

Klejn, Zbigniew

O początkach linii kolejowej

Warszawa-Białystok-Petersburg = О начале

железнодорожной линии Варшава – Белосток –

С.Петербург = The inauguration of the railroad line

Warsaw-Białystok-St. Petersburg

"Rocznik Białostocki", 7, 1967, s. [207]-220

Zdigitalizowano w ramach projektu pt. Digitalizacja i udostępnianie online czasopisma „Rocznik Białostocki”, dofinansowanego ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego na działalność upowszechniającą naukę (nr umowy 834/P-DUN/2019).



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego



Udostępniono do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ZBIGNIEW KLEJN

*O POZĄTKACH LINII KOLEJOWEJ WARSZAWA—BIAŁYSTOK
—PETERSBURG*

О начале железнодорожной линии Варшава—Белосток—С.-Петербург
The inauguration of the railroad line Warsaw—Białystok—St. Petersburg

„Szybko pędzi wóz parowy, niechże wiezie was najprędzej, nie na żaden plac bojowy, lecz po prostu do pieniędzy” — takim niezbyt udolnym wierszykiem reklamował koleje imć pan nadkonduktor Józef Rutkowski w książce „Kolejnik życia przy kolejach żelaznych”¹. Nie wiadomo, jakim Rutkowski był konduktorem, natomiast z druków² tego pierwszego „referenta propagandy” kolei i producenta literatury wagonowej widać, że był niezłym obserwatorem, a już na pewno świetnym kalkulatorem. Płody bowiem swego pióra sprzedawał osobiście w pociągach. „Kolejnik” ukazał się w Warszawie w roku 1853, to jest dokładnie w tym samym czasie, gdy społeczeństwo Białostocczyzny podekscytowane zostało wiadomością o rozpoczętej właśnie budowie nowej linii kolejowej Petersburg—Wilno—Białystok—Warszawa. Ale zabiegi wokół tej linii sięgają okresu znacznie wcześniejszego. Warto wspomnieć, że pierwsza w ogóle wzmianka w języku polskim o kolejach ukazała się jeszcze w roku 1825 w „Dzienniku Wileńskim”. Zamieścił ją laborant Katedry Fizyki Uniwersytetu Wileńskiego Michał Ławicki w postaci tłumaczenia rosyjskiego artykułu „Drogi żelazne i działa parowe”. W roku następnym Ławicki przetłumaczył z kolei niemiecki artykuł „O drogach żelaznych i sposobach ich budowania”.

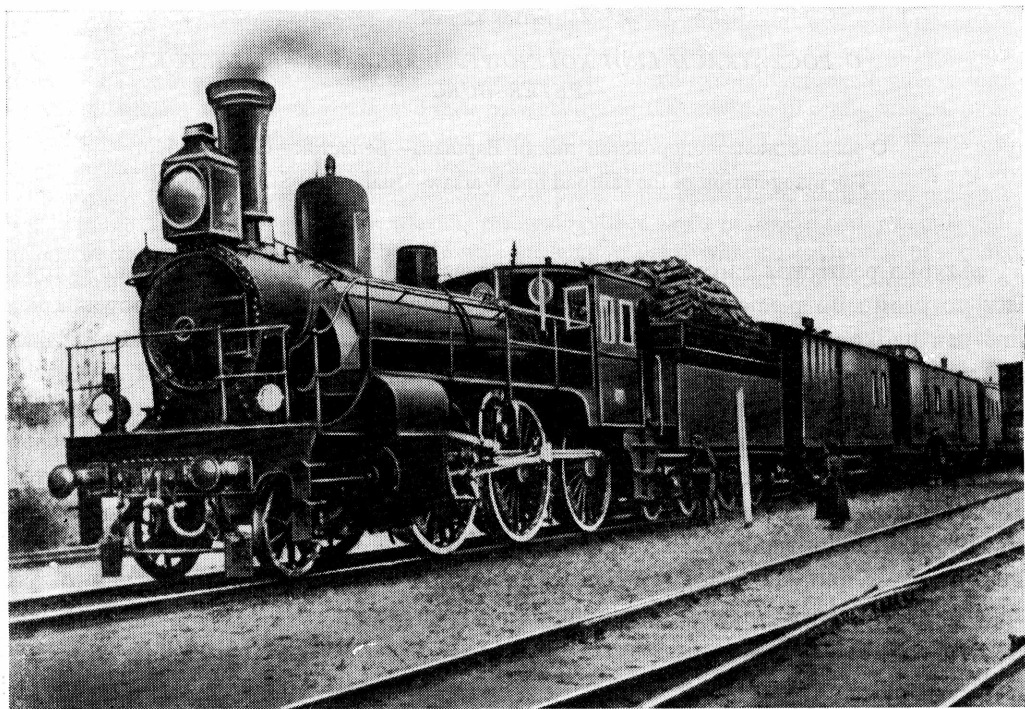
Jednakże nie z Wilna, Białegostoku czy Warszawy wyszedł pierwszy konkretny projekt budowy naszej linii kolejowej. Rosjanin Guriew zgłosił już w roku 1835 oryginalny pomysł komunikacji, która miała być czymś pośrednim między szosą a koleją szynową. Wśród projektowanych przez niego linii znajdowała się trasa Petersburg—Ryga—Grodno—Warszawa. W trzy lata później wystąpił Murawjow z planem budowy kolei szynowej Petersburg—Psków—Dźwińsk—Wilno—Grodno—Warszawa. W tym samym mniej więcej czasie Czech w służbie carskiej, inż. Gerstner, opracował plan rozległej sieci kolejowej w Rosji; sieć ta obejmowała połączenia między Moskwą a Petersburgiem, Moskwy z Wołgą i Morzem Czarnym oraz Petersburga z Warszawą i granicą pruską.

Skąd taka mnogość projektów? Z dwóch przeciwnych, choć uzupełniających się

¹ J. Rutkowski, Kolejnik życia przy kolejach żelaznych oraz różne gawendy(!) wagonowe, Warszawa 1853.

² Por. np. J. Rutkowski, Parochód diabłem, czyli przesady gminu, Warszawa 1847.

przyczyn. Handel i częściowo przemysł domagał się usprawnienia komunikacji z wysoko rozwiniętymi ośrodkami Zachodu. Popierała te tendencje liberalna burżuazja. Przecistawiali się natomiast rządzący feudałowie z carem na czele. W późniejszych latach, gdy walory kolei jako szybkiego i wygodnego środka lokomocji stały się bezsporne, apologety cara utworzyli legendę o wielkim poparciu, jakim darzył drogi żelazne Mikołaj I. Ale



Ryc. 1. Parowozy na kolei Warszawsko-Petersburskiej opalano początkowo drewnem.

despota nie był na tyle głupi, aby nie rozumieć olbrzymiego niebezpieczeństwa, jakie dla jego władzy i jego klasy niósł nowy wynalazek. Z carskich archiwów, które właśnie pod tym kątem przejrzał Wirginski³, wyciera niechęć Mikołaja do wszelkich zmian, nowinek, postępu, choćby obiektywnie miały one przynieść mu bezpośrednią wygodę. Kiedy jeden z pierwszych rzeczników wprowadzenia kolei do Rosji, S. Małcow, przedkładał carowi w roku 1833 konieczność budowy dróg żelaznych, samodzierżca powiedział ministrowi finansów, Kanakrinowi: „Poślij go do domu wariatów”.

