

Marek RUTKOWSKI<sup>1</sup>

## WOJSKOWA I CYWILNA TRANSPORTOWA SŁUŻBA WODNA W KRÓLESTWIE POLSKIM PO 1831 ROKU

**Streszczenie.** Artykuł analizuje funkcjonowanie w Królestwie Polskim po 1831 roku zarówno wojskowej, jak i cywilnej wodnej służby transportowej. Przedstawiono działalność rosyjskiego Ekipaża Gwardii (Gwardiejskowo Ekipaża) w okresie 1831/1832 i w latach 1863/64 oraz skład tzw. flotyli warszawskiej, patrolującej Wisłę w czasie powstania styczniowego. Innym opisanym aspektem działań rosyjskiej służby wodnej były kontrola i zarządzanie strategicznymi mostami, prowadzącymi do cytadel. Analiza cywilnego aspektu nadzoru wodnego Królestwa ogniskuje się natomiast na Nadbrzeżnej Służbie Wiślańskiej / Służbie Spławu Rzeki Wisły z 1837 roku oraz Służbie Wytocznej z okresu 1858/1865.

**Słowa kluczowe:** transportowa służba wodna, Królestwo Polskie, XIX wiek.

## MILITARY AND CIVIL WATER TRANSPORT SERVICE IN THE KINGDOM OF POLAND SINCE 1831

**Summary.** The article analyzes functioning in Kingdom of Poland, both military and civilian, water transport services since 1831. Some important activities of Russian Guard Equipage (Gwardiejskij Ekipaz) during period of 1831/1832 year and in years 1863 to 1864 were deliberated, as well as so-called. "Flotilla of Warsaw", patrolling Vistula river during January Uprising. Another described aspect of the activities of Russian water services was the control and management of some strategic bridges leading to tsarist citadels located in Poland. Analysis of the civil aspect of water transport surveillance in the Kingdom focuses on Banks of Vistula Service / Service of the Vistula River Rafting (dated as of 1837) and the Guidelining Service, erected between 1858 and 1865.

**Keywords:** water transport service, Kingdom of Poland, nineteenth century.

### 1. WPROWADZENIE

Po rozpoczętym w latach 1831-1832 ograniczaniu powszechnie pojętej autonomii w Królestwie Polskim ukształtował się na lata bardzo specyficzny podział lokalnej służby wodnej. Jedna z nich – wojskowa – pozostawała odtąd stale w rękach carskiej Armii Czynnej, działającej szczególnie przy wykorzystaniu strategicznych twierdz i wykonującej w akwenie Wisły zadania transportowe natury militarnej, ale też policyjnej i w pewnym zakresie celnej. Drugi natomiast rodzaj tej służby związanej z kontrolą transportu wodnego – cywilny – nadal pozostawał w ręku polskiej administracji lokalnej, ogniskując się głównie na kwestiach czysto kontrolnych i naprawczych warunków spławu. Celem niniejszego tekstu jest ukazanie tych

---

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

dwu odmiennych aspektów służby wodnej, realizowanej w dorzeczu Wisły w Królestwie Polskim po upadku powstania listopadowego.

## 2. WOJSKOWA TRANSPORTOWA SŁUŻBA WODNA W KRÓLESTWIE POLSKIM

W trakcie walk polsko-rosyjskich 1831 roku odkomenderowano do Królestwa Polskiego jako część Armii Czynnej 6. rotę carskiego Ekipaży Gwardii, która – oprócz budowy mostów i ochrony przepraw wodnych, istotnych z punktu widzenia wojskowego – kontrolowała też miejscowe warunki spławu. Rota ta m.in. wybudowała słynny most w Osieku, po którym rosyjska armia inwazyjna Iwana Paskiewicza przeprawiła się na lewy brzeg Wisły. Innym osiągnięciem 6. roty Straży Gwardyjskiej było zniszczenie przeprawy generała Paca, zamierzającego w końcu sierpnia 1831 roku spalić rosyjskie magazyny aprowizacyjne. Po pełnym spacyfikowaniu Królestwa, 19 lipca/1 sierpnia 1832 roku, 6. rota carskiego Ekipaży Gwardii została skierowana na terytorium Cesarstwa Rosyjskiego [16].



Rys. 1. Członkowie rosyjskiego Ekipaży Gwardii [16]  
Fig. 1. Members of Russian Gwardiejjskij Jekipazh [16]

W ramach kontroli granicy oraz w celach poboru myta przewozowego na głównej rzece Królestwa, Wiśle (na wysokości Nieszawy i w górę rzeki), zaczęły jednak od 10 czerwca 1832 roku pływać trzy należące do armii carskiej szalupy kanonierskie, kierowane zresztą przez polskich sterników. Okazywało się bowiem, iż każda z tych łodzi musiała być sterowana przez specjalnie wyszkolonego szypra, dobrze znającego nurt rzeki. Wobec powyższego warszawska Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego w dniu 31 października 1832 roku wystąpiła do krajowego rządu – Rady Administracyjnej – z reskrytem nr 10 796/ 30 380, w którym ministerstwo zwracało się z prośbą o finansowanie wynagrodzenia należnego polskim szyprów owych rosyjskich szalup kanonierskich. W dniu 6 listopada 1832 roku, podczas 65. sesji Rady Administracyjnej, przeanalizowano zatem sytuację na trzech takich szalupach pływających na Wiśle. Wyliczono też, iż na opłacenie pracy tychże szyprów w okresie od końca wiosny do końca października 1832 roku trzeba było wydać 2 198 zł (średnie wynagrodzenie miesięczne na jednego szypra wynosiło zatem w przybliżeniu 157 zł). 6 listopada 1832 roku Rada Administracyjna upoważniła finalnie KRSWDiOŚP do zapisania kwoty pobranej na opłacenie trzech szyprów z funduszu „na rachunek spodziewanych oszczędności przy wydatkach

Wydziału Spraw Wewnętrznych z etatu roku bieżącego [1832]” [1]. Takie rozwiązanie było o tyle charakterystyczne, iż znamionowało bardzo typową tendencję do opłacania przynajmniej części kosztów (w tym transportowych) utrzymania moskiewskich wojsk najezdniczych przez budżet Królestwa Polskiego.

Do innych militarnych prac związanych z aktywnością w Królestwie carskiej wojennej służby wodnej także niekiedy zatrudniano Polaków. Mianowicie w 1836 roku pod twierdzą Neogiegijewsk ustanowiono oddzielną wodną organizację nadzorczą (tzw. nadzór). Do tej nowej jednostki organizacyjnej zatrudniono jednego majstra zajmującego się profesjonalnie budową tam (tzw. majstra tamiarskiego – nadzorcę), któremu jednak dodano do pomocy dziesięciu żołnierzy Armii Czynnej, oddelegowanych do tych prac z garnizonu, znajdującego się w samej twierdzy. Pracował tu również cieśla. Nadzór nad tą powołaną do życia służbą konserwatorską przekazano w ręce komendanta twierdzy neogiegijewskiej. Decyzję o powołaniu tej służby motywowano potrzebą utrzymania ciągu robót regulacyjnych prowadzonych od początku ery paskiewiczowskiej na odcinku modlińskim, a zarazem koniecznością zapewnienia trwałości ewentualnych prac konserwatorsko-naprawczych [4].

Należy dodać, iż prócz trzech szalup kanonierskich wojskowe władze carskie już w latach trzydziestych XIX wieku zlokalizowały przy twierdzach drewniane szalupy wojskowe; chodziło tu oczywiście o Neogiegijewsk (Modlin) i Iwangorod (Dęblin).

