

ZMIANY W ADMINISTRACJI TRANSPORTOWEJ KRÓLESTWA POLSKIEGO W POŁOWIE XIX WIEKU JAKO PROBIERZ INTENCJI MODERNIZACYJNYCH MOSKWY W STOSUNKU DO PODBITEJ POLSKI

1. Wprowadzenie

Przekształcenia funkcji i celów działającej w Królestwie Polskim w połowie XIX wieku służby transportowej – a zatem w czasach, kiedy polska administracja transportowa przechodziła istotne zmiany – zdają się jednym z kluczowych wyznaczników stosunku zaborczej władzy carskiej do kwestii rozwoju ziem polskich. Celem artykułu będzie zatem przedstawienie zakresu zmian dotyczących funkcjonowania zarządu służby transportowej, funkcjonującej na obszarze Królestwa Polskiego w okresie od 1846 do 1867 roku, czyli pomiędzy ustanowieniem w Warszawie Zarządu XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego a powołaniem tamże Zarządu XI Okręgu tychże Komunikacji. Czasy te charakteryzują się zarazem krótkim powrotem do formalnej niezależności polskiego transportu, co nastąpiło poprzez powołanie w roku 1863 lokalnego Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim.

2. Zmiany we władzach służby transportowej Królestwa Polskiego

Oczywiście, istotne znaczenie dla działalności polskiej administracji transportowej miał wpływ, jaki wywierali na nią poszczególni naczelnicy. Stąd nieodzowna potrzeba skrótowego scharakteryzowania tych osób. Byli to w omawianym czasie kolejno generałowie Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji: a) generał-major Mikołaj Iwanowicz Teniszew; b) kolejny Rosjanin, ale już nie tatarskiego pochodzenia: generał-major Mikołaj Opispowicz Kraft; oraz Polacy: c) generał-major Jan Kanty Józef Smolikowski, i d) generał-major Stanisław Kierbedź, a w końcu wreszcie „*Inflantczyk*” e) generał-lejtnat Ernest Szuberski.

Przystępując do pobieżnej analizy, można uznać za znaczące, iż niezależnie od pochodzenia wszystkich ich charakteryzowała długoletnia, pełna nagród i wyróż-

nień służba w carskiej administracji transportowej i wojskowej. To z kolei dawało władzom najezdniczym pewność pełnej lojalności i dyspozycyjności tych osób.

I tak, książę Mikołaj Teniszew miał pochodzenie moskiewsko-tatarskie i zarażem utrzymywał się praktycznie z pobierania dywidend ze swojej działalności państwowej¹. Za wierną służbę otrzymał on od cara donacje w Królestwie Polskim, w tym w dniu 21 listopada/3 grudnia 1838 roku „wiecznymi czasy na dziedzictwo, z takimi prawami i użytkami, z jakimi skarb posiada” dobra Kozłów Szlachecki². Teniszew początkowo pełnił w paskiewiczowskim Królestwie Polskim funkcję starszego adiutanta Wydziału Generalnego Sztabu Głównego rosyjskiej (I do roku 1835) Armii Czynnej. Następnie na podstawie ukazu Mikołaja I z 6/18 grudnia 1839 roku awansował on do rangi generała-majora (w jeździe), co wiązało się z wyznaczeniem na stanowisko naczelnika wojennego guberni sandomierskiej³. Jako generał-major Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji Teniszew, wraz z wprowadzeniem nowej ustawy o Zarządzie Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim z dnia 11 października 1842, na podstawie art. 2 wspomnianego ukazu carskiego, stanął na czele polskiego transportu, zostając przewodniczącym lokalnej komunikacji⁴. Wkrótce zaś po opracowaniu i wprowadzeniu w życie nowych przepisów został formalnie już zarządzającym Komunikacjami Królestwa Polskiego. Odnośna nominacja carska miała miejsce w Petersburgu 22 listopada 1842 roku. Ogłoszono ją formalnie na zasadzie wypisu z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego z dnia 13 grudnia 1842 roku⁵.

W konsekwencji car mianował Teniszewa zarządcą administracji transportowej w Królestwie Polskim. Podlegały mu kolejno: a) Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych tegoż Królestwa, b) Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego. Pełnienie przez niego powierzonych obowiązków spotkało się z pełną akceptacją Mikołaja I, który w początkach roku 1854 przyznał mu, przeznaczoną do noszenia na wstążce orderu Św. Jerzego, odznakę Znak Honorowego Nieskazitelnej Służby. W tym samym czasie car „objawił raczył [Teniszewowi – M. R.] monarsze zadowolenie [...] za odznaczającą się gorliwością i pilnością służbę”⁶. Niedługo po otrzymaniu tego wyróżnienia, na podstawie wydanego przez Mikołaja I do Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji rozkazu dziennego z dnia 7/19 maja 1854 roku, Teniszew otrzymał jednak dymisję ze stanowiska Naczelnika XIII Okręgu

¹ *Inżynier: menedżeri i predprinimateli*, [w:] http://www.private-ank.ru/media/magazine_old/12/article.wbp?articleid=3c7b8db2-89b6-4714-b251-1e43b36ac926 [dostęp: 24 listopada 2015]. Czytamy tu: „Był on dvoranim służilnym, t. e. zil na kazennoe zalowanie, ne imieja kapitalov i rodowych pomestej, odnako detiam sumel dat dostojnoje obrazovanie”.

² „Korespondent”, nr 3 z 3 stycznia 1839 roku, s. 1–2. Położony w obwodzie sochaczewskim guberni mazowieckiej majątek przynosił rocznie ok. 5 tysięcy złotych polskich czystego dochodu. Dodajmy, iż Kozłów Szlachecki stanowił podstawę (obok późniejszych nabytków, jak np. Białotęki) zabezpieczenia materialnego Teniszewa.

³ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 97 z 12/24 grudnia 1839 roku, s. 539.

⁴ Ukaz o Zarządzie Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim. Wypis z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego. 29 września / 11 października 1842 roku.

⁵ „Gazeta Polska”, nr 112 z 17 maja 1862 roku, s. 2.

⁶ „Kurjer Warszawski”, nr 30 z 20 stycznia/1 lutego 1854 roku, s. 153.

Komunikacji (Cesarstwa Rosyjskiego) w Królestwie Polskim. Warunki zdymisjonowania związane były z pobieraniem przez księcia otrzymywanej dotychczas pensji oraz przyznawały mu prawo do dalszego noszenia munduru⁷. Na przełomie lata i jesieni roku 1856 Mikołaj Teniszew, już jako dymisjonowany generał-major i były Naczelnik XIII Okręgu Komunikacji, otrzymał emeryturę w wysokości 5 250 rubli srebrem w stosunku rocznym, co dawało 437, 5 rubla miesięcznie⁸. Zmarł on w początkach maja 1862 roku⁹. Teniszew, jako sprawdzony i zależny ekonomicznie od władzy carskiej członek rosyjskiej struktury militarnej oraz Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji, doskonale nadawał się do pełnienia roli zarówno nadzorca działającej w Królestwie Polskim administracji transportowej, jak i wyraziciela imperialnych interesów.

Kolejna nominacja na stanowisko naczelnika polskiego systemu transportowego – jakkolwiek dokonana już przez Aleksandra II – także dotyczyła osoby cieszącej się pełnym zaufaniem cara Mikołaja I, czyli Mikołaja Opispowicza Krafta. Już kiedy pojawiała się potrzeba wybudowania kolei pomiędzy Moskwą i Petersburgiem, Kraft – jako znany „fachowiec” – razem udał się wraz z Mielnikowem na polecenie cara do Ameryki Południowej celem zapoznania się z rozwiązaniami tamtego systemu kolejowego. Mieli oni podjąć decyzję, czy rozwiązania południowoamerykańskie można przyjąć i w Rosji. Następnie podczas budowy moskiewsko-petersburskiej drogi kolejowej jej odcinek od Wołody do Moskwy podlegał właśnie Mikołajowi Kraftowi, a po skończeniu prac budowlanych, w roku 1852, został on mianowany naczelnikiem całej tej linii kolejowej¹⁰.

Wkrótce też pojawiła się okazja do wyrażenia monarszej wdzięczności temu światłemu rosyjskiemu inżynierowi. Podczas monarszej podróży koleją z Moskwy do Petersburga, w dniu 1/13 września 1853 roku, car Mikołaj I zachwyił się bowiem tą koleją. Tuż po zakończeniu wskazanej podróży, w rozkazy dziennym z 3/15 września 1853 roku, wydanym w Wydziale Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji, car wyraził swoje „monarsze zadowolenie za wzorowe rozporządzenie, porządek, gotowość i doskonałość, zachowane pod wszystkimi względami w ciągu podróży, oraz za utrzymanie tej drogi [moskiewsko-petersburskiej], ze wszystkimi jej zabudowaniami w doskonałym stanie w 2, 3, 4 i 5 oddziałach”. Car wystosował swe pochwały nie tylko na ręce ówczesnego naczelnika drogi żelaznej pomiędzy Moskwą i Petersburgiem – generała-majora Krafta. Było jednak zarazem oczywiste, iż dotyczyły go one szczególnie jako osoby bezpośrednio odpowiadającej za stan tej kolei i prowadzonych przy niej prac¹¹.