Zresztą dla współczesnych wrogość Mikołaja wobec kolei nie ulegała żadnej kwestii. Warto np. przytoczyć nie znaną Wirginskiemu opinię Prusaka z Bydgoszczy, Stürmera⁴, który — nie krępowany już względami cenzuralnymi wobec nie żyjącej głowy zaprzyjaźnionego państwa — pisał otwarcie w 1872 r.: „Car Mikołaj niechętnie spoglądał

³ W. S. Wirginskij, *Bor'ba wokrug podgotowki k'stroitel'stwu pierwoj bolszoj russkoj żeleznoj dorogi, magistral'* Petersburg—Moskwa, „Istoričeskie Zapiski”, Moskwa 1951, t. XXXII.

⁴ G. Stürmer, *Geschichte der Eisenbahnen*, Bromberg 1872, str. 193.

na drogi żelazne jako na niebezpieczną nowość, mogącą zakłócić spokój jego państwa; w żadnym wypadku nie popierał więc tego zagranicznego podejrzanego wynalazku". Również u nas B l o c h⁵ w tym samym mniej więcej czasie pisał w zawołowanej postaci o przeszkadzających „najwyższych czynnikach". Car był zresztą tylko rzecznikiem swojej klasy, obojętnie, czy to dotyczyło Rosji, czy Polski; w tym względzie poglądy były wspólne. Polski filozof i ekonomista Józef S u p i ń s k i pisał w latach czterdziestych XIX w.: „Koleje żelazne są otchłanią, w której toną olbrzymie zasoby, nie zostawiając innych po sobie śladów prócz usypanej grobli i szyn na niej leżących. Odrywają one zasoby od rolnictwa, odciągając wolne kapitały, utrudniając kredyt, wreszcie tłumią ducha rzeczywistej przemysłowości”⁶. Autor miał zresztą wyjątkowego pecha, żył bowiem po tych słowach jeszcze pół wieku, gdy już idea kolei bezspornie zwyciężyła. A jednak i wtedy nie wahali się obskuranci atakować kolei, bez osłonek ujawniając owe obawy. A. A. G o ł o w a c z e w pisał w roku 1881 w dziele pomyślanym nawet jako apologia kolei⁷ o drodze petersbursko-warszawskiej, że „... stanowi drzwi na Zachód", przyczyniając się do licznych, zbyt licznych wyjazdów poddanych cara za granicę, gdzie rosyjskie bogactwa szybko ulegały zatracie. Co więcej, kolej miała powodować napływ „geszefciarzy" zagranicznych do Petersburga oraz doprowadzić... do podporządkowania giełdy spekulantom berlińskim i wiedeńskim.

Jak widać, namiętności wokół naszej kolei nie osłabły nawet w 20 lat po jej uruchomieniu. Łatwo więc sobie wyobrazić, jakie opory napotykała wcześniej sama myśl jej budowy, tym bardziej że i kolejnictwo stawiało dopiero pierwsze kroki. Car zgodził się początkowo jedynie na budowę linii do Carskiego Sioła, traktując ją jako zabawkę dla bogaczy. Wyłomem w tym stanowisku była zgoda na budowę kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, a uzyskał ją osobiście w 1838 r. carski faworyt, namiestnik Królestwa Polskiego Paskiewicz⁸.

Te właśnie pierwsze linie, choć nie od razu, oraz budowa linii Petersburg—Moskwa, której decyzję uzyskano w 1842 r. po 7-letnich zabiegach, głównie pod wpływem argumentów natury militarnej⁹, przyczyniły się w kilkanaście lat później w pewnym stopniu do zmiany stanowiska rządu carskiego. Oto w roku 1848 wybuchła wojna węgierska, a w ślad za nią nastąpiła interwencja rosyjska. Okazały się wtedy wyraźnie wielkie zalety transportowe kolei. Rząd podjął projekt Gerstnera. W 1851 roku wydano stosowny „ukaz" o podjęciu budowy kosztem skarbu. Jednocześnie poszło zalecenie do władz terytorialnych o dopomożenie gen. majorowi Gerstfeldowi w jego pracach nad wytyczeniem trasy kolei¹⁰.

Jak zwykle przy robotach rządowych, skrzyknęło się do tej okazji mnóstwo kombinatorów, którzy skutecznie wyciągając z tego źródła olbrzymie sumy, opóźniali jednocześnie

⁵ J. B l o c h, Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosyi, t. I—V, Warszawa 1878—1880.

⁶ J. S u p i ń s k i, Dzieła, t. I—V, Warszawa 1883.

⁷ A. A. G o ł o w a c z e w, Istoria żeleznodorożnogo diela w Rossii, Sankt-Petersburg 1881, str. 16.

⁸ W. S. W i r g i n s k i j, Naczało żeleznodorożnogo diela w Rossii, Moskwa 1949, str. 27.

⁹ W. S. W i r g i n s k i j, Bor'ba, str. 76.

¹⁰ Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie (AGAD), akta Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych,teczka 7201.

nie postępy budowy. Rozpoczęta w 1853 r. linia dotarła do Gątczyny, gdzie zastała ją wojna krymska. Konieczność mobilizacji wszelkich dostępnych środków finansowych zmusiła rząd do zaniechania budowy, a i po zawarciu pokoju te same przyczyny nie pozwalały na podjęcie robót. Zgodnie z panującą jednak wówczas tendencją władze rozpoczęły starania o przyciągnięcie kapitałów zagranicznych. Po kilku nieudanych próbach powstało w styczniu 1857 r. Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich, oparte przede wszystkim na kapitale francuskim, reprezentowanym w decydującej mierze przez Izaaka i Emila P e r e i r e, którzy stali na czele paryskiego Credit Mobilier. Agentem ich był wybijający się już wówczas bankier warszawski Leopold K r o n e n b e r g, który jakiś czas sam nawet ubiegał się o dokończenie budowy tej kolei.

