

ADMINISTRACJA TRANSPORTOWA W WARSZAWIE W LATACH 1843–1865

M. Rutkowski
(Białystok, Polska)

Prowadzone w okresie tzw. późnej epoki paskiewiczowskiej prace transportowe na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy (przedstawione w miarę szczegółowo w pierwszej części niniejszego artykułu w zakresie ich rzeczywistego rozmiaru oraz generowanych kosztów), wykazywały w latach czterdziestych i pięćdziesiątych XIX wieku ogólny brak koncepcji rozwojowej i swoistą inercję. Taką negatywną tezę można jednak było postawić w odniesieniu do zdecydowanej większości dziedzin aktywności warszawskiej służby drogowej w okresie do końca lat pięćdziesiątych XIX wieku, ze szczególnym uwzględnieniem prac przy warszawskim moście drewnianym, czy tzw. „robót hydraulicznych”, sprowadzających się właściwie do budowania kanałów odprowadzających wodę oraz studni. Z drugiej strony nie należy jednak zapominać i o pewnych osiągnięciach warszawskiej administracji transportowej tego okresu, z których bez wątpienia najbardziej widocznym rezultatem było wybudowanie tzw. zjazdu drogowego, prowadzącego z Zamku Królewskiego wprost do rzeki Wisły. Bodajże jednak najbardziej spektakularnym zajęciem stołecznej administracji transportowej było kładzenie w mieście bruków i chodników. Zresztą w pierwszej połowie XIX wieku było stałą zasadą, iż brukowanie ulic i wykładanie chodników prowadzone było w Warszawie ze znacznym natężeniem.

Tak czy inaczej, dopiero wraz z początkiem okresu liberalizacji w tzw. kongresowym Królestwie Polskim, lokalne naczelné władze administracyjne przystąpiły do opracowania szeregu projektów, zmierzających do ewentualnej zmiany struktury i charakteru zarządu rozwoju komunikacyjnego stolicy. Opracowania te (z kolei opisane w drugiej części tekstu), jakkolwiek niekiedy zbyt szczegółowe i jako takie następnie częściowo kontestowane i poprawiane, przyczyniły się jednak finalnie do powołania w roku 1864 specjalnej “warszawskiej delegacji transportowej”. Instytucja ta z powodzeniem opracowała w kwietniu roku 1865 stosowny raport, którego zalecenia wprowadzono w życie jeszcze wiosną tej samej daty.

Ówczesne istotne przyśpieszenie robót transportowych prowadzonych w stolicy Królestwa Polskiego – ze względów natury ściśle politycznej – nie było jednakowoż zapoczątkowaniem licznych projektów, które naprawdę polepszałyby infrastrukturę komunikacyjną w Warszawie. Jedną bowiem z form represji zastosowanych po upadku Powstania Styczniowego 1863 roku przez najezdnicze władze moskiewskie okazało się być ograniczenie inwestycji transportowych w stolicy Królestwa.

Słowa kluczowe: Warszawska służba transportowa, Królestwo Polskie, 19 wiek.

M. Рутковський. Транспортна адміністрація у Варшаві в 1843–1865 рр.

Здійснювані під час т. зв. епохи Паскевича транспортні роботи в районі столичного міста Варшави (детально представлені в першій частині цієї статті з точки зору їх фактичного розміру та здійснених витрат) показали у сорокових та п'ятдесятих роках XIX ст. цілковиту відсутність концепції розвитку та своєрідну інертність. Тому з початком періоду лібералізації в т. зв. конгресовому Царстві Польському місцеві адміністративні органи центральної влади почали розробляти низку проєктів, спрямованих на можливу зміну структури та характеру

© M. Rutkowski, 2019

управління комунікаційним розвитком столиці. Ці дослідження (у свою чергу описані у другій частині тексту), хоча іноді занадто детальні і такі, що згодом були переглянуті та виправлені, наразі сприяли створенню у 1864 р. спеціальної «варшавської транспортної делегації». Ця установа успішно підготувала відповідний звіт у квітні 1865 р., рекомендації якого були реалізовані навесні того ж року.

Ключові слова: Варшавська транспортна служба, Царство Польське, 19 століття.

M. Rutkowski. Transport administration in Warsaw during period of 1843–1865

Conducted during the so-called late Paskievich epoch, transport works in the area of the Capital City of Warsaw (presented in detail in the first part of this article in terms of their actual size and costs) showed in the 1840s and 1850s a general lack of developmental concept and some sort of inertia.

However, such a negative thesis could be made in relation to the vast majority of areas of activity of the Warsaw road service in the period stretching to the end of the 1850s, with particular emphasis on works on the Warsaw wooden bridge, or the so-called “plumbing”, actually reduced to building water (drainage) channels and wells. On the other hand, one should not forget about some of the achievements of the Warsaw transport administration of this period, of which the most visible result was undoubtedly the construction of the road exit leading from the Royal Castle directly to the Vistula River. Perhaps, the most spectacular occupation of the capital’s transport administration before 1860-ties was laying pavements in the city. Anyway, in the first half of the nineteenth century it was a constant rule that paving streets as well as lining pavements was carried out in Warsaw with considerable intensity.

One way or another, with the beginning of the liberalization period in the Vienna Congress Kingdom of Poland, the local supreme administrative authorities proceeded to the development of a number of projects aiming at a possible change in the very structure and nature of the management process of the capital’s communication development. These studies (in turn described in the second part of this text), although sometimes too detailed and as such then partly contested and improved, ultimately contributed to the appointment in 1864 of a special “Warsaw Transport Delegation”. The above mentioned institution successfully developed an appropriate report in April 1865, the recommendations of which were put into effect as soon as during the Spring of the same date.

The then significant acceleration of transport works carried out in the capital of the Kingdom of Poland – for strictly political reasons – was not, however, the initiation of numerous projects that would really improve the communication infrastructure in Warsaw. Thus, one of the forms of repression used after the fall of the January Uprising of 1863 by the invading Muscovite authorities turned out to be the reduction of transport investments in the capital of the Kingdom.

Key words: Warsaw transport services, Kingdom of Poland, 19th century.

1. Prace warszawskich służb transportowych w latach czterdziestych i pięćdziesiątych XIX wieku

Wśród wielu przejawów aktywności warszawskich służb transportowych tzw. drugiego etapu okresu paskiewiczowskiego, czyli do drugiej połowy lat pięćdziesiątych XIX wieku, należałoby być może na pierwszym miejscu wymienić wybudowanie “zjazdu z Zamku Królewskiego do Wisły”. Było to bez wątpienia bardzo spektakularne osiągnięcie administracji transportowej w stolicy Królestwa. Zjazd ów był budowany dokładnie w okresie 1844–1847, a umiejscowiono go na podstawie składającej się z siedmiu arkad; przy czym jego całkowita długość wynosiła 372 sążni. Już w pierwszym roku prac wystawiono 700 sążni kubicznych murów oraz zrobiono nasyp o pojemności 6 500 sążni kubicznych¹. W kolejnych latach 1845-1846 dalej prowadzono tu budowę, a w roku 1847 wykonano szereg prac dodatkowych, a nawet koniecznych już napraw. Wszystko to pochłonęło suk-

¹ Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego (dalej – GRKP). Nr 128 z 1/13 czerwca 1849 roku. S. 1004.

cesywnie kwoty: a) w roku 1845: 64 805; b) w roku 1846: 220 632; c) a w roku 1847: 1878 rubli srebrem².

Innym stałym nadzorem stołecznej administracji transportowej objęty był warszawski most. Jego koszty utrzymania (w to wchodziła oczywiście i eksploatacja) w okresie 1843/1845–1852 obrazuje poniższa tabela.

Tabela nr I³

**Koszty utrzymania i eksploatacji warszawskiego mostu
na Wiśle w okresie 1843/1845–1852**

Rok	Koszt prac w rublach srebrem i kopiejkach
1843	14 494 rs 43 ½ k.
1845	15 184 rs
1846	27 750 rs
1847	16 228 rs
1848	16 104 rs
1849	15 642 rs
1850	20 499 rs
1851	25 097 rs
1852	19 800 rs

Z kolei w kolejnym roku, dla którego posiadamy weryfikowalne dane, tj. podczas 12 miesięcy roku 1856, koszty utrzymania i eksploatacji warszawskiego mostu łyżwowego na Wiśle pociągnęły za sobą konieczność wydatkowania kwoty 18 836 26 rubli srebrem ¾ kopiejki. Warto zauważyć, iż w tymże roku 1856 służby komunikacyjne Królestwa pracowały w stolicy “około utrzymania mostu z pod Płocka sprowadzonego”, na co wydatkowano 9724 rubli srebrem 12 kopiejek⁴. W roku 1857 utrzymanie warszawskiego mostu wiślanego kosztowało: 23 208 rubli srebrem 68 ½ kopiejki; natomiast w roku 1858 suma ta wynosiła znacznie mniej, bo 15 860 rubli srebrem 39 kopiejek⁵. W kolejnych 12 miesiącach roku 1859 koszty “konserwacji” warszawskiego mostu na Wiśle opiewały na: 13 290 rubli srebrem 45 kopiejek⁶. Widzimy tu znaczne wahania w ilości pieniędzy przeznaczanych na prawidłowe funkcjonowanie warszawskiego mostu na Wiśle.

Wśród innych prac “hydraulicznych” zajmowano się również w Warszawie w latach czterdziestych i pięćdziesiątych XIX wieku także kanałami miejskimi. Naprawa kanałów warszawskich pociągała za sobą w okresie 1843/1845–1850 niekiedy znacznie odbiegające od siebie kwoty.

² GRKP. Nr 130 z 1/13 czerwca 1850 roku. S. 973; GRKP. Nr 220 z 20 września / 2 października 1850 roku. S. 1759; GRKP. Nr 80 z 28 marca / 9 kwietnia 1851 roku. S. 543.

³ GRKP. Nr 147 z 23 czerwca / 5 lipca 1848 roku. S. 1184; GRKP. Nr 130 z 1/13 czerwca 1850 roku. S. 973; GRKP. Nr 220 z 20 września / 2 października 1850 roku. S. 1759; GRKP. Nr 80 z 28 marca / 9 kwietnia 1851 roku. S. 543; GRKP. Nr 118 z 16/28 maja 1851 roku. S. 892; GRKP. Nr 37 z 6/18 lutego 1852 roku. S. 227; GRKP. Nr 35 z 4/16 lutego 1853 roku. S. 204; GRKP. Nr 223 z 25 września / 7 października 1853 roku. S. 1674; GRKP. Nr 205 z 7/19 września 1854 roku. S. 1718.