Inną kwestią dotyczącą funkcjonowania wojskowej służby wodnej w Królestwie Polskim było zarządzanie mostami zlokalizowanymi wewnątrz Królestwa, a istotnymi ze względów natury militarnej. W odniesieniu do tego zagadnienia wypada oczywiście wspomnieć, że Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego 5/17 czerwca 1837 roku pod nr. 13 450/24 610 wydała specjalną instrukcję odnoszącą się do szeroko rozumianego użytkowania usytuowanych przy twierdzach wojskowych mostów łyżwowych (na Wiśle). Opisywano we wzmiankowanym rozporządzeniu także zasady pociągania do odpowiedzialności szyprów za uszkodzenia mostu oraz spisywania protokołów. Ponieważ ustawa odnosiła się i do mostu warszawskiego, w międzyczasie pierwotną wersję tego prawa – w celu dopasowania wprowadzanych uprzednio przepisów do lokalnych potrzeb stołecznych – w niektórych artykułach nieznacznie zmieniono i uzupełniono.

W osiemnaście lat po wprowadzonych zmianach ustawę z czerwca 1837 roku zamieszczono, po uzyskaniu zgody na powyższe Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, w „Warszawskiej Gazecie Policyjnej” nr 65 i 66 z 1855 roku [11]. Jednocześnie KRSWiD wydała reskrypt z 28 lutego/12 marca 1855 roku nr 3911/8423, z którego wynikało, że przedstawiane teraz przepisy były wydaną przez generalnego kwatermistrza (I) Armii Czynnej instrukcją „względem przepuszczania statków i tratw przez łyżwowe mosty znajdujące się przy fortecach na Wiśle”. Inaczej mówiąc, instrukcja ta traktowała „o porządku, jakiego prowadzący wodą statki i tratwy trzymać się winni przy przebywaniu mostów przy fortecach, Nowogiegijewskiej, Iwangrodzkiej i Cytadelle” [6].

Opisując miejsce, gdzie spławiane Wisłą i niemające kotwic statki spławne i tratwy powinny się zatrzymywać w pobliżu takich „strategicznym” mostów, ustawa mówiła w swoim art. 1 o przepisowej odległości 400 sążni w górę rzeki (powyżej mostu). Pojawiły się jednak oczywiste różnice w traktowaniu tratw i statków spławnych oraz reszty *taboru pływającego*. Otóż parostatki, berlinki i wszystkie środki transportu wodnego oraz przedmioty mające kotwice mogły się zatrzymywać w odległości 25 sążni od mostu prowadzącego do twierdzy, a „statki idące pod wodę”, czyli pod prąd, mogły stawać nawet przy samym moście (art. 1).

Po zatrzymaniu się niemających kotwic statków i tratw w przewidzianej ustawą odległości 400 sążni od mostu ich właściciele albo pełnomocnicy osobiście przedstawiali w kancelarii komendanta twierdzy paszporty swoje oraz wszystkich pracowników znajdujących się na należących do nich statkach czy tratwach. Paszporty zapisywano do specjalnej księgi, w której jednocześnie, w odpowiednich rubrykach, odnotowywano: liczbę

statków czy tratw należących do danego właściciela, okres, kiedy przedstawiono paszporty do wglądu, i czas, kiedy je zwrócono. Dopiero po wylegitymowaniu podróźnych wskazywano im miejsce i czas otwarcia mostu. Natomiast po przebyciu mostu właściciele lub pełnomocnicy posiadaczy przepływających statków/tratw otrzymywali od osoby zarządzającej „strategicznym mostem” kartki, po przedstawieniu których w kancelarii komendanta twierdzy bezzwłocznie zwracano im paszporty (art. 2 i 4).

Statki i tratwy przepuszczano przez specjalne otwory w mostach przyfortecznych. W celu przepuszczenia przez taki most tratw wyjmowano z mostu łyżwowego 8 łyżew, czyli 4 tzw. tafle, co teoretycznie przynajmniej prowadziło do powstania otworu o szerokości 16 sążni. Aby przepuścić statki i parostatki, wyjmowano tylko 4 łyżwy, czyli 2 tafle, o standardowej szerokości 8 sążni. Prawne, a co za tym idzie – w miarę ścisłe usankcjonowanie wskazanych szerokości otworu mostowego, motywowano dotychczasowym doświadczeniem w tym względzie. Otwarcie mostów (czyli tzw. rozwodzenie) następowało w miejscach dogodnych dla żeglugi, co umożliwiało z reguły statkom przechodzenie przez sam środek otworu mostowego bez utrudnień spowodowanych mieliznami czy zmianą kierunku biegu rzeki (art. 11).

Artykuł 9 ustawy z 1837/1855 roku jasno wskazywał, iż przyforteczny most łyżwowy mógł być co do zasady otwierany (w oryg. „rozwodzony”) tylko i wyłącznie jednokrotnie w ciągu dnia. Powyższe następowało rano, zaraz po przejściu przez most pracowników państwowych, udających się do twierdzy „na roboty”. Czas otwierania dla spływu mostu przyfortecznego bywał trzygodzinny, a zatem niedługi, zamykając się w okresie pomiędzy przejściem pieszych/konnych robotników a napłynięciem pierwszych podwód z materiałami. W maju, czerwcu i lipcu otwarcie mostu przyfortecznego dla spławu następowało pomiędzy 5 a 8 rano, w sierpniu od 5.30 do 8.30, we wrześniu od 7 do 10, a w październiku od 7 do 10 rano. Przewidywano tu jednak wyjątek dla parostatków, które przepuszczano przez mosty przyforteczne o każdej porze dnia, zaraz po ich napłynięciu w pobliże forticy (art. 9 i 10). W czasie przepuszczania tratw komenda inżynierów wojskowych wysyłała w pobliże otworu mostowego 2 łódki zaopatrzone w zapasowe kotwice i liny. Ich załoga pomagała przepływającym w trakcie spławu przez most, zatrzymując nieprawidłowo płynące tratwy i kierując je na właściwy bieg (art. 13).

Przewidziano sytuacje, w których nie można było absolutnie przepuszczać statków i tratw przez mosty przyforteczne. Zakaz obowiązywał w następujących sytuacjach: a) gdy wiał silny wiatr boczny w stosunku do rzeki lub skierowany odwrotnie do biegu prądu rzeczno, b) podczas mgły, c) w dniach przeznaczonych na przegląd robót fortecznych. W tym ostatnim przypadku na żądanie właścicieli statków/tratw lub szyprów władze forteczne wydawały im formalne świadectwa, określające przyczynę i podające czas zatrzymania ich środka transportu wodnego. Opisane ograniczenia ponownie nie dotyczyły statków parowych, które można było zatrzymać przy moście fortecznym jedynie w czasie silnej burzy (art. 2).

Aby zapobiec ewentualnemu zniszczeniu mostu podczas spławu, na właścicieli statków/tratw nałożono obowiązek zaangażowania znacznej liczby robotników do kierowania w czasie przeprawy podmostowej ich transportem wodnym. Na wielkich tratwach ośmiowiosłowych angażowano do przepłynięcia przez most przyforteczny aż 16 ludzi. Na tratwach czterowiosłowych trzeba było do kontroli spławu przez most zatrudnić 8 ludzi. Ewidentnie chodziło o postawienie podczas spławu przez most po 2 ludzi przy każdym wiosle. Ponieważ najczęściej na tratwach płynęło o połowę mniej osób, niż potrzeba było (według ustawy z 17 czerwca 1837/6 marca 1855 roku) do przepłynięcia mostu, często do pomocy trzeba było zatrudniać niemających paszportów robotników zatrudnionych w twierdzy. O takiej potrzebie z góry i obligatoryjnie niejako zawiadamiała spływających lokalna komenda inżynierów twierdzy, nie mogąc oczywiście sprawdzić, czy na wszystkich

tratwach znajduje się wymagana do przepłynięcia mostu liczba osób. W rezultacie to na właścicielach tratw spoczął formalny obowiązek dopilnowania wymogów dotyczących obsady spływających przez mosty przyforteczne tratw. Aby ułatwić spławiającym zatrudnianie dodatkowych robotników/flisaków, władze twierdzy miały obowiązek pozwalać na wysadzanie ich – po przepłynięciu mostu – na terenie przystani fortecznej. Robotnicy ci mogli powracać należącym do twierdzy brzegiem rzeki do miejsca, z którego zazwyczaj wyruszały tratwy mające przepłynąć przez przyforteczny most, aby móc ponownie pomagać przy spływie następnych tratw (art. 13).

