

**100
LAT**

NIEPODLEGŁOŚCI

Jędrzej Moraczewski

Wspomnienia

Ludzie, czasy i zdarzenia

Część pierwsza

Młodość i praca inżynierska

Tom 2

Lata 1895–1900

Opracowanie, wstęp i komentarz

Ilona Florczak



WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO

Jędrzej Moraczewski

Wspomnienia

Ludzie, czasy i zdarzenia



WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO

100
LAT

NIEPODLEGŁOŚCI

Jędrzej Moraczewski

Wspomnienia
Ludzie, czasy i zdarzenia

Część pierwsza

Młodość i praca inżynierska

Tom 2

Lata 1895–1900

Opracowanie, wstęp i komentarz

Ilona Florczak

 WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Łódź 2019

Ilona Florczak – Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny
Katedra Historii Historiografii i Nauk Pomocniczych Historii
90-219 Łódź, ul. A. Kamińskiego 27a

RADA REDAKCYJNA
SERII 100 LAT NIEPODLEGŁOŚCI

Przemysław Waingertner – przewodniczący; członkowie: *Agnieszka Jędrzejewska*
Krzysztof Lesiakowski, Sebastian Pilarzki, Lilianna Świątek, Piotr Zawilski
członkowie honorowi: *Kazimierz Badziak, Hubert Bekrycht*

RECENZENT
Janusz Gołota

REDAKTOR INICJUJĄCY
Iwona Gos

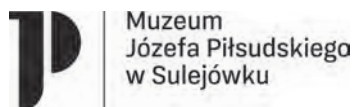
REDAKTOR WYDAWNICTWA UŁ
Dorota Stępień

SKŁAD I ŁAMANIE
Tomasz Pietras

PROJEKT OKŁADKI
Katarzyna Turkowska

Zdjęcie na okładce: Zofia i Jędrzej Moraczewscy w 1896 r., źródło: polona.pl

Publikacja objęta patronatem Muzeum Józefa Piłsudskiego w Sulejówku



© Copyright by Ilona Florczak, Łódź 2019
© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2019

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
Wydanie I. W.09323.19.0.K

Ark. wyd. 12,3; ark. druk. 12,625

ISBN 978-83-8142-662-6
e-ISBN 978-83-8142-663-3

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
90-131 Łódź, ul. Lindleya 8
www.wydawnictwo.uni.lodz.pl
e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl
tel. (42) 665 58 63



Fot. 1. Portret Jędrzeja Moraczewskiego
narysowany przez córkę Wandę około 1940 r.
i wklejony na pierwszej stronie zeszytu
drugiego tomu *Wspomnień*

Źródło: Archiwum Akt Nowych, sygn. 71/III-1

SPIS TREŚCI

OD REDAKCJI	9
NOTA EDYTORSKA	13
ROZDZIAŁ I	
WYDZIAŁ KRAJOWY	15
ROZDZIAŁ II	
BUDOWA KOLEI TARNOPOL–KOPYCZYŃCE I MOJA ŻENIACZKA	33
ROZDZIAŁ III	
PRZED BUDOWĄ KOLEI DO SKAŁY NAD ZBRUCZEM	55
ROZDZIAŁ IV	
SKAŁA NAD ZBRUCZEM (DZIŚ SKAŁA PODOLSKA)	71
ROZDZIAŁ V	
LWÓW	121
ROZDZIAŁ VI	
SPALATO	157