⁴ GRKP. Nr 9 z 13/25 stycznia 1856 roku. S. 62.

⁵ GRKP. Nr 218 z 24 września / 6 października 1860 roku. S. 1763.

⁶ GRKP. Nr 210 z 7/10 (sic) września 1861 roku. S. 1414.

Naprawa kanałów miejskich w Warszawie w okresie 1843/1845–1850

Rok	Koszt prac w rublach srebrem i kopiejkach
1843	2 990 rs 7 k.
1845	2 784 rs
1846	3 757 rs
1848	3 885 rs
1849	10 712 rs
1850	2 595 rs

W kolejnych latach 1851 oraz 1852 w Warszawie dokonano naprawy sukcesywnie: a) 49 oraz 66 kanałów⁸. Odbudowanie czy naprawa stołecznych kanałów w kolejnym okresie dwunastomiesięcznym, dla którego posiadamy dane, tj. w roku 1855, odbywała się aż w 62 lokalizacjach. Koszty prac “okołokanałowych” wynosiły wówczas 4242 rubli srebrem 41 kopiejek⁹. W latach 1857–1858 wydatki na budowę, naprawy i utrzymanie warszawskich kanałów opiewały na: a) w pierwszym roku: 4744 rubli srebrem 82 ½ kopiejki; b) w drugim roku: 4786 rubli srebrem 84 kopiejek. Z tzw. “osobnych funduszków” finansowano w tym czasie dokończenie prac nad jednym z warszawskich kanałów murowanych oraz wystawienie drewnianego kanału, zlokalizowanego na terenie rowu (zagłębienia) stołecznego wału miejskiego. Na te przedsięwzięcia wydano w roku 1857 kwotę: 9187 rubli srebrem 20 kopiejek. Z kolei w kolejnym roku 1858 na prace “wokółkanałowe” spożytkowano fundusze pochodzące ze źródeł “pozatransportowych” oraz z generalnych przychodów finansowych miasta stołecznego Warszawy. Przeprowadzone tym sposobem roboty inżynierskie (wraz z utrzymaniem i naprawą uprzednio już zakończonych prac o charakterze budowlanym) kosztowały ogólnie w roku 1858 sumę pieniężną w wysokości 22 031 rubli srebrem 44 kopiejek¹⁰. Wreszcie w roku 1859 na wybudowanie i naprawy kanałów zarówno murowanych jak i drewnianych spożytkowano w Warszawie 15 057 rubli srebrem 89 kopiejek. Z kolei na zabezpieczenie prawidłowego funkcjonowania stołecznych studni, wałów i bulwarku (oraz na wybrane “prace faszynowe” – tj. na kładzenie wiązek faszyny przy brzegu Wisły) przekazano w roku 1859 kwotę 9984 rubli srebrem¹¹. Poza okresowym zwiększeniem sum na prace “okołokanałowe” i im podobne w roku 1849, pewne ożywienie w tym aspekcie działań warszawskich służb komunikacyjnych można zaobserwować dopiero dla okresu końca lat pięćdziesiątych XIX wieku.

⁷ GRKP. Nr 147 z 23 czerwca / 5 lipca 1848 roku. S 1184; GRKP. Nr 130 z 1/13 czerwca 1850 roku. S 973.

GRKP. Nr 220 z 20 września / 2 października 1850 roku. S 1759; GRKP. Nr 80 z 28 marca / 9 kwietnia 1851 roku. S 543; GRKP. Nr 118 z 16/28 maja 1851 roku. S 892; GRKP. Nr 37 z 6/18 lutego 1852 roku. S 227; GRKP. Nr 21035 z 4/16 lutego 1853 roku. S 204.

⁸ GRKP. Nr 223 z 25 września / 7 października 1853 roku. S 1674; GRKP. Nr 205 z 7/19 września 1854 roku. S 1718.

⁹ GRKP. Nr 9 z 13/25 stycznia 1856 roku. S 62.

¹⁰ GRKP. Nr 218 z 24 września / 6 października 1860 roku. S 1763.

¹¹ GRKP. Nr 208 z 7/19 września 1861 roku. S 1414.

W tym kontekście wydaje się jednak bezspornym, iż najbardziej spektakularnym zajęciem stołecznej administracji transportowej było kładzenie bruków i chodników. Było bowiem oczywistym, iż prace przy brukowaniu ulic i wykładaniu chodników prowadzone były w Warszawie ze szczególnym natężeniem i bardzo sukcesywnie. W początku omawianego okresu, tj. w roku 1843 ulepszanie warszawskich dróg kołowych i pieszych generowało znaczne koszty. W ciągu dwunastu miesięcy tego roku na brukowanie ulic wydano 24 286 rubli srebrem 1 ½ kopiejki. Z kolei układanie chodników wyceniono na 12 150 rubli srebrem 92 ½ kopiejki¹². W następnym roku warszawskie służby drogowe ułożyły 671 5/6 łokci kwadratowych chodników z marmuru. Nowy bruk zaś został wówczas położony na przestrzeni 3634 1/3 sążni kw. Oprócz powyższego nastąpiło w roku 1844 przerobienie starego wybrukowania w ilości 12 478 sążni kwadratowych. Nie zapomniano też w Warszawie o wykorzystaniu obrabianych kamieni polnych do ułożenia z nich bruku na odcinku 226 ½ sążni kwadratowych¹³. Podczas dwunastu miesięcy roku 1846 kolejne prace związane z ułożeniem nowych bruków i chodników powiązane były m.in. z zastosowaniem do tego procederu kamienia “ciosowego” (obrobionego); na to, oraz na prawidłowe utrzymanie ulic i placów, wydano wtedy łącznie 400 rubli srebrem¹⁴. W kolejnym roku ułożono w Warszawie 6094 47 sążni kwadratowych nowych bruków. Oprócz tego przerebiono na nowe 16 806 sążni kwadratowych starego brukowania, jak i ułożono 767 sążni kwadratowych bruku z obrobionego materiału kamiennego. Wskazane prace pociągnęły za sobą konieczność zapłaty 20 968 rubli srebrem. Podobnie jak w roku poprzednim, ułożono 1304 łokci kwadratowych chodników marmurowych, do tego dochodziło 4550 łokci kwadratowych chodników smołowanych, co kosztowało dalsze 6821 rubli srebrem¹⁵. W ciągu kolejnych dwunastu miesięcy na ułożenie nowego i naprawę starego bruku w stolicy Królestwa wydatkowano 15 844 rubli srebrem. Samo układanie nowych chodników kosztowało jeszcze 6 563 rubli srebrem¹⁶. W ostatnim roku lat czterdziestych XIX wieku, w Warszawie ułożono 1139 sążni kwadratowych nowego bruku, naprawiono 12 373 sążni kwadratowych istniejącego już brukowania. Dodatkowo jeszcze udało się ułożyć 9873 stóp kwadratowych chodników marmurowych, a na terenie ścieżek “przechodnich” wyłożono 557, sążni kwadratowych bruku z kostki; wreszcie poprawiono w tym samym czasie 124 sążni kwadratowych bruku zlokalizowanego “tuż przy chodnikach”. Wskazane i wykonane w roku 1849 prace kosztowały ogółem 24 509 rubli srebrem¹⁷.

Lata pięćdziesiąte XIX wieku rozpoczęły się dla służby drogowej pracującej w Warszawie – jak poprzednio – zadaniami prowadzonymi na kilku polach. W roku 1850 bowiem dokonano tu położenia nowego bruku na obszarze 3143 sążni kwadratowych, oraz naprawiono 16 427 sążni kwadratowych starego brukowania. Poza tym oczywiście jeszcze war-

¹² GRKP. Nr 147 z 23 czerwca / 5 lipca 1848 roku. S 1184.

¹³ GRKP. Nr 128 z 1/13 czerwca 1849 roku. S 1004.

¹⁴ GRKP. Nr 220 z 20 września / 2 października 1850 roku. S 1759.

¹⁵ GRKP. Nr 80 z 28 marca / 9kwietnia 1851 roku. S 543.

¹⁶ GRKP. Nr 118 z 16/28 maja 1851 roku. S 892.

¹⁷ GRKP. Nr 37 z 6/18 lutego 1852 roku. S 227.

szawskie służby transportowe przeprowadziły w roku 1850 następujące prace upiększające stolicę: a) położono 1133 arszynów kwadratowych chodników marmurowych; b) na ścieżkach “przechodnich” wyłożono 25 sążni kwadratowych granitowego bruku z kostek; c) wykonano przeróbkę 116 sążni kwadratowych normalnego bruku zlokalizowanego “przy samych chodnikach”¹⁸. Prace te kontynuowano także i w roku 1851. Wtedy to wykonano nowe brukowanie na obszarze 3504 sążni kwadratowych, oraz naprawiono dotychczasowy bruk na przestrzeni kolejnych 15 387 sążni kwadratowych. Tradycyjnie też i w roku 1851 dokonano ułożenia w Warszawie chodników marmurowych, tym razem na obszarze 10 310 stóp kwadratowych. Innymi jeszcze pracami z tego roku wykonanymi przez służby transportowe w stolicy paskiewiczowskiego Królestwa Polskiego państwa były: a) położenie na ścieżkach “przechodnich” 19 sążni kwadratowych bruku z kostki granitowej; b) wykonanie w Alei Ujazdowskiej – na obszarze 1068 sążni kwadratowych – specjalnej ścieżki żwirowej; c) zamiana 343 sążni kwadratowych tzw. zwyczajnego bruku¹⁹ Wreszcie w roku 1852 położono w Warszawie 899 sążni kwadratowych zupełnie nowego brukowania; oraz poddano naprawie zarówno 4947 sążni 19 sążni kwadratowych dawniejszego bruku, jak i 2088 sążni kwadratowych starych chodników, oraz 12 822 sążni kwadratowych chodników smołowanych. Do tego dochodziła naprawa 459 sążni kwadratowych chodników wykonanych ze zwyczajnego bruku. Jeszcze dodatkowo niejako w tym samym czasie ułożono zarazem w Warszawie 400 sążni kwadratowych chodników marmurowych. Na terenie ścieżek “przechodnich” zaś wyłożono 140 sążni kwadratowych bruku z obrobionych kamieni²⁰.

