

ОБЩИЕ ВОПРОСЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

УДК 656.051

DOI: 10.30977/AT.2219-8342.2018.43.0.90

SŁUŻBY TRANSPORTOWE KRÓLESTWA POLSKIEGO W LATACH
SZEŚCÍDZIESIĄTYCH XIX WIEKU. ZARZĄD PERSONALNY I OKRESOWE
BUDŻETYMarek Rutkowski¹¹Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP w Olsztynie

Streszczenie. Prezentowany artykuł koncentruje się na kwestiach związanych z działalnością służb transportowych ujarzmionego Królestwa Polskiego, w znaczącym pod względem ekonomicznym i politycznym okresie lat sześćdziesiątych XIX wieku. Przeprowadzona analiza dotyczy w szczególności: a) istotnych nominacji o charakterze personalnym oraz zmian strukturalnych; b) szczególnie ważnych i charakterystycznych budżetów dla lat 1860 oraz 1865. Na podstawie przeprowadzonych badań można wysnuć wniosek, iż władze carskie generalnie przyjmowały w swoich poczynaniach stanowisko, które - zarówno w nawiązaniu do nominacji szefów warszawskiej administracji transportowej, jak i w odniesieniu do wybranych budżetów polskich służb komunikacji lądowej i wodnej - można scharakteryzować jako szczególnie konserwatywne. W wypadku decyzji o charakterze personalnym wybierano wyłącznie ludzi cieszących się pełnym zaufaniem; w kwestiach finansowych szczupłość posiadanych środków pieniężnych ograniczała w całej rozciągłości domniemane pojawianie się zupełnie nowych koncepcji, o szerszym horyzoncie intelektualnym (poza wyjątkiem fragmentów dla budżetu z roku 1865, a zatem z okresu po upadku Powstania Styczniowego). Z kolei kierunek zmian instytucjonalnych charakteryzował się dużą amplitudą wahań czynników carskich. O znacznej niepewności co do dalszego postępowania świadczy: a) znacząca liczba samych przewartościowań instytucjonalnych; b) ich oczywiste uzależnienie od ogólnej sytuacji politycznej; c) przeciwstawność kryjących się za owymi zmianami tendencji. Tak było w roku 1861, gdy zależny bezpośrednio od petersburskiej centrali warszawski Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego został zastąpiony przez Zarząd VII Okręgu Komunikacji. Podobna sytuacja miała miejsce w roku 1862, gdy namiestnik carski w Królestwie Polskim ponownie powołał do życia w pełni niezawisły od władz rosyjskich Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych. Wreszcie potwierdzają tylko tę regułę drastyczne zmiany instytucjonalne z roku 1867, kiedy to lokalne warszawskie władze administracyjne przemianowano już ostatecznie na rosyjski XI Zarząd Komunikacji. Tak czy inaczej, w latach sześćdziesiątych XIX wieku dokonały się w formalnych polskich służbach transportowych liczne i dalekosiężne w swoim rezultacie zmiany, które - wobec finalnego włączenia w roku 1867 Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych do struktur administracyjnych Cesarstwa Rosyjskiego - doprowadziły w dalszej perspektywie do ogromnego zapóźnienia cywilizacyjnego polskiego drogownictwa drugiej połowy XIX wieku.

Słowa kluczowe: Struktury transportowe, budżet transportowy, Królestwo Polskie, XIX wiek.

Wprowadzenie

Niniejszy artykuł skupia się na dwu skorelowanych ze sobą kwestiach z zakresu funkcjonowania polskich służb transportowych okresu niewątpliwego przełomu, jakim były w Królestwie Polskim lata sześćdziesiąte XIX wieku, gdy ostatecznie lokalna administracja (w tym służby transportowe) zostały poddane pełnej i całkowitej kontroli carskiego aparatu urzędniczego. Część pierwsza opracowana skupia się zatem na nominacjach personalnych na stanowiska osób zarządzających

„komunikacjami” w ówczesnym Królestwie. Część druga, znacznie obszerniejsza, zawiera w miarę szczegółowe opisy dwu budżetów (etatów) tychże służb, charakterystyczne dla okresu przez Powstaniem Styczniowym roku 1863, oraz po jego klęsce. Przedstawiając zaś okoliczności a przede wszystkim uwarunkowania likwidacji Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim w roku 1867, starano się uzmysłowić, iż oba opisywane zagadnienia, tj. personalne i finansowe, były w pełni

uzależnione od decyzji o charakterze stricte politycznym.

**Nominacje osobowe szefów służb
komunikacyjno-transportowych Królestwa
Polskiego w latach sześćdziesiątych
XIX wieku**

Szefowie służb transportowych Królestwa Polskiego okresu lat sześćdziesiątych XIX wieku to zaledwie kilka osób, z których na pierwszym miejscu trzeba wymienić generała-majora Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji Jana Kantego Józefa Smolikowskiego. Była to osobistość w pełni przez Rosjan zweryfikowana, jako iż już gdy w roku 1831 Smolikowski znalazł się w Petersburgu, gdzie wkrótce został włączony właśnie do Cesarskiego Korpusu Inżynierów Komunikacji. Co więcej, w roku 1838 został Smolikowski przeniesiony w stopniu podpułkownika do urzędu naczelnika Inżynierii Armii Czynnej [1]. W dalszej kolejności, dnia 26 sierpnia / 7 września 1856 roku Aleksander II wydał rozkaz podwyższenia rangi pułkownika Smolikowskiego do stopnia generała-majora. Jednocześnie, już jako „przewodzący” (polskim) XIII Okręgiem Dróg Komunikacji, Smolikowski został przeznaczony w nagrodę niejako „za odznaczającą się służbę” na specjalnego doradcę, zasiadającego przy namiestniku Królestwa Polskiego [2]. Podobnie po ustąpieniu z funkcji formalnego szefa warszawskich kolei Mikołaja Opispowicza Krafta, był w roku 1857 Smolikowski - przez niedługi okres czasu - dyrektorem Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej [1]. Wreszcie generał-major Jan Kanty Józef Smolikowski został dnia 22 czerwca / 4 lipca 1857 mianowany oficjalnym naczelnikiem XIII Okręgu Komunikacji, przestając tym samym być osobą jedynie nim „zawiadującą”. Postanowienie to, wydane do Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji, oczywiście podpisał car Aleksander II [3]. Skierowanie doskonale zaznajomionego z potrzebami armii rosyjskiej Smolikowskiego na kluczowe w polskiej strukturze transportowej stanowisko stanowiło swoisty dowód uznania przez władze carskie jej sui generis strategicznego charakteru. Było też oczywiście wyznacznikiem wysokiej oceny lojalności tego Polaka w stosunku do najezdniczej władzy. Pomimo tych oczywistych pozytywów, w roku 1861 generał Smolikowski został jednak zwolniony ze służby „z powodu choroby”, wraz z zachowaniem prawa do noszenia munduru oraz z wysoką gażą emerytalną [4].

Podobnie i będący w latach 1861-1863

naczelnikiem XIII (VII) Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, a następnie Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, generał-major Korpusu Inżynierów Dróg Komunikacji Stanisław Kierbedź [5] również cieszył się pełnym uznaniem carskich władz najezdniczych. Prowadził on już przedtem kluczowe z rosyjskiego prestiżowo-strategicznego punktu widzenia inwestycje, jak np. budowę pierwszego mostu żelaznego w Petersburgu - (tzw. Mostu Błagowieszczeńskiego), kiedy to na koniec tych prac car Mikołaj I w dniu 18 listopada 1850 roku nadał mu rangę generała-majora. W roku 1852 został Kierbedź m.in. zastępcą naczelnika budowy kolejowej Drogi Warszawsko-Petersburskiej [6]. Następnie 20 października / 1 listopada 1854 roku głównie zarządzający petersburskim Wydziałem Dróg Komunikacji i Budów Publicznych generał-adiutant Kleinmichel wydał w Petersburgu rozkaz polecający Kierbedźowi przeprowadzenie „poszukiwań i ułożenia” połączenia kolei petersbursko-warszawskiej z inną kluczową dla Rosjan inwestycją - Koleją Kkrólewiecką [7]. Od roku 1857 był zarazem Kierbedź członkiem zarządu Głównego Towarzystwa Rosyjskich Dróg Żelaznych [6]; budował też słynny żelazny most warszawski [8-9]. Został on również członkiem Rady Zarządu Głównego Komunikacji i Gmachów Publicznych w Cesarstwie Rosyjskim [10].

