

Marek Rutkowski
(*Białystok, Polska*)

ROZWÓJ, HANDEL I TRANSPORT ODESKI W OPISIE „GAZETY URZĘDOWEJ KRÓLESTWA POLSKIEGO”

Wprowadzenie

Celem artykułu jest ukazanie zamieszczanych w „Tygodniku Petersburskim. Gazecie Urzędowej Królestwa Polskiego” informacji na temat rozwoju demograficznego i ekonomicznego miasta i portu Odessy; rozwoju handlu odeskiego, oraz zagadnień transportowych, związanych bezpośrednio lub pośrednio z tym miastem. Zestawienie, siłą faktu o charakterze wybiórczym, tychże danych pozwoli nam ukazać pewien ogólny obrys horyzontu intelektualnego, jakim obejmowały to szczególne miasto nastawione w pewnym stopniu przynajmniej na współpracę z caratem kręgi polskiego społeczeństwa przedstycziowej części epoki rozbiorowej.

Rozwój Odessy

Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w „Tygodniku Petersburskim” w roku 1838, dziesięć lat wcześniej (tj. w roku 1828) stosunek liczby osób urodzonych do żyjących kształtował się w Odessie jak 1 do 20-tu, a umarłych jak 1 do 30-tu. W roku 1833 liczba mieszkańców Odessy wynosiła 50 312 osób; spośród których mieszkało w Odessie 5 024 cudzoziemców oraz 6 668 Żydów. Dokładniejsze dane o wzroście odeskiej populacji dawało porównanie danych uzyskiwanych podczas wprowadzania okresowej kwarantanny. Otóż w roku 1829 „*przy zakordonowaniu miasta*” dokonano powszechnego spisu ludności, podobnie jak i zrobiono to na początku roku 1838. Z porównania obu tych popisów wynikało, iż ludność Odessy liczona w obwodzie linii tzw. „*porto franco*” (wolnego portu) od końca roku 1829 do końca roku 1837 zwiększyła się dokładnie o 17 540 osób. Poza granicą zaś wolnego portu z kolei, stan populacji zmniejszył się w tym samym czasie o 515 osób. Szukając przyczyny tego procesu, suponowano: „*co zapewne pochodzi z przeniesienia się mieszkańców do miasta*”. Zamknięcie Odessy podczas pojawienia się dżumy w roku 1837 stało się zresztą przyczyną do przeprowadzenia bardzo szczegółowego ogólnego

zestawienia ludności miasta. Z zebranych wówczas danych wynikało, iż na początku roku 1838 przebywało w Odessie w granicach linii „*porto franco*”: a) w samym mieście: 24 782 mężczyzn oraz 19 567 kobiet; b) na przedmieściach: 6 974 mężczyzn oraz 7 769 kobiet. (w całości dawało to ogółem liczbę: 59 092 mieszkańców Odessy w granicach tzw. wolnego portu).

Oprócz powyższego, w opisywanym tu mieście portowym przebywał stale znaczący garnizon żołnierzy carskich, dochodzący liczbowo nawet do 4 tysięcy osób. Wreszcie typowym było w końcu lat trzydziestych XIX wieku, iż w ciągu lata populacja Odessy zwiększała się średnio w przybliżeniu o dodatkowe osiem tysięcy osób, ale – jak podawano – „przyrost ten bywa czasowy, stanowią go przybywający, furmani, flisy, itd.” Z kolei w początkach roku 1838 poza granicą odeskiego „*porto franco*” zamieszkiwało 5 077 osób płci męskiej oraz 4 854 osób płci żeńskiej. Ogółem zatem w samej Odessie „*i na miejskim odeskim gruncie*” w początkach roku 1838 znajdowało stałe zamieszkanie 40 833 mężczyzn oraz 32 190 kobiet, czyli razem licząc 73 023 osób. Podsumowując te dane, można było w roku 1838 powiedzieć, iż ludność Odessy zwiększyła się w ciągu ośmiu lat w granicach „*porto franco*” w niebagatelnym stopniu 42 %, z czego wynikało, iż coroczny średni przyrost ludności odeskiej kształtował się w tym czasie na poziomie ok. 5 ¼ %. Na podstawie powyższych danych przewidywano też, że przy takim samym lub podobnym tempie wzrostu demograficznego „można się [było] spodziewać że ludność Odessy wkrótce po pięćdziesięcioletnim jubileuszu tego miasta (1843 r.) dojdzie do 100 000”¹.

Latem roku 1838 „Tygodnik Petersburski” zamieścił cały szereg uzupełniających informacji o Odessie, tym razem pochodzących nie bezpośrednio z rosyjskich danych wojskowo-policyjno-statystycznych, ale z artykułu umieszczonego we francuskim periodyku „*Annales de la Société Polytechnique*” z lutego roku 1838. Jak wynikało z danych spisowych z okresu sprzed sześciu lat, czyli z roku 1832, znajdowało się w tym czasie w Odessie 6 494 domów; 17 kościołów; 3 szpitale; 17 magazynów zbożowych oraz 546 piwnic i lochów na skład win. W okolicznych winnicach w roku 1832 wyprodukowano 2 000 „hektarów“ (pisownia oryginalna, zapewne powinno być hektolitrow) wina. Natomiast rybołówstwem na Morzu Czarnym oraz na Dnieprze zajmowało się wówczas 489 mieszkańców miasta. Także fabryk było tu relatywnie sporo; z czego mielibyśmy: a) 8 fabryk mydła; b) 7 cegielni, produkujących także dachówki; c) 4 manufaktury makaronu; d) 3 drukarnie; e) jedną fabrykę kapeluszy; oraz – co zaskakuje – f) tylko jedną fabrykę tytoniu. Ogólnie manufaktury te zatrudniały jedynie tylko 350 robotników. Przy tym wszystkim ogromnie rozwinął się handel odeski, szczególnie gdy pomiędzy rokiem 1824 a 1832 wartość towarów wywożonych do Odessy zwiększyła się ponad czterokrotnie, a mianowicie z 6 milionów rubli do 25 milionów rubli. W tym samym czasie

¹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 51 z 1/13 lipca 1838 roku, s. 299; nr 28 z 8/19 kwietnia 1838 roku s. 153.

szacunek towarów wwożonych uległ zwiększeniu z 5 do 12 milionów rubli, czyli prawie dwuipółkrotnie. Co do szkolnictwa wskazywano, iż Odessa ma 18 męskich szkół i męskich „zakładów naukowych”, oraz 6 podobnych ośrodków żeńskich. W szkołach odeskich ogółem uczyło się 1 374 osób; natomiast 397 osób kształciło się tu na pensjach. Razem dawało to niebagatelną ilość 1 771 „obojej płci uczącej się młodzi”, co stanowiło 1/28 całości ludności Odessy. Miasto miało też w roku 1832 dwie biblioteki publiczne i 4 czytelnie: 2 francuskie, jedną rosyjską i jedną niemiecką, a pism periodycznych wychodziło tu cztery. Swoistą miarą rozwoju cywilizacyjnego Odessy był fakt, iż gdy jeszcze w roku 1824 „nie było żadnego ogrodu w okolicach miasta, dziś [tj. w roku 1838] jest ich 228”².

Uzupełniając dane dotyczące samej Odessy, wypada wspomnieć o informacji zawartej w zamieszczonym w numerze 8-ym z 8/20 lutego 1846 roku „Tygodnika Petersburskiego”, gdzie przy opisywaniu złożonego carowi Mikołajowi I wyciągu ze *Zdania sprawy o czynnościach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w r. 1844* zamieszczono adnotację, iż „w Odessie pozwolono osobom prywatnym budować wodociągi”³. Wreszcie w marcu roku 1850 można się było dowiedzieć, iż „od niejakiego czasu w mieście Odessie i okolicach zaczęły zdarzać się znaczne kradzieże i nawet rozboje”⁴.

Zaprezentowane dane dawały polskiemu czytelnikowi imponujący wręcz obraz rozwoju cywilizacyjnego (tak w znaczeniu demograficznym, edukacyjnym jak i ekonomicznym) nadczarnomorskiej Odessy; czego w żadnym stopniu nie mogły zaciemniać sporadyczne informacje o lokalnych niepokojach społecznych.

² „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 51 z 1/13 lipca 1838 roku, s. 299

³ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 8-y z 8/20 lutego 1846 roku, s. 72

⁴ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, 19 z 14/26 marca 1850, s. 123-124. Warto nadmienić, iż „Tygodnik Petersburski” w marcu roku 1850 opisywał bohaterką akcję przedstawiciela lokalnej policji, w osobie komisarza (Приставъ) 3 części miasta Odessy – sekretarza gubernialnego Oltarzewskiego, który otrzymał polecenie pojmania ludzi, popełniających rozliczne zabronione czyny. Jak wynikało z relacji, ten oficer, „powziąwszy przez swoich szpiegów wiadomość, że trzej z bandytów sprawują sobie hulankę za komorą celną suchej granicy, 22 zeszłego stycznia, [tj. 3 lutego 1850 roku] z dziewięcią ludźmi służby policyjnej, udał się na wskazane miejsce, i otoczył dom, w którym znajdowali się trzej złoczyńcy, mianowicie Bazyli Bezugłow (inaczej Czumak), Jan Kariot i Filip Charczenko, którzy byli nieraz już sądzeni za rozmaite zabójstwa i rabunki, lecz uciekli z więzienia. Złoczyńcy zrazu byli się zatarasowali w domie, w którym pijatyką się bawili, lecz, widząc niepodobieństwo utrzymania się w tym schronieniu, wypadli zeń, z żelaznymi drągami w rękę, na przebój, i jeden z nich, mianowicie Czumak, przebił nożem kozuch podoficera Prichodko. W tej chwili Kommissarz Charzewski sam schwycił Czumaka, i, po niejakiej walce, zbrodniarze ci zostali związani i dostawieni do Policji (...)”.

