

Marek RUTKOWSKI¹

TENDENCJE W FUNKCJONOWANIU GRANICZNYCH PRZEPRAW MOSTOWYCH KRÓLESTWA POLSKIEGO OD STRONY CESARSTWA ROSYJSKIEGO W PIERWSZEJ POŁOWIE XIX WIEKU

Streszczenie. Artykuł przedstawia problematykę przepraw mostowych łączących Królestwo Polskie z Cesarstwem Rosyjskim do połowy XIX wieku w trzech głównych punktach: w Aleksocie, w Terespolu oraz Żółtkach. Analizie poddano odmienne uwarunkowania funkcjonowania tych przepraw mostowych, w tym o charakterze chronologicznym, oraz zwrócono uwagę na prawidłowość w ich zarządzaniu. Powtarzającym się zjawiskiem okazywało się bowiem sukcesywne dążenie władz rosyjskich, szczególnie od okresu Wiosny Ludów, do przejścia mostów granicznych z rąk polskich i podporządkowania ich imperialnej władzy wojskowej bądź cywilnej.

Słowa kluczowe: mosty graniczne, Królestwo Polskie, XIX wiek

TRENDS IN THE FUNCTIONING OF THE BORDER BRIDGES OF THE KINGDOM OF POLISH FROM RUSSIAN EMPIRE IN THE NINETEENTH FIRST HALF CENTURY

Summary. This article deals with the issues of border bridges connecting till the mid of 19th century Kingdom of Poland and tsarist Russian Empire in three main points: Aleksota, Terespol and Żółtki towns. The different aspects of functioning of these bridges were analyzed, including a chronological view of the phenomenon; as well one drew attention to visible and clear tendency in their management. A repeated idea tended to occur as - especially since the period of "Spring of Nations" - one could observe among Russian authorities kind of steady desire to take full control over Polish-Russian border bridges from Polish hands and make them subject to the imperial rule of military or civilian origin only.

Keywords: border bridges, kingdom of Poland, 19th century

1. WPROWADZENIE

Zagadnienie wystawiania, czy użytkowania przepraw mostowych łączących Królestwo Polskie z Cesarstwem Rosyjskim w okresie konstytucyjnym i paskiewiczowskim prowokuje pytania zarówno o sposoby stosowanych rozwiązań, jak i ich zakres zarządu oraz faktyczne cele funkcjonowania. Każdy z prezentowanych tu kluczowych casusów: na Niemnie w Aleksocie, na Bugu w Terespolu oraz na Narwi w Żółtkach, obejmuje zatem zakresem przedstawianych danych odmienne problemy, czy to związane z samą budową, czy też z utrzymaniem (czy wydzierżawieniem) odnośnych obiektów mostowych; w wypadku

¹ Faculty of Management, Technical University of Białystok, Białystok, Poland, e-mail: m.rutkowski@pb.edu.pl

przejścia niemeńskiego, opisując nawet stan, kiedy zamiast mostu połączenie Aleksoty z Kownem zapewniała komunikacja promowa, do której prowadziły specjalnie wybudowane zjazdy. Tym bardziej będzie zatem godne uwagi stwierdzenie, iż dopiero analiza dalszych losów najważniejszych polsko-rosyjskich przejść mostowych omawianego okresu winna ukazać jednolite tendencje występujące w tym zakresie.

2. PRZEPRAWY MOSTOWE W ALEKSOCIE NA NIEMNIE, W TERESPOLU NA BUGU ORAZ W ŻÓŁTKACH NA NARWI

2.1. Wystawienie przejazdu, mostu tratwowego oraz budowa mostu stałego na Niemnie pomiędzy Aleksotą a Kownem

Połączenie przez Niemen na linii Aleksota a zlokalizowane w bezpośrednim zaborze rosyjskim Kowno, funkcjonujące w Królestwie Polskim pod koniec okresu konstytucyjnego na zasadzie przejmowanej przez stronę rządową z rąk prywatnych przeprawy, było jednym z najważniejszych połączeń łączących Królestwo z Cesarstwem Rosyjskim. Stąd jeszcze na długo przed wystawieniem w tym miejscu mostu stałego podjęto w końcu lat 20. XIX wieku prace nad odpowiednim przystosowaniem znajdującego się po stronie polskiej brzegu Niemna do przyjmowania i ekspedycji znaczącego ruchu podróźnego.

Już 6 września 1828 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji wydała postanowienie nr 4 021/1 632, w którym nakazano wybudowanie „na trakcie głównym petersburskim zjazdu do rzeki Niemna pod wsią Aleksota”. Aby odpowiednio pobudować ten zjazd, należało najpierw dostarczyć: a) 428 sążni kubicznych (ok. 2208,5 m³) „żwiru arfowanego”; b) 290 ¼ sążni kubicznych (ok. 1497,7 m³) kamieni granitowych; c) 358 sztuk kłoców sosnowych; d) 1122 korców (ok. 143 616 litrów) wapna lepszego gatunku. Przetransportowanie na miejsce wskazanych materiałów musiało odbyć się nie później niż do 31 maja 1829 roku; do 31 marca tego roku trzeba było natomiast dostarczyć ewentualne inne potrzebne do wykonania zjazdu do Niemna materiały. Ponieważ wszystkie te prace miały być wykonane przez prywatnych przedsiębiorców, w związku z tym Komisja Województwa Augustowskiego ustaliła w dniu 26 września 1828 roku termin licytacji *in minus* na 22 października 1828 roku w biurze tejże komisji wojewódzkiej w Suwałkach. Zamiast podania ogólnej kwoty przetargowej wskazano wówczas przede wszystkim wysokość wadium licytacyjnego dla poszczególnych rodzajów materiałów. Wadium na „entrepryzę” dostawy wynosiło: a) żwiru: 1284 złp; b) wapna: 361 złp; c) drzewa: 179; d) kamieni: 1040 złp [8]. Przed końcem ery konstytucyjnej wybudowano zatem przy przeprawie przez Niemen, gdzie później pobudowano most stały, bardzo dogodny i solidny zjazd, bez wątplenia ułatwiający w przyszłości prowadzenie w tym miejscu prac okołomostowych.