Decyzja o powołaniu Stanisława Kierbedzia na szefa polskich służb transportowych (wówczas VII okręgu komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego) zapadła ostatecznie latem roku 1861, przy czym w dniu 26 lipca / 7 sierpnia te same daty podano, iż Stanisław Kierbedź jako „jedyny członek Rady Technicznej w Głównym Zarządzie Kolei Rosyjskich”, powinien dalej uczestniczyć w Radzie tegoż Stowarzyszenia Ogólnego, a to celem prawidłowego nadzoru wydatkowania niezbędnych kwot finansowych [4]. Co więcej, wydając postanowienie o mianowaniu Kierbedzia naczelnikiem XIII (VII) Okręgu Komunikacji, car Aleksander II nakazał mu być jednocześnie członkiem warszawskiej Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego [10]. Po przybyciu do Królestwa w połowie sierpnia roku 1861 zbyt długo jednakowoż Stanisław Kierbedź nie pełnił swoich obowiązków, gdyż już we wrześniu roku 1861 - oraz w styczniu 1862 roku - zachorował on i był w tym czasie niezdolny do faktycznego pełnienia służby [4]. Chwilowe niedyspozycje nie przeszkodziły mu jednak w podjęciu aktywnych prac jako szef służb transportowych

Królestwa Polskiego. W efekcie, pracował on na tym stanowisku (także jako członek warszawskiej III Rady Stanu) praktycznie jeszcze w grudniu roku 1863 [11]. Finalnie w drugiej połowie grudnia 1863 roku opuścił Kierbedź Warszawę na rzecz Petersburga, gdzie zasiadał potem przez szereg długich lat we władzach rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji [12]. O stosunku Stanisława Kierbedzia do Powstania Styczniowego i ogólnie sprawy polskiej do pewnego stopnia świadczyć może fakt, iż w sierpniu roku 1863 roku nakazał on bezwzględnie zwalniać wszystkich urzędników i oficjalistów, którzy samowolnie opuścili służbę (udając się w szeregi powstańców) [13].

Wreszcie ostatnim naczelnikiem w miarę niezależnego Zarządu Komunikacji w Królestwie Polskim (potem już tylko - w czasach finalnej próby rusyfikacji – XI Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego) został dnia 21 grudnia 1863 / 3 stycznia 1864 roku, twz. „Iflandczyk”, absolwent uniwersytetów w Dorpacie, Paryżu i Gettyndze, doktor filozofii tamże, generał-lejtnant inżynierii Ernest Szuberski. Car Aleksander I mianował go na to stanowisko jako „zostającego [od roku 1863] przy Głównym Zarządzie Komunikacji i Budowli Publicznych [Cesarstwa Rosyjskiego], z prawem zasiadania w Radzie tego Zarządu”[4,14,15]. Także i Ernet Szuberski był doskonale znany władzom rosyjskim, a nawet wysoko przez nie cenionym inżynierem. Wstąpił on bowiem do służby w Korpusie Inżynierów Dróg Komunikacji jeszcze w roku 1823; po pracach przy Kanale Miryńskim oraz nad połączeniem Niemna z Wisłą (jak też nad regulacją Bugu); budował szosę z Tuły do Moskwy oraz zakłady zbrojeniowe w Tule. Był też Ernest Szuberski budowniczym drogi z Tuły do Orła. Zaufanie carskie zaskarbił sobie nasz Szuberski wcześniej, czego oznaką był fakt, iż już wiosną roku 1835 otrzymał on od Mikołaja I order Św. Włodzimierza czwartej klasy[16]. W roku 1854 (na przełomie marca i kwietnia tego roku) został z kolei odznaczony orderem Św. Anny pierwszej klasy; nominacja ta dosięgła Erneta Szuberskiego jako ówczesnego naczelnika IV Okręgu Dróg Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego[17]. Także w czasach Powstania Styczniowego i wkrótce po jego upadku, Szuberski umiał zaskarbić zaufanie carskiego namiestnika w Królestwie - hr. Berga. To właśnie na jego przedstawienie, oraz „z uwagi na zasługi okazane w śpiesznym poprowadzeniu budowy Drogi Żelaznej Fabryczno-Lódzkiej”, car Aleksander II odznaczył w roku 1865 m.in. Szuberskiego orderem św.

Włodzimierza drugiej klasy [18]. W ostatnich latach swego życia (nadal będąc naczelnikiem XI Okręgu Dróg Komunikacji) skupił się jednak Ernet Szuberski nad kwestiami teoretycznymi, pisząc monografię o wybranych aspektach eksploatacji dróg żelaznych. Zmarł ostatecznie nie w Warszawie czy Petersburgu, a w Berlinie, dnia 8/20 lipca 1871 roku [19].

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

Zmiany organizacyjno-strukturalne polskich administracji komunikacyjno-transportowej Królestwa Polskiego

Zatwierdzenie etatu XIII Zarządu Komunikacji z dnia 3/15 maja 1860 roku. Rozpoczynając opis zmian przez jakie przechodziły polskie służby komunikacyjno-transportowe schyłkowego okresu swego quasi-niezależnego istnienia, wypada przede wszystkim skupić się na etacie XIII Zarządu Komunikacji z dnia 3/15 maja 1860 roku. Otóż po przedstawieniu przez namiestnika królewskiego generała – adiutanta Górczakowa nowego etatu warszawskiego XIII Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, car Aleksander II zatwierdził te propozycje. W konsekwencji dnia 5 marca 1860 roku generał-adiutant Czekałwin, głównie-zarządzający komunikacjami i budowlami publicznymi wystosował do księcia namiestnika Królestwa Polskiego pismo nr 484, w którym potwierdził carską zgodę na nowy etat polskiej władzy transportowej, oraz nakazał wprowadzić następujące rozwiązania.

Przede wszystkim należy stwierdzić iż nowy etat oznaczał wprowadzenie znaczących ograniczeń w stosunku do stanu zastanego. Pomimo

tego, na wniosek namiestnika Królestwa, naczelnik XIII Okręgu Komunikacji generał-major Smolikowski utrzymał swoje dotychczasowe wysokie wynagrodzenie, pomimo jego formalnego zmniejszenia w nowym etacie. I tak, „z uwagi na długoletnią gorliwą służbę”, miał on nadal pobierać, dopóki pozostawał na swojej posiadzie, wynagrodzenie roczne w wysokości 5 250 rubli rocznie, jakkolwiek w nowym etacie naczelnikowi okręgu przysługiwało wynagrodzenie o wysokości 4 500 rubli w stosunku rocznym, czyli mniejsze o 750 rubli.

Osobom, które na skutek zatwierdzenia nowego etatu XIII Okręgu Komunikacji straciły posady, gwarantowano wypłacanie - stosownie do istniejących postanowień – przez dwa lata (ewentualnie do czasu znalezienia nowej pracy) połowy ich pensji. Biorąc jednak pod uwagę „krytyczne położenie” w jakim mogli się znaleźć urzędnicy tracący swoje posady, car Aleksander II zezwolił namiestnikowi Królestwa udzielić zasiłek tym z nich, którzy z całą pewnością potrzebowali wsparcia. Zastrzeżono jednak przy tym, aby wysokość takiej uzupełniającej zapomogi nie była większa niż druga część dotychczasowego uposażenia.

Poza tym, celem prawidłowego wykonania zaplanowanych prac mających prowadzić do ulepszenia żeglugi wiślanej, car pozwolił władzom Królestwa Polskiego zachować prawo do ustanawiania „objazdów” na rzece Wiśle. Objazdy te wykonywano zgodnie z potrzebą chwili, bez konieczności wykonywania zaleceń, zapisanych w – zatwierdzonym jeszcze w roku 1846 - „rozkładzie Oddziałów i Objazdów XIII Okręgu Komunikacji”.