OD REDAKCJI

O ddajemy do rąk Czytelników drugi tom wspomnień Jędrzeja Moraczewskiego, polityka socjalistycznego i pierwszego premiera II Rzeczypospolitej, obejmujący lata 1895–1900¹, dotyczący okresu sprzed rozpoczęcia przez Autora kariery politycznej. W pierwszym rozdziale Moraczewski powrócił do wydarzeń poprzedzających odbycie obowiązkowej, rocznej służby wojskowej w wojsku austriackim (opisanej w pierwszym tomie), a mianowicie do podjęcia pracy w Wydziale Krajowym, pełniącym funkcję organu wykonawczego galicyjskiego Sejmu Krajowego. Moraczewski, po otrzymaniu absolutorium, został zatrudniony w Biurze Drogowym, gdzie spędził blisko 3 lata, zdając w tym czasie egzamin państwowy, umożliwiający podjęcie pracy w administracji państwowej, kolejnictwie lub podjęcie prywatnej praktyki. W 1896 r., po rozpoczęciu pracy w kierownictwie budowy kolei Tarnopol II przez Moraczewskiego i po zawarciu związku małżeńskiego, Moraczewscy opuścili Lwów i zamieszkali na prowincji galicyjskiej, na dłużej zatrzymując się w Skale nad Zbruczem, prowincjonalnym miasteczku tuż przy granicy z imperium rosyjskim, zamieszkanym w dużej mierze przez ludność żydowską. Jedyną atrakcją tego miejsca były ruiny zamku Koriatowiczów. W tym okresie miasto miało charakter rolniczy i było siedzibą założonej przez Agenora Romualda Gołuchowskiego ordynacji². Bliskość granicy sprzyjała jednak rozwojowi przemytu, którym trudniła się w dużej mierze ludność żydowska. W tym czasie Moraczewski zajmował się projektowaniem i wytyczaniem trasy linii kolejowej, nadzorowaniem prac przy jej budowie (którą wykonywały firmy prywatne), a także

¹ Autor w tej części *Wspomnień* zakłócił nieco chronologię opisywanych wydarzeń, cofając się do roku 1893.

² Szerzej na temat historii miasta zob. M. Szulińska, J. Szuliński, J. Zieliński, *Skala nad Zbruczem. Dzieje, architektura, budownictwo*, Warszawa 2003, s. 17–27. Bliższe informacje o Koriatowiczach i Gołuchowskich zostały umieszczone w tekście głównym.

opracowywaniem dokumentacji finansowej tego przedsięwzięcia. W latach 1896–1898 na terenie południowo-wschodniej Galicji wybudowano zespół lokalnych linii kolejowych znanych pod nazwą: Wschodniogalicyskie Koleje Lokalne³. Ich część stanowił odcinek nadzorowany przez młodego inżyniera Moraczewskiego. Przy okazji opisu specyfiki pracy przy budowie kolei, Autor *Wspomnień* scharakteryzował mechanizmy i nieprawidłowości związane z zaangażowaniem przy budowie prywatnych przedsiębiorców oraz ich stosunek wobec zatrudnianych robotników kolejowych.

Podobnie jak w pierwszej części w opowieści Moraczewski sportretował ludzi, których spotykał – zarówno tych, którzy wywierali bezpośredni wpływ na jego życie, jak i tych powszechnie znanych w Galicji, np. z powodu sprawowanych funkcji bądź z racji społecznej lub politycznej działalności. Nakreślił sylwetki nie tylko inżynierów pracujących wraz z nim przy budowie linii kolejowej, lecz także bezimiennych robotników spotkanych podczas pracy przy budowie linii kolejowej na prowincji. Starał się odtworzyć specyfikę panujących na kolei stosunków i warunków pracy. Podjął również próbę przedstawienia stosunków społecznych i klimatu politycznego Galicji Wschodniej. W tej części *Wspomnień* przeważają jednak opisy życia młodego, inteligentnego małżeństwa, zmagającego się z prozaicznymi problemami życia codziennego, takimi jak: liczne przeprowadzki, pierwsze nieudane próby kulinarne czy walka z wiecznym wrogiem gatunku ludzkiego, czyli karaluchami. Autor ukazał też prowincjonalne rozrywki i sposoby spędzania wolnego czasu, czyli wycieczki rowerowe (w owych czasach sport był awangardą) i krajoznawcze (m.in. do Kamieńca Podolskiego, Triestu i Wenecji), spotkania towarzyskie, organizowanie przedstawień amatorskich teatrów i podejmowanie prób aktywizacji środowiska lokalnej śmietanki towarzyskiej, do której państwo Moraczewscy byli zaliczani.