Handel odeski

Cała seria zamieszczanych w „Gazecie Urzędowej Królestwa Polskiego” wiadomości dotyczących handlu odeskiego rozpoczyna się bodajże od daty 5/17 lipca. 1830 roku, odnoszącej się do zawinięcia do lokalnego portu pierwszego statku amerykańskiego. Była to brygantyna „Smirna”, która weszła do odeskiej przystani, korzystając z ustanowienia wolnej żeglugi na Morzu Czarnym, co z kolei wynikało z treści traktatu pokojowego, zawartego uprzednio pomiędzy Rosją i Turcją⁵.

Naszą uwagę przykuwa następnie wydrukowanie – na podstawie ukazu Mikołaja I do petersburskiej Rady Państwa – pierwotnie w stołecznej „Gazecie Senackiej”, potem też i w „Tygodniku Petersburskim”, danych dotyczących rosyjsko-austriackiej konwencji dunajskiej. Z zapisu tego wynikało, iż po podpisaniu w Petersburgu przez hr. Karola Nesselrode i hr. Michała Woroncowa ze strony rosyjskiej oraz hr. Karola Ficquelmont’a ze strony austriackiej Austrii rzeczony konwencji o żegludze na Dunaju, w dniu 13/25 lipca 1840 roku, umowa ta została następnie ratyfikowana przez cara w Peterhofie 25 lipca / 6 sierpnia tegoż roku. Artykuł 8-my tej konwencji bezpośrednio i pośrednio dotyczył zaś Odessy. Otóż zapisano tamże, iż celem jeszcze ściślejszego niż dotychczas ułatwienia stosunków handlowych pomiędzy „krajami leżącymi wzdłuż Dunaju i rosyjskich czarnomorskich portów”, rząd carski wyraził zgodę ma takie postępowanie w porcie odeskim w zakresie wymogów kwarantannowych w odniesieniu do austriackiej żeglugi parowej, jakie zastosowano w stosunku do parostatków wpływających i wypływających z i na Morze Czarne przez cieśninę Dardanelle. Uzgodniono jednocześnie, iż za każdym razem, kiedy towary lub paki z towarami transportowane na austriackich statkach parowych bezpośrednio z Wiednia lub z Węgier byłyby zaopatrzone w pieczęcie poselstwa rosyjskiego w Wiedniu lub konsulatu carskiego w Orsowie, miałyby być one „przyjmowane” w Odessie oraz na obszarze innych portów carskich Morza Czarnego, jak towary „idące” tam z Triestu, Liworno oraz z innych portów Morza Śródziemnego⁶.

Po podpisaniu tej umowy, dnia 30 maja / 11 czerwca 1841 roku car Mikołaj I dokonał roszady naczelników okręgów celnych w Odessie i Radziwiłłowie. Zgodnie z informacją „Tygodnika”, dotychczasowy naczelnik z Odessy – rzeczywisty radca stanu, szambelan Łacynow został skierowany do Radziwiłłowa,

⁵ „Tygodnik Petersburski”, nr 29 z 23 lipca / 3 sierpnia 1830 r, s. 227-228. Jak pisała wówczas redakcja: „Przyszłość okaże pożytki jakich i Odessa może się spodziewać z bezpośrednich stosunków z Nowym Światem, przemysł nie omieszką korzystać z dobrodziejstw wyświadczonych przez oręż rosyjski dla powszechnego handlu i nada nowe życie południowym guberniom”.

⁶ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 92 z 26 listopada / 8 grudnia 1840 roku, s. 511-512.

a naczelnik tego ostatniego okręgu rzeczywisty – radca stanu Schele został przeniesiony do Odessy ta taką samą posadę⁷.

Z kolei czytelnik „Tygodnika” dowiadywał się, iż 9/21 lipca 1842 roku, na wniosek wicekanclerza państwa i ministra skarbu, car Mikołaj I wydał ukaz do Rządzącego Senatu w zakresie wprowadzenia ułatwień w handlu pruskorosyjskim. Zgodnie z artykułem 8-ym nowej ustawy podwyższono rangę komory celnej w Brześciu Litewskim, uznając ją za jednostkę pierwszej klasy i nadając jej te same prawa, co komorom położonym w pobliżu granicy pruskiej – tj. w Połędzie, Jurborku oraz Taurogach. Informacja była o tyle istotna, iż na tę właśnie komorę brzeską nałożono obowiązek i prawo przepuszczania, za pobraniem kaucji, wszystkich towarów przewożonych w drodze tranzytu z Prus przez Królestwo Polskie do Odessy⁸.

W opublikowanym w numerze 21-ym z „Tygodnika Petersburskiego” 1847 roku *Krótkim obejrzeniu czynności Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w roku 1845* odnaleźć można było kolejną notę, nawiązującą do formalnego aspektu odeskiej działalności handlowej. Mianowicie wskazano wówczas, iż w celu powiększenia dochodów miejskich wprowadzono na terenie wszystkich rosyjskich municypiów nowy podatek miejski w wysokości 0,5 % od zawieranych tam kontraktów handlowych; dodatkowo w niektórych miastach zastosowano kary pieniężne za nie wypełnianie przepisów policyjnych, oraz zwiększono jeszcze wysokość wybieranych dotychczas podatków. To właśnie na skutek wprowadzenia w roku 1845 m.in. na tej właśnie podstawie nowych szczegółowych przepisów o układaniu rocznych budżetów miejskich bilansów, w Odessie „objawiła się” nadwyżka bilansu miejskiego, i to w niebagatelnej wysokości: 145 845 rubli srebrem⁹. Najwidoczniej ożywiony odeski ruch handlowy generował wyjątkowo znaczącą ilość dodatkowych opłat, które zasilają znacząco bilanse miejskie.

W tym samym 1847 roku, pod datą wysłania wiadomości z 9/21 maja, przekazano czytelnikom wiadomość o generalnej wartości towarów wywożonych w kwietniu tego roku, tj. po odprawie celnej, z portu odeskiego Suma ta okazała się „ogromną” wynosząc 5 590 906 rubli srebrem (czyli ponad 19 milionów tzw. rubli asygnacyjnych.). Był to oczywisty rekord, o wysokości „jakiej nigdy jeszcze nie przedstawiał miesięczny wywóz z Odessy”¹⁰.

⁷ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 46 z 26 czerwca / 8 lipca 1841 roku, s. 253.

⁸ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 62 z 14/26 sierpnia 1842 roku, s. 337-338.

⁹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 21 z 28 marca / 9 kwietnia 1847 roku s. 133. W roku 1845 w Rosji carskiej istniało formalnie 658 miast, z tego 280 wykazywało nadwyżkę przychodów nad wydatkami, w 100 miastach dochody wystarczały na „opędzenie niezbędnych wydatków”, a w pozostałych miastach wydatki były większe niż przychody.

¹⁰ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 38 z 30 maja / 11 czerwca 1847 roku, s. 241.

Warto zaznaczyć, w roku 1853 ogłoszono, także na łamach omawianego tu periodyka *Zdanie sprawy Pierwotnego Towarzystwa Transportów za trzydzieści lat (1823–1853)*. Opis ten miał dowodzić „rzadkiej pomyślności, która wyngrodziła prace tego prawdziwie pożytecznego przedsięwzięcia, mającego na celu ułatwienie i zabezpieczenie przewozu ładem wszelkich ciężarów”. Interesuje nas owo sprawozdanie o tyle, iż jednym z punktów z którego owe „Pierwsze Towarzystwo Transportów” wysyłało swoje towary była właśnie Odessa, która się zresztą plasowała w pierwszej czwórce miast, skąd spółka ekspediowała najwięcej dóbr materialnych¹¹. Odessa mogła się znaleźć w grupie tych właśnie miast, gdyż jeszcze dnia 21 lutego / 5 marca 1835 roku odbyło się w Petersburgu (dokładnie: w mieszkaniu sekretarza stanu Łonginowa) posiedzenie Pierwszego Komitetu Towarzystwa Transportowego, podczas którego, „po pilnej rozprawie”, zdecydowano m.in. o powołaniu do życia nowych kantorów tej organizacji, tym razem właśnie w Odessie i w Kijowie¹².