Prace drogowe prowadzone w roku 1855 w Warszawie skupiały się głównie na kładzeniu nowego brukowania oraz na naprawie uprzednio już zrobionych bruków o długości całkowitej 9408 sążni, na co wydano w tym czasie 16 850 rubli srebrem²¹. W roku 1856 przede wszystkim zajęto się w Warszawie brukowaniem ulic; gdzie: a) ułożono nowego bruku na powierzchni 1759 19/42 sążni kwadratowych; b) naprawiono i poddano przeróbce kolejnych 12 704 15/98 sążni kwadratowych. Ten nowy bruk oraz naprawa i przeróbka starego brukowania kosztowały w roku 1856 19 248 rubli srebrem 67 ½ kopiejki. Oprócz tego w stolicy dokonano ułożenia nowych chodników z marmuru o wielkości powierzchni 32 44/347 sążni kwadratowych, oraz dokonano naprawy 28 15/98 sążni kwadratowych takich właśnie trotuarów. Wyłożono też w tym samym czasie w stolicy 5 1/40 sążni kwadratowych kamiennych przejść i chodników; naprawie poddano natomiast 67 2/3 takich właśnie chodników z kamienia. Dodatkowo jeszcze w roku 1856 w Warszawie poddano przeróbce 55 45/54 sążni kwadratowych tzw. zwyczajnego bruku. Wszystkie te prace wyceniono na 2417 rubli srebrem, 18 ¼ kopiejki²².

W latach 1857 i 1858 położono w Warszawie nowy bruk na przestrzeni sążni kwadratowych, kolejno: 5326 3/5 oraz 3 451 ½. Dokonano jednocześnie naprawy lub ponownego

¹⁸ GRKP. Nr 35 z 4/16 lutego 1853 roku. S 204.

¹⁹ GRKP. Nr 223 z 25września / 7 października 1853 roku. S 1674.

²⁰ GRKP. Nr 205 z 7/19 września 1854 roku. S 1718.

²¹ GRKP. Nr 234 z 13/25 października 1858 roku. S 1777.

²² GRKP. Nr 9 z 13/25 stycznia 1856 roku. S 61.

przebrukowania: a) w roku: 1857: 7019 sążni kwadratowych za kwotę 44 315 rubli srebrem 93 ½ kopiejki; b) w roku 1858: 13 412 sążni kwadratowych za kwotę 29 663 rubli srebrem 96 kopiejki. W zakresie układania i naprawy chodników wykonano przede wszystkim tzw. “przerzucenie” chodników marmurowych. W roku 1857 czynność ta objęła obszar 70 41/50 sążni kwadratowych; natomiast w kolejnym roku 1858 “przerzucono” (czyli: przełożono) 51 ½ sążni kwadratowych marmurowych chodników. Układanie nowych chodników wytworzonych z tzw. “obrobionego piaskowca” objęło w roku 1857 obszar 158 152/280 sążni kwadratowych; a w kolejnym roku 1858 149 ½ sążni kwadratowych. Zupełnie nowych chodników kamiennych ułożono w roku 1857: 158 153/280 sążni kwadratowych. Wybudowano też w Warszawie w roku 1858 nowe przejścia i chodniki sporządzone z ciosanego kamienia o powierzchni 79 ½ sążnia kwadratowego. Z kolei naprawa takich właśnie chodników i przejść objęła w roku 1857 obszar: 88 7/15 sążni kwadratowych; natomiast w roku 1858: 76 3/28 takich właśnie sążni. Jeżeli zaś chodzi o tzw. chodniki smołowane (w oryginale: “smołowcowe”), to w roku 1857 naprawiono 57 1/7 sążni takich chodników. Na wszystkie te przedstawione powyżej prace budżet stołecznych służb transportowych wydał kwoty: a) w roku 1857: 43 034 rubli srebrem 81 kopiejek; b) w roku 1858: 3104 rubli srebrem 92 ½ kopiejki (sic). Warto też wspomnieć, iż w roku 1858 ułożono w stolicy na powierzchni 149 4/7 sążni kwadratowych drewniany bruk, na co wydatkowano wówczas 6657 rubli srebrem 52 ½ kopiejki²³.

Natomiast w roku 1859 brukowanie ulic objęło sobą przede wszystkim położenie tzw. zwyczajnego bruku na obszarze 3183 1/2 sążni kwadratowych. Wykonano zarazem wówczas przebrukowanie dawniej położonych bruków na obszarze 1687 3/21 sążni kwadratowych. Poza tym dokonano w roku 1859 naprawy zwyczajnych bruków na przestrzeni 10 432 ½ sążni kwadratowych oraz – tytułem próby – zaczęto w Warszawie kłaść tzw. “bruk kostkowy”, co uczyniono jednak na niewielkiej powierzchni zaledwie 39 1/7 sążni kwadratowych. Koszt wszystkich tych prac opiewał w roku 1859 na kwotę rzędu 14 545 rubli srebrem; przy czym same wydatki materiałowe zamykały się z kolei kwotą 11 827 rubli srebrem 45 kopiejek. Podczas układania w roku 1859 warszawskich chodników, podjęto też prace nad wyłożeniem chodnika sporządzonego z piaskowca, co uczyniono na powierzchni 49 23/40 sążni kwadratowych. W tym samym czasie “przerobieniu” poddano jedynie 14 sążni kwadratowych dawniej już ułożonych chodników tego rodzaju. Poza tym w ciągu 12 miesięcy wskazanego roku wyłożono 12 5/14 sążni kwadratowych ścieżek sporządzonych z kamienia polowego, oraz poddano przeróbce dalszych 31 sążni kwadratowych takich ścieżek. Jeszcze trzeba dodać, iż w roku 1859 naprawiono w Warszawie 78 31/42 sążni kwadratowych tzw. chodników zwyczajnych oraz poddano naprawie 97 27/40 sążni kwadratowych tzw. chodników smołowanych. Za prace te zapłacono 1581 rubli srebrem 92 kopiejki²⁴. Podobnie jak w przypadku “zadań hydraulicznych”, daje się dla okresu lat czterdziestych i pięćdziesiątych XIX wieku odnotować znaczna fluktuacja celów (a przede wszystkim: wydatków), jakie wyznaczały sobie i realizowały warszawskie służby komunikacyjne.

²³ GRKP. Nr 218 z 24 września / 6 października 1860 roku. S 1763.

²⁴ GRKP. Nr 208 z 7/19 września 1861 roku. S 1414.

Kolejnym problem z jakim borykała się stołeczna administracja transportowa były: konserwacja ulic i placów oraz kładzenie nowej “adamizacji” (nawierzchni drogowej, budowanej w systemie MacAdama). Dla lat 1843–1844 oraz 1847–1850 zawarte w ogólnych sprawozdaniach rządowych raporty administracji transportowej podawały wybiórcze jedynie dane o “konserwacji” warszawskich ulic i placów.

Tabela nr III²⁵

Naprawa ulic i placów w Warszawie w okresie 1843–1844 oraz 1847–1850

Rok	Koszt prac w rublach srebrem i kopiejkach	Szaber i żwir użyty do konserwacji w sążniach kubicznych
1843	17 497 rs 68 k	
1844	17 293 rs	825 sążni kub.
1847	17 194 rs	52 539 sążni kub.
1848		
1849	17 628 rs	33 736 sążni kub.
1850		

W latach 1851 oraz 1852 pojawiał się w sprawozdaniach rządowych dotyczących ówczesnej aktywności stołecznej służby transportowej termin o “urządzeniu nowej adamizacji”. Sukcesywnie było to: a) dla roku 1851: 3147 sążni kwadratowych; b) dla roku 1852: 784 sążni kwadratowych²⁶. Położenie nowej “adamizacji” (czyli rozbitego kamienia – szabru) objęło jednak w stolicy w roku 1855 jedynie obszar 334 sążni kwadratowych. Konserwacja i prawidłowe utrzymanie bruków warszawskich objęło obszar 41 233 sążni kwadratowych. Na nową “adamizację” a przede wszystkim na związane z tym procesem prace naprawcze warszawskiego “obrukowania” całościowo przeznaczono w roku 1855 464 sążni kubicznych kamieni. Prace te (wliczając w to zarazem koszty poniesione na utrzymanie kanałów warszawskich), zamknęły się w roku 1855 w kwocie rzędu 27 364 rubli srebrem²⁷. W roku 1855 naprawa “adamizacji” na obszarze stołecznych pociągnęła za sobą użycie 272 sążni kubicznych kamieni, co kosztowało ogółem 14 780 rubli srebrem 22 kopiejek²⁸.

Natomiast w okresie lat 1857–1858 celem utrzymania w prawidłowym stanie warszawskich dróg wybudowanych systemem MacAdama i utrzymywanych na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy spożytkowano następującą ilość kamieni: a) w 1857 roku 872 ¼ sążni kubicznych; b) w roku 1858: 705 19/42 sążni kubicznych. Koszty związane z dostawą materiału kamiennego (razem z opłaceniem samej robocizny oraz etatu służby transportowej kontrolującej te prace), opiewały na: a) w roku 1857: 37 733 rubli srebrem 24 kopiejki; b) w roku 1858: 34 453 rubli srebrem²⁹. Natomiast w kolejnym roku 1859 konserwacja

²⁵ GRKP. Nr 147 z 23 czerwca / 5 lipca 1848 roku. S 1184; GRKP. Nr 128 z 1/13 czerwca 1849 roku. S 1004; GRKP. Nr 80 z 28 marca / 9 kwietnia 1851 roku. S 543; GRKP. Nr 118 z 16/28 maja 1851 roku. S 892; GRKP. Nr 37 z 6/18 lutego 1852 roku. S 227; GRKP. Nr 35 z 4/16 lutego 1853 roku. S 204.

²⁶ GRKP. Nr 223 z 25 września / 7 października 1853 roku. S 1674; GRKP. Nr 205 z 7/19 września 1854 roku. S 1718

²⁷ GRKP. Nr 234 z 13/25 października 1858 roku. S 1777.

²⁸ GRKP. Nr 9 z 13/25 stycznia 1856 roku. S 61.

²⁹ GRKP. Nr 218 z 24 września / 6 października 1860 roku. S 1763.

41 942 ½ sążni kwadratowych “adamizacji” warszawskich dróg, placów oraz ulic pociągnęła za sobą spożytkowanie 690 19/42 sążni kubicznych szabru i żwiru. Koszty dostawy rzeczonożego materiału, prowadzenia właściwych prac w systemie MacAdama, oraz płac służby transportowej zamknęły się wówczas kwotą: 35 570 rubli srebrem 98 ½ kopiejki³⁰.

Wszystkie te dane ukazują niekiedy w miarę zrównoważony, niekiedy prowadzony niejako skokowo, acz generalnie aż nadto widocznie powolny rozwój sieci transportowej oraz związanej z nią infrastruktury w stolicy paskiewiczowskiego Królestwa Polskiego w okresie lat 1843–1859.