⁷ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 37 z 18/30 maja 1854 roku, s. 277.

⁸ „Kurjer Warszawski”, nr 266 z 28 września/10 października 1856 roku, s. 1374.

⁹ „Gazeta Polska”, nr 112 z 17 maja 1862 roku, s. 2.

¹⁰ *Ruskij Bibliograficeskij Slovar*, t. 9, Petersburg 1903, s. 419. Warto też zauważyć, iż Mikołaj Osipowicz Kraft, który urodził się w roku 1798, po ukończeniu nauki w Korpusie Inżynierów Dróg Komunikacji w roku 1820 brał udział w różnych pracach hydrotechnicznych, w tym opracowywał projekt połączenia Wołgi z Donem. Od roku 1836 on sam nauczał w rzeczonemu Instytucie Inżynierów Dróg Komunikacji.

¹¹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 71 z 15/27 września 1853 roku, s. 475. Car przejechał drogę moskiewsko-petersburską „pociągiem osobnym (...) doko-

Mianowanie dotychczasowego szefa kolei petersbursko-moskiewskiej na naczelnika Zarządu XIII Okręgu Komunikacji nastąpiło niecałe dwa lata potem, dnia 16/29 czerwca 1855 roku. Nominacji tej dokonał już (jak wspomniano wyżej) car Aleksander II poprzez rozkaz wydany w Korpusie Inżynierów Dróg Komunikacji, a sam akt miał miejsce na statku parowym „Aleksandria”¹². Wkrótce się jednak okazało, iż od niedawna urzędujący car postanowił dokooptować do pomocy Kraftowi specjalnego „pomocnika naczelnika XIII Okręgu”. Otóż dnia 30 sierpnia/10 września 1855 roku Aleksander II takim właśnie pomocnikiem Krafta mianował członka rady Zarządu XIII Okręgu Komunikacji – Polaka, pułkownika Oleksińskiego¹³. Co znamienne, na mocy postanowienia namiestnika Królestwa z dnia 30 marca/11 kwietnia 1856 roku, wskazany naczelnik XIII Okręgu Komunikacji, generał-major Kraft, został dodatkowo mianowany prezydującym w Komitecie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej¹⁴. Wkrótce po śmierci Krafta car ukazem z dnia 18/30 kwietnia 1857 roku nakazał wykreślenie go ze spisów urzędowych jako naczelnika XIII Okręgu Dróg Komunikacji¹⁵. Jak się wydaje, nominacja cieszącego się zaufaniem carskim rosyjskiego specjalisty od kolei na naczelnika polskiej służby transportowej najprawdopodobniej nie do końca jednak spełniała oczekiwania władzy, o czym może pośrednio świadczyć prędkie dokooptowanie jego pomocnika.

Kolejną osobą pełniącą kierowniczą rolę w administracji transportowej Królestwa Polskiego był generał-major Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji Jan Kanty Józef Smolikowski. Była to osobistość w pełni przez Rosjan zweryfikowana. Już w 1831 roku znalazł się Smolikowski w Petersburgu, gdzie wkrótce został włączony właśnie do rosyjskiego Cesarskiego Korpusu Inżynierów Komunikacji. Co więcej, w 1838 roku został przeniesiony w stopniu podpułkownika na urząd naczelnika Inżynierii Armii Czynnej¹⁶. W dalszej kolejności, dnia 26 sierpnia/7 września 1856 roku, Aleksander II wydał rozkaz podniesienia rangi pułkownika Smolikowskiego do stopnia generała-majora. Jednocześnie, już jako przewodniczący XIII Okręgu Dróg Komunikacji, Smolikowski został nominowany do nagrody, to jest oddelegowany za zasługi na specjalnego doradcę, zasiadającego przy namiestniku Królestwa

nawszy całą tę podróż, ze wszystkimi przepisanyymi odpoczynkami, w jedenaście godzin i piętnaście minut”. Carskie wyróżnienie odnosiło się też m.in. do głównego-zarządzającego Wydziałem Dróg Komunikacji i Budów Publicznych generała-adjutanta hrabiego Kleinmichela czy pomocników generała-majora Krafta: pułkownika inżynierów Dannensterna i podpułkownika Zujewa.

¹² „Kurier Warszawski” nr 202 z 22 lipca/3 sierpnia 1855 roku, s. 1037; „Tygodnik Petersburski. Gazeta urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 65 z 23 sierpnia/4 września 1855 roku, s. 487.

¹³ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 69 z 6/18 września 1855 roku, s. 514.

¹⁴ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 33 z 4/16 maja 1856 roku, s. 251. Kraft jest szeroko znany w jako ten, który wprowadził pięćstopową szerokość trakcji kolejowej (1, 524 metra), tak typową dla kolei rosyjskich.

¹⁵ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 32 z 30 kwietnia/12 maja 1857 roku, s. 242.

¹⁶ <http://www.ipsb.nina.gov.pl/index.php/a/jan-kanty-jozef-smolikowski> [dostęp: 30 listopada 2015].

Polskiego¹⁷. Po ustąpieniu Krafta został Smolikowski w roku 1857 na kótko dyrektorem Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej¹⁸.

Wreszcie generał-major Józef Smolikowski został dnia 22 czerwca/4 lipca 1857 roku mianowany formalnym naczelnikiem XIII Okręgu Komunikacji, przestając tym samym być osobą jedynie nim „zawiadującą”. Postanowienie to, wydane do Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji, oczywiście podpisał car Aleksander II¹⁹. Skierowanie doskonale zaznajomionego z potrzebami armii rosyjskiej Smolikowskiego na kluczowe w polskiej strukturze transportowej stanowisko to dowód uznania przez władze carskie strategicznego charakteru owego przedsięwzięcia. Było też oczywiście wyznacznikiem wysokiej oceny lojalności Polaka w stosunku do zaborczej władzy.

Podobnie i będący w latach 1861–1863 naczelnikiem XIII (VII) Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, a następnie Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji Stanisław Kierbedź²⁰ również cieszył się pełnym uznaniem władz najezdniczych. Nadzorował on już przedtem kluczowe z rosyjskiego prestiżowo-strategicznego punktu widzenia inwestycje, jak np. budowę pierwszego mostu żelaznego w Petersburgu (tzw. Mostu Błagowieszczęńskiego), kiedy to na koniec tych prac car Mikołaj I w dniu 18 listopada 1850 roku nadał mu rangę generała-majora. W roku 1852 został Kierbedź zastępcą naczelnika budowy drogi warszawsko-petersburskiej²¹. Następnie 20 października/1 listopada 1854 roku głównie zarządający petersburskim Wydziałem Dróg Komunikacji i Budów Publicznych generał-adiutant Kleinmichel wydał w Petersburgu rozkaz polecający Kierbedziowi przeprowadzenie „poszukiwań i ułożenia” połączenia kolei petersbursko-warszawskiej z inną kluczową dla Rosjan inwestycją – koleją królewiecką²². Od roku 1857 Kierbedź był członkiem zarządu Głównego Towarzystwa Rosyjskich Dróg Żelaznych²³; budował też słynny żelazny most warszawski²⁴. Został on zarazem człon-

¹⁷ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 72 z 18/30 września 1856 roku, s. 543.

¹⁸ <http://www.ipsb.nina.gov.pl/index.php/a/jan-kanty-jozef-smolikowski> [dostęp: 30 listopada 2015].

¹⁹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 54 z 16/28 lipca 1857 roku, s. 403.

²⁰ „Gazeta Warszawska Polityczna, Społeczna i Literacka”, nr 190 z 23 lipca 1889 roku, s. 2.

²¹ <http://www.ipsb.nina.gov.pl/index.php/a/stanislaw-kierbedz> [dostęp: 1 grudnia 2015].

²² „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 88 z 12/24 listopada 1854 roku, s. 651. Kleinmichel pisał: „Poszukiwania mają być dopełnione na zasadzie instrukcji zatwierdzonej przeze mnie w dniu 2 września roku 1854, załączonej do mojego rozkazu dziennego tegoż dnia, za No 163”.

²³ <http://www.ipsb.nina.gov.pl/index.php/a/stanislaw-kierbedz> [dostęp: 1 grudnia 2015].

