



---

**Article citation info:**

Rutkowski, M. Beginnings of formalized steam navigation in Russian Empire and Kingdom of Poland. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*. 2015, **88**, 95-105. ISSN: 0209-3324. DOI: 10.20858/sjsutst.2015.88.9.

**Marek RUTKOWSKI<sup>1</sup>**

**BEGINNINGS OF FORMALIZED STEAM NAVIGATION IN RUSSIAN EMPIRE AND KINGDOM OF POLAND**

**Summary.** The aim of this article is to analyze formal establishment of steam navigation on rivers of Russian Empire and Kingdom of Poland. With regard to Russia, it was shown here as follows: a) general transport regulations as of July of 1843, b) privileges for steam navigation in the capital - St. Petersburg as of June of 1843, c) tsar's government agreement for such transport held in Volga and Kama, dated as of February of 1844. While describing situation in Kingdom of Poland, there were presented: a) both contract between government and private entrepreneur for steam navigation on the Vistula River and other navigable rivers, dated as of September of 1846 and its renewal in 1856, b) number of issues related to the practical operation of this form of steam navigation transport.

**Keywords:** steam navigation; Kingdom of Poland; Russian Empire; nineteenth century.

**POCZĄTKI SFORMALIZOWANEJ ŻEGLUGI PAROWEJ W CESARSTWIE ROSYJSKIM I KRÓLESTWIE POLSKIM**

**Streszczenie.** Celem artykułu jest analiza powstania formalnej żeglugi parowej na rzekach Cesarstwa Rosyjskiego i Królestwa Polskiego. W odniesieniu do Rosji ukazano przepisy transportowe z lipca 1843 roku oraz przywileje dla żeglugi parowej w Petersburgu z czerwca 1843 roku, a także dla Wołgi i Kamy z lutego 1844 roku. Opisując natomiast sytuację w Królestwie Polskim, przedstawiono

---

<sup>1</sup> Faculty of Management, Białystok University of Technology, Warszawska 63 Street, 15-062 Białystok, Poland, e-mail: [m.rutkowski@pb.edu.pl](mailto:m.rutkowski@pb.edu.pl)

umowę z września 1846 roku dotyczącą żeglugi parowej na Wiśle i innych rzekach spławnych wraz z jej odnowieniem w 1856 roku oraz wiele kwestii związanych z praktycznym funkcjonowaniem tej formy transportu.

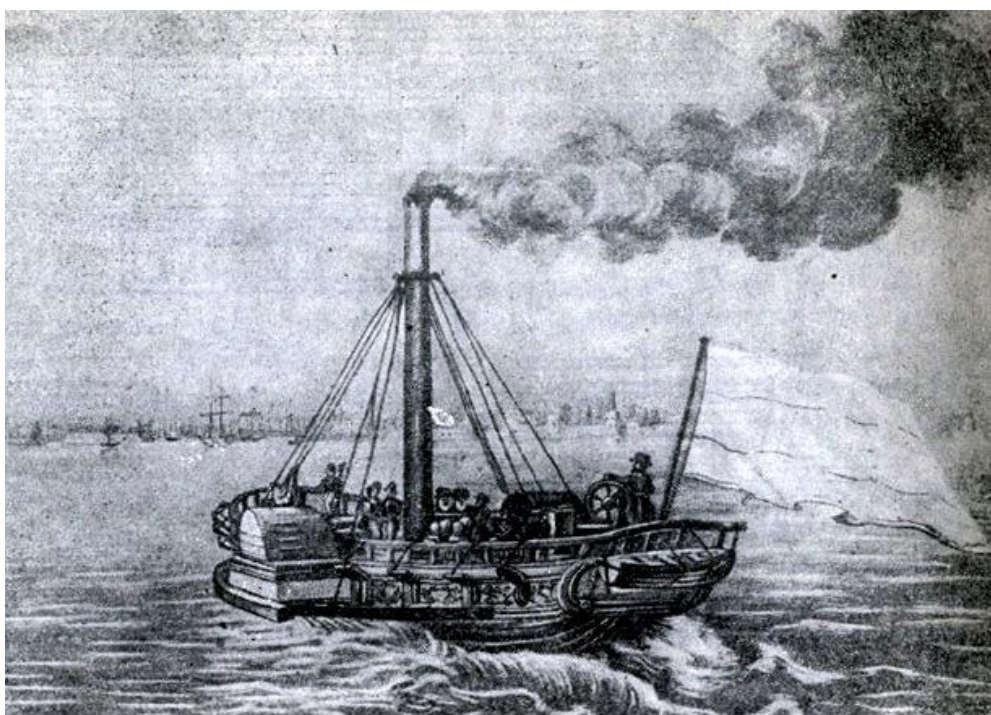
**Słowa kluczowe:** żegluga parowa; Królestwo Polskie; Cesarstwo Rosyjskie; XIX wiek.

## 1. WPROWADZENIE

Postępujący gwałtownie od 1807 roku rozwój żeglugi parowej wymusił z biegiem czasu wprowadzenie, opartego na takiej właśnie technologii, wewnętrznego transportu rzeczno-żeglownego zarówno w Cesarstwie Rosyjskim, jak i w zależnym od niego Królestwie Polskim. Oparte na formalnych ustawach czy umowach funkcjonowanie wewnętrznego transportu wodnego następowało w tych dwu krajach w niewielkim odstępnie czasowym, jakkolwiek na podstawie inicjatyw różnych proveniencji i możliwości działania. Celem niniejszego, opartego na materiałach źródłowych z epoki tekstu jest ukazanie odmiennych uwarunkowań tego rodzaju transportu w Polsce i w Rosji.

## 2. POCZĄTKI SFORMALIZOWANEJ ŻEGLUGI PAROWEJ W CESARSTWIE ROSYJSKIM

Pierwszy statek parowy zbudowano na terenie Cesarstwa Rosyjskiego już w 1814 roku (i w konsekwencji w styczniu 1815 roku statek „Elizawieta” odbył już swój pierwszy rejs), a żegluga parowa miała się okazjonalnie odbywać na trasie pomiędzy samym Petersburgiem a Kronsztadem już w latach dwudziestych tego wieku [15].