Problemem mogło okazać się przybycie w tym samym czasie w okolice „strategicznego mostu” znacznej liczby wodnych środków transportu. Wówczas zarządzający mostem oficer decydował o liczbie jednostek, którym pozwalano na przepłynięcie mostu przyfortecznego – oczywiście tylko w czasie do tego przeznaczonym. Kolejność zaś samego przepuszczania statków/tratw musiała odpowiadać tej, z jaką one przybywały w pobliże mostu fortecznego. Specjalne przepisy wprowadzono tu dla Warszawy, nadmieniając o potrzebie nałożenia kary oznaczonej przez urząd municypalny miasta stołecznego Warszawy w kwocie 4 rubli srebrem 50 kopiejek na tych właścicieli wodnych środków transportowych, którzy napływali w pobliże mostu warszawskiego w dacie nieoznaczonej dla nich do przepłynięcia. Ustawodawca wskazywał dobitnie na częsty proceder tego rodzaju, gdy dany spławiający „puścił się ze swoimi statkami w tej myśli, jak to się już nieraz praktykowało, że straż mostowa nie zamknie mostu z obawy uszkodzenia onego” (art. 3).

W przypadku uszkodzenia mostu fortecznego następowało zatrzymanie w kancelarii komendanta twierdzy paszportu właściciela statków czy tratw. Takie zabranie dokumentu tożsamości mogło np. nastąpić nawet w wypadku uderzenia o most „w samym jego otworze”. Poza tym uczestniczące w zderzeniu statki/tratwy zatrzymywano poniżej mostu (w dole rzeki) i cumowano je przy brzegu. Na rozkaz komendanta twierdzy ustanawiano przy zacumowanych statkach straż formalnie w celu ochrony przed kradzieżą, czy raczej odebraniem przez właściciela. Straż trzymano do momentu zakończenia rozliczania się z winowajcą oraz wpłynięcia zaświadczenia o braku dalszych pretensji finansowych ze strony zarządu inżynierów wojskowych. Jeśli w ciągu 10 dni od uszkodzenia „strategicznego mostu przyfortecznego” właściciel tratw czy statków spławnych nie opłacił ciężącej na nim kwoty karnej, zarząd inżynierów był zobowiązany donieść o tym władzom zwierzchnim wraz z żądaniem wydania decyzji o skierowaniu „zaaresztowanego” statku czy tratwy na publiczną licytację (art. 5).

W kwestii opłat karnych ustawa z 1855 roku jasno powołała się na przepisy wydane przez urząd municypalny miasta stołecznego Warszawy z 6 maja/7 czerwca 1837 roku (mylnie zresztą podając 1838 rok). Przypominano o kwocie 4 rubli srebrem 50 kopiejek (w oryginale kwota ta była podana jeszcze w złotych) pobieranej jako kara administracyjna od każdej tratwy czy każdego statku, które uderzały w most forteczny. Co do statków, które zawadziły o most bez spowodowania jego uszkodzenia, wprowadzono jednak zmiany w porównaniu z zapisami z 1837 roku, wskazując teraz brak potrzeby ściągania z ich właścicieli jakichkolwiek kar. Poza tym należało zapłacić za naprawę szkód wyrządzonych w moście fortecznym. Kwoty wyrównawcze można też było przeznaczyć na zastąpienie uszkodzonych czy utraconych w czasie zderzenia fragmentów oporządzenia mostu. Kary ściągano zgodnie z zapisami sporządzanego na miejscu, zaraz po wypadku, protokołu. Pobór należnych kwot następował jednak po naprawie mostu (art. 6).

Jak należało się spodziewać, ustawa z 6 marca 1855 roku bardzo dużo miejsca poświęcała problematyce protokolarnej. Podstawowym ustaleniem było, jak wspomniano powyżej, podniesienie konieczności spisywania na miejscu protokołu powypadkowego, obejmującego jednocześnie wskazanie kwot: karnej i naprawczej. Powyższe robił zarządzający mostem oficer inżynierów wspólnie z adiutantem placu. Ten ostatni musiał być

wyznaczony jednocześnie przez komendanta twierdzy do pilnowania kolejności przepuszczania statków. Przy spisywaniu protokołu był też z mocy ustawy obecny urzędnik cywilny: wójt lub burmistrz, a w Warszawie urzędnik policyjny. Było oczywistością, że przy sporządzaniu protokolarnego opisu uszkodzenia mostu powinien być obecny i sprawca wydarzenia, tj. właściciel statku/tratwy, lub jego pełnomocnik. Po spisaniu protokołu potwierdził lokalny dowódca komendy inżynierów i – ostatecznie – sam komendant twierdzy.

W protokole szczegółowo wymieniano wiele ważnych informacji, jak: opis samego zdarzenia/uszkodzenia, nazwisko właściciela i jego szypra, liczbę uderzających o most statków czy traw, rodzaj i charakter uszkodzenia mostu, opis materiału oraz liczby osób użytych do naprawy mostu przy odpychaniu statku/tratwy od samego mostu, wreszcie wysokość kary i zapłaty za spowodowane uszkodzenia. Przy określaniu wysokości kosztów napraw stosowano przelicznik według cen urzędowych (zatwierdzonych) w odniesieniu do użytych materiałów oraz wykonanej robocizny.

Szczególną uwagę przy spisywaniu protokołu zwracano na stan lin i kotwic mostowych, czyniąc tak „z uwagi, że łyżwowy most, w porównaniu z innymi, podlega większemu ciśnieniu wody i z tego powodu kotwice i liny, za pomocą których on się utrzymuje, powinny być w najlepszym stanie”. Należało dokładnie opisać stan tych lin i kotwic, które przecież z samej natury swego położenia najbardziej podczas wypadku były wystawione na tarcie uderzającej o łyżwy tratwy, ewentualnie statku. W roku 1855 za podstawową zasadę uznano konieczność wymiany liny i zwrotu nowej przez przyczynodawcę uszkodzenia w każdym przypadku, gdy uderzający o most statek przetarł chociażby jedno tylko ogniwo liny. Gdy zniszczono jednak linę starą, która tak czy inaczej w sposób naturalny ulegała degradacji na skutek upływu czasu, ewentualnie gdy była ona już zawiązywana w jednym lub kilku miejscach, obowiązek zwrotu liny nie istniał. W takich przypadkach konieczność zwrotu nowej liny zastępowano zadowoleniem się ściągnięcia opłaty karnej w wysokości 4 rubli srebrem i 50 kopiejek oraz zaplaceniem przez winowajcę kwoty należnej za odciągnięcie statku od mostu łyżwowego.

Podobna sytuacja dotyczyła oderwanych od mostu przez napływające statek/tratwę kotwic. Informacje o zniszczonych kotwicach umieszczano przede wszystkim w protokole w celu potwierdzenia potrzeby wymiany na koszt sprawcy zniszczonych kotwic na nowe. Pewnym odciążeniem sprawcy była zapisana w artykule 7 ustawy z 1837/1855 roku możliwość zezwolenia na poszukiwanie oderwanej kotwicy. Co więcej, dodatkowym ułatwieniem w poszukiwaniach było bezpłatne użyczenie w tym celu winowajcy łódki i innych znajdujących się na wyposażeniu mostu przyrządów, jak też przydzielenie do pomocy jednego człowieka ze służby mostowej, którego obowiązkiem było dokładne wskazanie poszukującym miejsca oderwania kotwicy od mostu. Pomocy udzielano tak szybko, jak tylko było można, aby kotwica nie została zasypana piaskiem. W wypadku odnalezienia kotwicy zwracano winowajcy pobraną już z góry za nią opłatę.

