

УДК 94(438)“18”

**DRÓŻNICY JAKO CZŁONKOWIE ADMINISTRACJI TRANSPORTOWEJ
KRÓLESTWA POLSKIEGO PO POWSTANIU LISTOPADOWYM****M. Rutkowski****(Politechnika Białostocka, m. Biały Stok, Polska)**

Dróżnicy stanowili w okresie po upadku Powstania Listopadowego niejako gościec służby transportowej Królestwa Polskiego. Tym bardziej dziwi ich zmieniająca się liczba, od około 600 na początku lat czterdziestych do niewielu ponad 200 w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych XIX wieku. Podobnie i zaskakującą nowością była próba wprowadzenia przymusu bezpośredniego w stosunku do części dróżników oraz zastosowanie trzymiesięcznego okresu próbnego i minimalnego trzyletniego okresu zatrudnienia. Znacznym zmianom podlegały też warunki pracy przez dróżników pożyczek oraz oddawania przy odchodzeniu ze służby narzędzi drogowych, oraz zasady pozyskiwania przez nich bezpłatnego kwaterunku. Do tych rozlicznych pracodawców dochodziły jeszcze liczne dywersyfikacje w wynagrodzeniu i ubiorze pracowników drogowych. Na szczególną zaś uwagę – poza wprowadzeniem systematycznego nadzoru części dzieci dróżników – zasługuje kwestia broni służbowej tych pracowników drogowych, którą po wojnie polsko-rosyjskiej roku 1831 im odebrano, następnie przywrócono, aby ostatecznie w roku 1860 ponownie odebrać. Powyższe niedwuznacznie wskazuje na wysoce labilną sytuację dróżników Królestwa polskiego w okresie po upadku Powstania Listopadowego.

Słowa kluczowe: Królestwo Polskie; służba drogowa; dróżnicy; okres paskiewiczowski.

In the period after the fall of November Uprising road maintenance workers were accounted for the main part of transport services structure available in Kingdom of Poland. Nevertheless, it was more than surprising to observe their changing number: from circa 600 individuals in the early forties to a few more than 200 in the first half sixties of XIX century. Similarly one could estimate as a kind of surprising novelty some strange authorities' attempts of introducing painful direct coercion measures in relation with bigger part of the road maintenance workers as well as the very idea of forcing of a three months trial period and a minimum three-year period of employment. Another substantial change also took place in conditions for obtaining loans, and in regulations concerning leaving the road servicing tools and in laws for obtaining their free accommodation. It would be desirable to add that for these numerous new revaluations might be added some more numerous diversifications in salary and clothing of road workers. Finally particular attention – apart from the introduction of a systematic state “supervision” of road maintenance workers – deserves a matter of their weapons, which were after the Polish-Russian war of 1831 taken from them, then restored and finally of which they were deprived again in 1860. This clearly indicates a highly labile situation of Polish road maintenance workers in the period after the fall of November Uprising.

Key words: Kingdom of Poland; road maintenance workers; transport services; Paskievich period.

1. Liczba dróżników i ich podział klasyfikacyjny

Jak wynikało z dostępnych informacji władz transportowych z początku lat czterdziestych XIX wieku, czyli z pierwszej połowy epoki paskiewiczowskiej, na całym terytorium Królestwa Polskiego pracowało 603 dróżników. Ich roczne wynagrodzenie opiewało

© M. Rutkowski, 2015

w tym czasie na kwotę 64 rubli 50 kopiejek, do czego dochodziły wydatki na umundurowanie, także pochodzące z budżetu warszawskiego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych. Roczny koszt utrzymania dróżników Królestwa Polskiego wynosił zaś w tym czasie 38 893 ruble. Celem wykreowania pomiędzy dróżnikami ducha współzawodnictwa (w oryg. "emulacji"), we wniosku skierowanym przez Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych do Rady Administracyjnej dnia 9/21 czerwca 1843 roku, nr 4 905, znalazły się zatem propozycje zmian, które można przedstawić następująco.

Po pierwsze Zarząd Komunikacji proponował podzielenie dróżników na trzy klasy: a) dróżników klasy pierwszej w ilości 50-ciu, wraz z przypisaną do tej kategorii płacą jednostkową w wysokości 90 rubli rocznie (całościowo ich utrzymanie kosztowałoby skarb państwa 4500 rubli w relacji dwunastomiesięcznej); b) dróżników klasy drugiej w ilości 433-ech, wraz z płacą roczną rządu 64 rubli 50 kopiejek rocznie (ogółem byłby to wydatek kwoty 27 928 rubli 50 kopiejek rocznie; na dotychczasowym poziomie); c) dróżników klasy trzeciej w ilości 120-tu wraz z wynagrodzeniem rządu 54 rubli rocznie (co dawałoby w ciągu 12 miesięcy wydatek na tę grupę zawodową w wysokości 6480 rubli). Przy takim rozdziale zawodowo-strukturalnym oraz finansowym dróżników Królestwa Polskiego, ogólne koszty ich utrzymania zamknęłyby się począwszy od roku 1844 kwotą 38 908 rubli 50 kopiejek rocznie, czyli sumą większą od dotychczasowej jedynie o 15 rubli¹.

Po ośmiu latach, w lipcu roku 1851 pojawiła się kwestia ponownego określenia liczby dróżników pracujących przy drogach Królestwa Polskiego. Problematykę tę podniósł Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, zastępujący od roku 1847 lokalny Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych. Otóż jak się okazało, założenie, iż podział dróżników na trzy klasy/kategorie miał na celu wynagrodzenie "pilniejszych i gorliwszych w służbie wyższem uposażeniem", prowadziło w konsekwencji do niespodziewanych negatywnych skutków finansowych. Stosunkowo częste, szczególnie pomiędzy klasą drugą i pierwszą, przekwalifikowywanie dróżników wiązało się bowiem z koniecznością podnoszenia ich uposażenia, a to z kolei obciążało znacząco budżet Zarządu Komunikacji. Pojawiały się nawet w roku 1851 obawy, iż brak wprowadzenia odgórnego ograniczenia ilości etatów dróżników pierwszej klasy mógłby ewentualnie prowadzić do wyczerpania funduszy drogowych, przeznaczonych na płace. To zaś musiałby pociągnąć przesunięcie środków z kwoty przeznaczonej do opłacenia uposażenia dróżników drugiej i trzeciej klasy. Ówczesny Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego podnosił zarazem 21 lipca 1851 roku, iż duża ilość szczegółowo opracowanych wniosków dróżników dotyczących awansu z klasy trzeciej do drugiej, ewentualnie z klasy drugiej do pierwszej, narażała władze transportowe na prowadzenie licznej i znacznie rozbudowanej korespondencji, a czynności te "utrudniają porządek w kontrollowaniu obrotu funduszy".

Reagując na tę sytuację, dyrektor Zarządu XIII Okręgu Komunikacji, radca stanu Lewiński, w dniu 9/21 lipca 1851 roku wystosował do naczelników oddziałowych pismo nr 4 235, w którym przede wszystkim nakazał ograniczenie ogólnokrajowej liczby dróżników pierwszej klasy do sześćdziesięciu. Lewiński nakazywał poza tym wszystkim naczelnikom oddziałowym aby "dla samego porządku i zastosowania się do przepisów w tej mierze istniejących", miało teraz miejsce przedstawianie dróżników do awansu wyłącznie jeden raz na każde dwanaście miesięcy, przy dacie granicznej wyznaczonej na 30 listopada. Wnioski składane po 30 listopada co do zasady byłyby przesuwane do rozpatrywania w roku następnym.

¹ Zaprowadzenie stopniowania pensji dróżników i podział ich z tego względu na trzy klasy; Rada Administracyjna, wypis z protokołu posiedzenia z dnia 16/28 czerwca 1848 roku. Bezpośrednio przed rokiem 1843 kwota przeznaczana przez skarb Królestwa Polskiego na utrzymanie dróżników wynosiła 38 993 ruble 50 kopiejek w stosunku dwunastomiesięcznym.

Naczelnik oddziałowy mógł teraz wskazywać jako osoby kwalifikujące się do awansu jedynie tych dróżników, którzy bez wątpienia zasługiwali według niego na przesunięcie urzędnicze z niższej do wyższej klasy. Dowodem na słuszność i rzetelność przedstawianego wniosku musiało zaś być – dołączone do podania – dokładne opisanie prerogatyw i osiągnięć danego dróżnika. Latem 1851 roku trzeba jednak było poczekać na składanie takich wniosków, uprawniających do awansu z kategorii drugiej do pierwszej dróżników Królestwa Polskiego. Wynikało to z faktu, iż w dokładnym tym czasie uposażenie przewidziane dla dróżników klasy pierwszej pobierało 61 osób (tj. – zgodnie z nowym rozporządzeniem – funkcjonowała wówczas w grupie dróżników klasy pierwszej jedna osoba nadetatowa)².

Aby uzupełnić kwestie liczbowo-klasyfikacyjne dotyczące dróżników należy dodać, iż Naczelnik reaktywowanego w rok 1862 Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych generał-lejtnant inżynierii Ernest Szuberski złożył w początkach czerwca 1865 roku do Rady Administracyjnej projekt dotyczący ustanowienia począwszy od dnia 1 września 1865 roku nowej organizacji służby dozorczej przy drogach bitych w Królestwie Polskim. Studiując wnioski Naczelnika Zarządu Komunikacji, władze rządowe Królestwa postanowiły zmienić niektóre rozwiązania etatu na utrzymanie „administracji drożnej”, a następnie dnia 11/23 czerwca 1865 roku Rada Administracyjna postanowiła przesłać projekt organizacyjny wraz z etatem do zatwierdzenia (w oryg.: *“podnieść do najwyższego jego cesarsko-królewskiej mości uznania”*) przez cara Aleksandra II. Rząd Królestwa wystąpił zarazem z wnioskiem o próbnie jedynie zatwierdzenie przesyłanych projektów praw, a to mianowicie tylko na jeden rok, począwszy od 1 września 1865 roku do 31 sierpnia włącznie roku 1866. Do wniosku dołączono zastrzeżenie, iż w ciągu tego roku Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych przedstawi oparte na nowym doświadczeniu wnioski, zmierzające do wprowadzenia szeregu oszczędności w finansowaniu drogowej służby nadzorczej³.

Przesłany do akceptacji carskiej projekt tej służby zakładał wprowadzenie jej następującego schematu organizacyjno-finansowego.

Tabela 1⁴

**Projekt etatu służby nadzorczej przy drogach bitych 1-ej klasy
w Królestwie Polskim dla okresu 1 września 1865 – 31 sierpnia 1866**

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Uwagi
Inspektor dróg bitych	1	Płaca: 2 000 rubli rocznie
Naczelnicy objazdowi	10	Płaca: 1 000 rubli rocznie; po 800 rubli na objazdy; po 200 rubli na pomoce kancelaryjne
Konduktorzy	40	
Dróżnicy	215	Jeden dróżnik na każde 10 wiorst

² Ograniczenie liczby dróżników klasy I do sześćdziesięciu i polecenie przedstawiania dróżników do posunięcia z klas niższych do wyższych raz tylko na rok z końcem listopada; Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, dyrektor Zarządu, radca stanu Lewiński do naczelników oddziałowych, 9/21 lipca 1851 roku, nr 4 235.

³ Urządzenie służby do nadzoru dróg bitych 1-go rzędu z upływem kontraktu o ich utrzymanie ze spółką obywatelską; Rada Administracyjna, wypis z protokołu posiedzenia z 23 lipca/4 sierpnia 1865 roku.

⁴ Źródło: Urządzenie służby do nadzoru dróg bitych 1-go rzędu...

Jak wynikało z kolejnego projektu Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych z dnia 17/29 lipca 1865 roku, wskazana w propozycji z 23 czerwca 1865 roku liczba 215 dróżników została pierwotnie obliczona przy domniemaniu utrzymywania dróg bitych poprzez zakontraktowanych entrepreneurów o proweniencji prywatnej, co oznaczało, iż do obowiązków dróżników należałoby tylko kontrolowanie dostarczonego materiału kamiennego oraz nadzór nad samymi pracami naprawczymi. Po stwierdzeniu jednak konieczności zastosowania do tych czynności obowiązującego jeszcze do drugiej połowy lat pięćdziesiątych trybu administracyjnego, Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych uznał za bardziej sensowne i najkorzystniejsze narzucenie dróżnikom wykonywania w granicach ich rewirów konieczności wykonywania wszelkich prac konserwatorskich. Ponieważ zgodnie z wieloletnim doświadczeniem, rozległość rewirów dróżników nie powinna była przekraczać odległości od 3 do 5 wiorst, w zależności od wielkości ruchu drogowego na danym odcinku, wynikało z powyższego, iż wstępnie planowana ilość jedynie 215 dróżników nie była w Królestwie Polskim do utrzymania. Zamiast zatem projektowanej ilości w niewielkim stopniu przekraczającej 200 osób, Zarząd Komunikacji zaproponował teraz liczbę 540 dróżników, z tego: a) 100 1-ej klasy, z wynagrodzeniem 110 rubli; b) 150 2-ej klasy, z płacą 100 rubli; c) 290 3-ej klasy z wynagrodzeniem 90 rubli rocznie. Koszt takiego zatrudnienia opiewałby rocznie na 52 100 rubli, z tym, że Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych planował zrównoważenie zwiększonego teraz obciążenia budżetu państwa poprzez cięcia w wydatkach na najem robotników zewnętrznych, przeznaczonych do prac drogowych⁵. Nowy projekt służby drogowej obrazuje tabela nr 2.