Rys. 1. Statek parowy na linii Petersburg – Kronsztadt. Fragment grawitury z początków lat dwudziestych XIX wieku [15]

Na terenie całego Cesarstwa Rosyjskiego kwestię żeglugi parowej uregulowano ostatecznie już w 1843 roku. Wtedy to, 2/15 lipca 1843 roku, car Mikołaj I zatwierdził opinię rosyjskiej Rady Państwa, dotyczącą wniosku „Głównozarządzającego” Wydziałem Dróg Komunikacji i Gmachów Publicznych Piotra Aleksandrowicza Kleinmichela (na tym stanowisku od 11/24 sierpnia 1842 roku [6]<sup>2</sup>), w sprawie ustanowienia przepisów „używania statków parowych na wodach wewnątrz kraju do holowania”. Wprowadzana ustawa nie była zasadniczo rewolucyjna, gdyż gwarantowała utrzymanie mocy prawnej dla „przywilejów udzielonych uprzednio na holowanie parą [...] aż do upłynienia zakresów, na jakie były dane”. Następnie rządzący senat dnia 11/24 sierpnia 1843 roku nakazał ogłosić te przepisy do wiadomości publicznej. Z finalnego tekstu ustawy dowiadujemy się, iż „zaprowadzenie statków parowych do holowania” umożliwiono na całym terytorium Imperium Rosyjskiego, oczywiście pod określonymi właśnie warunkami. Przede wszystkim uznano prawo przedsiębiorców zajmujących się transportem parowym na rosyjskich rzekach do swobodnego urządzania portów/przystani i ulepszania koryta rzek. Mogło to jednak nastąpić wyłącznie w drodze uzyskania stosownego upoważnienia ze strony „Głównozarządzającego” petersburskim Wydziałem Komunikacji i Gmachów Publicznych. Po drugie, na podstawie ustawy z lipca 1843 roku ustalono, że statki parowe nie powinny w niczym utrudniać żeglugi dotychczas prowadzonej na rzekach Cesarstwa. Wszyscy przedsiębiorcy lub właściciele tradycyjnych, żaglowych barek i pływów nadal mieli zatem zapewnioną pełną swobodę spławu. Pozostawiono im też nieograniczoną możliwość holowania barek przy użyciu koni lub ludzi (burłaków) bądź w inny dowolny sposób. Wprowadzono przy tym wyraźny i zaskakujący wręcz zapis, z którego wynikało, iż statki parowe nie mogą pod żadnym względem tamować ruchu na mieliznach, przy rampach i w miejscach zężania się koryta rzek. Kierujący parowcami zostali zarazem zobligowani do takiego umiejscawiania podległych im statków, aby tradycyjne środki transportu nie uległy uszkodzeniu podczas ich wymijania przez statki parowe.

Rada Państwa zadbała też w lipcu 1843 roku o ogólne bezpieczeństwo spławu, podnosząc, że w portach i przystaniach oraz w pozostałych miejscach gromadzenia się barek wszystkie statki parowe musiały być zlokalizowane w pewnej odległości od reszty środków transportu rzeczno-żaglowego. Jednocześnie statki parowe nie mogły w miejscach postoju stać ustawione w jednym rzędzie. Wyraźnie przypomniano, iż statki parowe zaopatrzone w maszynę wysokiego ciśnienia musiały w pełni zastosować się do przepisów Ustawy o zapobieganiu nieszczęśliwym wypadkom, ogłoszonych pół roku wcześniej przez carskie ministerstwo skarbu, a mianowicie 12/25 stycznia 1843 roku. Nieodzowne było też wypełnienie poleceń carskiej policji wodnej i zatrzymywanie się w miejscach przez tę policję oznaczonych, a to celem uniknięcia ewentualnych kolizji czy pożarów. Pomimo zastosowania tych wszystkich środków ostrożności ustawodawca zakładał, że nie można jednak było zapobiec ewentualnym wypadkom spowodowanym przez statki parowe (użyte do holowania). W takich sytuacjach ich właściciele zostali zobowiązani do niezwłocznego wynagrodzenia za wszelkie szkody sprawione przez te statki.

Wprowadzenie ustawy z 2/15 lipca 1843 roku zamykało pewien okres w dotychczas w miarę bezwładnej historii wewnętrznego transportu wodnego w Rosji. Zakazano bowiem wówczas odnawiania jednostkowych, często opartych na różnorodnych podstawach przywilejów dla żeglugi parowej, uprawianej na głównych rzekach cesarstwa. Takie prolongaty mogły być odtąd jedynie udzielane na tzw. rzekach drugorzędnych, mających mniejsze znaczenie komunikacyjne. Wskazane rozwiązanie argumentowano m.in. tym, że „zdarzyć się może, iż dla ułatwienia i rozciągnięcia na nie tego rodzaju spławu i dla

---

<sup>2</sup> Kratkij istoriczeskij ocerk razvitiia i diejatelnosti wedomstwa putej sooscenia za sto let ego suszczestvovania (1798 – 1898 gg.), S. Petersburg 1898, s. 81.

przyciągnięcia ku niemu kapitałów, uznanym będzie za konieczne udzielić podobne przywileje” [8].

Na ten sam w przybliżeniu okres przypada dokładne uregulowanie kwestii transportu parowego w Petersburgu oraz na rzece Wołdze. Tymczasem bowiem w dniu 13/26 czerwca 1843 roku petersburski komitet ministrów, na wniosek ministra spraw wewnętrznych, przyznał kapitanowi 1. rangi służby morskiej Kuttyginowi przywilej do wprowadzenia żeglugi parowej w granicach Petersburga, oczywiście na Newie oraz jej odnogach i rozgałęzieniach. Celem udzielenia przywileju na prowadzenie żeglugi parowej, przy podziale na dwie klasy miejsc, było: a) zapewnienie mieszkańcom stolicy komunikacji z bardziej odległymi dzielnicami miasta i jego okolicami, b) przewożenie sprzętów i ciężkich ładunków, szczególnie w okresie przenoszenia się na mieszkania wiejskie/dacze, oraz powrotu do miasta, c) holowanie statków na podstawie umów zawartych z ich właścicielami.