Tymczasem możliwość przeprawy przez rzeki graniczne Królestwa Polskiego miała kardynalne znaczenie dla carskiej I Armii Czynnej oraz w ogóle dla wojska rosyjskiego stacjonującego zarówno w Polsce, jak i w Cesarstwie. Szczególnie zaś problem ten stał się strategicznie ważny dla Rosjan po wybuchu i stłumieniu powstania listopadowego, czyli w tzw. epoce paskiewiczowskiej.

Nic zatem dziwnego, iż w nowych już realiach geopolitycznych oddany Rosjanom generał dywizji byłego już Wojska Polskiego Józef Rautenstrauch, zastępując Aleksandra hrabiego Strogonowa, ówczesnego dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego, wskazywał w dniu 25 kwietnia 1832 roku (na 9. posiedzeniu reaktywowanej Rady Administracyjnej) na kwestię przeprawy niemeńskiej. Podnosił Rautenstrauch trudności z planowaną przeprawą na Niemnie części wojsk rosyjskich, jakie miały po skończonej kampanii polskiej wracać do Cesarstwa późną wiosną 1832 roku. Utrudnienia te wiązały się z faktem, iż za jeden

z najistotniejszych punktów przekraczania granicy państwowej uznano przeprawę pomiędzy miejscowością Aleksotą (na terytorium Królestwa Polskiego) a Kownem (na terytorium Cesarstwa Rosyjskiego). Generał Józef Rautenstrauch wskazywał na trudności z wybudowaniem stałego połączenia mostowego na Niemnie w tym właśnie miejscu oraz jednocześnie na niezbędność zapewnienia stałej komunikacji pomiędzy oboma brzegami Niemna na wysokości rzeki pomiędzy Aleksotą a Kownem. Wniosek Rautanstraucha został uzupełniony raportem Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego nr 1 988/ 1 620 z 13/25 kwietnia 1832 roku, w którym przedstawiono postulat postawienia na Niemnie pod Kownem tzw. mostu tratwowego (w oryginale: „na tratwach”). Jakkolwiek też Rada Administracyjna w dniu 25 kwietnia 1832 roku uznała ten wniosek oraz dołączony doń raport za niedostateczne, „gdyż trudno z niego powziąć wiadomość, ile wystawienie mostu pomienionego kosztować będzie”, to jednak rząd Królestwa postanowił ostatecznie udzielić zgody na wystawienie tu czasowej budowli mostowej. Zgodę tę motywowano „pilnością” wystawienia omawianego mostu [1]. Potrzeby logistyczne I Armii Czynnej okazywały się ważniejsze niż przestrzeganie przez władze państwowe Królestwa niezbywalnej skądinąd zasady weryfikacji finansowej przewidywanych do realizacji projektów, w tym oczywiście kluczowych projektów mostowych.

Istnienie stałego połączenia mostowego na tzw. trakcie kowieńskim okazało się wkrótce zresztą tak czy inaczej niezbędne. Stąd po sześciu latach od opisanych dywagacji z roku 1832 roku, tj. w 1838 roku, wielkorządca Królestwa feldmarszałek Iwan Paskiewicz przedstawił do cara Mikołaja I wniosek o zgodę na wybudowanie stałego już mostu na Niemnie pod Kownem wspólnym kosztem Królestwa Polskiego i Cesarstwa Rosyjskiego. Pozytywna decyzja carska w tej sprawie została przekazana do kolejnego dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego Szypowa w dniu 26 maja 1838 roku. Pismo wyrażające potwierdzenie zgody na budowę mostu Aleksota – Kowno przesłał Szypowowi (a ten przekazał je do Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych) szef sztabu głównego Armii Czynnej książę Gorczakow. Pokrycie kosztów utrzymania tego mostu, podzielone po połowie pomiędzy Cesarstwo i Królestwo, miało nastąpić w ten sposób, iż przypadającą na stronę rosyjską połowę sumy przekazywano do skarbu warszawskiego za pośrednictwem rezydującego przy carze ministra sekretarza stanu do spraw Królestwa Polskiego [15].

Naczelnik inżynierów I Armii Czynnej w dniu 29 kwietnia/11 maja 1838 roku wydał odezwę nr 640, w której odnosił się do budowy mostu pomiędzy Kownem a Aleksotą. Na tej podstawie sprawę prowadził dalej naczelnik wojenny guberni augustowskiej, który z kolei 7/19 maja 1838 roku wydał swoją odezwę nr 2 430, w której wskazywano na potrzebę wybudowania: a) „mostu na płytach” na Niemnie pod Kownem; b) koszar, magazynu i stajni dla służb pracujących przy moście; c) „szopy na skład zimowy rekwizytów mostowych” w pobliżu tego mostu.

