

Marek RUTKOWSKI<sup>1</sup>

## **MOSTY PRZYFORTECZNE W KRÓLESTWIE POLSKIM EPOKI PASKIEWICZOWSKIEJ<sup>2</sup>**

**Streszczenie.** Artykuł analizuje problematykę budowy mostów przyfortecznych w okupowanym przez Rosjan Królestwie Polskim w okresie po upadku powstania listopadowego. Ukazując rozwiązania przyjęte w dwu różnych twierdzach rosyjskich zlokalizowanych wewnątrz kraju, ukazano zarazem szerokie spectrum tej problematyki, i to z punktu widzenia wysiłków wojskowych władz okupacyjnych oraz lokalnej polskiej administracji cywilnej. Uzyskane dane pozwalają na postawienie tezy o zastosowaniu przy konstrukcji mostów przyfortecznych z omawianego okresu zarówno sprawdzonych metod konstrukcyjnych, jak i nowych rozwiązań projektowych, jak i o istotnych wahaniach co do charakteru i zakresu dostępności mostów przyfortecznych.

**Słowa kluczowe:** Mosty przyforteczne, Królestwo Polskie, XIX wiek, wojskowa i cywilna administracja transportowa

## **FORTRESS BRIDGES IN KINGDOM OF POLAND IN THE PASKIEWICZOWSKA AGE**

**Summary.** The article analyzes problem of construction of the fortress bridges in Kingdom of Poland, when it was occupied by Russians in the period after the fall of November Uprising in 1831. By presenting of some diverse solutions adopted in two different Russian strongholds localized within the Polish territory, it was possible to show at the same time a broad spectrum of this phenomenon, focusing both on construction efforts made by Russian military occupation authorities as well as by the local Polish civilian administration. The obtained data should allow us to argue for construction in the mentioned period of fortress bridges with use of both already proven and established methods and of new solutions. In the same time one might add thesis concernig (especially visible among highest ranks staff of Russian army) significant uncertainty about the very nature and scope of possible availability of fortress bridges.

**Keywords:** Fortress bridges, Kingdom of Poland, 19th century, military and civilian transport administration

---

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

<sup>2</sup> Druk z materiałów przygotowanych przez Autora, bez ingerencji Wydawnictwa.

## 1. WPROWADZENIE

Ustanowienie w Królestwie Polskim faktycznych rosyjskich rządów okupacyjnych, opartych o podstawy stricte militarne, implikowało szereg problemów natury logistycznej, wśród których poczesne miejsce zajmowały kwestie przepraw mostowych zlokalizowanych bądź bezpośrednio przy położonych wewnątrz kraju twierdzach, bądź w ich pobliżu. Analizując dwa odmienne zagadnienia, jakimi była budowa dodatkowego mostu pływającego przy twierdzy Modlin, jak też miejsca jego okresowego składowania, a z drugiej strony budowa mostu teoretycznie zlokalizowanego w cywilnej sieci transportowej (dróg bitych) Królestwa Polskiego, a faktycznie mającego taktyczne znaczenie operacyjne dla twierdzy Dęblin, postarano się ukazać wielorakość i złożoność problemów stojących w tym względzie zarówno przed rosyjską administracją wojskową, jak i polską administracją cywilną.

