



**Article citation info:**

Rutkowski, M. Organisation of Kingdom of Poland's administrative board of transport services subjected to count Tenishev. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*. 2016, **90**. 149-164. ISSN: 0209-3324. DOI: 10.20858/sjsutst.2016.90.13.

Marek RUTKOWSKI<sup>1</sup>

**ORGANISATION OF KINGDOM OF POLAND'S ADMINISTRATIVE BOARD OF TRANSPORT SERVICES SUBJECTED TO COUNT TENISHEV**

**Summary.** This article examines the legal aspect of functioning of the board of communication services in Kingdom of Poland during period of 1842-1854, ie. at a time when they were formally subjected to the Russian-Tartar prince of Tenishev family. Presentation of a series of introduced law bills concerning local Management of Land and Waterways Transport structure, replaced in 1846 by the Executive Board of 13<sup>th</sup> District of Communications of Russian Empire allows us not only to visualize the detailed picture of their nature and scope, but also indirectly to overall focus on the attitude of Russian invading power in relation to the Polish transport system.

**Keywords:** transport service, Kingdom of Poland, prince Tenishev

**ORGANIZACJA WŁADZ ADMINISTRACJI TRANSPORTOWEJ W KRÓLESTWIE POLSKIM ZA RZĄDÓW GENERAŁA-MAJORA TENISZEWA**

**Streszczenie.** Artykuł analizuje prawny aspekt funkcjonowania zarządu służb komunikacyjnych w Królestwie Polskim w latach 1842-1854, czyli w czasach gdy formalnie podlegały one rosyjsko-tatarskiemu księciu Teniszewowi. Przedstawienie wielu ustaw dotyczących lokalnego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych,

---

<sup>1</sup> Faculty of Management, Białystok University of Technology, ul. Tarasiuka 2, 16-001 Kleosin. E-mail: [m.rutkowski@pb.edu.pl](mailto:m.rutkowski@pb.edu.pl)

zamienionego następnie w 1846 roku na Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, pozwala zobrazować nie tylko szczegółowy obraz jego charakteru i zakresu, ale też pośrednio ogólne tendencje rosyjskiej władzy najezdniczej w stosunku do polskiego systemu transportowego.

**Słowa kluczowe:** służba transportowa, Królestwo Polskie, książe Teniszew

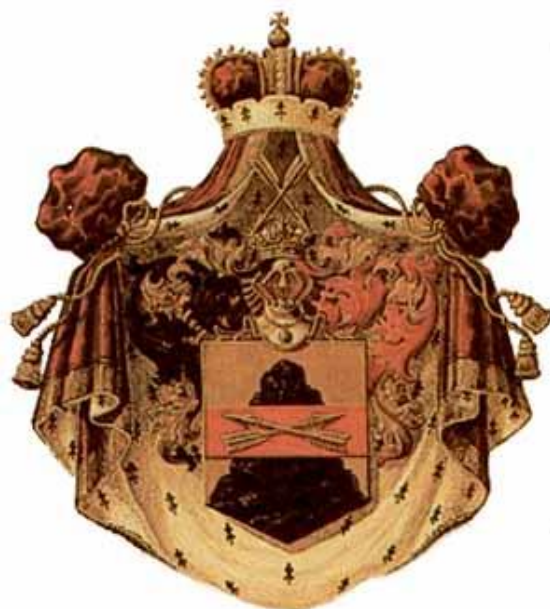
## 1. WSTĘP

Działająca w Królestwie Polskim pierwszej połowy XIX wieku administracja transportowa przechodziła znaczące zmiany. Jednym z okresów zmian był czas, gdy na jej czele stanął moskiewsko-tatarski książę, generał-major korpusu inżynierów dróg komunikacji Mikołaj Iwanowicz Teniszew. Wraz z wprowadzeniem nowej ustawy o Zarządzie Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim z dnia 11 października 1842 roku, na podstawie art. 2 wspomnianego ukazu carskiego, lokalnemu zarządowi transportowemu przewodził tzw. zarządzający komunikacjami [21]. Wkrótce po opracowaniu i wprowadzeniu w życie nowych przepisów zarządzającym Komunikacjami Królestwa Polskiego został właśnie Mikołaj Iwanowicz książę Teniszew. Stosowna nominacja carska miała miejsce w Petersburgu 22 listopada 1842 roku i została formalnie ogłoszona na zasadzie wypisu z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego z dnia 13 grudnia 1842 roku [2]. Nastąpiła ona zresztą w trzy miesiące po ustanowieniu Głównozarządzającym Komunikacjami i Budowlami Publicznymi Cesarstwa Rosyjskiego Piotra Andrejewicza hrabię Kleinmichela, co miało miejsce 23 sierpnia 1842 roku [12]. Celem artykułu będzie przedstawienie zakresu zmian dotyczących funkcjonowania zarządu służby transportowej, funkcjonującej na obszarze Królestwa Polskiego w okresie przewodnictwa księcia Teniszewa, tj. w latach 1842-1854.

## 2. KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA SŁUŻBY MIKOŁAJA KSIĘCIA TENISZEWA

Jak się wydaje, tatarsko-moskiewski książę Mikołaj Teniszew był typowym przykładem carskiego urzędnika wojskowego wyższej rangi, na dodatek utrzymującego się właściwie wyłącznie z funduszy państwowych. Na potwierdzenie niejako tej tezy w jednej ze współczesnych rosyjskich not czytamy też: *Był on dworanim służalnym, t. e. żył na kaszennym żołdzie, nie miał kapitału i rodzimych dóbr, odnawiał sumę dat dostojnego obrazowania* [7]. Będąc w nienajlepszej kondycji finansowej, w dniu 21 listopada/3 grudnia 1838 roku Teniszew otrzymuje jednak od cara *wiecznymi czasami na dziedzictwo, z takimi prawami i użytkami, z jakimi skarby posiada skonfiskowane polskiemu powstańcowi dobra Kozłów Szlachecki*. Położony w obwodzie sochaczewskim guberni mazowieckiej majątek przynosił rocznie ok. 5 tys. złotych polskich czystego dochodu [9], stanowiąc podstawę (obok późniejszych nabytków, jak np. Białołęki) jego zabezpieczenia materialnego. Początkowo Mikołaj Teniszew był zatrudniony w polistopadowym Królestwie Polskim jako (przypisany do jazdy) starszy adiutant tzw. wydziału generalnego Sztabu Głównego rosyjskiej I Armii Czynnej. Stosunkowo niedługo też przed rozpoczęciem swojej służby jako zarządca polskiego systemu transportowego, na podstawie dziennego rozkazu cara Mikołaja I z 6/18 grudnia 1839 roku, został on awansowany do rangi generała-majora (nadal w jeździe) oraz wyznaczony na stanowisko naczelnika wojennego guberni sandomierskiej [18]. Następnie, o czym wyżej, car mianował Teniszewa na osobę zarządzającą administracją transportową w Królestwie Polskim, stojącą na czele, kolejno: a) zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych tegoż Królestwa, b) Zarządu XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego. Pełnione przez niego obowiązki spotkały się z pełną akceptacją Mikołaja I, który dzięki rekomendacji