Nie zapomniano też o wychowankach Instytutu Korpusu Inżynierów Komunikacji. Otóż car Aleksander pozostawił uznaniu namiestnika Górczakowa czy zatrzymać kwotę 4 114 rubli 28 ½ kopiejek w budżecie XIII Okręgu Komunikacji, czy też przenieść tę sumę do budżetu Warszawskiego Okręgu Naukowego [20]. Ostatecznie po otrzymaniu od namiestnika Królestwa przygotowanego ostatecznie projektu

etatu XIII Okręgu Komunikacji, dnia 23 kwietnia / 5 maja 1860 roku główno-zarządzający Komunikacjami i Budowlami Publicznymi w Cesarstwie Rosyjskim generał-adiutant Czekwin w odezwie nr 871 uznał za właściwe przenieść na etat Warszawskiego Okręgu Naukowego kwotę przeznaczoną na utrzymanie wychowanków w Instytucie Korpusu Inżynierów Komunikacji. Warto nadmienić, iż całościowy budżet władz transportowych Królestwa Polskiego został uprzednio zatwierdzony finalnie przez cara Aleksandra II dnia 21 kwietnia 1860 roku.

Na swoim posiedzeniu w dniu 3/15 maja 1860 roku Rada Administracyjna postanowiła przekazać przesłane w formie odezwy ministra transportu Rosji rozkazy carskie oraz przesłać - również zatwierdzony przez cara - budżet XIII Okręgu Komunikacji do realizacji w Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu. Poza tym oczywiście nowe etaty przekazano: Zarządowi XIII Okręgu Komunikacji w Królestwie Polskim oraz Kuratorowi Warszawskiego Okręgu Naukowego. Poza scedowaniem na tegoż kuratora obowiązku doboru kandydatów na wychowanków Instytutu Korpusu Inżynierów Komunikacji, Rada Administracyjna nakazała również podległym jej instytucjom poinformowanie o terminie faktycznego wprowadzenia w życie nowego budżetu administracji transportowej Królestwa [20].

Zatwierdzony 21 kwietnia/3 maja 1860 roku budżet XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych przedstawiał się jak niżej. Po pierwsze, Warszawski Zarząd Komunikacji w Królestwie Polskim stanowił według budżetu na rok 1860 następującą strukturę.

Inspektorzy (w liczbie czterech) otrzymywali na koszty wyjazdów rocznie kwotę 600 rubli każdy, co stanowiło w stosunku dwunastomiesięcznym sumę rzędu 2400 rubli. W porównaniu do wcześniejszego etatu z roku na rok 1853 wypadł z niego w zarządzie pomocnik Naczelnika Okręgu; w randze generał-majora lub pułkownika, z kwotą pensji 2 250 rubli rocznie

Tabela 1 – Zarząd Okręgowy w Warszawie XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku [21]

Zatrudnienie etatowe	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna w rublach srebrem	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
Naczelnik Okręgu, Prezydujący; w randze generał-lejtnanta, względnie generał-majora	1	–	–	4 500	4500
Członkowie Ogólnego Zebrania Zarządu Okręgowego- Inspektorzy	4	V	V	1 200	4 800

Tabela 2 – Kancelaria Zarządu Okręgowego w Warszawie XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku [21]

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

Tabela 3 – Wydział Techniczny Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku [21]

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

Tabela 4 – Wydział Administracyjno- Rachunkowy Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku [21]

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

I tu w stosunku do uprzedniego budżetu polskich służb komunikacyjnych (na rok 1853) pojawiły się w roku 1860 znaczące zmiany. Dyrektor kancelarii dostawał teraz kwotę wynagrodzenia zmniejszoną o 300 rubli rocznie. Wypadł za to zupełnie pomocnik dyrektora (naczelnika) kancelarii. Zamiast dwóch tłumaczy języka rosyjskiego pozostawał tylko jeden, ze stawką 600 rubli rocznie (poprzednio jeden z tłumaczy miał mniejszą stawkę 450 w wysokości rubli rocznie). Dziennikarz dostawał teraz o 75 rubli więcej. Liczbę ekspedytorów zmniejszono do jednego; zamiast (jak poprzednio) sześciu zatrudniano tylko czterech „urzędników do pisania” (nie wymieniano już terminu: „kaligraf”), oszczędzając na tym zmniejszeniu etatowym 270 rubli rocznie.

W porównaniu z etatem na rok 1853 w Wydziale Technicznym Zarządu Komunikacji widzimy teraz szereg zmian. Pojawia się dodatkowy (trzeci) naczelnik stołu, zresztą były naczelnik Biura Rysunkowego, co podnosi kwotę wydatków rocznych o 900 rubli. Z kolei mamy teraz trzech, a nie czterech pomocników

naczelników stołu, jednak z pensją roczną zwiększoną dla każdego o 100 rubli, co daje i tak pomniejszenie ogółu wydatków w tym zakresie o 300 rubli rocznie. Dodatkowo dochodzą w tym wydziale jeszcze jeden rysownik z pensją 450 rubli rocznie, oraz 4 konduktorów; na których trzeba było wydać ogółem 1080 rubli.

W zestawieniu do etatu Wydziału Administracyjnego Zarządu XIII Okręgu Komunikacji na rok 1853, ponownie w rozwiązaniach z roku 1860 (teraz przyjętych dla Wydziału Administracyjno-Rachunkowego) także nastąpił szereg zmian. Zlikwidowano posadę dwóch naczelników stołu, pozostawiając w tym wydziale tylko jedną osobę o takim statusie, czym doprowadzono do pojawienia się oszczędności rzędu 1200 rubli rocznie. Zamiast dwóch buchalterów także został tylko jeden, przez co pojawiła się kolejna oszczędność w kwocie 600 rubli. Wreszcie z trzech pomocników naczelnika stołu zachował się tylko jeden, zmniejszając obciążenie Zarządu Komunikacji o kolejne 870 rubli rocznie.

Tabela 5 – Funkcje pełnione przy Zarządzie XIII Okręgu Komunikacji, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku [21]

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

Tabela 6 – Urzędy zależne od Zarządu XIII Okręgu Komunikacji na drogach bitych, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku [21]

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

Zestawiając budżety z roku 1853 i 1860 staje się widocznym, iż w tym ostatnim nie zamieszczono Wydziału Rysowania i Litografii Zarządu Okręgowego XIII Okręgu Komunikacji”, wstawiając w to miejsce - przedstawiony wyżej - opis funkcji wykonywanych przy tymże Generalnym Zarządzie. Tym sposobem Zarząd XIII Okręgu Komunikacji tracił szereg urzędników/oficjalistów i związane z nimi fundusze. Chodziło tu przede wszystkim o: dwóch rysowników litografów z pensją roczną 600 rubli; konduktora 1 klasy z uposażeniem 180 rubli; konduktora 2 klasy z uposażeniem 150 rubli; konduktora 3 klasy z wynagrodzeniem 120 rubli; konduktora 4 klasy z pensją 90 rubli oraz drukarza i litograf z wynagrodzeniem 180 rubli rocznie.

Dodatkowo etat z roku 1860 przeznaczał na Zarząd XIII Okręgu Komunikacji oddzielne kwoty przewidziane na tzw. wydatki funkcjonalne. Wśród nich wymieniano: a) na materiały kancelaryjne: 1 300 rubli rocznie; b) na opał i światło: 1 100 rubli; c) na utrzymanie dwóch domów(w Warszawie), gdzie głównie

znajdowało się pomieszczenia biurowe: 900 rubli; d) na opłaty skarbowe pobierane od tych dwóch nieruchomości: 270 rubli; e) na bibliotekę: 450 rubli w stosunku rocznym.

Z całościowego zestawienia wydatków przewidzianych budżetem roku 1860 w Zarządzie XIII Okręgu Komunikacji wynika, iż wynosił on w wymiarze dwunastu miesięcy kwotę: 31 370 rubli [21]. Znamienne jest, iż było to o ponad siedem tysięcy rubli mniej niż w roku 1853, kiedy budżet ten wynosił: 38 760 rubli.