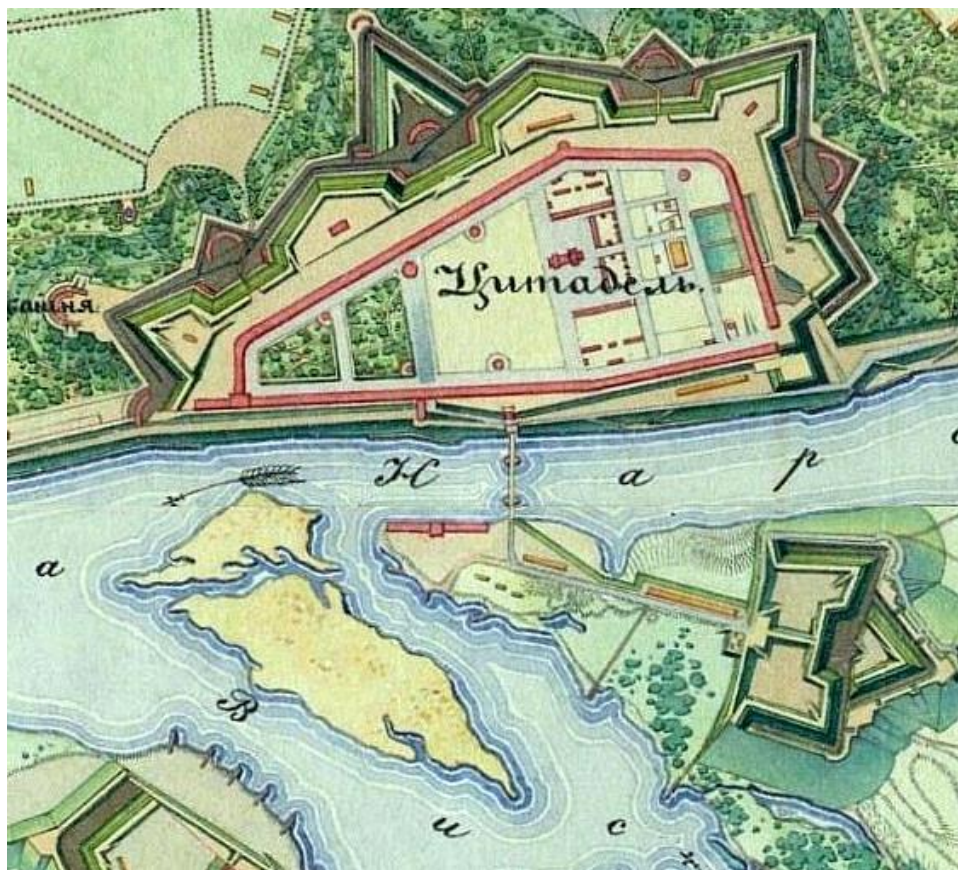
## 2. FORMALNE I FAKTYCZNE UWARUNKOWANIA BUDOWY MOSTÓW PRZYFORTECZNYCH W KRÓLESTWIE POLSKIM

### 2.1. Most na Narwi przy twierdzy modlińskiej (neogiergijewskiej)

Jedną z najistotniejszych pozycji w zakresie budowy większych mostów w Królestwie Polskim było zatwierdzenie przez cesarza Aleksandra I jeszcze w roku 1825 stosownej kwoty budżetowej potrzebnej do wybudowania mostu pod twierdzą modlińską. Uznana za wystarczającą na taką budowę suma zamykała się w ilości: 126 249 złp. Decyzja cesarska zawierała jednak zastrzeżenie o konieczności przyszłościowego utrzymywania tego mostu wyłącznie ze źródeł pochodzących z opłat mostowych, czyli z myta [2].

W okresie po powstaniu listopadowym, doszło w roku 1835 do istotnej zmiany w pracy tego mostu. 11/23 czerwca 1836 roku Książę Warszawski feldmarszałek Iwan Paskiewicz wydał zarządzenie nr 7 384/27 481, z którego wynikało, iż „zwód mostu na rzece Narwi pod twierdzą Św. Jerzego [bo i taką nazwę stosowały moskiewskie władze najezdnicze] zniesionym zostaje”. Postanowienie namiestnika zostało następnie przekazane Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego, a ministerstwo to wydało stosowny reskrypt dnia 18/30 czerwca 1836 roku. Wynikało z niego, iż po wprowadzeniu nakazu Paskiewicza, wszystkie statki płynące Narwią na wysokości Modlina miały być przepuszczane przez lokalny most wyłącznie ze spuszczonej maszty, „dla ułatwienia zaś takowego spuszczenia, urządzone będą na rzeczonym moście windy czyli krany” [7].

W dalszym przeciągu czasu most na Narwi przy twierdzy nowogeorgijewskiej był jednak zwodzony w celu przepuszczania statków dwa razy w ciągu doby, rano i wieczorem o godzinie 6. Ku zaskoczeniu, działało się tak stosownie do rozkazu samego namiestnika carskiego feldmarszałka Paskiewicza, który tym samym zmienił swoje uprzednie decyzje w tej mierze. W roku 1845 feldmarszałek ponownie interweniował w funkcjonowanie mostu przy Modlinie. Paskiewicz uznał wówczas „konieczną potrzebę ograniczyć zwodzenie tego mostu raz tylko na dzień”. Nowe terminy podnoszenia mostu modlińskiego to: a) latem o godzinie 6 po południu, b) jesienią o godzinie 4 po południu [5].