Towarzystwo otrzymało koncesję na 75 lat z równoczesną gwarancją rządową dochodów (tzn. w wypadku niższych dochodów od przewidywanych skarb państwa miał pokrywać różnicę na rzecz Towarzystwa) pod warunkiem zbudowania około 4300 km linii kolejowych w Rosji. W późniejszym okresie ilość ta została zredukowana, Towarzystwo bowiem pod pozorem trudności finansowych zmuszało rząd carski do licznych ułatwień, grając na obawie utraty już zainwestowanego przez władze kapitału. A były to spore nakłady. Doniesienie z 14 grudnia 1853 r. do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych w Królestwie Polskim¹¹ informowało już wówczas o ukończeniu „w wielu miejscach” nasypu między Warszawą a Białymstokiem. Tę pierwszą w Rosji inwestycję kolejową, realizowaną przez kapitał zagraniczny, wykonywali przedstawiciele tego kapitału na tym terenie, a wśród nich nie znany jeszcze warszawski finansista, Jan B l o c h. Majątek zdobyty na tej budowie pozwolił mu w następnych latach wystartować do wielu ambitnych operacji, w tym do budowy kolei do Łodzi i magistrali Kijowsko-Brzeskiej. A że możliwości były tu duże, świadczy ostateczne podsumowanie rachunków budowy, które dało w wyniku przekroczenie kosztorysu o około 40%. Koszt budowy 1 wiorsty (1 wiorsta nieco ponad 1 km) wyniósł 104 200 rubli, gdy np. budowana w 5 lat później przez samego Kronenberga linia Warszawsko-Terespolska kosztowała tylko 48 500 rubli za wiorstę.

Jak donosił „Tygodnik Ilustrowany”¹², było to jedno z największych na owe czasy przedsięwzięć. Przy samych tylko robotach ziemnych zatrudnionych było pod kierownictwem przedsiębiorcy Mikołaja Skwarcowa 15 tys. robotników. Uzyskiwano ich w dwojaki sposób. Często — dzięki kontraktom z okolicznymi obszarnikami, którzy odnajmowali odpowiednią ilość chłopów. Drugą metodą był werbunek przez specjalnych komisantów, którzy robotników najmowali nieraz w bardzo odległych stronach. Na jednym odcinku budowy spotykali się czasem robotnicy z czterech guberni. Obok siebie pracowali zarówno chłopci pańszczyźniani, najmowani od właścicieli, wolni skarbowi i ludzie „z mieszczan”. Zajęcie przy budowie trwało od wiosny do późnej jesieni. Za chłopca pańszczyźnianego w ciągu tego okresu ponosił odpowiedzialność jego dziedzic. W stosunku do pozostałych robotników wolnonajemnych, których m.in. w tym celu ugadzano zbiorowo po 50—150 ludzi, stosowano zasadę odpowiedzialności zbiorowej. Choroba powyżej 3 dni powodo-

¹¹ AGAD, jw.

¹² „Tygodnik Ilustrowany”, r. 1859, nr 14.

wała odpowiednie potrącenie ze stawki. Potrąceniu ulegały też koszty wyżywienia. Szczególnie wysoko karano opuszczanie pracy skutkiem „włóczęgostwa”, za co wytrącano po rublu dziennie.

Ile zarabiali? Według współczesnej informacji „Korespondenta Rolniczego”¹³ robotnik wykwalifikowany zatrudniony przy budowie kolei (cieśla, murarz etc.) otrzymywał za cały ten okres 30—45 rb. robotnicy dorośli przy robotach ziemnych — 15—25 rb. Ile otrzymywali robotnicy niepełnoletni tej informacji autor, niestety, nie podaje. Przy werbowaniu oddziałami przeciętne zarobki nie przekraczały 25 rb. Autor szczególnie podkreśla zasługi kontraktu, „jakim umiejętnie opisani zostali”, czemu zawdzięczano rzadkie zbiegostwa wśród tych „starych i pewnych” robotników, tak że „lepszyc do roboty, i to do każdej, chętniejszych, zdrowych, silniejszych widzieć trudno”.

Nie należy jednak zbyt ufać temu autorowi. Miał on na oku doraźne cele, gdyż chciał nakłonić obszarników do pewnego rozluźnienia ucisku pańszczyźnianego, do zapewnienia chłopom nieco bardziej ludzkiego traktowania, ale sam jednocześnie dążył do stosowania bardziej perfidnych metod eksploatacji (kary pieniężne, cofanie lub potrącanie za wyżywienie w trakcie choroby itp.). Miało się to przyczynić do zahamowania zbiegostwa i podniesienia wydajności pracy, jak obliczył — o 50%. Walka klasowa na budowie kolei toczyła się swoim torem, a mówią o tym dokumenty¹⁴.

26 maja 1859 r. poważnie przestraszone kierownictwo robót donosiło do władz o „niespokojności robotników” i widziało rosnące niebezpieczeństwo w tym, że w miarę postępu robót mogło ich się zebrać na raz w jednym miejscu sto lub więcej osób. Przedsiębiorca bał się takiego zmasowania robotników i dlatego prosił na wszelki wypadek o przydzielenie mu do dyspozycji 6 lub 4 konnych żandarmów albo też 8—10 kozaków. Już po kilku dniach przyszła zgoda namiestnika: przedsiębiorca otrzymał 4 żandarmów.

1 czerwca tegoż roku rząd gubernialny w Augustowie donosił do Warszawy, że robotnicy odmawiają składania legitymacji a wójt, który się ich domagał, „... na osobiste niebezpieczeństwo ujrzał się być wystawionym”. Władze gubernialne zaproponowały wydać surowe rozkazy, aby zmusić do posłuchu robotników „pomiędzy którymi przy bezczynności i samowolności dozorców znajdować mogą przytułek ludzie podejrzeni lub przed wymiarem sprawiedliwości ukrywający się”.

Tymczasem do akcji znów wkroczył kierownik odcinka robót. Widocznie obiecani żandarmi nie rozproszyli jego obaw, skoro gotów był przyznać jeszcze jeden etat dla specjalnego kontrolera robotników, który by ich nadzorował i pilnował spraw paszportowych oraz policyjnych. Zabiegi te zostały uwieńczone powodzeniem, skoro 9 sierpnia gubernator augustowski doniósł o delegowaniu kontrolera policyjnego na III odcinek drogi. Z obszernej instrukcji, w którą go zaopatrzył, można się dowiedzieć, że kontroler musi zebrać „... wszelkie wiadomości tak, aby na rzut oka o każdym robotniku, dozorcę lub innego przeznaczenia osobie w każdej chwili mieć można wiadomość, jego ruch każdy śledzić”. Zagadnienie zbiegostwa miał kontroler rozwiązać w sposób bardzo prosty: na czas zatrudnienia odebrać wszelkie paszporty i legitymacje, bez których poruszanie się

¹³ Korespondent Rolniczy, Handlowy i Przemysłowy przy „Gazecie Warszawskiej”, r. 1855, nr 103.

¹⁴ AGAD, t. 7201a.

po kraju narażało na zatrzymanie pod zarzutem włóczęgostwa. Zwrot tych dokumentów nastąpić mógł dopiero po wyrażeniu zgody przez zarząd kolei. Ponadto kontroler miał czuwać, aby każdy robotnik zatrudniał się „właściwym sobie przeznaczeniem ... co im często powinno być przypominaniem”, aby na noclegach we wsiach lub innych punktach zbiorczych zapobiegał wszelkim „bezprawiom”; otrzymał on również prawo karania za pomniejsze przestępstwa i wykroczenia. Poza dozorem policyjnym nad robotnikami kontroler otrzymał jeszcze jedno dodatkowe polecenie: pilnować, aby robotnicy pili tylko wódkę miejscowego obszarnika. Nazywało się to — niedopuszczeniem do łamania prawa propinacji.