2. Zmiany w zarządzie prac transportowych w Warszawie w pierwszej połowie lat 60-tych XIX wieku

Pewien oczywiście widoczny brak rozmachu inwestycyjnego oraz niedostatek wizji rozwojowej szerokiego zakresu aktywności stołecznych służby transportowych miał stać się jedną z przyczyn nadchodzących wraz z początkiem lat sześćdziesiątych XIX wieku licznych zmian w tym zakresie, przynajmniej jeżeli chodziło o kwestie zarządu. Gdy zatem podejmowane przez służby komunikacyjne Królestwa Polskiego prace transportowe w Warszawie, poza typowymi zajęciami inżynierskimi (jak: budowa i utrzymanie ulic i chodników, konserwacja drewnianych mostów, kanałów, etc.) zaczęły z biegiem czasu coraz bardziej obejmować swoim zasięgiem: a) prace przy wodociągach, b) “zadania gazowe”, a przy tym i mocno skupiano się na: c) utrzymaniu olejowego oświetlania stołecznych ulic, dało to asumpt do podjęcia przez czynniki decyzyjne państwa aktywnych kroków o charakterze nowatorskim. Na fali przemian politycznych i gospodarczych okresu przed Powstaniem Styczniowym, naczelny zarząd cywilny Królestwa – Rada Administracyjna w dniu 28 listopada / 10 grudnia 1861 roku podjął zatem decyzję o przekazaniu tychże prac inżynierskich w gestię zarządu magistratu miejskiego, oraz przewidywanej jeszcze wówczas do organizacji rady miejskiej. Jednocześnie generalne kierownictwo tych prac pozostawać nadal miało pod władzą Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych (która z kolei kontrolowała ministerialnie zagadnienia transportowe poprzez zwierzchnictwo nad ówczesnym Zarządem VII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego). Na mocy też tego samego postanowienia, Rada Administracyjna zatwierdziła instrukcję o charakterze tymczasowym, co do nowych zasad postępowania władz (transportowych) na terenie Warszawy.

Wypis z protokołu posiedzenia Rady Administracyjnej z 10 grudnia 1861 roku o nr 7575, w zwykłym trybie przesłano do wiadomości Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, które to ministerstwo z kolei powiadomiło o zaistniałych zmianach Zarząd VII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych Cesarstwa pismem z dnia 22 grudnia / 3 stycznia 1861/1862, nr 25 071, podpisanym przez dyrektora głównego prezydującego – tajnego radcę Aleksandra Kruzenszterna. W przesłanym zawiadomieniu Kruzensztern informował też Zarząd VII Okręgu, iż wraz z nadesłaniem swego pisma, jakakolwiek wymiana korespondencji w sprawach dotyczących transportu warszawskiego etc. powinna być adresowana bezpośrednio do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, a nie – jak dotychczas – do rezydującego

³⁰ GRKP. Nr 208 z 7/19 września 1861 roku. S 1414.

w Warszawie generał-gubernatora. Do pisma dołączono też “Instrukcję przepisującą sposób postępowania władz oraz rady miejskiej przy wykonaniu wszelkich robót inżynierskich w Mieście Stołecznym Warszawie”³¹.

Rzeczony instruktarz, zatwierdzony przez Radę Administracyjną w dniu 28 listopada / 10 grudnia 1861 i podpisany przez sekretarza stanu Karnickiego zawierał aż dwadzieścia artykułów objaśniających nowe zasady postępowania w zakresie prac służby transportowej w Warszawie. Na wstępie objaśniono w nim, co rozumie się poprzez stołeczne prace inżynierskie, zaliczając do powyższego konserwację, budowę i nadzór nad: a) “adamizacją” (pokrywaniem powierzchni drogi szabrem); b) brukami; c) chodnikami miejskimi wraz z “rynsztokiem”; d) okopami miejskimi; e) wyrównaniem (plantowaniem) ziemi; f) sadzeniem i opieką drzew zlokalizowanych przy alejach oraz na terenie ogrodów publicznych, g) mostem łyżwowym “z bulwarkami drewnianymi obustronnymi” i przedmostowymi izbicami, h) statkami przewozowymi na Wiśle (przepływającymi przez ten most); i) barierami; j) studniami o charakterze publicznych, oraz k) wodociągami miejskimi³².

Instrukcja w swojej zasadniczej części określała podział obowiązków pomiędzy radę miejską i Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych. Istotnym problemem okazało się zarazem ponowne zdefiniowanie funduszy brukowych i wodociągowych, szczególnie że niektóre z prowadzonych w Warszawie prac transportowych (jak brukarskie oraz dotyczące wodociągów właśnie) posiadały już w okresie międzypowstaniowym stałe źródło finansowania. Warszawski fundusz na opłaty brukarskie na mocy reguł ustanowionych postanowieniem Rady Administracyjnej z 9/21 lutego 1840 roku składał się z następujących elementów: a) z samej opłaty podatku brukowego, płaconej przez właścicieli nieruchomości; b) z uzupełniającej opłaty szarwarkowej, nałożonej na ten cel w latach pięćdziesiątych i przydzielonej niejako dodatkowo do opłaty brukowego; c) z podatku od dorożek, bryczek, i sanek oraz remiz, płaconego przez osoby utrzymujące te środki transportu celem wynajęcia. Z kolei warszawski fundusz wodociągowy był zasilany jednostkowymi decyzjami wydawanymi przez Radę Administracyjną. Poza tym był on określony przez tzw. opłatę wodociągową, ustanowioną w dniu 18/30 grudnia 1856 roku przez Radę Administracyjną. Pobierano ją za możliwość korzystania ze źródeł publicznych. Podatek ten nałożono na właścicieli domów zlokalizowanych w odległości do 200/300 sążni od zdroju, o charakterze dostępu publicznego. Następnie w dniu 8/20 lipca 1858 roku Rada Administracyjna wydała postanowienie o wprowadzeniu podobnego podatku wodociągowego, pobieranego od właścicieli posesji z doprowadzoną siecią wodociągową (art. 1-szy)³³.

³¹ Oddanie robot inżynierskich w mieście Warszawie pod zawiadywanie Magistratu i Rady Miejskiej oraz zwierzchnictwo Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, pismo do Zarządu VII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, dyrektor główny prezydujący tajny radca Kruzenstern, 22 grudnia / 3 stycznia 1861/1862 roku. Nr 25 071 // Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego: Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, Warszawa, 1866. T. 1. S. 307–309.

³² Instrukcja przepisującą sposób postępowania władz oraz rady miejskiej przy wykonaniu wszelkich robót inżynierskich w Mieście Stołecznym Warszawie, Rada Administracyjna, 28 listopada / 10 grudnia 1861 roku // Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego: Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, Warszawa, 1866. T. 1. S. 309–323.

³³ Ibid. Art. 1.

Zgodnie z art. 2-gim instrukcji rozkład opłat wodociągowych i brukowych został w początku grudnia roku 1861 nałożony bezpośrednio na magistrat miejski, przy jednoczesnym zastrzeżeniu konieczności trzymania się zasad ustanowionych przez dotychczas wprowadzone przepisy. Po opracowaniu konkretnych zobowiązań finansowych co do brukowego i wodociągowego, trzeba było przedstawić je do zatwierdzenia przez radę miejską; dopiero uzyskawszy takie zatwierdzenie przystępowano do zarządzenia zakreślonych opłat przez odpowiednie kasy miejskie (art. 2-gi).

Przy tym wszystkim, zaistniała obecnie oczywista możliwość uznania wprowadzonych uprzednio zasad poboru brukowego i wodociągowego za potrzebujące nieodzownej zmiany. Warunkiem było: a) stwierdzenie faktu, że są one nieodpowiednie, czy raczej niedogodne lub uciążliwe dla osób je płacących; b) pojawienie się sytuacji, gdy generowane z powyższych podatków fundusze stawały się niewystarczającymi do pokrycia konkretnych potrzeb, względnie przewyższające niezbędne w tym zakresie wymagania. Wówczas to rada miejska miała możliwość złożenia propozycji podniesienia lub obniżenia opłat wodnobrukowych, układając nowy projekt zasad poborowych w tej dziedzinie. Za pośrednictwem magistratu warszawskiego przedstawiano nowe propozycje do zatwierdzenia przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych (art. 3-ci). Utrzymano jednocześnie zasadę przesyłania odwołań od zbyt wysokiego podatku do instancji wyższej, „przepisaną koleją” (art. 4-ty).

Precyzując zaś zasady nadzoru nad funduszami brukowymi, czy wodociągowymi „Instrukcja przepisującą sposób postępowania władz...” stwierdzała jednoznacznie, iż zarówno powyżej opisane opłaty, jak i te podatki, które dopiero mogły zostać wprowadzone, musiały być w sposób szczegółowy kontrolowane, i to zgodnie z przepisami obowiązującymi w rachunkowości (czyli zgodnie z tzw. przepisami kasowymi) przez magistrat, który z kolei działał pod bezpośrednim nadzorem rady miejskiej. Co więcej, to właśnie na radzie miejskiej spoczywał obowiązek dopilnowania priorytetu przeznaczania opłaty brukowego i wodociągowego wyłącznie na swoje cele formalne. Dziać się tak miało przynajmniej aż do momentu gdy „miasto w należyte bruki i w dostatecznie rozprzestrzenione wodociągi zaopatrzonym nie zostanie”. Ustawodawca zaznaczał jednak możliwość pojawienia się nadwyżki podatkowej w uiszczaniu opłat brukowych i wodociągowych. W takim wypadku to na radzie miejskiej spoczywał obowiązek albo opracowania nowych rozwiązań w zakresie przeznaczenia ewentualnych wolnych środków finansowych, albo też obniżenia stawek podatków brukowo-wodociągowych (art. 5-ty)³⁴.

Zgodnie z art. 6-ym nowej ustawy, magistrat warszawski układał odtąd przed końcem roku oraz przekazywał do zatwierdzenia radzie miejskiej całoroczny rozkład prac i wydatków brukarskich, jak i szczegółowy etat wszystkich pracowników służby brukarskiej. Po otrzymaniu rzeczonych projektów, rada miejska mogła je sprostować, jednak jedynie przed 31 grudnia roku poprzedzającego. Tak opracowane prace brukarskie na dwanaście miesięcy danego roku mogły jednak być rozpoczęte wyłącznie po wprowadzeniu ich rozkładu na

³⁴ Ibid. Art. 5. Dziać się tam miało w wypadku „Skoroby zaś fundusze do znakomitej zamożności doszły skutkiem wzrostu miasta i wzniesienia znacznej liczby nowych domów w przyszłości /.../”.

etat warszawskiej kasy miejskiej oraz po ich finalnym zatwierdzeniu przez Radę Administracyjną (art. 6-ty). Podobnie było z dokładnymi etatami, związanymi z utrzymaniem: stołecznych wodociągów, kanałów, okopów miejskich, mostu łyżwowego oraz ogrodów: Saskiego i Krasińskich – gdyż po ułożeniu przez magistrat i przedstawieniu do akceptacji przez radę miejską, zapisywano je do ogólnego warszawskiego etatu miejskiego, każdego roku zatwierdzanego zresztą przez Radę Administracyjną (art. 7-my).