W okresie trzydziestu lat działalności ogólna suma zysku Towarzystwa wzrosła do kwoty rządu 1 964 081 rubli 54 kopiejek. Z tej sumy wydatkowano, na utrzymanie samego „zakładu, pensje oficjalistom i wynagrodzenia za szkody” 1 552 026 rubli 66 kopiejek. Z powyższego zaś wynikało, iż czystego zysku pozostało przy końcu roku 1853 412 054 rubli 88 kopiejek. Po wydaniu z tego akcjonistom trzydziestoletniej dywidendy w wysokości 210 tysięcy rubli srebrem, pod koniec roku 1853 pozostawała w kasie spółki znaczna kwota tzw. wolnego kapitału, w wysokości 216 340 rubli 59 kopiejek srebrem. W ten sposób, w ciągu 30 lat istnienia „Pierwszego Towarzystwa Transportów”, jego pierwotny kapitał zakładowy powiększył się piętnaście razy, a akcjonariusze odebrali ponad 200 tysięcy rubli srebrem czystego zysku.¹³ Uczestnictwo Odessy w tak zyskownym przedsięwzięciu najlepiej chyba oddawało ducha i charakter sukcesu ekonomicznego miasta, osiągniętego w pierwszej połowie wieku dziewiętnastego.

¹¹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 90 z 20 listopada / 2 grudnia 1853 roku, s. 608-609. Inne miejscowości skąd Towarzystwo wysyłało swoje transporty ładem to: Petersburg, Moskwa, Ryga, Charków, Kijów, Niżny Nowogród, Tuła, Bomny, Połtawa, Krzemieńczug (k), Berdyczów, Taganrog, Radziwiłłów, Kazań, Horodyszczce, Warszawa, Biały-stok, Śmieła i Wilno.

¹² „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 16 z 26 lutego / 10 marca 1835 roku, s. 90.

¹³ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 90 z 20 listopada / 2 grudnia 1853 roku, s. 608-609. Warto też zaznaczyć, iż w ciągu trzydziestu lat „wyprawiono 56 453 transportów, w których przewieziono 21 467 720 pudów [towarów]; rzeczy zabezpieczono na wartość 129 714 138 rubli; Towarzystwo otrzymało: za przewóz 11 964 081 rub. a furmanom wypłaciło 10 570 739 rub. Zyskano: na odprawianiu transportów 1 884 404 rubie 16 kop, procentów z Banku odebrano 77 554 rub. 52 kop, przyłączono z dywidendy 2 142 rub. 85 kop. /.../ Po upływie pierwszego dziesięciolecia (1823–1833) zysk wynosił z transportów tylko 169 404 rub. po drugim (1833–1843) transporty uczyniły już 591 413 rub. a w ostatnim, (1843–1853) prace Towarzystwa wynagrodzone były zyskiem 1 125 586 rub.”.

Poza opisem ogólnych wydarzeń związanych z handlem odeskim, na szpaltach „Tygodnika” odnajdujemy wiele danych mówiących bezpośrednio o przedmiocie odeskiej działalności handlowej. Pod datą 10/23 października 1832 roku wskazywano na nadzwyczajny wysyp owoców w Odessie, skarżąc się przy okazji, iż jedne winogrona ucierpiały od deszczów, jakie spadły obficie w okolicy w czerwcu tego roku. Pud (około 16, 4 kg) brzoskwiń sprzedawano po 2 ruble (czyli: 5 groszy za dziesięć brzoskwiń). Jak pisano: „tak szkodliwe wszędzie tegoroczne deszcze dla okolic Odessy, po minionych w dawniejszych latach suszach, ostrych zimach i napadach szarańczy, stały się prawdziwym dobrodziejstwem”.

Niekiedy pojawiały się skrótowe informacje o cenie poszczególnych towarów w Odessie, jak np. adnotacja, zawarta w przedrukowanym skrócie z „ogólnego widoku handlu zagranicznego Rosji w roku 1835”, z której wynikało, iż w omawianym tu porcie nadmorskim podrożała w międzyczasie bawełna, oliwa, „koszenilla” i cukier w piasku. Z kolei miały w Odessie w tym samym czasie stanieć: kawa, bawełna w przędzy oraz indygo¹⁴.

W „Tygodniku Petersburskim” z 2/14 lutego 1832 roku można było przeczytać znaczącą wzmiankę na temat możliwości wywozu zboża do różnych krajów europejskich. Jak wynikało z cytowanych listów przesłanych w końcu grudnia roku 1831 z Genui do Odessy, w północnych Włoszech znacznie podniosły się ceny zboża, a nawet spodziewano się ich dalszego wzrostu, ze względu na kilka faktów, jak: a) wydanie przez Portugalię pozwolenia na przywóz zboża „którego potrzebowanie codzień się wzmacnia”; b) spodziewane szybkie wprowadzenie przez Sycylię ustawy, mającej na celu zniesienie wszelkich opłat od przywożonej tam pszenicy; c) pojawienie się prawie zupełnej pewności, że Francja zdecyduje się na otwarcie swoich portów dla przywozu zboża z zagranicy w styczniu/lutym roku 1832; d) spodziewany brak zboża w Anglii latem roku 1832 (już w okresie żniw), „co ją zagnęło do zaopatrywania się w portach południowych”¹⁵. Te informacje wpływały w sposób oczywisty na odeski handel zbożem i jego antycypowaną wielkość.

Z kolei w roku 1834 zamieszczono datowaną na 14/26 lutego informację z włoskiej Ankony o wydanym pozwoleniu na „bezpłatne” dostarczanie zboża z rosyjskich portów Morza Czarnego, w tym: Odessy¹⁶. Jak wynikało z noty z 6/18 września 1846 roku, prasa lyońska uspakajała pojawiające się we Francji obawy podrożenia cen zboża w tym kraju. Donoszono wówczas we Francji, że do Marsylii nieustannie nadchodziły „tak wielkie transporta pszenicy z Odessy,

¹⁴ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 62 z 14/26 sierpnia 1836 roku, s. 382.

¹⁵ „Tygodnik Petersburski”, nr 9 z 2/14 lutego 1832 roku, s. 61.

¹⁶ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 16 z 24 lutego / 10 marca 1834 roku, s. 99.

że napełniwszy magazyny prowincji południowych zboże to poszło w głąb kraju¹⁷.

W numerze „Tygodnika” nr 62 z 5/27 sierpnia 1852 roku podano ogólne dane statystyczne dotyczące wywozu przez port odeski zboża z terenu „urodzajnych” zachodnich guberni Cesarstwa Rosyjskiego. Wynikało z powyższego, iż „najlepsza pszenica żółta i żółto – czerwona, tudzież w ogóle największą ilość zboża”, przywożona tu była z terenu trzech guberni prawobrzeżno-ukrainnych: podolskiej, wołyńskiej i kijowskiej. Z tych terenów zboże do Odessy transportowano dla pierwszych dwóch guberni przez Bałtę, a dla guberni kijowskiej przez Bohopol, odległy od Bałty o 99 wiorst rosyjskich (jedna taka wiorsta to ok. 1 066 metrów). Obie miejscowości dzielił podobny dystans od Odessy, tj. ok. 180 wiorst rosyjskich. Z tych trzech guberni corocznie wywożono do Odessy około półtora miliona czwartek zboża (jeden czwartek to ok. 26,2 litra)¹⁸.

Z kolei z roku 1856 pochodzą dane donoszące przykładowo o ilości towarów zbożowych przechowywanych w początku sierpnia tejże daty w magazynach Odessy. I tak, według zapisów z 20 lipca / 2 sierpnia 1856 roku, na składzie w tym mieście przechowywano: a) 60 tysięcy czwartek pszenicy ozimej; b) 10 tysięcy czwartek arnautki; c) 8 tysięcy czwartek sandomierki; d) 12 tysięcy czwartek pszenicy bessarabskiej; e) 40 tysięcy czwartek owsa; f) 4 tysiące czwartek jęczmienia; g) 35 tysięcy czwartek kukurydzy; h) 10 tysięcy czwartek siemienia lnianego¹⁹. Z powyższego zestawienia wynika oczywiście, iż w magazynach odeskich przechowywano najwięcej pszenicy ozimej oraz kukurydzy.

W ogóle, jak to opisywał w roku 1852 „Tygodnik”, całe zboże ze znajdujących się pod władzą carów terenów prawobrzeżno-ukrainnych było (nawet dotyczyło to tego ziarna które było wyładowywane w ujściu Dniestru do Morza Czarnego w Maniakach) transportowane przez „cztimaków”, czyli furmanów stepowych. Pojawiały się tu jednak pewne trudności i nieprawidłowości, wynikające z takich powodów, jak: 1) „niepewność [co do] najmowanych furmanów”; 2) okresowa nieregularność dostaw; 3) przysyłanie najczęściej do Odessy, szczególnie z zachodnich guberni Cesarstwa, pszenicy pochodzącej z po-

¹⁷ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 67 z 6/18 września 1846 roku, s. 463. Podawano przy okazji: „Ziarno pszenicy odeskiej mniejsze jest od francuskiego ale daje chleb bardzo biały i wyborowego smaku”.