Inną bezsporną zasadą była potrzeba wynagrodzenia przez właściciela statku/tratwy literalnie wszystkich skutków uderzenia o most. Powyższe dotyczyło: a) rozerwania czy rozrąbania spojonych ze sobą belek, b) „wyprowadzenia części mostu dla przepuszczenia przedmiotu, który napłynął na niego”, c) rozrąbania traw w wypadku powstania potrzeby przepuszczania ich przez most w częściach, d) utraty jakichkolwiek części mostu. Jednocześnie obowiązkiem przyfortecznej straży mostowej było takie usuwanie traw/statków z linii mostu łyżwowego, jakie przynosiło najmniej strat właścicielowi (art. 7).

Opłacający kary za uszkodzenia mostów o znaczeniu strategicznym otrzymywali pokwitowania, w których znajdowały się adnotacje o dokładnej wysokości zapłaconej kary pieniężnej oraz o rodzaju zniszczenia przymostowego. W ten sposób spodziewano się uniknąć jakichkolwiek nadużyć, co było niezwykle istotne przy rozpatrywaniu ewentualnych późniejszych skarg.



Pozyskiwane z tytułu uderzenia przez tratwy czy statki o przyforteczne mosty łyżwowe kary pieniężne (4 ruble 50 kopiejek od każdej tratwy/każdego statku) co do zasady zapisywano w specjalnych księgach sznurowych. Utrzymywano je w tym celu w lokalnej komendzie inżynierów wojskowych, a uzyskiwane kwoty karne miały specjalne przeznaczenie, odmienne od ogółu funduszy należących do zarządu inżynierów wojskowych. Powołując się na art. 1697, zamieszczony w rozdziale trzecim, księdze czwartej, czwartego tomu Zbioru Praw Cywilnych Cesarstwa Rosyjskiego (według wydania z 1842 roku), ustawodawca nakazał w art. 8 ustawy z 1855 roku, aby wszystkie wpływy z kar nakładanych za uszkodzenia mostów przyfortecznych odsyłać na koniec każdego roku kalendarzowego do kasy powiatowej w Brześciu Litewskim.

Jednakowoż, co było logiczne, kwoty przeznaczone na naprawę uszkodzeń nie były wpisywane do ksiąg kontrolnych, tylko wypłacane „entrepreneurom” podejmującym się napraw mostów. Rzeczoną sumę przedsiębiorca poświadcział swoim podpisem na *protokole szkody* w celu zachowania informacji o naprawie i jej kosztach w aktach komendy wojskowej odpowiedzialnej za dany most. Wprowadzając takie rozwiązanie, ustalono jednoznacznie, że to komenda inżynierów wojskowych jest wyłącznie odpowiedzialną zarówno za zachowanie mostów przyfortecznych w dobrym stanie, jak i ich naprawę (art. 8) [7].

Wobec wybuchu kolejnego powstania, w celu ustanowienia ścisłej moskiewskiej kontroli wojskowej i policyjnej oraz celnej na Wiśle (szczególnie pod Warszawą, ale również na całej długości spławu), w początkach lutego 1863 roku ówczesny namiestnik Królestwa Polskiego wielki książę Konstanty Mikołajewicz zaproponował, aby utworzyć na głównej rzece Królestwa flotyllę wojenną złożoną z wielu łodzi wiosłowych i żaglowych oraz statków parowych o płytkim zanurzeniu. Jako ewentualny personel tej flotylli wskazano 4. rotę Ekipaży Gwardii, która w następstwie przybyła kolejną do Królestwa Polskiego. Pierwotnie w dyspozycji 4. roty Ekipaży Gwardii znalazły się: dwie żelazne kanonierki zaopatrzone każda w jedną armatę; cztery uzbrojone łodzie żelazne, osiem drewnianych łodzi dostarczonych z twierdzy nowogiejorgijewskiej oraz dwie prywatne łodzie zarekwirowane mieszkańcom Warszawy. 15 lutego 1863 roku stacjonujące w Polsce rosyjskie wojska inżynierskie przekazały gwardii dwie (pobudowane w 1848 roku w gdańskich zakładach Klavitera) żelazne łódki kanonierskie oraz dwie sześciowiosłowe drewniane jole. 26 lutego sprowadzono kolejną z Petersburga cztery dwunastowiosłowe katery systemu Frensina. Następnie na terenie Prus u kupca Rozentala zakupiono jeden statek parowy, który zawitał do Warszawy 17 kwietnia 1863 roku, gdzie nadano mu nazwę „Wisła”. Miał on 50 m długości i siłę 60 koni mechanicznych. Nie była to jedyna kontrybucja pruska dla powstającej flotylli Wisły. Kapitan – lejtnant Arseniew – zamówił bowiem w gdańskich zakładach Klavitera sześć nowych łodzi czterowiosłowych; przybyły one kolejną pomiędzy 18 a 21 maja. Następnie zajęto się większymi statkami kanonierskimi. 31 maja 1863 roku przywieziono kadłub zbudowanego pod Petresburgiem, w Iżorskich Zakładach Admiralicji, parowca „Narew” o całkowitej długości 30,5 m. Kolejny parowiec, „Bug”, o długości 33,5 m zbudowano w petersburskich zakładach Karra i Makfersona. Wszystkie części tych parowców dostarczono nad brzegi Wisły kolejną w początkach lipca 1863 roku. Parowce „Bug” i „Narew” podczas ich budowy były podobno unikalnymi statkami rzecznyymi o niewielkim zanurzeniu, które wynosiło zaledwie ok. 0,61 m przy zamontowanym pełnym oprzyrządowaniu wojennym. Jakkolwiek prace nad złożeniem parowca „Bug” rozpoczęły się pierwsze, to „Narew” została przetestowana wcześniej, bo 13 września, podczas gdy „Bug” został poddany próbie generalnej w październiku 1863 roku. Ostatecznie w skład „żelaznej” moskiewskiej flotylli wiślanej wchodziły: trzy parostatki, dwie łódki kanonierskie, cztery szalupy czterowiosłowe systemu Fransisa, barka (ostatecznie dostarczona z Nowogiejorgijewska) i sześć szalup.

Tak znaczny wysiłek organizacyjny i logistyczny moskiewskich służb wodnych zlokalizowanych w Królestwie czy też do niego skierowanych okazał się przedsięwzięciem zupełnie chybionym i stanowił jeszcze jeden przykład znacznego przecenienia przez najezdnicze władze carskie skali zagrożenia ze strony podbitej Polski. Mianowicie poza spełnieniem wymogów natury kontroli celnej czy transportowej nie zaistniała potrzeba użycia flotylli wiślanej w jakiegokolwiek walce. Wobec uspokojenia sytuacji i faktycznego upadku powstania namiestnik carski hr. Berg 7 lipca 1864 roku nakazał odesłać personel 4. rotę Ekipaża Gwardii do Petersburga. 31 października 1864 roku wszystkie statki flotylli warszawskiej zakończyły kampanię i dostały formalny rozkaz rozbrojenia, a 25 stycznia 1867 roku dalsze istnienie flotylli na Wiśle władze carskie uznały za zbędne. Ostatni i zarazem największy parowiec flotylli został sprzedany 13 września 1867 roku pińskiemu kupcowi Aizenbergowi. Po tym okresie nie funkcjonowała jakakolwiek poważniejsza rosyjska służba wodna na Wiśle. Dopiero w końcu lat osiemdziesiątych XIX wieku zorganizowano w Modlinie rzeczny port wojenny i powołano do życia nowogeorgijewską flotyllę rzeczną [15].



Rys. 2. Budowa mostu pontonowego pod Neogeorgijewskiem podczas ćwiczeń wojskowych w 1884 roku [14]

Fig. 2. Construction of pontoon bridge near Neogeorgiievsk during 1884 army exercises [14]

### 3. CYWILNA TRANSPORTOWA SŁUŻBA WODNA W KRÓLESTWIE POLSKIM.

Począwszy od 1837 roku w Królestwie Polskim działała cywilna służba wodna, czyli tzw. Nadbrzeżna Służba Wiślańska. Za zasadniczą przyczynę powołania w paskiewiczowskiej Polsce tej specjalnej administracji wodnej posłużył przykład wprowadzenia w drogownictwie urzędu inżynierów obwodowych, którzy okazali się niezwykle użyteczni w procesie nieustannego polepszania jakości dróg bitych i zwykłych (drugiego rzędu) przy niewielkim zresztą tylko zwiększeniu z tego tytułu kosztów ponoszonych w tym okresie na budowę i utrzymanie dróg. Podobnie bardzo pozytywne rezultaty dało ustanowienie przez Bank Polski, po zakończeniu prac nad Kanalem Augustowskim, specjalnej służby technicznej.