Zakres działania przedsiębiorcy ograniczono zasadniczo do faktycznych granic miasta stołecznego Petersburga, zaczynając od miejsca stacjonowania najdalej w morze wysuniętego statku strażniczego („brandwacht”) o nazwie „Newski” do ujścia Newy w miejscu zakotwiczenia pływającej latarni na drodze żeglownej („farwater”) do Kronstadtu, włączając do tego wszystkie odnogi Newy, czyli: małą Newę, obie Newki oraz inne koryta wodne między poszczególnymi wypami.

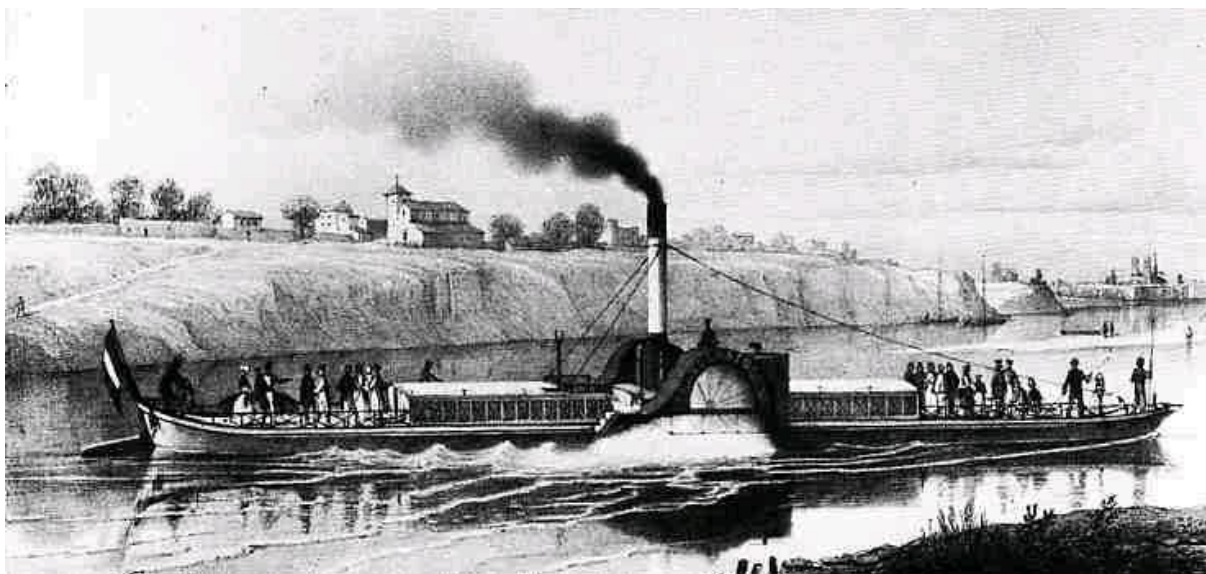
Z zatwierdzonego przez cara Mikołaja I przywileju wynikało, iż żegluga ta musiała się odbywać z zastosowaniem lekkich statków parowych. W 1843 roku w Petersburgu zaczęły zatem pracę cztery statki parowe o sile od 16 do 24 koni mechanicznych, z zastrzeżeniem, iż stosownie do potrzeby liczba i wyporność petersburskich statków parowych może zostać zwiększona, szczególnie w wypadku zastosowania batów parowych o sile od 30 do 40 koni mechanicznych, potrzebnych przy przewożeniu większych ciężarów. Wprowadzone pierwotnie do ruchu w Petersburgu statki parowe były oczywiście „żelazne, z wysokim ciśnieniem i mechanizmem śruby archimedesowej” [10].

Wreszcie 22 stycznia/4 lutego 1844 roku car Mikołaj I zezwolił na utworzenie formalnego towarzystwa akcyjnego, powoływanego w celu utrzymywania żeglugi parowej na Wołdze, Kamie i innych wpadających do nich mniejszych rzekach oraz w celu zabezpieczania (asekurowania) przewożonych na tych rzekach przy użyciu statków parowych towarów. Pozwolenie na założenie rzeczony spółki otrzymali: radca kolegialny Parnaczew, radcy honorowi Cwietkow i Szadrynski oraz – należący do 2. gildii kupieckiej – Czrepanow. Kapitał towarzystwa podzielono na wydawanych w Permie 500 akcji, w bardzo wysokiej cenie 300 rubli srebrem za jeden udział [9].

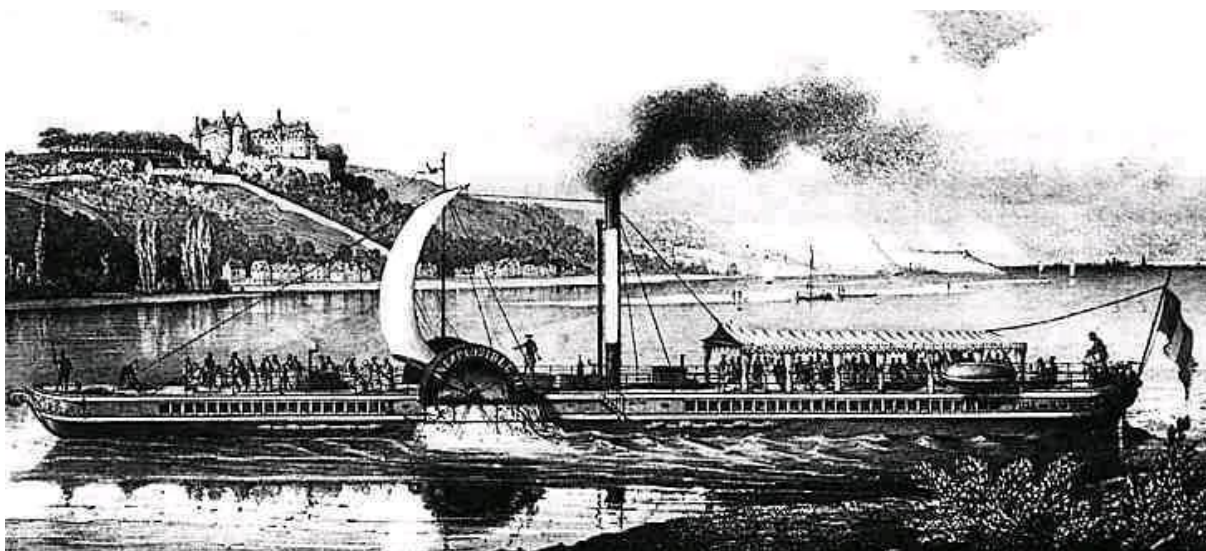
### **3. POCZĄTKI SFORMALIZOWANEJ ŻEGLUGI PAROWEJ W KRÓLESTWIE POLSKIM**