Rady Znaku Honorowego Nieskazitelnej Służby w początkach 1854 roku przyznał mu taką właśnie odznakę, przeznaczoną do noszenia na wstążce orderu Św. Jerzego. Dodatkowo car *objawić raczył [Teniszewowi] monarsze zadowolenie /.../ za odznaczającą się gorliwością i pilnością służbę* [13]. Wkrótce po tym wyróżnieniu, na podstawie rozkazu dziennego z dnia 7/19 maja 1854 roku, wydanego przez Mikołaja I do Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji, generał-major książę Teniszew otrzymuje dymisję ze stanowiska Naczelnika XIII Okręgu Komunikacji. Warunki dymisji mówiły o dalszym pobieraniu przez tatarskiego księcia otrzymywanej dotychczas pensji oraz o prawie do noszenia przez niego munduru [20]. Na przełomie lata i jesieni 1856 roku Mikołaj Teniszew, już wówczas dymisjonowany generał-major i były Naczelnik XIII Okręgu Komunikacji, otrzymał pensję emerytalną w niebagatelnej wysokości 5250 rubli srebrem rocznie, co dawało 437,5 rubla miesięcznie [14]. Zmarł on w początkach maja 1862 roku [2]. Jako sprawdzony i zależny ekonomicznie od władzy carskiej członek rosyjskiej struktury militarnej oraz tzw. korpusu inżynierów dróg komunikacji Mikołaj Iwanowicz Teniszew doskonale nadawał się do pełnienia roli zarówno nadzorcy działającej w Królestwie Polskim administracji transportowej, jak i wyrażiciela imperialnych interesów najezdniczych.



Rys. 1. Herb książąt Teniszewów [3]

### **3. ORGANIZACJA WŁADZ KOMUNIKACJI LĄDOWYCH I WODNYCH W KRÓLESTWIE POLSKIM Z 8/20 GRUDNIA 1842 ROKU**

#### **3.1. Organizacja Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych**

Organizacja Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim została szczegółowo omówiona i zatwierdzona na posiedzeniu Rady Administracyjnej dnia 8/20 grudnia 1842 roku, w samych początkach *rządów transportowych* Teniszewa. Dokonano tego w rozwinięciu art. 4 Ustawy z 11 października 1842 roku, *chcąc przyspieszyć uporządkowanie służby komunikacyjnej i inżynierskiej w Królestwie* [16]. Przeprowadzono wówczas formalny i szczegółowy rozbiór składu i uprawnień tej instytucji.

Według tych przepisów w skład zarządu wchodził: a) mianowani bezpośrednio przez monarchę zarządzający komunikacjami oraz dyrektor zarządu, b) zasiadający z urzędu na posiedzeniach kolegialnych naczelnik Głównego Biura Kontroli i Rachunkowości przy Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych (KRSWiD), c) mianowani przez Radę Administracyjną: 1) inspektorowie generalni, 2) naczelnik administracji i rachunkowości w Zarządzie Komunikacji: 3) dyrektor kancelarii, 4) radca prawny, 5) należący do składu osobowego biura zarządu, względnie od niego zależni – urzędnicy klas wyższych (zaczynając od klasy ósmej). Pozostałe urzędy oraz funkcje wypełniane przez osoby należące do tzw. *niższej służby* mianowane były bezpośrednio przez Zarząd Komunikacji. Takie nominacje zapadały na posiedzeniach kolegialnych zarządu. Natomiast skład kancelarii Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych zależał od decyzji Zarządzającego Komunikacjami w Królestwie Polskim (art. 1).

Ustanowiony w grudniu 1842 roku zakres obowiązków Zarządu Komunikacji był bardzo szeroki. Władze transportowe zajmowały się bowiem następującymi zagadnieniami: a) problematyką budowy i utrzymania traktów bitych, dróg bocznych, mostów oraz jakiegokolwiek rodzaju i charakteru transportu lądowego, b) uszlusowaniem rzek, zabezpieczaniem ich brzegów, likwidacją przeszkód w transporcie wodnym na rzekach i kanałach, c) zapewnieniem odgórnego nadzoru oraz ukierunkowaniem prowadzonych prac, oraz nad służbą transportową (zarówno na prowincji, jak i w Warszawie), d) administrowaniem i nadzorem nad funduszami przeznaczonymi na drogi i spławy w kraju oraz na prace i pensje służby inżynierskiej w Warszawie, e) rozpatrywaniem skarg i zażaleń co do drogownictwa (publicznego) oraz melioracji i zabezpieczenia przeciwpowodziowego (*odpływu wód*), f) zapewnieniem odgórnego nadzoru nad pracami szarwarkowymi, g) czynnościami z zakresu budownictwa lądowego i wodnego (to ostatnie w wypadku przekazania takich uprawnień przez władze wyższe). Artykuł 2 Ustawy z 20 grudnia 1842 roku precyzował identyczność we wszystkich wskazanych wypadkach nadawanych właśnie uprawnień Zarządu Komunikacji z dawniejszymi prerogatywami Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, które następnie zostały w pełni przejęte przez *zeszłego zarządzającego naczelnie komunikacjami lądowymi i wodnymi* – czyli generała Józefa Rutenstraucha (art. 2).

Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego wiele swoich decyzji podejmował w formie kolegialnej. W ten sposób np. zatwierdzono projekty nowych praw, urządzeń oraz ogólnych przepisów, jak też raporty i przedstawienia składane na ręce namiestnika carskiego Iwana Paskiewicza oraz Rady Administracyjnej. Podobnie i namysł nad kwestiami wątpliwymi, kiedy trzeba było zastosować ogólne przepisy do konkretnych sytuacji/wydarzeń również powodował potrzebę dyskursu kolegialnego. Podobnie zagadnienia finansowe, a szczególnie każdy wydatek Zarządu Komunikacji pobrany, czy to z funduszy drogowych czy z innych źródeł budżetowych, względnie z funduszy miejskich i należących do *instytutów* też podlegał wspólnemu namysłowi władz transportowych. Również wszystkie projekty prac transportowych oraz zarządzenia, których wykonanie pociągało za sobą wydatki, finalnie roztrąsano na posiedzeniu kolegium Zarządu Komunikacji, celem ich przyjęcia lub odrzucenia. Kosztorysy i protokoły odbiorcze z wykonanych już prac także zatwierdzano wyłącznie na posiedzeniach kolegialnych tej instytucji. Na tej samej zasadzie postępowano z projektami budżetowymi przychodów i wydatków oraz z wnioskami w tym zakresie. Poza wyszczególnionymi powyżej, decyzjom kolegialnym w Zarządzie Komunikacji Królestwa podlegały jeszcze: a) sprawy skierowane do rozpatrzenia przez Zarząd Komunikacji z rozkazu instancji wyższych (wnoszone na forum przez przewodniczącego tej agendy rządowej), b) opracowywanie sprawozdań z czynności rocznych, c) weryfikacja kwalifikacji osób ubiegających się o posady pozostające w gestii lub pod bezpośrednim zarządem władz komunikacyjnych, d) rozpoznawanie i załatwianie skarg i zażaleń obywateli w sprawach dotyczących dróg publicznych oraz zabezpieczenia przeciw-

powodziowego czy melioracji, e) rozpatrywanie wniosków w zakresie wyłączenia na użytek publiczny, f) decyzji co do usunięcia z urzędu, zawieszenia w urzędowaniu, ewentualnie oddawania pod sąd pozostających w jurysdykcji Zarządu Komunikacji urzędników i oficjalistów, g) nakładanie kar administracyjnych na urzędników podrzędnych władz (art. 3).