Tabela 2⁶

**Projekt etatu dróżników przy drogach bitych 1-ej klasy w Królestwie Polskim
dla okresu 1 września 1865 – 31 sierpnia 1866 zatwierdzony
na posiedzeniu Rady Administracyjnej dnia 4 sierpnia 1865 roku**

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Płaca	
		Roczna jednostkowa	Roczna grupowa
Dróżnik pierwszej klasy	100	110	11 000
Dróżnik drugiej klasy	150	100	15 000
Dróżnik trzeciej klasy	290	90	26 100

⁵ Urządzenie służby do nadzoru dróg bitych 1-go rzędu z upływem kontraktu o ich utrzymanie ze spółką obywatelską; Rada Administracyjna, wypis z protokołu posiedzenia z 23 lipca / 4 sierpnia 1865 roku. Dnia 17/29 lipca 1865 roku Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych wyjaśnił w reskrypcie nr 3 613, skierowanym do Rady Administracyjnej, iż celem wykonania przez administrację państwową decyzji rządowej w zakresie przygotowania materiału kamiennego i prac naprawczych przy drogach zachodziła potrzeba obsadzenia w dniu 1 września 1865 roku posad dla 10 naczelników objazdowych i ponad 40 (a nie jak uprzednio liczono równo 40) konduktorów. Mieli oni w tej dacie pozostawać już w miejscach zatrudnienia aby przyjąć zwożony materiał kamienny oraz narzędzia oraz aby móc wydawać zarządzenia prowadzące do utrzymania w porządku dróg i mostów.

⁶ Źródło: Urządzenie służby do nadzoru dróg bitych 1-go rzędu...

Zarząd Komunikacji Królestwa Polskiego zaproponował zarazem obsadzenie posad naczelników objazdowych i konduktorów jeszcze przed 1 września tego roku oraz wspominał o potrzebie wypłacania im z tego tytułu uposażeń z funduszu przeznaczonego na pokrycie nadzwyczajnych wydatków drogowych.

Finalnie Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych złożył do rozpatrzenia przez Radę Administracyjną następujące propozycje: a) obsadzenie od 1 września 1865 roku posady inspektora dróg bitych; b) natychmiastowego obsadzenia (tj. w początkach sierpnia 1865 roku) 10 posad przeznaczonych dla naczelników objazdowych oraz 40 posad dla konduktorów; z wypłaceniem ich pensji za czas do 1 września tego roku z funduszu na nadzwyczajne wydatki; c) przypisanie dróżników do rewirów o wielkości od 3 do 5 wiorst, przy założeniu nie przekroczenia ich ogólnej liczby w wielkości 540. Na odbytym w obecności Naczelnika Zarządu Komunikacji generała-lejtnanta inżynierii Ernesta Szuberskiego posiedzeniu w dniu 4 sierpnia 1865 roku, Rada Administracyjna zatwierdziła w formie tymczasowej wspomniane tu wnioski władz transportowych. Co do służby nadzorczej dróg bitych na okres 1 września 1865 – 31 sierpnia 1866 owo zatwierdzenie tymczasowe Rady Administracyjnej obowiązywało do czasu podpisania przez Aleksandra II przedstawionego projektu organizacyjno-budżetowego polskiego transportu drogowego. Co zaś dotyczyło specjalnie dróżników to fakt, iż zatwierdzenie to zaopatrzone klauzulą zastrzeżenia, iż następuje ono w tej formie tylko do momentu przekazania dostaw materiałowych oraz prac naprawczych przy drogach wygrywającemu przetarg przedsiębiorcy prywatnemu⁷. Tym samym ponownie ustawodawca przewidywał zmniejszenie liczby dróżników w Królestwie Polskim. Kwestię obsady liczbowej dróżników przejął następnie zarząd XI Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, który na mocy dekretu carskiego z 25 lutego/9marca 1867 roku zastąpił reaktywowany w sierpniu roku 1862 Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego.

Obserwujemy zatem znaczne wahania w liczbie dróżników pracujących na drogach bitych Królestwa Polskiego: od 603 osób w latach czterdziestych XIX wieku, poprzez 215 na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX, do 540 dróżników w połowie lat sześćdziesiątych XIX wieku. Wahania te w dużym stopniu związane były z okresowym zatrudnianiem przez administrację transportową przedsiębiorców prywatnych, wykonujących prace naprawcze i konserwatorskie przy drogach.

2. Wymuszanie karności wśród dróżników

Generalnie dróżnicy Królestwa Polskiego podlegali jako członkowie administracji transportowej przepisom porządkowym dotyczącym wszystkich osób zatrudnionych w administracji krajowej. Jednak po przejściu we wrześniu roku 1842 zarządu administracją transportową już w styczniu roku następnego, pochodzący z moskiewsko-tatarskiej rodziny książęcej, generał-major Mikołaj Teniszew wydał skierowany do inspektorów, podinspektorów oraz inżynierów oddziałowych reskrypt nr 62, gdzie zajął się m.in. karnością dróżników. Jak wynikało bowiem z jego obserwacji: *“niektórzy dróżnicy zaniedbują swoje obowiązki i rzadko kiedy spotkać ich można na drodze przy właściwym zatrudnieniu”*. Stąd Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych postanowił wprowadzić nowe rozwiązania prawne zmierzające nie tylko do nakłonienia dróżników do przestrzegania swoich obowiązków, ale i zwiększenia ich posłuszeństwa (karności) wobec przełożonych. Aby osiągnąć ten cel, upoważniono inspektorów

⁷ Urządzenie służby do nadzoru dróg bitych 1-go rzędu z upływem kontraktu...

oraz podinspektorów do przeprowadzenia podziału dróżników na dwie klasy. W pierwszej grupie, podlegającej w razie stwierdzenia wykroczeń decyzjom zarządu Komunikacji, znaleźli się dróżnicy znani władzom z gorliwego wypełniania obowiązków służbowych oraz z „gorliwości w służbie”. W drugiej kategorii usytuowano tych z dróżników, których uznano na niedbałych lub nieposłusznych w pełnieniu obowiązków służbowych. Mieli oni podlegać w razie wykroczeń karom cielesnym (sic), w wysokości nie więcej niż dziesięć razy. Decydem był tu właściwy inżynier drogownictwa (najczęściej powiatowy), który jednak – przed wydaniem decyzji o wymierzeniu kary fizycznej – spisywał protokół z całego zdarzenia, które stało się tej kary przyczyną.

Opisany powyżej status dróżników nie był stały, gdyż w miarę stwierdzenia poprawy lub pogorszenia jakości wykonywanych obowiązków istniała możliwość zastosowania wobec nich awansu lub degradacji, co mógł uczynić Zarząd Komunikacji na wniosek właściwego inżyniera. To na tych pracownikach komunikacji ciążył przecież obowiązek kontroli dróżników, aby „ciągle zajęci byli robotą na drodze”, a Mikołaj Teniszew uznał ich za szczególnie odpowiedzialnych za utrzymanie dróg bitych w dobrym stanie. Co więcej, według Naczelnika Zarządu Komunikacji, to właśnie ogólny stan dróg był jednoznacznym wyznacznikiem starań inżynierów o prawidłowe funkcjonowanie administracji transportowej, a pojawienie się złego stanu nawierzchni drogowej stanowiło oczywisty dowód na potrzebę wydalenia takiego inżyniera z pracy⁸. W ten sposób zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych ściśle powiązał ze sobą wykonywanie obowiązków służbowych przez dróżników i losy zawodowe nadzorujących ich inżynierów. Co jednak bardziej istotne to próba zaprowadzenia w polskiej administracji przymusu bezpośredniego, rzeczy dotychczas praktycznie nieznannej w służbie transportowej.

Upoważnienie inżynierów i podinspektorów w dniu 25 stycznia 1843 roku do karania cielesnego dróżników należących do tzw. drugiej grupy zawodowej wiązało się jednakowoż z szeregiem problemów. Jednym z nich było uprzednie odbywanie przez wielu dróżników służby wojskowej w wojsku carskim, najczęściej zresztą jako żołnierze i podoficerowie. Taka służba częstokroć owocowała nadaniami orderów rosyjskiej armii, względnie orderu Św. Anny. Zgodnie zaś z artykułami 150-tym oraz 161-ym zbioru rosyjskich postanowień wojskowych, w ten sposób odznaczone osoby nie mogły być karane cielesnie bez wyroku sądowego. W rezultacie nawet dróżnikom drugiej klasy nie można było wymierzać owych „dziesięciokrotnych batów”. Tak właśnie kwestię tę rozumiał i Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych, który reskryptem nr 4 867 z 11/23 czerwca 1843 roku zawiadamiał o tym inspektorów, podinspektorów oraz inżynierów transportowych. Dla ozdobionych rosyjskimi odznaczeniami wojskowymi oraz orderami Św. Anny dróżników drugiej klasy zatem zamiast kary cielesnej wprowadzono groźbę aresztu, a przy drugim wykroczeniu – ostatecznego wykluczenia ze służby. Kary te

⁸ Podział dróżników we względzie karności na dwie klasy; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew, 13/25 stycznia 1843 roku, reskrypt nr 62. Generalnie to na inżynierach – pracownikach komunikacji ciążył przecież obowiązek kontroli dróżników, aby „ciągle zajęci byli robotą na drodze”, a Mikołaj Teniszew uznał ich za szczególnie odpowiedzialnych za utrzymanie dróg bitych w dobrym stanie. Co więcej, według Naczelnika Zarządu Komunikacji, to właśnie ogólny stan dróg był jednoznacznym wyznacznikiem starań inżynierów o prawidłowe funkcjonowanie administracji transportowej, a pojawienie się złego stanu nawierzchni drogowej stanowiło oczywisty dowód na potrzebę wydalenia takiego inżyniera z pracy.

pozostawiono w dyspozycji właściwych inżynierów transportowych⁹. Najwidoczniej już pomiędzy końcem stycznia a początkiem czerwca roku 1843 zdarzyły się wypadki prób cielesnego karania ozdobionych odznaczeniami i orderami dróżników, którzy powoływali się na swój przywilej nietykalności.

3. Zatrudnianie i zakres pracy dróżników

Ogólnie o przeznaczeniu zatrudnienia dróżników w Królestwie Polskim w okresie po upadku Powstania Listopadowego decydowała ustawa Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego (KRSWDiOŚP) z 12 grudnia 1832 roku. Prawo to określało zasadniczo zakres obowiązków dróżników jako „*utrzymywanie dróg bitych*” (art. 48-my), przy czym sugerowano lokalizację ich miejsca zamieszkania pośrodku przestrzeni drogi znajdującej się pod ich kontrolą (art. 49-ty). Dróżnicy codziennie musieli przemierzać swój odcinek traktu, celem naprawy dostrzeżonych uszkodzeń oraz tzw. „*degradacji zwyczajnych*” (art. 51-szy). Do napraw zwyczajnych zaliczano: a) naprawę „*burst*” [drogi]; b) usuwanie wody nagromadzonej na drodze; c) udroźnianie zatkaných kanałów odpływowych oraz mostków; d) usuwanie i porządkowanie nagromadzonych przyzm; e) rozsypywanie materiałów (na drodze); f) flancowanie tarasów drogowych (art. 53-ci). Przy czynnościach naprawczych dróg bitych dróżnik używał materiału zgromadzonego do konserwacji dróg (art. 50-ty), z zastrzeżeniem uzyskania na to zgody swego bezpośredniego zwierzchnika – konduktora (który zresztą wyznaczał co tydzień ilość materiału możliwego do pobrania – art. 51-szy). Aby zapewnić kontrolę nad zużyciem środków materiałowych, konduktorzy i dróżnicy mieli obowiązek zakładać tzw. „*podwójny karb*”, gdzie co tydzień „*ilość do użycia przeznaczona /.../ [była] nakarnowaną i w zwykłą dotychczasową książkę wpisaną*” (art. 52-gi). Przy pojawianiu się większych uszkodzeń, niemożliwych do naprawy w pojedynkę, dróżnicy natychmiast donosili o tym konduktorom, a to dla podjęcia odpowiednich środków zaradczych (art. 54-ty). Trzeba tu dodać informację o jeszcze jednym obowiązku spadającym – zgodnie z ustawą KRSWDiOŚP z grudnia roku 1832 na dróżników, a mianowicie o dopilnowaniu przez nich przestrzegania przepisów policyjnych. O tych konkretnych wymogach i brzmieniu stosownych artykułów policyjnych informował ich co do zasady konduktor. Wreszcie konduktorzy dbali o swoje miejsce służbowego zamieszkania, czyli budynek koszar drogowych, jak i o staranne utrzymywanie ogrodu przykoszarowego oraz dopilnowanie wysadzanych przy drogach drzew (art. 55-ty)¹⁰. Wszystkie te przepisy obowiązywały jeszcze w latach sześćdziesiątych XIX wieku.