Zupełnie odmiennie niż w Rosji carskiej na terenie Królestwa Polskiego to obca inicjatywa doprowadziła do efektywnego uruchomienia sformalizowanej żeglugi parowej. Przyczynili się do tego dwaj Francuzi. Po sukcesie, jaki osiągnęli Edward Guibert z Nantes (budowa we własnej stoczni statków parowych o niewielkim zanurzeniu) oraz Vincent Gache (skonstruował „machiny parowe własnego pomysłu, lekkością, siłą, bezpieczeństwem, nadzwyczajną prostotą swoją i oszczędnością opału przewyższające wszystkie inne maszyny tego rodzaju”), i po połączeniu sił tych przedsiębiorców i wynalazców zakład Guiberta i Gache’a – nadal zlokalizowany w Nantes – zaczął budować statki parowe nie tylko dla żeglugi pełnomorskiej, lecz także dla żeglugi rzecznej. W rezultacie, po uzyskaniu przywileju wyłączności ze strony rządu paryskiego na budowę takich statków, spółka Guibert i Gache wystawiła znaczną liczbę płaskich statków parowych, kursujących po rzekach Francji

i Niemiec, „z największą łatwością, mimo przeszkód wszelkiego rodzaju i małej głębokości wód”. Powodem osiągniętego sukcesu było rzeczywiście niewielkie zanurzenie tych statków: ich głębokość zanurzenia, wraz z (za)ładunkiem, nie przekraczała: 10, 14, 16, 18 czy ewentualnie 20 cali (24 cm, 33,6 cm, 38,4 cm, 43,2 cm, 48 cm).



Rys. 2. Statki parowe produkowane przez Gache'a i Guiberta we Francji [16]



Rys. 3. Statki parowe produkowane przez Gache'a i Guiberta we Francji [16]

Na skutek wewnętrznej rywalizacji pomiędzy Gache'em i Guibertem ich pomysły znalazły zastosowanie także i w Europie środkowej. Najpierw Vincent Gache, „starając się upowszechnić maszyny swoje we wszystkich krajach Europy i zaprowadzić żeglugę parową na tych szczególnie rzekach, które jej jeszcze nie posiadały”, uzyskał tzw. patent swobody na uruchomienie śródlądowej żeglugi lądowej na terenie monarchii austriackiej. Z kolei Edward Guibert w 1845 roku zawitał do Królestwa Polskiego. Dokonane przez niego badanie głębokości Wisły wypadło początkowo bardzo pomyślnie, i to nawet przy niskim stanie wód, jaki był latem 1845 roku oraz w 1846 roku. Wynikało z tego badania, iż nawet w najmniej głębokich miejscach Wisła miała przy niewielkim stanie wody co najmniej 23 cale (0,55 m)

głębokości. W konsekwencji inżynier mechanik Guibert uznał w 1846 roku wprowadzenie ruchu parowego na Wiśle za w pełni możliwe, czy nawet następczące mniej trudności niż na licznych rzekach Francji i Niemiec. Francuski inżynier rozpoczął zatem zakończone sukcesem starania o uzyskanie przywileju na uruchomienie żeglugi parowej na rzekach Królestwa Polskiego [11].

W dniu 7/19 czerwca 1846 roku w warszawskim Biurze Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych Guibert złożył formalną deklarację protokolarną. Wniosek opiewał na udzielenie wyłącznego przywileju na uruchomienie i utrzymanie żeglugi parowej na głównych rzekach spławnych Królestwa Polskiego, tj.: Wiśle, Narwi, Bugu, Wieprzu oraz Pilicy. Podanie zostało pozytywnie zaopiniowane przez kierowaną przez senatora/tajnego radcę Storożenko KRSWiD. Obradująca pod przewodnictwem feldmarszałka Iwana Paskiewicza w dniu 23 sierpnia/4 września 1846 roku Rada Administracyjna wydała inżynierowi mechanikowi Edwardowi Guibertowi specjalny przywilej na rzecz jego spółki żeglugi parowej. Uczyniono tak, mając przede wszystkim na uwadze korzyści, jakie powstanie tego rodzaju transportu może przynieść Królestwu Polskiemu, a szczególnie lokalnemu handlowi i rolnictwu [2]. Sam przywilej, opiewający na okres 4 września 1846 roku – 4 września 1856 roku (a zatem na 10 lat), faktycznie zawierał klauzulę wyłączności na prowadzenie żeglugi parowej na Wiśle i na wpadających do tego cieku wodnego rzekach, gwarantując prawo przewozu pasażerów oraz holowania statków. Z drugiej strony, rząd Królestwa rezerwował zachowanie uprawnień do uruchomienia własnej żeglugi parowej na wszystkich wskazanych w przywileju rzekach, motywując taką możliwość pojawieniem się ewentualnej potrzeby ekonomicznej, społecznej czy militarnej oraz podkreślając jej realizację wyłącznie na potrzeby administracji państwowej (art. 1/3). Jednak Edward Guibert (zgodnie z art. 12 postanowienia Rady Administracyjnej) miał tylko trzy lata na faktyczne uruchomienie żeglugi parowej w Królestwie na wszystkich wskazanych rzekach spławnych. Takie rozpoczęcie prac transportu parowego musiało się odbyć przynajmniej przy użyciu dwóch, i to utrzymywanych w ciągłym ruchu, paropływów oraz odpowiedniej liczby płaskodennych statków żelaznych, przewidzianych jako holowane jednostki transportowe, czyli tzw. gabar/barek.