Po zakończeniu prac w Skale Moraczewscy spędzili kolejny rok we Lwowie, gdzie inżynier zajmował się opracowywaniem końcowej dokumentacji dotyczącej budowy linii kolejowej. Małżonkowie wykorzystali ten czas na odnowienie starych i nawiązanie nowych znajomości. Przebywali głównie w środowisku lewicowym, wśród działaczy związanych z Polską Partią Socjalistyczną Galicji i Śląska (PPSD). W tym czasie, na krótko, Moraczewski zaangażował się w pracę społeczną, aktywnie uczestnicząc w pracach Towarzystwa Szkoły Ludowej im. Adama Mickiewicza czy redagując pismo satyryczne „Cięgi”⁴.

³ A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012, s. 49.

⁴ I. Florczak, *Jędrzej Moraczewski. Socjalista, poseł, legionista. Z autonomicznej Galicji do niepodległej Polski*, Łódź 2009, s. 56, 57.

Drugi tom *Wspomnień* kończy rozdział, w którym w niezwykle barwny sposób Autor opisał blisko roczny pobyt w Spalato (Splicie)⁵ w Dalmacji, dokąd został oddelegowany do pracy w kierownictwie budowy kolejki wąskotorowej na trasie Sinij–Arzano. Przy okazji relacji dotyczących życia codziennego i warunków pracy w Chorwacji, Moraczewski przedstawił, oczywiście z własnego punktu widzenia, charakterystykę narodów zamieszkujących te ziemie, sposób zarabkowania, gospodarkę i problemy z codziennością. Nie zabrakło także opisów krajobrazu, zupełnie odmiennego niż w Galicji klimatu, nawiązania do przeszłości tych ziem czy wskazania podobieństw i różnic pomiędzy narodami zamieszkującymi południowy kraniec monarchii austro-węgierskiej.

Opowieść Jędrzeja Moraczewskiego o początkach kariery zawodowej i pierwszych latach małżeństwa jest pełna optymizmu i kolorytu, zabawnych opowieści, dynamiczna i pełna życia. Mimo ciągłych przeprowadzek i braku stabilizacji okres wspólnych kilku lat na prowincji wydawał się jednym z najszczęśliwszych momentów w życiu małżeństwa Moraczewskich, podczas których umocniło się łączące ich uczucie i wspólny światopogląd. Zaletą *Wspomnień* Moraczewskiego są również dowcipne, a nierzadko sarkastyczne, komentarze do zdarzeń, których Autor był świadkiem bądź uczestnikiem.

Ilona Florczak

⁵ Spalato (Split) – miasto portowe w Chorwacji, położone nad Morzem Adriatyckim, ważny ośrodek komunikacyjny i przemysłowy. W okresie, o którym pisał Autor *Wspomnień*, znajdowało się w granicach monarchii habsburskiej.

NOTA EDYtorsKA

Niniejszą edycję oparto na przechowywanym w Archiwum Akt Nowych w Warszawie maszynopisie, stanowiącym część Archiwum Zofii i Jędrzeja Moraczewskiego, oznaczonym sygnaturą 71/III-1a. W drugim tomie publikowanych *Wspomnień* zastosowano te same wytyczne, których użyto w poprzednim tomie, wydanym w 2018 r. Opierając się na projekcie instrukcji wydawniczej dla źródeł dwudziestowiecznych, starano się jak najmniej ingerować w oryginalny tekst źródła. Z tego powodu zachowano autorski podział tekstu na sześć rozdziałów, zmieniając jedynie ich numerację z literowej (A, B, C itd.) na cyfrową – cyfr rzymskich dla rozdziałów i cyfr arabskich dla podrozdziałów. Zrezygnowano również z umieszczania występujących w oryginale spisów treści przed każdym rozdziałem.

Uwspółcześniono ortografię i interpunkcję, poprawiono literówki, ujednolicono zapis dat. Zachowano oryginalny zapis liczebników. Bez oznaczenia w tekście poprawiono błędny zapis nazwisk i miejscowości. Tytuły książek i wierszy zapisano kursywą. Uzupełnienia pochodzące od Autora umieszczono w tekście w nawiasie prostym, natomiast adnotacje redakcyjne – w nawiasie kwadratowym. Dla oddania stylu epoki pozostawiono charakterystyczne dla epoki sformułowania i formy gramatyczne, używając znaku [s].