O trzymiesięcznej praktyce wykonywanej przez kandydatów na dróżników Królestwa Polskiego pomyślano dopiero w roku 1852. Wówczas to Naczelnik III Oddziału Zarządu XIII Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego wystosował wniosek o zezwolenie na wymuszenia na kandydatach na dróżników odbywania przez nich takiej właśnie trzymiesięcznej praktyki. Podczas jej trwania miano pozyskiwać informacje o tym, czy dana osoba nadawała się na stanowisko dróżnika na drogach bitych. Zgodnie z opinią władz transportowych, ewentualna wstępna weryfikacja była o tyle ważna, iż „*na tem zależy wybór ludzi zdatnych do konserwacji dróg bitych*”. Popierając zatem takie stanowisko Naczelnika III Oddziału

⁹ Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew, 11/23 czerwca 1843 roku, reskrypt nr 4 867.

¹⁰ Wyjątek z organizacji inżynierii komunikacji lądowych i wodnych; Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego, dyrektor główny prezydujący Aleksander hr. Strogonow, 3/12 grudnia 1832 roku, nr 6 668.

Komunikacji, stojący na czele Zarządu XIII Okręgu transportowego książę generał-major Mikołaj Teniszew pismem nr 3 281 z dnia 16/28 lipca 1852 roku, skierowanym do naczelników oddziałowych, nakazał aby od tej daty wszyscy kandydaci ubiegający się o stanowisko dróżników nie mogli być przedstawiani do nominacji etatowej, jeśli nie odbyli oni najpierw trzymiesięcznej praktyki. W tym samym czasie kandydaci zostali zobligowani do “przekonania” władz zwierzchnich, iż są osobami “pilnymi”, “zdatnymi” oraz “zasługującymi na zaufanie”. Ten okres próbny charakteryzował się poza tym koniecznością pozostawania na najniższym uposażeniu – czyli na poziomie płacy dróżnika trzeciej klasy. Potrzebne kwoty Zarząd XIII Okręgu Komunikacji miał pobierać z funduszu przeznaczonego na czyszczenie dróg¹¹.

Z drugiej strony jeszcze w roku 1849 miało miejsce określenie minimalnego okresu służby dróżniczej. Niejednokrotnie bowiem zdarzało się w epoce paskiewiczowskiej (a szczególnie w latach czterdziestych XIX wieku), iż osoby przyjęte do służby drogowej na posady dróżników, po kilku dniach czy nawet miesiącach od objęcia swoich posad “samowolnie” rezygnowały z pełnienia powierzonych obowiązków. Takie odejścia z pracy charakteryzowały się tym, iż dróżnicy po prostu odchodzili “nie żądając uwolnień”, co z kolei prowadziło do pojawienia się “nieporządku na drodze”. Opisując tę sytuację, Naczelnik Zarządu XIII Okręgu Komunikacji książę Mikołaj Teniszew w swoim piśmie z dnia 23 maja / 4 czerwca 1849 roku, nr 2 837, skierowanym do naczelników oddziałów i naczelników objazdów, podnosił jeszcze, iż takie postępowanie miało jeszcze i ten uboczny niejako efekt, że “co do efektów umundurowania jakie każdy wchodzący na dróżnika odbiera, rząd żadnej nie ma rękomi”. Naczelnik Zarządu Komunikacji tłumaczył powyższe tym prostym faktem, że “masa która /.../ służy na zabezpieczenie całości rzeczonych efektów, w krótkim czasie nie może dojść do odpowiedniego celowi stopnia”. Powołując się na wskazane powody, Teniszew nakazywał w początkach czerwca roku 1849, aby odtąd nie przedstawiać do zatwierdzenia na jakiegokolwiek kandydatury na posady dróżników nikogo, kto by nie złożył trzech rodzajów stosownych deklaracji o swoim przyszłym zatrudnieniu. Po pierwsze, przyszły dróżnik musiał się teraz zobowiązać do pełnienia swoich obowiązków przez co najmniej trzy lata, następujące bezpośrednio po sobie. Po drugie, trzeba było podpisać zgodę na wyłączną możliwość “oddalenia ze służby” w ciągu tych pierwszych trzech lat po podjęciu pracy na skutek wyrażenia takiej woli i opinii przez Zarząd XIII Okręgu Komunikacji. Po trzecie, dróżnicy podpisywali od czerwca roku 1849 oświadczenie o – w wypadku nieuzasadnionego i niesprawiedliwionego odejścia ze służby przed terminem trzech lat – zgodzie na poddanie się karze sądowej, polegającej na utracie złożonej kaucji (tzw. masy). Ustawodawca za okoliczności usprawiedliwiające odejście ze służby dróżniczej przed końcem 36 miesięcy czynnej służby uznawał przy tym zasadniczo wyłącznie: a) objęcie spadku w postaci majątku nieruchomego, gdzie nieodzowne okazywało się prowadzenie osobistego zarządu; b) nieuleczalną chorobę. Co niezwykle istotne, to uznanie przez Zarząd XIII Okręgu Komunikacji – poza wskazanymi powyżej przypadkami – rezygnującego samowolnie ze służby przed upływem 36 miesięcy od zatrudnienia dróżnika za zbiega. Zgodnie z tą wykładnią, był taki dróżnik karany według przepisów odnoszących się właśnie

¹¹ Kandydaci do posad dróżniczych odbywać mają poprzednio trzech miesięczną praktykę z płacą dróżników klasy trzeciej, z funduszy na czyszczenie dróg oznaczonych; Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, generał-major Mikołaj książę Teniszew do naczelników oddziałowych, 16/28 lipca 1852 roku, reskrypt nr 3 281.

do ścigania zbiegów¹². Tym sposobem jeszcze przed początkiem lat pięćdziesiątych XIX wieku zmuszono niejako dróżników do odbywania co najmniej trzyletniej służby transportowej przy drogach bitych Królestwa.

Ustalenie terminu formalnego opuszczania przez tychże pracowników służby drogowej i ich posad zostało podjęte w maju roku 1853 (problematyka ta została połączona z tzw. masą dróżniczą, o której niżej w niniejszym artykule). Wówczas to, Naczelnik Zarządu XIII Okręgu Komunikacji książę Mikołaj Teniszew, w piśmie skierowanym do naczelników objazdowych dnia 7/19 maja 1853 roku pod nr 1111 podnosił, iż mające dotąd praktycznie miejsce w każdej dowolnej porze roku opuszczanie przez dróżników ich posad “sprowadzało trudności obsadzania ogołoconych miejsc, a nadto względem prowadzenia kontroli i rachunków płacy i umundurowania nastroczało liczne niedokładności”. Według Teniszewa, takie rozwiązanie krzywdziło niejako osoby obejmujące opuszczone stanowiska dróżników poprzez zmuszanie ich pośrednio do przejmowania w schedzie umundurowania, które trzeba było nosić aż do momentu upływu terminu jego zmiany. Co prawda Naczelnik Zarządu sam przywoływał tu swoisty kontrargument, w postaci wskazania na rozporządzenie służby transportowej Królestwa z 23 maja/4 czerwca 1849 roku (nr 2837), w którym zaznaczono konieczność aby osoby wstępujące do służby na posady dróżników składały – poza standardowymi dowodami – deklaracje o nieopuszczaniu posady przez co najmniej najbliższe trzy lata w stosunku ciągłym. Rozwiązanie te jednakowoż, jakkolwiek oczywiście zmniejszające w jakimś stopniu “dolegliwości” związane z częstotliwością nagłego odchodzenia dróżników ze służby, nie spowodowało pełnego zniknięcia trudności w zakresie ruchu kadrowego pracowników, ani w zakresie kwestii rachunkowych, szczególnie tych “co do drobiazgowych ułomków trwałości efektów”. Jak tłumaczył Teniszew, przyczyną tego stanu rzeczy był fakt, iż wielu dróżników wstąpiło do służby przez wprowadzeniem nowych rozwiązań terminowych w roku 1849, i w związku z tym zachowali oni prawo (z którego niejednokrotnie też korzystali) do wnoszenia podań o zwalnianie ze służby w dowolnej porze roku, nie czekając na datę 1 stycznia.

Celem częściowego przynajmniej zablokowania tych “niedogodności”, Teniszew w dniu 7/19 maja 1853 roku uznał za niezbędne ustanowienie stałego corocznego określonego terminu, w którym dróżnicy mogli występować o zwolnienie ze służby. Termin ten zarząd XIII Okręgu Komunikacji ustanowił na 31 grudnia każdego roku. Dzięki takiemu ustaleniu możliwego terminu odchodzenia ze służby, synchronizowano niejako ten proces z czasem, gdy “już efekta w jednorocznej trwałości będą wysłużone, a inne bez ułamkowych części teje trwałości /.../ przejść mogą na następców”. Oczywiście przekazywanie częściowo tylko wysłużonych narzędzi następowało wyłącznie jeśli nie zostały one zniszczone, czy też w całości zużyte.

Ustawodawca przewidział zarazem w maju roku 1853 konieczność (natychmiastowego) zwolnienia lub “oddalenia” dróżników innym terminie, niż przewidziany na ten cel 31 grudnia. Za możliwe do zaakceptowania powody uznano zarazem: prowadzącą do braku możliwości dalszego podjęcia obowiązków dróżnika utratę zdrowia, oraz powody prawno-administracyjne, jak: naganne prowadzenie się lub popełnienie na służbie udowodnionego przestępstwa, ewentualnie popadnięcie w alkoholizm. Jako potwierdzenie zaistniałych

¹² Od kandydatów na dróżników ściągnięmi być mają deklaracje, iż obowiązują się pełnić obowiązki przez lat trzy, pod karą i utratą kassy przez nich złożonej; Zarząd XIII Okręgu Komunikacji w Cesarstwie Rosyjskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew do naczelników oddziałów i naczelników objazdów, 23 maja/4 czerwca 1849 roku, reskrypt nr 2 837.

okoliczności przewidywano w przypadku choroby świadectwa lekarskie, w kwestiach administracyjnych: protokoły wyjaśniające powody oddalenia (się) danego dróżnika ze służby. Jako konsekwencję powodów obu rodzajów odejścia dróżnika ze służby należało: a) w pierwszym przypadku: odebrać od niego znajdujące się w dobrym stanie umundurowanie; ewentualnie zakupić nowy zestaw mundurowy, płacąc za to z pieniędzy zgromadzonych przez konkretnego dróżnika w Masie Kapitałnej Rzemieślniczej; b) w drugim przypadku: odebrać od dróżnika całość umundurowania “bez względu na epokę trwałości używanej”; te części ubioru i narzędzia, które się do tego jeszcze nadawały, przekazać do dalszego użytkowania; resztę zakupić z masy danego odchodzącego dróżnika.

Finalnie dnia 19 maja 1853 roku Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego polecał w swoim reskrypcie poszczególnym naczelnikom objazdowym zastosowane nieodwołalnej procedury przy zwalnianiu dróżników na ich własną prośbę. Otóż – poza wypadkami pełnej utraty zdrowia – mieli oni składać do warszawskiej centrali transportowej petycje w tej sprawie za pośrednictwem naczelników oddziałowych dokładnie w dniu 8/20 listopada każdego roku. Takie rozwiązanie gwarantowało zwolnienie danego dróżnika z pełnionych przez niego obowiązków z dniem 31 grudnia¹³.

Inną istotną dla kwestii pracy i zatrudniania dróżników kwestią było zwrócenie latem roku 1845 przez Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych uwagi na dokładność informacji otrzymywanych ze strony inżynierów oddziałowych na temat pozyskiwania do pracy nowych dróżników. Jak bowiem wynikało z pisma z dnia 15/27 czerwca 1845 roku, nr 5098, skierowanego przez ówczesnego dyrektora Zarządu Komunikacji radcę stanu Lewińskiego do tychże inżynierów obwodowych, ci ostatni składając do władz transportowych raporty o konkretnym umiejscowieniu przyjętych do służby nowych dróżników nie podawali zarazem szeregu istotnych z punktu widzenia warszawskiej centrali danych. Chodziło tu głównie o zapisy dotyczące konkretnej daty wdrożenia danego dróżnika do służby oraz określenia precyzyjnej daty, od kiedy opuszczający służbę dróżnik przestawał pobierać swoje wynagrodzenie. Lewiński informował, iż “wiadomości te są potrzebnymi do porządku kontroli funduszów i służby dróżników”. Z powyższego powodu nakazano inżynierom obwodowym w dniu 15/27 czerwca 1845 roku aby in futuro we wszystkich raportach dotyczących przyjętych/zwolnionych ze służby dróżników, zamieszano konkretne daty rozpoczęcia pracy, ewentualnie zaprzestania pobierania uposażenia przez poszczególnych przedstawicieli tej kategorii służby drogowej. Nowe przepisy postanowiono egzekwować w drodze nakładania na niestosujących się do nich inżynierów obwodowych kar pieniężnych. Otóż każdy z inżynierów obwodowych, który ewentualnie nadsyłałby do Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych raporty nie zawierające żądanych w czerwcu roku 1845 danych, miały spotkać się z ich zwrotem do sporządzającego, co z kolei wiązało się z płaceniem przez “niedokładnego” inżyniera obwodowego kosztów przesyłki pocztowej (tzw. portorii)¹⁴.

¹³ Zarządzenie, że dróżnicy ze służby wyjść pragnący winni być przedstawiani do uwolnienia w listopadzie każdego roku, a w miejsce zniszczonych efektów nowe z masy ich mają być zakupywane, tudzież że do zaliczeń z funduszów masy nie mogą być przedstawiani tacy, którzy jej zupełnie nie złożyli; Zarząd XIII Okręgu Komunikacji w Cesarstwie Rosyjskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew do naczelników objazdowych, 7/19 maja 1853 roku, reskrypt nr 1111.