²⁴ Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół III Rady Stanu Królestwa Polskiego, syg. 753, s. 1–9. „Sprawozdanie roczne z robót wykonanych przy budowie mostu stałego na rzece Wiśle pod Warszawą w roku 1862”, podpisane przez naczelnika Zarządu Komunikacji generał-major Kierbedzia; F. Kucharzewski, *Kiedy pojawili się technicy w Polsce i którymi z poprzedników naszych pochłubić się możemy?*, [w:] „Przegląd Techniczny”, nr 45 z 1913 roku, s. 589. Warto zauważyć, iż Kierbedź kształcił się w Uniwersytecie Wileńskim, w Instytucie Komunikacji w Petersburgu oraz w Szkole Dróg i Mostów w Paryżu.

kiem Rady Zarządu Głównego Komunikacji i Gmachów Publicznych w Cesarstwie Rosyjskim. Co więcej, wydając postanowienie o mianowaniu Kierbedzia naczelnikiem XIII (VII) Okręgu Komunikacji, car Aleksander II nakazał mu bycie jednocześnie członkiem Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego²⁵.

Pracował on na tym stanowisku (także jako członek warszawskiej III Rady Stanu) jeszcze w grudniu 1863 roku²⁶. W drugiej połowie grudnia 1863 roku wyjechał do Petersburga, gdzie zasiadał przez szereg długich lat we władzach rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji²⁷. O stosunku Stanisława Kierbedzia do Powstania Styczniowego i ogólnie sprawy polskiej do pewnego stopnia świadczyć może fakt, iż w sierpniu 1863 roku nakazał on bezwzględnie zwalniać wszystkich urzędników i oficjalistów, którzy samowolnie opuścili służbę (udając się w szeregi powstańców)²⁸.

Wreszcie naczelnikiem Zarządu Komunikacji w Królestwie Polskim / XI Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego został dnia 21 grudnia 1863/3 stycznia 1864 roku „Iflantczyk”, absolwent uniwersytetów w Dorpacie, Paryżu i Gettyndze, doktor filozofii tamże, generał-lejtnant inżynierii Ernest Szuberski. Car Aleksander I mianował go na to stanowisko jako „zostającego [od roku 1863] przy Głównym Zarządzie Komunikacji i Budowli Publicznych [Cesarstwa Rosyjskiego], z prawem zasiadania w Radzie tego Zarządu”²⁹. Ernest Szuberski był doskonale znany władzom rosyjskim i wysoko przez nie cenionym inżynierem. Wstąpił on bowiem do służby w Korpusie Inżynierów Dróg Komunikacji jeszcze w 1823 roku; po pracach przy Kanale Miryńskim oraz nad połączeniem Niemna z Wisłą (jak też nad regulacją Bugu) budował szosę z Tuły do Moskwy oraz zakłady zbrojeniowe w Tule. Był też budowniczym drogi z Tuły do Orła. Zaufanie carskie zaskarbił sobie wcześniej, czego oznaką był fakt, iż już wiosną roku 1835 otrzymał od Mikołaja I order Św. Włodzimierza czwartej klasy³⁰. W roku 1854 (na przełomie marca i kwietnia tego roku) został z kolei odznaczony orderem Św. Anny pierwszej klasy; nominacja ta dosięgła Ernesta Szuberskiego jako ówczesnego naczelnika IV Okręgu Dróg Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego³¹.

Także w czasach Powstania Styczniowego i wkrótce po jego upadku Szuberski umiał zaskarbić zaufanie carskiego namiestnika w Królestwie – hr. Berga. To właśnie na jego przedstawienie oraz „z uwagi na zasługi okazane w śpieszym poprowadzeniu budowy Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej” car Aleksander II odznaczył w roku 1865 Szuberskiego orderem św. Włodzimierza drugiej klasy³². W ostatnich latach swego życia (nadal będąc naczelnikiem XI Okręgu Dróg Komunikacji)

²⁵ „Kurier Warszawski”, nr 220 z 4/16 września 1861 roku, s. 1113.

²⁶ „Gazeta Warszawska”, nr 289 z 18 grudnia 1863 roku, s. 4.

²⁷ „Gazeta Warszawska”, nr 190 z 23 lipca 1889 roku, s. 2.

²⁸ <http://www.dawne-koluszki.pl/kronika24.htm> [dostęp 1 grudnia 2015].

²⁹ „Kurier Warszawski”, nr 7 z 30 grudnia 1863/11 stycznia 1864, s. 41; „Gazeta Warszawska”, nr 7 z 11 stycznia 1864 roku, s. 1; „Gazeta Warszawska”, nr 61 z 17 marca 1868 roku, s. 1.

³⁰ *Ruskij Bibliograficeskij Slovar*, t. 23, Petersburg 1911, s. 457.

³¹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 35 z 11/23 maja 1854 roku, s. 263.

³² „Gazeta Warszawska”, nr 285 z 15 grudnia 1865 roku.

skupił się na kwestiach teoretycznych, pisząc monografię o wybranych aspektach eksploatacji dróg żelaznych. Zmarł jednak nie w Warszawie czy Petersburgu, a w Berlinie dnia 8/20 lipca 1871 roku³³.

Oceniając w ogólnym zarysie przyczyny powołania na zajmowane stanowiska wszystkich pięciu naczelników polskiej służby transportowej, wypada zaznaczyć, iż daje się tu zaobserwować podwójną tendencję. Po pierwsze, byli to ludzie kompetentni zawodowo. Po drugie, charakteryzowało ich pełne zaufanie władzy carskiej. Inną jest kwestią, czy te dwa czynniki mogły bezkolizyjnie stanowić wytyczną i zarazem ramy ich postępowania na stanowisku naczelników służby transportowej Królestwa Polskiego. Dodatkowym problemem było oczywiście ograniczenie instytucjonalne naczelników, spowodowane formalną podległością tak namiestnikowi w Królestwie Polskim, jak i komunikacyjnym władzom petersburskim, nierzadko narzucającym swoje rozwiązania lub interweniującym bezpośrednio w najważniejszych kwestiach.

3. Ustanowienie Zarządu XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego (w Królestwie Polskim) w roku 1846 i opracowanie jego etatu z dnia 23 maja / 4 czerwca 1852 roku

Wobec znaczącego sukcesu służby transportowej, jaki udało się osiągnąć w latach trzydziestych/czterdziestych XIX wieku w Królestwie Polskim, szczególnie w zakresie budowy dróg oraz rozwoju komunikacji wodnej, władze carskie postanowiły poddać tę część administracji lokalnej pod bezpośrednią władzę Petersburga. W ramach zatem akcji unifikacyjnej Cesarstwa Rosyjskiego z Królestwem Polskim ustanowiono w Warszawie, a to 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 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 Główno-zarządzającego Komunikacjami i Gmachami Rządowymi w Cesarstwie Rosyjskim Piotra Andreewicza hrabiego Kleinmichela. Im też car poruczał wykonanie swego postanowienia (art. 8).

Poza wprowadzeniem nowej nazwy, zamieniającej Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim w rosyjski Zarząd XIII Okręgu Komunikacji, uprawnienia i ogólny zakres prac służby transportowej Królestwa pozostawały w zasadzie bez większych zmian. Precyzował to wyraźnie artykuł 7. ukazu, mówią-

³³ Russkij Archiv, 1873 rok, nr 8, s. 1512.

cy, iż „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 carskiemu namiestnikowi Iwanowi Paskiewiczowi, szczególnie „co do oznaczenia i skuteczniania robót, przeznaczania funduszów 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, miały odąd zależeć wyłącznie od carskiego namiestnika. We wszystkich tego typu sprawach niewymagających bezpośredniej zgody cara Paskiewicz mógł zatem postępować swobodnie, będąc jedynie zobowiązany do informowania o 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 Piotrowi Kleinmichelowi. Wypadało zatem przesyłać do Petersburga: a) comiesięczne raporty o ruchu służbowym wszystkich pracowników; b) listy tzw. stanów służby oraz „konduit” zatrudnionych w XIII Okręgu generałów, sztabs- i ober-oficerów oraz całości urzędników; c) „wykazy tercjałowe [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 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 o tym, „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 głównie-zarządzającym Komunikacjami i Gmachami Rządowym (art. 6)³⁴.

Zmiany wprowadzone na przełomie roku 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 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 wyraźnie na jego pozycję, znacząco ją umniejszając.

4. 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 głównie-zarządzający 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 także Paskiewiczowi oraz zarządcy rosyjskich komunikacji i budowli państwowych. Zgodnie z wolą monarchy jego treść zaś 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 nabrania mocy prawnej przez nowe przepisy. Stopniowość wprowadzania 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, otrzymają awans albo inne przeznaczenie”. Ustawodawca dodawał, iż wymienieni urzędnicy i oficjaliści posiadali

³⁴ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 1 z 10/22 stycznia 1847 roku, s. 5–6.

prawo do korzystania z przyznaných im praw i uposażeń związanych z dotychczas wykonywanymi obowiązkami aż do momentu pełnego zatwierdzenia nowego etatu komunikacji działających na obszarze Królestwa Polskiego.