W przypisach dolnych, pochodzących od wydawcy, umieszczono, o ile było to możliwe, encyklopedyczne informacje dotyczące osób i wydarzeń występujących w tekście (również tych, które występowały już w tomie pierwszym), archaizmy i zwroty obcojęzyczne oraz ewentualne sprostowania.

Rozdział I

WYDZIAŁ KRAJOWY

1.

Krajowe Biuro Drogowe czy kolej? Zostaję rysownikiem w Biurze Drogowym za 1 złr. 50 c. dziennie. Powstańcy z 1863 r. i socjaliści w biurze. Biuro Drogowe a Melioracyjne.

P o ukończeniu techniki roztwierały się przede mną nie najświetniejsze widoki otrzymania pracy inżynierskiej. Okres kryzysu gospodarczego dobiegał wprawdzie końca, ale jeszcze się nie skończył. Dopiero powoli zaczęły się ruszać budowlane roboty publiczne. Prawie jedynymi większymi robotami były wojskowe roboty fortyfikacyjne i budowa strategicznej linii kolejowej Stanisławów–Woronienka. Prywatnych przedsiębiorstw było w moim fachu niewiele, a i tak wskutek braku robót zmniejszały swój personel inżynieryjny, zatem w razie ruszenia w kraju większych robót publicznych i tak zapotrzebowanie, przez nie, [na] młodych inżynierów, bez praktyki, nie byłoby zbyt wielkie. Wędrować za granicę, wzorem naszych mechaników, lub tych inżynierów, którzy pojechali do budowy kolei syberyjskiej, nie chciałem, bo zakochałem się po uszy i miałem zamiar żeniaczki. W każdym razie czekał mnie jeszcze drugi egzamin państwowy i służba wojskowa. Możliwości pracy w urzędach publicznych były dla mnie ograniczone. Drogę do państwowej służby technicznej miałem zamkniętą, skoro naczelnym szefem tej służby był mój ojciec. Fakt, że dyrektorem miejskiego

urzędu budowlanego był szwagier mego ojca, a mój wuj Hochberger¹, uniemożliwiał mi pracę w miejskiej technice. Biuro Melioracyjne Wydziału Krajowego nie ciągnęło mnie ku sobie. Profesor robót wodnych Rychter² zniechęcił mnie w czasie studiów i do siebie, i do przedmiotu, a natomiast osoby profesorów: Skibińskiego³ i Gostkowskiego⁴ i ich wykłady, najlepsze na naszym Wydziale, skłoniły mnie do wybrania, jako swego fachu, budowy dróg i kolei. To raz, a po wtóre mój ojciec i dyrektor Biura Melioracyjnego inż. Andrzej Kędzior⁵ nie byli przyjaciółmi. Kędzior obarczał odpowiedzialnością za wolne tempo robót nad regulacją rzek mego ojca i pierwszorzędnego fachowca w tej dziedzinie i robiącego wszystko, co było w jego mocy, aby zdobyć fundusze na rzeki. Naprawdę winnym było Koło Polskie⁶ w parlamencie wiedeńskim i minister dla Galicji. Oba te czynniki nie umiały czy też nie chciały, w czasie ustalania budżetu, wydusić z ministra skarbu kredytów potrzebnych na wykonanie, w szybszym tempie, regulacji Wisły i Dniestru z dopływami. Z drugiej strony, zainteresowani osobiście w melioracjach rolnych obszarnicy tworzyli większość wpływowych i istotnie miarodajnych polskich posłów, członków Izby Panów, jako też posłów sejmowych, przeto z łatwością uzyskiwali pieniądze na regulacje, bezpośrednio związane z melioracjami rolnymi i na same melioracje, wykonywane przez Kędziorowe biuro. Stąd Kędzior nabrał fałszywego wyobrażenia o możliwościach wydobywania z Wiednia środków na regulację rzek.

