się cegielnie, urządzone na skalę wówczas niespotykaną. Pierwsza pracowała pod Augustowem nad jeziorem Necko, w miejscu, gdzie najbardziej zbliża się do jeziora droga raczkowska¹¹⁵. Drugą urządzone — jak zapewniają źródła — na Hańczy. Chyba wiązać ją należy z nieczynną w czasach międzywojennych wielką cegielnią w Józefatowie pod Wólką Rządową (Wólka Wołłowiczowska?)¹¹⁶.

Żelazo lane i kute dostarczała „Huta Krasnoborska” Karola hr. Brzostowskiego, mieszcząca się początkowo w budyńeczku pobrowarnym w Janówku, zaś od 1825 r. w nowowypudowanej za kredyty Dyrekcji Kanałowej fabryce w Hucie Sztabińskiej, dysponującej wielkim pie-

¹⁰⁸ J. Górewicz: *Myśl techniczna a przeciwwilgociowa ochrona budowli przemysłowych w Królestwie Polskim w pierwszej połowie XIX w.* Wrocław 1972 s. 60—64; C. Bloch: *Ignacy Prądzyński...* s. 389. O wkładzie Prądzyńskiego — K. Kołaczkowski: *Biografia...* s. 14. Dużą rolę odegrał wykładowca chemii Szkoły Aplikacyjnej — adiunkt Głównej Apteki Wojskowej — Józef Nowicki.

¹⁰⁹ „DUWA” 1825 nr 35.

¹¹⁰ AGAD ZK sygn. 591—3.

¹¹¹ I. Znaczkowski-Jaworski: *Wczesna produkcja i stosowanie sztucznego wapna hydraulicznego przy budowie Kanału Augustowskiego (według materiałów leningradzkich)*. „Cement-Wapno-Gips” 1977 nr 11 s. 330—345. Por. *Wólka Rządowa i jej okolice*. „Nasz Głos” [Augustów] 1935 nr 4/34 s. 42.

¹¹² „Monitor Warszawski” 1825 nr 102; „DUWA” 1825 nr 48.

¹¹³ „Kurier Warszawski” 1827 nr 301.

¹¹⁴ L. Wołowski, dz. cyt. s. 81.

¹¹⁵ AGAD KRW 406 B k. 39; lokalizacja: AGAD ZK 591 oraz 129.

¹¹⁶ np. Wołowski, dz. cyt. s. 81. Por. „Nasz Głos” 1935 nr 4/34 s. 42.

cem¹¹⁷. Znajdujący się w trudnej sytuacji materialnej znany później reformator społeczny K. Brzostowski uzyskał pożyczkę od gen. Malletskiego po „starej znajomości”¹¹⁸.

Infrastrukturę przemysłową uzupełniały niewielkie warsztaty. W samym Augustowie kuźnia oraz najprawdopodobniej ślusarnia i stolarnia mieściły się w szopach przy ulicy Młyńskiej (dziś Związków Zawodowych) w obrębie obecnej posesji operatora śluzy¹¹⁹.

Organizacja pracy była na tyle dobra, że cykl budowy śluzy nie przekraczał dwóch lat¹²⁰.

Recenzenci: Jerzy Jasiuk i Tadeusz M. Nowak

B. Batura

НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА АВГУСТОВСКОГО КАНАЛА ПОПЫТКА НОВОЙ ТРАКТОВКИ

В статье впервые показаны обстоятельства сооружения Августовского канала — выдающегося памятника польской техники первой половины XIX века, которые во всех трактовках до настоящего времени не представлялись достаточно ясно. Автор рассматривает генезис идеи соединения реки Нарва с рекой Неман, причины активного участия армии в строительстве, создание и авторство проекта, представляет руководящий состав и организацию работ.

Генезис идеи соединения каналом рек Нарва и Немана — следующий: министр финансов Ф. К. Друцки-Любецкий сообщает с министром внутренних дел Королевства Польского Т. Мостовским с целью улучшения отношений с Пруссией предложил давно ценимую и популярную идею, традиция которой берет свое начало в эпохе Возрождения и которая приобрела более конкретную форму еще в станиславские времена.