Rys. 1. Most prowadzący do twierdzy neogiergijewskiej (modlińskiej) – lata 30-te/40-te XIX wieku [1]

Fig. 1. Bridge leading to the Neogoroditsk (Modlin) fortress – late 30-ties/40-ties of 19th century [1]

Następnie Rosjanie postanowili w roku 1843 wybudować „w nowogeorgiewskiej twierdzy pływający most /.../ z drewnianą szopą dla składu tegoż mostu”. Projektowany rozbierany most pływający postanowiono wybudować przez Wisłę „od warszawskiego frontu do prawego brzegu Wisły, między Konstantynowskim Kaponierem i wodopodziemną basztą”.

O dziwo, w sporządzonej w nawiązaniu do odezwy rosyjskiego Zarządu Zachodniego Okręgu Inżynierii z 4 września 1843 roku, nr 3 529 informacji władz administracyjnych Królestwa, podano do publicznej wiadomości bardzo dokładne dane na temat planowanych do wybudowania obiektów.

Budowany most pływający miał się składać z sosnowych belek, na których miano umieścić 160 tratw (dziesięć tratw trzeba było dodatkowo wybudować na zapas). Wszystko to należało na zakończenie prac nie tylko „osmolić”, ale i „rozebrać i złożyć w szopie”. Wzmiankowana szopka przewidziana na skład dla rozbieranego mostu była o wymiarach 282 łokci (ok. 162,4 m) na 30 łokci (ok. 17,3 m). Wypadało ją zbudować na lewym brzegu Narwi. Przód tej budowli powinien być identyczny/przypominać wygląd „już exystującej szopy”. Rosjanie wojskowi życzyli sobie aby - z powodu występowania w miejscu planowanej budowy wąskiego brzegu - przed przystąpieniem do budowy magazynu usypać tu brzeg do odpowiedniej szerokości, wystarczającej do prawidłowego ułożenia pomieszczenia magazynowego. Zanim wybudowano szopkę, należało też odpowiednio przygotować jej fundamenty i podłogę. Przewidywano, że magazyn będzie się budować „na murowanych fundamentalnych słupach z ułożeniem legarów pod podłogę na murowanych słupkach”. Inne części magazynu wypadało zrobić z drewna, a ściany

zewnątrznie oszalować deskami; dach kryć gontem. Zarząd Zachodniego Okręgu Inżynierii nie zapomniał i o specyfikacji kolorystyki szopy przymostowej. Ściany i drzwi szopy przewidywano do pomalowania farbą żółtą (przy czym w wypadku drzwi miała to być farba olejna). Na okna kładziono białą farbę olejną, a dach trzeba było pomalować farbą czerwoną „na szwedzkiej kompozycji”.

W specyfikacji zamówienia określono dokładnie, że do wybudowania mostu pływającego potrzeba było zatrudnić określoną liczbę osób, względnie podano ilość przepracowanych przez nich dniówek. Czytamy tam: „robotnik skarbowy niższych stopni 400, podoficerów 8. Robotnik wolny mający się wynająć przez entrepreneurera cieśli 6 704, za każdego po k. 71 i pół; pomocników 5 212 za każdego po kop. 35. Podwód parokonnnych 291, za każdy po rs 1 k.32 i pół, robota akordowa rs 16 663 k. 29 ¼”. Podobne wyliczenia opracowano w odniesieniu do budowy szopy składowej dla tratwowego mostu pływającego, gdzie czytamy: „Robotnik skarbowy, saperów stopni niższych 602, podoficerów 12. Wolny [robotnik], mający się wynająć przez entrepreneurera: cieśli 3 732 ½ za każdego po k. 65; kowali 100 za każdego po k. 69; brukarzy 63 za każdego po k. 65; pomocników 1 306 za każdego po k. 31 ½. Fur parokonnnych 6 po r. k. 20; za roboty akordowe rs. 1 412 k. 68 ½”.

Zamawiający przewidywali natychmiastowe przystąpienie do dostawy materiałów, tuż po zatwierdzeniu „entrepryzy”. Budowę szopy przewidywano zakończyć w roku 1844. Dostawa materiałów potrzebnych do budowy mostu musiała się z kolei odbyć zimą 1843 na 1844, tak aby prace przy jego budowie rozpocząć na wiosnę roku 1844. Wyjątek postanowiono zrobić dla wyjątkowo długich belek, potrzebnych do budowy pływającego mostu, które można było dostarczyć „przy pierwszej nawigacji 1844 r.”. Gdyby jednak, pomimo usilnych starań, podejmujący się wykonania mostu przedsiębiorca nie był w stanie dostarczyć wszystkich niezbędnych długich belek do końca zimy okresu 1844/1845, przewidziano możliwość dostawy 1/3 żądanego materiału po puszczeniu lodów roku 1845. Wprowadzono jasny zapis, z którego wynikało, że komendant twierdzy Neogeorgijewska miał wręcz obowiązek bezpośrednio partycypować w nadzorze nad składaniem materiału budowlanego w odpowiednim miejscu; jego obróbką; a także pobieraniem ziemi niezbędnej do prac budowlanych.