Miałem tedy tylko dwie możliwości przed sobą. Biuro Drogowe w Wydziale Krajowym lub pracę przy kolei. Wolałem pracować w polskim biurze krajowym niż w c. k. przedsiębiorstwie państwowym, a więc austriackim, jakimi były koleje. Tym sympatyczniejszą byłaby mi tam praca, że góra Biura Drogowego była gniazdem powstańców z 1863 r., a w dole pracowała garść socjalistów, moich kolegów i towarzyszy. Dyrektor biura Gustaw Reutt⁷,

¹ Juliusz Hochberger (1840–1905) – architekt wywodzący się z Poznania, dyrektor Miejskiego Urzędu Budowlanego we Lwowie i twórca wielu tamtejszych budynków użyteczności publicznej, m.in. gmachu Sejmu Krajowego i III Gimnazjum im. Franciszka Józefa.

² Józef Rychter (1843–1917) – inżynier, specjalista w zakresie budownictwa wodnego, profesor Szkoły Politechnicznej i rektor w latach 1900/1901.

³ Karol Skibiński (1849–1922) – inżynier kolejowy, budowniczy linii kolejowych w monarchii austro-węgierskiej, profesor, wielokrotny dziekan Wydziału Inżynierii i rektor (1891/1892) Szkoły Politechnicznej we Lwowie.

⁴ Roman Gostkowski (1837–1912) – inżynier kolejnictwa, profesor i rektor Szkoły Politechnicznej, członek Towarzystwa Politechnicznego, teść Autora *Wspomnień*.

⁵ Andrzej Kędzior (1851–1938) – polityk związany z ruchem ludowym, od 1892 r. dyrektor Biura Melioracyjnego we Lwowie. W II Rzeczypospolitej minister robót publicznych, poseł na Sejm, senator.

⁶ Koło Polskie – ugrupowanie polskich posłów w parlamencie wiedeńskim.

⁷ Gustaw Reutt (1842–1902) – inżynier, działacz patriotyczny, powstaniec styczniowy, emigrant. W 1868 r. przybył do Galicji, gdzie początkowo pracował jako inżynier powiatowy

bardzo porządny i dobry człowiek, zarazem dobry inżynier, był po prostu za miękki na szefa. Z walk powstańczych wyniósł kalectwo nogi i daleko posunięte pojęcie o równości wszystkich ludzi. Stąd pochodził jego szczerzy demokratyzm. Jego zastępcą był również wojownik z powstania, bardzo dobry inżynier i tak samo dobry człowiek Władysław Szyszkowski⁸. Walczyli także w szeregach powstańczych: Czaplicki Henryk⁹, Jankowski Kazimierz¹⁰, Bieńkowski Feliks¹¹ i in. Wymieniona piątka, najstarszych stopniem służbowym inżynierów, tworzyła sztab kierujący całym biurem.

Sekretarzem dyrekcji był, dla odmiany socjalista, Czajkowski Mikołaj¹², kolega z sal wykładowych i rysunkowych. Wiekiem znacznie ode mnie starszy, bo stosunkami życiowymi zmuszony do zarabkowania, zapóźnił się w studiach. Z innych socjalistów pracowali tam wtedy Hausner Artur¹³, Libański Edmund¹⁴, b. asystent św. Thulii, Władysław Ziemiński¹⁵ i ja. Bo po powrocie z rozkoszy wakacyjnych w Winogradzie, zostałem od 21 września 1893 r. przyjęty jako rysownik z płacą 1 złr. 50 c. za każdy dzień pracy, co wynosiło od 34 do 38 reńskich miesięcznie. Miałem obiecaną nominację na elewa po przedłożeniu absolutorium ze studiów i bezpłatny urlop na czas przygotowania się do egzaminu państwowego. Spośród moich nowych kolegów, oprócz wymienionych, ciekawymi postaciami byli: muzyk i kompozytor Barański Franciszek (wydał drukiem zbiory kolęd, pieśni narodowych i tańce swojej kompozycji) i Pol Stanisław¹⁶, syn Wincentego¹⁷. Pol nie miał żadnych studiów technicznych, w biurze pracował jako rysownik, za to miał bardzo nierozległy horyzont myślenia i bardzo małą zdolność

w Krakowie i Wieliczce. Od 1872 r. zatrudniony w oddziale technicznym Wydziału Krajowego. Od 1894 do 1901 r. dyrektor biura techniczno-drogowego Wydziału Krajowego.