Что касается причин активного участия армии в строительстве, автор обращает внимание на общественно-политические предпосылки, о которых умалчивалось в предыдущих трактовках истории канала.

В третьей части, на основе доступных источников, установлена хронологическая очередность документов о ходе создания проекта, что позволило выделить три фазы проектирования. Показано, что разработанный И. Прондзинским *Memoire sur la Ligne de Navigation*

¹¹⁷ L. Wolski, dz. cyt.; A. K.: *Kanał Augustowski. „Przyjaciel Ludu”* [Leszno] 1840 nr 12, hasła w encyklopediach i inne materiały współczesne. Por. J. Bartyś; *Czerwony hrabia...* s. 201—203.

¹¹⁸ Do 1819 r. Brzostowski służył w sztabie wojsk polskich jako adiutant polowy w stopniu porucznika. Należał w tym czasie do loży „Boulier du Nord”, której członkami byli m.in. Mallet i Prądzyński. Zob. L. Hass: *Sekta farmazonii warszawskiej*. Warszawa 1980 s. 554.

¹¹⁹ Szkic sytuacyjny Nowego Rynku, wyk. Antoni Strawiński w 1829 r. AGAD KRSW sygn. 6352 s. 134. Organizację warsztatów uwzględnia próbny kosztorys w tece Prądzyńskiego — MZA/43/H k. 26—27.

¹²⁰ Na podstawie dat umieszczonych na tablicach pamiątkowych.

devant unir la Narew au Niemen — это техническое описание утвержденного царем проекта, созданного осенью 1824 года. Проект в ходе строительства был значительно улучшен самим автором, его последователями и начальством.

В заключении приводится персональный руководящий и инженерный состав первого этапа строительства этого объекта, описывается его организация и промышленная база.

W. Batura

LES DÉBUTS DE LA CONSTRUCTION DU CANAL D'AUGUSTÓW

(UNE NOUVELLE PRÉSENTATION D UPROBLÈME)

L'auteur cherche à expliquer dans son article certaines circonstances, dans lesquelles le Canal d'Augustów fut construit; ceci semble être d'autant plus important, qu'il s'agit d'un monument historique de la technique polonaise de la I-ère moitié du XIXe siècle et que les ouvrages, consacrés antérieurement à ce monument, n'ont pas éclairci les questions relatives à sa construction d'une manière pleinement satisfaisante. L'auteur exprime son opinion sur les questions suivantes: les origines d'idée d'unir la Narew au Niemen, les raisons pour lesquelles les autorités militaires y furent engagées, la préparation du projet et la paternité de celui-ci, la direction et l'organisation des travaux.

Pour ce qui concerne la première des questions sus-mentionnées l'auteur met en valeur le fait que le Ministre du Trésor, F. K. Drucki-Lubecki, en coopération avec le Ministre des Affaires Intérieures, T. Mostowski, entreprirent — dans le contexte des relations avec la Prusse — une idée, jadis fort appréciée et populaire; idée dont la tradition datait de la Renaissance et qui prit la forme d'un plus vaste concept du temps du roi Stanislas Auguste Poniatowski.

Quant à la seconde question, l'auteur attire l'attention du lecteur sur les conditions politiques et sociales de l'entreprise, problème que les ouvrages de ses prédécesseurs passaient sous silence.

Dans la troisième partie de l'article, l'auteur passe en revue les documents déjà connus, relatifs au projet du Canal, afin d'en présenter l'ordre chronologique, ce qui permet d'observer les phases successives du projet. L'auteur démontre que le *Mémoire sur la Ligne de Navigation devant unir la Narew au Niemen*, élaboré par I. Prądzyński, c'est une description technique d'un projet approuvé par le tsar. Cette description fut rédigée en automne 1824. Au cours de la réalisation de l'investissement, le projet originaire fut considérablement amélioré par son auteur, ainsi que par les remplaçants et les supérieurs de celui-ci.

L'article apporte également la liste des dirigeants et des ingénieurs, qui travaillèrent à cette entreprise au cours de la première étape de la réalisation de l'objet; il montre aussi l'organisation et la base industrielle du chantier.