Biorąc pod uwagę te korzyści, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego postanowiła zatem sukcesywnie rozwijać obszar prac transportowej



służby inżynierskiej. Ministerstwo zwróciło tu szczególną uwagę na uporządkowanie służby „około rzek spławnych Królestwa”. Projekt KRSWDiOŚP został przedstawiony do akceptacji przez Radę Administracyjną dnia 26 lutego/10 marca 1837 roku i został w całości przez tę agendę przyjęty. Jak wynikało z protokołu posiedzenia tej ostatniej instytucji, podstawowym celem powołania nowej agendy były nadzorowanie i ochrona prowadzonych prac wodno-regulacyjnych. Innym powodem ustanowienia tej nowej gałęzi krajowej administracji było umożliwienie zapobiegania „wszelkim początkowym uszkodzeniom” zrealizowanych już prac regulacyjnych. Komisja Rządowa utrzymywała, że brak odpowiedniego nadzoru nad rzekami spławnymi powoduje całkowite lub częściowe zniszczenie czy uszkodzenie robót wykonywanych czy to na koszt administracji państwowej, czy właścicieli prywatnych. Ministerstwo wskazywało dodatkowo na nieustanne zapełnianie się koryt rzecznych nowymi zawałami, względnie na przerywanie wałów ochronnych.

W konsekwencji w początkach wiosny 1837 roku przystąpiono do ustanowienia przy najważniejszej spławnej rzece Królestwa permanentnego nadzoru, w którego skład mieli wchodzić przede wszystkim tamiarze oraz nadbrzeżni dozorczy. Jak się okazało, ich formalnie ustalone zadania, prócz obowiązku: a) utrzymywania w dobrym stanie brzegów rzek i wykonanych już prac regulacyjnych, b) zapobiegania jakimkolwiek szkodom prowadzącym do pogorszenia spławności, obejmowały zajmowanie się – w charakterze pracowników służby technicznej – „wszelkimi mniejszymi robotami, uporządkowanie rzek i polepszenie spławności na celu mającymi”.

Służba ta okazała się najbardziej niezbędna w swoim działaniu na obszarze od granicy Królestwa z Wolnym Miastem Krakowem aż do ujścia Narwi do Wisły (dokładnie: na przestrzeni od granicy z Okręgiem Krakowskim do Wyszogrodu), co motywowano znacznym zagrożeniem powodziowym i jednocześnie największą występującą tu potrzebą uregulowania biegu Wisły. Za miejsca wybitnie newralgiczne, a tym samym wymagające ścisłego stałego nadzoru, uznano w marcu 1837 roku obszary: a) od Zawichostu do Kazimierza, b) wzdłuż granicy galicyjskiej (tu problemem było podniesienie galicyjskiego brzegu Wisły przez władze austriackie, co spowodowało potrzebę podjęcia podobnych prac po stronie Królestwa, i to nie tylko pod względem uszlusowania koryta rzeki, lecz także dla „utrzymania całości granicy”. Z tego powodu Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego postanowiła zatrudnić wiosną 1837 roku we wskazanym obszarze, tj. od granicy Okręgu Wolnego Miasta Krakowa do Zawichostu czterech lub nawet pięciu tamiarzy, względnie dozorców nadbrzeżnych. Musieli oni pracować pod kierunkiem lokalnych inżynierów obwodowych i wojewódzkich. Na znacznie dłuższym odcinku od Zawichostu do Wyszogrodu (czyli do ujścia Narwi do Wisły) ministerstwo zaplanowało natomiast zatrudnienie ośmiu lub dziewięciu tamiarzy bądź dozorców nadbrzeżnych, pozostających pod nadzorem dwu inżynierów spławów. Ich zaplanowane rozmieszczenie było związane z lokalizacją tzw. punktów newralgicznych. Do tego dochodziła jeszcze potrzeba zatrudnienia czterech konduktorów spławów (podinżynierów), których obowiązki zamykały się w: a) sporządzaniu planów, b) przygotowywaniu projektów, c) kontroli prac wodnych realizowanych w ramach obowiązku szarwarkowego, d) wykonywaniu wszystkich robót technicznych, związanych z uregulowaniem Wisły [2]. Z raportu złożonego do Rady Stanu za 1837 rok wynikało zaś dokładnie, iż początkowo w skład nadbrzeżnej służby wiślańskiej miało wchodzić pierwotnie: dwu inżynierów, czterech podinżynierów oraz dwunastu dozorców nadbrzeżnych wraz z cieślami [5].

Następnie Rada Administracyjna, na podstawie swego postanowienia z 26 lutego/10 marca 1837 roku o utworzeniu „oddzielnej służby wodnej konserwacyjnej”, zatwierdziła etat dla tej służby z początkiem obowiązywania (po raz pierwszy) od dnia 1 lipca 1837 roku, tj. w drugim półroczu tego roku. Jednocześnie rząd Królestwa polecił inspektorowi generalnemu w Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych sporządzenie i przekazanie do

Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego projektu instrukcji dla opisywanej służby wodnej. Po wstępnym zatwierdzeniu przez ministerstwo, dnia 26 maja/7 czerwca 1837 roku dyrektor główny prezydujący w KRSWDiOŚP generał Gołowin skierował główne wytyczne nowej gałęzi administracji, czyli tzw. określenie obowiązków służby wodnej, do dalszego uszczegółowienia przez Dyрекcję Komunikacji Lądowych i Wodnych.

Minister spraw wewnętrznych wskazał przede wszystkim w swoich wytycznych na podział głównych obowiązków nadzorczych ciążyących na inżynierach, zapisanych na etacie służby wodnej. Tym sposobem obszar działania tej służby od Zawichostu do ujścia Pilicy przekazano pod pieczę inżyniera Muszalskiego, teren od ujścia Pilicy do Wyszogrodu oddano natomiast pod kontrolę inżyniera Winnickiego. Obydwaj inżynierowie znaleźli się, co było jasne, pod zwierzchnictwem inspektora generalnego Dyрекcji Komunikacji Lądowych i Wodnych.

Co do samych przepisów Eugeniusz Aleksandrowicz Gołowin przyjął za aksjomat, że głównym obowiązkiem nadzoru wodnego powinna być kontrola zabezpieczenia i całości brzegów rzek, w szczególności dopilnowanie dobrego stanu przeprowadzonych już prac melioracyjnych oraz usuwanie z brzegów wiślanych wszelkich przeszkód mogących utrudniać prawidłową komunikację (spław).

W konsekwencji trzeba było dookreślić obowiązki ciążyące na dozorcach i podinżynierach służby wodnej. Poza zbieraniem informacji, sporządzaniem raportów, nadzorem nad porzucenymi ich opiece odcinkami rzeki i jej brzegów mieli oni obowiązek samoistnego podejmowania – w wypadkach nagłego zagrożenia – niezbędnych środków zaradczych, które trzeba było wykonywać przy zaistnieniu konieczności bezzwłocznego wzmacniania brzegów „oraz dzieł przy nich egzystujących”. Ogólnie zresztą pracownicy służby wodnej musieli podejmować wszelkie prace zarządzane przez urzędników wyższych szczebli administracji państwowej. W celu umożliwienia wykonywania tak zakreślonych zadań służby wodnej zarówno podinżynierowie, jak i dozorczy nadbrzeżni oraz tamiarze uzyskali możliwość korzystania, z pomocą administracyjną wójtów w gminach i burmistrzów w miastach, z „pewnej liczby robocizny szarwarkowej”, której to wielkości jednak precyzyjnie nie ustalono.