Mikołaj I precyzował też w artykule trzecim ustawy z 4 czerwca 1852 roku 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. Zakładano zatrudnienie tych osób na nowych posadach państwowych. W międzyczasie zaś ustawodawca przewidywał konieczność zatrudnienia tychże trzech inżynierów gubernialnych na powstających właśnie posadach pomocników inżynierów gubernialnych. To przemieszczenie (czy nawet czasowa faktyczna degradacja) nie zmniejszało jednak wysokości przyznawanego pozbawianym swoich dotychczasowych etatów przywilejów „pod względem klas i mundurów”. Mieli zatem oni nadal występować w dotychczasowych strojach służbowych. Celem wyrównania różnicy w pobieranym uposażeniu, siłą rzeczy niższym, wskazani trzej pracownicy 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 koszta podróży służby zarządu”.

Nowe przepisy nie oznaczały tylko likwidacji poszczególnych etatów. Ustawa powoływała bowiem w swoim artykule 4. 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 zatem, iż w rzeczywistości nowy, obowiązujący od 1 stycznia 1853 roku etat komunikacyjny Królestwa Polskiego zawierał rozwiązania, które wprowadzały nowe etaty w oparciu o zasadę ich finansowania z nieokreślonych jeszcze źródeł, mających dopiero powstać w przyszłości.

Artykuł 5 postanowienia z 4 czerwca 1852 roku wskazywał zarazem na 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 roku³⁵.

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.

³⁵ „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 42, s. 33–39.

Tabela 1. Zarząd Okręgowy w Warszawie XIII Okręgu Komunikacji³⁶

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

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

Tabela 2. Kancelaria Zarządu Okręgowego w Warszawie XIII Okręgu Komunikacji³⁷

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

³⁶ Źródło: „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 42. Dodatek pierwszy do strony 32.

³⁷ Źródło: jak wyżej.

Tabela 3. Wydział Techniczny Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji³⁸

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. Wydział Administracyjny Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji³⁹

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędni- ków	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. Zarząd Okręgowy Rysowania i Litografii Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji⁴⁰

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

³⁸ Źródło: „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 42. Dodatek pierwszy do strony 32.

³⁹ Źródło: jak wyżej.

⁴⁰ Źródło: jak wyżej.

rubli; f) oraz na kosztą podróży dla ogrodnika 9 rubli⁴¹. Jak wynika z zestawienia tabel nr 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 nakaz też opracowanie etatów „miejsc zależnych od Zarządu Okręgu”. Do miejsc takich zaliczono przede wszystkim trakty bite.

Tabela 6. Oddziały i objazdy traktów bitych Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji⁴²

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 w stosunku rocznym: a) po 600 rubli na koszty podróży dla naczelników oddziałowych w oddziałach traktów bitych, czyli razem 2 400 rubli; b) po 225 rubli dla naczelników objazdowych w objazdach traktów bitych, czyli razem 3 375 rubli; c) dla konduktorów na koszty podróży ogółem 3 450 rubli; d) na koszty umundurowania droźników 8 045 rubli 94 ½ kop.

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

Mikołaj I przeznaczył w stosunku rocznym: a) dla naczelników objazdowych służby przy ulepszaniu spławu na Wiśle na koszty podróży po 150 rubli, czyli razem 600; b) dla pomocników naczelników objazdowych teje służby na koszty podróży razem rubli 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 rubli⁴³.

⁴¹ „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 42. Dodatek pierwszy do strony 32.

⁴² Źródło: „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 42. Dodatek drugi do strony 32.

⁴³ „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 42. Dodatek drugi do strony 32.

Tabela 7. Komunikacja wodna Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji⁴⁴

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
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

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

5. Zatwierdzenie etatu XIII Zarządu Komunikacji 3/15 maja 1860 roku

U progu czasów pozytywistycznych dawny Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego, obecnie nazwany XIII Okręgiem Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, zaczął podlegać znaczącym ograniczeniom. Po przedstawieniu przez namiestnika carskiego generała-adiutanta Michaiła Gorczakowa no-

⁴⁴ Źródło: „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 42. Dodatek drugi do strony 32.

wego etatu XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, car Aleksander II zatwierdził bowiem nowe propozycje. W konsekwencji 5 marca 1860 roku generał-adiutant Konstantyn Władymirowicz Czekwin, głównie-zarządzający Komunikacjami i Budowlami Publicznymi Cesarstwa Rosyjskiego, wystosował do księcia namiestnika Królestwa Polskiego pismo nr 484, w którym potwierdził carską zgodę na nowy etat lokalnej władzy transportowej, oraz nakazał wprowadzić następujące rozwiązania.

Przede wszystkim na wniosek namiestnika carskiego ówczesny naczelnik XIII Okręgu Komunikacji generał-major Jan Kanty Józef Smolikowski utrzymał dotychczasowe wysokie wynagrodzenie, pomimo jego formalnego zmniejszenia w nowym etacie. I tak, „z uwagi na długoletnią gorliwą służbę” miał on nadal pobierać, dopóki pozostawał na swojej posiadzie, wynagrodzenie w wysokości 5250 rubli rocznie, jakkolwiek w nowym etacie naczelnikowi XIII Okręgu przysługiwało wynagrodzenie o wysokości 4500 rubli w stosunku rocznym, czyli mniejsze o 750 rubli.

Osobom, które na skutek zatwierdzenia nowego etatu XIII Okręgu Komunikacji traciły posady, gwarantowano teraz wypłacanie – stosownie do istniejących postanowień – przez dwa lata (ewentualnie do czasu znalezienia nowej posady) połowy ich dotychczasowej pensji. Biorąc jednak pod uwagę „krytyczne położenie”, w jakim mogli się znaleźć urzędnicy służby transportowej tracący posady, car Aleksander II zezwolił swemu namiestnikowi udzielać zasiłek tym z nich, którzy potrzebowali wsparcia. Zastrzeżono jednak, aby wysokość dodatkowej zapomogi nie była większa niż (druga) połowa dotychczasowego uposażenia.

Poza tym, celem prawidłowego wykonania zaplanowanych prac, mających na celu ulepszenie żeglugi wiślanej, car pozwolił władzom Królestwa Polskiego zachować tymczasowo prawo do ustanawiania „objazdów” na Wiśle. Objazdy te miały wykonywać zgodnie z potrzebą chwili, bez konieczności pozyskiwania na nie konkretnych zaleceń, zapisanych uprzednio w – zatwierdzonym jeszcze w roku 1846 – „Rozkładzie Oddziałów i Objazdów XIII Okręgu Komunikacji”.

Nie zapomniano też o wychowankach Instytutu Korpusu Inżynierów Komunikacji. Otóż car Aleksander II pozostawił uznaniu namiestnika Górczakowa, czy zachować w budżecie XIII Okręgu Komunikacji kwotę 4 114 rubli 28 ½ kopiejek, czy też przenieść ją do budżetu Warszawskiego Okręgu Naukowego⁴⁵. Po otrzymaniu od namiestnika carskiego przygotowanego ostatecznie projektu etatu XIII Okręgu Komunikacji dnia 23 kwietnia/5 maja 1860 roku głównie-zarządzający Komunikacjami i Budowlami Publicznymi w Cesarstwie Rosyjskim generał-adiutant Konstantyn Czekwin w odezwie nr 871 uznał za właściwe przenieść na etat Warszawskiego Okręgu Naukowego kwotę przeznaczoną na utrzymanie uczniów biorących lekcje w Instytucie Korpusu Inżynierów Komunikacji.

Całościowy budżet władz transportowych Królestwa Polskiego został zatwierdzony przez cara Aleksandra II dnia 21 kwietnia 1860 roku. Na swoim posiedzeniu w dniu 3/15 maja 1860 roku Rada Administracyjna postanowiła zatem przekazać,

⁴⁵ Zatwierdzenie najwyższe etatu XIII Okręgu Komunikacji w Królestwie, Rada Administracyjna, posiedzenie z 3/15 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 79–81.

przesłane w formie odezwy głównie-zarządzającego transportem Rosji, rozkazy carskie oraz – również zatwierdzone przez monarchę – budżet XIII Okręgu Komunikacji dla finalnej realizacji do: a) Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu, b) Zarządu XIII Okręgu Komunikacji w Królestwie Polskim; c) oraz Kuratora Warszawskiego Okręgu Naukowego. Poza scedowaniem na kuratora obowiązku doboru kandydatów na wychowanków Instytutu Korpusu Inżynierów Komunikacji Rada Administracyjna nakazała również podległym instytucjom poinformowanie o terminie wprowadzenia w życie nowego budżetu administracji transportowej Królestwa⁴⁶.

Zatwierdzony 21 kwietnia / 3 maja 1860 roku budżet XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych Cesarstwa Rosyjskiego (w Królestwie Polskim) przedstawiał się następująco.