¹⁸ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 62 z 5/27 sierpnia 1852 roku, s. 443. znajdujemy to też ogólny opis tras, którymi transportowano zboże „carskie” do Odessy. Wynikało z powyższego, iż poza przywozem łądem zboża z guberni podolskiej, wołyńskiej i kijowskiej, który następował głównie przez Bałtę oraz Bohopol; z Besarabii zboże transportowano do Odessy przez Kiszyniów. Oprócz tego, miał miejsce jeszcze spław zboża Dniestrem do przystani Majaki, położonej ok. 40 wiorst od Odessy, skąd zboże dalej przewożono łądem do tego miasta.

¹⁹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 59 z 3/15 sierpnia 1856 roku, s. 452.

przednich zbiorów; 4) częste pojawianie się w miejscu odbioru towaru (czyli w samej Odessie), niedomiarów w stosunku do ilości zamawianego towaru; obliczanych na poziomie od 6 do 8 %; 5) pojawianie się brak wystarczającej ilości podwód, czyli niedostatku podstawowych środków transportu, w zestawieniu do ilości dostarczanych produktów²⁰.

Pisząc o różnorodnych towarach, jakimi handlowano w Odessie, „Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego” poświęcała też swoje szpalty na przekazywanie danych o miejscowym tytoniu. I tak, pisano na przykład, że dnia 16/28 grudnia 1838 roku miało miejsce ogłoszenie przez I Departament petersburskiego Rządzącego Senatu – ułożonego przez ministra skarbu i rozpatrzonego w Radzie Państwa – ukazu Mikołaja I z dnia. 2/14 grudnia 1838 roku, wydanego „z powodu ustanowienia w kraju akcyzy od przygotowanego tytoniu”. Wówczas to car uznał za stosowne „dla utrzymania należytej równowagi między zagranicznym a krajowym tego rodzaju przemysłem” podnieść do pewnego stopnia cło przywozowe od wzmiankowanego tytoniu. Z artykułu 2-go wspomnianego ukazu wynikało przy tym, iż „krajowe tytoniowe wyroby znajdujące się w handlu w Odessie ulegają od roku 1839 opłacie pomienionej akcyzy”. Przywożony do odeskiego portu tytoń zagraniczny poddano oczywiście opłacie pełnego cła. Dodatkowo car nakazał pobierać na rzecz dochodów miasta Odessy pełne cło „i od surowego zagranicznego tytoniu”²¹.

Tytoń, jako towar wrażliwy nie tylko był przedmiotem zainteresowania odeskich służb celnych, ale też i zdarzało się opisać w „Tygodniku” przypadków jego swoistej promocji państwowej. Gdy bowiem w początku lat pięćdziesiątych XIX wieku Departament Rolnictwa Wiejskiego Ministerstwa Dóbr Państwa Dóbr Państwa sprowadził z Hawany, pochodzące ze zbioru roku 1850 nasiona kubańskiego tytoniu, władze carskie zaofiarowały bezpłatnie ich rozprowadzenie wśród lokalnych plantatorów. Jako miejsce odbioru tychże nasion wybrano w roku 1852 między innymi Odessę, gdzie można je było otrzymać w biurze radcy Stanu Strukowa, pełniącego funkcję inspektora rolnictwa w guberniach południowych²².

Przedstawiany w „Gazecie Urzędowej Królestwa Polskiego” obraz odeskiego handlu budzić musiał wyjątkowo pozytywne skojarzenia, potwierdzane tak przez ukazanie skali tego zjawiska i jego nieustannego rozwoju, przynajmniej dla okresu pierwszej połowy XIX wieku. Uważny czytelnik jednak nie mógł nie zauważyć, iż opis przewożonych tamtędy towarów ograniczał się

²⁰ Tamże.

²¹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 1 z 3/15 stycznia 1839 roku, s. 4-5.

²² „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 8 z 29 stycznia / 9 lutego 1852, s. 53. Inne lokalizacje odbioru tychże nasion to: Horki w powiecie orszańskim guberni mohylewskiej; Charków; Bachmat; Saratów; Nikolsk pod Saratowem; Lipieck w guberni tambowskiej.

praktycznie prawie wyłącznie do samych produktów rolnych, i to najczęściej powiązanych z terenami prawobrzeżnej Ukrainy.

Transport odeski

Funkcjonowania transportu odeskiego znalazło w „Tygodniku” swoje odbicie w kwestiach związanych z morskimi warunkami jego prowadzenia, drogami i pocztą, koleją oraz statkami parowymi.

I tak, odnosząc się do warunków i długości podróży morskich, w jednym z numerów przedstawiono przedruk wiadomości zamieszczonych w „Gazecie Lipskiej” na temat Morza Czarnego, gdzie odnajdujemy też oczywiście wzmiankę i o żegludze w okolicach Odessy. Z opisu tego wynikało, iż napływająca z wielkich rzek do Morza Czarnego woda rzeczna „znacznie zmniejszyła ilość rozpuszczonej w nim soli, skąd przy lekkich nawet mrozach, łatwo się lodem pokrywa”. Z tego też powodu, często przerywano żeglugę na Morzu Czarnym, „i okręty które Odessy, Taganrogu i portów Azowskiego Morza zawczasu nie opuszczają, częstokroć muszą w nich zimować”²³. Natomiast o długości podróży morskiej pomiędzy stolicą Turcji a Odessą „Tygodnik Petersburski” doniósł w swoim numerze 41-ym z roku 1831. Pisano wtedy o przybyciu w dniu 16/28 maja 1831 roku do Odessy statku parowego „Mewa”, który (załadowany złotem, srebrem i wschodnimi perłami -sic) powrócił z podróży do Konstantynopola. Podróż ta, przy niepomysłnym wietrze, trwała ok. 56 godzin²⁴. Zgodnie z innymi doniesieniami z Odessy, dnia 3/15 lutego 1835 roku, dowodzony przez kapitana Cowey’a statek parowy „Cesarz Mikołaj” powrócił z Konstantynopola w terminie jeszcze krótszym, bo tylko 49 godzin²⁵.

Do opisu warunków podróżowania można zaliczyć i ten fakt, iż wiosną roku 1844 „Tygodnik” doniósł o zezwoleniu Mikołaja I na otwarcie odeskiej „kompanii asekuracji morskiej”. Kapitał tego zarejestrowanego pod nazwą „*Nadzieja*” towarzystwa ubezpieczeniowego obliczono na 120 tysięcy rubli srebrem, a ilość akcji na czterysta jednostek. Okazywało się zarazem bardzo szybko, iż prawie wszystkie te akcje zostały wyprzedane. W tej sytuacji założono możliwość powiększenia kapitału zakładowego spółki o dalsze 50 akcji²⁶. Nie było to jedyne takie przedsięwzięcie. W lipcu roku 1847 car przychylił się

²³ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 16 z 27 lutego / 10 marca 1834 roku, s. 99.

²⁴ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 41 z 2/14 czerwca 1831 roku, s. 297.

²⁵ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 16 z 26 lutego / 10 marca 1835 roku, s. 90. Do Stambułu parowiec ten był w drodze 70 godzin z powodu burzy, która spowodowała konieczność odczekania 12 godzin przed wejściem do Bosforu.

²⁶ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 45 i 46 z 16/28 czerwca 1844 roku, s. 280.

bowiem do próśby należących do pierwszej gildii odeskich kupców: Rodokonaki'ego, Raili'ego, Mauro, Iraklidi'ego oraz Milliotti'ego i udzielił im zgody na utworzenie w Odessie morskiej kompanii ubezpieczeniowej, operującej pod nazwą „Morze Czarne”²⁷. Z kolei utworzona w roku 1835 w Odessie jeszcze inna morska kompania asekuracyjna została na mocy ukazu Rządzącego Senatu z 21 maja / 2 czerwca 1852 roku zamknięta²⁸. Powyższe dane nie wyczerpywały może pełnego stanu wiedzy o geograficznych i praktycznych oraz prawnych warunkach podróżowania do i z Odessy, dawały jednak pewien obraz zastanej sytuacji.

Nawiązując do problematyki odeskich dróg i poczt, z zamieszczonych w nr 12-ym „Tygodnika Petersburskiego” z roku 1834 *Zasadniczych prawideł sporządzania i utrzymywania dróg w państwie* dowiedzielibyśmy się na wstępie, że do tzw. dróg głównych Cesarstwa Rosyjskiego zaliczono wówczas szlak prowadzący z Orła na Kursk, Charków, Połtawę, i Krzemieńczug(k) do Odessy „z jednej strony, a następnie, jeśli okaże się potrzeba, z drugiej na Don i Kaukaz”. Carski ustawodawca zastrzegł tu sobie możliwość powiększenia ilości dróg głównych oraz samej zmiany kierunku ich biegu, zauważając jednocześnie, iż „szczególniej mieć należy na względzie drogę z Mohylewa Białoruskiego na Żytomierz, Berdyczew i Tulczyn do Odessy; tudzież, jeśli okaże się potrzeba, z Bałty przez Dubossary do Skulan, na granicę Mołdawii”²⁹.