Wartość „anszlagu” na samą budowę mostu Aleksota – Kowno wynosiła 116 704 złp 6 gr; kwota licytacyjna dla wybudowania koszar, magazynu i stajni została obliczona z kolei na 34 722 złp; wystawienie szopy na skład narzędzi i materiałów mostowych oszacowano na 9556 złp. Razem zatem cały zakres prac miał kosztować skarb państwa 160 982 złp 18 gr.

W konsekwencji ustalono terminy odnośnych publicznych licytacji *in minus*, które miały się odbyć w biurze augustowskiego rządu gubernialnego w Suwałkach. Zgodnie z życzeniem augustowskiego gubernatora wojskowego pierwsza licytacja miała się odbyć w dniu 1/13 czerwca 1838 roku, a ostatnia (tzw. pereterzki) w dniu 3/15 tego miesiąca. Zwraca uwagę bardzo wysokie wadium licytacyjne w wysokości 1/3 całości kwoty „anszlagowej” (i to tylko w realnych pieniądzach, a nie np. w listach zastawnych) oraz możliwość obejrzenia przez przystępujących do przetargu planów oraz rysunków tylko i wyłącznie w sam dzień przetargu [6].

Jak wynikało z reskryptu Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego z 25 listopada/7 grudnia 1838 roku, nawiązującego do potrzeby ustanowienia nowych warunków dzierżawy przewozu pomiędzy Aleksotą i Kownem do momentu, gdy „most na rzece Niemnie w tym punkcie budujący się ukończonym będzie i do przejazdu otwartym zostanie”, władze zakładały, iż nowy most zostanie wybudowany w terminie trzyletnim. Przewidując ustanowienie początku egzekwowania nowych warunków comiesięcznej przeprawy przewozowej na 11/23 marca 1839 roku, ministerstwo zastrzegало sobie możliwość podjęcia w przyszłości swobodnej decyzji co do dalszego ewentualnego funkcjonowania przeprawy promowej, „gdyby most na rzece Niemnie nie był ukończony w ciągu lat 3” [7].

Rzeczywiście, z całą pewnością prace nad budową stałego mostu kowieńskiego nie zakończyły się jeszcze przed upływem 1840 roku. Stan na ten rok pokazuje zresztą litografia francuskiego malarza Barthelemy’ego Lauvergne’a, który właśnie w tym czasie podróżował po Cesarstwie Rosyjskim, uwieczniając swoje doznania zarówno w formie obrazów, jak i litografii.



Rys. 1. Barthelemy Lauvergne, Vue de Kovno – fragment, 1840 rok (widoczny brak mostu pomiędzy Aleksotą a starym miastem w Kownie) [22]

Fig. 1. Barthelemy Lauvergne, Vue de Kovno – part of lithography, 1840 (apparently visible lack of any kind of bridge between Aleksota and the old town of Kaunas) [22]

Po wybudowaniu stałego mostu pomiędzy Aleksotą a Kownem pojawił się proceduralny problem zakresu jurysdykcji nad tą przeprawą. Z petycją przekazania tego mostu „pod kierunek” Głównego Zarządu Komunikacji i Gmachów Publicznych Cesarstwa Rosyjskiego zwrócił się zaskakująco pismem nr 10 580 dnia 2/14 kwietnia 1847 roku sam feldmarszałek Paskiewicz, a zatem namiestnik carski w Królestwie. Odezwę tę do wglądu Mikołaja I przedstawił zarządzający komunikacjami i gmachami publicznymi w Cesarstwie Rosyjskim generał-adiutant Piotr Aleksandrowicz hrabia Kleinmichel [12]. Rzeczywiście, ostatecznie car nakazał przekazanie mostu kowieńskiego „pod kierunek” ogólnocesarского zarządu. Z drugiej strony Mikołaj I nakazał utrzymanie dotychczasowej zasady podziału sumy potrzebnej na utrzymanie mostu kowieńskiego w równych częściach: ze skarbu publicznego Cesarstwa Rosyjskiego oraz Królestwa Polskiego. Kwota ta, obliczona ogólnie na 2806 rubli 80 kopiejek, została nadal utrzymana „w podziale” ze względu na to, że most kowieński

„służy(ł) na użytek” obydwu państw. Finalnie hrabia KlejnMichel wraz z pismem datowanym na 29 kwietnia 1847 roku poinformował feldmarszałka Paskiewicza o przejęciu mostu Aleksota – Kowno „pod dozór” XII Zarządu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego. Wnosił on jednocześnie do Księcia Warszawskiego o nakazanie przelania wyznaczonej w tymże roku sumy na utrzymanie mostu kowieńskiego do kasy XII Zarządu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego. Główny zarządca komunikacji Cesarstwa postulował, aby na przyszłość obciążająca skarb publiczny Królestwa część kwoty przypadającej na utrzymanie mostu kowieńskiego była przekazywana automatycznie niejako do wzmiankowanego XII Zarządu Komunikacji.