W grudniu 1842 roku ustalono ostatecznie, że zarządzający Komunikacjami Lądowymi i Wodnymi Królestwa Polskiego przede wszystkim kierował *wszelkimi działaniami tyczącymi się komunikacji i służby inżynierskiej*. Do równie ważnych jego zadań można było zaliczyć opiekowanie się opisami zachowania/postępowania urzędników (w oryg.: *listami konduity*) czy dokonywanie osobistych objazdów sieci transportowej, celem zapoznania się z jej stanem technicznym. Szef wydziału transportowego jednocześnie typował do nagród oraz wskazywał osoby, które (według niego) powinny objąć stanowiska, o których obsadzie decydowała Rada Administracyjna. Mianował ona na posady w kancelarii zarządu oraz udzielał pozwoleń czasowych na urlopy (art. 4).

Z kolei dyrektor Zarządu Komunikacji przede wszystkim miał przypisane do swego stanowiska dwa atrybuty: po pierwsze, zastępował on zarządzającego podczas jego nieobecności; po drugie, pilnował *porządku, akuratności i pośpiechu* w pracach władz komunikacyjnych oraz w od nich zależnych jednostkach terenowych. Dyrektor zarządu załatwiał poza tym sprawy *dotyczące prostego wykonywania praw, przepisów lub rozkazów* władz wyższych. Podobnie postępował on, gdy chodziło o przestrzeganie obowiązujących przepisów, ewentualnie o udzielanie komisjom rządowym i władzom centralnym (oraz urzędom niższego szczebla) wszelkich wiadomości i wyjaśnień w kwestiach wątpliwych. Z innych zadań wskazanego dyrektora trzeba wymienić przygotowywanie materiałów do przedstawienia pod decyzję Zarządu Komunikacji, względnie jakiegokolwiek władzy wyższej (art. 5).

Spośród innych, istotnych czynników decyzyjnych we władzach Zarządu Komunikacji trzeba koniecznie wymienić naczelnika Wydziału Administracji i Rachunkowości, który nadzorował całość służby administracyjnej i rachunkowej, a poza tym oczywiście kontrolował fundusze, pozostające w gestii władz transportowych. Jednak przed przedstawieniem opracowanych przez niego zagadnień musiały być one weryfikowane przez dyrektora zarządu. Jego innym zadaniem było czuwanie nad ścisłym dostosowaniem się całości służby transportowej do ogólnych przepisów rachunkowych i kasowych oraz dopilnowanie dokładnego rozliczenia wszystkich wydatków oraz ich właściwego wykorzystania (zgodnie z pierwotnym celem) i nieprzekraczania budżetu jednostki (art. 6).

Bardzo dużo obowiązków spoczywało na dyrektorzce kancelarii Zarządu Komunikacji, który zasadniczo dopilnowywał, aby spisywany protokół obrad zarządu był wierny, dokładny i jasny w przekazie oraz aby jego redakcja była w pełni zgodna z zapadłymi decyzjami. Kontrolował i nadzorował on archiwa i składy, a przede wszystkim sprawował władzę w samej kancelarii, będąc zwierzchnikiem wszystkich jej pracowników, a przy tym odpowiadając nawet za zachowanie czystości i bezpieczeństwa w lokalach biurowych. Nadzorując dzienniki podawcze, dyrektor kancelarii odpowiadał za *porządek, wierność i pośpiech* korespondencji, poświadczając zarazem przesyłki zarządzającego i dyrektora Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych. Szef kancelarii pobierał i rozdzielał – zgodnie z litami płacy – fundusze przeznaczone na wynagrodzenie dla pracowników biura i samego zarządu, realizował też wydatki na materiały biurowe, jednocześnie rozliczając się z nich. Odbierał on całą pocztę nadchodząca do biur Zarządu Komunikacji, kierował pisma do odpowiednich komórek organizacyjnych. Ważnym zadaniem dyrektora kancelarii było osobiste utrzymywanie przez niego *dziennika interesów sekretnych* oraz inwentarza ruchomości biurowych (art. 7).

W ustawie z 20 grudnia 1842 roku opisano bardzo szczegółowo sposób procedowania Zarządu Komunikacji. Artykuł 8 potwierdzał, że dla formalnego uznania posiedzenia tegoż

zarządu za uprawnione, na jego kolegium musiały znajdować się co najmniej trzy osoby, w tym zarządzający albo co najmniej dyrektor zarządu. Wobec jednoczesnej nieobecności dwu z nich, to Rada Administracyjna wyznaczała ewentualnego zastępcę, upoważnionego do prowadzenia procedowania na posiedzeniach kolegialnych (art. 8). Potwierdzono też, iż decyzję na posiedzeniu kolegialnym podejmowano większością głosów, gdzie – przy ewentualnej równowadze – decydował głos prezydującego. Gdy prezydujący nie podzielał zdania większości, uznając zapadłą decyzję za niezgodną z przepisami lub wręcz *szkodliwą*, wówczas mógł ją zawiesić, przedkładając niezwłocznie kwestię do dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Ten ostatni, zaopiniowaną przez siebie sprawę przekazywał do ostatecznego rozstrzygnięcia przez Radę Administracyjną (art. 9).

Każde posiedzenie zarządu protokołowano, zapisując dokładnie *przedmioty* wniesione na dane zebranie. Na posiedzeniu w szczególności spisywano zapadłe decyzje we wszystkich omawianych sprawach. W wypadku omawiania zagadnień o znaczeniu ekonomicznym, oprócz samej decyzji do protokołu wpisywano także jej podstawy prawne. Co ważne, na żądanie obecnych na posiedzeniu członków zarządu zapisywano ewentualne zdanie odrębne (nawet, gdy nie zostało finalnie przyjęte), niezależnie, czy to jednej osoby czy większej grupy osób uprawnionych do głosowania. Protokoły posiedzenia były naturalnie podpisywane przez wszystkich członków obecnych na zebraniu (art. 10). Spośród obecnych na posiedzeniu członków gremium decyzyjnego, wszyscy którzy nie występowali przeciwko zapadającej decyzji (nie wnosząc zdania odrębnego) dzielili jednak między siebie ewentualną odpowiedzialność za jej skutki (art. 11).

Przy opisie organizacji zadań prawodawcy nie zapomnieli stwierdzić w art. 12 Ustawy z 20 grudnia 1842 roku, że w Zarządzie Komunikacji Lądowych i Wodnych to przynależni do biura inżynierowie przygotowywali czynności techniczne, czyniąc tak oczywiście pod nadzorem inspektorów generalnych (art. 12). Projekty pociągające za sobą znaczne wydatki oraz wymagające opanowania *wysokiej sztuki inżynierskiej* przed wniesieniem na posiedzenie kolegialne zarządu trzeba było opracować wstępnie, do czego używano *uzdatnionych techników*. W naradach o charakterze preliminażowym – w miarę potrzeby określonej przez zarządzającego komunikacjami lub jego zastępcę – zazwyczaj brali udział inżynierzy *z biegłości w sztuce swojej znani* oraz inspektorowie generalni (art. 13). Niekiedy liczbę osób naradzających się uzupełniano o członków Rady Ogólnej Budowniczej, a to celem *postawienia zarządu w możliwości oparcia swoich działań pod względem technicznym na pewniejszej jeszcze podstawie i dla udzielenia mu rękojmi*. Miało to miejsce, gdy zarządzający komunikacjami porozumiewał się w tej kwestii z ministrem spraw wewnętrznych (dyrektorem generalnym prezydującym), aby umożliwić konkretne rozważania w samej Radzie Budowniczej, w której udział mogli wówczas brać inspektorzy generalni i inżynierzy *znani ze swojej zdolności*. Natomiast w wypadkach niecierpiących zwłoki członkowie Rady Ogólnej Budowniczej mieli prawo – na wezwanie zarządzającego komunikacjami – zebrać się w biurach Zarządu Komunikacji (art. 14).