⁸ Władysław Szyszkowski (1844–?) – powstaniec styczniowy, inżynier.

⁹ Henryk Czaplicki (1842–?) – uczestnik powstania styczniowego. Jako szeregowiec był członkiem oddziału sformowanego na galicyjskim Podolu.

¹⁰ Kazimierz Jankowski (1843–?) – powstaniec styczniowy, inżynier dróg krajowych w Galicji.

¹¹ Feliks Bieńkowski (1838–1896) – lwowianin, uczestnik powstania styczniowego, inżynier Wydziału Krajowego we Lwowie.

¹² Mikołaj Czajkowski (1863–?) – inżynier, pracujący w Wydziale Krajowym we Lwowie, socjalista, członek PPSD.

¹³ Artur Hausner (1869–1941) – inżynier, działacz socjalistyczny, członek PPSD, następnie PPS, publicysta. W II Rzeczypospolitej poseł na Sejm Ustawodawczy oraz Sejm I i II kadencji.

¹⁴ Edmund Libański (1862–1928) – lwowski inżynier, członek Towarzystwa Uniwersytetu Ludowego im. Adama Mickiewicza, działacz społeczny i naukowiec, pionier lotnictwa, pisarz i publicysta, członek PPSD.

¹⁵ Władysław Ziemiński (1865–1939) – inżynier, urzędnik, minister robót publicznych w rządzie Artura Śliwińskiego.

¹⁶ Marek Stanisław Pol – inżynier agronom, malarz i rysownik, syn Wincentego Pola i jego pierwszej żony Kornelii z Olszewskich.

¹⁷ Wincenty Pol (1807–1872) – poeta i geograf, uczestnik powstania listopadowego.

pojmowania. Gdzieś, kiedyś zasłyszał frazes „niech się kpy biją, niech się świat poleruje”, który tak mu się spodobał, że często go powtarzał najczęściej w niewłaściwym zastosowaniu, co pozwalało nam przeżyć wiele rozkosznych chwil z tego powodu. Syn Rodocia¹⁸, znanego poety satyryka, inż. Biernacki Konstanty¹⁹, był bardzo pracowitym i sumiennym inżynierem, acz nie tak zdolnym, jak sam o sobie mniemał i chciał, aby inni byli tego samego zdania, robił karierę. Inż. Bogucki Jan²⁰ zapracowywał się jak zwykle. W biurze pracował od 8 do 14 (biuro pracowało od 9 do 15). Punktualnie o 14 wylatywał jak z procy do innego biura, w którym odrabiał 5 godzin roboty bez przerwy. O siódmej wieczorem galopem wracał do domu, gdzie znowu wypracowywał wzięte do domu roboty. Był wtedy żonatym, dzieciatym i wzorem pracowitości.

Wchodząc w praktyczne życie techniczne, napotkałem na ostry antagonizm między dwoma technicznymi biurami tego samego Wydziału Krajowego, zamiast owej solidarności zawodowej, o której nasłuchiwałem się tyle i tak pięknych deklamacji. Na utrzymanie i budowę dróg z trudem znajdowały się pieniądze, a na meliorację wpływały stosunkowo duże. Inżynierowie melioracyjni byli beniaminkami marszałka i członków Wydziału Krajowego. Stąd uposażenie, dodatki budowlane, diety, zapłaty za jazdy itp. otrzymywali wyższe aniżeli inżynierowie drogowi. Na tym tle wyrosła niechęć naszego biura do melioracyjnego, połączona z podejrzeniami i plotkami o zbyt niekorzystnym i schlebianiu Kędziorowi. Zaś tamci patrzyli z góry na nas drogowych, ponieważ ich Kędzior był istotnie doskonałym organizatorem robót, pierwszorzędnym fachowcem jako inżynier melioracyjny, z którym ani co do wiedzy, ani co do praktyki nie mógł się żaden inny meliorant polski równać, podczas gdy w kraju było przynajmniej kilkunastu inżynierów drogowych równych, albo nawet górujących wiedzą i doświadczeniem nad naszym Reuttem.