Sam Warszawski Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych wyglądał, według budżetu na rok 1860, jak niżej:

Tabela 8. Zarząd Okręgowy w Warszawie XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku⁴⁷

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	–	–	4 500	4500
Członkowie Ogólnego Zebrania Zarządu Okręgowego – Inspektorzy	4	V	V	1 200	4 800

Inspektorzy (w liczbie czterech) otrzymywali na wyjazdy rocznie kwotę 600 rubli każdy, co stanowiło rocznie sumę rzędu 2 400 rubli⁴⁸. W porównaniu do etatu na rok 1853 wypadał z niego jednak w Zarządzie Okręgowym pomocnik naczelnika okręgu w randze generał-majora lub pułkownika, z kwotą pensji 2 250 rubli rocznie.

⁴⁶ Zatwierdzenie najwyższe etatu XIII Okręgu Komunikacji w Królestwie, Rada Administracyjna, posiedzenie z 3/15 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 81–83.

⁴⁷ Źródło: Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 87.

⁴⁸ Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 87.

Tabela 9. Kancelaria Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku⁴⁹

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Dyrektor kancelarii	1	VII	VII	700	700
Tłumacz języka rosyjskiego	1	IX	IX	600	600
Archiwista	1	IX	IX	600	600
Dziennikarz	1	X	X	375	375
Ekspedytor	1	X	X	300	300
4 „urzędnicy do pisma”	4	XII	X	270	1080

I tu w stosunku do budżetu na rok 1853 pojawiły się znaczące zmiany. Dyrektor kancelarii dostawał teraz kwotę wynagrodzenia zmniejszoną o 300 rubli rocznie. Wypadł natomiast zupełnie z etatu pomocnik dyrektora (naczelnika) kancelarii. Zamiast dwóch tłumaczy języka rosyjskiego pozostawał tylko jeden, ze stawką 600 rubli rocznie (poprzednio jeden z tłumaczy miał mniejszą stawkę w wysokości 450 rubli rocznie). Dziennikarz dostawał teraz o 75 rubli więcej. Liczbę ekspedytorów zmniejszono do jednego; zamiast (jak poprzednio) sześciu zatrudniano obecnie tylko czterech „urzędników do pisania” (nie wymieniano już w etacie terminu: „kalligraf”), oszczędzając na tym 270 rubli rocznie.

Tabela 10. Wydział Techniczny Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku⁵⁰

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Naczelnik wydziału	1	VI	VI	1 200	1 200
3 naczelników stołu (jeden z nich to były naczelnik biura rysunkowego)	3	VII	VII	900	2 700
3 pomocników naczelników stołu	3	VIII	VIII	700	2 100
Rysownik	1	XII	X	450	450
4 konduktorów	4	XIV	Bez haftu	270	1080

W porównaniu z etatem na rok 1853 w Wydziale Technicznym Zarządu XIII Okręgu Komunikacji widzimy – co nie zaskakuje – szereg zmian. Pojawia się tu dodatkowy (trzeci) naczelnik stołu; zresztą były naczelnik biura rysunkowego, co podnosi kwotę wydatków rocznych o 900 rubli. Podobnie mamy teraz trzech, a nie

⁴⁹ Źródło: Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 87–89.

⁵⁰ Źródło: Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 89.

czterech pomocników naczelników stołu, jednak z pensją roczną powiększoną dla każdego o 100 rubli, co daje zmniejszenie ogółu wydatków o 300 rubli rocznie. Dodatkowo dochodzą w wydziale: a) jeszcze jeden rysownik z pensją 450 rubli rocznie; b) oraz 4 konduktorów, na których trzeba było wydać ogółem 1 080 rubli.

Tabela 11. Wydział Administracyjno-Rachunkowy Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku⁵¹

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędników	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Naczelnik wydziału	1	VII	VII	1050	1050
Naczelnik stołu	1	VIII	VIII	750	750
Buchalter	2	IX	IX	600	600
Pomocnik naczelnika stołu	1	IX	IX	450	450
Pomocnik buchaltera	1	IX	IX	435	435

W porównaniu do etatu Wydziału Administracyjnego Zarządu XIII Okręgu Komunikacji na rok 1853 w rozwiązaniach z roku 1860 (teraz przyjętych dla Wydziału Administracyjno-Rachunkowego) także nastąpiło szereg zmian. Zlikwidowano posady dwóch naczelników stołu, pozostawiając w tym wydziale jedną osobę o takim statusie, czym doprowadzono do pojawienia się oszczędności rzędu 1 200 rubli rocznie. Zamiast dwóch buchalterów również został jeden; przez co pojawiła się kolejna oszczędność w kwocie 600 rubli. Wreszcie z trzech pomocników naczelnika stołu „zachował się” w roku 1860 jeden, zmniejszając obciążenie Zarządu Komunikacji o dalsze 870 rubli rocznie.

Tabela 12. Funkcje pełnione przy Zarządzie XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku⁵²

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Dozorca domów	1	XIV	Bez haftu	200	200
3 woźnych	3	XIV	Bez haftu	150	450
4 stróżów	4	XIV	Bez haftu	120	480

⁵¹ Źródło: Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 89.

⁵² Źródło: Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 89.

Zestawiając budżety z roku 1853 i 1860, widzimy, iż w tym ostatnim nie zamieszczono „Zarządu Okręgowego Rysowania i Litografii XIII Okręgu Komunikacji”, wstawiając w to miejsce – przedstawiony wyżej – opis funkcji wykonywanych przy tymże generalnym zarządzie. Tym sposobem Zarząd XIII Okręgu Komunikacji tracił w roku 1860 szereg urzędników/oficjalistów i związane z nimi fundusze. Chodziło tu przede wszystkim o: a) dwóch rysowników litografów z pensją roczną 600 rubli; b) konduktora 1 klasy z uposażeniem 180 rubli; c) konduktora 2 klasy z uposażeniem 150 rubli; d) konduktora 3 klasy z wynagrodzeniem 120 rubli; e) konduktora 4 klasy z pensją 90 rubli; oraz f) drukarza i litografa z wynagrodzeniem 180 rubli rocznie.

Dodatkowo etat z roku 1860 przeznaczal na Zarząd XIII Okręgu Komunikacji oddzielne kwoty na tzw. wydatki funkcjonalne. Wśród nich wymieniano: a) na materiały kancelaryjne 1 300 rubli rocznie; b) na opał i światło 1 100 rubli; c) na utrzymanie dwóch domów (w Warszawie) 900 rubli; d) na opłaty skarbowe, pobierane właśnie od tych dwóch nieruchomości: 270 rubli; e) na bibliotekę: 450 rubli rocznie.

Z całościowego zestawienia wydatków przewidzianych budżetem roku 1860 wynika, iż wynosił on w wymiarze dwunastu miesięcy kwotę: 31 370 rubli⁵³. Było to o ponad siedem tysięcy rubli mniej niż w roku 1853, kiedy budżet ten opiewał na: 38 760 rubli.

Z kolei urzędy i wydatki zależne od Zarządu XIII Okręgu Komunikacji podzielono – zgodnie ze schematem budżetu na rok 1860 – na funkcjonujące przy drogach bitych oraz przy komunikacjach wodnych.

Tabela 13. Urzędy zależne od Zarządu XIII Okręgu Komunikacji na drogach bitych, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku⁵⁴

Personel na traktach bitych	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Inżynier „do dozoru dróg”	5	VIII	VIII	750	3 750

Ponadto, każdemu z inżynierów przeznaczonych „do dozoru dróg” przyznano po 300 rubli na koszty podróży, co łącznie dawało sumę rzędu 1 500 rubli rocznie. Natomiast – co niezmiernie ważne – na płace konduktorów i droźników, którzy znaleźli się w zarządzie „spółki prywatnej, trudniącej się konserwacją dróg bitych 1go rzędu”, wyasygnowano ryczałtem na rzecz tejże spółki kwotę 60 000 rubli rocznie.

⁵³ Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 89.

⁵⁴ Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 91.

Tabela 14. Urzędy zależne od Zarządu XIII Okręgu Komunikacji w komunikacji wodnej, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku⁵⁵

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	750;600;	2 550
6 konduktorów	6	XII	X	300	1 800
11 dozorców rzeki Wisły	11	XIV	Bez haftu	225; 180	1 620
b) służba przy Kanale Augustowskim					
Naczelnik objazdu	1	VIII	VIII	600	600
7 dozorców przy służach	7	XIV	Bez haftu	150	1 050
21 stróżów przy służach	21	–	–	75	1 575
Stróż przy kancelarii	1	–	–	75	75

Również i na służbę wodną przeznaczano w roku 1860 fundusze funkcjonalne. I tak, dla czterech naczelników objazdów spławu na Wiśle przewidziano dla każdego z nich rocznie kwotę 225 rubli; czyli łącznie 900 rubli. Na podróże sześciu konduktorów tegoż spławu wyznaczono po 120 rubli rocznie, czyli 720 rubli. Naczelnik objazdu przy Kanale Augustowskim otrzymał na kosztą podróży 225 rubli rocznie. Siedmiu dozorców przy służach kanału dostało na podróże po 60 rubli, co dawało 420 rubli rocznie. Na materiały kancelaryjne służby wodnej przekazano w budżecie 30 rubli; na najem lokalu na kancelarię, opał i światło przewidziano kolejne 30 rubli. „Na smarowidło do mechanizmów służowych, upustów i mostów zwodzonych” zaprojektowano w roku 1860 wydatek kolejnych 85 rubli. I wreszcie na nadzwyczajne wydatki, którymi w odniesieniu do służby drogowej i wodnej miał prawo dysponować Zarząd XIII Okręgu Komunikacji, przewidziano kwotę w wysokości 150 rubli.