Wszystkie przewidziane do budowy mostu i szopy składowej materiały, jeszcze przed ich użyciem, zostały przeznaczone do dokładnego przeglądu przez komendę inżynierską. W wypadku stwierdzenia braków materiałowych, na entrepreneurze spoczywał obowiązek zamiany wadliwego materiału. Przy tym wszystkim, materiał przeznaczony do budowy mostu i szopy powinien być być w jak najlepszym gatunku. Taki wymóg dotyczył przede wszystkim najważniejszych części obu budowli. Kłocce zatem i belki sosnowe miały być suche, dopasowane zgodnie z zapisanymi w zamówieniu rozmiarami, równe i nie poskręcane, oraz niezleżące, nie zarażone zgnilizną i bez sinizny. Belki podłogowe potrzebne do wybudowania mostu musiały być zupełnie proste i w najlepszym gatunku, mające podczas dostawy 14 cali średnicy, a po ostatecznym obrobieniu 13 cali średnicy. Wszystkie belki, poza oczywiście spełnieniem wymogu wymiarowego, powinny były mieć prawidłowe kanty - pod kątem prostym. Belki zaś nie przeznaczone do heblowania musiały być wstępnie prawidłowo obrobione przez profesjonalnych cieśli. Deski sosnowe powinny były być zupełnie suche, bez pęknięć na końcu i w środku, bez sęków czy krzywizn. „Materiał żelazny”, niezależnie od gatunku, powinien był spełniać wymóg najwyższej jakości; okucia miały być dokładnie wykonane i „należycie szwejsowane”.

Zamówienie Zarządu Zachodniego Okręgu Inżynierii z 4 września 1843 roku przewidywało także, iż do obowiązków wykonawcy należało zebranie po zakończeniu wszystkich prac wykonawczych ewentualnych pozostałości materiałowych, oczyszczenie

terenów „tak około szopy, jak i te, które były zajmowane pod budowę mostu i skład materiałów”. Krótko mówiąc, zamawiane kontraktem prace wypadało zdać w stanie doskonałym.

Ostatnim etapem prac miało być rozebranie przez entrepreneur'a (po uprzednim obejrzeniu przez rosyjskie władze wojskowe) wybudowanego mostu pływającego oraz jego całkowite osmołowanie. Po wyschnięciu smoły przedsiębiorca składał most w szopie, celem jego przechowywania aż do pojawienia się potrzeby użytku.

Punkt czarty zamówienia z 4 września 1843 roku okazywał się być tyleż częściowo motywowany politycznie, co zaskakujący. Otóż Zarząd Zachodniego Okręgu Inżynierii wymagał aby „do budowy mostu używać cieśli rosyjskich lub Niemców, a do budowania szopy tutejszych krajowców”. W ogóle wszystkie prace musiały być wykonywane pod kontrolą komendy inżynierskiej z twierdzy Neogeorgijewska, zgodnie z zatwierdzonymi planami i anszlagami, oraz według zasad przyjętych przy wykonywaniu prac tego rodzaju.

Zgodnie z zamówieniem władz rosyjskich, przetarg na te wszystkie prace ustalono na 19/31 października 1843 roku oraz zlokalizowano w cytadeli warszawskiej (aleksandryjskiej). Przetarg miał się odbyć poprzez złożenie opieczętowanych deklaracji, przesyłanych pocztą, albo składanych osobiście w biurze rosyjskiego Zachodniego Okręgu Inżynierii. Obowiązywały oczywiście przepisy rosyjskie, tj. artykuły 1 234, 1 244 oraz 1 246 10-go tomu praw cywilnych Cesarstwa Rosyjskiego, jak też artykuły 139 oraz 140 ustawy o „liwrunkach skarbowych”. Wadium wynosiło 1/3 wartości zamówienia. Po zakończeniu przetargu przewidywano w pierwszej kolejności zawiadomienie o tym wygrywającego entrepreneur'a i wezwanie go do złożenia „stemplowego papieru do zawarcia kontraktu”.