Pierwszą moją praktyką inżynierską był nadzór nad budową nawierzchni klinkierowej na drodze krajowej ze Lwowa przez Sichów w świat. Próbkę takiej nawierzchni robiono w samym Sichowie. Prawdę mówiąc, do nawierzchni użyto nie żadnych klinkierów tylko lepiej wypalonych cegieł. Lwów ma wprawdzie glinę nadającą się do wypalania klinkierów i odpowiedni do tego piasek. Ale dotąd nie zdobył się na zbudowanie ani jednego

¹⁸ Mikołaj Biernacki, pseud. Rodoć (1836–1901) – poeta, satyryk, redaktor i wydawca. Od 1878 r. mieszkał we Lwowie.

¹⁹ Edward Konstanty Biernacki (1867–?) – urodzony w Warszawie, był synem Mikołaja Biernackiego i jego pierwszej żony Natalii Szulc-Holnickiej. Ukończył Wydział Inżynierii Szkoły Politechnicznej we Lwowie. Pracował m.in. jako inżynier-adiunkt w Wydziale Krajowym. W latach 1912–1914 sprawował mandat radnego miejskiego we Lwowie.

²⁰ Jan Bogucki – wówczas elew III klasy.

pieca, dostosowanego do wytwarzania temperatury koniecznej dla roztopienia gliny, a więc do wyrobu klinkierów. Toteż rozwijał się i rozwinął tam doskonale tylko przemysł cegielniany. Tymczasem cegła co innego, a klinkier znów insza inszość. Żadna cegielnia lwowska nie była w stanie dostarczyć 120 000 sztuk klinkierów, tj. tyle ile potrzeba na pół kilometra krajowego gościńca. Zadanie nadzorującego polegało na utrzymaniu właściwego kierunku, odpowiedniej wysokości, czuwanie nad porządnym ułożeniem nawierzchni i odbiorze cegieł. Nikt mi nie określił granicy między żądanym klinkierem a dobrze wypaloną cegłą, przeto po prostu nie wiedziałem dobrze, o co w tej próbie chodzi. Jaka cegła nadaje się do tego celu, a jaka nie? Mój poprzednik odebrał już parę stosów cegły, na których wzorowałem się przy tych niby to klinkierach. Nie miałem ani planu drogi, ani nowej nawierzchni, ani wysokości nawierzchni, ani narzędzi mierniczych. Chodziłem do Sichowa przez 6 dni, płątałem się po placu bez pewności siebie, przeto byłem bardzo zadowolony, gdy mnie któryś ze starszych elegantów zastąpił. Próba się nie udała. Wozy w pół roku rozbiły cegłę w puch i proch. Błoto na drodze zostało o tyle ulepszone, że kolor jego był czerwony, a głębokość szczerego błota o jakich 10 centymetrów większa po ulepszeniu nawierzchni niż przedtem.

Zostałem przydzielony inż. Jankowskiemu. Był to zapracowujący się, tęgi inżynier, wymagający wydatnej pracy od swoich podwładnych. Ja się nie zapracowywałem. Praca w biurze zaczynała się, teoretycznie, o 9, ale o tej godzinie zjawiali się punktualnie w komplecie tylko starsi inżynierowie i szefowie wraz z Czajkowskim. Młodzież spóźniała się. Dopiero o 10 wszyscy byli na swych miejscach. Było to wynikiem niezadowolenia z marnych płac. Dziewięciu praktykantów, nazwanych szumnie „elewami” (elegantami, jak my mówiliśmy) było podzielonych na trzy klasy poborowe, po trzech w każdej. Czas służby w jednej klasie wynosił dwa lata. Zatem elegant 3 klasy, z płacą 500 złr. rocznie, po dwóch latach pracy zostawał elewem 2 klasy i otrzymywał już 600 złr. rocznie, zaś po dalszych dwóch latach przechodził do 1 klasy z płacą 700 złr. Po odpracowaniu jeszcze dalszych dwóch lat mógł zostać asystentem z poborami dochodzącymi do 100 złr. miesięcznie, co wystarczało zaledwie na bardzo skromne życie młodej, ale zdrowej, parze małżeńskiej, bezdzietnej. Na tak „wygórowane” pobory trzeba było pracować 6 lat. Była to jedna z nielicznych instytucji w kraju, w której praktykant po dwóch latach awansował na... praktykanta, a przepracowawszy dalsze dwa lata nareszcie zostawał właściwym... praktykantem.