O nowej poczcie do Odessy pisano z kolei na podstawie informacji pozyskanej z Petersburga pod datą 11/22 sierpnia 1834 roku. Okazało się wówczas, iż rosyjski Departament Poczt urządził bieg nowej poczty konnej prowadzącej z Odessy do Izmaïłu. Poczta ta miała przewozić przesyłki do Owidiopola, Akermanu, Kili, Renu i samego Izmaïłu. Celem zaś przyśpieszenia komunikacji pomiędzy między Odessą, Kiszyniowem oraz innymi miastami „Bessarabii, Multan i Wołoszczyzny”, odeska poczta do Kiszyniowa została wówczas skierowana przez Tiraspol oraz Bendery³⁰.

Ważnym momentem w rozwoju poczt odeskich okazało się, opisane przez „Tygodnik”, podpisanie w Petersburgu dnia 30 stycznia / 11 lutego 1843 roku rosyjsko-austriackiej konwencji w zakresie komunikacji pocztowych. Czytelnicy „Gazety Urzędowej” mogli się bowiem zapoznać i z tym faktem, iż (na podstawie artykułu 3-go rzeczonyj umowy) bezpośrednia przesyłka post-pakietów miała się odtąd odbywać choćby: a) pomiędzy pocztamt wiedeńskim a urzędami w Odessie oraz w Petersburgu, Moskwie i w Radziwiłłowie; b) pomiędzy

²⁷ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 51 z 8/20 lipca 1847 roku, s. 321.

²⁸ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 51 z 8/20 lipca 1852 roku, s. 368.

²⁹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 12 z 13/25 lutego 1834 roku, s. 73.

³⁰ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 70 z 11/23 września 1834 roku, s. 428.

pocztowym kantorem podgórskim i urzędami pocztowymi w Odessie oraz w Radziwiłowie, Kijowie, Żytomierzu, Petersburgu i Moskwie. Zgodnie natomiast z artykułem 4-ym konwencji, wśród poczty, które miały najczęściej kursować pomiędzy Austrią i Rosją wyliczono też i przewóz pocztowy prowadzony pomiędzy Wiedniem, Brodami, Radziwiłowem i Odessą. Ten ostatni prowadzono teraz trzy razy w tygodniu. Uzgodniono też dwustronnie, iż odbierane w Radziwiłowie przesyłki nadchodzące z Odessy (oraz z Petersburga i Moskwy) musiały być odprawiane do Brodów po austriackiej stronie granicy „oddzielnie i nie później jak we dwie godziny po otrzymaniu”. Z drugiej strony, Austriacy zobowiązali się do odprawiania poczty z Brodów do Radziwiłowa (po rosyjskiej stronie granicy) „tyle razy, ile tego potrzebować będzie wyprawienie poczty z tego ostatniego miasta do Petersburga, Moskwy i Odessy”³¹.

W numerze „Tygodnika Petersburskiego” z czerwca 1852 roku zamieszczono natomiast skrót ukazu Rządzącego Senatu z 24 kwietnia / 6 maja tejże daty, zawierającego zatwierdzone przez Mikołaja I zdanie Rady Państwa o udzieleniu pozwolenia na przewóz przez miasteczko Nowosielice tranzytem towarów z Austrii do Odessy (i odwrotnie). Zastosowano tu zasady identyczne do tych, które obowiązywały przy tranzycie towarów przez graniczne miasto Radziwiłów. Jednocześnie ukaz z maja 1852 roku wprowadzał zastrzeżenie, aby prowadzone tranzytem dobra były sprawdzane na stacji w Kiszyniowie, oraz aby transport prowadzony na przestrzeni od Nowosielic do Odessy (lub na powrót) nie trwał dłużej niż dwa miesiące. Wyznaczono też dokładnie drogę tranzytową pomiędzy Nowosielicami i Odessą; prowadziła ona przez Bielcę, Orgiejew, Kiszyniów, Dubosary, Grygoriopol oraz Tiraspol³².

Zaprezentowany w „Tygodniku” opis odeskich dróg i poczty może jakby mieć dwa przeciwstawne oblicza. Podczas gdy w zasadzie odnajdujemy tylko ogólną, jakkolwiek istotną wzmiankę o samym schemacie ramowo-organizacyjnym planowanej budowy szos prowadzących między innymi do tego nadmorskiego portu, to już znacznie więcej konkretnych danych możemy odnieść do prowadzenia łączności pocztowej. Ta różnica wydaje się w pewnym stopniu odzwierciedlać różny stopień faktycznego zaangażowania władzy carskiej w powiązanie z Odessą kwestie drogownictwa oraz rozwoju poczty.

Pisząc o odeskiej kolei, przedstawiano szereg artykułów informacyjnych, a niekiedy i o charakterze jawnie życzeniowym. I tak, w sierpniu roku 1852 „Tygodnik Petersburski” zamieścił znamienne postulaty zawarte w opublikowanym uprzednio w „Gazecie Odeskiej” artykule Salomona Guromcza. W tek-

³¹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 77 z 8/20 października 1843 roku, s. 461-462. Aby ułatwić harmonizację funkcjonowania austriacko-rosyjskich poczty w Radziwiłowie i Brodach „tym końcem będą ułożone tablice z oznaczeniem godzin wysyłania rosyjskiej korespondencji z Radziwiłowa do Brodów i Austriackiej z Brodów do Radziwiłowa. Obie pocztowe zwierzchności wzajemnie zakomunikują sobie takowe tablice”.

³² „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 40 z 30 maja / 11 czerwca 1852 roku, s. 290.

ście tym autor postulował zbudowanie kolei pomiędzy Odessą i trzema południowo-zachodnimi guberniami Imperium Romanowów – podolską, wołyńską i kijowską. Zgodnie z projektem biegłego inżyniera belgijskiego Zuber, sprowadzonego na Ukrainę na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XIX wieku dzięki staraniom księcia Woroncowa, pierwotnie planowano pobudowanie kolei z Odessy do „wojennego miasta Olwijopola”, (a dokładnie do położonej po prawej stronie Bohu wsi Hołty, podczas gdy Olwiopol i Bohopol były usytuowane po lewej stronie tej rzeki). Z Hołty miano następnie wybudować przedłużenie kolei do odległego o 210 wiorst Krzemienczuga (ka), do której to miejscowości dopływały statki ze zbożem z górnego biegu Dniepru.. Natomiast począwszy od małej wsi Wradjewki Zuber projektował rozgałęzienie kolei odeskiej przez Krzywe Jezioro, do Humania, Tulczyna, oraz dalej do Mohylewa nad Dniestrem, czyli niejako do centrum terytorialnego „żyźnych zachodnich guberni”. Przy budowie wzmiankowanej kolei zakładano możliwość pojawienia się tylko stosunkowo niewielkiej ilości utrudnień, jako że teren generalnie był tu na tyle równy, że na całej linii planowanej trasy aż do Hołty trzeba by było wybudować jedynie dwa tunele: prawdopodobnie o długości półtora oraz trzech wiorst. Przewidywano też, iż kolej z Hołty do Tulczyna lub Braclawia, mogłaby zostać poprowadzona doliną rzeki Bohu. Dodatkowo, na całej trasie nie występowała potrzeba budowy zbyt dużej ilości mostów, gdyż nie było tu ani wielkich rzek, ani bagien, prawie też nie pojawiały się „wądoły”, (poza niewielkimi strumykami). Według obliczeń belgijskiego inżyniera Zuber, biorąc pod uwagę ogólne zestawienie kosztów wystawienia wszystkich inwestycji pośrednich, zabudowań kolejowych, wagonów, parowozów, itd., jedna wiorsta „odeskiej drogi kolejowej” nie kosztowałaby więcej niż ok. 73 tysiące rubli srebrem. Z tego wynikało, iż koszt wybudowania 330 wiorst linii kolejowej prowadzącej z Odessy do Braclawia zamknąłby się w przybliżeniu w kwocie około 24 milionów rubli srebrem.

Według opisywanej adnotacji prasowej, pozyskiwany przez akcjonariuszy roczny dochód z „odeskiej drogi żelaznej” mógłby wynosić nawet 3 miliony trzysta tysięcy rubli srebrem; z której to sumy po potrąceniu miliona trzystu tysięcy rubli na roczne wydatki, można by było pozyskać 2 miliony rubli czystego zysku, co oznaczałoby faktyczny zwrot dywidendy rzędu 8 1/3 %. Takich też zysków można się było teoretycznie spodziewać z partycypacji w wybudowanie kolei z Odessy do Parkan, (kolonii położonej na lewym brzegu Dniestru, trochę powyżej Bender, w odległości 104 wiorst od Odessy). To dodatkowe wskazanie na Bendery związane było z faktem przewożenia przez tę miejscowość pochodzącego z Bessarabii zboża różnych rodzajów, jak też innych towarów. Ponadto zauważano w roku 1852, iż w Parkanach płynące Dniestrem z Mohylewa barki, mogłyby być wyładowywane „z większą dogodnością i bezpieczeństwem” niż to robiono dotychczas w miejscowości Majaki. Na poparcie swojej propozycji stwierdzano wreszcie, iż „w ogólności drogi takowe znacznie by przyczyniły się do większego rozwinięcia zbożowego przemysłu w połu-

dniowych prowincjach (...)”³³. Należy zauważyć, iż publikując opisany tekst, „Tygodnik Petersburski” zaangażował się niejako w rodzaj akcji lobbystycznej prowadzonej niewątpliwie na rzecz wybudowania kolei odeskiej.