Ogółem zatem na służbę realizowaną przy drogach bitych i transporcie wodnym zarezerwowano w budżecie Zarządu XIII Okręgu Komunikacji sumę rzędu 77 511 rubli⁵⁶.

Służba transportowa w poszczególnych guberniach oraz w powiatach też była objęta szczegółowym etatem Zarządu XIII Okręgu Komunikacji z roku 1860. Przedstawiała się ona następująco:

⁵⁵ Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 91–93.

⁵⁶ Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 93.

Tabela 15. Służba inżynierska XIII Okręgu Komunikacji w guberniach i powiatach Królestwa Polskiego zgodnie z etatem z 3/15 maja 1860 roku⁵⁷

Służba inżynierska w guberniach	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Inżynier gubernialny Guberni Warszawskiej	1	VII	VII	900	900
Pomocnik warszawskiego inżyniera gubernialnego	1	VIII	VIII	600	600
Inżynier gubernialny Guberni Lubelskiej	1	VII	VII	800	800
Pomocnik lubelskiego inżyniera gubernialnego	1	VIII	VIII	500	500
Inżynier gubernialny Guberni Radomskiej	1	VII	VII	800	800
Pomocnik radomskiego inżyniera gubernialnego	1	VIII	VIII	500	500
Inżynier gubernialny Guberni Płockiej	1	VII	VII	800	800
Inżynier gubernialny Guberni Augustowskiej	1	VII	VII	800	800
Inżynier powiatowy warszawski	1	VIII	VIII	500	500
38 Inżynierów powiatowych prowincjonalnych	38	VIII	VIII	400	15 200

Inżynierowie gubernialni otrzymywali zarazem – co zrozumiałe – odpowiednie fundusze, niezbędne do wykonywania podróży służbowych. I tak, inżynier mazowiecki dostawał na ten cel 375 rubli rocznie; pozostali inżynierowie gubernialni po 300 rubli na rok. 39 inżynierów powiatowych zyskiwało po 225 rubli na kosztą podróży (czyli razem 8 775 rubli). Całościowo na służbę inżynierską w guberniach i powiatach Królestwa Polskiego etat przewidywał 31 750 rubli⁵⁸.

W Warszawie funkcjonowała oddzielna służba inżynierska, opłacana z funduszy miejskich. Wyliczano w jej składzie w roku 1860 następujące funkcje.

⁵⁷ Źródło: Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 93–95.

⁵⁸ Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 93–95.

Tabela 16. Służba inżynierska w mieście Warszawie, zgodnie z danymi zapisanymi w etacie Zarządu XIII Okręgu Komunikacji z 3/15 maja 1860 roku⁵⁹

Funkcje personelu służby inżynierskiej w mieście Warszawie	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Inżynier Miasta Warszawy	1	VIII	VIII	750	3 750
2 pomocników inżyniera Miasta Warszawy	2	VIII, IX	VIII, IX	450; 360	810
4 konduktorów	4	XII	X	270; 225	1 035
Buchalter	1	X	X	270	270
Pomocnik buchaltera	1	XII	X	180	180
Sekretarz	1	XII	X	300	300
Pisarz	1	XIV	Bez haftu	180	180
Dozorca mostu	1	XII	X	375	375
Majster mostu	1	XIV	Bez haftu	270	270
Podmajster mostowy	1	–	–	180	180
8 szkutników	8	–	–	135	945
8 przewoźników	8	–	–	90	720
Nadrzemieślnik	1	–	–	135	135
16 dróżników	16	–	–	90	1 440
Majster brukarski	1	–	–	162	162
4 brukarzy	4	–	–	135	540
2 ubijaczy	2	–	–	108	216
4 robotników	4	–	–	54	216

Ogółem na „służbę inżynierską” w Warszawie przewidywano 204 ruble w stosunku rocznym.

Do wszystkich tych pozycji dochodziły jeszcze tzw. „ogólne koszty okręgowe”, do których wliczano takie ewentualne wydatki, jak: a) (nieprzewidziane) diety i koszty podróży w wysokości 4 000 rubli; b) dodatki do płac oraz gratyfikacje przeznaczone dla urzędników w kwocie: 2 555 rubli w stosunku rocznym (czyli razem 6 555 rubli).

Z powyższego można wyliczyć, iż całościowy budżet Zarządu XIII Okręgu Komunikacji – jak go zatwierdzili w roku 1860 namiestnik carski w Królestwie Michał Gorczakow oraz główno-zarządzający Komunikacjami Lądowymi i Wodnymi w Cesarstwie Rosyjskim Konstantyn Czekwin – opiewał na kwotę 156 tysięcy 380 rubli. Z czego 9 204 ruble przypadały na budżet miasta stołecznego Warszawy, a 147 186 rubli na Skarb Królestwa Polskiego⁶⁰.

Budżet ten wykazywał się dalszym uszczupleniem zakresu funkcji administracyjnych związanych z działalnością zarządu XIII Okręgu Komunikacji w Cesarstwie Rosyjskim (w Królestwie Polskim). W kolejnym roku 1861 postanowiono jednak w pewnym sensie uzupełnić etat Zarządu XIII Okręgu Komunikacji poprzez

⁵⁹ Źródło: Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 95–97.

⁶⁰ Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 97.

wprowadzenie na terenie Królestwa Polskiego posady komisarza do nadzoru dróg bitych. Decyzji tej nie podjęły jednak (rosyjskie) centralne władze transportowe, lecz warszawska Rada Administracyjna na mocy postanowienia nr 1 793 z 14/26 marca 1861 roku. Niezależnie też od faktycznych intencji, jakie stały za ogólnym zmniejszeniem etatu osobowego służby transportowej Królestwa Polskiego, realizowanym konsekwentnie w etatach na rok 1853 oraz 1861, należy wspomnieć, iż w zakresie uposażeń etat Zarządu XIII Okręgu Komunikacji został w tym ostatnim roku zmieniony, gdyż w dniu 15/27 czerwca 1862 roku car Aleksandra II postanowił o generalnym podwyższeniu płac urzędników⁶¹.

6. Przywrócenie oddzielnego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego w dniu 7/19 sierpnia 1862 roku oraz jego etat opracowany na rok 1865

W zmienionej sytuacji politycznej w okresie zaburzeń w Królestwie Polskim, jakie miały miejsce przed wybuchem Powstania Styczniowego, doszło do przywrócenia lokalnej, niezależnej formalnie od petersburskiej centrali służby transportowej. Na skutek wydania w dniu 27 maja/8 czerwca 1862 roku przez cara Aleksandra II ukazu mówiącego, iż namiestnik w Królestwie Polskim staje się głó w n y m zwierzchnikiem lokalnych władz, oraz ze względu na potrzebę nadania większej „jedności” Zarządowi Komunikacji w Królestwie Polskim, dnia 7/19 sierpnia 1862 roku monarcha wydał postanowienie o ustanowieniu (przywróceniu) w tymże Królestwie oddzielnego i niezawisłego od władz rosyjskich Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych. Ukaz ten Aleksander II podpisał w Krasnym Siole na wniosek ówczesnego wicekróla carskiego w Królestwie Polskim – Konstantego Mikołajewicza Romanowa oraz główno-zarządzającego Komunikacjami i Budowlami Publicznymi w Cesarstwie Rosyjskim generała-adiutanta Konstantyna Władymirowicza Czekwina⁶².

Na mocy postanowienia uchylono zatem ukaz z 5 grudnia 1846 roku, ustanawiający w Królestwie Polskim XIII (następnie VII) Okręg Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, powołując w to miejsce „oddzielny i niezawisły” od Zarządu Głównego w Cesarstwie Rosyjskim, lokalny Zarząd Komunikacji (art. 1). Zachowano jed-

⁶¹ Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 97.

⁶² A. Okolski, *Wykład prawa administracyjnego oraz prawa administracyjnego obowiązującego w Królestwie Polskiem*, Warszawa 1880, s. 146; *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 33. Zmiany te zostały poprzedzone przez weryfikację samych numerów poszczególnych okręgów transportowych Cesarstwa Rosyjskiego. Zależny bezpośrednio od petersburskiej centrali Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych Cesarstwa Rosyjskiego (w Królestwie Polskim) działał pod tą numeracją jedynie do roku 1861, gdy postanowieniem monarszym z 22 lutego/6 marca 1861 struktura ta została zamieniona na Zarząd VII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych Cesarstwa Rosyjskiego. Stało się tak na skutek zlikwidowania w Rosji VII i IX Okręgów Komunikacji.

nak – co znamienne – dotychczas obowiązujące przepisy dotyczące składu osobowego oraz organizacji instytucjonalnej zarządu Komunikacji w Królestwie, oczywiście o ile nie stały one w sprzeczności z zatwierdzanym właśnie prawem. Konieczne zmiany mógł jednak przedstawić carowi do akceptacji wyłącznie namiestnik Królestwa (art. 2)⁶³.