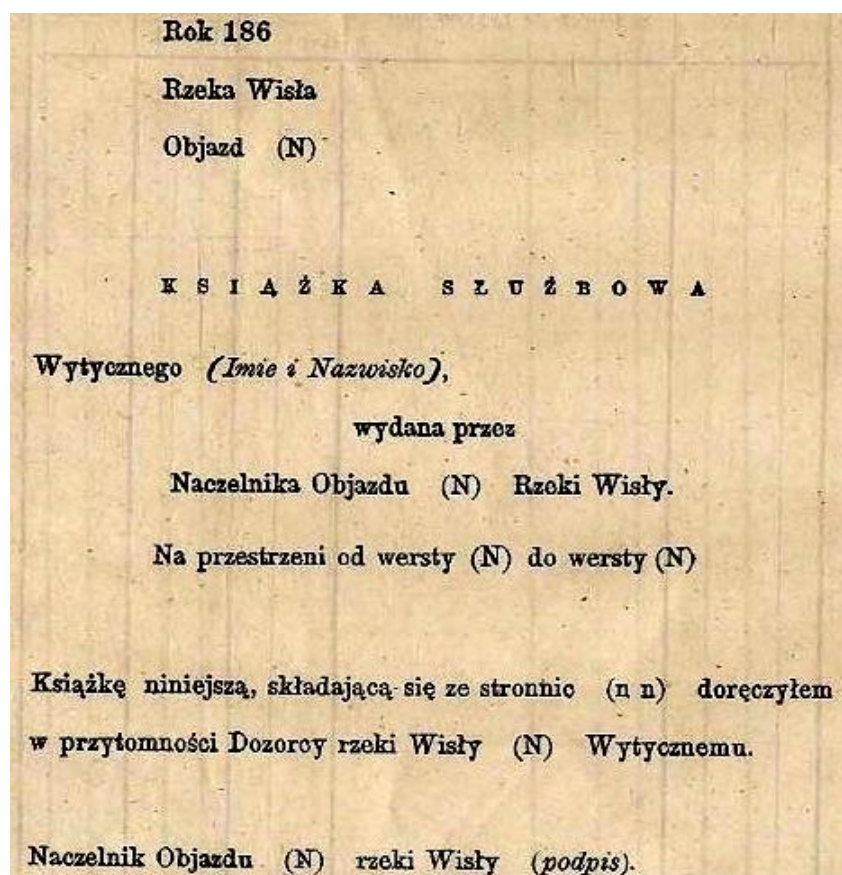
Uściślono za to przypisane podinżynierom obowiązki związane z opracowywaniem planów hydrotechnicznych oraz opracowywaniem nowych projektów budowlanych, wskazując nie tylko na potrzebę realizacji w tej mierze poleceń służbowych, lecz także potrzebę wykazywania inicjatywy oddolnej. Zgodnie z wolą Gołowina na administrację transportową nałożono zarazem w maju 1837 roku nie tylko nakaz dokładnego opracowania zasad składania (w tym wzorów) przez służbę wodną raportów, wykazów przeprowadzonych prac czy wykorzystania powinności szarwarkowej, lecz także przepisów zakazujących niszczenie robót hydrotechnicznych przy brzegach czy korycie rzeki oraz nakazujących sprzątanie brzegów z drzew, kłód czy jakichkolwiek przeszkód w prawidłowym spławie [9].

Wprowadzona od 1 lipca 1837 roku Służba Spławu Rzeki Wisły po piętnastu latach, tj. w 1852 roku, doczekała się zwiększenia swego stanu osobowego. Ustanowiono wówczas następującą liczbę zatrudnionych na etacie tej służby osób: a) czterech naczelników objazdowych, b) sześciu konduktorów, c) jedenastu dozorców. W tym samym roku powiększono zarazem służbę wodną utrzymywaną przy Kanale Augustowskim, gdzie w 1852 roku funkcjonowała następująca liczba pracowników: a) naczelnik objazdu, b) siedmiu dozorców służowych, c) dwudziestu dwóch stróżów kanałowych [12]. Zaskakuje relatywnie niewielka liczba osób zaangażowanych w okresie 1837-1852 w prace „służby spławu rzeki Wisły”.

Drugim rodzajem cywilnej służby wodnej wprowadzonej w Królestwie Polskim byli tzw. wytyczni (niekiedy nazywani policją wodną). Ustanowiono ten nowy rodzaj administracji „dla wytykania na Wiśle drogi spławnej i oznaczenia zawałów dla spławu

niebezpiecznych”. Wytyczni zaczęli wykonywać swoje prace – bez stałego formalnego umocowania, gdyż wprowadzono pierwotnie ten rodzaj prac jedynie na próbę – dość późno, gdyż dopiero od 1858 roku. Już jednak od 1862 roku dwudziestu siedmiu wytycznych zostało zaopatrzonych we flagi i blachy napierśne (ryngrafy) z napisem „Policja Wodna”, co uczyniono „dla nadania im charakteru urzędowego”. Mieli oni zatem posiadać charakter typowej formacji policyjnej, w tym wypadku odpowiadającej za nadzór nad spławem wiślanym etc.

Pierwotnie wytyczni wykonywali swoje obowiązki na zasadzie upoważnień okresowych, a sumy potrzebne na opłacenie tego rodzaju działalności pochodziły z funduszu rezerwowego, pozostawionego do dyspozycji Rady Administracyjnej [3]. Dopiero w czasie schyłkowego powstania styczniowego, tj. w 1864 roku, wprowadzono stały etat tej „Policji Wodnej” w Zarządzie Komunikacji Lądowych i Wodnych [13]. Opracowana następnie instrukcja dla służby wytycznych została dnia 24 marca/5 kwietnia 1865 roku rozesłana przez naczelnika Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego generała lejtnanta Szuberskiego do naczelników objazdu rzeki Wisły w formie książeczek. Nie nawiązywała ona jednak w żaden sposób do ewentualnie policyjnego charakteru wytycznych.



Rys. 3. Strona tytułowa książeczki służbowej wytycznego [10]

Fig. 3. Title page of service booklet of waterway paver [10]

Ogólnym założeniem Szuberskiego było (na co wskazywała preambuła instrukcji), aby na całym obszarze Wisły pozostającym pod nadzorem danego wytycznego starał się on przy użyciu wszelkich środków ułatwić spław przemierzających Wisłę statków. Można powiedzieć, że zdecydowana większość przepisów instrukcji z wiosny 1865 roku sprowadzała się do tego imponderabilium.

Na każdego wytycznego nałożono obowiązek posiadania, zakupionego za prywatne pieniądze, czołna, wiosł oraz dostatecznej liczby tyczek i tzw. prątków, służących do wytyczania bezpiecznego spławu na Wiśle i do prawidłowej ochrony wałów przeciwpowodziowych (art. 1). Innym, poza posiadaniem własnych środków transportu wodnego i oznaczeń, podstawowym niejako obowiązkiem pracownika służby wytycznej było wyszukanie i oznaczenie właściwego kierunku nurtu rzecznej i wskazanie w pełni bezpiecznej drogi spławu. Realizowano to przy użyciu kołków retmańskich, zawsze zatykanych po prawej stronie wartówki. W miejscach, gdzie występował podział nurtu na dwie odnogi, w punkcie krytycznym (tj. samego rozdziału nurtów) należało wetknąć w dno dwa oddzielne kołki. Były one pochylone każdy w kierunku jednego nurtu, który miały pokazywać. Przez cały obszar występowania podwójnego nurtu aż do momentu ich połączenia (gdzie ponownie wbijano dwa nachylone kołki) każdy z nich musiał być oznaczony w sposób standardowy, tj. przy użyciu kołków retmańskich. Tam z kolei, gdzie występowały mielizny, wytyczni mieli obowiązek oznaczenia ich na całej długości tykami, zaopatrzonymi w zrobione ze słomy wiechy (art. 2).