Zarówno wszystkie wpisane do budżetu wydatki jak i wypłaty za wykonane prace rozdysonowywał (na podstawie dowodów czy innych potwierdzeń) warszawski magistrat, stosując się – jak wskazano powyżej – do zasad tzw. “przepisów kasowych”. Kontrolę nad prawidłowym dokonywaniem wpisów budżetowych oraz ich rozliczeń przez kasę miejską sprawowała tu oczywiście rada miejska. Decyzje co do wydawania zapłat za “kwoty nadanszlagowe” (przewyższające wysokość formalnie zatwierzonego kontraktu), ewentualnie samego prowadzenia takich prac, musiały być przed ich wykonaniem wnoszone na posiedzenia rady miejskiej, celem ich szczegółowego przedyskutowania (art. 8-my).

Było oczywiste, iż wszystkie warszawskie projekty transportowe oraz związane z nimi “anszlagi” musiały być opracowywane przez stołeczną służbę inżynierską, działającą jednocześnie pod podwójną niejako kontrolą rady miejskiej i magistratu. Aby osiągnąć ten cel, postanowiono zatem włączyć wszystkich pracowników stołecznej służby wodociągowej w skład miejskiego magistratu. Ta ostatnia władza, na zasadzie uzgodnienia z radą miejską, została zatem zobowiązana do ułożenia całego projektu organizacyjnego warszawskich służb inżynierskich, który miał co do zasady odpowiadać potrzebom realizacji faktycznych potrzeb miasta stołecznego. Projekt ten, po przeprowadzeniu niejako wewnętrznych warszawskich konsultacji, trzeba było w dalszej kolejności dać do zatwierdzenia ministerialnego przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych (art. 9-ty).

Niezależnie od tego czy opracowane przez inżynierów warszawskich projekty oraz “anszlagi” podejmowanych prac miały charakter etatowy – przewidziany w pierwotnym budżecie miejskim, obowiązkiem magistratu było przede wszystkim przekazanie ich do ceny przez radę miejską. Rada ta z kolei weryfikowała założenia nowych prac pod kątem ich przydatności oraz wskazania funduszy, za pomocą których dany projekt zostałby ewentualnie wykonany. Wyłącznie po otrzymaniu zgody ze strony rady miejskiej, magistrat przekazywał nowe projekty do finalnej oceny przez Zarząd VII-go Okręgu Komunikacji. Ocena ta została zakwalifikowana prawnie jako tzw. “superrewizja” (art. 10-ty).

Zgodnie z art. 11-ym instrukcji z 10 grudnia 1861 roku (zmienionej następnie postanowieniem Rady Administracyjnej z 5/17 maja 1864 roku), Zarząd VII-go Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego / następnie Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego, miał obowiązek dokonania jak najszybszej weryfikacji zgłaszanego projektu. Jego ocena oraz ewentualne uwagi powinny być zawrócone do magistratu Miasta Stołecznego Warszawy. Magistrat – zgodnie zresztą z brzmieniem art. 20-go ukazu cara Aleksandra II z 24 maja / 5 czerwca 1861 roku – miał następnie otwarte dwie drogi postępowania. Pierwszą z nich stanowiła możliwość przekazania projektu do ostatecznego zatwierdzenia przez radę miejską. Drugą z kolei stanowiło możliwe przedstawienie pro-

jektu do zatwierdzenia przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych, po uprzednim jednak podjęciu stosownej uchwały przez radę miejską Warszawy (art. 11-ty)³⁵.

Przy tym wszystkim kosztorysy, których całościowa wartość nie przekraczała kwoty 300 rubli, nie były poddawane “superrewizji” Zarządu Komunikacji. Powyższe oznaczało, iż jakiegokolwiek roboty o wydatkach poniżej tej kwoty mogły być przedstawiane do akceptacji bez konieczności skierowywania ich do oceny i zatwierdzenia przez ogólnokrajowe władze transportowe (art. 12-ty). Z kolei wszelkie prace realizowane w Warszawie na podstawie art. 36-go postanowienia cara Aleksandra II z 24 maja / 5 czerwca 1861 roku, musiały być poddawane procedurze licytacyjnej, przeprowadzanej w biurach magistratu. Owe licytacje musiały być nadzorowane przez co najmniej dwóch członków rady miejskiej. Spisywane z posiedzeń licytacyjnych formalne protokoły były w dalszej kolejności przedstawiane przez magistrat do zatwierdzenia przez radę miejską, ewentualnie przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych (art. 13-ty). Tu pojawiał się jednak problem możliwości bezpośredniej akceptacji przetargów powyżej kwoty 450 rubli srebrem. Otóż zgodnie z art. 47-ym postanowienia Rady Administracyjnej o postępowaniu przetargowym, warszawski magistrat czy stołeczna rada miejska mogła akceptować protokoły licytacyjne, opiewające wyłącznie na przetargi właśnie do wysokości 450 rubli. Jednak art. 14-ty instrukcji z 10 grudnia 1861 roku zezwalał już warszawskiej radzie miejskiej na zatwierdzanie formalnych opisów licytacji nie przekraczających kwoty rzędu 3 tysięcy rubli srebrem. Zmiana ta została wprowadzona w nawiązaniu do art. 20-go postanowienia cara Aleksandra II z 24 maja / 5 czerwca 1861 roku (art. 14-ty). Kwestię postępowania przez władze warszawskie z protokołami rewizyjno-odbiorczymi stołecznych prac transportowych precyzował kolejny, 15-ty art. wspomnianej powyżej czerwcowej ustawy Rady Administracyjnej. Oznaczał on potrzebę sporządzania takich właśnie protokołów w niezmienny w stosunku do dotychczasowych standardów sposób. Istniała tu zarazem konieczność ich przedstawienia przez magistrat do “superrewizji” przez Zarząd Komunikacji. Po weryfikacji, centralne władze transportowe zwracały taki protokół rewizyjno-odbiorczy do stołecznego magistratu, możliwie wraz z uwagami (art. 15-ty). Przestrzegano przy tym stale zasady, iż wszystkie protokoły rewizyjno-odbiorcze muszą być zatwierdzane przez te same władze administracyjne, które akceptowały też kosztorysy (art. 16-ty).

Najczęściej warunki przeprowadzenia licytacji ustalał stołeczny magistrat. Działo się tak co do zasady, gdy doszło już do zatwierdzenia kosztorysu, przy ustaleniu prowadzenia prac – drogą wyboru w formie licytacji – stosownego “entrepreneura” (przedsiębiorcę). Zatwierdzenie warunków licytacyjnych pozostawało przy tej władzy, która posiadała jednocześnie – na mocy brzmienia treści art.: 12-go, 13-go i 14-go omawianej tu instrukcji z 10 grudnia 1861 roku – uprawnienia do zatwierdzania kosztorysów. Identyczną zasadę stosowano przy zatwierdzaniu umów kontraktowych, zawieranych z wygrywającym przetarg przedsiębiorcą (art. 17-ty).

³⁵ Instrukcja przepisująca sposób postępowania władz oraz rady miejskiej przy wykonaniu wszelkich robót inżynierskich w Mieście Stołecznym Warszawie, Rada Administracyjna, 28 listopada / 10 grudnia 1861 roku. Art. 6–11.

W wypadku pojawienia się potrzeby natychmiastowego wykonania napraw mniejszego kalibru, istniała możliwość zlecenia ich wykonania bezpośrednio przez magistrat, bez jakiegokolwiek potrzeby weryfikowania zamówienia naprawczego na posiedzeniu warszawskiej rady miejskiej. Dotyczyło powyższe takich uszkodzeń jak te, dotyczące: a) pęknięcia czy zamulenia rur wodociągowych, ewentualnie: b) nieznacznych uszkodzeń machin parowych, filtrów czy “bassentów” (basenów wodnych). Podobnie i wydatki przewidziane na opłacenie zakupu narzędzi dla służby brukarskiej, oraz używanych przez nią furmanek stołeczny magistrat mógł zarządzać i potwierdzać w pełni samodzielnie. Samodzielność ta była jednak – co oczywiste – ograniczona finansowo wysokością rocznego zapisu budżetowego, oznaczonego na ten cel przez warszawską radę miejską (art. 18-ty).

Co do pozyskiwania materiałów potrzebnych do okołotransportowych prac warszawskich, ustawa z 10 grudnia 1861 roku wskazywała w swoim art. 19-tym na konieczność powoływania w tym celu specjalnej “delegacji”. W jej skład mieli wchodzić: a) radny lub ławnik miejski; b) inżynier miejski; c) budowniczy miejski; a także dwóch lub trzech członków rady miejskiej. Wobec pojawienia się w tak ukształtowanej komisji różnicy zdań, możliwe sporne zagadnienia miały być rozstrzygane decyzją rady miejskiej (art. 19-ty)³⁶.

W ten sposób, jak się przynajmniej wydawało, w dniu 10 grudnia 1861 roku ukształtowano w Warszawie zupełnie nowy system prawny, który – co do zasady – miał zabezpieczyć o wiele sprawniejsze niż dotychczas funkcjonowanie stołecznych służb transportowych.

Wkrótce jednak okazało się, iż szczególnie treść artykułów 9-tego, 10-tego, 11-tego oraz 15-go rzeczony, opisanej powyżej instrukcji była jak na lokalne potrzeby za bardzo skomplikowana. Jak należy przypomnieć, wynikało bowiem z tych odniesień, iż wszystkie kosztorysy i projekty dotyczące, realizowanych przez służby miejskie prac transportowych w Warszawie musiały być zasadniczo poddane analizie stołecznej rady miejskiej. Ta powszechna ocena dotyczyła zarówno zasadności podejmowania danych prac, jak i samej wyceny ich kosztorysu. Wśród pojawiających się zarzutów wskazywano też, iż po uzyskaniu potwierdzenia ze strony warszawskiej rady miejskiej, projekty te trzeba było przestawić do tzw. “superrewizji technicznej” dokonywanej przez krajowy Zarząd Komunikacji, aby z kolei poddać je pod finalną decyzję stołecznej rady miejskiej; względnie (po podjęciu przez tą radę stosownej uchwały) przesłać do akceptacji ministerialnej przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych. Prace te trzeba było wykonywać w powiązaniu z dostępnością funduszy przeznaczonych na ogólne roboty transportowo-techniczne w Warszawie. Jak również podnoszono, opracowane przez miejskie służby inżynierskie protokoły zdawczo-odbiorcze miały być przekazywane przez magistrat celem ich “superrewizji” przez Zarząd Komunikacji, a po ich zwrocie do władz warszawskich trzeba było oddawać je do ostatecznego zatwierdzenia przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych³⁷.