Zamawiający budowę mostu oraz szopy materiałowo/składowej przewidywali możliwość nierzetelności przedsiębiorcy wygrywającego kontrakt. Informując w ogłoszeniu przetargowym o odpowiedzialności za ewentualną nierzetelność, wskazywano na odpowiednie przepisy obowiązujące w Królestwie Polskim, gdzie była mowa w pierwszym rządzie o egzekucji wojskowej dla nie wywiązujących się ze swoich zobowiązań obywateli, w tym: przedsiębiorców. W wypadku gdyby taka przewidywana egzekucja nie poskutkowała, rosyjskie władze inżynierskie zastrzegały sobie dalsze swobodne zarządzanie rozpoczętymi pracami przy budowie mostu pływającego i szopy składowej w Modlinie. Prace te, niezależnie od tego za jaką cenę zostałyby wykonane, musiały obciążyć rachunek nierzetelnego entrepreneur'a (oczywiście można je było realizować w pierwszej kolejności ze złożonej przez niego kaucji). Jeśliby kwoty kaucyjne nie wystarczyły na pokrycie tych kosztów, wypadało sięgnąć po bezpośredni majątek nierzetelnego entrepreneur'a. Jednocześnie przyjmowano możliwość wprowadzenia oszczędności, poprzez dokończenie prac przez innego niż pierwotnie wygrywającego przetarg przedsiębiorcę. W takim wypadku jakiegokolwiek nadwyżki pieniężne trzeba było przekazać do kasy państwa [6].

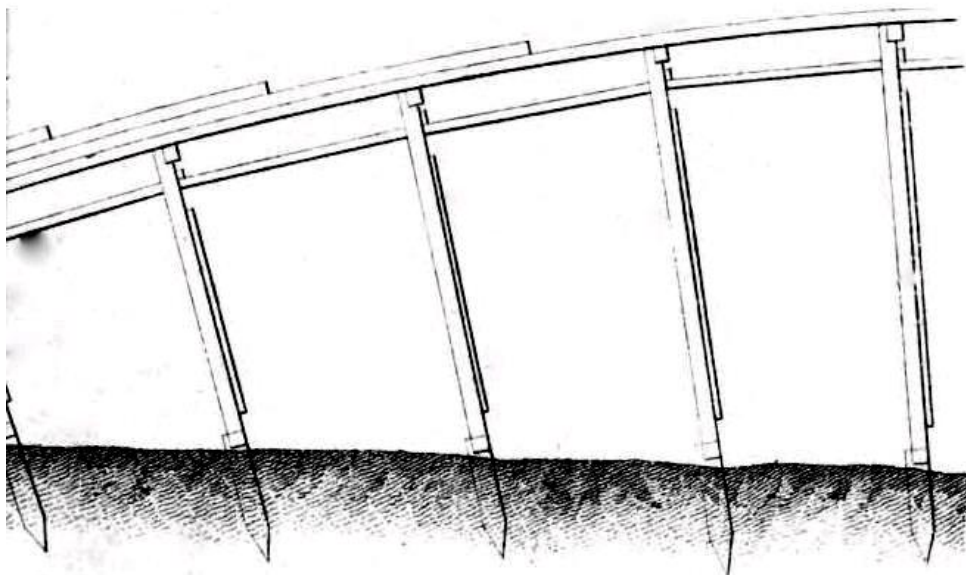
## 2.2. Most na Wieprzu – przy twierdzy Iwanogrod

Znamiennym przykładem prac mostowych wykonywanych w Królestwie Polskim nie bezpośrednio przy samych fortecach, ale w ich pobliżu, jest casus mostu wystawionego na rzece Wieprz w Kośminie w okolicach twierdzy rosyjskiej Iwanogrod (Dęblina).

Otóż wykonując polecenie feldmarszałka Paskiewicza, Rada Administracyjna postanowiła w roku 1838 wystawienie mostu zlokalizowanego na przecinającym rzekę Wieprz trakcie lubelskim. Zgodnie z projektem zatwierdzonym przez carskiego namiestnika, wspomniany most miał posiadać szeroką na 45 sążni (ok. 77,8 m) jedną arkadę. Na mocy innego postanowienia Rady Administracyjnej, budowę mostu na Wieprzu zlecono właścicielowi lokalnie położonej wsi Kośmin. Rząd Królestwa motywował zajęcie takiego