W tym samym piśmie z 29 kwietnia 1847 roku Piotr Aleksandrowicz KleinMichel dopytywał się dodatkowo Iwana Paskiewicza o proveniencję i datację decyzji carskiej o asygnowaniu drugiej części kwoty przeznaczonej na utrzymanie mostu Aleksota-Kowno z publicznych funduszy rosyjskich [14]. Na skutek przekazania przez feldmarszałka Paskiewicza zapytania generała-adiutanta KleinMichela o podstawy prawne do opłacania także i przez stronę rosyjską części kosztów utrzymania mostu niemeńskiego 18/30 czerwca 1847 roku warszawski Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa wystosował dokładne, oparte na źródłach archiwalnych, wyjaśnienie w tej sprawie [16].

Przekazanie w 1847 roku przez Mikołaja I stronie rosyjskiej – i to na wniosek samego namiestnika Iwana Paskiewicza – nadzoru nad ważnym strategicznie i gospodarczo mostem niemeńskim można oczywiście tłumaczyć na wiele sposobów. Jednym z nich – poza względami militarnymi (a te w kwietniu 1847 roku mogły nabrać nowego wymiaru po wydarzeniach krakowskich i galicyjskich) – wydawać się może pogłębione dążenie strony rosyjskiej od odcięcia Królestwa Polskiego od tzw. ziem zabranych dawnej Rzeczypospolitej. Co jednak naprawdę zdumiewa, to ujawniająca się przy okazji korespondencji pomiędzy KleinMichелеm a Paskiewiczem (oraz widoczna w reakcji tego ostatniego na zapytanie w kwestii, co do której przecież sam feldmarszałek sam uprzednio stawiał wnioski) udawana czy prawdziwa niewiedza namiestnika carskiego w Królestwie co do przebiegu ważnych wydarzeń gospodarczo-logistycznych i ich proveniencji. Jeśliby to ostatecznie okazało się prawdą, oznaczałoby powyższe, że Iwan Paskiewicz w praktyce niezbyt lub prawie wcale nie interesował się faktycznym rozwojem sieci transportowej Królestwa Polskiego. Takie tłumaczenie w opinii autora wydaje się jednak bardzo mało przekonujące.

Wybudowany w latach czterdziestych XIX wieku graniczny most niemeński pomiędzy Aleksotą a Kownem znalazł swoje poczesne miejsce w historii politycznej narodu. To tu odbyła się dnia 12 sierpnia 1861 roku słynna manifestacja jedności ludności Korony Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego. Środkowe łyżwy mostu zostały wówczas przez najezdnicze władze rosyjskie rozebrane.



Rys. 2. Manifestacja jedności ludności Korony Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego na moście Aleksota-Kowno z 12 sierpnia 1861 roku [25]

Fig. 2. Manifestation of unity of the population of Crown of Kingdom of Poland and Grand Duchy of Lithuania on the bridge Aleksota-Kaunas on the 12th of August 1861 [25]



Rys. 3. Napoleon Orda, widok na stare miasto w Kownie ze wzgórza Aleksoty, 1875 rok – fragment [23]

Fig. 3. View of the old town of Kaunas from the Aleksota hill, 1875 – a fragment [23]

2.2. Odnowa i budowa mostu na Bugu w Terespolu

Traktowany jako główne połączenie transportowe na oddzielającym Królestwo od Cesarstwa Bugu, czyli na kierunku wschodnim, most terespolski podlegał jakże znamienym dla okresu pierwszej połowy XIX wieku perturbacjom i zmianom, głównie motywowanym nie tyle może kwestiami *stricte* logistycznymi czy ekonomicznymi, ile raczej kwestiami strategicznymi. Zauważyć tu można znaczące zmiany koncepcji funkcjonowania przeprawy mostowej na tym kierunku.

Warszawska Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego wystąpiła w 1839 roku do Rady Administracyjnej o „wcielenie” mostu na starym Bugu w Terespolu do ogólnego systemu komunikacji drogowej Królestwa Polskiego. Tymczasem utrzymanie tego mostu aż do 1839 roku znajdowało się w ogólnej gestii skarbu państwa. Jednak, jak stwierdzała to Rada Administracyjna 19/31 grudnia 1839 roku, „most pod miastem Terespołem, na odnodze starego Bugu będący, [...] dla starości swojej potrzebuje zupełnego zrestaurowania”. Sprawa była o tyle istotna, iż most terespolski stanowił przedłużenie brzesko-litewskiego traktu bitego i jako taki był niezwykle ważnym punktem w komunikacji krajowej Królestwa Polskiego i Cesarstwa Rosyjskiego [17-18].