¹⁴ Raporta względem dróżników od służby uwolnionych i nowo przyjętych, obejmować mające datę, do której wychodzący ze służby odebrał płacę i datę instalacji; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, dyrektor zarządu radca stanu Lewiński do inżynierów obwodowych, 15/27 czerwca 1845 roku, rekrypt nr 5098.

Co więcej, w okresie po upadku Powstania Listopadowego przypomiano też dróżnikom o konieczności wykonywania pewnych, jak się wydaje zaniedbywanych, czynności, a nawet je poszerzano. Otóż już od roku 1822 do obowiązków dróżników zaliczono odbywanie patroli celem ochrony przed zniszczeniem czy kradzieżą posadzonych przy poboczach dróg drzew. Zgodnie z literą prawa, wskazane kontrole wykonywano w porze nocnej podczas dni powszednich. Termin takich kontroli wyznaczano każdego roku na czas od 1 kwietnia do 31 października. Sprawę zresztą dokładnie określała ustawa Dyrekcji Dróg i Mostów z 2/24 lutego 1822 roku (prawo wydane pod nr 641), w po roku 1831 przypominała o tych obowiązkach ustawa Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych z dnia 24 marca/5 kwietnia 1842 roku, opublikowana pod nr 2026. Ponieważ nadal jednak nie chroniono drzewostanu przydrożnego w dni świąteczne, generał-major Mieczysław Teniszew wydał dnia 13/25 stycznia 1845 roku pod nr 11 738 pismo skierowane do inspektorów i inżynierów obwodowych (tzw. okólnik), gdzie zarządził nałożenie na dróżników jeszcze jednego obowiązku, polegającego na odbywaniu przez okres całego roku dziennych patroli kontrolnych także w dni świąteczne. Trzeba zaznaczyć, iż powyższy okólnik nie uwalniał służby drogowej z dalszego wykonywania patroli nocnych realizowanych w okresie kwiecień – październik w dni powszechnie¹⁵.

Pojawiały się zarazem pewne odgórne ograniczenia w pracy czy zatrudnianiu dróżników, zresztą wynikające z różnorodnych intencji władzy. I tak, Naczelnik XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego książę Mikołaj Teniszew dnia 13/25 października 1847 roku wystosował do wszystkich rządów gubernialnych pismo nr 8 306, gdzie zabraniał wójtom w gminach samowolnego zatrudniania “w różnych okolicznościach” w ich kancelariach dróżników, bez uprzedniego kontaktowania się w tej sprawie z naczelnikami objazdowymi lub przynajmniej z konduktorami stacji drogowych. Zgodnie z opinią Teniszewa, te nazbyt częste odrywanie dróżników od ich podstawowych obowiązków (w tym “od nagłych i niezbędnych robót na drodze bitej”), miało poza tym i tę negatywną stronę, iż dawało wielu dróżnikom okazję do samowolnego oddalania się – bez powiadamiania o tym przełożonych – od swego podstawowego miejsca pracy, pod pretekstem udawania się właśnie do kancelarii gminnej. Ponadto Teniszew podnosił 25 października 1845 roku, iż takie właśnie postępowanie wójtów “sprzeciwia[ło] się porządkowi”, gdyż utrudniało, czy wręcz uniemożliwiała właściwe kontrolowanie wypełniania przez dróżników nałożonych na nich obowiązków. Z podanych zatem powyższych powodów, Zarząd XIII Okręgu Komunikacji wzywał w roku 1845 wszystkie rządy gubernialne w kraju, aby – za pośrednictwem naczelników powiatowych, urzędujących na terenie “gdzie przechodzą drogi bite” – literalnie zakazały wójtom dowolnego powoływania dróżników do swoich kancelarii. W razie zaistnienia rzeczywistej potrzeby wezwania dróżników do kancelarii gminnych, książę Mikołaj Teniszew przewidywał jedynie możliwość zwrócenia się w tej kwestii bezpośrednio do naczelników objazdowych lub konduktorów stacji, w celu uzyskania z ich strony zgody na przyjazd dróżników do kancelarii gminnej. Ostatecznie ustalono, iż tylko i wyłącznie w wypadkach nadzwyczajnych wójtci zachowywali prawo do bezpośredniego zwracania się i przywoływania

¹⁵ Rozporządzenie o odbywaniu przez dróżników partoli dziennych w dni świąteczne, dla strzeżenia całości drzewek przy drogach; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew do inspektorów, p.o. inspektorów i inżynierów oddziałowych, 13/25 stycznia 1845 roku, reskrypt nr 11 738.

dróżnika, wydając mu w takim wypadku stosowne świadectwo „usprawiedliwiające nieobecność jego na drodze”¹⁶.

Kolejną jeszcze problematyką podnoszoną w odniesieniu (urlopowanych wojskowych) dróżników przez generała-majora księcia Teniszewa był wyraźny zakaz pracy wydany im oraz ich żonom w zakresie podejmowania zatrudnienia w karczmach/zajazdach podczas okresu urlopowania z wojska i jednocześniej pracy jako dróżnicy. Sprawą wypłynęła latem roku 1844, gdy car moskiewski Mikołaj I postanowił o wydaniu dla urlopowanych bez ograniczenia czasowego (bezterminowo) urzędników/wojskowych „niższych stopni” oraz ich żon stanowczego zakazu zajmowania się wyszynkiem w karczmach, austeriach, czy zajazdach. Publikacja nakazu nastąpiła poprzez wydanie stosownego ogłoszenia poprzez Departament Inspektorski Ministerstwa Wojny z 24 czerwca / 6 lipca 1844 roku (jako że ów zakaz głównie dotyczył wojskowych). Zakaz ten wprowadzał osobistą odpowiedzialność za jego przekroczenie. Wiadomość o takiej woli carskiej Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa w dniu 8/20 sierpnia 1844 roku przesłał inspektorom i podinspektorom transportowym, ze stanowczym nakazem przekazania ich podwładnym informacji o postanowieniu cesarza¹⁷.

Warto też wspomnieć, iż dróżnicy – urlopowani wojskowi od roku 1852 cieszyli się uprawnieniami pozwalającymi na brak systematycznego uczestnictwa w manewrach wojskowych armii rosyjskiej. Pierwotnie bowiem, na podstawie instrukcji z 10/22 kwietnia 1841 roku, stale urlopowani wojskowi armii carskiej niższych stopni, którzy wysłużyli 15, 16, 17, 18 i 19 lat służby czynnej, byli zobligowani do corocznego stawiania się w okresie od 1 kwietnia do 1 października celem odbywania ćwiczeń wojskowych. Jednak w roku 1852 car Mikołaj I zauważył, iż tacy stale urlopowani wojskowi nie byli często w stanie „z przyczyny częstego wydalania się z miejsca zamieszkania, urządzić się stale w czasie nieograniczonego urlopu”. Stąd Mikołaj rozkazał w roku 1852, aby zlikwidować obowiązek corocznego stawiania się stale urlopowanych wojskowych armii carskiej na ćwiczeniach armii czynnej. Stosowny rozkaz minister wojny wydał dnia 26 sierpnia / 7 września 1852 roku, pismem nr 186. Informację tę w Królestwie Polskim rozpowszechnił następnie dnia 18/30 października 1856 roku, (pismem nr 3 584), odpowiedzialny na tym obszarze za stale urlopowanych wojskowych, senator, generał-lejtnant Sobolew. Zwracając się do Zarządu XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, Sobolew prosił lokalne władze transportowe o wydanie rozporządzeń zwalniających wszystkich stale urlopowanych wojskowych z obowiązku udawania się na coroczne ćwiczenia, i to niezależnie czy pracowali oni w służbie rządowej czy prywatnej¹⁸. Rozporządzenie to w największym stopniu dotyczyło właśnie urlopowanych żołnierzy, zajmujących się w szeregi służby transportowej jako dróżnicy.

¹⁶ Wzbronienie wójtom gmin powoływania do kancelarii dróżników bez odnoszenia się do naczelników objazdowych lub konduktorów stacji; Zarząd XIII Okręgu Komunikacji w Cesarstwie Rosyjskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew do wszystkich rządów gubernialnych, 13/25 października 1847 roku, reskrypt nr 8 306.

¹⁷ Rozporządzenie zastrzegające, iż nieograniczenie urlopowani niższych stopni nie mogą trudnić się szynkowaniem trunków w karczmach, austeriach, zajazdach i tym podobnych miejscach; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew, 8/20 sierpnia 1844 roku, reskrypt nr 6769.

¹⁸ Uwolnienie wojskowych niższych stopni nieograniczenie urlopowanych od corocznego stawiania się do wojsk do ćwiczeń, zawiadujący nieograniczenie urlopowanymi w Królestwie; senator, generał-lejtnant Sobolew, 18/30 października 1856 roku, reskrypt nr 3584.

Samo udzielanie dróżnikom urlopów podlegało jednak szczegółowej kontroli. Świadczył o tym fakt, iż zgodnie ze skierowanym do naczelników oddziałów zarządzeniem księcia Mikołaja Teniszewa z 29 października/10 listopada 1848 roku, ci ostatni posiadali prawo do osobistego przydzielania dróżnikom do dziesięciu dni wolnych, bez jakiegokolwiek uprzedniego kontaktowania się w takiej sprawie z Zarządem Komunikacji. W wypadku jednak potrzeby uzyskania przez dróżnika urlopu na dłużej niż dziesięć dni, naczelnicy oddziałów musieli się kontaktować w sprawie takiego dłuższego oddalenia się z pracy szeregowego pracownika służby drogowej z warszawską centralą. Obowiązywała zasada, powoływania na czas dłuższej niż dziesięć dni nieobecności dróżnika opłacanego przez zainteresowanego pracownika służby transportowej zastępstwa¹⁹.

Wreszcie istotną dla zagadnienia pracy i zatrudniania dróżników kwestią było zwrócenie latem roku 1845 przez Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych uwagi na dokładność informacji otrzymywanych ze strony inżynierów oddziałowych na temat pozyskiwania do pracy nowych dróżników. Jak bowiem wynikało z pisma z dnia 15/27 czerwca 1845 roku, nr 5098, skierowanego przez ówczesnego dyrektora Zarządu Komunikacji radcę stanu Lewińskiego do tychże inżynierów obwodowych, ci ostatni składając do władz transportowych raporty o konkretnym umiejscowieniu przyjętych do służby nowych dróżników nie podawali zarazem szeregu istotnych z punktu widzenia warszawskiej centrali danych. Chodziło tu głównie o zapisy dotyczące konkretnej daty wdrożenia danego dróżnika do służby oraz określenia precyzyjnej daty, od kiedy upuszczający służbę dróżnik przestawał pobierać swoje wynagrodzenie. Lewiński informował, iż “wiadomości te są potrzebnymi do porządku kontroli funduszków i służby dróżników”. Z powyższego powodu nakazano inżynierom obwodowym w dniu 15/27 czerwca 1845 roku aby in futuro we wszystkich raportach dotyczących przyjętych/zwolnionych ze służby dróżników, zamieszano konkretne daty rozpoczęcia pracy, ewentualnie zaprzestania pobierania uposażenia przez poszczególnych przedstawicieli tej kategorii służby drogowej. Nowe przepisy postanowiono egzekwować w drodze nakładania na niestosujących się do nich inżynierów obwodowych kar pieniężnych. Otóż każdy z inżynierów obwodowych, który ewentualnie nadsyłałby do Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych raporty nie zawierające żądanych w czerwcu roku 1845 danych, miały spotkać się z ich zwrotem do sporządzającego, co z kolei wiązało się z płaceniem przez “niedokładnego” inżyniera obwodowego kosztów przesyłki pocztowej (tzw. portorii)²⁰.

4. Kwatery dróżników

Generalnie dróżnicy pracujący przy drogach bitych winni byli zamieszkiwać w tzw. koszarach drogowych, gdzie także przechowywano “utensylia” służby drogowej. W niektórych wypadkach stosowano jednak rozwiązania nadzwyczajne. Dnia 19/31 lipca 1849

¹⁹ Dozwoleń naczelnikom oddziałów udzielania dróżnikom urlopów do dni dziesięciu; Zarząd XIII Okręgu Komunikacji w Cesarstwie Rosyjskim Lądowych, generał-major Mikołaj książę Teniszew do naczelników oddziałów, 29 października / 10 listopada 1848 roku, reskrypt nr 8425.

²⁰ Rapporta względem dróżników od służby uwolnionych i nowo przyjętych, obejmować mające datę, do której wychodzący ze służby odebrał płacę i datę instalacji; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, dyrektor Zarządu radca stanu Lewiński do inżynierów obwodowych, 15/27 czerwca 1845 roku, reskrypt nr 5098.

roku Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego wystąpił z propozycją (pismo nosiło numer 4460) przyznawania dróżnikom, pracującym na drogach drugiej kategorii, bezpłatnych kwater. Projekt ten, finalnie skierowany do rozpatrzenia na forum Rady Administracyjnej, zgodnie z obowiązującą procedurą pierwotnie trafił do rozpatrzenia przez dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych (KRSWiOŚP), w tym wypadku: tajnego radcę senatora Storożenko. Ten ostatni stwierdził jednak, iż ponieważ całe zagadnienie “nie przechodzi[ło] atrybucji” podległego mu ministerstwa Królestwa Polskiego, i nakazał w takim razie aby KRSWiOŚP poleciła wszystkim rządowi gubernialnym dostarczanie dróżnikom bezpłatnych kwater. Rozporządzenie Storożenki nie tylko zresztą objęło swoim zakresem dróżników pracujących przy drogach bitych drugiej kategorii, ale i tych z nich, którzy pełnili swoje obowiązki na drogach głównych. Zatwierdzone zasady obejmowały sobą przydzielanie dróżnikom kwater na zasadach przyznanych dla wojskowych niższych rang (stopni): we wsiach bezpłatnie, a w miastach przy opłacie taryfy kwatunkowej, formalnie zatwierdzonej w roku 1839. Rozporządzenie Storożenki miało jednak obowiązywać wyłącznie do czasu, gdy “koszary drogowe wystawione nie zostaną”²¹.