Nic zatem dziwnego, iż w grudniu roku 1856 „Tygodnik” powiadomił czytelników o pojawiającym się kręgu brytyjskich i francuskich kapitalistów zamiarze utworzenia kompanii mającej na celu wybudowanie linii kolejowej pomiędzy Paryżem i Konstantynopolem. Opisywana kolej, której główny szlak miał zostać „wkrótce” opracowany przez inżynierów francuskich, miała prowadzić przez Bale i Triest. Tak projektowana linia kolejowa parysko-stambulska (czyli pierwowzór późniejszej trasy „Orient Expressu”) posiadałaby dwie główne odnogi/odgałęzienia, prowadzące do Aten oraz oczywiście do Odessy³⁴.

Tymczasem w numerze 47 „Tygodnika Petersburskiego” z roku 1857 przedstawiono konkretne już tym razem dane o „nowych drogach żelaznych w Rosji”, gdzie opisano też linię prowadzącą z centralnej Rosji nad Morze Czarne. Nowiny te były dla Odessy iście złowieszcze. Zauważono wówczas w stosunkowo obszernym artykule, iż „linia z Moskwy do Teodozji połączy środkową i północną część Cesarstwa z Morzem Czarnym”. Za wybudowaniem takiej trasy kolejowej przemawiał podobno głównie fakt jej przechodzenia przez ważne tereny rolnicze oraz in spe przemysłowe wschodniej Ukrainy. Prowadziłaby ona bowiem na odcinku ponad 700 kilometrów przez „kraj czarnoziemny”, służąc jednocześnie do sprowadzania z tych terenów zboża – „najważniejszego artykułu handlu i ruchu całej sieci” – do prowincji północnych i środkowych Cesarstwa Rosyjskiego oraz do wywozu stąd ziarna za granicę przez Morze Bałtyckie oraz Morze Czarne. Co więcej, kolej taurydzka miałaby stykać się w Charkowie z rozległym terenem położonym nad Dońcem, gdzie znajdowały się rozpoznane już pokłady węgla kamiennego. Węgiel ten miałby zaś kilka zastosowań: a) nie tylko byłby przewożony aż do Moskwy, gdzie znalazłby zastosowanie w licznych fabrykach rozlokowanych w północnej części Rosji, b) sprowadzany w kierunku południowym aż do Dniepru – zastąpiłby „w ekonomii domowej brakujące paliwo”, c) w samej Teodozji, służyłby do zaopatrzenia statków parowych i w ogóle do prowadzenia żeglugi morskiej. Według autorów opisywanego tu tekstu, znaczenie kolejowej linii moskiewsko-taurydzko-czarnomorskiej polegało głównie zaś na tym, że na wskazanym szlaku kolejowym skupiłyby się zapewne wszystkie więzi handlowe dawnej stolicy Moskwy oraz rosyjskich prowincji centralnych z wybrzeżami Morza Czarnego, nawet z basenem Morza Śródziemnego; a na dodatek to właśnie ta właśnie kolej miałaby przewozić „ze stępów Dońskich całe stada (...) bydła na północ, aż do Petersburga”.

³³ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 62 z 15/27 sierpnia 1852 roku, s. 443-444.

³⁴ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 92 z 27 listopada / 9 grudnia 1856 roku, s. 694. Uważano, że linia stambulska „ma korzyść, że będzie przechodziła przez kraje, gdzie jest znaczny ruch handlowy”.

Jak wynikało z tekstu z 7 lipca 1857 roku, biorąc pod uwagę ewentualne miejsca połączenia moskiewskiej linii kolejowej z Morzem Czarnym brano na poważnie pod uwagę tylko dwie lokalizacje: Teodozję i Odessę. Jednak na skutek przeprowadzenia dokładnych analiz wybrano właśnie Teodozję, jako „od natury przeznaczoną na najlepszy port Morza Czarnego”. Do wystawienia takiej oceny przyczyniały się głównie lokalne warunki naturalne, jakie panowały w Teodozji. Zaliczano do nich: a) znaczą głębież położoną bezpośrednio u wejścia do portu; b) względną łatwość wejścia i wyjścia do/z teodozyjskiego portu, co spowodowane było lokalnymi wiatrami; c) istnienie możliwości odpowiedniego do wymagań nasilającej się wymiany handlowej powiększenia portu w Teodozji; d) „łatwe stosunki kolei teodozyjskiej z Odessą przez limany dniewprowe”. Inne argumenty podnoszone w artykule zamieszczonym na łamach „Tygodnika Petersburskiego”, które przemawiały za wyborem portu w Teodozji, jako stacji docelowej kolei moskiewskiej sprowadzały się do wskazania na bliski dostęp do pokładów węgla kamiennego na tzw. Dońszczyźnie oraz na położenie samej drogi dojazdowej do Teodozji. Szosa ta, zlokalizowana była bowiem „na wzniosłej płaszczyźnie”, co przyczyniało się do stosunkowo łatwego jej budowania, utrzymania i ewentualnej naprawy. Wreszcie dodatkowym niejako argumentem za wybudowaniem kolei do Teodozji miał być fakt „znajdywania” na wybrzeżach Morza Azowskiego oraz na samym Krymie znacznych ilości soli.

Ostatecznie stwierdzano nawet, iż prowadząca do Teodozji tzw. kolej południowa będzie miała do wożenia „dwa nowe specjalne przedmioty handlu”, mianowicie chodziło nie tylko o sól pochodzącą z geniczeńskich jezior solnych, ale i o krymskie wina i owoce³⁵. Jednocześnie wskazywano, że w wypadku wybrania wariantu odeskiego i przeprowadzenia moskiewskiej linii kolejowej do tego miasta, poza innymi licznymi niedogodnościami „niepodobna byłoby ją związać ani z Teodozją, ani z Dońcem”. Jako natomiast swoiste usprawiedliwienie skierowania ruchu kolejowego do Teodozji a nie do Odessy podnoszono w „Tygodniku”, że stosunki i relacje handlowe tego miasta „są miejscowe”, a jego handel opiera się głównie na wywozie zboża z Podola, Ukrainy i Bessarabii. Natomiast wraz z otwarciem moskiewskiej południowej linii kolejowej zaczynał się tu pojawiać szerszy, nowego rodzaju ruch handlowy, „dla którego Odessa niebyła by już właściwą i dostateczną miejscowością”. Wystarczyło bowiem – zdaniem autorów elaboratu – spojrzeć na mapę aby się przekonać „jak rozległe i ogólne będą usługi, do których oddania handlowi powołaną jest

³⁵ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 49 z 25 czerwca / 7 lipca 1857 roku, s. 364. Możliwość dodatkowego przewozu przez kolej południową soli i owoców uznano za bardzo istotny czynnik, który „zapewnia drodze żelaznej zamianę towarów przywozowych, wynoszącą podług obliczeń do 500 000 ton”.

linia południowa”. Wreszcie podnoszono, iż z faktu wybudowania w Teodozji wielkiego portu „nie może nawet wyniknąć zbyt ważna dla Odessy szkoda”³⁶.

Tak opracowana informacja z lipca roku 1857 okazała się oczywiście drugocząca dla tych wszystkich, którzy łączyli swoją przyszłość z rozwojem i dobrobytem tego miasta, nie wyłączając polskiej szlachty ukraińskiej.

Stąd dosłownie w miesiąc później, w dniu 11 sierpnia 1857 roku pojawił się na łamach numeru 58 „Tygodnika Petersburskiego”, w ramach listów do redakcji, jakże znamienny elaborat zatytułowany *Jeszcze o drogach żelaznych w kraju naszym*. W tekście tym autor postanowił „z wielką nieśmiałością /.../ wyjawić myśl naszą”, wskazując na ewentualne nowe lokalizacje, możliwe do realizacji w planach pobudowania jeszcze jednej „południowej drogi żelaznej”. Okazywało się jednak, iż przedstawione postulaty to wyłącznie pobożne życzenia autora elaboratu (w oryg.: „pia desideria”), który przyznawał otwarcie, iż są one jedynie rodzajem swobodnych spostrzeżeń i myśli, rzuconych zresztą na szpalty prasy bez żadnej inicjatywy odgórnej. Jako osoba nie mająca jakiegokolwiek związku bezpośredniego z budową kolei południowej, autor tekstu z jednej strony uznawał możliwość jego jawnego i pełnego odrzucenia, z drugiej natomiast stwierdzał, że wszystkie te negatywy zostały przeważone przez „»prowincjalizm«, przez który mianujemy, przywiązanie do okolic przez nas zamieszkałych, przypuszczając atoli, że interes miejscowy ogólnemu nie zaszkodzi”. Przedstawiona w sierpniu roku 1857 propozycja opierała się na fakcie rzekomego istnienia swoistego trójkąta gospodarczego, zlokalizowanego pomiędzy Brodami, Kijowem i Odessą, gdzie z kijowskiego wierzchołka wychodziłyby dwie linie: jedną prowadzącą przez Humań do Odessy i druga wiodąca przez Berdyczów do Brodów.

