



**Article citation info:**

Rutkowski, M. Regulations in force on the roads of Kingdom of Poland in the constitutional era. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*. 2015, **89**, 141-154. ISSN: 0209-3324. DOI: 10.20858/sjsutst.2015.89.15.

**Marek RUTKOWSKI<sup>1</sup>**

## REGULATIONS IN FORCE ON THE ROADS OF KINGDOM OF POLAND IN THE CONSTITUTIONAL ERA

**Summary.** The article analyzes law enforcement legislation in force on the roads of Kingdom of Poland in the period between 1815 and 1830. The general description of these regulations was mostly concerning characteristics, protection and control processes of Polish road system of that time. Additionally the research was focusing on the outline of law in terms of general police of road regulations as well as a number of specific issues. Among the latter are: inspection staff clothing, rules related to animal and human traffic; liquor licenses for road entrepreneurs.

**Keywords:** regulations, Kingdom of Poland, road system.

## PRZEPISY PORZĄDKOWE NA DROGACH KRÓLESTWA POLSKIEGO W EPOCE KONSTYTUCYJNEJ

**Streszczenie.** Artykuł analizuje drogowe ustawodawstwo porządkowe w Królestwie Polskim okresu 1815-1830. Przedstawiono tu generalny opis zasad charakterystyki, ochrony i kontroli polskiego systemu drogowego omawianego czasu. Deskrypcja ta dotyczy ogólnego zarysu prawnego w zakresie generalnych przepisów porządkowych na drogach oraz wielu zagadnień szczegółowych. Wśród tych ostatnich można wymienić: ubiór służby kontrolnej, zasady ruchu zwierząt i ludzi, kwestie wyszynku dla przedsiębiorców drogowych.

**Słowa kluczowe:** przepisy porządkowe, Królestwo Polskie, system drogowy

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

## 1. WSTĘP

Celem artykułu jest przedstawienie ustawodawstwa w zakresie obowiązujących na drogach przepisów porządkowych, opracowanych w Królestwie Polskim okresu przed Powstaniem Listopadowym. Do ustaw tych można było zaliczyć przeanalizowane tu przepisy, dotyczące charakterystyki dróg, kontroli i ochrony ich stanu, jak też przede wszystkim ogólne prawodawstwo porządkowe. Uzupełnieniem tego opisu jest analiza wybranych kwestii szczegółowych, jak: problematyka ubioru kontrolnej służby transportowej, zagadnienie naruszania dróg przez zwierzęta zapewnienie prawidłowego ruchu czy oznaczeń drogowych oraz zagadnienia związane z propinacją entrepreneurów drogowych. Tak zaprezentowana tematyka umożliwia pogłębiony wgląd w jeden z bardziej istotnych problemów służby transportowej Królestwa Polskiego czasów gwałtownego rozwoju systemu drogowego. Artykuły publikowane w czasopiśmie powinny zawierać nowe, oryginalne materiały i informacje.

## 2. USTAWY O PODZIALE DRÓG I ICH SZEROKOŚCI

Pierwszym postanowieniem, które miało wpływ na rozwiązania porządkowe obowiązujące na drogach bitych Królestwa Polskiego, było rozporządzenie z dnia 20 kwietnia 1816 roku, precyzujące sam cel budowy tych dróg, ich pierwotny układ i szerokość. Otóż, na wniosek Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji pod tą właśnie datą namiestnik carski w Królestwie Polskim generał Józef Zajączek wydał przepisy, określające podział dróg krajowych na drogi „*wielkie, średnie i boczne*”, jak też określające ich wymiary. Postanowienie to opracowano celem ułatwienia prowadzenia komunikacji w Królestwie Polskim. Innym postulatem stojącym za nowym prawem była konieczność sprostania potrzebie istnienia takiego systemu komunikacji, który odpowiadałby nie tylko uwarunkowaniom ekonomicznym, ale i odpowiadał społecznym oczekiwaniom (w oryginale: „*wygodzie publicznej*”). Wreszcie postanowiono uregulować kwestie transportu lądowego, biorąc pod uwagę potrzebę „*ozdoby kraju*”.