W zasadzie najważniejsze (i jedno z dwu wprowadzonych) ograniczenie co do budowy i struktury *etc.* statków parowych mających być użytych do transportu wodnego zawierało się w art. 5 przywileju z 4 września 1846 roku, w którym stwierdzono *explicite*, iż „uzyskujący przywilej obowiązuje się urządzić takie paropływy, które mogłyby odbywać żeglugę do Brześcia Litewskiego”. Tu ujawniało się klarowne odniesienie do militarnych aspektów śródlądowego transportu wodnego paskiewiczowskiego Królestwa, z uwypukloną potrzebą zapewnienia połączenia parowego z – właśnie budowaną – rosyjską twierdzą militarną w Brześciu Litewskim. Rada Administracyjna wskazywała jeszcze na inny, tym razem ściśle techniczny aspekt wymogów, jakimi zostały obłożone mające pływać po rzekach Królestwa statki parowe Guiberta. Otóż ustalono, iż w wypadku pojawienia się u przedsiębiorcy zamiaru wymiany „kotłów nierozsadalnych, jakich na paropływach swych używać będzie” na kotły wysokiego ciśnienia, przewoźnik będzie się ściśle stosował do wskazanych przez administrację państwową przepisów bezpieczeństwa (art. 10).

Określając ogólne warunki funkcjonowania statków parowych, ustawodawca przede wszystkim potwierdził zasadę ich prawostronnego ruchu, i to niezależnie od tego, czy miały one iść w górę, czy w dół rzeki. Jedynym wyjątkiem było tu uznanie możliwości potrzeby ominięcia przesmyków, względnie mielizn (art. 8). Rada Administracyjna zabraniała zarazem statkom parowym jakiegokolwiek blokowania wolnej żeglugi dla innych, tradycyjnych statków zajmujących się handlem na objętych przywilejem rzekach. Statki starego typu miały zapewniony taki sposób spławu, który wydawał się dla ich właścicieli najbardziej korzystny. Powyższe oczywiście oznaczało, że statki parowe nie mogły blokować wyboru drogi spławu

dokonywanej przez inne środki transportu wodnego za pośrednictwem żagli, lin, względnie wiosł, ewentualnie przez użycie wszelkich innych sposobów, oczywiście z wyjątkiem użycia napędu parowego (art. 4).

Biorąc pod uwagę konieczność utrzymania przez statki parowe zasad regularnej żeglugi, przyznano tym środkom transportu prawo wyprzedzania wszystkich innych statków, tratw oraz gabar. Z tego powodu statki i tratwy, które – podczas pojawienia się niskiego stanu wody lub z jakichkolwiek innych przyczyn – osiadłyby na przesmykach oraz w większych zakrętach bądź zakolach rzek, utrudniając tym samym swobodny przepływ statków parowych, zostały zobowiązane do natychmiastowego otworzenia parowcom drogi przejścia. W wypadku gdyby statki żaglowe/wiosłowe, ewentualnie tratwy, nie były w stanie o własnych siłach usunąć się z linii spływu statków parowych, właściciel tych ostatnich pozyskiwał bezwzględne uprawnienie do usunięcia przeszkód, a to przy użyciu siły własnych statków (art. 7).

Rada Administracyjna 4 września 1846 roku zatwierdzała też w art. 6 swego przywileju prawo do swobodnego wyboru miejsc najbardziej dogodnych do wybudowania trwałych i wygodnych przystani oraz urzędzenia tzw. embarkaderów. Czynności takie mogły się jednak odbywać wyłącznie za wiedzą i zgodną warszawskiego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych (potem XIII Oddziału Komunikacji). Granicę każdego wybranego przez Guiberta portu i stacji miała wyznaczać jednak ostatecznie tzw. policja spławu, a w obrębie tych linii żaden statek, prócz należących do Guiberta, nie mógł „stawać ani zawijać” bez zezwolenia tego francuskiego inżyniera. Dodatkowo w art. 9 przywileju stwierdzono, iż na terenie przystani i innych punktów zbiorczych statki parowe musiały stawać w pewnej odległości od innych statków oraz że nie mogły stać z nimi w jednym rzędzie. Ogólnie można stwierdzić, że każde zatrzymanie na przystani statku parowego miało odbywać się zgodnie ze szczegółowymi wskazaniem policji spławu. Chodziło o to, aby nie narażać statków żaglowych i pociągowych na zagrożenie zniszczenia czy spalenia. Zgodnie zaś z art. 11 przywileju z 1846 roku w wypadku uszkodzenia przez statki parowe innych wodnych środków transportu zarządzano stosowne śledztwo. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia jednostek pływających z winy załogi statku parowego jego właściciel został zobowiązany do wynagrodzenia zaistniałych szkód. Gdyby z kolei doszło do uszkodzenia parowców czy ich maszynierii z winy innych statków lub tratw, właściciele statków parowych mieli prawo domagania się odszkodowania za wyrządzone szkody.

Innym przywilejem przyznanym Guibertowi było wydanie zezwolenia pracownikom jego spółki – podczas regulacji koryta rzek – uprzątnięcia jakichkolwiek zawałów, raf, nasypów piasku oraz innych przeszkód utrudniających swobodny przypływ statkom parowym. Rada Administracyjna zaznaczyła jednak, iż było jasne, że te uprawnienia nie dotyczą młynów i „innych zakładów na rzekach urządzonych” (art. 6) [2].

W artykule prasowym pojawiającym się w początkach grudnia 1846 roku, a zatem w trzy miesiące po podpisaniu wyżej przedstawionej umowy pomiędzy rządem Królestwa a Guibertem, dogłębnie tłumaczono powody podjęcia przez Radę Administracyjną decyzji o przyznaniu francuskiemu mechanikowi analizowanego powyżej „przywileju parowego”. Jak się okazuje, stosową decyzję podjęto, „upatrując w tym największej korzyści dla kraju”, po zasięgnięciu licznych informacji oraz po przejrzeniu posiadanych przez Guiberta świadectw o charakterze urzędowym. Na tej właśnie podstawie Rada Administracyjna stwierdziła, iż statki budowane przez niego lub przez jego współników spełniały wszelkie prerogatywy opisane w pismach przewodnich Francuza, a szczególnie, iż potrzebne do ich prawidłowego funkcjonowania i spławu zanurzenie wymaga „tylko tak małej głębokości wody, że na mniej nawet spławnych rzekach niż Wisła z łatwością [statki te] żeglują”.