Sprawom podlegającym rozpatrzeniu przez samego zarządzającego lub przez posiedzenie kolegialne dyrektor zarządu nadawał kolejny numer. Następnie zarządzający lub prezydujący ponownie je *zacyfrowywał*, co poświadczało uprzednią decyzję (art. 15). Z kolei całość korespondencji lub odpowiedzi na nią, która dotyczyła spraw, gdzie decyzje podejmował zarządzający lub kolegium, podpisywał sam zarządzający, ewentualnie – podczas jego nieobecności – dyrektor zarządu (art. 16). Natomiast inne korespondencje oraz tzw. *odpowiedzi przygotowawcze*, które nie wymagały podejmowania decyzji na kolegium zarządu, wypuszczano co do zasady z podpisem dyrektora zarządu (art. 17).

W 1842 roku nie zapomniano też dokładnie opisać relacji pomiędzy zarządzającym i całym Zarządkiem Komunikacji Lądowych i Wodnych a dyrektorem głównym prezydującym

(ministrem) w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Z tych ustaleń wynikało, że skierowane do władz wyższych wnioski administracji transportowej składano właśnie na ręce ministra spraw wewnętrznych. Dopiero jednak po uznaniu przez tegoż dyrektora głównego prezydującego danych wniosków za zgodne z jego opinią, przedstawił on je na forum Rady Administracyjnej (art. 18). Wobec uznania przez ministra przedłożenia Zarządu Komunikacji na niedostatecznie usprawiedliwione, miał on z kolei prawo żądać od władz transportowych dalszych wyjaśnień oraz przedstawiać im własne uwagi, które mogły nawet prowadzić do zmiany całego pierwotnego wniosku (art. 19). Po ewentualnym uznaniu przez zarząd braku możliwości zgodzenia się z ministerialnymi sugestiami, dyrektor główny prezydujący w KRŚWiD przedkładał Radzie Administracyjnej pierwotny wniosek władz transportowych, dołączając do niego swoją opinię, gdzie miał sugerować, aby *pośrodku jego należyty nadany był pośpiech, tak, aby interesa komunikacji dotyczące na zwłokę narażone nie były* (art. 20).

Specjalnie traktowano raporty niemogące być opóźnianymi ze względu na konieczność wykonania bezpośrednich rozkazów namiestnika carskiego feldmarszałka Iwana Paskiewicza. Otóż można je było przedkładać bezpośrednio księciu warszawskiemu, przy jednak jednoczesnym poinformowaniu o tym dyrektora głównego prezydującego w KRŚWiD (art. 21).

Ustawa z 20 grudnia 1842 roku nakazywała dodatkowo Zarządowi Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego wprowadzenie w wykonanie przepisów postanowienia Rady Administracyjnej z 22 lipca/3 sierpnia 1832 roku, w zakresie nawiązującym do udziału rządów gubernialnych (uprzednio komisji wojewódzkich) oraz ustanowionych przy władzach administracyjnych inżynierów cywilnych w pracach prowadzących do nadzoru i utrzymania dróg bitych. W grudniu 1842 roku nakazano zarazem wprowadzić oczywiście w zastosowaniu rzeczonych przepisów pewne zmiany, wymuszone przez współczesne *położenie rzeczy* (art. 22), tj. przez uprzednie już opracowanie projektu etatu służby transportowej na 1843 rok (art. 23). Jednocześnie art. 24 Ustawy z 20 grudnia 1842 roku jasno stwierdzał brak możliwości utrzymania mocy prawnej dla tej części rozporządzenia Rady Administracyjnej z 3 sierpnia 1832 roku, która została zmieniona właśnie przez wprowadzane przepisy. Stąd nakazano, aby wszystkie (bez wyjątku) wydane przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych oraz uprzednią Dyрекcję Komunikacji Lądowych i Wodnych bazując na ustawie z 3 sierpnia 1832 roku przepisy i instrukcje zostały dokładnie przejrane. Owa weryfikacja miała doprowadzić do ich aktualizacji w zgodzie z omawianą Ustawą z 20 grudnia 1842 roku. Po zakończeniu uaktualniania przepisów Zarząd Komunikacji miał obowiązek przedstawić je, jako obowiązujące, inżynierom pracującym w służbie transportowej w całym Królestwie Polskim (art. 24) [17].

Wprowadzone w rozwinięciu uprzednich przepisów, w niecały miesiąc po objęciu urzędu szefa administracji transportowej w Królestwie Polskim przez generała-majora Teniszewa, nowe, szczegółowe regulacje, dotyczące organizacji naczelnych władz komunikacyjnych działających w Królestwie Polskim, stały się podstawą dla ich funkcjonowania nawet w zmienionych uwarunkowaniach ogólnych po grudniu 1846 roku, gdy polskie struktury komunikacyjne włączono do sieci ogólnorosyjskiej.

### 3.2. Organizacja Biura Zarządu Komunikacji z 7/19 stycznia 1843 roku

Artykuł 25 wydanej przez Radę Administracyjną Ustawy z dnia z 8/20 grudnia 1842 roku o organizacji Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim wskazywał potrzebę opracowania przez Zarząd Komunikacji organizacji wewnętrznej swego biura [23]. Realizując to postanowienie na posiedzeniu Zarządu Komunikacji dnia 7/19 stycznia 1843

roku zatwierdzono *wewnętrzną organizację biura zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie*. Ustawę tę podpisał naczelnik zarządu, generał-major książę Mikołaj Teniszew.

Biuro Zarządu Komunikacji podzielono na trzy główne części, odpowiadające: a) Służbie Ogólnej, b) Wydziałowi Administracyjnemu i Rachunkowemu, c) Wydziałowi Technicznemu. W skład Służby Ogólnej zaliczono wówczas: dyrektora kancelarii, ujętych w etacie i zatwierdzonych przez Radę Administracyjną urzędników i oficjalistów zatrudnionych w biurze: radcę prawnego, archiwistę, tłumaczy, dziennikarza, ekspedytora, sekretarza protokolistę oraz wszystkich pracowników tejże kancelarii. Do Wydziału Administracyjnego i Rachunkowego należała służba administracyjna oraz służba rachunkowa. Na zasadzie realizacji art. 6 postanowienia Rady Administracyjnej z 20 grudnia 1842 roku, naczelnikiem tego działu był oczywiście naczelnik administracji i rachunkowości w Zarządzie Komunikacji. W Wydziale Technicznym zatrudniano przypisanych do biura zarządu inżynierów (którzy załatwiali czynności techniczne pod nadzorem inspektorów) oraz wszystkich urzędników i oficjalistów, przeznaczonych do załatwiania drogowych, spławnych i jakichkolwiek innych czynności technicznych, zapisanych w budżecie biura Zarządu Komunikacji jako tzw. służba techniczna.