³⁶ Ibid. Art. 12–19.

³⁷ Zmiany w instrukcji o sposobie postępowania przy zarządzie i wykonaniu robót inżynierskich w Mieście Warszawie, Rada Administracyjna, 5/17 maja 1864 rok, protokół z posiedzenia podpisany przez p.o. sekretarza stanu przy Radzie Administracyjnej, A. Zaborowskiego // Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego: Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, Warszawa, 1866. T. 1. S. 325–327.

Celem usprawnienia pojawiających się w związku z wprowadzeniem tych skomplikowanych procedur ewentualnych opóźnień w postępowaniu administracyjnym i bezpośrednio wykonawczym (a nawet wobec występującej niekiedy konieczności rozpoczęcia, czy wykonania nie cierpiących zwłoki prac jeszcze przed zwróceniem do magistratu zatwierdzonych na tej roboty “anszlagów”, co w praktyce sprowadzało tzw. “rewizję kosztorysów” do roli wyłącznie formalnej), podjęto zatem w lutym i kwietniu roku 1864 działania zmierzające do zmiany zastanego stanu rzeczy. W dacie 26 stycznia / 7 lutego 1864 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych wystawiła skierowane do Rady Administracyjnej, stosowne pismo nr 822/1283. Elaborat ten wskazywał na potrzebę zmiany części instrukcji z roku 1861, szczególnie w zakresie znacznego uproszczenia procedur rewizyjno/zatwierdzających dla “anszlagów”, oraz protokołów odbiorczych prac transportowych, wykonywanych na obszarze Miasta Stołecznego Warszawy³⁸.

Zasadniczymi postulatami zawartymi w obu pismach było podniesienie konieczności modyfikacji treści art. 6-go, 11-go oraz 15-go “instrukcji warszawskiej” z 10 grudnia roku 1861. Proponowane zmiany usystematyzowano w trzech głównych punktach.

Po pierwsze Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych wskazywała w pierwszej połowie roku 1864 na potrzebę oddzielenia kwestii akceptacji ogólnego budżetu miasta Warszawy od zatwierdzania prac inżynierskich, podejmowanych w tym mieście. Problem sprowadzał się tu do czasowego występowania opóźnień w ostatecznym zatwierdzeniu budżetu warszawskiego przez Radę Administracyjną, co z kolei prowadziło do ewentualnego blokowania możliwości prac wykonywanych z polecenia ministerstwa spraw wewnętrznych. Komisja Rządowa proponowała zatem uznanie generalnej zasady przeprowadzania swobodnego rozkładu (oraz nakazów) wykonania robót inżynierskich w Warszawie, jako opartych na “stałych źródłach etatowych”, bez konieczności oczekiwania na finalne zatwierdzenie budżetu miasta stołecznego. Takie rozwiązanie miało zapewnić wykonywanie w Warszawie ogółu niezbędnych robót inżynierskich “w porze ku temu sprzyjającej”.

Po drugie Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych postulowała utworzenie – zainstalowanej przy magistracie warszawskim – specjalnej komisji, której celem miało być zajmowanie się właśnie stołecznymi pracami inżynierskimi. W skład tejże komisji proponowano włączyć: a) przedstawiciela Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych; b) budowniczego miejskiego, ewentualnie jednego z urzędników miejskich; c) inżyniera miejskiego; d) dwóch przedstawicieli rady miejskiej; e) ewentualnie (gdyby warszawska rada miejska w danym momencie nie podejmowała swojej działalności) obywateli miejskich. Ogółem proponowany komitet składałby się wobec powyższego z pięciu osób. Do najważniejszych celów działalności tegoż komitetu zaliczano: a) nieustanne nadzorowanie nad pracami wykonywanymi w Warszawie przez lokalną służbę inżynierską; b) bezpośrednią weryfikację konieczności przeprowadzania w Warszawie prac budowlanych/naprawczych na tym polu w danym roku kalendarzowym, przy czym należało określić zarówno lokalizację jak i sam zakres tychże robót; c) wydawanie opinii co do zasadności projektów oraz “anszlagów”, opracowywanych przez lokalne służby inżynierskie, na zlecenie postulowanej “dele-

³⁸ Ibid.

gacji”; d) poświadczanie prawdziwości protokołów zdawczo-odbiorczych z tych właśnie prac. Projekt ministerialny zakładał przeznaczenie z funduszu brukowego miasta Warszawy dla dwu “technicznych” członków mającej powstać delegacji kwoty rządu 300 rubli srebrem rocznie (czyli łącznie 600 rubli), a to na opłatę kosztów dokonywanych objazdów przeprowadzanych robót.

Po trzecie Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych wskazała na konieczność przekazania części sporządzanych pod nadzorem nowej “delegacji” przez służby inżynierskie miasta Warszawy rewizji protokołów i “anszlagów” pod ocenę ogólnokrajowej Rady Ogólnej Budowniczej. Takie przesunięcie odpowiedzialności weryfikacyjnej dotyczyłoby “robót melioracyjnych mniejszej wartości”, co odpowiadało zresztą rozwiązaniom praktykowanym w tym czasie na terenie innych ośrodków miejskich Królestwa Polskiego. Zgodnie z tą koncepcją, Rada Budownicza powinna podjąć rewizję techniczną protokołów i kosztorysów z: a) brukowania; b) naprawy bulwarów, kanałów i okopów miejskich; c) naprawy mostków rynsztokowych oraz wiślanego mostu łyżwowego; d) naprawy pomp ulicznych; e) przedłużania rur wodociągowych. Zatwierdzanie tychże “anszlagów” i protokołów pozostawiono w gestii Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, lub warszawskiej rady miejskiej; w zależności od wielkości kwoty wydatkowanej, ewentualnie od tzw. etatowości/ponadetatowości pochodzenia wydawanych sum pieniędzy. Natomiast ocenę “anszlagów” i kosztorysów warszawskich prac inżynierskich o większym znaczeniu pozostawiono w dyspozycji Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych. Ta ostatnia instytucja zarazem posiadałaby według nowego projektu uprawnienia do dzielenia się tak określonymi swymi obowiązkami z Radą Budowniczą (zgodnie zarazem z art. 14-tym instrukcji o organizacji krajowego Zarządu Komunikacji). Chodziło o takie prace, jak: a) prace wodne; b) utrzymanie mostu stałego na Wiśle; c) budowa filtrów oraz pozostałych ulepszeń wodociągowych; d) wprowadzenie podziemnej kanalizacji. Samo nakazywanie podejmowania tych wszystkich prac budowniczo/naprawczych postanowiono pozostawić w decyzji Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych. Ministerstwo to pozyskiwało w tym wariantcie uprawnienia bądź do bezpośredniego przekazywania magistratowi warszawskiemu stosownych upoważnień, bądź do występowania przy bardziej “kosztownych” inwestycjach do Rady Administracyjnej o zgodę na ich przeprowadzenie.

Jednocześnie w swoich propozycjach z 7 lutego 1864 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych opowiedziała się za zwiększeniem składu osobowego Rady Ogólnej Budowniczej, a to poprzez wprowadzenie do tego organu administracyjnego jeszcze jednego inżyniera. Celem było w tym wypadku zwiększenie możliwości Rady Budowniczej do jak najszybszego przeprowadzania rewizji wskazanych warszawskich kosztorysów i protokołów zdawczo-odbiorczych. Przyznano w tym wypadku jednocześnie istnienie “niezachwianej” potrzeby utrzymania dotychczasowego ogólnego nadzoru Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych nad wszelkimi pracami transportowymi podejmowanymi w Warszawie³⁹.

Wnioski Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych nie były oczywiście jedynym głosem w sprawie zmian w zarządzie służby komunikacyjnej miasta stołecznego Warszawy, jaki

³⁹ Ibid.

się pojawił w roku 1864. Głos w tejże dyskusji zabrał też generał-lejtnant Ernest Szuberski, ówczesny naczelnik Zarządu Komunikacji Królestwa Polskiego. Został on wezwany do przedstawienia swojej opinii do omawianych tu propozycji ministerstwa spraw wewnętrznych przez ówczesnego namiestnika Królestwa Polskiego. W nawiązaniu do powyższego, dnia 6/18 kwietnia 1864 roku Szuberski przedstawił swój raport opatrzony numerem 152, gdzie ogólnie uznał on propozycje Komisji Rządowej w zakresie zmian zarządu administracji transportowej w Warszawie za akceptowalne. Podniósł zarazem naczelnik Zarządu Komunikacji swoje pełne poparcie dla prezentowanej przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych idei weryfikacji bardziej istotnych warszawskich projektów inżynierskich oraz ich “anszlagów” przez podlegający mu Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych. Taka ocena ogólnokrajowych władz transportowych mogła być dokonywana bądź kompletnie samodzielnie, bądź przy współdziałaniu Rady Ogólnej Budowniczej, a nawet członków planowanej warszawskiej „delegacji”.

Wskazał jednak naczelnik polskich służb transportowych i na szereg uwag dodatkowych do całego projektu. Przede wszystkim Ernest Szuberski proponował uznanie członków “delegacji warszawskiej”, przeznaczonych do zasiadania w tej nowej instytucji ze strony Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych oraz Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych / Rady Ogólnej Budowniczej, nie za osoby wydelegowane z tych agend rządowych, lecz tylko za etatowych pracowników powstającej i niejako niezależnej nowej instytucji. Nawiązując do takiego proponowanego statusu zasiadających w “delegacji” osób o uprawnieniach technicznych, Szuberski motywował swoje stanowisko tym, iż ani Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych / Rada Budownicza ani Zarząd Komunikacji nie posiadają jakichkolwiek uprawnień do delegowania swoich pracowników do podjęcia prac w innych organach państwowych, czy samorządowych. Z tego zaś wynikało, iż żadna z wymienionych centralnych agend administracyjnych nie mogła też przyjmować odpowiedzialności za działania podejmowane przez swoich pracowników umocowanych w innych agendach. Takie właśnie zastrzeżenie szczególnie dotyczyło zagadnień o wydźwięku technicznym; podejmowanie których – zdaniem Ernesta Szuberskiego – niejednokrotnie wiązało się przecież z posiadaniem wysoce specjalistycznej wiedzy.