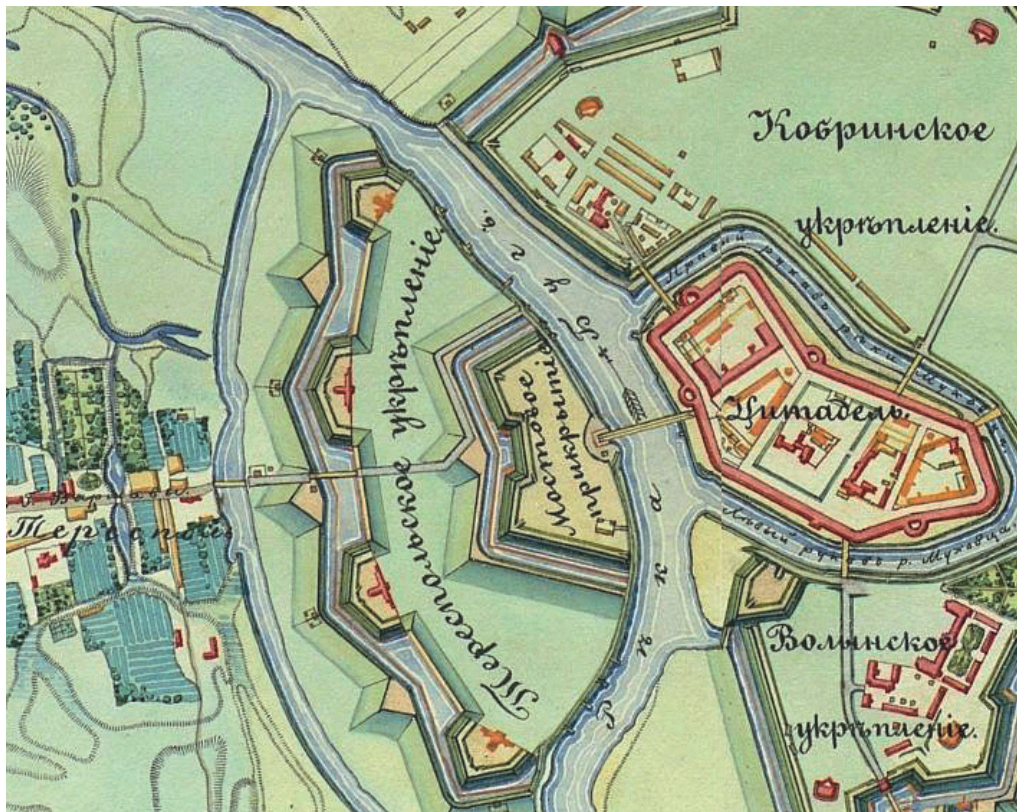


Rys. 4. Obszar pomiędzy Brześciem i Terespołem, okres przed budową twierdzy brzeskiej – fragment [24]
Fig. 4. The area between Brest and Terespol, in the times before the construction of the Brest Fortress – a fragment [24]

Artykuł 1. wskazanego postanowienia Rady Administracyjnej decydował zatem, iż od dnia ogłoszenia, tj. od 8/20 marca 1840 roku, most na rzece Bugu pod Terespołem przechodził do jurysdykcji, znajdującej się wówczas pod kierownictwem generała-adiutanta Szypowa, Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego. Jednocześnie w punkcie drugim rząd Królestwa postanowił, iż koszty przebudowania

starzejącego się mostu oraz jego dalsza eksploatacja miały być opłacane z funduszu szarwarkowego państwa [8]. Przy opłacie zaś myta transportowego pobieranego na moście terespolskim zastosowano – zgodnie z art. 6. postanowienia namiestnika królewskiego z dnia 5 sierpnia 1817 roku – taryfę klasy trzeciej. Opłata mostowa miała być jednak przekazywana na rzecz wzmiankowanego powyżej funduszu szarwarkowego [5].

Jak zatem widać, przy braniu pod uwagę interesu komunikacji ogólnopaństwowej, czy raczej międzypaństwowej, Rada Administracyjna niejednokrotnie stosowała rozwiązania dotyczące nadzoru i sposobu utrzymania mostów, które niekoniecznie stosowały się do utartego schematu postępowania. Taki właśnie przykład znajdujemy w rozwiązaniach przyjętych dla mostu terespolskiego w końcu grudnia 1839 roku.



Rys. 5. Mosty prowadzące do twierdzy Brześć Litewski – lata 30./40. XIX wieku [2]

Fig. 5. Bridges leading to the fortress of Brest Litovsk – Late 30-ites/40-ties of 19th century [2]

Tymczasem, jak wynika z istotnej informacji na temat mostu łączącego Terespol z Brześciem zamieszczonej w „Tygodniku Petersburskim” (tu zamieszczono opis wizyty cara Mikołaja I w tych okolicach dnia 15 września 1843 roku, gdzie zjawił się on po godzinie 9 rano tego dnia), mostem na Bugu wkrótce miał osobiście zainteresować się car Mikołaj I. Otóż cesarz oglądał w połowie września 1843 roku nie tylko warownie brzeską i terespolską, lecz także „budujący się most wiszący” [21]. Oznaczało to oczywiście dalsze zmiany dla statusu tej przeprawy mostowej.

Rzeczywiście, po kilku latach, tj. w 1846 roku, w toczącej się m.in. pomiędzy feldmarszałkiem Paskiewiczem a zarządzającym komunikacjami lądowymi i wodnymi w Królestwie generałem Mieczysławem księciem Teniszewem korespondencji pojawiło się zalecenie namiestnika carskiego, aby budowa i utrzymanie nowego mostu na Bugu pomiędzy fortecą Brześć Litewski a Terespołem zostały formalnie przekazane rosyjskiemu zarządowi inżynierii wojskowej. Paskiewicz proponował zarazem, aby połowa kosztów wybudowania i utrzymania mostu brzeskiego została pokryta z funduszy skarbu Królestwa Polskiego,