Wydział Techniczny podzielono na dwie sekcje. Przeznaczeniem pierwszej z nich było zajmowanie się czynnościami technicznymi, prowadzonymi - pod nadzorem jednego inspektora - przy drogach. Druga sekcja zajęła się - pod kierunkiem kolejnego inspektora - pracami prowadzonymi przy spławach oraz wszystkimi zajęciami technicznymi, innymi niż prace przy drogach bitych i zwyczajnych (tj. niebitych).

Sprawy opracowane w biurze Zarządu Komunikacji były wnoszone na posiedzenia plenarne: a) z zakresu służby ogólnej - przez dyrektora kancelarii, b) z dziedziny administracyjnej i rachunkowej - przez naczelnika tego wydziału, ewentualnie w specyficznych wypadkach na posiedzeniu ogólnym przywoływano wybranych referentów z tego samego wydziału, c) z zakresu czynności technicznych - sprawy były referowane przez zajmujących się nimi inżynierów (pomimo że zgodnie z art. 12 Ustawy o organizacji Zarządu Komunikacji z 8/20 grudnia 1842 roku wszystkie zagadnienia techniczne miały być wykonywane pod zwierzchnictwem i nadzorem inspektorów) [22]. Należy też nadmienić, że poza wewnętrzną organizacją biura Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, w dniu 22 czerwca/4 lipca 1844 roku tenże zarząd wydał rozporządzenie nr 5 637, gdzie opisał obowiązki związane z wykonywaniem prac: dziennikarza, ekspedytora oraz archiwisty. Jednocześnie w rozporządzeniu z lipca 1844 roku zamieszczono wzory służące do prowadzenia przez nich dzienników podawczych oraz dzienników kontroli [23]. Tym sposobem w przedziale czasowym grudzień 1842 roku - lipiec 1844 roku opracowano finalnie praktycznie kompletny zestaw przepisów, regulujących prace Zarządu Komunikacji oraz jego biura i pracowników.

#### **4. USTANOWIENIE ZARZĄDU XIII OKRĘGU KOMUNIKACJI W DNIU 5/17 GRUDNIA 1846 ROKU**

Tymczasem po czterech latach rządów księcia Teniszewa miała miejsce zmiana organizacyjna polskiej służby transportowej o niebagatelnym znaczeniu. W ramach bowiem akcji unifikacyjnej Cesarstwa Rosyjskiego z Królestwem Polskim ustanowiono w Warszawie, na mocy podpisanego w Petersburgu ukazu Mikołaja I z 5/17 grudnia 1846 roku, zależny bezpośrednio od petersburskiej centrali, Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych Cesarstwa Rosyjskiego. Informacja o tym wydarzeniu została podana do publicznej wiadomości w formie wypisu z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego, noszącego datę 14 stycznia 1847 roku. Z preambuły zaś opublikowanego w tym czasie



postanowienia carskiego wynikało, iż rosyjski monarcha uznał za pożyteczne, aby Zarząd Komunikacji w Królestwie Polskim *miał organizacją zastosowaną do zarządu tej gałęzi służby w Cesarstwie, ze zmianami, jakie stosownie do miejscowych urzędzeń i okoliczności są konieczne*. Postanowienie to zapadło na wniosek feldmarszałka Iwana Paskiewicza oraz Główniezarządzającego Komunikacjami i Gmachami Rządowymi w Cesarstwie Rosyjskim Piotra Andreewicza hrabiego Kleinmichela (art. 8).

Poza wprowadzeniem nowej nazwy, zamieniającej Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim na rosyjski Zarząd XIII Okręgu Komunikacji, uprawnienia i ogólny zakres prac służby transportowej Królestwa pozostawały jednak w zasadzie bez większych zmian. Precyzował to wyraźnie artykuł 7 ukazu, mówiący, że *atrybucje [...] i obowiązki Zarządu XIII Okręgu dostają też same, jakie nadane były dotychczasowemu Zarządowi Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim*. W prawie pełnym zatem zakresie miały nadal obowiązywać: postanowienie z 29 września/11 października 1842 roku, oraz zatwierdzone przez Radę Administracyjną przepisy organizacyjne tejsze służby z 8/20 grudnia 1842 roku (art. 7).

W nowym ukazie wzmocniono natomiast zasadę pełnej i bezpośredniej podległości tegoż Zarządu i Okręgu Komunikacji od carskiego namiestnika Iwana Paskiewicza, szczególnie w zakresie *co do oznaczenia i uskuteczniania robót, przeznaczania funduszków i rachunkowości* (art. 1-2). Jednak we wszystkich sprawach wymagających bezpośredniej carskiej decyzji czy potwierdzenia w zakresie uprawnień władzy XIII Okręgu Komunikacji oraz co do przyznawania nagród, namiestnik musiał się – przed złożeniem ostatecznego wniosku do cara – kontaktować z Głównozarządzającym Komunikacjami i Gmachami Rządowymi w Cesarstwie Rosyjskim (art. 3). Z kolei przenoszenie terytorialne sztabs- i ober-oficerów oraz ogółu urzędników XIII Okręgu, jak też *przemieszczanie* ich organizacyjnie z urzędu na urząd, a także całość czynności związanych z nominacjami i zwalnianiem z obowiązków, miało odtąd zależeć wyłącznie od carskiego namiestnika. We wszystkich tego typu sprawach niewymagających bezpośredniej zgody cara, Paskiewicz mógł postępować w pełni swobodnie, jedynie będąc zobowiązany do informowania o swoich postanowieniach Głównozarządzającego Komunikacjami i Gmachami Publicznymi w Petersburgu (art. 4).

Z kolei art. 5 ukazu z 5/17 grudnia 1846 roku precyzował dokładnie, z jakich prac i czynności Zarząd XIII Okręgu miał konkretnie zdawać sprawę właśnie Głównozarządzającemu Komunikacjami i Gmachami Rządowymi Cesarstwa Rosyjskiego, czyli w tym konkretnym wypadku Piotrowi Kleinmichelowi. Wypadało zatem przysyłać do Petersburga: a) comiesięczne raporty o ruchu służbowym wszystkich pracowników, b) listy tzw. stanów służby oraz *konduity* zatrudnionych w XIII Okręgu generałów, sztabs- i ober-oficerów oraz całości urzędników, c) *wykazy tercjalowe [tj. czteromiesięczne] o biegu interesów Zarządu, podług przyjętego porządku*, 4) coroczne sprawozdania o czynnościach Zarządu XIII Okręgu, sporządzane zgodnie ze wzorcem wydawanym przez samego Głównozarządzającego Komunikacjami i Gmachami Publicznymi. Wreszcie celem prowadzenia lokalnych czynności w łączności i zsynchronizowaniu z ogólnymi tendencjami i zamierzeniami transportowymi w Cesarstwie Rosyjskim, po uzyskaniu akceptacji ze strony namiestnika carskiego dla planowanych na dany rok czynności, Zarząd Okręgu XIII został zobligowany do systematycznego wysyłania dla petersburskiego Głównozarządzającego Komunikacjami kopii swoich *przedstawień ze wszelkimi obliczeniami*. Poza tym, na koniec każdego roku warszawskie władze komunikacyjne miały obowiązek przedstawiać szczegółowy raport, opisujący stan wykonanych już prac, oraz informacje *jakie jeszcze [roboty] i z jakich powodów do wykonania pozostają* (art. 5). Było też oczywiste, iż wszystkie przedsięwzięcia transportowe mające jakikolwiek związek z podobnymi pracami podejmowanymi na terenie Cesarstwa Rosyjskiego namiestnik carski miał obowiązek osobiście

konsultować z petersburskim Głównozarządzającym Komunikacjami i Gmachami Rządowym (art. 6) [19].