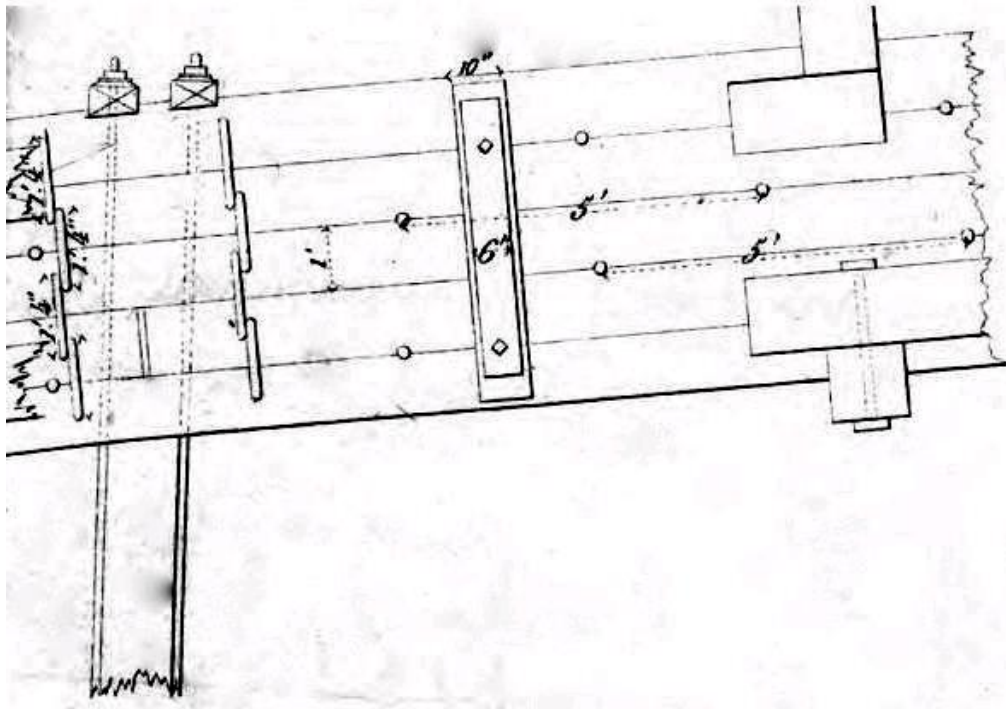
właśnie stanowiska faktem dotychczasowego utrzymywania przez miejscowego właściciela ziemskiego przeprawy promowej na rzece Wieprz. Na podstawie zawartego z lokalnym posesjonatem kontraktu, do jego wyłącznej dyspozycji pozostawiono przyszły pobór opłaty mostowej (podatku mostowego), która miała być oczywiście realizowana zgodnie z „ustanowioną taryfą” jeszcze z okresu konstytucyjnego. Zgodnie z podpisaną umową, prowadzone przy budowie mostu na Wieprzu prace miały zostać ukończone do dnia 1 października roku 1840 [3].

W praktyce jednak prace te się opóźniły, trwając jeszcze w latach 1841 – 1843 [8]. Ostatecznie budowniczym mostu na wieprzu został Pancer, generalny inspektor Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego. Zlokalizowany w pobliżu twierdzy Iwanogród jednoarkowy, wiszący most drewniany o zmniejszonych w stosunku do pierwotnego planu rozmiarach  $36 \frac{1}{2}$  sążnia (ok. 63 m), ostatecznie wybudowano za kwotę 27 691 rubli srebrem. Jego podpory i wsparcie natomiast kosztowało 21 595 rubli. Finalnie zatem kwota budowy mostu w Kośminie zamknęła się niebagatelną sumą: 49 286 rubli srebrem [4].