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

Poza tym dla każdego z inżynierów przypisanych „do dozoru dróg” przeznaczono po 300 rubli na koszty podróży, co łącznie dawało sumę rzędu 1 500 rubli rocznie. Natomiast na płace konduktorów i dróżników, którzy zresztą znaleźli się w międzyczasie w zarządzie „spółki prywatnej, trudniącej się konserwacją dróg bitych 1go rzędu”, przewidziano ryczałtem na rzecz tejże spółki kwotę aż 60 000 rubli rocznie.

Tabela 7 – Urzędy zależne od Zarządu XIII Okręgu Komunikacji w komunikacji wodnej, zgodnie z etatem z 2/15 maja 1860 roku [21]

Personel w służbie komunikacji wodnej	Liczba urzędów	Klasa		Płaca roczna	
		Urząd	Mundur	Urzędnik	Całość
a) służba przy ulepszeniu spławu na Wiśle					
4 naczelników objazdowych	4	VIII	VIII	750; 600	2 550
6 konduktorów	6	XII	X	300	1 800
11 dozorców rzeki Wisły	11	XIV	Bez haftu	225; 180	1 620
b) służba przy Kanale Augustowskim					
naczelnik objazdu	1	VIII	VIII	600	600
7 dozorców przy służach	7	XIV	Bez haftu	150	1 050
21 stróżów przy służach	21	-	-	75	1 575
stróż przy kancelarii	1	-	-	75	75

Dla transportowej służby wodnej przeznaczano też fundusze funkcjonalne. I tak, dla czterech naczelników objazdów spławu na Wiśle przewidziano dla każdego z nich rocznie kwotę 225 rubli; czyli łącznie 900 rubli. Na podróże sześciu konduktorów tegoż spławu wyznaczono po 120 rubli rocznie, czyli ogółem 720 rubli. Naczelnik objazdu przy Kanale Augustowskim otrzymał natomiast na wydatki związane z podróżą 225 rubli rocznie. Siedmiu dozorców przy służach tego kanału dostało na podróże po 60 rubli, co dawało 420 rubli rocznie. Na materiały kancelaryjne służby wodnej zamieszczono w budżecie 30 rubli; na najem lokalu na kancelarię, opał i światło przewidziano też 30 rubli. „Na smarowidło do mechanizmów śluzowych, upustów i mostów zwodzonych” kolejne 85 rubli, i wreszcie na nadzwyczajne wydatki, którymi w odniesieniu do służby drogowej i wodnej miał prawo dysponować Zarząd XIII Okręgu Komunikacji zapisano kwotę w wysokości 150 rubli.

Ogółem zatem na służbę realizowaną przy drogach bitych i transporcie wodnym przewidzi-

ano w budżecie Zarządu XIII Okręgu Komunikacji sumę rzędu 77 511 rubli [21].

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

Oczywistym było, iż także i inżynierowie gubernialni otrzymywali - zgodnie z etatem z roku 1860 - odpowiednie fundusze, niezbędne do wykonywania podróży służbowych. I tak, inżynier mazowiecki dostawał na ten cel 375 rubli rocznie; pozostali inżynierowie gubernialni natomiast pobierali na ten cel po 300 rubli na rok. Z kolei 38 inżynierów powiatowych otrzymywało po 225 rubli na koszty podróży (czyli razem 8 775 rubli). Jak się zatem okazywało, całościowo na służbę inżynierską w guberniach i powiatach Królestwa Polskiego etat z 3/15 maja 1860 roku przewidywał 31 750 rubli [21].

W Warszawie funkcjonowała natomiast tzw. „oddzielna służba inżynierska”, opłacana z funduszy miejskich stolicy Królestwa Polskiego. Wyliczano w jej składzie następujące funkcje.

Tabela 8 – Służba inżynierska XIII Okręgu Komunikacji w guberniach i powiatach Królestwa Polskiego zgodnie z etatem z 3/15 maja 1860 roku [21]

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

Ogółem na ową „służbę inżynierską” w Warszawie przewidywano w 1860 roku 9 204 wydać ruble w stosunku rocznym.

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

kwocie: 2 555 rubli w stosunku rocznym (czyli razem 6 555 rubli).

Z powyższego można było wyliczyć, iż całościowy budżet Zarządu XIII Okręgu Komunikacji – jak go zatwierdzili w roku 1860 namiestnik carski w Królestwie Górczaków oraz głównie-zarządzający Komunikacjami Lądowymi i Wodnymi w Cesarstwie Rosyjskim Czekwin opiewał na kwotę 156 tysięcy 380 rubli.

Tabela 9 – Służba inżynierska w mieście Warszawie, zgodnie z danymi zapisanymi w etacie Zarządu XIII Okręgu Komunikacji z 3/15 maja 1860 roku [21]

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

Z czego 9 204 rubli przypadało na budżet Miasta Stołecznego Warszawy, a 147 186 rubli na Skarb Królestwa Polskiego [21]. Przy całej swojej logiczności i względnie dobrym opracowaniu merytorycznym, budżet służb transportowych królestwa z roku 1860 stanowił oczywistą oznakę próby ich degradacji, zarówno w aspekcie ilości pracowników, jaki finansowych możliwości działania. Takie podejście petersburskiego czynnika decyzyjnego było same w sobie - zdaniem piszącego - w zasadzie rażąca przeciwwagę dla ogólnych tendencji w tym zakresie obecnych na obszarze właściwego Imperium Rosyjskiego. Pewnym tylko pozytywnym komentarzem można jedynie opatrzyć tu wyraźnie widoczną wolę do, czasowego przynajmniej, ulżenia losu szeregu przewidzianych do zwolnienia urzędników transportowych.

W kolejnym roku 1861 wprowadzono jednak pewne, chociaż w niewielkim stopniu pozytywne zmiany w ówczesnym etacie Zarządu XIII Okręgu Komunikacji. Dokonano tego poprzez wprowadzenie posady komisarza do nadzoru dróg bitych. Decyzję podjęła Rada Administracyjna postanowieniem nr 1 793 z 14/26 marca 1861 roku. Opisując powyższy etat Zarządu XIII Okręgu Komunikacji należy też wspomnieć, iż w zakresie uposażeń został jeszcze w kolejnym roku zmieniony w dalszym zakresie. Powodem było wydanie w dniu 15/27 czerwca 1862 roku przez cara Aleksandra II

postanowienia o generalnym podwyższeniu płacy urzędników [21]. Zmiany te były jedynie preludium do poważniejszych, nadchodzących przewartościowań w polskim systemie administracyjno-transportowym, w tym o charakterze formalno-strukturalnym.

Zmiany formalnej struktury organizacyjnej z marca 1861 roku oraz z sierpnia roku 1862. Wkrótce się przecież miało okazać, iż zależny bezpośrednio od petersburskiej centrali Zarząd XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych Cesarstwa Rosyjskiego działał tylko do roku 1861, gdyż postanowieniem monarszym z 22 lutego / 6 marca 1861 roku struktura ta została zamieniona na Zarząd VII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych [Cesarstwa Rosyjskiego] [22]. Stało się tak w efekcie zlikwidowania w Rosji VII-go i IX-go Okręgu Komunikacji [21, 23]. Nie były to jednak zmiany które można by zaliczyć ich do przełomowych.

Innego charakteru tymczasem nabrało kolejne przewartościowanie. Otóż na skutek wydania w dniu 27 maja / 8 czerwca 1862 roku przez cara Aleksandra II ukazu mówiącego, iż namiestnik królewski w królestwie Polskim był „zawsze” głównym zwierzchnikiem lokalnych władz, oraz ze względu na potrzebę nadanie większej „jedności” Zarządowi Komunikacji w Królestwie Polskim, dnia 7/19 sierpnia 1862 roku Aleksander II wydał postanowienie (ukaz), ustanawiające w tymże Królestwie praktycznie

oddzielny i prawie w pełni niezawisły od władz rosyjskich Zarząd Komunikacji. Ukaz ten car podpisał w Krasnym Siole na wniosek swego namiestnika w Królestwie oraz głównozarządzającego Komunikacjami i Budowlami Publicznymi w Cesarstwie Rosyjskim.