Jako powód podpisania umowy zwracano powszechną uwagę w grudniu roku 1846 na wymierne korzyści ekonomiczne, pisząc, iż statki Guiberta oraz Gache’a, ciągnąc za sobą po

kilka gabar i dostarczając suche i zdrowe zboże (płynąc z ładunkiem do 8 tysięcy centarów), mogą nawet przy najniższym stanie wody w Wiśle pokonać drogę do Gdańska w kilka dni, podczas gdy zwykle statki wywozowe tę samą odległość przebywały aż w kilka tygodni. Takie rozwiązanie miało prowadzić do tego, że: „spekulanci gdańscy będą mogli w przeciągu 4 dni zażądać dostawy i dostawę tę na oznaczoną godzinę nieledwie odebrać” [13].

W następstwie podpisania umowy z 4 września 1846 roku w roku następnym powiązany z Guibertem Gache produkuje w stoczni w Nantes dwa statki przeznaczone do spławu w Królestwie Polskim: „Książę Warszawski” (Prince de Varsovie”, tj. Iwan Paskiewicz) o sile 60 koni mechanicznych oraz Wisła (Vistula) o sile 32 koni mechanicznych [17]. Statki te zostały wkrótce sprowadzone nad Wisłę. Pierwsza próba najsilniejszego statku o sile 60 KM, czyli przeznaczonego do holowania „Księcia Warszawskiego”, odbyła się 15 listopada 1847 roku o godzinie 12.30 w południe, co nastąpiło w obecności licznych urzędników Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu, w tym dyrektora Wydziału Dóbr i Lasów tegoż ministerstwa, oraz pracowników rządowego magazynu drzewa, jak też mnóstwa widzów. Po uciepieniu do statku 800 sztuk drzewa, co odpowiadało ciężarowi sześciu naładowanych berlinek, w ciągu 20 minut zaholowano je pod prąd od placu przy Cytadeli Aleksandryjskiej do magazynu rządowego drewna. Podczas próbnego holowania nie użyto całej siły maszyny parowej statku, a przeprowadzona próba „nadszpiewane okazawszy rezultata [...] dowodzi[ła] użyteczności i dokładności statku P. Guibert” [13].

Pomimo tych bardzo dobrze zapowiadających się prób już w 1848 roku przywilej wyłączności na zaprowadzenie i utrzymywanie żeglugi parowej na Wiśle i wpadających do niej rzekach (na Narwi, Bugu, Wieprzu i Pilicy) przeszedł na własność spółki „Andrzej Hrabia Zamojski i kompania” [5]. Wkrótce potem pojawiło się zagadnienie przeddefiniowania ewentualnego poboru opłat transportowych od napędzanych parą statków czy ciągniętych przez nie gabar. Mianowicie, wydając na wniosek Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych 14/26 października 1849 roku przepisy co do różnorodnych opłat pobieranych od parowców i gabar, Rada Administracyjna zatwierdziła zarazem przeznaczone dla tych statków kwoty myta spławnego nowego rodzaju. Zgodnie z formalną deklaracją przy analizie i wprowadzaniu stawek „spławnego myta parowego” rząd kierował się chęcią ułatwienia rozwoju żeglugi parowej w Królestwie. Z tego właśnie powodu w październiku 1849 roku zdecydowano, iż w okresie sześciu lat (tj. do 1855 roku włącznie) należące do żeglugi parowej na Wiśle statki miały uiszczać za przepływanie w okolicach Warszawy jedynie kwoty myta spławnego w wysokości „przez hr. Zamojskiego zaprojektowanej” (sic!). Oznaczało to, że holujące barki statki parowe, niezależnie od ich liczby (nigdy nie-przekraczającej czterech sztuk), zawsze miały uiszczać myto spławne od całego „pociągu” w wysokości 15 rubli srebrem. Natomiast pływające w okolicach Wisły samodzielnie, tj. bez pomocy ze strony parowców, gabary miały być zaliczone do kategorii tzw. berlinek. Nałożono zatem na każdą samodzielnie pływającą żelazną gabarę opłatę myta spławnego w wysokości 15 rubli srebrem [12].

W drugiej połowie 1850 roku spółka Zamojskiego miała już sześć kursujących statków parowych, w tym: a) statek parowy nr 1 – „Książę Warszawski” o sile 60 koni, b) nr 2 – „Wisła” o sile 32 koni, c) nr 3 – „Kopernik” o sile 60 koni, d) nr 4 – „Kraków” o sile 32 koni, e) nr 5 – „Praga” (przeznaczony jednak wyłącznie do holowania drzewa należącego do administracji państwowej) o sile 100 koni, f) nr 6 – o sile 32 koni. Do tego kursowało w tym czasie po rzekach Królestwa 18 gabar, czyli barek, w tym 12 większych i 6 mniejszych [14].

Od przejęcia polskiej żeglugi parowej polskie statki parowe budowała znajdująca się pod zarządem hr. Andrzeja Zamojskiego spółka żeglugi parowej, która miała swoje warsztaty na Solcu w Warszawie, gdzie w okresie od 1848 roku do lata 1850 roku wybudowano 2 parostatki oraz kilkanaście gabar. Parowce produkowano ze skuwanej blachy żelaznej oraz zaopatrywano w całe niezbędne oprzyrządowanie. Jak podawano w początkach lipca



1850 roku: „wdzięczność należy się spółce żeglugi parowej na Wiśle za to, że wszystkie swe statki buduje na miejscu, z krajowego materiału, daje tym samym zatrudnienie wielu robotnikom i przyczynia się do wzniesienia u nas tej nowej zupełnie gałęzi przemysłu”. Jednak mechanizmy napędzające nadal sprowadzano ze stoczni w Nantes [13].