Interesowano się też zamieszkaniem dróżników-urlopowanych wojskowych po zakończeniu przez nich służby transportowej. Świadczy o tym pismo z dnia 22 listopada / 4 grudnia 1847 roku, w którym dyrektor Zarządu XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego Lewiński, pismem nr 9749 skierowanym do naczelników objazdów nakazał, aby przedstawiając do zwolnienia ze służby transportowej Królestwa Polskiego nieograniczenie urlopowanych wojskowych carskich niższych dołączano jednocześnie spisany wywód słowny, gdzie zwalniany z pracy w drogownictwie wojskowy musiał podać dane o planowanym miejscu swego zamieszkania. Informacja ta zawierała nazwę konkretnej wsi lub miasta, a także określenie powiatu i guberni, w której dany powiat się znajdował²².

5. Wypłacanie pensji i pobieranie składek emerytalnych oraz wydawanie ubiorów dróżnikom

Pensje dróżników stały się poważnym przedmiotem zainteresowania Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w roku 1844, który 2/14 marca 1844 roku wydał reskrypt, dotyczący przetrzymywania wypłat dróżników przez inżynierów obwodowych, złego prowadzenia tzw. “książeczek żołdowych”, oraz nieregularnego i opóźnionego w czasie przydzielania tym urzędnikom komunikacyjnym części ich służbowych ubiorów. Stąd generał-major Mikołaj Teniszew nakazał inżynierom oddziałowym przekazywanie pobranych z kasy pensji bezpośrednio na ręce dróżników najpóźniej po sześciu dniach, i to w obecności konduktorów drogowych. Podobnie każdy inżynier obwodowy miał nakaz bezzwłocznego wpisywania, zaraz po dokonaniu wypłaty, do książeczek żołdowych dróżników ewentualnych

²¹ O dostarczenie dróżnikom przy drogach bitych 1-go i 2-go rzędu kwater dla wojskowych niższych stopni oznaczonych, we wsiach bezpłatnie, a w miastach za opłatą taryfy kwatunkowej; Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych, dyrektor główny prezydujący tajny radca senator Storożenko do Zarządu XIII Okręgu Komunikacji, 16/28 sierpnia 1849 roku, reskrypt nr 18 761.

²² Do przedstawień o uwolnieniu od służby drogowej nieograniczenie urlopowanych niższych stopni dołączonymi być mają spisywane z nich wywody słowne względem obranego nadal zamieszkania; Zarząd XIII Komunikacji w Cesarstwie Rosyjskim, dyrektor Zarządu Lewiński do naczelników objazdów, 22 listopada / 4 grudnia 1847 roku, reskrypt nr 9749.

potrąceń, i to bez żadnych poprawek, czy wyskrobywania cyfr. Wszystkie wpisane do dróżniczych książeczek żoldowych wypłaty i potrącenia trzeba było opatrzyć podpisem inżyniera oraz konduktora, w obecności którego dokonywano przekazywania pieniędzy. Przy niedopełnieniu lub niedokładnym zrealizowaniu takich wymogów i pojawieniu się jakichkolwiek wątpliwości inżyniera wzywano oczywiście do „zaspokojenia pretensji przez dróżnika założonej”. Co więcej, dróżników zobligowanych do okresowego uczestnictwa w manewrach wojskowych należało zamieszczać na listach płacy tylko do dnia ich odejścia na manewry, uiszczając wynagrodzenie do tej samej daty, gdyż za okres przebywania na manewrach dróżnicy nie byli wynagradzani. Przyjmowanie, zapisywanie czasowo na listę płac, zastępcy dróżnika będącego na manewrach następowało wyłącznie za zgodą inspektora²³.

Płace dróżnicze były też zależne od tego, iż w latach pięćdziesiątych XIX wieku administracja Królestwa Polskiego borykała się z problemem częstego powoływania do służby czynnej pracujących dla Zarządu XIII Okręgu Komunikacji swoich pracowników – będących jednocześnie stale urlopowanymi wojskowymi armii carskiej niższych stopni. Wracali oni najczęściej do struktur transportowych po upływie roku lub czasem nieco później, zajmując z reguły niższe stanowiska niż dotychczas. Powracającym zatem do służby drogowej wojskowych armii carskiej oferowano zarazem niższe płace. Pojawił się jednocześnie problem związany z ewentualnym poborem składek emerytalnych. 7/19 października 1852 roku Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego zwrócił się zatem pismem nr 6 555 z zapytaniem do Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu (KRPiS), o wysokość pobieranej powracającym do pracy urlopowanym wojskowym carskim składki emerytalnej. Szczególnym zainteresowaniem władz transportowych objęci zostali ci z powracających wojskowych, którzy „wracali stopniowo do pracy poprzedniej wyższej”. Z ramienia Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu, odpowiedzi udzielił dnia 17/29 października 1852 roku, pismem nr 70 354 – w zastępstwie dyrektora wydziału – radca kolegiálny Janiszowski. Powołał się on przede wszystkim na art. 1-szy literę „c” ustawy emerytalnej z 2/14 lipca 1841 roku, zgodnie z którym opłata na fundusz emerytalny wynosiła co do zasady 1/6 części „przewyżki rocznej”, wskazując następnie postanowienie Rady Administracyjnej z 24 listopada/6 grudnia 1850 roku, nr 18 269, na podstawie którego opłata ta została podwyższona do 3/5 rzecznej „przewyżki”. Zgodnie z ustaleniem Janiszowskiego, pobór ten musiał być egzekwowany bez jakiegokolwiek wyjątku od wszystkich ubezpieczonych pracowników Zarządu XIII Okręgu Komunikacji, którzy uzyskiwali podwyższenie swojej płacy. Pobierana od powracających do służby wojskowych carskich część „przewyżki” była zatem obligatoryjna. Jedynie w wypadku, gdy ci ostatni „po przejściu z płac wyższych, na których przynajmniej rok jeden zostawali, na płace niższe” uiszczaliby składkę emerytalną w wysokości przynależnej do dawniejszych płac wyższych, nie obowiązywałaby ich konieczność uiszczania opłaty w wysokości 3/5 „przewyżki” rocznej²⁴.

²³ Przepisy względem wypłaty pensji dróżników przez inżynierów oddziału i rozdawania im szczegółów umundurowania; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew, 2/14 marca 1844 roku, reskrypt nr 122.

²⁴ Wojskowym nieograniczenie urlopowanym niższych stopni, powracającym do służby drogowej na płace niższe, i dochodzącym do dawniejszych płac wyższych, ma być potrącaną na fundusz emerytalny półroczna przewyżka; Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu, w zastępstwie

6. Dywersyfikacja płac i ubiorów

Nie może dziwić, iż problematyka finansowa związana była bezpośrednio z próbami przyciągnięcia do tego zawodu odpowiedniej kadry pracowniczej. Działo się tak szczególnie dlatego, iż mając już za sobą częściowo przynajmniej nieudane próby ożywienia aktywności dróżników, w połowie roku 1843 jednym z głównych problemów, który zaprzętał uwagę władz transportowych było zapewnienie przez tychże urzędników drogownictwa właściwego nadzoru i poziomu napraw dróg bitych w Królestwie Polskim. Zarząd Komunikacji dążył do zachęcania do podejmowania i pozostawiania w pracy tych dróżników, którzy okazywali się „*uzdatnionymi i pilnymi*”. Głównym zaś sposobem na przyciągnięcie zdolnych do pracy dróżników było stosowanie gradacji wynagrodzeń, czy założenie przyznawania większej płacy dla bardziej użytecznego dróżnika. Stąd Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych powziął zamiar przyznania wyższych od w danym momencie powszechnie pobieranych kwot wynagrodzenia dróżnikom „*odznaczającym się zdolnością i gorliwością*”. Dodatkowo wydatki postanowiono zbilansować w ten sposób, iż dla nowicjuszy w zawodzie przeznaczono z kolei mniejszą płacę²⁵. Po drugie Zarząd Komunikacji zaproponował, poprzez zamieszczenie na ich kołnierzach i rękawach specjalnych taśm, wprowadzenie wizualnej dywersyfikacji tych nowych trzech klas dróżniczych.

Składając te dwie propozycje, Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych skierował do Rady Administracyjnej jednocześnie prośbę, aby w wypadku przyjęcia przez rząd Królestwa przedstawionych właśnie nowych rozwiązań, pozostawić władzom transportowym możliwość swobodnej zmiany wysokości płac poszczególnych grup. Proponowaną labilność wynagrodzeń (bez przekroczenia przewidzianego na dróżników kwotowego limitu ogólnego) grupowych motywowano koniecznością jej weryfikacji w praktyce.

Analizujący wniosek Zarządu Komunikacji, pełniący obowiązki dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych (KRSWiD) w raporcie skierowanym do Rady Administracyjnej dnia 14/26 czerwca 1843 roku, o numerze 143, skomentował zawarte tam propozycje. Odnosząc się do pierwszej z nich, minister spraw wewnętrznych – jakkolwiek uznał ocenianą propozycję za bardzo korzystną – to jednocześnie stwierdził niemożliwość wprowadzenia opisywanego rozwiązania za jednym razem, optując za jego realizacją wraz z pojawiającymi się zwolnieniami z posad dróżniczych. Chodziło mu oczywiście o zapobieżenie przynajmniej jednorazowemu znacznemu zwiększeniu budżetu służby dróżniczej.

Dyrektor główny Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych skrytykował natomiast stanowczo drugą część propozycji Zarządu Komunikacji, mówiącą o ewentualnym wprowadzeniu dywersyfikacji w umundurowaniu dróżniczym. Powołał się przy tym głównie na kwestie prawne, wskazując na art. 32-gi ustawy z 11/23 maja 1836 roku o mundurach cywilnych w Królestwie Polskim, z którego wynikało, iż proponowane „*galonki na kołnierzu*” mogły nosić wyłącznie osoby zatrudnione w kancelariach. Minister przywołał następnie m.in. rozstrzygnięty już przez feldmarszałka Iwan Paskiewicza casus noszenia przez zdymisjonowanych z armii rosyjskiej, a potem zatrudnionych w administracji Królestwa Polskiego, podoficerów armii rosyjskiej. Otóż namiestnik carski zdecydował, iż byli podoficerowie armii carskiej, pracując na posadach w Królestwie, nie mogli nosić jednocześnie wcześniej nabytych wojskowych galonek i szewronów, zadawalając się jedynie przyszytymi do lewego rękawa żółtymi wełnianymi szewronami (podobnie zresztą jako praktykowano w Rosji). W konkluzji swego

dyrektora wydziału, radca kolegialny Janiszowski do Zarządu XIII Okręgu Komunikacji, 17/29 października 1852 roku, reskrypt nr 70 354.

²⁵ Zaprowadzenie stopniowania pensji dróżników i podział ich z tego względu na trzy klasy; Rada Administracyjna, wypis z protokołu posiedzenia z dnia 16/28 czerwca 1848 roku.

wyvodu minister spraw wewnętrznych optował jedynie za przyznaniem prawa do noszenia taśm na rękawie przez tych dróżników, którzy ze względu na odbytą służbę wojskową nabyli prawo do noszenia omawianych szewronów. Był on przy tym zdecydowanie przeciwny przyznaniu dróżnikom wyróżnień na kołnierzach – czyli właśnie galonek. W ogóle minister uważał, że *“jedyna tylko klasyfikacja dróżników w stosunku do ich płacy byłaby dostateczną do wzbudzenia w nich gorliwości”*.

Po wysłuchaniu tej opinii Rada Administracyjna na posiedzeniu w dniu 28 czerwca 1843 roku postanowiła zaakceptować wniosek Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w zakresie podziału dróżników Królestwa Polskiego na trzy grupy zawodowe. Odnośnie wyróżnienia dróżników za pomocą naszywanych na kołnierzu i rękawach galonów stanowisko rządu Królestwa nie było już tak przychylne. Rada przypomniawszy znaczenie galonu jako stopnia podoficerskiego (i uznając go za oznakę osoby dzierżącej władzę nad podkomendnymi i nie wykonującej prac swoich podwładnych), wskazała na potrzebę zastosowania tej prerogatywy jedynie do tych dróżników, którzy mogli działać na zasadach podobnych do podoficerskich, tj. posiadali władzę nad innymi dróżnikami, a sami do typowych obowiązków dróżniczych nie byli zmuszani. Tym zatem jedynie tym z dróżników którzy teoretycznie mieliby podobne uprawnienia, przyznano równie enigmatyczne prawo do noszenia galonów²⁶. Posiadanie tego wyznacznika dywersyfikacji urzędniczej było zatem wysoce iluzorycznym.