Naczelnik Zarządu Komunikacji odniósł się i do wzorców rosyjskich, wspominając o podobnych “delegacjach” pracujących w dwu stolicach imperium Romanowych: w Moskwie i w Saint Petersburgu. Porównując projekt polski z podobnymi, istniejącymi już praktycznie rozwiązaniami rosyjskimi, Ernest Szuberski podkreślał fakt posiadania przez petersburską oraz moskiewską “delegację” wyłącznie uprawnień o charakterze technicznym. W praktyce uprawnienia tych obu “delegacji miejskich” sprowadzały się do wyznaczania konkretnych, faktycznie niezbędnych i realizowanych w granicach dostępnych środków finansowych prac inżynierskich. Inne obowiązki petersburskiej i moskiewskiej „delegacji” sprowadzały się do: a) oceny oraz zatwierdzania “anszlagów” i projektów budowlanych; b) wydawania zaświadczeń o ukończeniu robót inżynierskich; c) spisywania protokołów rewizyjnych oraz nadzorczych. Przy zastosowaniu wzorca rosyjskiego, innymi pracami obciążano niezależnie pracujących techników, praktykujących samodzielnie w różnych częściach (kwarta-

łach) danego miasta. Dokonywali oni bowiem takich czynności, jak: a) projektowanie prac inżynierskich; b) uzyskanie dostępu do niezbędnych wiadomości; c) realizacja faktycznych wyzwań budowniczych. Generał-lejtnant Szuberski oczywiście sugerował wprowadzenie tychże rosyjskich wzorców “delegacyjnych” również i w Warszawie. Według naczelnika Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego, wówczas to (tj. oddzielając część techniczną prac inżynierskich w Warszawie od ich aspektu wykonawczego) w zakresie gestii i warszawskiej “delegacji” należałoby pozostawić wszystkie przygotowania do “oznaczonych etatem” projektów dotyczących prac melioracyjnych, jak i innych robót inżynierskich, których wartość nie przekraczała kwoty 5 tysięcy rubli srebrem; podobnie i wykonanie tych prac winno być pozostać obowiązkiem warszawskiej “delegacji”. Tym sposobem Ernest Szuberski sprzeciwiał się niejako propozycji Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, zmierzającej pierwotnie do utrzymania konieczności wstępnego oceniania i zatwierdzania wszystkich kwestii technicznych przez Radę Ogólną Budowniczą⁴⁰.

W odpowiedzi na uwagi generała-lejtnanta Ernesta Szuberskiego Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych wystosowała dnia 17/29 kwietnia 1864 roku kolejny reskrypt, tym razem o numerze 5864/9244. W piśmie tym podkreślono brak zasadniczych i faktycznych różnic pomiędzy koncepcją ministerialną a stanowiskiem naczelnika Zarządu Komunikacji. Ministerstwo wskazywało na pozostawienie w gestii warszawskiej “delegacji” – tak jak w propozycji Szuberskiego, jak i ministerialnej – w zakresie prac inżynierskich tylko i wyłącznie uprawnień o charakterze administracyjnym. Aspekt wykonawczy prac technicznych miano natomiast pozostawić uprawnieniom warszawskich służb inżynierskich.

Podobnie też jak w wizji Ernesta Szuberskiego, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych w dniu 29 kwietnia 1864 roku podnosiła swoje poparcie dla podkreślenia niedostateczności oparcia się tylko na dwu członkach technicznych “delegacji” przy rozpatrywaniu wszelkich zagadnień tego rodzaju. Mając takie właśnie założenie na uwadze, ministerstwo proponowało aby wszelkie “anszlagi” i projekty ogółu prac o charakterze melioracyjnym oraz innych robót wymagających mniejszego nakładu kosztów (i jako takie uznawanych za mniej istotne) były analizowane nie tylko przez te dwie osoby, ale aby poddawać je permanentnej ocenie ze strony Rady Ogólnej Budowniczej. Bardziej istotne warszawskie projekty techniczne – zgodnie ze stanowiskiem ministerstwa z końca kwietnia 1864 roku – musiałyby analizować struktury Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych, uznawane w tym wypadku za kolegialne władze wyższego rzędu o charakterze technicznym.

Poza tym, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych odniosła się do kwestii samego charakteru roli projektowanej “delegacji” warszawskiej. Według ministerstwa agenda ta miała w zasadzie dysponować jedynie “głosem doradczym”. W tym kontekście propozycja Ernesta Szuberskiego aby przyznać owej „delegacji” prawo do zatwierdzania “anszlagów” do wysokości 5 tysięcy rubli srebrem była w opinii ministerstwa spraw wewnętrznych – co do zasady – niezgodna z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa. Powołano się tu szczególnie na art. 20-ty ukazu cara Aleksandra II z 24 maja / 5 czerwca 1861 roku, z którego wynikało przecieź, iż zarządzająca administracją gospodarczą Warszawy rada miejska nie

⁴⁰ Ibid.

mogła zatwierdzać “anszlagów” i planów (nawet po ich obowiązkowej uprzedniej ocenie technicznej) o wysokości przekraczającej kwotę 3 tysięcy rubli srebrem.

Innym cząstkowym kontrargumentem przeciwko niektórym wywodom Ernesta Szuberskiego miała być ministerialna konstatacja faktu dokonanego już inżynierskiego podziału miasta Warszawy na cztery oddzielnie funkcjonujące kwartały, gdzie w każdym z nich pracował tzw. technik konduktor inżynierii. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych objaśniała zarazem w dniu 29 kwietnia 1864 roku, iż opracowywane i wykonywane przez owych czterech techników-konduktorów “anszlagi” oraz opisy przeprowadzonych prac podlegały weryfikacji i zatwierdzeniu przez głównego inżyniera miasta Warszawy oraz jego dwóch bezpośrednich (starszych) formalnych pomocników. Ministerstwo skrytykowało też uwagę naczelnika komunikacji co do możliwości szczegółowego zapoznania się przez techników oddziałowych z obszarami swojej jurysdykcji, a to przy proponowanym kilkuoddziałowym podziale administracyjno-technicznym Warszawy⁴¹. Wynikało z powyższego iż Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych zarzucała pośrednio Szuberskiemu zwykły brak znajomości układu administracyjno-transportowego Warszawy, co mogło być sporą kompromitacją dla naczelnika służb transportowych Królestwa Polskiego.

Ostatecznie w maju roku 1864 Rada Administracyjna ponownie zajęła się kwestią transportową w Warszawie⁴². W dniu 5/17 maja 1864 roku naczelny organ administracyjny kraju, przypomniawszy o przekazaniu w grudniu roku 1861 pod zarząd Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych funduszy oraz nadzoru nad warszawskimi pracami inżynierskimi, oraz po zapoznaniu się z propozycjami ministerstwa spraw wewnętrznych oraz Zarządu Komunikacji w tej kwestii, zwróciła szczególną uwagę na artykuły 9-ty, 10-ty, 11-ty oraz 15 rzeczonyj “instrukcji”. W wyniku przeprowadzonej analizy, Rada Administracyjna uznała w dniu 17 maja 1864 roku dotychczasowy sposób postępowania w zakresie wymienionych powyżej artykułów za niepotrzebnie niezwykle skomplikowany⁴³. W opinii Rady Administracyjnej, proponowane przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych zmiany w treści art. 6-go, 11-go oraz 15-go instrukcji z dnia 28 listopada / 10 grudnia 1861 roku mogły doprowadzić do usunięcia pojawiających się w okresie grudzień 1861 – maj 1864 roku “niedogodności”. Rada Administracyjna zakładała też, iż w efekcie wprowadzanych zmian zatwierdzanie projektów i “anszlagów” prac inżynierskich w Warszawie mogłoby się odbywać szybciej niż dotychczas. Do tego dochodziłyby oczywiste korzyści merytoryczne wynikające z wprowadzenia możliwości “należytego” opracowywania kosztorysów i projektów technicznych oraz właściwej kontroli samych podejmowanych prac budowlanych i naprawczych. W konsekwencji w dniu 17 maja 1864 roku Rada Administracyjna zatwierdziła proponowane przez ministerstwo zmiany w instrukcji dotyczącej inżynierskich prac technicznych z 10 grudnia 1861 roku⁴⁴.

⁴¹ Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. S. 335–337.

⁴² Zmiany w instrukcji o sposobie postępowania przy zarządzie i wykonaniu robót inżynierskich w mieście Warszawie, Rada Administracyjna, 5/17 maja 1864 rok, protokół z posiedzenia podpisany przez p.o. sekretarza stanu przy Radzie Administracyjnej, A. Zaborowskiego.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. S. 337.

Po tych zmianach magistrat warszawski ostatecznie wyznaczył w roku 1864 “delegację” zajmującą się warszawskimi sprawami transportowymi, w której skład w latach 1864 i 1865 wchodził: a) radca budowniczy Borzęcki – członek Rady Ogólnej Budowniczej, wyznaczony do zasiadania w delegacji przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych; b) Swieszewski – naczelnik Wydziału Technicznego w Zarządzie Komunikacji Lądowych i Wodnych, wyznaczony przez Ernesta Szuberskiego, naczelnika tegoż Zarządu; c) Rakowiecki – były pułkownik inżynierii w korpusie Komunikacji Lądowych i Wodnych – zamiast członka rady miejskiej; d) Szpadkowski – budowniczy – zamiast członka rady miejskiej; e) Śliżewski – naczelnik wydziału administracji biura magistratu, z wyboru prezydenta miasta; f) Jodko – starszy inżynier miasta Warszawy; g) Winnicki – starszy pomocnik starszego inżyniera Warszawy.

“Delegacja” posiadała też uprawnienie do sięgania po pomoc ze strony warszawskich konduktorów rewiowych. Głównym celem tak powołanej “delegacji warszawskiej” stało się: a) dokładne i szczegółowe zbadanie in situ faktycznego stanu technicznego stołecznych urządzeń i prac transportowych (dosłownie: “co do wszystkich szczegółów w zakresie technicznego nadzoru i wszelkich /.../ porządków”); b) ocena ewentualnej konieczności dokonywania napraw infrastruktury techniczno-transportowej; c) ustalenie pierwszeństwa wykonywanych prac.