W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych nadal budowano nowe statki parowe, jak na przykład w 1852 roku statek (paropław) nr 9, ochrzczony 2 czerwca 1853 roku jako „Włocławek”. Warto też wspomnieć, iż w dniach 5/17 maja 1853 roku oraz 15/27 września 1854 roku książę Mieczysław Teniszew, ówczesny naczelnik XIII Okręgu Komunikacji, wydał dyspozycje we względzie zmniejszenia przez statki o napędzie parowym prędkości przy mijaniu przez nie innych statków czy galer rządowych. W szczególności ograniczenie to dotyczyło mijania statków zajmujących się oczyszczaniem dna Wisły, ewentualnie załadowanych galar, należących do administracji państwowej [7].

Pojawienie się nowej technologii transportowej zostało politycznie i prestiżowo wykorzystane przez władze carskie. W międzyczasie bowiem, wobec wzmagającego się ruchu parowego, feldmarszałek Iwan Paskiewicz (którego imię nosił jeden ze statków) w dniu 7/19 stycznia 1852 roku wydał postanowienie (rozpowszechnione potem przez reskrypt Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych z 22 marca/3 kwietnia 1852 roku, nr 2 276/9 668) nakazujące, aby „na wszystkich paropływach wodnych i statkach rzecznych, należących do osób prywatnych w Królestwie Polskim, wywieszoną być powinna flaga kupiecka rosyjska”. Była to chorągiew o kształcie podłużnego prostokąta, podzielona za pomocą linii horyzontalnych na trzy równe pola o kolorach (od góry): białym, niebieskim i czerwonym [4]. W ten sposób wzmagano niejako wizualną obecność państwa carskiego na ziemiach polskich.

Po 10 latach od wydania pierwotnego przywileju żeglugowego (dla francuskiego przedsiębiorcy) na posiedzeniu Rady Administracyjnej 4/16 maja 1856 roku przywilej wyłączności na żeglugę parową na Wiśle i jej odnogach został przedłużony spółce Andrzeja Zamojskiego na kolejne 10 lat, tj. do dnia 23 sierpnia/4 września 1866 roku. Treść nowego przywileju nie odbiegała co do warunków umowy *etc.*, w niczym od jego pierwotnego brzmienia z września 1846 roku [5].

Problemy interpretacyjne zaczął budzić jedynie w praktyce zapis mówiący o konieczności otwierania parostatom przez osiadłe statki i tratwy wolnej drogi spławu. Jak się bowiem okazywało z reskryptu Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych z 13/25 lipca 1859 roku nr 3 955/ 20 771, pomimo istnienia stosownych przepisów hr. Zamojski złożył do ministerstwa zażalenie, że właściciele tratw i berlinek często nie stosowali się do wskazanych przepisów, uniemożliwiając tym samym parowcom wolny przepływ na rzekach. Zamojski skarżył się, że pływający na tratwach czy berlinkach nie reagowali na uwagi przekazywane w tym względzie przez kontrolerów statków parowych oraz przez władze administracyjne. W konsekwencji rządy gubernialne zostały zobligowane do wezwania wszystkich właścicieli tratw, berlinek czy innych tradycyjnych statków o zastosowanie się do przywileju pierwszeństwa przepływu, nadawanego sukcesywnie statkom parowym w latach 1846 oraz 1856. Władze guberni augustowskiej ostrzegały np. w dniu 9 sierpnia 1859 roku, że wydano polecenie miejscowym władzom wykonawczym, aby w wypadku zaobserwowania występowania dalszego uporu ze strony właścicieli tratw, berlinek czy innych statków udzielić żegludze parowej pomocy prawnej „i zmuszać opornych do wykonywania przepisów” [3].

#### 4. WNIOSKI

Sformalizowany rozwój wewnętrznej żeglugi parowej rozpoczął się niewiele wcześniej na terenie Cesarstwa Rosyjskiego niż w Królestwie Polskim, i to pomimo relatywnie bardzo wczesnych zaczątków morskiej żeglugi parowej w Imperium Rosyjskim. Zapoczątkowanie wewnątrzpaństwowego sformalizowanego transportu żeglugi parowej na rzekach Cesarstwa (i to zarówno w samym rosyjskim interiorze, jak i w stolicy – Petersburgu) datuje się bowiem dopiero na wczesne lata czterdzieste XIX wieku. Jakkolwiek ujednolicając przepisy transportowe, Ustawa z lipca 1843 roku wyraźnie wskazywała na – przynajmniej czasowe – zachowanie swoistego priorytetu rzeczno-transportu tradycyjnego, w tym opartego na pracy ludzkiej (burłaków). Ujawniono wówczas troskę carskiego aparatu państwowego o bezpieczeństwo spławu, dając tym dowód na pewien brak zaufania do nowego typu transportu, i tradycyjne preferencje, z pewnością nawiązujące do feudalnej jeszcze struktury społecznej w Rosji. Natomiast przywileje petersburski z czerwca 1843 roku oraz dla Wołgi i Kamy z lutego 1844 roku obrazują jednak zrozumienie przez władze carskie nieuchronnej potrzeby modernizacji transportu wodnego. Z drugiej strony, inaczej niż w Rosji, w Królestwie Polskim udaną inicjatywę zaprowadzenia formalnej żeglugi parowej w latach 1845/46 podjęła prywatna inicjatywa francuska, z tym że podpisana we wrześniu 1846 roku dziesięcioletnia umowa na wyłączność żeglugową na Wiśle i rzekach spławnych okazała się dla Guiberta i Gache’a niewykonalna albo nieopłacalna, i to pomimo sukcesów odnoszonych na innych rzekach Europy. Sukcesywne przejęcie od 1848 roku żeglugi parowej przez spółkę żeglugową hr. Zamojskiego spotkało się generalnie z pozytywnym odzewem ze strony administracji państwowej (co przejawiało się m.in. w formie i zakresie ustalania taryfy spławnej dla parowców i gabar w 1849 roku czy we wsparciu udzielonym w 1859 roku w sporze polskiego przedsiębiorcy z właścicielami statków tradycyjnych *etc.*). Władze paskiewiczowskiego Królestwa wykorzystały zresztą wprowadzenie nowej technologii dla celów politycznych, nakazując w 1852 roku wywieszanie na parowcach rosyjskiej flagi kupieckiej. Można zatem powiedzieć, że przynajmniej w okresie 1848-1862 pojawiła się, trwająca do okresu powstania styczniowego, pewna symbioza interesów carskiej administracji Królestwa i polskiego przedsiębiorcy transportowego, rozwijającego w kraju z powodzeniem żeglugę parową. Podsumowując, nie należy zapominać, iż podczas gdy w Cesarstwie Rosyjskim początkowy ogólny rozwój sformalizowanego wewnętrznego transportu wodno-parowego odbywał się co do zasady na podstawie ogólnej ustawy oraz jednostkowych przywilejów, w Królestwie Polskim za fundament działania żeglugi parowej mógł posłużyć zasadniczo jedynie, nadawany co prawda dwukrotnie, przywilej.