Na mocy cesarskiego postanowienia uchylono zatem ukaz z 5 grudnia 1846 roku, ustanawiający w Królestwie Polskim XIII (następnie VII) Okręg Komunikacji, powołując „oddzielny i niezawisły” od Zarządu Głównego w Cesarstwie Rosyjskim lokalny Zarząd Komunikacji (art. 1). Zachowano jednak dotychczas obowiązujące przepisy, dotyczące składu osobowego oraz organizacji instytucjonalnej zarządu Komunikacji w Królestwie, oczywiście o ile nie stały one w sprzeczności z nowym, zatwierdzanym właśnie prawem. Konieczne zmiany musiał przedstawić carowi do akceptacji namiestnik Królestwa (art. 2) [24, 25]. Tym sposobem latem roku 1862 przywrócono teoretycznie przynajmniej stan sprzed roku 1846, kiedy w praktyce służby transportowo-komunikacyjne Królestwa Polskiego działały quasi-samodzielnie, nawet pod takimi zwierzchnikami jak w pełni zaprzędany caratowi generał Józef Rautenstrauch, czy (w początkowym okresie swoich rządów) moskiewsko-tatarski książę Teniszew.

Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim na rok 1865. Wprowadzone zmiany okazały się jednak w mi-

arę szybko, szczególnie wobec wybuchu Powstania Styczniowego, iluzoryczne. Pewnym pokłosiem jednak swoistego cząstkowego przynajmniej uniezależnienia się lokalnego transportowego aparatu urzędniczego od przemożnego wpływu petersburskiej centrali były kolejne projekty budżetów zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego. Takim właśnie opisem etatu dysponujemy dla roku 1865. Opracowany wówczas etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim umożliwia nam nieoceniony wgląd w ówczesną strukturę organizacyjno-finansową opisywanej tu agendy rządowej. Przede wszystkim Ogólne Zebranie Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie przedstawiało się według etatu na rok 1865 jak następuje.

Należy zaznaczyć, iż naczelnik zarządu, jako członek Rady Administracyjnej otrzymywał jeszcze 1500 rubli rocznie ad personam. 4 inspektorów oraz komisarz rządowy kontrolujący spółkę dzierżawiącą drogi bite uzyskali na cele podróży po 600 rubli rocznie (razem: 3 000 rubli) [26]. Z kolei etat kancelarii Zarządu Okręgowego obliczono następująco. Do tego dochodziła opłata za lokal w wysokości 45 rubli rocznie

Tabela nr 12 przedstawia z kolei etat Wydziału Technicznego Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim.

Tabela 10 – Ogólne Zebranie Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865 [26]

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

Tabela 11– Kancelaria Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865 [26]

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

Tabela 12 – Wydział Techniczny Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865 [26]

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

4 konduktorów	4	300	1200
---------------	---	-----	------

Skład i wynagrodzenia osób zatrudnionych w Wydziale Administracyjno-Rachunkowym Zarządu Okręgowego w roku 1865 przedstawiały się z kolei według schematu podanego poniżej w tabeli nr 13.

Do powyższego zestawienia trzeba jeszcze dodać opłatę za lokal w wysokości 30 rubli rocznie [26].

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

Aby uzupełnić etat Zarządu Komunikacji Królestwa Polskiego zapisany w roku 1865,

trzeba wskazać jeszcze dodatkowe zaplanowane wydatki: a) na potrzeby kancelaryjne 1500 rubli; b) na opał i światło: 2000 rubli; c) na utrzymanie domów gdzie mieściły się biura i pomieszczenia socjalne: 1500 rubli; d) na opodatkowanie i „ciężary”: 270 rubli; e) na funkcjonowanie biblioteki: 450 rubli rocznie. Całościowo koszt działalności warszawskiej siedziby Zarządu Komunikacji wyliczono w 1865 roku na 40 830 rubli [26].

Z kolei w liczbie urzędów zależnych od Zarządu Komunikacji etat z roku 1865 wymienia tylko inżynierów skierowanych do nadzoru dróg bitych, jak to przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 13– Wydział Administracyjno-Rachunkowy Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865 [26]

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

Tabela 14 – Funkcje pełnione przy Zarządzie Okręgowym Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865 [26]

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

Tabela 15 – Urzędy zależne od Zarządu Okręgowego Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim według etatu na rok 1865 [26]

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

Uzupełniając te dane trzeba wskazać, iż kontrolujący drogi bite inżynierowie pozyskali na koszty podróży jednostkowo po 830 rubli (razem było to: 4150 rubli rocznie).

Do ogólnego zestawienia zasad funkcjonowania warszawskiej centrali Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych według opisywanego tu etatu brakuje jeszcze dodania: a) możliwości dodatkowego „pobierania” przez jego członków dodatkowych sum pieniężnych - na co przeznaczono w roku 1865 kwotę rzędu 4 tysięcy rubli; oraz b) dodatki do płac i nagrody,

gdzie przewidziano kwotę w wysokości 2 555 rubli rocznie (ogólnie dawało to zatem: 6 555 rubli). Tzw. „szczegółowe i ogólne” podstawy finansowe działalności Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego wynosiły zatem - według opracowania na rok 1865 - 55 285 rubli [26].

W zakresie działalności zależnej od Zarządu Komunikacji trzeba było w zasadzie standardowo wymienić wykonywane w roku 1865 naprawy (konserwacje) dróg pierwszej klasy oraz inne czynności powiązane, budowę

dróg drugiej klasy, oraz prace zmierzające do „utrzymania komunikacji wodnych”. Miało tu miejsce przede wszystkim: a) przekazanie funduszy spółce prywatnej odpowiedzialnej za utrzymanie dróg bitych 1-ej klasy, mostów, kanałów, koszar drogowych, oraz konduktorów i dróżników w wysokości 465 tysięcy rubli; b) wyasygnowanie kwot niezbędnych na utrzymanie mostów z opłatą myta, oraz na inne prace nieobjęte kontraktem ze spółką prywatną, na które to projekty wyasygnowano sumę wielkości 30 tysięcy rubli (razem dawało powyższe: 495 tysięcy rubli). Natomiast na budowę dróg drugiej klasy przeznaczono w roku 1865 jedynie „zasilek” pochodzący ze Skarbu

Państwa o śmiesznej wręcz wielkości 20 tysięcy rubli. Natomiast na prace związane z transportem wodnym przewidziano na rok 1865: a) na czyszczenie rzek i „roboty wodne” kwotę 75 tysięcy rubli, b) na „konserwację rzeki Biebrzy” 1 500 rubli, oraz na opłacenie tzw. „wytycznych”, pracujących na Wiśle: 4 tysiące rubli (ogólnie przeznaczono zatem w roku 1865 na „roboty hydrauliczne” sumę rzędu 80 500 rubli) [26].

Co do służby transportowej w guberniach oraz powiatach Królestwa Polskiego (wchodzącej w etat Zarządu Komunikacji) można ją w roku 1865 przedstawić, jak niżej.

Tabela 16 – Służba inżynierska Zarządu Komunikacji w guberniach i powiatach Królestwa Polskiego zgodnie z etatem na rok 1865 [26]

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

Poszczególni inżynierowie w guberniach pozyskali dodatkowo relatywnie spore kwoty na wyjazdy: inżynier mazowiecki otrzymał na podróż 375 rubli; inni po 300 rubli. Wszyscy inżynierowie powiatowi dostali natomiast na ten sam cel po 225 rubli rocznie. ogółem na gubernialną i powiatową służbę inżynierską - zgodnie z etatem na rok 1865 - przewidziano etat z 3/15 maja 1860 roku przewidywał 34 216 rubli [26]. Było to o prawie 2 i pół tysiąca rubli więcej niż w etacie zatwierdzonym w roku 1860. Wobec zmienionych rozwiązań prawnych w tym zakresie, w budżecie Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego na rok 1865 nie wpisano w ogóle warszawskiej służby inżynierskiej, wskazując, iż ona „płatna jest z funduszy miasta” [26].