Zmiany wprowadzone na przełomie 1846 oraz 1847 w zarządzie działającej w Królestwie Polskim służby transportowej charakteryzowały się zatem dwoma znanymi czynnikami: a) zwiększeniem bezpośredniej roli namiestnika carskiego w jej funkcjonowaniu, b) wprowadzeniem oczywistej zasady kontroli prac i składu osobowego tej gałęzi służby przez petersburskiego zarządcę komunikacjami ogółu Cesarstwa Rosyjskiego. Zmiany te, nie odnosząc się bezpośrednio do samego warszawskiego zarządzającego systemem komunikacji krajowej, wpływały klarownie na jego pozycję, znacząco ją umniejszając.

## 5. ETAT ZARZĄDU XIII OKRĘGU KOMUNIKACJI Z 23 MAJA/4 CZERWCA 1852 ROKU

Na mocy ukazu Mikołaja I z 5/17 grudnia 1846 roku postanowiono ogólnie wprowadzić nowy budżet dla służby komunikacyjnej działającej w Królestwie Polskim *według dołączającego się [...] etatu*, jednak dopiero w początku lat pięćdziesiątych XIX wieku opracowano faktycznie zupełnie nowe zasady finansowe dla Zarządu XIII Okręgu Komunikacji. Podobnie jak poprzednio, za wprowadzeniem nowej ustawy stali namiestnik Iwan Paskiewicz i rosyjski Główniezarządzający Komunikacjami i Budynkami Publicznymi – Piotr Kleinmichel. Projekt ten został następnie zatwierdzony postanowieniem cesarskim z 23 maja/4 czerwca 1852 roku. Wykonanie postanowienia z 4 czerwca 1852 roku Mikołaj I zlecił oczywiście także Paskiewiczowi oraz zarządcy rosyjskich komunikacji i budowli państwowych. Zgodnie z wolą monarchy jego treść nakazano ogłosić zarówno *według przyjętego porządku w Cesarstwie*, jak i w Dzienniku Praw Królestwa Polskiego, gdzie pełny zapis postanowienia zamieszczono w numerze 140 tomu 46., z oficjalną datą ogłoszenia 19/31 maja 1853 roku.

Artykuł 1. Ustawy z 4 czerwca 1852 roku wskazywał, iż wprowadzany etat należało rozumieć jako *normalny* budżet systemu komunikacji w Królestwie Polskim, zastępujący zarazem *czasowe zasady*, wprowadzone uprzednio dekretem z 5/17 grudnia 1846 roku. Miały zatem odtąd obowiązywać w Polsce *normalne* zasady praktykowane w kwestiach komunikacyjno-finansowych.

Prawodawca jednoznacznie określił (art. 2) termin rozpoczęcia stopniowego wdrażania nowego etatu w życie, uznając datę 20 grudnia 1852 roku/1 stycznia 1853 roku za moment formalnego nabrania mocy prawnej przez nowe przepisy. Stopniowość wprowadzania do wykonania nowego etatu Zarządu XIII Okręgu Komunikacji Mikołaj I tłumaczył koniecznością relatywnie powolnej realizacji tego projektu, *w miarę tego, jak urzędnicy i oficjaliści obecnie zajmujący posady tymże etatem albo nie objęte, albo inaczej uposażone, wychodzić będą ze służby, otrzymując awans albo inne przeznaczenie*. Ustawodawca dodawał, iż wymienieni urzędnicy i oficjaliści mieli prawo do korzystania z przyznanych im praw i uposażeń związanych z dotychczas wykonywanymi obowiązkami aż do momentu pełnego zatwierdzenia nowego etatu komunikacji działających na obszarze Królestwa Polskiego.

Mikołaj I w artykule 3. Ustawy z 4 czerwca 1852 roku precyzował też sytuację trzech obecnie nadetatowych inżynierów gubernialnych – jako że ogólną liczbę tychże inżynierów gubernialnych w Królestwie Polskim zmniejszono z ośmiu do pięciu, czyli o trzech, których dalsze funkcjonowanie nie zostało przewidziane w nowym budżecie komunikacyjnym dla obszaru Królestwa. Zakładano zatrudnienie tych osób na nowych, dopiero mających być utworzonymi, posadach państwowych. W tzw. międzyczasie ustawodawca przewidywał konieczność zatrudnienia tychże trzech inżynierów gubernialnych na powstających właśnie posadach pomocników inżynierów gubernialnych. To przemieszczenie (czy nawet czasowa

faktyczna degradacja) nie zmniejszała jednak wysokości przywilejów *pod względem klas i mundurów*. Mieli zatem oni nadal występować w swoich dotychczasowych strojach służbowych. Celem wyrównania różnicy w pobieranym uposażeniu, siłą rzeczy niższym na niżej położonych w hierarchii urzędniczej posadach, wskazani trzej inżynierzy gubernialni otrzymywali specjalne dodatki kwotowe. Źródło tego dodatkowego uposażenia znajdowało się *na oszczędnościach osiągnąć się mających na ogólnej sumie zatwierdzającym się etatem, oznaczonej na płace i koszty podróży służby zarządu*.

Nowe przepisy nie oznaczały tylko likwidacji poszczególnych etatów. Ustawa z 4 czerwca 1852 roku w artykule 4. powoływała bowiem dziewięć nowych etatów inżynierów powiatowych oraz cztery posady sekretarzy przy naczelnikach oddziałów dróg bitych. Obsadzenie tych posad poszczególnymi urzędnikami – zgodnie z wolą Mikołaja I – następowało jednak nie od razu, a sukcesywnie, w miarę uzyskiwania oszczędności, napływających z sum zatwierdzonych *normalnym* etatem, przypisanym do systemu komunikacji Królestwa. Wynikałoby z tego, iż w rzeczywistości nowy, obowiązujący od 1 stycznia 1853 roku etat komunikacyjny Królestwa Polskiego zawierał rozwiązania, które wprowadzały nowe etaty wykorzystując zasadę ich finansowania z nieokreślonych jeszcze źródeł, mających dopiero powstać – i to z bliżej niesprecyzowanych powodów – w przyszłości.

Artykuł 5. postanowienia z 4 czerwca 1852 roku wskazywał nowe zasady umundurowania dróżników w Królestwie Polskim. To nowe umundurowanie (opisane dokładnie w załączonej do wzmiankowanego postanowienia tabeli) zaczęło obowiązywać począwszy od dnia 20 grudnia 1852 roku/1 stycznia 1853 roku [6].