Wskazana “delegacja” w początkach roku 1865 dokonała analizy stanu techniczno-transportowego miasta Warszawy, przedstawiając swoje wnioski i zalecenia spisane w protokole z dnia 27 marca / 8 kwietnia 1865 roku. Ów protokół “rewizyjno-naradczy” był o tyle istotny, iż przedstawiał sobą nie tylko bardzo profesjonalnie sporządzony podział strukturalny dokonanej analizy, a także zawierał związane z nią zalecenia⁴⁵. Ocenę problematyki techniczno-transportowej w Mieście Stołecznym Warszawie dokonano w ówczesnym według następującego rozróżnienia: a) bruki, “na których ciąży odpowiedzialność kontraktowych majstrów brukarskich”; b) bruki “wymagające natychmiastowej reperacji”; c) tzw. “adamizowane” drogi i ulice; d) (dębowe) mostki rynsztokowe; e) podziemne kanały; f) miejskie studnie; g) kamienne i marmurowe trotuary; h) wodociągi oraz zlokalizowane przy publicznych placach i ogrodach fontanny i źródła. Uwagę członków “delegacji” przykuły też w kwietniu roku 1865 inne zagadnienia, odnoszące się m.in. do stanu: a) opasek faszynowych na Wiśle; b) bulwarków; c) wiślanych wałów ochronnych usypanych od strony Pragi i Warszawy⁴⁶.

W szczególności członkowie “delegacji” dokładnie opisali stan poszczególnych działów warszawskiego transportu, które podlegały ich pogłębionej deliberacji. Tu na samym wstępie wskazano, iż położone przez zakontraktowanych fachowców (tzw. majstrów kontraktowych) stosunkowo niedawno przed weryfikacją bruki – a zatem te wybrukowania, które jeszcze były objęte gwarancją ich trwałego wykonania – znajdowały się ogólnie w dobrym stanie. “Delegacja” uznała jednocześnie ich lepsze ułożenie niż to miało miejsce

⁴⁵ Dziennik Warszawski” (dalej – DW). Nr 123 z 23 maja / 3 czerwca 1865 roku. S. 1240; DW. Nr 35 z 8/20 czerwca 1865 roku. S. 1379.

⁴⁶ DW. Nr 123 z 23 maja / 3 czerwca 1865 roku. S. 1240.

upřednio, jako że w końcu zimy roku 1864/65 było w nich znacznie mniej dużych “dziur”. Stwierdzono jednak znaczne wyboje w brukowaniu, stosunkowo niedawno położonym na warszawskich ulicach: Żabiej oraz Elektoralfnej.

Opisując stołeczne mostki przejazdowe zakwalifikowano ich stan jako “używalny”, popierając potrzebę zamiany szeregu z nich ze zbudowanych z dotychczas stosowanego drewna na dębowe. Podobnie “delegacja” nie stwierdziła większych uszkodzeń w sieci podziemnych kanałów miejskich, zaznaczając jednak, iż ostatecznie zweryfikowana liczba ich uszkodzeń może okazać się większą, niż to stwierdzono w latach poprzedzających weryfikację z końca marca / początku kwietnia roku 1865; a to za sprawą ich zanieczyszczenia poprzez spychanie przez stróżów do okien kanałowych błota, lodu i śniegu. Dobra ocena stanu miejskich studni była jakby ostatnim akcentem raportu o pozytywnym wydźwiku.

Członkowie “delegacji” mieli bowiem oczywiście i szereg uwag o charakterze jeśli już nie negatywnym, to przynajmniej ostrzegającym. I tak, już samo rozrzucanie wiosną zasp śniegu oraz lodu na pełnych szerokościach ulic uznano za absolutnie niedopuszczalne. Z kolei popękania oraz wyżłobienia chodników i trotuarów oceniono jako poważnie utrudnienie w komunikacji pieszej, które mogło nawet na przechodzących sprowadzić niebezpieczeństwo. W związku z tym, “delegacja” proponowała w dniu 8 kwietnia 1865 roku ich jak najszybsze przerobienie. Dodatkowo przedstawiono potrzebę położenia chodników na ul. Jerolimskiej oraz na przedłużeniu Marszałkowskiej. Co do rozprowadzających z wodociągów wodę “linii”, w wybranych lokalizacjach proponowano urządzenie śluz, dodając iż w konstrukcji tzw. “górnego rezerwuaru wody wodociągowej” pojawiła się konieczność zainstalowania dużego pływaka, wskazującego stan lustra przetrzymywanej tam wody. Informowano zarazem o potrzebie naprawy szeregu fontann miejskich. W niektórych zainstalowanych tam śluzach postulowano wstawienie żelaznych skrzyń, mających zastąpić dotychczas stosowane drewniane kłapy. Inne potrzeby na które “delegacja” zwróciła swoją uwagę w początkach kwietnia roku 1865 odnosiły się do: a) naprawy praskiego wału ochronnego; b) zastosowania lepszej ochrony brzegów Wisły na wysokości Solca; c) polepszenia stanu przepustowości ul. Czerniakowskiej; d) regulacji drogi mikołajewskiej⁴⁷.

Po zdiagnozowaniu stanu infrastruktury transportowo-technicznej Warszawy i ogłoszeniu wyniku lokalnej kwerendy w formalnym raporcie “delegacji” z dnia 8 kwietnia 1865 roku, podjęto prace nad jej naprawą i ulepszeniem. Pomiędzy 18 kwietnia 1865 roku (gdyż w tym czasie z powodu spóźnionej wiosny prace nad warszawską infrastrukturą można było podjąć dopiero po Święcie Wielkanocy, które w roku 1865 przypadało na 16 kwietnia), a 20 czerwca tejże daty (kiedy “Dziennik Warszawski” w swoim numerze 35 jako oficjalnej gazety rządowej podał informacje o wykonanych w tym czasie robotach), czyli w ciągu 6 tygodni, przerywanych zresztą przez okresy ulewnych deszczy, wykonano w stolicy Królestwa Polskiego prac “daleko więcej aniżeli to praktykowało się lat poprzednich”⁴⁸.

⁴⁷ DW. Nr 35 z 8/20 czerwca 1865 roku. S. 1379.

⁴⁸ DW. Nr 35 z 8/20 czerwca 1865 roku. S. 1379.

**Prace nad warszawską infrastrukturą transportowo-techniczną wykonane
w okresie 18 kwietnia – 20 czerwca 1865 roku**

Prace transportowo-techniczne w Warszawie w okresie 18 kwiecień – 20 czerwiec 1865 roku	
Rodzaj pracy	Zakres pracy
Częściowa naprawa bruków	Ulice: Freta, Szeroka, Przejazd; części ulic: Długa, Kozia, Nalewki, Nowiniarska, Chmiela, Królewska, Leszno, na Grzybowie, Solna, Wielka, Bagno, Świętokrzyska, Bracka, Muranów, Zimna, Gnojna, Mazowiecka; Plac Teatralny
Wybrukowanie porfirowym brukiem kostkowym	Nowy Świat, 460 sążni kw.
Wybrukowanie brukiem zwyczajnym	Ulice: Ceglana, Grzybowska, Karmelicka, Krochmalna, Prosta, Sosnowa, Smocza, Wronia, Wspólna
Przebrukowanie	Ulice: Graniczna oraz przejazd przez plac teatralny, a także podjazdy wokół prawie wszystkich mostków ulicznych
Poprawienie “adamizacji”	Nowy Świat – część; wszystkie aleje – części
Naprawa kanałów	Ulice: Bednarska, Książęca, Mostowa, Marjensztad, Podwale, Pańska, Zakroczymska
Budowa kranów pożarnych	Plac Zamkowy, plac przy ulicy Twardej
Budowa wodotrysków	Kopiec w Ogrodzie Saskim, przed Ratuszem, przy Kolumnie Zygmunta
Naprawa kanałów, śluz i źródeł	Obszar całego miasta Warszawy
Oczyszczanie osadów zebranych po wiosennym przyborze wód	Rezerwuar główny wodociągów, studnia biorcza wodociągów
Czyszczenie filtrów wodociągowych	Obszar całego miasta Warszawy

Te znaczące przyśpieszenie robót transportowych w Warszawie, jakie miało miejsce wiosną roku 1865 nie stanowiło jednak jako takie znaczącego początku szeregu prac istotnie polepszających infrastrukturę komunikacyjną stolicy Królestwa Polskiego. Już wkrótce swoista autonomia lokalnych władz transportowych została bowiem znacząco ograniczona z tytułu represji, nasilanych po ostatecznym upadku Powstania Styczniowego.

Wykaz wykorzystanych źródeł i literatury

1. Dziennik Warszawski” Nr 123 z 23 maja / 3 czerwca 1865 roku.
2. Dziennik Warszawski. Nr 35 z 8/20 czerwca 1865 roku.

⁴⁹ Źródło: DW. Nr 35 z 8/20 czerwca 1865 roku. S. 1379.

3. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 147 z 23 czerwca / 5 lipca 1848 roku.
4. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 128 z 1/13 czerwca 1849 roku.
5. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 130 z 1/13 czerwca 1850 roku.
6. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 220 z 20 września / 2 października 1850 roku.
7. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 80 z 28 marca / 9 kwietnia 1851 roku.
8. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 118 z 16/28 maja 1851 roku.
9. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 37 z 6/18 lutego 1852 roku.
10. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 35 z 4/16 lutego 1853 roku
11. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 223 z 25 września / 7 października 1853 roku.
12. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 205 z 7/19 września 1854 roku.
13. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 9 z 13/25 stycznia 1856 roku.
14. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 234 z 13/25 października 1858 roku.
15. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 218 z 24 września / 6 października 1860 roku.
16. Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego. Nr 210 z 7/19 września 1861 roku.
17. Instrukcja przepisującą sposób postępowania władz oraz rady miejskiej przy wykonaniu wszelkich robót inżynierskich w Mieście Stołecznym Warszawie, Rada Administracyjna, 28 listopada / 10 grudnia 1861 roku // Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego: Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, Warszawa, 1866. T. 1. S. 309–323.
18. Oddanie robót inżynierskich w mieście Warszawie pod zawiadywanie Magistratu i Rady Miejskiej oraz zwierzchnictwo Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, pismo do Zarządu VII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, dyrektor główny prezydujący tajny radca Kruzenstern, 22 grudnia / 3 stycznia 1861/1862 roku. Nr 25 071 // Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego: Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, Warszawa, 1866. T. 1. S. 307–309.
19. Zmiany w instrukcji o sposobie postępowania przy zarządzie i wykonaniu robót inżynierskich w Mieście Warszawie, Rada Administracyjna, 5/17 maja 1864 rok, protokół z posiedzenia podpisany przez p.o. sekretarza stanu przy Radzie Administracyjnej, A. Zaborskiego // Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego: Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, Warszawa, 1866. T. 1. S. 325–327.