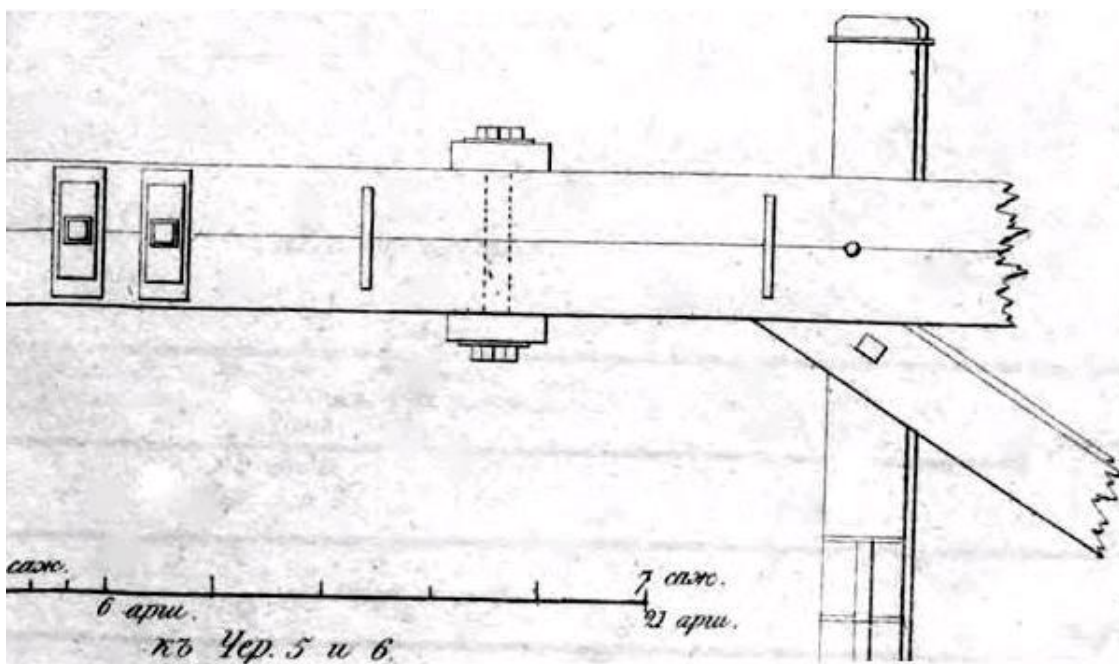
Rys. 2. Element konstrukcyjny nr 1 mostu na Wieprzu w Kośminie w pobliżu fortecy iwanogrodzkiej (dęblińskiej) [9]

Fig. 2. Structural element no 1 of the bridge on the Wieprz river at Kośmin near Ivangorod (Dęblin) fortress [9]



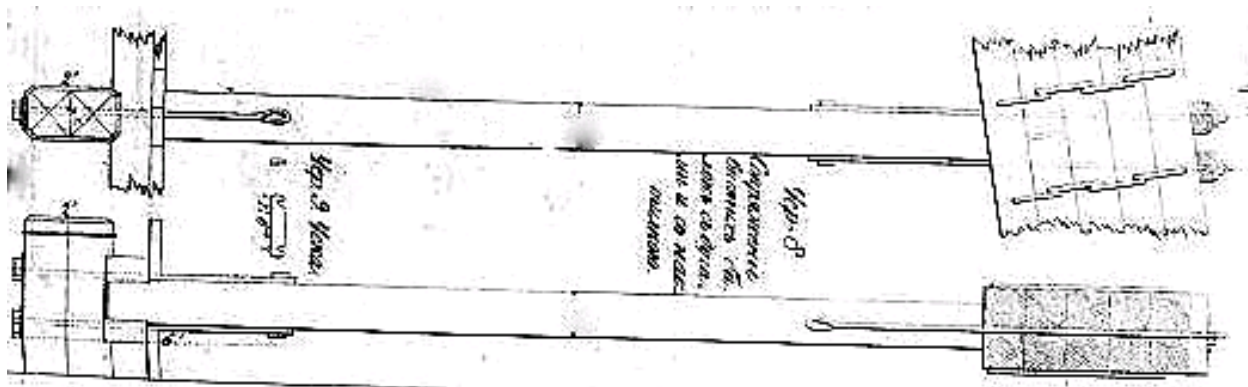
Rys. 3. Element konstrukcyjny nr 2 mostu na Wieprzu w Kośminie w pobliżu fortecy iwanogrodzkiej (dęblińskiej) [9]

Fig. 3. Structural element no 2 of the bridge on the Wieprz river at Kośmin near Ivangorod (Dęblin) fortress [9]



Rys. 4. Element konstrukcyjny nr 3 mostu na Wieprzu w Kośminie w pobliżu fortecy iwanogrodzkiej (dęblińskiej) [9]

Fig. 4. Structural element no 3 of the bridge on the Wieprz river at Kośmin near Ivangorod (Dęblin) fortress [9]



Rys. 5. Element konstrukcyjny nr 4 mostu na Wieprzu w Kośminie w pobliżu fortecy iwanogrodzkiej (dęblińskiej) [9]

Fig. 5. Structural element no 4 of the bridge on the Wieprz river at Kośmin near Ivangorod (Dęblin) fortress [9]