Podpisany przez Mikołaja I w dniu 23 maja/4 czerwca 1852 roku, obowiązujący od 1 stycznia roku 1853 etat XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego pozwala odtworzyć strukturę ówczesnych służb komunikacyjnych w Królestwie Polskim.

Tabela 1 [4]

## Zarząd Okręgowy w Warszawie XIII Okręgu Komunikacji

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna w rublach srebrem	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Naczelnik Okręgu, Prezydujący; w randze generał-lejtnanta, względnie generał-majora	1				
Pomocnik Naczelnika Okręgu; w randze generał-majora lub pułkownika	1			2 250	2 250
Inspektorzy - członkowie Ogólnego Zebrania Zarządu Okręgowego	4	V	V	1 200	4 800

Naczelnik Okręgu otrzymywał rocznie kwotę 5 250 rubli srebrem przeznaczoną na objazdy w okolicach Warszawy, a każdy z inspektorów na podróże rocznie sumę 600 rubli (razem 4 inspektorów otrzymywało rocznie kwotę 2400 rubli, przeznaczoną na objazdy).

Tabela 2 [4]

## Kancelaria Zarządu Okręgowego w Warszawie XIII Okręgu Komunikacji

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Dyrektor kancelarii	1	VII	VII	1050	1050
Pomocnik dyrektora kancelarii	1	IX	IX	300	300
2 tłumacze języka rosyjskiego	2	IX; X	IX; X	600; 450	1050
Archiwista	1	IX	IX	600	600
Dziennikarz	1	X	X	300	300
Ekspedytor	2	X	X	300	300
Kaligrafowie („urzędnicy do pisma”)	6	XII;XIV	X; bez haftu	270; 225; 180	1350

Tabela 3 [4]

## Wydział Techniczny Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Naczelnik wydziału	1	VI	VI	1 200	1 200
2 naczelników stołu	2	VII	VII	900	1 800
4 pomocników naczelników stołu	4	VIII	VIII	600	2 400

Tabela 4 [4]

## Wydział Administracyjny Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędników	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Naczelnik wydziału	1	VII	VII	1050	1050
3 naczelników stołu	3	VIII	VIII	750; 600	1950
2 buchalterów	2	IX	IX	600	1200
3 pomocników naczelnika stołu	3	IX	IX	450; 420	1320
Pomocnik buchaltera	1	IX	IX	435	435

Tabela 5 [4]

## Zarząd Okręgowy Rysowania i Litografii Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Naczelnik rysowni	1	VII	VII	750	750
2 rysowników litografów	2	XII	X	300	600
Konduktor 1. klasy	1	XIV	Bez haftu	180	180
Konduktor 2. klasy	1	XIV	Bez haftu	150	150
Konduktor 3. klasy	1	XIV	Bez haftu	120	120
Konduktor 4. klasy	1	XIV	Bez haftu	90	90
Drukarz i litograf	1	-	-	180	180
Dozorca domów	1	XIV	Bez haftu	180	180
Ogrodnik	1	-	-	90	90
2 kurierów	2	-	-	150	300
6 stróżów	6	-	-	108	540

W Zarządzie Okręgowym Rysowania i Litografii Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji przeznaczono także w stosunku rocznym: a) na utrzymanie dwu domów 900 rubli, b) na podatki od tych domów 270 rubli, c) na bibliotekę 450 rubli, d) na opał i światło 1100 rubli, e) na potrzeby kancelaryjne i rysunkowe 1300 rubli, f) na koszty podróży dla ogrodnika 9 rubli [4]. Jak wynika z powyższego zestawienia (tabel 1 – 5), ogólne wydatki przewidywane Ustawą z dnia 4 czerwca 1852 roku na utrzymanie Zarządu Okręgowego w Warszawie XIII Okręgu Komunikacji miały wynosić 38 760 rubli.

Mikołaj I nakazał też opracowanie etatów *miejsz zależnych od Zarządu Okręgu*. Do miejsc takich zaliczono przede wszystkim trakty bite.

Tabela 6 [5]

## Odziały i objazdy traktów bitych Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji

Personel na traktach bitych	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
a) oddziały na traktach bitych					
4 naczelników oddziałów	4	VI	VI	750	3 000
4 pisarzy przy naczelnikach oddziałów	4	XIV	bez haftu	180	720
b) objazdy przy traktach bitych					
15 naczelników objazdowych	15	VIII	VIII	675; 600; 525; 450; 375	5 200
63 konduktorów	63	XII; XIV	X, bez haftu	270; 240; 210	13 830
666 droźników	666	-	-	od 54 do 90	

Jednocześnie prawodawca przeznaczył rocznie: a) po 600 rubli na koszty podróży dla naczelników oddziałowych w oddziałach traktów bitych, czyli razem 2400 rubli b) po 225 rubli dla naczelników objazdowych w objazdach traktów bitych, czyli razem 3375 rubli, c) dla konduktorów na koszty podróży ogółem 3450 rubli, d) na koszty umundurowania droźników 8045 rubli 94 ½ kop.

Do miejsc zależnych od Zarządu Okręgu XIII zaliczono oczywiście także komunikację wodną.

Tabela 7 [5]

## Komunikacja wodna Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji

Personel w służbie komunikacji wodnej	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
a) służba przy ulepszeniu spławu na Wiśle					
4 naczelników objazdowych	4	VIII	VIII	720;600;420	2 370
6 pomocników naczelników objazdowych	6	X	X	300;225	1 725
3 majstrów robót faszynowych	3	XIV	Bez haftu	270;150	570
11 dozorców	1	XIV	Bez haftu	225;180;150	2010
b) służba przy Kanale Augustowskim					
naczelnik objazdu	1	VIII	VIII	600	600
pomocnik naczelnika objazdu	1	XII	X	270	270

cd. tabeli 7

pisarz	1	XIV	Bez haftu	216	216
majster	1	XIV	Bez haftu	165;	165
12 dozorców przy służach	11	XIV	Bez haftu	150; 135; 90	1 440
21 stróżów przy służach	21	-	-	54	1 134
1 stróż przy biurze	1	-	-	54	54
c) służba przy moście pod Płockiem					
pisarz przy magazynie mostowym	1	XIV	Bez haftu	270	270
majster mostowy	1	XIV	Bez haftu	225	225
7 przewoźników	1	-	-	150; 120	870
cieśla mostowy	1	-	-	90	90
6 stróżów	6	-	-	90	540

Mikołaj I przeznaczył w stosunku rocznym: a) dla naczelników objazdowych służby przy ulepszeniu spławu na Wiśle na koszty podróży po 150 rubli, czyli razem 600, b) dla pomocników naczelników objazdowych teje służby na koszty podróży razem 420, c) na potrzeby kancelaryjne tej służby 22 ruble, d) dla naczelnika objazdu przy Kanale Augustowskim na koszty podróży 150 rubli, e) dla pomocnika naczelnika objazdu przy Kanale Augustowskim 60 rubli, f) dla jednego dozorczy przy Kanale Augustowskim na koszty podróży 15 rubli, g) na potrzeby kancelaryjne służby przykanałowej 30 rubli, h) na najem lokalu, kancelarię teje służby 30 rubli, i) na *smarowidło* do mechanizmów śluzowych, upustów i mostów zwodzonych 85 rubli, j) wreszcie na nadzwyczajne wydatki pozostające do dyspozycji zarządu służby przy Kanale Augustowskim 130 rubli [5].