W dwa lata później w Łapach doszło do nowego konfliktu, który wkrótce przerodził się w strajk. Był to zapewne pierwszy strajk w tej części Polski. Sądząc z raportu specjalnie delegowanej tam komisji był to moment rodzenia się kapitalistycznego systemu wyzysku i zdecydowanej walki dotkniętych tym robotników. Oto Bloch zaczął się domagać przyspieszenia robót budowlanych, gdyż wysokość jego zysków zależała od terminu ukończenia odcinka. Jego wykonawca zwrócił wtedy uwagę, że niemieccy murarze kładą po 300 cegieł dziennie i zażądał podobnej wydajności od carskich poddanych, grożąc potrąceniem zarobku. Przysłana już po tych wypadkach komisja stwierdziła, że Niemcy mieli zupełnie inny rodzaj roboty, a robotnicy rosyjscy mogli układać najwyżej 100 cegieł dziennie, chociaż część z nich nawet nieco tę ilość przekraczała. Podobnie twierdzili robotnicy. Ich zdaniem, z chwilą wprowadzenia potrąceń w istocie rzeczy pracowaliby za darmo. Protestując przeciwko temu odmówili przystąpienia do pracy, zanim nie zostaną zniesione krzywdzące ich polecenia. W odpowiedzi przedsiębiorca nakazał wstrzymać wydawanie pożywienia. Doprowadzeni do ostateczności robotnicy postanowili udać się pieszo ze skargą do Warszawy. O rezultatach tego pierwszego strajku nie ma, niestety, wiadomości, choć można przypuścić, że korzystny dla robotników raport komisji przyniósł im pewną ulgę.

Budowa kolei przyczyniła się więc do powstania wyraźnych zmian w sytuacji licznych mieszkańców. Obszarnicy zarabiali na wynajmie chłopów pańszczyźnianych, ludzie wolni — na wynajmie swych mięśni. Ponadto ci, przez których grunta przechodzić miała kolej, otrzymywali odszkodowanie, które dla wielu właścicieli stanowiło niezwykle interes.

Problem odstępowania gruntów pod budowę kolei powstał już u schyłku lat trzydziestych, kiedy przystąpiono do pierwszych robót przy budowie kolei warszawsko-wiedeńskiej. 9 października 1840 r. Rada Administracyjna Królestwa Polskiego wydała więc zarządzenie¹⁵, regulujące tryb odstępowania gruntów dla prywatnej wówczas kolei warszawsko-wiedeńskiej. Przewidywało ono możliwość zajęcia gruntów w razie braku dobrowolnej umowy z właścicielem, pod warunkiem jednakże, że tymczasowy szacunek przeprowadzi właściwy komisarz obwodowy według obliczeń inżyniera obwodu, przedsiębiorstwo odpowiednią sumę wpłaci do banku, a kwity otrzyma właściciel gruntu.

12 lat później sprawę tę uregulowało nowe zarządzenie Rady Administracyjnej z 18.6. 1852 r. o „zajęcia domów i prywatnej własności na użytek publiczny”¹⁶. Wprowadzało

¹⁵ AGAD, t. 7198, str. 20.

¹⁶ AGAD, t. D 6374, str. 22—47.

ono wymianę obiektu na obiekt równorzędny lub odszkodowanie pieniężne. Spory o wysokość odszkodowania i wniosek o przymusowe wywłaszczenie zarządzanie to oddawało w ręce sądów, przewidując dwustopniowy system apelacji. Nie wstrzymywało to zajęcia gruntu, ale nakładało przy tym na przedsiębiorcę obowiązek wniesienia ostrzeżenia do hipoteki, wręczenia pozwu właścicielowi i wypłacenia mu sumy odszkodowania przyznanej przez władze oraz zdeponowania w Banku Polskim różnicy do sumy przez właściciela wymaganej. Jeśli sąd oszacował grunt niżej, niż wymagał właściciel, zarządzenie nakazywało automatycznie podwyższyć sumę o 20% „... tytułem wynagrodzenia strat i niewygód z przymusowego wywłaszczenia wynikłych, ale nie więcej, niż chciał sam właściciel”. Ponadto właściciel otrzymywał procent za tę część szacunku, która przewyższała sumę proponowaną przez władze. Jak widać, zarządzenie dawało właścicielom nieruchomości bardzo poważne przywileje oraz możliwości długotrwałego procesowania się o korzystniejszą wycenę.

Odczuła to zapewne dyrekcja budowy kolei warszawsko-petersburskiej, która wkrótce potem zwróciła się do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych z zapytaniem, jak postępowano z wywłaszczeniem gruntów pod budowę kolei warszawsko-wiedeńskiej. Dla Komisji odpowiedź tę opracował już Stanisław Wysocki, twórca tej kolei, który pełnił wtedy funkcję członka (dyrektora) zarządu tej kolei do spraw eksploatacji. W liście z 23 sierpnia 1852 r.¹⁷ donosi on komisji, że większość umów zawierana była dobrowolnie przez kolej Warszawsko-Wiedeńską. Kilka wygórowanych żądań nie trafiło w ogóle do sądu, gdyż pokrzywdzeni kapitulowali po wkroczeniu do sprawy naczelnika powiatu. Przy zajęciu lasu drewno pozostawiono właścicielowi, osobno natomiast liczono za stracony zasiew i dalsze z tego korzyści. Wysocki nie wspomniał jednak, że w interesie szybkiego ukończenia budowy przedsiębiorcy nie bardzo się liczyli z cudzą własnością. W aktach komisji¹⁸ zachowała się o 11 lat wcześniejsza skarga dziedzica dóbr Koluszki o „wywłaszczenie gruntów”.

Zarządzenie i wyjaśnienie było bardzo kolei potrzebne, ponieważ w Komisji spoczywały już dwie skargi obywateli ziemskich z pow. ostrołęckiego i jedna z pow. siedleckiego o rozpoczęcie robót na ich terenie bez uzgodnienia szacunku i wypłaty odszkodowań, a nawet bez uprzedzenia, co o tyle było dotkliwe, iż nastąpiło po siewach, ale przed zbiorami. Również po przejściu budowy w ręce kapitału francuskiego skargi na samowolę nie ustawały. Taki np. A d e l s o n z Kowna, który budował odgałęzienie z Wilna, zaczął zabierać grunty i wycinać lasy bez żadnych układów z właścicielami. Skargi mnożyły się w latach następnych, co pozwala wysnuć wniosek, że zarząd, ufny w opiekę wojska, które współdziałało przy budowie tej kolei, przestał się zupełnie liczyć z obowiązującym prawem. Z dokumentów¹⁹ wynika, że bardzo często kolej zabierała samowolnie grunty i materiały, a apele poszkodowanych do miejscowych władz po prostu nie znajdowały odpowiedzi. W mniejszym stopniu godziło to w obszarników, bo ostatecznie kolej zabierała tylko niezbyt szeroki pas ziemi, który łatwo dawało się wykroić z folwarku. Rujnowało to natomiast samych chłopów, którym często zabierano na ten cel większość gruntu. Co gorsza,

¹⁷ AGAD, t. 7201.