Wytyczni musieli w ogóle prawidłowo oznaczać wszystkie prądy, rafy, zawały, kamienie oraz pozostałe niebezpieczne i utrudniające spław przeszkody. Wszystkie te miejsca oznaczono zazwyczaj mocnymi tykami zaopatrzonymi w słomiane wiechy, dopuszczano jednak w wyjątkowych sytuacjach (np. głębina) zastosowanie oznaczenia sporządzonego z przymocowanych do sznura z opuszczonym na dno kamieniem dwóch kłód drewnianych, przybitych na krzyż. Oczywiście było, że w wypadku zniszczenia czy zniesienia przez wodę tych znaków ostrzegawczych wypadało je natychmiast zastąpić dobrze utrzymywanymi nowymi oznaczeniami (art. 3).

Istotne wahnięcia poziomu wody w Wiśle (przybór czy opadnięcie lustra wody) stawały się bezpośrednią przyczyną ponownego zrewidowania koryta rzeki i drogi spławnej. To zaś mogło za sobą pociągać potrzebę nowego oznaczenia szlaku wodnego kołami retmańskimi, wskazania prądów i zawałów. O wszystkich takich czynnościach wytyczny informował „dozorcę rzeki Wisły”, przedstawiając mu *in situ* „zmiany zaszły w nurcie i nowe mielizny” (art. 7). Jednocześnie dozorca Wisły dowiadywał się od pracowników służby wodnej o mogących utrudniać spław zmianach w nurcie i brzegach Wisły, w tym: spowodowanych nie tylko przez niespodziewany przybór wody, lecz także przez coroczne puszczenie lodów na wiosnę, czyli o zmianach nurtu, który „szkodliwie działa na brzegi i gdzie [...] staje się dla nich niebezpiecznym” (art. 8). W konsekwencji wszystkie te wskazania i obowiązki nałożone na wytycznych w rezultacie prowadziły do sytuacji, gdy musieli się oni nieustannie znajdować w tych miejscach z powierzonego im odcinka nurtu Wisły, gdzie najtrudniej było spławić tratwy czy statki i wiezione przez nie towary i gdzie groziło ich zniszczenie.

Dodatkowym obowiązkiem wytycznego było posiadanie dokładnej wiedzy o głębokości nurtu czy mieliznach. Musiał on z odpowiednim wyprzedzeniem powiadamiać sterników czy retmanów napływających statków i tratw o niebezpieczeństwie mielizny/mielizn. Cel takiego działania sprowadzał się do umożliwienia takiego przeładowania towarów, aby statki mogły przechodzić swobodnie przez oznaczone mielizny, ani się na nich nie zatrzymując, ani nie powodując zatamowania ogólnego ruchu spławnego. W wypadku pojawiania się nadzwyczajnych trudności przy przejściu przez mieliznę czy inne miejsca trudne do przepłynięcia, na wyraźne żądanie sternika statku, wytyczny był dodatkowo zobligowany do osobistego przeprowadzenia statków (art. 2). Jeżeli jednak pomimo ostrzeżeń jakiś statek się nie zatrzymał i wszedł na mieliznę, tamując tym samym nurt spławu, wytyczni zostali zobowiązani do podjęcia starań zmierzających do szybkiego i sprawnego oczyszczenia drogi spławnej. Inną czynnością podejmowaną w takim przypadku przez pracowników służby spławnej było zawiadomienie „zwierzchności” o zaszłym wypadku z wymieniem personaliów oraz miejsca zamieszkania właściciela feralnego statku (art. 4). Podobnie trzeba było

powiadomić władze wraz ze stosownym wyjaśnieniem, gdy na odcinku Wisły poddanym kontroli wytycznego dochodziło z jakiegokolwiek powodu do zniszczenia czy uszkodzenia takich środków transportu, jak: berlinka, statek, galar lub tratwa (art. 5).

Innym obowiązkiem służby wytycznej stało się – zgodnie z art. 10 instrukcji Szuberskiego – pilnowanie, aby pływające na wodzie młyny na stałe stacjonowały w wyznaczonych miejscach; oprócz tego wypadało nie dopuszczać do ich dalszych napraw czy ulepszeń i informować o naruszeniach tego zakazu „dozorcę rzeki Wisły” (art. 10). Także trzeba było objąć stałym nadzorem mosty pływające i przewozy (przeprawy) wodne, oczywiście pod kątem ewentualnych utrudnień i opóźnień w spławie statków i tratw (art. 11). Co więcej, stawianie jazów na Wiśle przez rybaków oraz używanie grubych kołków przy zaciąganiu sznurów do łowienia ryb, jako kolejna czynność zakazana, również podlegało nadzorowi i likwidacji przez pracowników służby wytycznej. Grube kołki rybackie usuwano z dwu powodów: a) po zasypaniu paskiem mogły one stawać się przyczyną powstawania tzw. zawałów, b) przez ewentualne podobieństwo do kołków stosowanych przy wytyczaniu nurtu spławnego mogły wprowadzać prowadzących statki czy tratwy w błąd (art. 12). Obowiązki wytycznych obejmowały również dbałość o zabezpieczenie przeciwpowodziowe. Chodziło o dopilnowanie, aby nie wypasano bydła, nie urządzano przejazdów ani nie łamano czy wycinano gałęzi na tamach faszynowych oraz piaskach z zaflancowną tam łożyną. Po bezzwłocznym zabronieniu takich procedurów wytyczni informowali swoich zwierzchników o personaliach osób dopuszczających się nadużyć (art. 13). Udział służby wytycznej w usprawnianiu spływu wiślanego bynajmniej nie ograniczał się tylko do działań podejmowanych niejako osobiście. Zgodnie bowiem z treścią art. 14 instrukcji służba ta aktywnie partycypowała w pracach państwowych statków przeznaczonych do czyszczenia dna Wisły, wskazując – na każde wezwanie „nadzorującego statek do czyszczenia dna Wisły” – znane jej przeszkody czy zawały w korycie głównej rzeki Królestwa.

Poza kontrolowaniem samego cieku wodnego i brzegów rzeki wytyczni mieli obowiązek dopilnowania utrzymania w dobrym stanie, z reguły zlokalizowanych po obu brzegach rzeki, dróg niezbędnych do holowania statków. Ponieważ ustawowo drogi takie miały szerokość 22 ½ łokcia (ok. 13 m), wypadało zatroszczyć się o to, aby wskazana szerokość drogi przybrzeżnej była utrzymywana. Usuwano z takiej drogi do holowania: drzewa, pnie, kamienie, co stanowiło kolejny obowiązek służby wytycznej. Ponadto wytyczni dbali o dobry stan ustawionych przy drogach na obu brzegach rzeki słupów wiorstwowych oraz słupów zlokalizowanych przy tamach i tablic ostrzegawczych, donosząc przy nadarzącej się okazji dozorcę rzeki Wisły o ich stanie (art. 9). Wreszcie w okresie zimowym oraz na przedwiośniu podlegający danemu wytycznemu odcinek Wisły musiał być przez pracowników służby wodnej zabezpieczony przed powstaniem zatorów z płynącej kry lodowej oraz przed uszkodzeniem przez nią brzegów rzeki, którzy też donosili o takich zdarzeniach dozorcę rzeki Wisły. Trzeba było przede wszystkim przeprowadzać (razem z wyznaczonym do pomocy robotnikiem) obrąbywanie lodu z urządzeń służby wodnej (art. 15).

Należy zaznaczyć, iż wytyczni ponosili oczywiście odpowiedzialność za swoje udowodnione umyślne przewinienia, szczególnie gdy podczas żeglugi na obszarze ich rewirów (luk) rozbiły się z ich winy/przez niedopatrzenie jakieś statki. Konsekwencje wyciągano również w stosunku do opieszalnych czy źle wykonujących obowiązki i w stosunku do osób nieobecnych na swoich stanowiskach w trakcie nawigacji na Wiśle. Pierwszą i zasadniczą karą było tu usunięcie danego wytycznego z zajmowanego przez niego stanowiska (art. 6).