Według przedstawianej analizy, dwa miasta – wierzchołki południowe omawianego trójkąta – były zlokalizowane w terenie bardzo gęsto zaludnionym, a na dodatek obfitującym we wszelkie potrzebne do rozwoju gospodarczego dary natury. Tu też teren był zdecydowanie równy, pozbawiony jakos większych przeszkód, co znacznie ułatwiałoby budowę kolei właśnie w tych okolicach. Na tej właśnie podstawie nie tylko proponowano wybudowanie linii kolejowej łączącej: Brody, Berdyczów, Kijów i Humań z Odessą, co i pojawiła się w tekście predykcja przyszłego zrównania znaczenia ekonomicznego tej trasy kolejowej z projektowaną i budowaną właśnie kluczową dla imperium carskiego linią kolejową warszawsko-petersburską³⁷. Jak się zatem okazywało, w od-

³⁶ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 49 z 25 czerwca / 7 lipca 1857 roku, s. 364.

³⁷ Tamże. Autor nie mógł być oczywiście pewien, czy jego supozycje znajdą jakiegokolwiek odzwierciedlenie w rzeczywistości. Dlatego pisał on na koniec swojego elaboratu: „Niecierpliwie oczekiwać będziemy ogłoszenia (...) ustaw Towarzystwa i narysu drogi żelaznej w naszych guberniach, aby wynurzyć nasze współczucie i wdzięczność za tak wielkie dobro dla kraju”. Co więcej, piszący elaborat był przeświadczony o braku potrzeby wskazywania na oczywistą – z jego punktu widzenia – potrzebę włączenia w przebieg planowanej linii kolejowej Humania, który

niesieniu do budowy kolei odeskiej w „Tygodniku Petersburskim” ukazywały się w zasadzie sprzeczne teksty, z jednej strony nawołujące do budowy kolei prowadzącej właśnie do tego miasta, z drugiej podające informacje przemawiające za budową linii kolejowej do Teodozji.

Planowana budowa moskiewsko-teodozyjskiej kolei południowej okazała się być w związku z innymi, opisywanymi w „Gazecie Urzędowej Królestwa Polskiego” inicjatywami transportowymi, dotyczącymi bezpośrednio i pośrednio Odessy. I tak, dnia 17 stycznia 1858 roku powstał w Kamieńcu Podolskim tekst poświęcony *Żegludze parowej na Dniestrze*. Referat ten został z kolei zamieszczony w numerze 9-ym „Tygodnika Petersburskiego” z roku 1858³⁸. Jego autor podnosił przede wszystkim, iż jakkolwiek projektowana kolej prowadząca z Odessy przez Braclaw do Kijowa i Brodów byłaby prawdziwym dobrodziejstwem ekonomicznym dla Ukrainy prawobrzeżnej, to jednak pojawiły się wiadomości, że projekt przeprowadzenia tak drogi kolejowej został porzucony, „a przynajmniej bardzo, a bardzo nieprędko możemy się spodziewać jego urzeczywistnienia”. Jak tymczasem wynikało z rzeczonoego elaboratu, zdawano sobie doskonale sprawę, że zaplanowane pobudowanie kolei żelaznej z Moskwy do Teodozji będzie ogromnym ciosem ekonomicznym dla dawnej polskiej prawobrzeżnej Ukrainy i dla samego portu odeskiego. Po otwarciu linii Moskwa – Teodozja spodziewano się przecież ogromnego napływu do portów czarnomorskich (Krymu) pszenicy pochodzącej z guberni: połtańskiej, charkowskiej, jekaterynosławskiej, kurskiej i innych, co w praktyce oznaczało, iż mieszkańcy Ukrainy prawobrzeżnej nie mogliby teraz w jakikolwiek sensowny sposób rywalizować z terenami Ukrainy lewobrzeżnej w eksporcie zboża i innych towarów. Dawna Ukraina polska, „nie mając nie tylko kolei, ale nawet

został uznany za położoną w bardzo żyznej okolicy miejscowość administrowaną bezpośrednio przez państwo, dzięki której to opiece miasto to zostało „do miasteczka Europejskiego przybliżone”. Widział on jednak konieczność wskazania na znacznie Berdyczowa, który został przez niego uznany za centrum transakcji sprzedaży i kupna trzech guberni zachodnioukraińskich oraz znacznego obszaru dawnej Litwy. Znaczenie tego miasta miało potwierdzać kilka zjawisk, jak: a) coroczna realizacja tu krajowych i zagranicznych transakcji handlowych na ponad milion rubli srebrem; b) zamieszkiwanie w Berdyczowie znanych w całej Europie bankierów; c) nieustanne odradzanie się miasta po licznych pożarach; d) swoista ciągłość lokalnej działalności handlowej, dowodząca, iż wskazane krajowe i zagraniczne uznanie Berdyczowa za znaczące centrum handlowego miało swoją niezaprzeczną i jedyną właściwie przyczynę w lokalnej społeczności, „która przemianom nie podlega, a utworzonej już od dawna drogi” handlowej, „bez oczywistych strat i niedogodności, opuścić nie może”. Świetlaną też przyszłość autor kreślił dla dostępnego drogą koleją wiodącą do Odessy Berdyczowa, który połączony koleją i telegrafem z resztą Europy mógłby zająć znaczące miejsce wśród najbardziej znanych ośrodków handlowych zarówno Rosji carskiej, jak i poza jej granicami. Przewidywano nawet, iż połączenie to otworzy w przyszłości możliwość podniesienia poziomu jarmarków berdyczowskich do jarmarków z saskiego Lipska.

³⁸ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 9 z 7/19 lutego 1858 roku, s. 75-76.

dróg bitych”, nie byłyby po prostu w stanie dostatecznie tanio i szybko dowozić swoje zboże do portu odeskiego³⁹.

Do tego dochodziło, iż nie można nawet było zbytnio liczyć na spław towarów wodą, dotychczasowa bowiem żegluga na Dniestrze „była w najopłakaszniejszym stanie”. Statki pasażerskie w ogóle tu nie kursowały, a spławianie pszenicy odbywało się na galerach, których konstrukcja nie była odpowiednia do zastosowania w kapryśnym korycie Dniestru. Spław zboża na galerach następował „powolnie i opieszale”. Okazywało się dodatkowo, iż z powodu zbyt wielkiego zanurzenia w lustrze wody oraz niezbyt stabilnej budowy, większość ze wspomnianych galer nie doptywała nawet do położonych o 4 mile od Odessy Maniak (Maniaków), stąd pszenicę – jak wspomniano wyżej – transportowano do portu odeskiego wozami. Ubytki towarowe transportów też były niewspółmiernie duże, gdyż ponad 50 % źle sterowanych galer, po tym jak natrafiały one na ukryte pod powierzchnią wody „zawały i tak zwane poroży” (zlokalizowane w okolicy Jampola), rozbijała się i tonęła. To z kolei narażało właścicieli transportów na ogromne straty finansowe. Inne straty były generowane przez fakt, iż z powodu braku możliwości płynięcia statków transportowych pod prąd Dniestru, kosztujące od 120 do 150 rubli srebrem nowe galery, na których spławiono uprzednio zboże, trzeba było z reguły w Maniakach porąbać na drzewo i sprzedać po bardzo niskiej cenie. Z powodu zaś niezbyt szczelnej budowy statków transportowych, nawet dostarczona na galerach pszenica najczęściej po drodze zamakała i porastała trawą. Wreszcie wielokrotnie się zdarzało, że ze względu na standardową powolność spławu niejednokrotnie tracono znaczne zyski, np. gdy ceny w Odessie już spadły, a dopiero wówczas „transport od dawna oczekiwany, i za dobrych cen z kraju wyprawiony, dopiero tam przybywał”.

Biorąc pod uwagę te niedogodności oraz przede wszystkim groźbę przejścia handlu zbożem przez gubernie wschodnio-ukrainne, pojawienie się projektu uruchomienia żeglugi parowej na Dniestrze, mającej na celu ułatwienie komunikacji guberni prawobrzeżno-ukrainnych z Odessą uznano na szpaltach „Tygodnika” za inicjatywę, która „niezawodnie wpłynie stanowczo na podniesienie dobrego bytu naszej prowincji, nieskończenie ułatwi komunikacją nie tylko z Odessą, ale i z całą zachodnią Europą, i zapewni naszym produktom odbyty łatwy i korzystny”⁴⁰. Autorem całego projektu okazał się być kupiec 1-ej gildii w Odessie, znany tam kapitalista angielski Rafael Hava, sprawujący jednocze-

³⁹ Tamże, s. 75. Jak podawano: szczególnie gdy „za lat kilka będzie ukończona kolej z Małorosji do Czarnego Morza – jednak nie było człowieka, co by na serio pomyślał o środkach zaradzenia temu, zajął się tym szczerze i energicznie (...)”.

⁴⁰ Tamże, s. 75. Autor był przekonany, iż opisuje realny projekt. Jak podawał on w styczniu roku 1858: „Jeśli ten zamiar należał tylko do rządu pia desideria, i był dalekim jeszcze od skutecznienia, lub nastęrczał trudności niepokonane, to byśmy nawet nie wspomnieli o nim, bo ileż to u nas projektów na pozór najlepiej pomyślanych, rozchwiało się i upadło, gdy trzeba było uskutecznić pomysły, na papierze świetne i wiele rokujące, a jak się później pokazało, w wykonaniu trudne, lub całkiem niepraktyczne”.