¹⁸ AGAD, t. 7198, str. 30.

¹⁹ AGAD, t. 7201a.

tw. wejście na teren odbywało się z reguły późną wiosną, na skutek czego niszczone zasiewy lub dojrzewające już plony, które stanowiły jedyne wyżywienie chłopów. Odszkodowanie zaś, jeśli je w końcu przyznano, przychodziło późno, nieraz po kilku latach. Nie docierało ono zresztą w całości do rąk chłopów o czym mowa będzie dalej. Prywatni budowniczyowie bardzo dowolnie przy tym interpretowali zakres odszkodowań. W pośpiechu i aby zmniejszyć koszty, nie budowali np. niektórych urządzeń odprowadzających wodę. Powodowało to zalewy pól²⁰, ale tych strat kolej nie chciała już pokrywać.

Sami obszarnicy też nie zasypiali gruszek w popiele. Jeżeli kolej zaczęła roboty przed doprowadzeniem do ugody i np. wycięła kawał lasu, ziemianie wykorzystywali to, aby w maksymalnie korzystnym dla siebie świetle przedstawić poniesione, a trudne do zweryfikowania straty. Tak więc ów nie istniejący już lasek miał być rzekomo „jak ogród pielęgnowany i z najpiękniejszego drzewa użytkowego się składający”²¹. Żądano zmniejszenia podatków i dziesięciny kościelnej, domagano się odszkodowania za grunt przejściowo zajęty pod baraki lub ogniska(!), a nawet za kamienie z gruntu wzięte do budowy. Jedna ze skarg żądała pokrycia strat za szkody poniesione w prowadzonym płodozmianie.

Pretensje do odszkodowania za sam zajęty grunt z reguły kilkakrotnie przekraczały jego wartość. Dokumenty cytują najczęściej 3—3,5-krotne przekroczenie szacunku rządowego, ale bywały też różnice 6-krotne (np. 240 rubli za grunt wartości 43,10 rb.). Raporty podkreślają, że znacznie uczciwiej określali swe straty sami chłopci. Początkowe wysokie żądania wynikały — jak stwierdziły władze — z braku orientacji w rosyjskich miarach powierzchni. Po odpowiednim wyjaśnieniu różnica między oceną chłopów a szacunkiem władz wahała się tylko w granicach 80%. Rzecz charakterystyczna, że główną troską obszarników, zresztą respektowaną przez władze, było zachowanie prawa propinacji. Każda umowa musiała im to święcie przyrzekać, a rząd zobowiązywać się, że nie dopuści, aby ich chłopów miał rozpijać kto inny niż sami panowie. W podaniach do władz ziemianie podkreślali znaczenie ekonomiczne tego przywileju, „... które w wielu majątkach stanowi najgłówniejsze źródło dochodu”²².

Jeśli mimo tylu skarg i różnicy interesów sprawy stosunkowo rzadko opierały się o sąd, to przyczyna chyba tkwi w tym, że układy o odstąpienie gruntów, przynajmniej w pierwszym okresie budowy, prowadziły władze wojskowe²³. Z dokumentów nie wynikał w jaki sposób i jakimi metodami prowadziły one te układy, niemniej jednak cel swój w końcu osiągały. Tak np. raport z 1852 r. donosi, że z 97 właścicieli ziemskich w guberni augustowskiej, przez których grunty miała przebiegać odnoga kolei, kilkunastu właścicieli indywidualnych i tzw. zbiorowych nie zgodziło się na dobrowolne układy. Nie minął rok i 17 września 1853 r. Komisja Rządowa otrzymała lakoniczną informację, że wszyscy oporni wyrazili już swoją zgodę. O zmianie stawianych im warunków nie ma ani słowa.

Samo zresztą spisanie dobrowolnej czy przymusowej umowy nie zawsze gwarantowało otrzymanie odszkodowania. Nieco wyżej wspomniano o lekceważeniu sytuacji chłopów. Skarga z 1854 r. dowodzi, że mimo podpisanej umowy również obszarnicy

²⁰ AGAD, t. 7201.

²¹ Jak wyżej.

²² Jak wyżej.

²³ Jak wyżej.

przez wiele lat na próżno czekali na obiecane pieniądze. Była to zapewne nie przypadkowa pomyłka czy opóźnienie ze strony budowniczych. Wskazuje na to zarówno liczny napływ skarg tego typu, jak i ta okoliczność, że do naczelnych władz Królestwa kierowano skargi po wyczerpaniu już wszelkich innych środków. Dowodzi tego również list gubernatora siedleckiego do Komisji Rządowej z lipca 1867 r.²⁴ ze skargą na Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej, że nie płaci obiecanych odszkodowań. A przecież Kronenberg, który był budowniczym i głównym akcjonariuszem tej linii, uchodził za wzorowego kapitalistę, zabiegał o popularność w sferach obszarńniczych i — praktycznie — nie miał przeszkód natury finansowej, które by nie pozwalały mu na wywiązanie się z zobowiązań, ponieważ kolej ta była już wtedy ukończona, a dochody gwarantowane przez rząd. Zresztą jeszcze wcześniej, przy budowie linii warszawsko-wiedeńskiej, również wybuchały spory na tym tle. Dokumenty z 1842 r.²⁵ przytaczają liczne przypadki, gdy niewypłacenie odszkodowań traktowano jako zerwanie umowy. Właściciele folwarków, a nawet chłopci, co zresztą staję się zrozumiałe w świetle sytuacji życiowej tych ostatnich, zaorywali wtedy grunty i oddawali je ponownie pod uprawę. Zamiast pieniędzy władze przysyłały wtedy karne ekspedycje wojskowe, które się rozprawiły z opornymi.