Należy dodać, iż reskrypt Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych z 14 marca 1844 roku przypominał o potrzebie wydawania dróżnikom, wpisywanego do książeczki pracowniczej, elementów umundurowania służbowego przez inżynierów w obecności konduktorów. Książeczki służbowe inspektorzy rewidowali każdorazowo podczas objazdów rewirów, jednocześnie je podpisując²⁷.

7. Zabezpieczenie “untensyliów” dróżniczych i pożyczki z “masy” dróżniczej

Celem zabezpieczenia finansowego państwa przed ewentualnymi skutkami zniszczenia czy uszkodzenia narzędzi oraz materiałów powierzanych do dyspozycji dróżnikom, pierwszy naczelnik Dyrekcji Dróg i Mostów / Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych generał-lejtnant Franciszek Christiani wprowadził rozporządzenie nakazujące systematyczne odtrącanie z płacy każdego z tych urzędników służby transportowej (w przeliczeniu z wówczas jeszcze formalnie w obiegu złotych polskich) po 60 kopiejek w stosunku miesięcznym. Pobór tek realizowano aż do momentu, gdy na koncie danego dróżnika zbierze się kwota w wysokości 25 rubli 50 kopiejek. Drugim celem zbiórki było stworzenie możliwości zabezpieczenia finansowego dróżników na wypadek choroby, oraz w wypadku pojawienia się jakiś “nieprzewidzianych okoliczności”. Po zakończeniu swojej służby dróżnicy obierali złożone uprzednio depozyty wraz z należnym oprocentowaniem, chyba, że skarb państwa wykazał jakieś pretensje do złożonych kwot. Zebrane w ten sposób fundusze zostały nazwane “Masą Kapitałną Rzemieślniczą” i przekazano je na procent do Banku Polskiego. W grudniu roku 1842 ich wysokość wynosiła już 11 032 rubli 73 kopiejek²⁸.

²⁶ Zaprowadzenie stopniowania pensji dróżników i podział ich z tego względu na trzy klasy; Rada Administracyjna, wypis z protokołu posiedzenia z dnia 16/28 czerwca 1848 roku.

²⁷ Przepisy względem wypłaty pensji dróżników przez inżynierów oddziału i rozdawania im szczegółów umundurowania; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew, 2/14 marca 1844 roku, reskrypt nr 122.

²⁸ Rada Administracyjna, protokół posiedzenia z 24 listopada/6 grudnia 1842 roku, Ustanowienie tzw. masy dróżników.

Co do zabezpieczenia “untensyliów,” postanowienie Rady Administracyjnej z 6 grudnia 1842 roku umożliwiło księciu Teniszewowi w zakresie podjęcia dalszych formalnych kroków co do pobierania z płac dróżników niewielkich comiesięcznych kwot na poczet zabezpieczenia narzędzi i materiałów oraz kwestii zapomogowych. Na podstawie uprzednich, nie do końca formalnych rozporządzeń generała Christianiego, wskazane sumy były tradycyjnie potrącane przez inżynierów. Jak jednak stwierdził Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w skierowanym do rządów gubernialnych piśmie z 9/21 lutego 1843 roku, nr 1688, “zachowanie funduszów w rękach urzędników sprzeciwia[ło] się przyjętemu w tej mierze ogólnemu porządkowi”. Poza tym powyższe stawało się przyczyną pojawienia się konieczności prowadzenia przez Zarząd Komunikacji z inżynierami dodatkowej wymiany korespondencji. Na tej podstawie władze transportowe podjęły decyzję zmiany dotychczas stosowanych rozwiązań. Zarząd Komunikacji polecił zatem dnia 21 stycznia 1843 roku wszystkim rządom gubernialnym, aby te ostatnie przekazały do lokalnych kas (najczęściej: powiatowych – gdzie wpłacano pensje dróżnikom) rozporządzenie zmierzające do tego, aby już przy wypłacie wynagrodzenia dróżników za styczeń 1843 roku, potrącano z niego po owe 60 kopiejek na rzecz “asekuracji”. Pobór ten następował zgodnie z wykazami imiennymi, dostarczonymi do tychże kas przez inżynierów razem z zasadniczymi listami płacy. Od lutego 1843 roku, zamiast inżynierów, pieniądze na Masę Kapitałną Rzemieślniczą miały zatem teraz pobierać wypłacające pensje dróżnikom kasy lokalne, odsyłające następnie pobrane sumy do kasy generalnej Królestwa Polskiego²⁹.

Aby zabezpieczyć skuteczność wykonania tak przyjętych rozwiązań, tego samego dnia (tj. 9/21 lutego 1843 roku) książę Mikołaj Teniszew wystosował pismo skierowane specjalnie do wszystkich inżynierów oddziałowych. Naczelnik Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych przypominał w nim, iż “potrącenie masy dróżników z ich płacy przez inżynierów sprzeciwia się przepisom skarbowym”. Poza informacjami znanymi już z poprzedniego elaboratu, książę Teniszew precyzował w tym dodatkowym piśmie, iż na listach imiennych składanych przez inżynierów do kas wypadało dokładnie określać kwoty, jakie dany dróżnik ma opłacać celem wypełnienia swego obowiązku składkowego (chodziło tu raczej o ilość pozostałych do zapłacenia jeszcze pieniędzy, jako że standardowo składka wynosiła po 60 kopiejek miesięcznie). Poza tym Naczelnik Zarządu Komunikacji nakazywał inżynierom oddziałowym systematyczne przekazywanie do warszawskich biur władz komunikacyjnych drugiego egzemplarza imiennej listy dróżników, obciążonych składką zabezpieczającą/pomocową, oraz konieczność zapisywania tych sum w książeczkach żołądowych dróżników³⁰.

Po tym, jak 21 lutego 1843 roku Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych wystosował bezpośrednio do Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu pismo z identycznymi żądaniami w zakresie poboru przez lokalne kasy co miesiąc kwot na składki dróżnicze, dyrektor wydziału w KRPiS, radca stanu Ostrowski w dniu 19/31 marca 1843 roku wysłał elaborat zwrotny nr 14 055, w którym informował, iż gdy istnieje zasada, że zbierane składki

²⁹ Przy każdomiesięcznej wypłacie pensji dróżnikom potrącane być mają kwoty do masy dróżników przypadające przez kasy wypłatę uskuteczniające; Zarząd XIII Okręgu Komunikacji w Cesarstwie Rosyjskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew do rządów gubernialnych, 9/21 lutego 1843 roku, reskrypt nr 1688.

³⁰ Przy każdomiesięcznej wypłacie pensji dróżnikom potrącane być mają kwoty do masy dróżników przypadające przez kasy wypłatę uskuteczniające. Zarządzenie z powodu przepisu poprzedzającego inżynierom oddziałowym wydane; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego, generał-major Mikołaj książę Teniszew do inżynierów oddziałowych, 9/21 lutego 1843 roku, reskrypt nr 1688.

muszą być co do zasady przesyłane na oprocentowane konto do Banku Polskiego, to jednocześnie pośrednictwo w tym procedurze kasy generalnej Królestwa należy uznać za zbędne. Według Ostrowskiego, to główne kasy gubernialne powinny były przysyłać składki dróżnicze bezpośrednio do Banku Polskiego. Bazując na takim założeniu, naczelnik wydziału w Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu upoważniał w dniu 31 marca 1843 roku rządy gubernialne do wydania polecenia lokalnym kasom głównym lokowania (jako depozyty) wszystkich podobnych przekazów na kontach określonych jako: “Fundusz Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych”. Bezpośrednio z tych depozytów odsyłano zebrane od dróżników składki, etc., na lokatę do Banku Polskiego³¹.

W zakresie udzielania pożyczek dla dróżników, już generał Franciszek Christiani wprowadził za swego urzędowania zasadę udzielania ze wspomnianej Masy Kapitałnej Rzemieśniczej wsparcia dla biedniejszych dróżników. Sumy te były potem sukcesywnie potrącane. Powyższe rozwiązanie doczekało się szczegółowej rewizji w roku 1842. Mianowicie w tym czasie niektórzy członkowie byłej już Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych wystąpili do Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych o upoważnienie do udzielenia takiej pożyczki (“zaliczenia”) dla kancelisty biura Dyrekcji Komunikacji – Onufrego Brzozowskiego, w wysokości 22 kopiejek 50 kopiejek. W odpowiedzi Zarząd Komunikacji stanął na stanowisku generalnie negatywnym³², stwierdzając w konkretnym analizowanym przypadku wypłacenie pochodzących z Masy Kapitałnej Rzemieśniczej środków pomocowych bez stosownego powiadamiania o tym czynników zwierzchnich. Poniesiono, iż od czasów rozwiązania Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych powstały w jej miejsce Zarząd Komunikacji “mając dysponować wspomnianym funduszem nie uważał się być do niego upoważnionym”. Na tej podstawie, w piśmie z dnia 15/27 października 1842 roku, nr 5 954, aktualnie działające władze transportowe zwróciły się do Rady Administracyjnej, prosząc o zajęcie stanowiska w tej sprawie. W wypadku zatwierdzenia rozliczenia pożyczki Onufrego Brzozowskiego, kierowany już przez księcia Mikołaja Teniszewa Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych wnioskował o przyjęcie przez Radę Administracyjną ogólnej zasady wprowadzenia możliwości dalszego udzielania pożyczek z Masy Kapitałnej Rzemieśniczej wyłącznie: a) po uzyskaniu jej poręczenia (“asekuracji”) ze strony trzech niezadłużonych pełnoetatowych pracowników służb transportowych Królestwa; b) po opłaceniu przez pożyczkobiorcę kwoty oprocentowania, jaką Zarząd Komunikacji pozyskałby, gdyby kwota ta nadal spoczywałaby na jego koncie w Banku Polskim.

Cały wniosek złożył oczywiście do Rady Administracyjnej minister – p. o. dyrektora głównego prezydującego w – KRŚWiD, jako urzędowo przypisany do tego obowiązku urzędnik państwowy, popierając zarazem jego treść. Minister spraw wewnętrznych i duchownych podkreślał w swoim piśmie pewną samowolność decyzji generała-lejtnanta Franciszka Christianiego. Jego rozporządzenie dotyczące potrącania od wstępujących do służby dróżników niewielkich kwot miesięcznych, głównie pobieranych na poczet zabezpieczenia finansowego ewentualnych strat w narzędziach drogowych, etc., nie zyskało bowiem formalnego zatwierdzenia ministerialnego, czy też ze strony Rady Administracyjnej.

³¹ Potrącenia na rzecz masy dróżników czynione mają być odsyłanymi do lokacyę do Banku Polskiego; Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu, dyrektor wydziału, radca stanu Ostrowski do Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 19/31 marca 1843 roku, reskrypt nr 14 055.

³² Jednocześnie Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych był zdania, że “podobne zaliczenia mogłyby być w niektórych przypadkach z tegoż funduszu udzielane”.

Finalnie podczas posiedzenia rządu Królestwa z dnia 24 listopada/6 grudnia 1842 roku, Rada Administracyjna zatwierdziła jednak formalnie rozporządzenie nieżyjącego już wówczas Franciszka Christianiego w zakresie możliwych potrąceń z płacy należnej dróżnikom. Pozostawiono wysokość wprowadzonych przez Christianiego kwot poboru: tj. po 60 kopiejek miesięcznie aż do pozyskania sumy nie wyższej niż 25 rubli 50 kopiejek (czyli pobór taki trwał przez 42, 5 miesiąca, tj. przez 3 i pół roku). Rada Administracyjna potwierdziła jednocześnie możliwość udzielania z Masy Kapitalnej Rzemieślniczej pożyczek dla biedniejszych dróżników, przyjmując automatycznie do wiadomości zabezpieczenia proponowane teraz przez pozostający pod rozkazami księcia Teniszewa Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych³³.

Tymczasem dyrektor Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych, radca stanu Lewiński dnia 21 czerwca/3 lipca 1845 roku wystosował do inżynierów oddziałowych pismo nr 4 719, odnoszące się do pożyczek udzielanych dróżnikom z funduszy Masy Kapitalnej Rzemieślniczej. W trosce o to, aby udzielanie dla dróżników wspomnianych pożyczek nie stało w sprzeczności “z celem, w jakim składka zwana “massą” ustanowiona została”, Lewiński nakazywał inżynierom obwodowym przeprowadzanie stałej pomocy dla dróżników. Polegała ona na tym, że we wnioskach o pożyczki nakazano zamieszczać dokładne informacje o powodach składania podań o zwrotne zapomogi pożyczkowe. Dodatkowo Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu zalecała inżynierom podawanie w tych samych pismach informacji o stanie użytkowanych przez zainteresowanego dróżnika narzędzi i materiałów. Trzeba było nie tylko potwierdzić brak jakiegokolwiek zagubienia czy zniszczenia tychże. Generalnie celem takich dociekań było wyrobienie w zwierzchnikach zdania, czy poprzez zmniejszenie (w drodze pożyczki) funduszy zabezpieczeniowych danego dróżnika skarb państwa “na szkodę narażony nie będzie”³⁴.

Samo pobieranie pożyczek z Masy Kapitalnej Rzemieślniczej (tzw. masy dróżników) okazało się być w krótkim przeciągu czasu bardzo popularne, a Zarząd Komunikacji niejednokrotnie musiał – ze względu na brak spełnienia przez proszących określonych kryteriów – te podania odrzucać. W związku z powyższym, dnia 20 kwietnia/2 maja 1846 roku, dyrektor Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych radca stanu Lewiński wystosował do wszystkich inspektorów, podinspektorów oraz inżynierów oddziałowych reskrypt nr 3 940. W załączniku do tego pisma Lewiński określał dokładane ramy prawne umożliwiające spełnienie próśb pożyczkowych ze strony ogółu urzędników służby drogowej, zaznaczając zarazem, iż przy podaniu pożyczkowych należało zamieścić potwierdzenie, iż sam pożyczkobiorca oraz jego żyrcanci nie mają zajętego wynagrodzenia³⁵.