a połowa pochodziła z funduszy inżynierii wojskowej Cesarstwa Rosyjskiego. W styczniu 1847 roku kwestia ta w zasadzie była już rozstrzygnięta, gdyż – co najważniejsze – rozpisano już wówczas wiele „anszlagów” (zleceń budowlanych z opisem przewidywanych kosztów) na budowę tego mostu, przypisując je niejako automatycznie do zadań cesarskiej inżynierii wojskowej. Ponieważ całościowa kwota budowy mostu brzeskiego opiewała na 19 232 rubli 93 kopiejek, z tego połowę, czyli 9616 rubli, włączono do „anszlagów” przewidzianych na dalszą budowę przez rosyjską inżynierię wojskową twierdzy Brześć Litewski. Feldmarszałek Paskiewicz nie omieszkiał też dopilnować, aby druga połowa potrzebnej sumy (a zatem kolejne 9616 rubli) została zapisana w odpowiedniej pozycji budżetu Królestwa Polskiego na 1847 rok. W konsekwencji namiestnik carski polecił w styczniu roku 1847 naczelnikowi inżynierów armii zarządzić (dalszą) budowę nowego mostu brzeskiego, pozostawiając na przyszłość tę przeprawę mostową w całkowitym zarządzie inżynierii wojskowej Cesarstwa Rosyjskiego. Poza tym rozkazem postanowił jeszcze Książę Warszawski czasowo wypłacić z tzw. gotowych funduszy twierdzy Brześć Litewski przypadającą na skarb Królestwa kwotę potrzebną na budowę mostu Terespol-Brześć. Zgodnie z jeszcze jednym zaleceniem Paskiewicza, w końcu 1847 roku miano zażądać od warszawskiego Zarządu XIII Okręgu Komunikacji zwrócenia w 1848 roku zarządowi inżynierii wojskowej „wyłożonej” połowy kwoty na budowę opisywanego mostu. Po wydaniu tych wszystkich rozporządzeń dnia 19 stycznia 1847 roku Książę Warszawski po prostu zakomunikował je szefowi administracji transportowej w Królestwie Teniszewowi wraz z prośbą: a) o poinformowanie podległych mu polskich służb logistycznych o przyjętych rozwiązaniach; b) o zwrot, w odpowiednim czasie, „nadpłacanych” przez inżynierię wojskową kwot [3].

Już kilka dni po wysłaniu przez Paskiewicza licznych poleceń do Mieczysława księcia Teniszewa w sprawie mostu brzesko-terespolskiego, 16/28 stycznia 1847 roku Zarząd XIII Okręgu Komunikacji przedstawił namiestnikowi raport o nr 489, w którym wnoszono o przekazanie i „mostu na statkach”, wystawionego jako tzw. przeprawa tymczasowa na odnodze Bugu pomiędzy Terespołem i Brześciem, pod zarząd wojska rosyjskiego. Paskiewicz przychylił się do petycji, przekazując 7/19 lutego 1847 roku tę tymczasową przeprawę (co ciekawe: za pośrednictwem sekretarza stanu przy Radzie Administracyjnej) pod zarząd generała Dehna. Namiestnik przypominał jednocześnie o konieczności wyasygnowania funduszy na utrzymywanie tego tymczasowego mostu z pieniędzy rosyjskiej inżynierii wojskowej. O pozytywnej decyzji Księcia Warszawskiego na wniosek Zarządu Komunikacji z 28 stycznia 1847 roku poinformował polskie władze transportowe dyrektor główny prezydujący w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, tajny radca Storożenko 11/23 lutego tego samego roku [4].

Biorąc pod uwagę także przykład mostu kowieńskiego, można z całą pewnością powiedzieć, w drugiej połowie lat czterdziestych XIX wieku zarysowała się oczywista tendencja do przejmowania przez stronę rosyjską – i to niezależnie od tego, czy chodziło tu o zarząd cywilny, czy wojskowy – mostów znajdujących się na granicy pomiędzy Królestwem Polskim a Cesarstwem.

2.3. Przejęcie mostu na Narwi w Złotorii przez zarząd komunikacjami i gmachami publicznymi Cesarstwa Rosyjskiego

Innym ważnym połączeniem mostowym pomiędzy Królestwem Polskim a Cesarstwem Rosyjskim był zlokalizowany na tzw. trakcie białostockim most na Narwi pomiędzy Żółtkaimi a Złotorią. Jak inne takie połączenia, był on dość wcześnie – w tym wypadku już na początku lat trzydziestych XIX wieku – przedmiotem zainteresowania władz komunikacyjnych Cesarstwa Rosyjskiego. Sporządzano wówczas, jak w 1835 roku, rosyjskie plany tego mostu [19].

Nie do końca współgra z tą rosyjską ideą rozporządzenie wydane w dniu 24 kwietnia/6 maja 1835 roku nr 2 020/6 097 przez warszawską Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego o konieczności naprawy „mostów na rzece Narwi pod Złotorią”. Ogłoszony następnie przez Komisję Województwa Augustowskiego przetarg *in minus* w formie składania opieczetowanych deklaracji przewidziano do realizacji w biurze komisarza obwodu łomżyńskiego na godz. 12 4/16 czerwca 1835 roku. Koszy tych prac wyliczono na 3378 złp 12 gr, a wadium stanowiło 10% tej kwoty [9].