Instrukcja z 5 kwietnia 1865 roku nie wspominała już jednak o nadaniu wytycznym prerogatyw „Policji Wodnej”, a wielokrotnie powtarzane w jej przepisach ciągłe odsyłanie do dozorcę rzeki Wisły czyniły z przedstawicieli służby wytycznej raczej element pomocniczo-naprawczy niż decyzyjny czy sprawczy [7].

#### 4. WNIOSKI

Carska transportowa służba wodna na Wiśle, z samej natury rzeczy skupiając się generalnie na kwestiach policyjno-kontrolno-celnych oraz zabezpieczeniach strategicznych mostów, w momentach otwartego konfliktu z podbitymi Polakami wykazywała oczywiste tendencje do czasowego korzystania z pomocy Ekipaży Gwardii (Gwardiejskiego Ekipaży), stanowiącego podstawę osobową do działań zabezpieczających moskiewską kontrolę nad Wisłą w okresach otwartych walk. Generalnie jednak nie stanowiła ona jakiegóż znaczącej struktury organizacyjnej czy transportowej, czego najlepszym przykładem jest posiadanie tylko trzech łodzi kanonierskich w początkowym okresie paskiewiczowskim. Do tego dochodziło sporadyczne wykorzystywanie miejscowych szyprów czy tamiarzy, pracujących na rzecz Armii Czynnej, a niekiedy opłacanych ze skarbu Królestwa. Godne jest jednak uwagi, iż dwukrotnie niejako opracowywana – w latach 1837 oraz 1855 – ustawa o zabezpieczeniu mostów przyfortecznych niezwykle szczegółowo opisywała zakres nadzoru nad tymi obiektami ze strony rosyjskich władz wojskowych. Z kolei analiza działań rosyjskich z 1863 roku, poza oczywistym przecenieniem zagrożenia ze strony polskich powstańców, wykazuje, iż pomimo istnienia możliwości budowania na Solcu w Warszawie ewidentnie przydatnych dla moskiewskiej służby wodnej statków parowych czy „łodzi żelaznych” Rosjanie nawet nie brali pod uwagę ewentualności budowy swoich statków czy łodzi w prywatnych zakładach stolicy Królestwa. To czyniło rosyjską służbę transportową na Wiśle kompletnie niezależną od polskiego zaplecza gospodarczego. Niezwykle zaś ironicznie wygląda już samo nazewnictwo statków parowych wojennej flotyli warszawskiej, sugerujące pełne zadomowienie Rosjan na polskich ziemiach.

Natomiast ustanowione w Królestwie Polskim dwie cywilne służby wodne – Nadbrzeżna Służba Wiślańska / Służba Spławu rzeki Wisły z 1837 roku oraz Służba Wytyczna z lat 1858/1865 – były związane – poza kwestiami zapewnienia prawidłowego spławu i zabezpieczenia przeciwpowodziowego – zarówno z pośrednim naruszaniem granicy na Wiśle przez stronę austriacką, jak i z sukcesywnym zwiększaniem się (pojawiającego się od 1848 roku) ruchu parowego. Próba przekształcenia służby wytycznej w rodzaj policji wodnej w zmiennej po upadku powstania styczniowego sytuacji politycznej nie miała jednak racji bytu.

#### Bibliografia

1. AGAD w Warszawie, zespół Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego 1815-1867, sygn. 27/39. [In Polish: AGAD in Warsaw, the team of the Administrative Council of the Kingdom of Polish 1815-1867, sig. 27/39].
2. Rada Administracyjna Królestwa Polskiego 1815-1867, protokół posiedzenia z 26 lutego/10 marca 1837 roku. [In Polish: The Administrative Council of the Kingdom of Polish 1815-1867, minutes of the meeting of February 26 / March 10, 1837 the year].
3. Rada Administracyjna Królestwa Polskiego 1815-1867, protokół posiedzenia z 29 maja/10 czerwca 1862 roku. [In Polish: The Administrative Council of the Kingdom of Polish 1815-1867, minutes of the meeting May 29 / June 10, 1862 the year].
4. AGAD w Warszawie, zespół II Rady Stanu Królestwa Polskiego 1833-1841, sygn. 105/157-158. [In Polish: AGAD in Warsaw, the second team of the State Council of the Polish Kingdom 1833-1841, sig. 105 / 157-158].
5. II Rada Stanu Królestwa Polskiego 1833-1841, 105/34-35. [In Polish: II Council of State of the Kingdom Polish 1833-1841, 105 / 34-35.].



6. Dziennik Urzędowy Guberni Radomskiej, dodatek pierwszy do numeru 14, 26 marca/ 7 kwietnia 1855 roku, Rząd Gubernialny Radomski, Wydział i Sekcja Administracyjna, 15/27 marca 1855 roku, nr 18 238. [In Polish: Official Journal of the Government of Radom, the first addition to the number 14, March 26 / April 7, 1855 year, the province government Radomski, Faculty and Administration Section, 15/27 March 1855, No. 18 238].
7. Instrukcja dla wytycznych, Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych, pismo naczelnika zarządu generała-lejtnanta Szuberskiego z 24 marca/5 kwietnia 1865 roku. [In Polish: Instructions for the guidelines, the Board of Transport and Waterways, the letter head of the board of General-Lieutenant Szuberskiego March 24 / April 5, 1865 the year].
8. Instrukcja względem przepuszczania statków i tratw przez łyżwowe mosty znajdujące się przy fortecach na Wiśle, sporządzania protokołów, pociągania do kar i opłat szyprow za uszkodzenia mostu przez napłynięcie nań statków czy tratw; Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego 5/17 czerwca 1837 roku, nr 13 450/ 24 610 / Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych 28 lutego/12 marca 1855 roku, nr 3911/842322. [In Polish: Instructions with respect to the passage of ships and rafts by skating bridges located at the fortresses on the Vistula River, the preparation of protocols, pulling the penalties and fees skippers for any damage to the bridge will flow through him ships and rafts; Government Commission of Internal Affairs and Public Enlightenment Spiritual 5/17 June 1837, No. 13 450/24 610 / Government Commission of Internal Affairs and Spiritual February 28 / March 12, 1855, No. 3911/842322].
9. Określenie obowiązków służby wodnej, dyrektor główny prezydujący w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego generał Gołowin, 26 maja/ 7 czerwca 1837 roku, nr 3 185/11 561. [In Polish: The term service obligations water, the director of the main prezydujący in the Government Commission of Internal Affairs and Public Enlightenment Spiritual General Golovin, May 26 / June 7, 1837, No. 3 185/11 561].
10. Strona tytułowa książeczki służbowej wytycznego z Instrukcja dla wytycznych, Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych, pismo naczelnika zarządu, generała-lejtnanta Szuberskiego z 24 marca/5 kwietnia 1865 roku. [In Polish: The title page of the book business a guiding manual for guidance, Transport Management of Land and Water, the letter head of the Board, General-Lieutenant Szuberskiego March 24 / April 5, 1865 the year].
11. Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, t. III, Księga I, Warszawa 1866, s. 151, przypis dolny. [In Polish: A set of administrative rules of the Polish Kingdom. Communication Department of Land and Water, Vol. III, Book I, Warsaw 1866, p. 151, footnote]
12. Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych , t. I, Warszawa 1866, s. 279. [In Polish: A set of administrative rules of the Polish Kingdom. Communication Department of Land and Water, Vol. I, Warsaw 1866, p. 279].
13. Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych , t. 1, Warszawa 1866, s. 283. [In Polish: A set of administrative rules of the Polish Kingdom. Communication Department of Land and Water, Vol. 1, Warszawa 1866, p. 283.].
14. <http://fortification.ru/forum/index.php?topic=3998.0> [dostęp: 9 lutego 2015]
15. <http://guardcrew.com/?q=node/288> [dostęp: 9 lutego 2015].
16. <http://www.imha.ru/1144524353-gvardejjskijj-jekipazh.html> [dostęp: 11 lutego 2015].