Jak zatem widać, etat roku 1865 - pomimo iż opracowany przez lokalnych polskich administratorów - nie był ani zbyt wygórowany finansowo, ani zbyt proinwestycyjny. Różniła go jednak od uprzednich rozwiązań, w tym od

opisanego powyżej budżetu służb transportowych Królestwa Polskiego z roku 1860 (a zatem ostatniego przed początkiem reform okresu względnej „odwilży” w relacjach polsko-rosyjskich z lat 1861-1862), jedna zasadnicza kwestia.

Otóż wśród zamieszczonych w budżecie roku 1865 pozycji znalazł się niezwykle specyficzny wydatek, należący do grupy tzw. kwot „extraordynaryjnych”, zaliczanych na poczet realizacji „nadzwyczajnych potrzeb drogowych”. Łącznie z etatem prac drogowo-mostowo-wodnych przewidziano bowiem w roku 1865 środki na „poszukiwania, pomiary i ułożenie projektów urządzenia nowych i polepszenia istniejących komunikacji”, na co przewidziano kwotę w wysokości 5 tysięcy rubli [26].

Powyższe oznaczało możliwy koniec swoistego zastoju inwestycyjnego w polskim drogownictwie, dość silnie się nasilającego już od początku lat czterdziestych XIX wieku.

Likwidacja Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim.

Pomimo, a może właśnie z względu na te prorozwojowe tendencje, jakie się ujawniły w roku 1865, działalność polskiego, niezawisłego od władz petersburskich Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych nie mogła jednak - szczególnie po upadku Powstania Styczniowego roku 1863 - się długo utrzymać. Wobec prowadzenia ogólnej polityki rusyfikacyjnej, której jednym z zasadniczych wyznaczników była likwidacja lokalnych polskich agend administracyjnych i samorządowych, nie może dziwić iż dnia 25 lutego / 9 marca 1867 roku car Aleksander II wydał (skierowany do petersburskiego Rządzącego Senatu) ukaz likwidujący przywróconą i istniejącą od czasu reform Aleksandra Wielopolskiego samodzielną administrację transportową w Królestwie Polskim.

Opierając się na supozycji powołanego do „reformowania” administracji krajowej tzw. Komitetu ds. Królestwa Polskiego, cesarz dokonał likwidacji samodzielnej polskiej struktury transportowej „uznawszy za niezbędne oddać zawiadywanie komunikacjami w guberniach Królestwa Polskiego pod zarząd [rosyjskiego] Ministerstwa Komunikacji”. Na zasadzie realizacji art. 1-go tego ukazu, z będących pod kontrolą polskiego zarządu transportowego komunikacji lądowych i wodnych utworzono oddzielny XI Okręg Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego. Jako rezultat, krajowego naczelnika zarządu przemianowano na naczelnika Okręgu XI Komunikacji, a polski zarząd transportowy przekwalifikowano na tzw. „Zarząd XI Okręgu”. Najbardziej istotną - jak można wnosić - była tu jednak decyzja o pozostawieniu całości etatów (czyli stanu osobowego i finansowego władz transportowych w Królestwie) w stanie praktycznie niezmiennym. Zgodnie z zapisem art. 3-go ukazu z 9 marca 1867 roku, wszelkie czynności, uprawnienia i obowiązki ciężące na lokalnych władzach transportowych miały jednakowoż być odtąd realizowane w pełnej zgodzie z prawodawstwem obowiązującym na terenie Cesarstwa Rosyjskiego oraz tamtejszych okręgów komunikacyjnych. Co najistotniejsze to wyrażone explicite w art. 8-ym ustawy stwierdzenie rozpatrywania „składanych przez inne władze projektów ważniejszych robót w guberniach Królestwa” przez stosowne departamenty petersburskiego Ministerstwa Komunikacji. Wszystkie sprawy (w oryg.: „interesy i propozycje”) dotyczące wprowadzanego właśnie na terenie Królestwa

Zarządu XI Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego, jak też wymagające akceptacji cesarskiej, musiały być odtąd przedstawiane petersburskiemu ministrowi transportu. Ten ostatni z kolei musiał w odnośnych sprawach porozumiewać się z namiestnikiem carskim w Królestwie Polskim. Podobnie postępowano przy propozycjach „względem zmiany istniejących, lub urzędzenia nowych komunikacji”. Równie ważne było zawieszenie - na mocy art. 7-go ukazu - będącego dotąd w prerogatywach warszawskiego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych, prawa do egzaminowania i wydawania patentów na urzędy inżynierskie (drogownictwa). Zapewne dla zachowania pewnej równowagi, pozostawiono jednakowoż w lutym 1867 roku nadal w gestii lokalnych władz transportowych egzaminowanie i wydawanie patentów na stanowiska konduktorów robót drogowych. W odniesieniu zaś do kwestii dotyczących samych pracowników polskiego transportu, artykuł 6-ty ukazu z 9 marca 1867 roku nakazywał pozostawienie bez zmian obowiązującej w Królestwie Polskim ustawy emerytalnej. Dotyczyło zaś powyższe „wszystkich urzędników okręgu i inspekcji, którzy rozpoczęli służbę w Królestwie”. Dla tych osób, które przeniosły się, lub miały jeszcze się przenieść do służby transportowej na terenie Królestwa Polskiego pozostawiono z kolei wolność wyboru w zakresie należenia lub nie do Stowarzyszenia Emerytalnego. Jest bezspornym, iż ukaz carski z marca 1867 roku definitywnie kończył okres względnej niezależności polskich służb transportowych, i jako taki może być uznany za cezurę wyznaczającą praktyczny kres autonomicznej polityki komunikacyjnej, realizowanej w Królestwie Polskim [22, 27, 28].

Wnioski

Prowadzona w latach sześćdziesiątych XIX wieku zarówno rosyjska polityka personalna w zakresie mianowania szefów służb transportowych Królestwa Polskiego, jak i opracowywanie budżetów lokalnego drogownictwa i komunikacji wodnych wykazują się przede wszystkim znaczną zachowawczością. W kwestii personalnej dobierano wówczas przecież tylko i wyłącznie ludzi w pełni zaufanych (inaczej niż przez poprzednie dwadzieścia - nawet jeśli dobór ten przeprowadzono wówczas spośród Polaków), w zakresie finansowym relatywna szczupłość środków finansowych nie powalała oczywiście na rozwinięcie skrzydeł, czy ukazanie jakis szerszych koncepcji. W tym

ostatnim wypadku zresztą popowstaniowy budżet roku 1865 zapowiadał już pewnie pozytywne zmiany. Tak czy inaczej, rok 1867 okazał się cezurą która większość naszych dywagacji czyniła w dłuższym kontekście nieważną, a to wobec pełnego już i ścisłego zarazem (tym razem faktycznego) włączenia polskiej administracji transportowej w ramy carskich służb imperialnych. Ceną za powyższe będzie ogromne zapóźnienie cywilizacyjne polskiego drogownictwa drugiej połowy XIX wieku.