Wybuch powstania spowodował, iż dopiero opracowany na rok 1865 etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim umożliwia nam wgląd w planowaną, nową strukturę organizacyjno-finansową instytucji. Miała ona wyglądać, jak następuje.

Tabela 17. Ogólne Zebranie Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865⁶⁴

Zatrudnienie etatowe	Liczba Urzędów	Płaca roczna	
		Urzędnik	Całość
Prezujący, naczelnik Zarządu Komunikacji	1	4500	4500
4 inspektorów	4	2000;1800;1500	6800
Komisarz rządowy „do dozoru i kontrolowania działań spółki utrzymującej drogi bite 1go rzędu”	1	1800	1800

Naczelnik zarządu jako członek Rady Administracyjnej otrzymywał jeszcze 1500 rubli rocznie „ad personam”. Czterech inspektorów oraz komisarz rządowy, kontrolujący spółkę dzierżawiącą drogi bite w Królestwie, uzyskali dodatkowo na cele podróży po 600 rubli rocznie (razem: 3 000 rubli)⁶⁵.

Tabela 18. Kancelaria Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865⁶⁶

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Płaca roczna	
		Urzędnik	Całość
Naczelnik kancelarii	1	1000	1000
Tłumacz języka rosyjskiego	1	675	675
Archiwista	1	600	600
Dziennikarz	1	450	450
Ekspedytor	1	400	400
4 „urzędnicy do pisania”	4	400; 350; 300	1350

⁶³ Ustanowienie oddzielnego Zarządu Komunikacji w Królestwie Polskim, niezawisłego od Zarządu Głównego tej części służby w Cesarstwie, wypis z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego, car Aleksander II, 7/19 sierpnia 1862 roku [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 83–85.

⁶⁴ Źródło: Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 99.

⁶⁵ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 99–101.

⁶⁶ Źródło: Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 101.

Do tego dochodziła opłata za lokal w wysokości 45 rubli rocznie⁶⁷.

Tabela 19. Wydział Techniczny Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865⁶⁸

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Płaca roczna	
		Urzędnik	Całość
Naczelnik wydziału	1	1350	1350
3 naczelników stołu	3	1000; 900	2900
3 pomocników naczelników stołu	3	750	2250
Rysownik	1	450	450
4 konduktorów	4	300	1200

Tabela 20. Wydział Administracyjno-Rachunkowy Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865⁶⁹

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Płaca roczna	
		Urzędnik	Całość
Naczelnik wydziału	1	1050	1050
Naczelnik stołu	1	750	750
Buchalter	1	675	675
Pomocnik naczelnika stołu	1	600	600
Pomocnik buchaltera	1	600	600

Do powyższego zestawienia trzeba jeszcze było dodać opłatę za lokal w wysokości 30 rubli rocznie⁷⁰.

Poza ścisłymi władzami (Zebraniem Ogólnym) oraz wydziałami technicznym i administracyjno-rachunkowym w warszawskim Zarządzie Komunikacji było jeszcze zatrudnionych kilka osób personelu pomocniczego.

Aby uzupełnić etat Zarządu Komunikacji Królestwa Polskiego zapisany na rok 1865, trzeba wskazać dodatkowe zaplanowane wydatki, w tym: a) na potrzeby kancelaryjne: 1 500 rubli; b) na opał i światło: 2 000 rubli; c) na utrzymanie domów: 1 500 rubli; d) na opodatkowanie i „ciężary”: 270 rubli; e) na funkcjonowanie biblioteki: 450 rubli rocznie. Całościowo koszt działalności warszawskiej siedziby Zarządu Komunikacji wyliczono na rok 1865 w kwocie 40 830 rubli⁷¹.

⁶⁷ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 101.

⁶⁸ Źródło: Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 101.

⁶⁹ Źródło: Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 101.

⁷⁰ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 101.

⁷¹ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 103.

Tabela nr 21. Funkcje pełnione przy Zarządzie Okręgowym Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865⁷²

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Płaca roczna	
		Urzędnik	Całość
Dozorca domów	1	250	250
3 kurierów	3	160	480
4 stróży	4	120	480

Z kolei w liczbie urzędów zależnych od Zarządu Komunikacji etat roku 1865 wymienia tylko inżynierów skierowanych do nadzoru dróg bitych.

Tabela nr 22. Urzędy zależne od Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865⁷³

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Płaca roczna	
		Urzędnik	Całość
5 inżynierów do nadzoru dróg bitych 1-go rzędu	5	750	3750

Kontrolujący drogi bite inżynierowie pozyskali dodatkowo na koszty podróży jednostkowo po 830 rubli (razem było to: 4 150 rubli rocznie).

Do zestawienia zasad funkcjonowania warszawskiej centrali Zarządu Komunikacji brakuje jeszcze: a) możliwości pobierania przez jego członków kwot dodatkowych – na co przeznaczono w 1865 roku 4 tysięcy rubli; b) suplementów do płac oraz nagród, gdzie przewidziano sumę w wysokości 2 555 rubli rocznie (dawało to razem: 6 555 rubli). Tzw. „szczegółowe i ogólne” podstawy finansowe działalności Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych wynosiły zatem – według opracowania na rok 1865 – 55 285 rubli⁷⁴.

W zakresie działalności zależnej od Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim trzeba było wymienić: a) naprawy (konserwację) dróg pierwszej klasy oraz inne czynności powiązane; b) budowę dróg drugiej klasy, c) jak też prace zmierzające do „utrzymania komunikacji wodnych”. Miało tu miejsce przede wszystkim: a) przekazanie funduszy spółce prywatnej, odpowiedzialnej za utrzymanie dróg bitych pierwszej klasy, mostów, kanałów, koszar drogowych, oraz konduktorów i dróżników – w wysokości 465 tysięcy rubli; b) wyasygnowanie kwot niezbędnych na utrzymanie mostów z opłatą myta oraz na inne prace nieobję-

⁷² Źródło: Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 101.

⁷³ Źródło: Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 103.

⁷⁴ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 103–105.

te kontraktem ze spółką prywatną – o wielkości 30 tysięcy rubli (razem było to: 495 tysięcy rubli). Natomiast na budowę dróg drugiej klasy przeznaczono w etacie na rok 1865 jedynie zasilek pochodzący ze skarbu państwa – o wysokości 20 tysięcy rubli. Z kolei na prace związane z transportem wodnym przewidziano na rok 1865: a) na czyszczenie rzek i „roboty wodne” kwotę 75 tysięcy rubli, b) na „konserwację rzeki Biebrzy” 1 500 rubli; oraz c) na opłacenie wytycznych pracujących na Wiśle: 4 tysiące rubli.

Inny wydatek, należący do grupy tzw. „ekstraordynaryjnych”, odnosił się do „nadzwyczajnych potrzeb drogowych”. Łącznie z etatem prac drogowo-mostowodnych przewidziano w roku 1865 „poszukiwania, pomiary i ułożenie projektów urzędzenia nowych i polepszenia istniejących komunikacji”, na co przewidziano kwotę w (niewielkiej jednak) wysokości 5 tysięcy rubli⁷⁵.

Co do służby transportowej w guberniach oraz powiatach Królestwa Polskiego (wchodzącej w etat Zarządu Komunikacji), można ją zaś przedstawić, jak niżej:

Tabela 23. Służba inżynierska Zarządu Komunikacji w guberniach i powiatach Królestwa Polskiego zgodnie z etatem na rok 1865⁷⁶

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Płaca roczna	
		Urzędnik	Całość
Inżynier gubernialny Guberni Warszawskiej	1	1000	1000
Pomocnik warszawskiego inżyniera gubernialnego	1	700	700
Inżynier gubernialny Guberni Lubelskiej	1	850	850
Pomocnik lubelskiego inżyniera gubernialnego	1	600	600
Inżynier gubernialny Guberni Radomskiej	1	850	850
Pomocnik radomskiego inżyniera gubernialnego	1	600	600
Inżynier gubernialny Guberni Płockiej	1	850	850
Inżynier gubernialny Guberni Augustowskiej	1	850	850
Inżynier powiatowy warszawski	1	500	500
38 Inżynierów powiatowych prowincjonalnych	38	450	17 100

Poszczególni inżynierowie w guberniach pozyskali kwoty na wyjazdy: inżynier mazowiecki otrzymał na wyjazdy 375; inni po 300 rubli. Wszyscy inżynierowie powiatowi dostali na ten sam cel po 225 rubli rocznie. Warto zauważyć, iż ogółem na gubernialną i powiatową służbę inżynierską – zgodnie z etatem na rok 1865 – przewidziano prawie dwa i pół tysiąca rubli więcej niż w etacie zatwierdzonym w roku 1860 (etat z 3/15 maja 1860 roku przewidywał na ten cel 34 216 rubli)⁷⁷. W budżecie zarządu Komunikacji Lądowych i wodnych Królestwa Polskiego na

⁷⁵ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór...*, t. 1, s. 105–107; 109. Ogółem tzw. prace zależne od Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych zamykały się – zgodnie z etatem na rok 1865 – kwotą: 680 785 rubli.