Na wspólnych śniadaniach dawaliśmy wyraz swemu niezadowoleniu. Przyłączali się do elegantów asystenci, a nawet adiunkci, co razem tworzyło $\frac{2}{3}$ personelu inżynierskiego dróg. W samo południe schodziło się całe biuro

do olbrzymiego samowara. Wypicie herbaty i zjedzenie kawałka chleba trwało początkowo 15 do 20 minut. Stopniowo się przedłużało, aż stało na jednej godzinie. Cały czas wypełniała dyskusja między socjałami a powstańcami. Rozgrywka w Sokole²¹, z okazji organizowanej banderii konnej sokolej na przyjazd cesarza²², zaczęła się właściwie pod tym samowarem. Poza tym niekończące się rozprawy i spory na tematy narodowe, społeczne, gospodarcze i polityczne były, pociągającą wszystkich, miłą przerwą w nudnym obliczaniu objętości pryzm szutrowych²³, przywożonych przez dostawców na gościńce, a odebranych przez inżynierów. Bo to była najczęstsza praca biurowa, nad projektami budowy dróg i mostów pracowali tylko wybrani, nieliczni szczęśliwcy, ponieważ iż na nowe budowle było bardzo mało pieniędzy.

O akcji polepszenia bytu pomyśleliśmy w 1894 r. Za późno, bo projekt budżetu krajowego był już ułożony i oddany do druku. Na nasze pismo, streszczające bolączki i żądania, otrzymali wysłani delegaci odpowiedź od wicemarszałka. Odmowę motywował dwoma słowami: „Za późno”. Projektowałem bierny opór przeciwko wyjazdom na budowy i do przeróbek nawierzchni dróg, ale po pierwsze: myśl ta wpadła mi do głowy też za późno, z powodu, że większość delegacji już była wyznaczona, delegowani się na nie zgodzili i nie można się było cofnąć, a po wtóre czas Wystawy Krajowej²⁴ nie wydawał się większości niezadowolonych odpowiednim do tego rodzaju demonstracji.

Natomiast bierny opór w pracach biurowych częściowo się powiódł. Rozumowanie moje było proste i przekonujące. „Skoro władza krajowa nie chce czy nie może podnieść naszych poborów, podnieśmy je sobie sami. Ja np. za 6 godzin pracy, właściwie za dzień roboczy otrzymuję 1,50 złr., tedy wypada za godzinę pracy 25 centów. Gdy ten dzień skróć do 3 godzin pracy, za który tak samo otrzymam 1,50, wypadnie moje wynagrodzenie za godzinę pracy już nie 25 tylko 50 centów, czyli o 100% więcej. Zasadę przyjęto z uznaniem. Zmieniliśmy rozkład pracy w biurze w sposób następujący.

²¹ Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” – stowarzyszenie mające na celu wychowanie młodzieży polskiej poprzez rozwój fizyczny i kształtowanie postaw patriotycznych. W Galicji pierwszy oddział powstał we Lwowie w 1867 r., w następnych latach tworzyły się oddziały Towarzystwa w innych miastach. Od lat 90. XIX w. organizacja znajdowała się pod wpływem Narodowej Demokracji.

²² Cesarz Franciszek Józef I przebywał we Lwowie od 7 do 11 września 1894 r. z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej.

²³ Pryzma – usypisko lub stos w kształcie ostrosłupa; szuter – drobno pokruszone kamienie używane m.in. do wysypywania nawierzchni drogowych.

²⁴ Powszechna Wystawa Krajowa – wystawa osiągnięć gospodarczych i kulturalnych narodu polskiego trwająca od 5 czerwca do 10 października 1894 r. we Lwowie.