### 3. WNIOSKI

Z analizy ukazanych danych wyłania się przede wszystkim obraz bardzo precyzyjnego opracowywania „anszlagów” potrzebnych do budowy mostów przyfortecznych, zarówno przy samych twierdzach rosyjskich w Królestwie Polskim epoki paskiewiczowskiej, jak i w ich pobliżu. Przy wprowadzanych rozwiązaniach stosowano bądź sprawdzone wzorce i metody konstrukcyjne, (jak w przypadku budowy dodatkowego mostu pływającego pod Modlinem), bądź projekty nowe, na owe czasy rewolucyjne (jak przy budowie mostu w Kośminie pod Dęblinem). Zaskakuje też ewidentnie nieokreślony, zmieniający się stosunek władz carskich do kwestii ewentualnego zwadzania mostów przyfortecznych, tak widoczny w odniesieniu do mostowej przeprawy modlińskiej. Powyższe świadczyłyby - wbrew szczególnie popularnym w literaturze rosyjskiej XIX wieku sugestiom o z góry opracowanym jednolitym systemie rosyjskiej logistyki przyfortecznej – o znacznych wahaniach ze strony rosyjskich władz wojskowych, występujących w pierwszej połowie XIX wieku co do charakteru i zakresu dostępności mostów przyfortecznych, tak dla celów stricte wojskowych, jak i cywilnych.

### Bibliografia

1. Atlas planov krepostej rossijskoj imperatorskoj armii (primerno 1830-1840 gg), Zapadnyj okrug, Neogergoivesk – fragment. [In Russian: Atlas of plans castles of the Russian Imperial Army (roughly 1830-1840), Western District, Neogergoivesk - a fragment].
2. AGAD w Warszawie, Rada Administracyjna Królestwa Polskiego 13/56. [In Polish: AGAD in Warsaw, the Administrative Council of the Polish Kingdom 13/56.].
3. AGAD w Warszawie, II Rada Stanu Królestwa Polskiego 105/158-159. [In Polish: AGAD in Warsaw, the second Council of State of the Polish Kingdom 105/158-159].
4. Derevniannyj, visiaczij most na reke Veprze. [In Russian: Wooden suspension bridge over the Wieprz river]. Zurnal glavnogo upravlenija putej soobscenia i publicnych zdanii, SanktPeterrburg 1844, (1845, t.1, knizka pervaja). P. 1-2, 5.



5. Dziennik Urzędowy Guberni Lubelskiej, dodatek 2-gi do nr 29 z 7/19 lipca 1845 roku, s. 501. Rząd Gubernialny Lubelski, Wydział i Sekcja Administracji, pismo z 22 czerwca / 4 lipca 1845 roku, nr 62 413. [In Polish: Official Journal of the Government of Lublin, the addition of the second to No. 29 from 7/19 July 1845 year p. 501. province government of Lublin, Faculty and Administration Section, the letter of June 22 / July 4, 1845, No. 62 413].
6. Dziennik Urzędowy Guberni Sandomierskiej, nr 41 z 26 września/8 października 1843 roku, s. 416 - 417, Rząd Gubernialny Sandomierski, Wydział Wojskowy, pismo z 7/19 września 1843 roku, nr 44 059. [In Polish: Official Journal of the Government of Sandomierz, 41 September 26 / October 8 1843, p. 416-417, the Sandomierski Province Government, Military Department, the letter of 7/19 September 1843, No. 44 059].
7. Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego, nr 30 z 11/23 lipca 1836 roku, s. 417. Komisja Województwa Augustowskiego, Wydział Administracyjny, pismo z 30 czerwca/12 lipca 1836 roku, nr 4 942/1 017. [In Polish: Official Journal of the Augustow Province, No. 11/23 of 30 July 1836 year, p. 417. The Commission Augustow Province, Department of Administrative, letter of June 30 / July 12, 1836, No. 4 942/1 017].
8. RGIA w St. Petersburgu, F. 1487, op. 51. d. 143; Podmostki i detali postroiki mosta na r. Wepre w Kosminie, s. 1-3. [In Russian: RSHA in Art. Peterburg F. 1487, op. 51. d. 143; Scaffolding and details of construction of the bridge on the Wieprz river in Kosmynie, p. 13.].
9. Журнал главного управления путей сообщения и публичных зданий, СанктПетербург 1844, (1845, т.1, книжка первая), заłączник 1. [In Russian].