⁷⁶ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór...*, t. 1, s. 109–111.

⁷⁷ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 109–111.

rok 1865 nie wpisano natomiast w ogóle warszawskiej służby inżynierskiej, wskazując, iż „płatna jest z funduszków miasta”⁷⁸.

Na uwagę zasługuje niewielka, ale zauważalna tendencja prorozwojowa, jaką można było zauważyć w projekcie budżetu na rok 1865. Chodziło tu o prace zmierzające do wprowadzenia nowych rozwiązań w systemie transportowym Królestwa Polskiego, czyli przede wszystkim o owe „poszukiwania”.

7. Ustanowienie Zarządu XI Okręgu Komunikacji w Królestwie Polskim 25 lutego / 9 marca 1867 roku

Działalność polskiego, teoretycznie przynajmniej niezawisłego od władz petersburskich Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych nie mogła jednak – szczególnie po upadku Powstania Styczniowego – długo się utrzymać. Wobec prowadzenia ogólnej polityki rusyfikacyjnej, której jednym z zasadniczych wyznaczników była likwidacja lokalnych agend administracyjnych i samorządowych, nie może dziwić, iż już dnia 25 lutego/9 marca 1867 roku car Aleksander II wydał (skierowany do petersburskiego Rządzącego Senatu) ukaz likwidujący przywróconą i istniejącą od czasu reform Aleksandra Wielopolskiego samodzielną administrację transportową w Królestwie Polskim. Opierając się na supozycji powołanego do „zreformowania” administracji krajowej Komitetu ds. Królestwa Polskiego, cesarz dokonał likwidacji samodzielnej polskiej struktury transportowej, „uznawszy za niezbędne oddać zawiadywanie komunikacjami w guberniach Królestwa Polskiego pod zarząd [rosyjskiego] Ministerstwa Komunikacji”⁷⁹. W tym wypadku chodziło o instytucję, na której czele pozostawał (jako pierwszy) na tej posadzie od 16 czerwca/3 lipca 1865 roku generał-lejtnant Paweł Piotrowicz Mielnikow⁸⁰.

Realizując art. 1. tego ukazu z będących pod kontrolą polskiego zarządu transportowego „komunikacji lądowych i wodnych” utworzono oddzielny XI Okręg Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego. Jako rezultat krajowego naczelnika zarządu przemianowano na naczelnika Okręgu XI Komunikacji, a polski zarząd transportowy przekwalifikowano na tzw. „Zarząd XI Okręgu”. Istotną – jak można wnosić – była decyzja o pozostawieniu całości etatów (czyli stanu osobowego i finansowego władz transportowych w Królestwie) w stanie niezmienionym. Zgodnie z zapisem art. 3. ukazu, wszelkie czynności, uprawnienia i obowiązki ciężące na lokalnych władzach transportowych miały jednakowoż być odtąd realizowane w zgodzie z prawodawstwem obowiązującym na terenie Cesarstwa Rosyjskiego oraz tamtejszych okręgów komunikacyjnych. Co jeszcze istotniejsze, to wyrażone *explicite* w art. 8. ustawy zalecenie rozpatrywania „składanych przez inne władze projektów ważniejszych robót w guberniach Królestwa” przez stosowne departamenty petersburskiego ministerstwa komunikacji. Wszystkie sprawy (w oryginale: „interesy

⁷⁸ Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych...*, t. 1, s. 111.

⁷⁹ „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 66, s. 455.

⁸⁰ *Kratkij istoriceskij ocerk vedomstva putej soobszcenia za sto let jego suscestvovania (1798–1898 gg.)*, Petersburg 1899, s. 198.

i propozycje”) dotyczące wprowadzanego właśnie na terenie Królestwa Zarządu XI Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, jak też wymagające akceptacji cesarskiej, musiały być odtąd (ponownie) przedstawiane petersburskiemu ministrowi transportu. Ten ostatni z kolei miał obowiązek porozumiewać się w odnośnych sprawach z namiestnikiem carskim w Królestwie Polskim. Podobnie postępowano przy propozycjach „względem zmiany istniejących, lub urzędzenia nowych komunikacji”.

Równie ważne było zawieszenie – na mocy art. 7 ukazu – będącego dotąd w prerogatywach warszawskiego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych prawa do egzaminowania i wydawania patentów na urzędy inżynierskie (drogownictwa). Zapewne dla zachowania pewnej równowagi pozostawiono nadal w gestii lokalnych władz transportowych egzaminowanie i wydawanie patentów na stanowiska konduktorów robót drogowych. W odniesieniu zaś do zagadnień dotyczących samych pracowników polskiego transportu, artykuł 6 ukazu nakazywał pozostawienie bez zmian obowiązującej w Królestwie Polskim ustawy emerytalnej. Dotyczyło powyższe „wszystkich urzędników okręgu i inspekcji, którzy rozpoczęli służbę w Królestwie”. Osobom, które przeniosły się lub miały jeszcze się przenieść z Cesarstwa Rosyjskiego do służby transportowej na terenie Królestwa Polskiego, pozostawiono z kolei wolność wyboru w zakresie należenia lub nie do stowarzyszenia emerytalnego.

Jest faktem bezspornym, iż ukaz carski z marca 1867 roku definitywnie kończył ostatni już krótki okres względnej (choć niekiedy iluzorycznej) niezależności polskich służb transportowych i jako taki może być uznany za cezurę wyznaczającą praktyczny kres autonomicznej polityki komunikacyjnej realizowanej w Królestwie Polskim⁸¹.

8. Konkluzja

Z powyższego zestawienia wyłania się obraz stopniowego, acz stosunkowo niewielkiego ograniczania przez Rosjan stanu osobowego oraz podstawy materialnej prac polskiej służby transportowej, jeżeli już nie od roku 1846, to przynajmniej od wprowadzenia w życie etatu na rok 1853, co znalazło swoje odzwierciedlenie także i w – opisywanym tu – budżecie transportowym na rok 1861. Najważniejszy jednak skutek likwidacji w roku 1846, a potem przywrócenia w roku 1862, stosunkowo niezależnego od rosyjskiej centrali Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego sprowadzał się nie tyle do podstaw organizacyjno-materialnych, ile do zakresu swobody opracowywania projektów i realizacji prac komunikacyjnych. Obrazuje to dobrze ogólna tendencja opracowanego na rok 1865 niejako oddolnie (tj. bez przemożnego wpływu czynnika petersburskiego) budżetu służby transportowej Królestwa Polskiego, który przy ograniczonych jednak środkach finansowych pozostających do dyspozycji, charakteryzuje się diametralnie

⁸¹ „Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 66, s. 455–457.

odmiennym podejściem do kluczowej kwestii „poszukiwania, pomiaru i ułożenia projektów urządzenia nowych i polepszenia istniejących komunikacji”.

Podczas gdy problem ten przynajmniej od czasów włączenia polskiej struktury transportowej w ogólny system Cesarstwa Rosyjskiego był systematycznie pomijany, „zainteresowanie” wytyczaniem nowej i ulepszaniem istniejącej komunikacji lądowej i wodnej pojawiło się ponownie w czasach względnej niezależności władz transportowych Królestwa, i to nawet działających w jakże trudnym okresie powstaniowym i popowstaniowym. Pewnym zaskoczeniem jest tu fakt, iż owe prace „renowacyjno-rozwojowe” zaplanowano nie w czasach, gdy na czele lokalnej służby transportowej bynajmniej stał Polak (jak Jan Smolikowski czy Stanisław Kierbiedź), ale pochodzący z Inflant Ernest Szuberski. I konsekwentnie: rok 1867, czyli data ustanowienia w Królestwie XI Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, jest momentem ostatecznego „ubezważsownienia” polskiej idei, myśli i praktyki transportowej w zakresie lądowym i wodnym, do czego w niemałym stopniu przyczyniło się też ograniczenie możliwości edukacyjnych w tym zakresie.

Tym sposobem idea pozytywistyczna nie mogła już objawić się znacząco w efektach prac polskiej służby transportowej po roku 1866.

Bibliografia

„Dziennik Praw Królestwa Polskiego”, t. 42.

„Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 71 z 15/27 września 1853 roku.

Ruskij Bibliograficeskij Slovar, t. 9, Petersburg 1903.

Russkij Archiv, 1873 rok, nr 8.

Ukaz o Zarządzie Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim. Wypis z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego. 29 września/11 października 1842 roku.