śnie w tym mieście urząd konsula tureckiego. Dokonane w roku 1857 przez specjalistów od warunków żeglugowych badania lokalne przekonały bowiem tego entrepreneurera, iż pomimo nastęrczania przez Dniestr znacznych przeszkód w żegludze (występowanie tzw. zawałów oraz niebezpiecznych porochów jam-polskich), to jednak koryto tej rzeki generalnie było na tyle głębokie, aby umożliwić pływanie po Dniestrze płaskodennych statków parowych, które służyłyby do holowania szeregu statków transportowych z ładunkiem zbożowym. Takie rozwiązanie Hava uznał generalnie za możliwe i profitogenne i jak „prawdziwy Englishman, nie odkładając skutecznienia tej rzeczy na kiedyś”, zaproponował społeczności posesjonatów podolskich (za pośrednictwem Anzelma Wereszczyńskiego) zawiązanie „Spółki Żeglugi Parowej na Dniestrze”.

Kapitał początkowy tego przedsięwzięcia obliczono pierwotnie na 200 tysięcy rubli srebrem, z podziałem na 200 akcji. Sam Rafael Hava przejął na początek 70 akcji powstającego przedsiębiorstwa oraz zamówił w Anglii 3 parowce, z terminem zakończenia ich budowy w kwietniu roku 1858. Miały one być dostarczone nad Dniestr w maju tegoż roku. Zanurzenie każdego ze statków przewidziano tylko na 12 cali, a możliwość uciągu na trzy barki załadowane zbożem, zabierające jednorazowo do 5 tysięcy czetwiertyków pszenicy. Celem umożliwiania wielkopunktowego załadowywania statków zdecydowano się wybudować specjalne przestanie w kilku miejscach nad Dniestrem, a mianowicie: w Żwańcu, Kaliszu, Mohylewie i Jampolu. Przewidywano też uruchomienie z czasem i statków osobowych, pływających nie tylko na obszarze od Limanu Dniepru / Odessy do Żwańca i do granicy austriackiej, ale nawet i dalej w górę Dniestru, aż do Zaleszczyk i Halicza⁴¹. Tym sposobem, spowodowane decyzją o wybudowaniu kolei teodozyjskiej zagrożenie eliminacji Odessy z międzynarodowej wymiany towarowej zostałyby po części zneutralizowane przez uruchomienie prowadzącej do tego miasta żeglugi parowej na Dniestrze.

Tymczasem zamieszczony w numerze 20-ym „Tygodnika Petersburskiego” artykuł z 1 marca 1858 podawał, iż zamówione przez Rafaela Hava w angielskich stoczniach statki parowe nie mogły być wybudowane w przewidywanym terminie, i teraz spodziewano się ich ukończenia dopiero w roku 1859. Ku zaskoczeniu, po niezbyt udanym pierwszym rozprawieniu akcji planowanego przedsiębiorstwa, cały projekt zaskakująco uległ jeszcze powiększeniu; i teraz „zamiast dwóchset, trzeba [było] rozprzedać 500 akcji po 1 000 rub. sr. każda”. Aby zatem zachęcić ukraińskich posesjonatów do zakupu akcji nowego towarzystwa, autor artykułu udowadniał (ponownie) jego znaczenie ekonomiczne i społeczne. Przypominano zatem, iż dotychczasowa żegluga na Dniestrze, ułatwiając co prawda „jako tako spław zboża do Odessy”, służyła w zasadzie wyłącznie do prowadzenia eksportu („handlu wywozowego – d’exportation”), a to ponieważ dostawa rozmaitych towarów Dniestrem z Odessy na Podole „była

⁴¹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 9 z 7/19 lutego 1858 roku, s. 75-76.

niepodobieństwem, dla niemożności sprowadzania galar na powrót przeciw wody”. Natomiast po ustanowieniu szybkiej i bezpiecznej komunikacji parowej pomiędzy Podolem i portem odeskim, miało się na dawnej polskiej Ukrainie prawobrzeżnej pojawić „wiele nowych gałęzi przemysłu” i powstałyby tu „rozmaite spekulacje w spławianiu produktów i towarów po Dniestrze z wodą i przeciw wody”. Wskazywano też, iż prowadzony Dniestrem na statkach parowych import przynosiłby akcjonariuszom spółki żeglugi parowej ogromne zyski; gdyż poza pobieraniem standardowej dywidendy z transportu pszenicy, mieliby oni jeszcze udział „w dochodach które wpłyną do kasy spółki za wynajęcie statków dla dostawy z Odessy na Podole rozmaitych towarów i produktów”, jak też z handlu, jaki spółka mogłaby samodzielnie prowadzić rozmaitymi dodatkowymi towarami⁴².

Tym właśnie sposobem na łamach „Tygodnika Petersburskiego” dochodziło w drugiej połowie lat pięćdziesiątych XIX wieku do oczywistego powiązania losu Odessy z dobrobytem posesjonatów z pozostającej pod carskim panowaniem zachodniej Ukrainy.

Wnioski

Analizując treść zamieszczanych w „Gazecie Urzędowej Królestwa Polskiego” zapisów dotyczących odeskiego rozwoju, handlu i transportu niepodobna oprzeć się wrażeniu przebijania się przez suche niekiedy dane dwu swoistych fenomenów. Pierwszy z nich nawiązywać będzie do pewnej – występującej zdaniem piszącego te słowa – dozy niezrozumienia, czy raczej obojętności, jaka przejawiała się przez pełne wspaniałych danych rozwojowych teksty. Drugi trend natomiast pojawi się w sytuacji zagrożenia dobrego bytu Odessy, a tym samym korzystających z tego nadmorskiego portu posesjonatów zachodniej Ukrainy, kiedy wspólnota interesu łączyć będzie żywe zainteresowanie piszących losem tego miasta z próbami (życzeniowymi czy realnymi) odwrócenia niekorzystnego procesu gospodarczego.

Ironią losu będzie, iż próby te będą podejmowane przez Polaków, i to piszących na łamach lojalistycznego petersburskiego periodyka.

⁴² „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 20 z 7/19 lutego 1858 roku, s. 166-168. Autor pisał na koniec swoich deliberacji: „Rozważywszy cały plan tego przedsięwzięcia i mając wzgląd na okoliczności, które powyżej przytoczyłem, można by mniemać, że projekt Pana Hava jest tak wybornie pomyślany, i tak dobrze do potrzeb naszej prowincji zastosowany, iż pozostaje nam tylko oburącz go się chwycić i wszelkimi siłami wspierać aby mógł dojść do skutku, a jednak wieleż to u nas osób cały ten projekt zupełnie potępia, upatrując w nim rozmaite niedokładności i wody (...)”.

Bibliografia

- „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, R. 1832–1858.
- M. Rutkowski, *Zmiany strukturalne w Królestwie Polskim wczesnej epoki paskiewiczowskiej. Studium efektywności administracyjnej, społecznej i gospodarczej zniewolonego państwa*, t. 1-2, Białystok 2004.
- M. Rutkowski, *II Rada Stanu Królestwa Polskiego 1833–1841. Struktura i działalność. Studium uzależnienia prawno-państwowego*, Białystok 2001.
- P. Herlihy, *Odessa: a History 1794–1914*, Cambridge 1986.
- A. Jezierski, *Historia gospodarcza Polski: 1815–1980*, Warszawa 1987.

Marek Rutkowski

Białystok Technical University

THE DEVELOPMENT, TRADE AND TRANSPORT IN ODESSA AS DESCRIBED BY „GAZETA URZĘDOWA KRÓLESTWA POLSKIEGO”

Summary

The aim of the article is to show how „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego” (“Weekly Petersburg. The Official Newspaper of the Kingdom of Poland”) presents information on the demographic and economic development of the city and port of Odessa; the development of trade in Odessa, as well as transport issues, related directly or indirectly to this city. The selective, by necessity, comparison of these data will allow us to show a general outline of the intellectual horizon, created in relation to this especial city by circles of Polish society from the pre-January part of the partitions era – the circles which were oriented at least to a certain extent towards cooperation with the tsardom.

Key words: trade, Ukraine, Russia, transportation, Polish Kingdom, Odessa, periodicals.

MAREK RUTKOWSKI – dr hab., adiunkt w Katedrze Ekonomii i Nauk Społecznych na Wydziale Zarządzania Politechniki Białostockiej. Zainteresowania badawcze: historia nowożytna oraz szeroko pojęte nauki społeczne dotyczące zagadnień z zakresu współczesnej: socjologii, politologii, filozofii, kulturologii, historii, etyki, psychologii i ekonomii. Autor wielu książek, w tym: *Zmiany strukturalne w Królestwie Polskim wczesnej epoki paskiewiczowskiej. Studium efektywności administracyjnej, społecznej i gospodarczej zniewolonego państwa* (T. I-II: Rzeszów 2007) oraz *Zarządzanie logistyką w Królestwie Polskim. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe, mosty i opłaty wodne* (Białystok 2015).