³³ Rada Administracyjna, protokół posiedzenia z 24 listopada/6 grudnia 1842 roku, ustanowienie tzw. masy dróżników.

³⁴ W przedstawieniach dróżników do zaliczeń z funduszy masy usprawiedliwiać należy potrzebę przyścia im w pomoc i dołączyć poświadczenie czy utrzymują w porządku narzędzia i efekty skarbowe; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, dyrektor Zarządu radca stanu Lewiński do inżynierów oddziałowych, 21 czerwca/3 lipca 1845 roku, reskrypt nr 4719.

³⁵ Określenie zasad udzielania urzędnikom pożyczek z funduszu masy dróżników; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, dyrektor Zarządu radca stanu Lewiński do inspektorów, podinspektorów i inżynierów oddziałowych, 20 kwietnia/2 maja 1846 roku, reskrypt nr 3 940.

Ustalone, i przekazane do powszechnej wiadomości (po podpisaniu przez naczelnika zarządu księcia Mikołaja Teniszewa) normy pożyczkowe były następujące. Podstawową zasadą było aby udzielana pożyczka – przy solidarnym poręczeniu ze strony trzech etatowych pracowników Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych – nie przekraczała swoją kwotą wielkości $\frac{1}{4}$ miesięcznej pensji danego urzędnika służby drogowej. Oprocentowanie pożyczki wynosiło 5 % rocznie; z tym, że pobierano je z góry, przy wypłatach osób pobierających pożyczki. Poręczenie o charakterze “żyrowym” mogli wystawiać jedynie tacy pracownicy Zarządu Komunikacji, których pensje nie były zajęte na spłatę jakichkolwiek zobowiązań finansowych; którzy sami nie występowali o pożyczkę z “masy dróżników”; oraz którzy nie udzielili już poręki za osoby trzecie. Warto zaznaczyć, iż w wybranych wypadkach pożyczka stawała się faktycznie zapomogą, gdyż w roku 1846 książę Teniszew przewidywał możliwość jej umorzenia ratami. Następowo to jednak wyłącznie “podług uznania Zarządu”³⁶.

Pomimo wprowadzenia tych niezwykle szczegółowych rozwiązań, w maju roku 1853 książę Teniszew znacząco ograniczył możliwość korzystania przez pracowników transportowych z nisko oprocentowanych pożyczek. Podkreślał on zasadnicze przeznaczenie tzw. masy dróżniczej, jako zabezpieczenia kosztów ewentualnego zniszczenia umundurowania, czy też narzędzi. Stąd Naczelnik Zarządu XIII Okręgu Komunikacji wprowadził w roku 1853 zasadę przydzielania pożyczek z Masy Kapitałnej Rzemieślniczej tylko dla tych urzędników transportowych, którzy zebrali na swoich kontach całościowe 25 rubli 50 kopiejek. Co więcej, naczelnicy objazdowi zostali uznani za osobiście odpowiedzialnych za poświadczanie “dobrej konduity” pożyczkobiorcy oraz utrzymywania przez niego ubrania służbowego w dobrym stanie. Wystawienie poświadczenia tego rodzaju stawało się teraz warunkiem absolutnie niezbędnym do uzyskania przez dróżników jakiegokolwiek pożyczki z Masy Kapitałnej Rzemieślniczej³⁷.

8. Uzbrojenie dróżników w broń palną

Wobec odebrania po upadku Powstania Listopadowego – na skutek rozkazu feldmarszałka Iwana Paskiewicza z października roku 1831 – obywatelom Królestwa Polskiego jakiegokolwiek broni palnej i siecznej, pojawił się problem z posiadaniem broni palnej przez dróżników. Tymczasem już w roku 1823 uzyskali oni takie prawo, co nastąpiło na wniosek ówczesnej Dyrekcji Generalnej Dróg i Mostów. Mogli dróżnicy od tego czasu bowiem nosić broń “dla ochrony dróg bitych od szkód przez trzody chlewne zrzadzonych”. Po 16 września 1831 roku, czyli po rozpoczęciu działalności w Królestwie Polskim administracji paskiewiczowskiej, Dyrekcja Generalna Dróg i Mostów (Komunikacji

³⁶ Zasady do udzielania urzędnikom pożyczki z funduszu masy dróżników, przesłane przez Zarząd Komunikacji przy okólniku z dnia 20 kwietnia/2 maja 1846 roku, nr 3 940 do całej służby drogowej; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, dyrektor Zarządu radca stanu Lewiński do inspektorów, podinspektorów i inżynierów oddziałowych, 20 kwietnia/2maja 1846 roku, reskrypt nr 3 940. Normy te zostały podpisane przez księcia Mikołaja Teniszewa.

³⁷ Zarządzenie, że dróżnicy ze służby wyjść pragnący winni być przedstawiani do uwolnienia w listopadzie każdego roku, a w miejsce zniszczonych efektów nowe z masy ich mają być zakupywane; tudzież że do zaliczeń z funduszu masy nie mogą być przedstawiani tacy, którzy jej zupełnie nie złożyli; Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, generał-major Mikołaj książę Teniszew do naczelników objazdowych, 7/19 maja 1853 roku, reskrypt nr 1 111,

Łądowych i Wodnych) kilkakrotnie w okresie do czerwca 1834 roku występowała do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego z prośbami o przywrócenie dróżnikom prawa do noszenia broni palnej, nie uzyskując początkowo w efekcie pozytywnego rozstrzygnięcia swoich wniosków. Późną wiosną roku 1834 dyrektor Komunikacji Łądowych i Wodnych generał-major Franciszek Christiani przesłał do ministerstwa spraw wewnętrznych Królestwa informację zawierającą dane o licznych szkodach, powodowanych przez zwierzęta na traktach bitych, oraz o braku efektu wydawanych do tej pory rozporządzeń o charakterze administracyjnym – jak np. o konieczności zakładania świnom kółek metalowych w nozdrzach – które z założenia miały ograniczyć te straty. Według Christianiego, straty spowodowane przez zwierzęta na traktach tylko w roku 1833 wynosić mogły ok. 20 tysięcy złotych. Naczelnik Komunikacji Łądowych i Wodnych usilnie domagał się ponownie zatem przywrócenia dróżnikom ich uprzedniego prawa do noszenia broni palnej, wskazując natychmiastową potrzebę wydania na ten cel co najmniej 150 sztuk broni, zaopatrzonej w proch i ładunki. Tym razem prośba służby transportowej została przyjęta pozytywnie (zresztą na czele ministerstwa spraw wewnętrznych nie stał już wówczas Aleksander hr. Strogonow, ale formalnie od 22 stycznia/3 lutego 1834 roku Eugeniusz Gołowin). Ten ostatni w dniu 1/13 czerwca 1834 roku wystąpił z wnioskiem do namiestnika carskiego w Królestwie feldmarszałka Iwana Paskiewicza, nr 5 876 / 17 476, o “dozwoleńie opatrzenia dróżników w broń palną”³⁸.

Na odpowiedź głównodowodzącego I Armią Czynną trzeba było czekać 10 dni. Paskiewicz informował bowiem Gołowina dnia 11/23 czerwca 1834 roku, iż wydał już gubernatorowi wojennemu miasta Warszawy hr. de Witte rozkaz aby ten wojskowy rosyjski przekazał do dyspozycji dyrektora Komunikacji Łądowych i Wodnych generała-majora Christianiego specjalne bilety, uprawniające do pobrania z magazynów wojskowych 150 sztuk broni palnej – karabinów z przeznaczeniem do użycia przez “strażników drogowych”. Broń, proch i kule przygotowano do pobrania z warszawskiego Arsenału, za co osobiście odpowiadał p. o. dowódcy artylerii I Armii Czynnej³⁹.

Po trzynastu latach używania broni przez dróżników, w październiku roku 1847 Naczelnik Zarządu XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego generał-major Teniszew wyraził zaniepokojenie faktem, iż wybrani naczelnicy objazdowi nie wypełniali literalnie przepisów obowiązujących w zakresie przetrzymywania i użytkowania przez dróżników broni palnej. Problem polegał na tym, iż nie zwracali oni “do wymiany” biletów na posiadanie broni, pozostałych po opuszczających już służbę dróżnikach. Zamiast powyższego naczelnicy ci – bez jakiegokolwiek składnia w tej mierze raportu do Zarządu XIII Okręgu Komunikacji – kontaktowali się z lokalnymi naczelnikami wojennymi, informując tych ostatnich o zmianie osobowej na danym stanowisku dróżnika transportowego. Owo pomijanie Zarządu Komunikacji powodowało oczywiście, że “kontrolła broni przy zarządzie w należyłym porządku prowadzona być” nie mogła. W związku z powyższym, występując w imieniu Zarządu XIII Okręgu Komunikacji, jego szef w

³⁸ Wniosek o dozwoleńie opatrzenia dróżników w broń palną; Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego, dyrektor główny prezydujący do namiestnika carskiego w Królestwie feldmarszałka Iwana Paskiewicza, 1/13 czerwca 1834 roku, reskrypt nr 5 876/17 476.

³⁹ Rozkaz wydania dla strażników drogowych 150 biletów na broń palną i tyleż karabinów, z potrzebą ilością prochu i kul; namiestnik carski w Królestwie Polskim feldmarszałek Iwan Paskiewicz, 11/23 czerwca 1834 roku, reskrypt nr 2280.

dniu 11/23 października 1847 roku skierował do naczelników objazdowych pismo w sprawie broni, nr 7367. W swoim elaboracie Teniszew polecił tymże naczelnikom objazdowym aby za każdym razem, kiedy pojawiała się nowa konieczność powierzenia dróżnikom broni palnej, ewentualnie wymiany biletów na broń (ze względu albo na odejście dróżnika, albo na potrzebę wymiany zużytej strzelby/karabinu), zwracali oni “dawny” bilet bezpośrednio do warszawskiego biura Zarządu XIII Okręgu Komunikacji. Jednocześnie – przy zamianie biletu – naczelnicy mieli obowiązek ponownego niejako występowania o nadanie uprawnień danemu dróżnikowi do posiadania na służbie broni palnej. Podczas trwania całej tej procedury, broń z amunicją należało przechować w biurze (“na składzie”) lokalnego naczelnika obwodowego. Co istotne to fakt, iż Teniszew czynił w dniu 23 października 1847 roku naczelników objazdowych w pełni odpowiedzialnymi za wszystkie ewentualne niespodziewane zdarzenia, jakie mogłyby się pojawić w konsekwencji niedopatrzeń w wykonaniu wprowadzanych właśnie rozporządzeń⁴⁰.

Posiadający broń palną dróżnicy używali do niej oczywiście ostrych nabojęw, pożytkując je przy akcjach “strzelania trzody chlewnej na drogach bitych szkodę zrządzającej”. Jednak coroczne przeznaczanie dla każdego dróżnika posiadającego na składzie państwową broń palną po 10 ostrych nabojęw władze transportowe uznawały za “zbyteczne”. Pomimo takiego stanowiska Zarządu XIII Okręgu Komunikacji, jeszcze zimą roku 1848 naczelnicy objazdowi domagali się ponownego wydawania co każde 12 miesięcy owych 10 sztuk ostrej amunicji na dróżnika. Co najbardziej irytowało w tym czasie władze Zarządu XIII Okręgu Komunikacji to konstatacja faktu, iż takie żądania wpływały “bez należytego usprawiedliwienia jak i gdzie użyte zostały dawne [naboje]”. Wobec powyższego, zgodnie z pismem skierowanym pod nr 1321 przez generała-majora Teniszewa w dniu 12/24 marca 1848 roku do wszystkich naczelników oddziałowych służby transportowej w Królestwie, nakazał on tym ostatnim aby podczas pierwszej nadarzającej się okazji do objazdu powierzonego im rewiru dokonali “najściślejszej rewizji” ilości wystrzelonych przez dróżników ostrych nabojęw. Taki dokładny raport musiał zawierać informacje: a) o celu użycia nabojęw; b) o ilości zabitych lub postrzelonych przez dróżnika świń; c) o ilości ostrych nabojęw nadal posiadanych przez dróżnika; d) opinię o celowości użycia ostrej amunicji; e) opinię o istnieniu lub braku potrzeby posiadania ostrej amunicji przez konkretnego dróżnika. Za nieprzekraczalny termin złożenia szczegółowych raportów co do ostrej amunicji w posiadaniu dróżników Teniszew uznał 20 kwietnia/1 maja 1848 roku.