Najwidoczniej prace naprawcze na „mostach” w okolicach Złotrii nie zakończyły się spodziewanym i pełnym sukcesem, gdyż w rok później ponowiono przetarg na takie właśnie roboty, uzupełniając go o zamówienie dotyczące naprawy grobli. Dodatkowy kosztorys tych prac został zatwierdzony przez Komisję Rządową Przychodów i Skarbu w dniu 15/27 kwietnia 1836 roku pod numerem 3 215/12 027. Przewidywano wydać na „reparację mostów i grobli pod Złotorią” kwotę rządu 5475 złp 22 gr, przy dziesięcioprocentowym wadium licytacyjnym w wysokości 548 złp. Przetarg (jak zwykle: *in minus*, przez przyjęcie zapieczetowanych deklaracji) oznaczono tym razem w biurze komisarza obwodu łomżyńskiego na 9/21 lipca 1836 roku [10].

Ostatecznie tendencja do przejmowania mostów zlokalizowanych na granicy Królestwa Polskiego z Cesarstwem Rosyjskim pod wyłączny zarząd strony rosyjskiej objęła także i most graniczny w Żółtkach/Złotrii relatywnie późno, gdyż dopiero w początkach drugiej połowy XIX wieku, czyli w ostatniej fazie epoki paskiewiczowskiej. Działając właśnie w ramach tego trendu, w dniu 9/21 lipca 1852 roku feldmarszałek Paskiewicz wystąpił z odezwą nr 4 590 dotyczącą przejęcia przez stronę rosyjską „połowy mostu na rzece Narwi, znajdującego się na żółtkowskim szosie, w granicach Królestwa Polskiego”. W piśmie informującym o takim przejęciu, datowanym na 21 sierpnia 1852 roku, a sygnowanym przez towarzysza głównego zarządzającego w tym okresie komunikacjami i gmachami publicznymi Cesarstwa Rosyjskiego generała-lejtnanta Grosfelda, wniesiono zarazem do Paskiewicza prośbę o nakazanie przekazywania Rosjanom ze skarbu Królestwa Polskiego kwoty potrzebnej na utrzymanie przejmowanej przez Rosjan połowy mostu w Żółtkach. Sumę tę Grosfeld wyliczył na 281 rubli 96 kopiejek. Lokalne „mostowe” zaś określono na kwotę 60 rubli rocznie [11].

Z polecenia namiestnika Królestwa sekretarz stanu przy Radzie Administracyjnej w dniu 20 września/2 października 1858 roku przesłał ten reskrypt do ówczesnego dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych tajnego radcy Muchanowa. Ten z kolei zakomunikował decyzję do Zarządu XIII Okręgu Komunikacji [20].

Uwidaczniała się tu ponownie oczywista tendencja do przejmowania przez rosyjskie służby transportowe czy inżynieryjno-wojskowe mostów znajdujących się na granicach Królestwa Polskiego od strony Cesarstwa, podobnie jak na moście pod Kownem czy Brześciem [13].

3. WNIOSKI

Główne połączenia mostowe pomiędzy Królestwem Polskim a Cesarstwem Rosyjskim w pierwszej połowie XIX wieku funkcjonowały pierwotnie w zupełnie odmiennych uwarunkowaniach. Dotyczyło to np. kwestii chronologicznych, w kontekście których mamy do czynienia: a) bądź z wybudowaniem w Aleksocie na Niemnie mostu w miejscu, gdzie dotychczas takowego nie było (dwukrotnie: po raz pierwszy mostu pontonowego w 1832 roku, następnie zaś stałego mostu łyżwowego w 1843 roku); b) ewentualnie z budową nowego mostu w miejscu starego, jak to odbyło się w Terespolu (gdzie także funkcjonowało w międzyczasie połączenie zastępcze); c) wreszcie z utrzymywaniem w pewnym tyko

stopniu zmienionej i sukcesywnie naprawianej przeprawy mostowej w Żółtkach na Narwi. Pomimo tych znacznych różnorodności w funkcjonowaniu głównych przepraw mostowych łączących Królestwo Polskie z Cesarstwem Rosyjskim można zauważyć jedną istotną prawidłowość w ich zarządzie. Otóż strona rosyjska sukcesywnie dążyła, szczególnie od okresu Wiosny Ludów, do przejścia mostów granicznych z rąk polskich i podporządkowania ich (w całości lub w części) albo rosyjskiej wojskowej władzy inżynieryjnej, albo cywilnemu rosyjskiemu zarządowi komunikacyjnemu.