Akta nie przechowywały wzmianek o sporach zarządu budowy z wielkimi obszarńnikami. Ci zapewne umieli się dogadać z koleją i nie mieli podstaw do narzekania. W stosunku natomiast do drobnych właścicieli Towarzystwo francuskie było bezlitosne i chwyciło się każdego pretekstu. Szczególnie charakterystyczne są perypetie niejakiego Frybesa z Zielonki k. Warszawy. Pod budowę linii zabrano mu grunt, który kolej określiła jako „mokrą łąkę”. W rzeczywistości była to kopalnia torfu i różnice zdań co do wysokości odszkodowania doprowadziły już w 1859 r. do tego, że sprawę skierowano do sądu. Sąd przyznał rację Frybesowi, ale kolej nie zgodziła się z oceną i zażądała powołania swoich biegłych. Biegli po szczegółowym zbadaniu sprawy gruntu nie tylko podpisali się pod wnioskiem Frybesa, ale nawet oszacowali wartość kopalni na sumę wyższą od tej, której domagał się sam właściciel. Ta miażdżąca opinia bynajmniej nie trafiła do przekonania dyrekcji Towarzystwa. Wystąpiło ono jeszcze raz do sądu ze zdumiewającym twierdzeniem, że wystawieni przez nią biegli to „... ludzie nie dosyć wykształceni i zbyt mało naukowci”. Wniosek: powołać trzeci komplet biegłych. Była już wówczas połowa roku 1867, dziesiąty rok sporu. Bogate Towarzystwo mogło go ciągnąć w nieskończoność ale Frybes zdążył przez ten czas kompletnie zrujnować się na koszty sądowe, nie mówiąc już o tym, że torfu, z którego się utrzymywał, kopać od dawna nie mógł. Pozostało mu tylko prosić władze Królestwa o pomoc²⁶.

Skoro Frybes, który był już swego rodzaju przedsiębiorcą, miał takie trudności z uzyskaniem odszkodowania, łatwo można się domyśleć, jak ciernistą w takim wypadku drogę mieli niepiśmienni chłopci i jak rzadko szturmowali urzędy, aby uzyskać sprawiedliwość, tym bardziej że oprócz firm kolejowych chcieli na tym zarobić i sami obszarńnicy. Mieli to zresztą bardzo ułatwione: umowy z tzw. małymi właścicielami kolej mogła zawierać

²⁴ AGAD, t. 7178.

²⁵ AGAD, t. 7198, str. 40.

²⁶ AGAD, t. 7201a.

tylko za pozwoleniem dziedzica²⁷. Niezależnie od uprzywilejowanej pozycji, w jakiej znajdowali się w ten sposób ziemianie i z której zapewne umieli ciągnąć dla siebie duże korzyści, trafili się i tacy, co nie pominęli łatwej okazji do oszukania ciemnych, niepiśmionych chłopów. O takim właśnie wypadku zaalarmował władze warszawskie b. członek warszawskiej straży pożarnej, który nabrał pewnego otrzaskania w dużym mieście i nie chciał puścić płazem nadużyć w swojej wsi. Były to po prostu ordynarne fałszerstwa, dokonane przez Ludwika Dworakowskiego i Wojciecha Porowskiego — obszarników z pow. łomżyńskiego, którzy podrobili odpowiednie upoważnienia i kwity, by podnieść z Banku Polskiego przyznane wsi odszkodowanie. Fałszywe upoważnienia poświadczyli im wójt gm. Dragi oraz sam naczelnik powiatu. Obaj kombinatorzy nie zabrali zresztą całej sumy dla siebie — to byłoby zbyt ryzykowne. Autor skargi z 15.10. 1857 r.²⁸ pisał: „Jakkolwiek poczynili innym właścicielom niejake wypłaty, lecz to ani połowy istotnej należności nie wynoszą”. A ileż takich kombinacji nie dotarło do władz, bo poszkodowani nie wiedzieli, jak rzecz się faktycznie przedstawiała...

*

Tak oto powstała druga na terenie Królestwa Polskiego linia kolejowa. Linia o dużym znaczeniu politycznym, ponieważ wiązała ona carską stolicę z zachodnimi prowincjami. Poprzez Warszawę zaś otwierał się przed Rosją szeroki świat: droga wiedeńska prowadziła na Austrię, Włochy, południową Francję, a uruchomiona w kilka miesięcy później po petersburskiej drodze bydgoska — umożliwiała szybką komunikację z Niemcami, Belgią, Paryżem i Londynem. Ta funkcja tranzytowa miała dla Polski mniejsze znaczenie w ruchu pasażerskim niż w towarowym. Pewna liberalizacja polityki ekonomicznej, która nastąpiła w tym czasie w Rosji, sprzyjała skierowaniu szerokiego strumienia wyrobów obcych na drogę petersburską. Dodatkowy czynnik stanowiły bardzo niskie taryfy kolejowe dla towarów zagranicznych, co miało na celu zwiększenie przewozów. Doprowadziło to do swoistej dyskryminacji klientów rosyjskich. Kupiec petersburski H o c h, który w latach osiemdziesiątych energicznie występował za reformą taryf kolejowych, przytoczył wiele danych, ilustrujących pokrzywdzenie kupiectwa miejscowego. Tak np. za przewóz herbaty kolej rosyjska pobierała od kupca petersburskiego 40 kop., a od kupca zagranicznego — około 6 kop., w obu wypadkach za tę samą odległość²⁹.

Oczywiście, taka konstrukcja taryf nie pozostała bez wpływu na ekonomikę Królestwa. Jak stwierdził badający te sprawy u schyłku okresu zaborów Marcelli L e v y: „... taryfy niższe na przewóz od punktów portowych i pogranicznych do wnętrza państwa były stosowane również do wytworów przemysłu krajowego rosyjskiego i dawały w ten sposób ulgi dla rozwoju przemysłu na kresach państwa”³⁰. Korzystał na tym przemysł Królestwa, a także — co wymagałoby jednak specjalnego zbadania — zapewne przemysł białostocki. Trudność polega jednak na tym, że istniejące, bardzo zresztą obfite, sprawozdania zarządu tej kolei nie wyodrębniają poszczególnych odcinków, lecz traktują całą linię globalnie.

²⁷ AGAD, t. 7201.

²⁸ AGAD, jak wyżej.

²⁹ F. H o c h, Erster Versuch einer Lösung des Eisenbahntarifffrage in Russland, Sankt-Petersburg 1885.

³⁰ M. L e v y, Życie ekonomiczne Królestwa Polskiego, t. I, II, Warszawa 1915—1921, t. I, str. 122.