W zasadzie ogólnym wyznacznikiem wprowadzonego w życie w roku 1853 nowego etatu służby transportowej Królestwa Polskiego było stopniowe redukowanie jej obsady i przeznaczonych na nią wydatków

Należy zaznaczyć, iż Zarząd XIII Okręgu Komunikacji działał jeszcze prawie 7 lat po dymisji Mikołaja księcia Teniszewa, tj. do roku 1861, gdy postanowieniem monarszym z 22 lutego/6 marca 1861 roku struktura ta została zamieniona na Zarząd VII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych Cesarstwa Rosyjskiego [15].

## 6. PODSUMOWANIE

Zmiany zasad funkcjonowania zarządu służby transportowej działającej w Królestwie Polskim, wprowadzone w latach 1842-1854 za rządów Mikołaja Teniszewa, charakteryzowały się, poza uszczegółowieniem wielu przepisów stricte administracyjnych i finansowych, znaczącą dynamiką. Polegała ona na przekształceniu formalnie niezależnej polskiej struktury Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w równie formalnie podległy Petersburgowi Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego. Jak wiele jednak przewartościowań okresu paskiewiczowskiego, zmiana ta miała charakter po części nieskuteczny (fasadowy), gdyż w praktyce jedynie wzmacniała nadzór namiestnika carskiego – Iwana Paskiewicza, noszącego nawet tytulaturę księcia warszawskiego – nad lokalnym aparatem administracyjnym służby komunikacyjnej w Królestwie. Istotna wydaje się też konstatacja faktu, że wiele wprowadzonych w czasach Teniszewa rozwiązań prawnych w praktyce coraz bardziej krępował, (głównie zresztą ekonomicznie, ale też i konceptualnie) możliwości rozwojowe polskiej służby transportowej tego okresu.

## References

1. *Gazeta Krakowska*. Nr 288 z 17 grudnia 1842 roku. S. 1-2. [In Polish: *Polish Newspaper* No. 288 of December 17, 1842 year. P. 1-2].
2. *Gazeta Polska*. Nr 112 z 17 maja 1862 roku. S. 2. [In Polish: *Polish Newspaper*. Newspaper Poland. No. 112 of 17 May 1862 year. P. 2].
3. IPS Community. „Герб князей Тенишевых”. [In Russian: „Coat of arms of Prince Tennishev”]. Available at: <http://forum.tatar.info/index.php?showtopic=2158>.
4. *Dziennik Praw Królestwa Polskiego*. T. 42. Dodatek pierwszy do strony 32. [In Polish: *Official Rights of the Polish Kingdom*. Vol. 42. Appendix 1 to page 32].
5. *Dziennik Praw Królestwa Polskiego*. T. 42. Dodatek drugi do strony 32. [In Polish: *Official Rights of the Polish Kingdom*. Vol. 42. Appendix 2 to page 32].
6. *Dziennik Praw Królestwa Polskiego*. T. 42. S. 33-39. [In Polish: *Official Rights of the Polish Kingdom*. Vol. 42. P. 33-39].
7. One2One magazine. „Инженеры: Менеджеры и предприниматели”. [In Russian: “Engineers: Managers and Entrepreneurs”]. Available at: [http://www.private-bank.ru/media/magazine\\_old/12/article.wbp?articleid=3c7b8db2-89b6-4714-b251-1e43b36ac926](http://www.private-bank.ru/media/magazine_old/12/article.wbp?articleid=3c7b8db2-89b6-4714-b251-1e43b36ac926).
8. *Korespondent*. Nr 3 z 3 stycznia 1839 roku. S. 1-2. [In Polish: *Correspondent*. No. 3 of 3 January 1839 year. P. 1-2].
9. *Краткий исторический очерк ведомства путей субсценция за сто лет его суссествования (1798 – 1888 гг)*. СПбетербур 1988. Wkładka pomiędzy stronami 80 i 81. [In Russian: *A brief historical sketch of Minister of Railways for a hundred years it existence (1798 - 1888 years)*. SPetersburg 1988. Insert between pages 80 and 81].
10. *Kurjer Warszawski*. Nr 30 z 20 stycznia /1 lutego 1854 roku. S. 153. [In Polish: *Warsaw Courier*. No. 30 of January 20 / February 1, 1854 year. P. 153].
11. *Kurjer Warszawski*. Nr 266 z 28 września/10 października 1856 roku. S. 1374. [In Polish: *Warsaw Courier*. No 266 of September 28 / October 10, 1856 year. P. 1374].
12. Okolski A. *Wykład prawa administracyjnego oraz prawa administracyjnego obowiązującego w Królestwie Polskiem*. Warszawa 1880. S. 146. [In Polish: *Lecture administrative law and administrative law in force in the Polish Kingdom*. Warsaw 1880. P. 146].
13. *Organizacja Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim – preambuła*. Rada Administracyjna. 8/20 grudnia 1842 roku. [In Polish: *Organization of the Board of Transport and Waterways in the Polish Kingdom – Preamble*. Administrative Council. 8/20 December 1842 year.].
14. *Organizacja Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim – ustawa*. Rada Administracyjna. 8/20 grudnia 1842 roku. [In Polish: *Organization of the Board of Transport and Waterways in the Polish Kingdom – law*. Administrative Council. 8/20 December 1842 years].
15. *Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego*. Nr 97 z 12/24 grudnia 1839 roku. S. 539. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Gazette of the Polish Kingdom*. No 12/24 of 97 December 1839 year. P. 539].
16. *Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego*. Nr 1 z 10/22 stycznia 1847 roku. S. 5-6. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Gazette of the Polish Kingdom*. No 1 of 10/22 January 1847 year. P. 5-6].
17. *Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego*. Nr 37 z 18/30 maja 1854 roku. S. 277. [In Polish: *Petersburg Weekly. Official Gazette of the Polish Kingdom*. No. 18/30 of 37 May 1854 year. P. 277].

18. *Ukaz o Zarządzie Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim*. Wypis z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego. 29 września/11 października 1842 roku. [In Polish: *Edict of Transport Management of Land and Water in the Kingdom Polish*. Extract from the Protocol of the Secretariat of State of the Polish Kingdom. September 29 / October 11, 1842 the year].
19. *Wewnętrzna organizacja biura Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie*. Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim. Decyzja podpisana przez naczelnika zarządu generała-majora Mikołaja księcia Mikołaja Teniszewa. 7/19 stycznia 1843 roku. [In Polish: *The internal organization of the office of the Board of Communications of the Land and Water in the Kingdom*. Transport Management of Land and Water in the Kingdom Polish. The decision signed by the head of the board of Major General of Prince Nicholas Teniszewa. 7/19 January 1843 years].
20. *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych. T. 1. Organizacja i atrybucje Zarządu Komunikacji oraz przepisy ogólne administracyjne i techniczne*. Warszawa 1866. S. 73 i 77. [In Polish: *A set of administrative rules of the Polish Kingdom. Communication Department of Land and Water. Vol. 1. Organization and attributions of the Board of Communications and general administrative and technical*. Warsaw 1866. P. 73 and 77].

Received 03.09.2015; accepted in revised form 19.11.2015



Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License