Bibliografia

1. AGAD w Warszawie, Rada Administracyjna Królestwa Polskiego, 23/444-446.
2. Atlas planov kreposteji rossijskoj imperatorskoj armii (primerno 1830-1840 gg), Zapadnyj okrug, Brest Litovsk – fragment.
3. Decyzja zezwalająca na przejście pod zarząd Inżynierii Wojskowej mostu znajdującego się pomiędzy Brześciem Litewskim a Terespołem i na utrzymanie tegoż mostu w połowie kosztem funduszków tejże Inżynierii, a w drugiej połowie kosztem Skarbu Królestwa, feldmarszałek Paskiewicz do Zarządzającego Komunikacjami w Królestwie Polskim generała-majora Teniszewa, 19 stycznia 1847 roku, nr 171.
4. Decyzja zezwalająca na przejście pod zawiadywanie Inżynierii Wojskowej tymczasowej przeprawy czyli mostu na statkach na odnodze rzeki Bugu pomiędzy Brześciem Litewskim a Terespołem, Dyrektor Główny prezydujący w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, tajny radca Storożenko, 11/23 lutego 1847 roku, nr 1 488.
5. Dziennik Praw Królestwa Polskiego, t. 24, s. 255-259; postanowienia Rady Administracyjnej z dnia 19/31 grudnia 1839 roku.
6. Dziennik Urzędowy Guberni Augustowskiej, dodatek 3. do nr. 20 z 7/19 maja 1838 roku, s. 313. Rząd Gubernialny Augustowski, Wydział Administracyjny, pismo z dnia 7/19 maja 1838 roku, nr 24 233/5 691.
7. Dziennik Urzędowy Guberni Augustowskiej, 24 grudnia 1838/5 stycznia 1839 roku, s. 2, Rząd Gubernialny Augustowski, Wydział Administracyjny, pismo p.o. gubernatora cywilnego, radcy stanu M. Witanowskiego z 9/21 grudnia 1838 roku, nr 63 165/15 854.
8. Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego, nr 40 z 4 października 1828 roku, s. 53. Komisja Województwa Augustowskiego, Wydział Administracyjny, pismo z 26 września 1828 roku, nr 6 281/1 311.
9. Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego, dodatek do nr. 23 z 25 maja/6 czerwca 1835 roku, s. 309. Komisja Województwa Augustowskiego, Wydział Administracyjny, pismo z 11/27 maja 1835 roku, nr 4 255/745.
10. Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego, nr 24 z 30 maja/11 czerwca 1836 roku, s. 348. Komisja Województwa Augustowskiego, Wydział Administracyjny, pismo z 16/28 maja 1836 roku, nr 3 393/2 388.
11. Główny Zarząd Komunikacji i Gmachów Publicznych, pismo do prezydującego w radzie Administracyjnej Królestwa Polskiego, pismo podpisane przez Towarzysza Główno-Zarządzającego Komunikacjami i Gmachami Publicznymi, generała-lejtnanta Grosfelda, 21 sierpnia 1852 roku, nr 6 732.
12. Kratkij istoriceskij ocerk razvitiia i deiatelnosti Vedomstva Putej Soobscenia za sto let ego suscestvovania (1798 –1898 gg), SanktPetersburg 1898, s. 81.
13. Materiały dla geografii i statistiki Rossii sobrannye oficerami generalnago sztaba, Grodnensjkaja gubernia. Sostavil czlen Imperatorskogo Russkogo Geograficzeskogo

- Obszczestwa Generalnego Sztaba podpolkownik P. Borkovskij, v tipografii departamenta generalnovo sztaba, Sankt Peterburg 1863, czast piervaja, s. 210.
14. Odezwa objawiająca rozkaz najwyższy utrzymania mostu pod Kownem wspólnym kosztem Cesarstwa i Królestwa, Głównozarządzający Komunikacjami i Gmachami Publicznymi w Cesarstwie, hr. Klejmiczel, 29 kwietnia 1847 roku, nr 6 872.
 15. Raport wskazujący zasadniczy przepis co do wybudowania i utrzymywania wspólnym kosztem Cesarstwa i Królestwa mostu pod m. Kownem na rzece Niemnie, Zarząd XIII Oddziału Komunikacji, pismo podpisane przez generała-majora Teniszewa, 18/30 czerwca 1847 roku, nr 4 816.
 16. Raport wskazujący zasadniczy przepis co do wybudowania i utrzymywania wspólnym kosztem Cesarstwa i Królestwa mostu pod m. Kownem na rzece Niemnie, Zarząd XIII Oddziału Komunikacji, pismo podpisane przez generała-majora Teniszewa, 18/30 czerwca 1847 roku, nr 4 816.
 17. RGIA w St Petersburgu, F. 1487 Op. 51. d. 139; Priekt cgunnogo mosta cerez r. Bug w gorod Brest-Litovsk, 1827-1837 r., s. 1.
 18. RGIA w St Petersburgu, F. 1487 Op. 51. d. 140; Proiekt novogo derewjannogo pogennogo mosta crez r. Bug u kreposti Brest-Litowska, 1837 r., s. 1.
 19. RGIA w Petersburgu, F. 1487 Op. 32, d. 33 , Ploszin na reke Narvie w c. Zeltkach, profil, 1835.
 20. Rozporządzenie co do wypłacania ze Skarbu Królestwa połowy kosztu utrzymania mostu pod Złotorią, Dyrektor Główny prezydujący w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych tajny radca Muchanow, 1/13 października 1858 roku, nr 5 935.
 21. Tygodnik petersburski. Gazeta urzędowa Królestwa Polskiego, nr 74 z 28 września/10 października 1843 roku, s. 1.
 22. http://www.lithuanianmaps.com/images/1840_Vue_de_Kovno_alexandre.jpg, 24 VII 2014.
 23. <http://www.lithuanianmaps.com/TownViewsK-M.html>, 25 VII 2014.
 24. http://prochowniaterespol1.blogspot.com/2013_09_01_archive.html, 25 VII 2014.
 25. <http://www.zrodlo.krakow.pl/rocznik-2012/numer-53-2012/rewolucja-moralna/> 25 VII 2014.