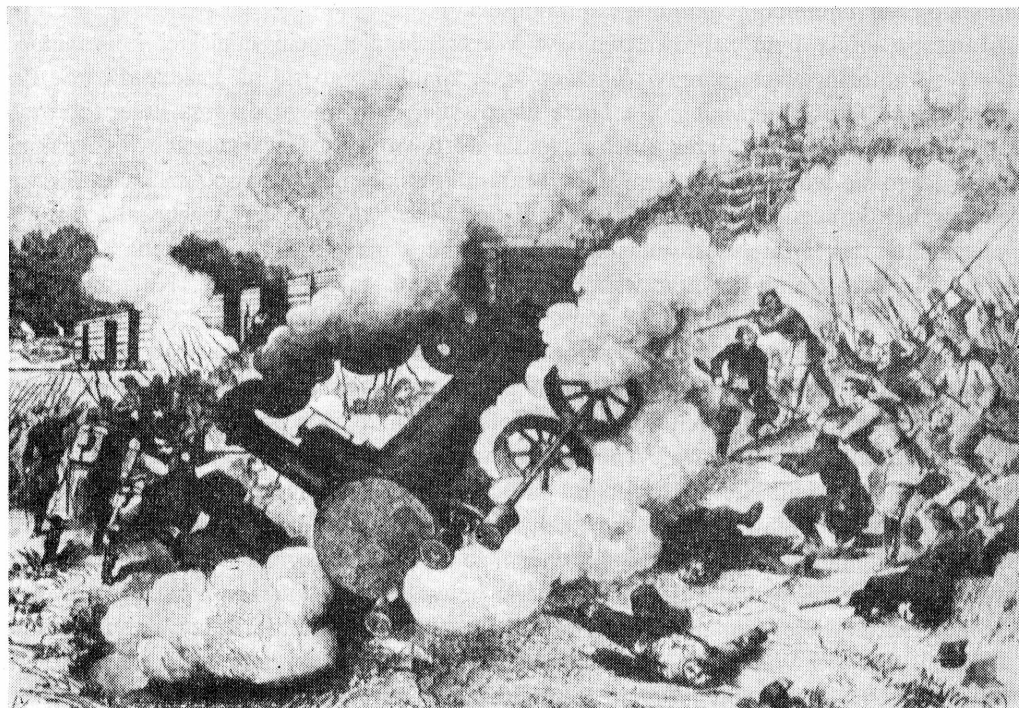
Nie zachowały się też dotyczące tej kolei publikacje prasowe, tak liczne w wypadku innych dróg Królestwa. Francuscy akcjonariusze Towarzystwa nie prowadzili interesów w Polsce, nie byli więc zainteresowani w propagowaniu swego przedsiębiorstwa na tym terenie. Zgodnie natomiast z reprezentacyjnym charakterem samej linii wyposażenie kolei należało do najlepszych w całym cesarstwie. Między innymi w okresie, gdy nie wszystkie pociągi posiadały choćby najzwyczajniejsze hamulce, kolej petersbursko-warszawska miała już zainstalowane hamulce systemu Westinghouse'a.

Inną nowością było zaprowadzenie w Warszawie pierwocin miejskiej komunikacji szynowej, umożliwiającej przewóz pasażerów ze znajdującego się na Pradze dworca Petersburskiego (dziś Wileńskiego), a także nieco dalej położonego dworca kolei terespolskiej (dziś Wschodniego) przez most na Wiśle do dworca kolei warszawsko-wiedeńskiej, znajdującego się wówczas u zbiegu ulicy Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich. Właściciele uzyskali koncesję bezpośrednio od rządu na niezwykle dogodnych warunkach z pogwałceniem praw i interesów miasta. Nieregularna i niewygodna „Ropucha”, jak lud nazwał pierwszy tramwaj warszawski, niedługo jednak szpeciła stolicę. Kilkanaście lat później miasto wykupiło za wysoką sumę ową koncesję, rozebrało liche tory i zaprowadziło właściwą, choć także konną, sieć komunikacji tramwajowej.

Oddana do użytku w roku 1862 droga petersbursko-warszawska odegrała pierwszoplanową rolę w rozgrywających się wkrótce potem wydarzeniach powstańczych. Znaczenie jej trafnie przewidzieli kierownicy powstania, wiedząc, że będzie to główna linia zaopatrzenia wojsk carskich. Niewątpliwie, jest ta ocena zasługą jednego z przywódców lewicy „Czerwonych”, Bolesława Szwarego, który zatrudniony był w Białymstoku w charakterze inżyniera tej kolei. Nic tedy dziwnego, że od początku walk powstańcy próbowali zawładnąć linią. Już w kilka dni po wybuchu powstania do Warszawy zaczęły przychodzić niewyraźne wieści o opanowaniu przez powstańców części linii między Białymstokiem a Łapami. Akcja w Warszawie rozpoczęła się 24 stycznia. Na jej czele stanął zawiadowca stacji Praga, Ruciński, który wraz z oddziałem, złożonym z inżyniera, kilku urzędników i konduktorów oraz z dwóch robotników, opanował wychodzący wówczas pociąg. Z bazy tej rozpoczął — już od 5 kilometra za Warszawą — systematyczne niszczenie urządzeń sygnałowych i telegraficznych w celu unieruchomienia linii. Powstańcy byli świetnie zorganizowani i w swoich szeregach, szczególnie na prowincji, liczyli niezwykle duży zastęp robotników. Pociąg napotykał oczekujących wszędzie na drodze robotników, którzy za pomocą zawczasu przygotowanych narzędzi ścinali słupy, wysadzali i palili mosty i niszczyli szyny. Organizacja skupiała również w swoich szeregach maszynistów, konduktorów, a nawet naczelników stacji, którzy aktywnie współdziałali z pociągiem powstańczym. Po drodze Ruciński rekwirował dla powstania aparaty telegraficzne oraz zawartość kas na stacjach, m.in. w Tłuszczu, Łochowie i Małkini. Na stacji łochowskiej obezwładniono zdążający od Wilna pociąg i rozbrojono śpieszących nim do Warszawy oficerów i kozaków.

Plan powstańców początkowo powiódł się całkowicie mimo oporów stawianych przez obcych ruchowi, a licznie służących na kolei cudzoziemców. Tak np. nawet obsługa lokomotywy, którą Ruciński opanował na Pradze, składała się z Niemców, toteż przy pierwszej okazji uciekli oni do Warszawy.

Wykorzystując urządzenia stacyjne powstańcy zaczęli organizować obronę i mobilizować ludność. W Małkini np. lano kule i kuto kosy, a według B e r g a³¹, również „... znaczniejszą ilość kos i pik odkuto w warsztatach ślusarskich na st. Łapy”. Pierwsza faza walki na kolei zakończyła się 11 lutego, kiedy to nacisk wojska zmusił powstańców do odejścia lwasy³². Linie naprawiono i popłynęły nią do Królestwa liczne oddziały żołnierzy, wielkie



Ryc. 2. Napad powstańców na pociąg pod Czyżewem.