Celem zagwarantowania na przyszłość prawidłowego użycia przez dróżników ostrej amunicji, w swoim piśmie z 24 marca 1848 roku nakazywał zarazem szef XIII Okręgu naczelnikom oddziałowym polecenia wydania podległym im naczelnikom objazdowym dopilnowania wraz z konduktorami zasady absolutnie wyłącznego strzelania przez dróżników z ostrej amunicji do wyrządzającej szkody na drogach bitych trzody chlewnej, tj. już po dokonaniu zniszczenia. Dodatkowo naczelnik XIII Okręgu domagał się szczegółowego rozliczania dla każdego “wypotrzebowanego” naboju. Tym sposobem każda sztuka użytej amunicji musiała być opisana i “usprawiedliwiona” w specjalnej książce amunicyjnej dróżnika. Zapisywane tu dane obejmowały kwestię określenia proveniencji/stanu własności

⁴⁰ Naczelnicy objazdowi zwracać mają bilety na broń dróżników wyszłych ze służby, o wyjednanie takichże biletów dla dróżników nowych czynić przełożenia, a broń z amunicją, do chwili zmiany biletu, zachowywać u siebie na składzie, Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, Naczelnik Zarządu generał-major Teniszew, do naczelników objazdowych, 11/23 października 1847 roku, nr 7367.

zabitych lub postrzelonych świń. Za użycie amunicji w innych celach groziły zaś dróżnikom groźne konsekwencje. Po pierwsze odbierano im automatycznie broń. Po drugie byli oni pociągani do “surowej odpowiedzialności”⁴¹.

Jakkolwiek używana przez dróżników broń palna została im przydzielona w konkretnym celu ochrony dróg bitych przed szkodami “jakie zwykle trzoda chlewna zrząda”, a jej pozyskanie poprzez nabycie stosownego biletu oraz późniejsze użycie – o czym wyżej – mogło mieć miejsce wyłącznie w takim właśnie celu, to jednak broń dróżnicza była niejednokrotnie wykorzystywana do innych celów, a nawet przez osoby nie będące dróżnikami. Pełną świadomość występowania takich nieprawidłowości władze Zarządu powzięły dopiero latem roku 1853, kiedy to w objeździe pierwszym drugiego oddziału XIII Okręgu Komunikacji (obejmującego: 26 wiorst szosy zakroczymskiej; 48 wiorst szosy nowoaleksandrowskiej; 62 wiorsty szosy krakowskiej; 31 wiorst szosy kaliskiej oraz 11 ¼ wiorst dróg w okolicach Warszawy) doszło do nieuprawnionego pobrania i użycia broni należącej do jednego dróżnika przez jego kolegę w pracy. Otóż dróżnik Tomasz Krasieński wziął tam broń od swego kolegi dróżnika Grudnia. Krasieński, jako “oddający się nałogowi pijaństwa” użył tejże broni “nie dla dobra drogi, lecz w własnych swoich widokach”. Po zapoznaniu się z całym wykroczeniem, generał-major Teniszew wystosował w dniu 22 lipca/3 sierpnia 1853 roku do naczelników oddziałowych pismo nr 4 937, polecając im przekazanie osobiście podległym naczelnikom objazdów, konduktorom oraz właśnie dróżnikom ostrzeżenia o konieczności wyłącznie samoistnego używania powierzonej dróżnikom broni. Broń ta oczywiście mogła też być użyta wyłącznie w przeznaczonym do tego celu. Dodatkowo Teniszew nakazał 3 sierpnia 1853 roku aby odtąd posiadający pozwolenie na broń pracownicy służby transportowej zawsze ją ze sobą nosili podczas przebywania na trakcie bitym/drodze. Wprowadzono tym samym zakaz pozostawiania broni palnej na stacji zajmowanej przez dróżników, etc. Nie wolno też było pożyczać tej broni ani też naboju do niej nikomu, i to pod żadnym pretekstem. Naczelnik XIII Okręgu Komunikacji ostrzegał poza tym, iż w wypadku jakiegokolwiek niewłaściwego użycia broni, czy nawet tylko zaobserwowania nie dostosowania się do właśnie wydawanego rozporządzenia, co do zasady osobie pożyczającej broń zostanie ona bezwzględnie odebrana. Do odpowiedzialności za takie wykroczenie mieli być pociągnięci niejako grupowo: sam winny wykroczenia dróżnik oraz wszyscy “starsi urzędnicy nieprzekraczający porządku”⁴².

Posiadanie broni palnej przez dróżników Królestwa Polskiego z biegiem czasu stało się jednak dla władz carskich dużym problemem. W konsekwencji z pismem nr 6 877, domagającym się odebrania dróżnikom broni palnej, wystąpił dnia 17/29 września 1860 roku do namiestnika carskiego w Królestwie Polskim księcia Gorczakowa dyrektor główny prezydujący w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych. W odpowiedzi namiestnik Gorczakow wydał w dniu 28 września/10 października 1860 roku decyzje nr 6103, w której polecił rzeczonemu ministrowi wydanie rozporządzenia nakazującego odebranie dróżnikom broni palnej i oddanie jej do warszawskiego Zarządu Artyleryjskiego. Na dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych spadł też

⁴¹ Naboje ostre służbie drogowej udzielane używane być mają wyłącznie do strzelania trzody chlewnej na drogach bitych szkodę zrzadzającej, i każdy użyty nabój ma być usprawiedliwionym w książce amunicyjnej, Zarząd XIII Okręgu Komunikacji, generał-major Mikołaj książę Teniszew do naczelników oddziałowych, 12/24 marca 1848 roku, reskrypt nr 1321.

⁴² Dróżnicy używać mają broni tylko na cel przeznaczony, mieć ją zawsze na drodze przy sobie i nikomu nie pożyczać, Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, generał-major Mikołaj książę Teniszew do naczelników oddziałowych, 22 lipca/3 sierpnia 1853 roku, reskrypt nr 4937.

obowiązek zawiadomienia o tejże decyzji Gorczakowa gubernatorów cywilnych w poszczególnych guberniach oraz ówczesnego naczelnika III Okręgu Korpusu Żandarmów⁴³.

9. Kontrola stanu dzieci dróżniczych ewentualnie przewidzianych do batalionów wojennych kantonistów.

Administracja carska w Królestwie Polskim dążyła do ścisłej kontroli dzieci dróżniczych, w szczególności gdy chodziło o urlopowanych wojskowych. I tak, Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych przesłał dnia 3/15 stycznia 1845 roku do inżynierów oddziałowych pismo nr 11 515, w którym przekazał im polecenie złożenia władzom list imiennych dzieci nieograniczenie urlopowanych lub dymisjonowanych żołnierzy i podoficerów, pozostających w polskiej służbie drogowej. Polecenie to nakazywało złożenie przez poszczególnych inżynierów obwodowych takich list w ciągu 25 dni od otrzymania stosownego reskryptu. Jednocześnie generał Mikołaj Teniszew nakazywał aby odtąd w każdym wypadku narodzin lub śmierci dziecka zatrudnionego w służbie transportowej Królestwa Polskiego bezterminowo urlopowanych, względnie dymisjonowanych żołnierzy i podoficerów armii carskiej, lokalny inżynier obwodowy składał na ten temat bezzwłoczny raport do warszawskiego Zarządu Komunikacji. Do takiego sprawozdania dołączano oczywiście metryki chrztu lub akty zejścia⁴⁴.

W dniu 11/23 grudnia 1846 roku, niejako w konsekwencji wprowadzenia w Królestwie XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, Naczelnik Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych generał-major książę Teniszew skierował do wszystkich inżynierów oddziałowych pismo nr 10 974, zawierające “polecenie składania kwartalnych wykazów dzieci dymisjonowanych lub nieograniczenie urlopowanych wojskowych w służbie zostających, w wykazaniem weszłych w związku małżeńskie”. Powyższe związane było konsekwencją ciągłego przestrzegania przepisów obowiązujących (zatrudnionych na posadach najczęściej dróżniczych) dymisjonowanych lub urlopowanych w zakresie nieokreślonym wojskowych rosyjskiej armii, które wymagały aby ich potomstwo płci męskiej należało do wojennych batalionów kantonistów. Wynikało zaś z tego, iż poszczególni naczelnicy wojenni w Królestwie Polskim byli zobligowani do tego aby regularnie składać sprawozdania dotyczące dzieci tych właśnie wojskowych do “zarządzającego wydziałami po byłej Komisji Rządowej Wojny”. Te “sprawozdania periodyczne” miały odtąd obejmować wszystkie dzieci (zatrudnionych często na posadach w drogownictwie – głównie właśnie jako dróżnicy) dymisjonowanych i stale urlopowanych wojskowych armii rosyjskiej, które były albo zapisane do batalionów kantonistów, albo nie zostały tam zapisane, i oczywiście znajdowały się w wieku pomiędzy 14 i 20 lat. Przy okazji książę Teniszew przypominał, iż “wielu wojskowych znajduje się w służbie drogowej i po wejściu do tejże służby ożeniwszy się, spłodzili dzieci o których naczelnicy wojenni dostatecznej nie posiadają wiadomości”. Stąd występujący w imieniu Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych rosyjski generał-major domagał się w końcu grudnia 1846 roku od inżynierów oddziałowych aby ułożyli oni na podstawie przesłanych im wzorów cały szereg szczegółowych

⁴³ Polecenie odebrania dróżnikom broni palnej i oddania jej do Zarządu Artyleryjskiego; namiestnik carski w Królestwie Polskim książę Gorczakow do dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, 28 września/10 października 1860 roku, reskrypt nr 6103.

⁴⁴ Polecenie składania list imiennych dzieci żołnierzy i podoficerów nieograniczenie urlopowanych lub dymisjonowanych w służbie drogowej zostających, Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew do inżynierów oddziałowych, 3/15 stycznia 1845 roku, reskrypt nr 11 515.

wiadomości. Sporządzone w ten sposób dane tabelaryczne należało przesłać w ciągu 20 dni od otrzymania rzonego pisma, i to w dwu egzemplarzach: a) jeden do Zarządu Komunikacji; b) drugi do właściwego gubernialnego naczelnika wojennego. Ponadto od pierwszego kwartału roku 1847 wypadło teraz co każde trzy miesiące przysyłać takie dokładne spisy w wyżej wymienione dwa miejsca. Spisy te należało wysyłać „jak najakuratniej” oraz „pod odpowiedzialnością”. Co więcej, w zestawieniach tych wypadło obecnie zamieszczać imienne wykazy wszystkich osób/dzieci płci męskiej wojskowych, które w ciągu ostatnich 90 dni weszły w związki małżeńskie. W takim spisie zamieszczano daty zawarcia związków małżeńskich oraz imiona poślubionych żon⁴⁵.

Stojąc wobec takiej potrzeby, opracowano specjalny formularz przykładowej listy mieszkających w poszczególnych guberniach Królestwa Polskiego, wojskowych niższych szczebli, posiadających zapisane do batalionów kantonistów dzieci płci męskiej. Oczywiście chodziło tu wyłącznie o tych chłopców, którzy nadal znajdowali się przy rodzicach, będąc na ich utrzymaniu i którzy nie mieli jeszcze skończonych 14 lat. Taki formularz musiał zawierać następujące dane: a) imiona i nazwiska rodziców; b) ich stopień wojskowy i zajmowany urząd; c) informacje o tym w jakim pułku i pod jaką komendą pierwotnie służyli; d) imiona synów zapisanych do batalionów kantonistów; e) wiek synów-kantonistów; f) informację o konkretnym batalionie kantonistów, do którego synowie ci byli zapisani⁴⁶. Wydano też, jako kolejne nawiązanie do pisma księcia Teniszewa z 11/23 grudnia 1846 roku standardowy wzór „Wykazu kantonistów synów nieograniczenie urlopowanych wojskowych niższych stopni, będących przy rodzicach na wychowaniu, mieszkających w guberni /...”⁴⁷. Finalnie w konsekwencji rozporządzenia Mikołaja Teniszewa z 11/23 grudnia 1846 roku, w dniu 17 lutego/1 marca 1847 roku, dyrektor Zarządu XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, radca stanu Lewiński wydał skierowane do inżynierów obwodowych pismo nr 897, gdzie wzywał tych ostatnich, aby przy okresowym składaniu do Zarządu Komunikacji oraz lokalnych naczelników wojennych wykazu dzieci „nieograniczenie urlopowanych” podoficerów i żołnierzy, oddzielnie przekazywać spisy dzieci „dymisjonowanych” podoficerów i żołnierzy. W obu wypadkach chodziło o synów (byłych) wojskowych, zatrudnionych w danym momencie w służbie drogowej Królestwa Polskiego⁴⁸.

⁴⁵ Polecenie składania kwartalnych wykazów dzieci dymisjonowanych lub nieograniczenie urlopowanych wojskowych w służbie zostających, w wykazaniem weszłych w związki małżeńskie. Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew do inżynierów oddziałowych, 11/23 grudnia 1846 roku, reskrypt nr 10 974.

⁴⁶ Lista nieograniczenie urlopowanych wojskowych niższych stopni, mieszkających w guberni NN, mających dzieci płci męskiej, zapisane do wojennego batalionu kantonistów i znajdujące się przy rodzicach do lat 14-tu wieku; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Mikołaj książę Teniszew, załącznik do reskryptu z 11/23 grudnia 1846 roku.

⁴⁷ Wykaz kantonistów synów nieograniczenie urlopowanych wojskowych niższych stopni, będących przy rodzicach na wychowaniu, mieszkających w guberni NN; Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych ... z 11/23 grudnia 1846 roku.

⁴⁸ Wykaz dzieci nieograniczenie urlopowanych podoficerów i żołnierzy składane być mają oddzielnie od wykazów dzieci podoficerów i żołnierzy urlopowanych, Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego; dyrektor Zarządu, radca stanu Lewiński, 17 lutego/1 marca 1847 roku, reskrypt nr 897.