Literatura

1. Jan Kanty Józef Smolikowski ok. 1798 - 1868-02-16, [w:] Internetowy Polski Słownik Biograficzny. Dostępne: <http://www.ipsb.nina.gov.pl/index.php/a/jan-kanty-jozef-smolikowski> [dostęp: 5 kwietnia 2018 roku].
2. Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego – 1856 – 18/30 września – № 72 – s. 543.
3. Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego – 1857 – 16/28 lipca – No 54 – s. 403.
4. Rossijskij Gosudarstvennyj Istoriceskij Archiv w Petersburgu – 1861 – Fond 207 – Opus 4 – Delo 1075 – s. 1, 3, 9, 10, 43.
5. Gazeta Warszawska, Polityczna, Społeczna i Literacka – 1889 – 23 lipca – No 190 – s. 2.
6. Stanisław Kierbedź 1810-03-10 - 1899-04-19 [w:] Internetowy Polski Słownik Biograficzny. Dostępne: <http://www.ipsb.nina.gov.pl/index.php/a/stanislaw-kierbedz> [dostęp: 1 lipca 2018 roku].
7. Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego – 1854 – 12/24 listopada – No 88 – s. 651.
8. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół III Rady Stanu Królestwa Polskiego, 1862 – syg. 753, s. 1 – 9:
9. Przegląd Techniczny – 1913 – No 45 – s. 589.
10. Kurier Warszawski – 1861 – 4/16 września – No 220 – s. 1113.
11. Gazeta Warszawska – 1863 – 18 grudnia – No 289 – s. 4.
12. Gazeta Warszawska – 1889 – 23 lipca – nr 190 – s. 2.
13. Udział kolejarzy w Powstaniu Styczniowym [dostępne:] <http://www.dawne-koluszki.pl/kronika24.htm> [dostęp: 17 września 2018 roku].
14. Kurier Warszawski – 1864 – 30 grudnia 1863 / 11 stycznia 1864, No 7 – s. 1.
15. Gazeta Warszawska – 1868 – 17 marca – No 61 – s. 1.
16. Ruskij Bibliograficeskij Slovar – 1911 – T. 23 – s. 457.
17. Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego, 1854 – 11/23 maja – No 35 – s. 263.
18. Gazeta Warszawska – 1865 – 15 grudnia – No 285 – s. 1.
19. Russkij Archiv – 1873 – No 8 – s. 1512.
20. Zatwierdzenie najwyższe etatu XIII Okręgu Komunikacji w Królestwie, Rada Administracyjna, posiedzenie z 3/15 maja 1860 roku, [w:] Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, T.1, Warszawa, Drukarnia S. Olgerbrandta, 1866, s. 79-83.
21. Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku, [w:] Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, [in Polish: T.1, Warszawa, Drukarnia S. Olgerbrandta, 1866, s. 87-89, 91-97.
22. Okolski, A. Wykład prawa administracyjnego oraz prawa administracyjnego obowiązującego w Królestwie Polskiem, Warszawa, Drukarnia S. Orgelbranda i Synów, 1880, s. 146
23. Svod Zakonov Rossijskoj Imperii, Sobranije Vtoroje, T. 36, C 1, Sankt Petersburg, Tipografia Vtorogo Otdelenja Sovstvennoj Jego Imperatorskago Velicestva Kancelarii, 1861, s. 408-409.
24. Ustanowienie oddzielnego Zarządu Komunikacji w Królestwie Polskim, niezawisłego od Zarządu Głównego tej części służby w Cesarstwie, wypis z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego, car Aleksander II, 7/19 sierpnia 1862 roku [w:] Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, T.1, Warszawa, Drukarnia S. Olgerbrandta, 1866, s. 83 - 85
25. Svod Zakonov Rossijskoj Imperii, Sobranije Vtoroje, T. 37, C. 1, Sankt Petersburg, Tipografia Vtorogo Otdelenja Sovstvennoj Jego Imperatorskago Velicestva Kancelarii, 1862, s. 774 - 775.
26. Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim (na rok 1865), [w:] Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, T.1, Warszawa, Drukarnia S. Olgerbrandta, 1866, s. 99-111.
27. Dziennik Praw Królestwa Polskiego, T. 66, Warszawa, Drukarnia Komsiji Rządowej Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, 1866, s. 455 - 457.
28. Svod Zakonov Rossijskoj Imperii, Sobranie Vtoroje, T. 62, C. 1, Sankt Petersburg, Tipografia Vtorogo Otdelenja Sovstvennoj Jego Imperatorskago Velicestva Kancelarii, 1867, s. 182-183.

Bibliography

1. Jan Kanty Józef Smolikowski ok. 1798 - 1868-02-16, [w:] Internetowy Polski Słownik Biograficzny [in Polish: Polish Internet Biblio-

- graphic Dictionary]. Available at: <http://www.ipsb.nina.gov.pl/index.php/a/jan-kanty-jozef-smolikowski> [Accessed: 5 kwietnia 2018 roku].
2. Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego [in Polish: Petersburg Weekly. Official Gazette of Kingdom of Poland] – 1856 – 18/30 September – No 72 – p. 543.
 3. Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego [in Polish: Petersburg Weekly. Official Gazette of Kingdom of Poland] – 1857 – 16/28 July – No 54 – p. 403.
 4. Rossijskij Gosudarstvennyj Istoriceskij Archiv w Petersburgu [In Russian: Russian State Historic Archive in Petersburg]-1861 – Fond 207 – Opus 4 – Delo [File] 1075 – s. 1, 3, 9,10, 43.
 5. Gazeta Warszawska, Polityczna, Społeczna i Literacka [In Polish: Warsaw Political, Social and Literature Gazette] – 1889 – 23 July – No 190 – p. 2.
 6. Stanisław Kierbedź 1810-03-10 - 1899-04-19 [w:] Internetowy Polski Słownik Biograficzny. [in Polish: Polish Internet Bibliographic Dictionary]. Accesible at: <http://www.ipsb.nina.gov.pl/index.php/a/stanislaw-kierbedz> [accessed: 1 July 2018].
 7. Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego [in Polish: Petersburg Weekly. Official Gazette of Kingdom of Poland] – 1854 – 12/24 November – No 88 – p. 651.
 8. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół III Rady Stanu Królestwa Polskiego, [in Polish: main State Archive of Old Documents in Warsaw, Files of the Third Council of the Kingdom of Poland] 1862 – signature. 753, p. 1-9:
 9. Przegląd Techniczny [in Polish: Technological Review] – 1913 – No 45 – p. 589.
 10. Kurier Warszawski [In Polish: Warsaw Courier] – 1861 – 4/16 september – No 220 – s. 1113.
 11. Gazeta Warszawska [in Polish: Warsaw Gazette] – 1863 – 18 December – No 289 – s. 4.
 12. Gazeta Warszawska [in Polish: Warsaw Gazette] – 1889 – 23 July – No 190 – p. 2.
 13. Udział kolejarzy w Powstaniu Styczniowym [in Polish: Participation of railwaymen in the January Uprising] Accesible at: <http://www.dawne-koluszki.pl/kronika24.htm> [accessed: 17 september 2018.
 14. Kurier Warszawski [in Polish: Warsaw Courier] –1864 – 30 December 1863 / 11 January 1864, No 7 – p. 1.
 15. Gazeta Warszawska [Warsaw Gazette] – 1868 – 17 March – No 61 – s. 1.
 16. Ruskij Bibliograficeskij Slovar [in Russian: Russian Bibliographic Dictionary] – 1911 –Vol. 23 – p. 457.
 17. Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego [in Polish: Petersburg Weekly. Official Gazette of Kingdom of Poland], 1854 – 11/23 May – No 35 – p. 263.
 18. Gazeta Warszawska [In Polish: Warsaw Gazette] –1865 – 15 December – No 285, p. 1.
 19. Russkij Archiv [in Russian: Russian Archives]-1873 – No 8 – s. 1512.
 20. Zatwierdzenie najwyższe etatu XIII Okręgu Komunikacji w Królestwie, Rada Administracyjna, posiedzenie z 3/15 maja 1860 roku, [w:] Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, [in Polish: The Highest Approval of the budget of the 13th District of Communications in the Kingdom, Administrative Council, meeting of 3/15 May 1860, [in:] Digest of Administrative Provisions of the Kingdom of Poland. Board of Land and Water Communications], Vol.1, Warszawa, Drukarnia S. Olgerbrandta [In Polish: Printing House of S. Olgerbrandt], 1866, p. 79-83.
 21. Najwyżej zatwierdzony etat XIII Okręgu Komunikacji Lądowych i Wodnych, 21 kwietnia/3 maja 1860 roku [w], Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, [in Polish: The highestly approved budget of the 13th District of Land and Water Communications, April 21 / May 3, 1860 [in:] Digest of Administrative Provisions of the Kingdom of Poland. Board of Land and Water Communications], Vol.1, Warszawa, Drukarnia S. Olgerbrandta [In Polish: Printing House of S. Olgerbrandt], 1866, p. 87 – 89, 91-97.
 22. Okolski, A. Wykład prawa administracyjnego oraz prawa administracyjnego obowiązującego w Królestwie Polskiem, [in Polish: Lecture on administrative law and administrative law applicable in the Kingdom of Poland] Warszawa, Drukarnia S. Orgelbranda i Synów [in Polish:Printing House of S. Olgerbrandt and Sons], 1880, p. 146.
 23. Svod Zakonov Rossijskoj Imperii, Sobranije Vtoroje [In Russian: Full Digest of Laws of the Russian Empire.Second Edition], Vol. 36, Part 1, Sankt Petersburg, Tipografia Vtorogo Otdelenja Sovstvennoj Jego Imperatorskago Velicestva Kancelarii [In Russian: Printing House of Second Division of His Imperial Majesty's Chancery], 1861, p. 408-409.
 24. Ustanowienie oddzielnego Zarządu Komunikacji w Królestwie Polskim, niezawisłego od Zarządu Głównego tej części służby w Cesarstwie, wypis z protokołu Sekretariatu Stanu Królestwa Polskiego, car Aleksander II, 7/19 sierpnia 1862 roku [w:] Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, [in Polish: Establishment of a separate Board of Communication in the Kingdom of Poland, extract from the minutes of State Secretariat of Kingdom of Poland, tsar Alexander II, 7/19 August 1862 [in:] Digest of Administrative Provisions of the Kingdom of Poland. Board of Land and Water Communications], Vol.1, Warszawa, Drukarnia S. Olgerbrandta, [in Polish: Printing House of S. Olgerbrandt] 1866, p. 83-85.
 25. Svod Zakonov Rossijskoj Imperii, Sobranije Vtoroje [In Russian: Full Digest of Laws of the