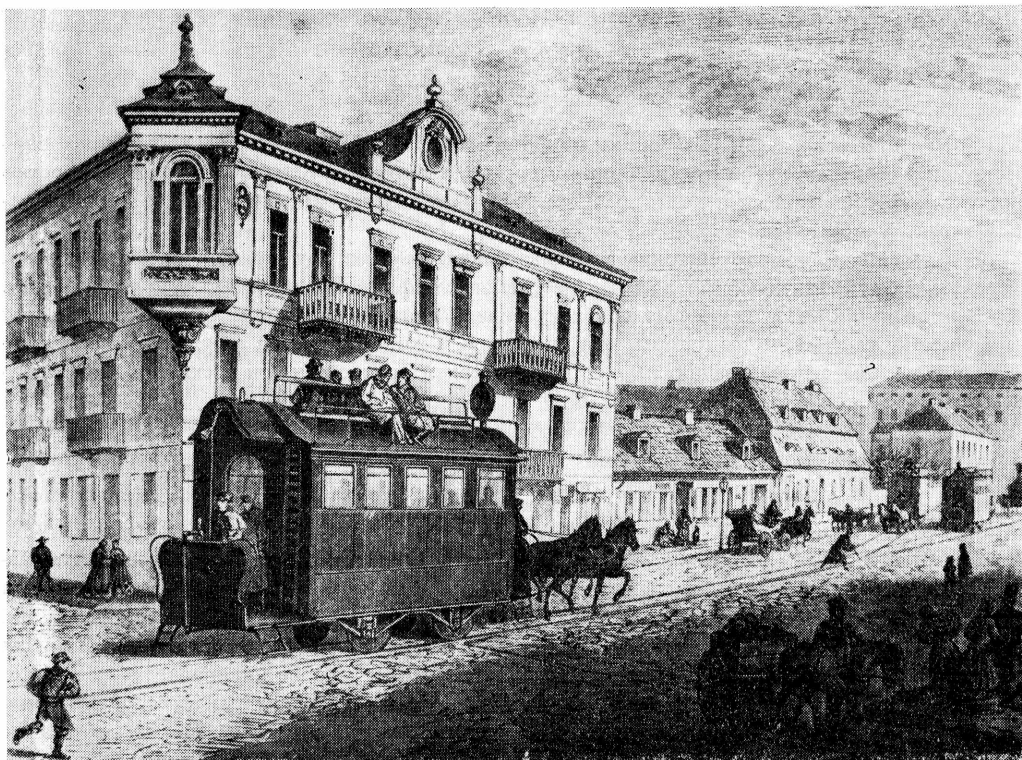
transporty materiału wojennego oraz żywności itp. artykułów dla wojska. Powstańcy starali się w tym przeszkodzić, często więc napadali na przechodzące pociągi, co się kończyło walkami z wojskiem albo wykolejeniami transportów. „Doniesienia z pola bitwy” z 20.6.1863 r. podały o ataku oddziału ppłka Ignacego M y s t k o w s k i e g o w dniu 13 maja na pociąg wojskowy między Czyżewem a Małkinią, gdzie też sam dowódca znalazł śmierć. Napady i wykolejenia ułatwiano sobie przez rozkręcanie szyn i fałszywe ustawianie sygnałów. Tak np. dzięki pomocy jednego z działających w konspiracji dróżników w kilka dni po akcji Mystkowskiego, powstańcy wykoleili pociąg wojskowy, powodując śmierć 600 żołnierzy i 20 oficerów.

22 czerwca 1863 r. niebezpieczną dla powstania działalnością tej linii zajął się Rząd Narodowy. Specjalnym dekretem zamknął on ruch oraz komunikację telegraficzną na

³¹ F. B e r g, Zapiski o polskich powstaniach i spiskach, str. 99.

³² Obszerne sprawozdanie z przebiegu akcji Rucińskiego zamieszcza „Głos Kolejowca”, r. 1930, nr 3, str. 4.

drodze petersbursko-warszawskiej i na odnodze jej Landwarowo—Kowno jako „chwilowo szkodliwą dla sprawy wyswobodzenia ojczyzny”. Następnego dnia ukazał się dodatkowy dekret, który zabraniał ekspediowania pociągów, maszynistom — ich prowadzenia, telegrafistom — nadawania depesz; dróżnikom i robotnikom nakazywał on opuszczenie zamkniętej linii. Niewykonanie tych dekretów grozić miało trybunałem rewolucyjnym³³.



Ryc. 3. Omnibus żelazny na rogu ul. Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej w Warszawie. Łączył on dworce kolejowe kolei Warszawsko-Petersburskiej i Warszawsko-Wiedeńskiej.

Niemniej jednak dekrety te nie zostały nigdy wykonane, i to na polecenie samego rządu. Poczuł się on do tego zmuszony na skutek interwencji konsula francuskiego, który wystąpił w obronie zysków francuskich koncesjonariuszy Głównego Towarzystwa Rosyjskich dróg żelaznych³⁴. Interwencja ta została ułatwiona również dzięki temu, że agent kapitału francuskiego i jednocześnie przedstawiciel tego właśnie Towarzystwa na Rosję, bankier warszawski Leopold Kronenberg, zaczynał wywierać wtedy coraz większy wpływ na prace Rządu Narodowego za pośrednictwem oddanego mu członka Rządu, Karola Majewskiego. Akcjonariusze francuscy ocalili więc linię przed stratami i zniszczeniami, co

³³ Inżynier Kolejowy, r. 1936, nr 2/138, str. 82.

³⁴ N. D j a k o n o w, Żelaznyje drogi w priwislinskim i siewierozapadnym kraje w 1863—64 gg. Ich wojennoje znaczenie, ochrana i bojowyje diejstwa w żeleznodorożnych rajonach, „Sbornik soczi-nienij oficerow Nikołajewskoj akademii generalnogo sztaba”, t. VI, Petersburg 1905.

miało dla nich tę dobrą stronę, iż wkrótce po powstaniu życie ekonomiczne zaczęło się rozwijać w szybkim tempie, a wraz z nim także ilości przewożonych towarów i pasażerów.

Ale to już są dalsze dzieje. Przeszło sto lat minęło od powstania naszej kolei, a ten tak ważny jubileusz — wbrew tradycjom narodowym — nie został uczczony ani akademią, ani wystawą. Warto jednak przypomnieć o jej początkach, tak nierozłącznie związanych z historią polityczną, ekonomiczną i socjalną naszej ziemi.

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

Труд обсуждает историю стройки железной дороги С.-Петербург—Варшава. Особенное внимание автор посвятил положению рабочих на стройке, а также репрессиям, направленным против них со стороны предпринимателей и правительства, — между прочим, событиям 1861 года, имевшим характер забастовки.

В дальнейшем автор рассматривает вопрос выкупа грунтов под стройку железной дороги, законные основы отчуждения и вытекающие отсюда конфликты с помещиками и крестьянами.

В заключении автор выдвигает проблему роли и влияния новой железнодорожной линии на экономику районов, через которые она проходила, а равным образом обсуждает её ситуацию в первые месяцы существования, на который то период приходится бои и схватки Январского Восстания 1863 года.

SUMMARY

The article depicts the history of the construction of the railroad line Warsaw—St. Petersburg. The particular attention was devoted to the analysis of the situation of the workers employed in the construction of the line and to the repressions which have been undertaken against them by both the contractors and the authorities of the Polish Kingdom as well as to some actions organized by some workers, including the events which took place in 1861, bearing the character of a strike. Then the author analyses the problem of ceding of the territories for the construction of the depicted railroad line, the legal aspect of expropriation and conflicts resulting from the situation — between landowners and peasants. The final part of the article deals with the problem of the role and influence of the inauguration of the new railroad line on the economy of the concerned territories and examines the situation existing in the first months of the railroad operation, which fell on the period of the struggles of the January Insurrection of 1863.