#### References

1. *Decyzja co do poboru opłat od parochodów i gabar do żeglugi parowej należących*. Rada Administracyjna. 14/26 października 1849 roku. [In Polish: *The decision to collect fees from parochodów and gabar belonging to steam navigation*. Administrative Council. 14/26 October 1849 year].
2. *Dziennik Praw Królestwa Polskiego*. T. 38. S. 207 i n. *Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego*. Nr 72 z 24 września/6 października 1846 roku. S. 492. Postanowienie Rady Administracyjnej z 23 sierpnia/4 września 1846 roku. Treść ustawy. [In Polish: *Official Rights of the Polish Kingdom*. T. 38. S. 207 and n. *Petersburg Weekly. Official Gazette of the Polish Kingdom*. 72 September 24 / October 6, 1846 roku. S. 492. The order of the Administrative Council of 23 August / September 4, 1846 year. The content of the Act.].
3. *Dziennik Urzędowy Guberni Augustowskiej*. Dodatek nadzwyczajny do nr 33 z 1/13 sierpnia 1859 roku. S. 618. Rząd Gubernialny Augustowski. Wydział Administracyjny. 28 lipca/9 sierpnia 1859 roku. Nr 47 782/ 1 119. [In Polish: *Official Journal of the Government of the Augustow*. A special supplement to No. 33, 1/13 of August 1859 year. S. 618. Province Government of Augustow. Administration Division. July 28 / August 9, 1859 year. No. 47 782/1 119].

4. *Dziennik Urzędowy Guberni Kaliskiej*. Dodatek 2-go do nr 23 z 24 maja/5 czerwca 1852 roku. S. 417-418. Rząd Gubernialny Kaliski, Wydział i Sekcja Administracyjna. 7/19 maja 1852 roku. Nr 32 866. [In Polish: *Official Journal of the Government of Kalisz*. Appendix 2 to No. 23 of May 24 / June 5, 1852 year. S. 417-418. Province Government of Kalisz, Faculty and Administration Section. 7/19 May 1852 year. No. 32 866].
5. *Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego*. Nr 119 z 19/ 31 maja 1856 roku. S. 879. [In Polish: *Government Newspaper of the Polish Kingdom*. No. 119 of 19/31 May 1856 year. S. 879].
6. *Kratkij istoriceskij ocerk razvitiia i deiatelnosti wedomstwa putej sooscenia za sto let ego suscestvovania (1798 – 1898 gg.)*. S. Petersburg. 1898. S. 81.
7. *Rozporządzenie o zwalnianie biegu przez parostatki żeglugi parowej przy mijaniu statków i galarów rządowych dla uniknienia zrządzenia w tychże szkód*. Książę generał – major Mieczysław Teniszew, naczelnik Zarządu XIII Okręgu Komunikacji. 5/17 maja 1853 roku oraz 15/27 września 1854 roku. [In Polish: *Regulation on releasing run by the steamers steam navigation when passing ships and lighters government for the inescapable twists in these claims*. Prince General - Major Mieczyslaw Teniszew, the Head of the Board of XIII District Communications. 5/17 May 1853 year and 15/27 September 1854 year].
8. *Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego*. Nr 69 z 10/22 września 1843 roku. S. 416. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Journal of the Polish Kingdom*. No. 10/22 of 69 September 1843 year. S. 416].
9. *Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego*. Nr 19 z 14/26 marca 1844 roku. S. 119. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Journal of the Polish Kingdom*. No. 14/26 of 19 March 1844 year. S. 119].
10. *Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego*. Nr 15 z 28 lipca/ 9 sierpnia 1844 roku. S. 349-350. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Journal of the Polish Kingdom*. No. 15 of July 28 / August 9, 1844 year. S. 349-350].
11. *Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego*. Nr 72 z 24 września/ 6 października 1846 roku. S. 492. Postanowienie Rady Administracyjnej z 23 sierpnia/ 4 września 1846 roku. Preambuła. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Gazette of the Polish Kingdom*. 72 September 24 / October 6, 1846 year. S. 492. The order of the Administrative Council of 23 August / September 4, 1846 year. Preamble].
12. *Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego*. Nr 94 i 95 z 10/22 grudnia 1846 roku. S. 626-628. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Gazette of the Polish Kingdom*. 94 and 95 of 10/22 December 1846 year. S. 626-628].
13. *Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego*. Nr 32 z 2/14 maja 1850 roku. S. 206. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Gazette of the Polish Kingdom*. No. 2/14 of 32 May 1850 year. S. 206].
14. *Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego*. Nr 48 z 23 czerwca/ 5 lipca 1850 roku. S. 302. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Gazette of the Polish Kingdom*. No. 48, June 23 / July 5, 1850 year. S. 302].
15. „Строители паровых машин”. Available at: <http://nplit.ru/books/item/f00/s00/z0000072/st030.shtml>.
16. Available at: <http://saumur-jadis.pagesperso-orange.fr/recit33r33d3bat.htm>.
17. “Solennite et feerie: l'exposition nationale de 1861”. [“Solemnity and public holiday: National Exhibition 1861”]. Available at: [http://www.archives.nantes.fr/PAGES/DOSSIERS\\_DOCS/exposition\\_1861/pages/vincent\\_gache.html](http://www.archives.nantes.fr/PAGES/DOSSIERS_DOCS/exposition_1861/pages/vincent_gache.html)

Received 18.09.2014; accepted in revised form 20.03.2015



Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License