- Russian Empire. Second Edition], Vol. 37, Part. 1, Sankt Petersburg, Tipografia Vtorogo Otdelenja Sovstvennoj Jego Imperatorskago Velicestva Kancelarii [In Russian: Printing House of Second Division of His Imperial Majesty's Chancery], 1862, p. 774-775.
26. Etat Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim (na rok 1865), [w:] Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, [In Polish: Budget of the Board of Land and Water Communications in the Kingdom of Poland (for 1865), [in:] Digest of Administrative Provisions of the Kingdom of Poland. Board of Land and Water Communications], Vol. 1, Warszawa, Drukarnia S. Olgerbrandta [in Polish: Printing House of S. Olgerbrandt], 1866, p. 99-111.
27. Dziennik Praw Królestwa Polskiego, [in Polish: Digest of Laws of the Kingdom of Poland] Vol. 66, Warszawa, Drukarnia Komsiji Rządowej Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego [in Polish: Printing House of the Government Commission of Religious Beliefs and Public Enlightenment], 1866, p. 455-457.
28. Svod Zakonov Rossijskoj Imperii, Sobranie Vtoroie [In Russian: Full Digest of Laws of the Russian Empire. Second Edition], Vol. 62, Part. 1, Sankt Petersburg, Tipografia Vtorogo Otdelenja Sovstvennoj Jego Imperatorskago Velicestva Kancelarii [In Russian: Printing House of Second Division of His Imperial Majesty's Chancery], 1867, p. 182-183.

Marek Rutkowski¹, Dr hab., Wydział Nauk, tel. +48 89 534 71 53, e-mail: rutmarek@gmail.com,
¹Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP w Olsztynie, Społecznych, Polska, 10-283 Olsztyn, ul. Jagiellońska 59.

Transport services of the Kingdom of Poland in the 1860s. Personnel management and periodic budgets.

Summary. *This article focuses on several issues regarding functioning of transport services of subjugated Kingdom of Poland during the important from both economic and political point of view period of 1860s. These would be a) some management personal nominations and structural changes; b) some extremely important and specific budgets from 1860 and 1865. As a result of the study it became clear that tsarist authorities generally preferred the attitude which- in regards to both chiefs' appointments of the local Polish transport services and the establishing of road and water transport budgets – could be characterized by its considerable conservatism. In cases of the personnel chosen, only people who were completely trusted were selected; in financial matters, the relative scarcity of funds mostly limited in whole capacity the possible emergence of any broader concepts (with one exception for few parts of the post-January Uprising budget of 1865). In turn, the direction of institutional changes was characterized*

by large fluctuations of ideas prevailing among tsarist decisive factors. Significant uncertainty as to the further structure of local transport services was demonstrated by: a) the mere number of institutional re-evaluations, b) their obvious dependence on the general political situation, c) the visible opposition of the tendencies hidden behind these changes. This was the case in 1861, when the Warsaw-based Board of the 13th District of Communications was replaced by the Management of the 7th District of Communications. A similar situation took place in 1862 when the tsar's governor re-established the solely Polish Land and Water Transport Authority. Finally, the same fluctuation was observed in drastic institutional changes of 1867, when the Warsaw's administrative authorities were finally renamed the Russian 11th Board of Communications. In any case, in the 1860s, numerous and far-reaching changes took place in formal Warsaw's transport services, which - in the context of the final incorporation of Polish Board Land and Water Communications into the administrative structures of the Russian Empire - led in the long run to the enormous civilization backwardness of Polish road system in the second half of the nineteenth century.

Key words: *Transportation structures, transportation budget, Kingdom of Poland, 19th century.*

Marek Rutkowski¹, Dr hab., Faculty of Sciences, tel. +48 89 534 71 53, e-mail: rutma-rek@gmail.com,
¹The University of Information Technology and Economics, TWP in Olsztyn, Social, Poland, 10-283 Olsztyn, ul. Jagiellońska 59.

Транспортні послуги Королівства Польща в 1860-х роках. Управління персоналом і періодичні бюджети.

Анотація. *У статті розглядаються питання, пов'язані з діяльністю транспортних послуг Польського Королівства, в економічно та політично значимий період 1860-х років. Проведений аналіз, зокрема, стосується наступних проблем: а) матеріальних призначень особистого характеру та структурних змін; б) особливо важливих і конкретних бюджетів на 1860 р. і 1865 р. На підставі дослідження можна зробити висновок про те, що царська влада прийняла спільну позицію у відносинах, яке – як по відношенню до висування керівників адміністрації варшавського транспорту, а також для окремих бюджетів Польської служби земельних і водної – можна охарактеризувати як найбільш консервативним. У випадку з особистими рішеннями були обрані лише люди, які користуються повною довірою; в фінансових питаннях, дефіцит грошових коштів з обмеженням в цілому нібито поява абсолютно нової концепції, з більш широким кругозором (крім витягів з бюджету 1865 р., тобто з періоду, що настає після падіння січового повстання). У свою чергу, напрям інституційних змін характеризувався великою амплітудою коливань царизму. Продемонстровано значну невизначеність*

щодо подальшої поведінки: а) значною кількістю інституційних переорієнтацій; б) їх очевидну залежність від загальної політичної ситуації; в) протидія тенденціям цих змін. Це було в 1861 році, коли безпосередньо залежить від управління петербурзького офісу в Варшаві керівництво XIII Округу Зв'язку Російської імперії було замінено керівництвом VII Управління Зв'язку. Аналогічна ситуація сталася в 1862 році, коли царський губернатор у Королівстві Польщі відновив Адміністрацію землі та водного транспорту, яка була абсолютно незалежною від російської влади. Нарешті, лише це правило підтверджується кардинальними інституційними змінами 1867 р., коли місцеві адміністративні органи влади Варшави були нарешті перейменовані в XI Управління транспорту. У будь-якому випадку, у 60-х рр. XIX ст. у формальних польських транспортних слу-

жбах відбулися численні й далекосяжні зміни, які, зважаючи на остаточне включення Адміністрації земельних та водних комунікацій до адміністративних структур Російської імперії в 1867 р., з часом призвели до величезної відсталості цивілізації польської дорожньої техніки у другій половині XIX ст.

Ключові слова: транспортні структури, транспортний бюджет, Королівство Польща, 19 століття.

Марек Рутковський¹, Dr hab., Факультет наук, тел. +48 89 534 71 53, e-mail: rutmarek@gmail.com,

¹Університет інформаційних технологій та економіки, ТВП в Ольштині, Соціальна, Польща, 10-283 Ольштин, вул. Ягеллонська 59.