Ustaliwszy podział dróg na trakty wielkie, średnie oraz drogi boczne (art. 1), określono, przede wszystkim, czym są te pierwsze z nich. Za trakty wielkie uznano mianowicie wszystkie te drogi, które prowadziły z Warszawy do granicy Królestwa, ewentualnie lądowe szlaki komunikacyjne, które nie przechodząc przez samą stolicę, szły od granicy do granicy kraju, przechodząc jednocześnie przez kilka województw. Namiestnik Zajączek za takie trakty uznał drogi prowadzące z Warszawy do: Krakowa, Wrocławia, Poznania, Królewca, Grodna, Brześcia, Torunia i Gdańska, do Uściługa przez Lublin oraz do Lwowa. Oprócz tego za drogę pierwszego rzędu uważano tu połączenie z Krakowa do Brześcia przez Lublin (art. 2).

Przez trakty średnie należało z kolei rozumieć wszystkie inne drogi idące z Warszawy do miast wojewódzkich oraz drogi służące połączeniu pomiędzy sobą miast o statusie stolicy województwa. Inne szlaki komunikacyjne o statusie dróg średnich to były także drogi łączące miasta wojewódzkie z miastami – stolicami obwodów oraz szlaki komunikujące łączące ze sobą poszczególne miasta obwodowe (art. 3). Natomiast pozostałe drogi automatycznie uzyskiwały status dróg bocznych (art. 5).

Nowe prawo określało zarazem wstępnie standardową szerokość poszczególnych typów dróg, mających się budować w Królestwie Polskim. Na posiedzeniu Rady Administracyjnej w dniu 20 kwietnia 1816 roku zatwierdzono następujące rozwiązania w tym względzie. Otóż, trakty główne (wielkie) miały mieć szerokość 7 sążni (sążeń to w przybliżeniu: 1,728 metra), z wyjątkiem sytuacji ekstremalnych, gdzie nie można było wybudować traktu o takiej

szerokości; drogi średnie miałyby szerokość 5 sążni; trakty boczne natomiast były programowo wąskie – na 2 sążnie szerokości.

Miary traktów głównych i średnich – zgodnie z ustawą z 20 kwietnia 1816 roku – miano dokonywać w milach, przy czym art. 6 nowej ustawy jasno precyzował, iż polska mila urzędowa odpowiadała długości tzw. mili geograficznej, zgodnie z podziałem jednego stopnia równika na 15 takich właśnie mil. Długość mili polskiej ustalono zatem na 12 456 łokci miary warszawskiej [5]. Było to 7 417 metrów 586 tysięcznych.

Warto zaznaczyć, iż zgodnie z postanowieniem z 13 czerwca 1818 roku wprowadzono następnie w Królestwie Polskim milę o długości 14 816 łokci 12 cali 3,75 linii, czyli 8 534 metrów 311 tysięcznych. Tego projektu nie wprowadzono jednak w życie. Zamiast niego wprowadzono tzw. milę pocztową, porównywalną z siedmioma rosyjskimi wiorstami, czyli o długości 7 467 metrów 467 tysięcznych. Następnie wprowadzono rosyjski system miary długości, oparty już bezpośrednio na wiorstach, gdzie jedna wiorsta to 500 sążni, inaczej 1066 metrów 781 tysięcznych.

Podobnie z biegiem czasu zmieniono szerokość dróg głównych w Królestwie, wprowadzając tu standaryzację rzędu 18 łokci (1 łokieć to 0,576 m), inaczej mówiąc: 36 stóp polskich (1 stopa to 0,288 m), czy 34, 016 stóp rosyjskich. Do tego dochodziło tzw. „darniowanie” o szerokości 1 stopy z każdej strony drogi. W konsekwencji, począwszy od kwietnia 1819 roku całkowita szerokość drogi głównej w Królestwie Polskim wynosiła 38 stóp polskich, czyli 35,9 stóp ruskich. Ta ostanía szerokość była traktowana przez budowniczych dróg jako standardowa [14]. Decyzję o zmianie szerokości traktów głównych podjęto na skutek interwencji Franciszka Ksawerego Christianiego, Dyrektora Generalnego Dróg i Mostów, który swój projekt przedstawił Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji (KRSWiP). Zaopiniowana pozytywnie, stała się ta nowa propozycja oficjalną wykładnią na mocy postanowienia namiestnika Zajączka z 19 kwietnia 1819 roku. Oświadczył namiestnik w tej samej dacie zarazem, iż rozpoczęte już budowy dróg głównych w okolicach Warszawy miały pozostać w swojej pierwotnej szerokości [1]. W konsekwencji w dalszej kolejności projektowane w Królestwie Polskim drogi bite budowano w standardowej szerokości 19 łokci, tj. 38 stóp polskich (35 i 905 tysięcznych stóp rosyjskich). Było to 10, 944 metra. Posiadały one wypukłość na swoim środku w stosunku do krawędzi (burt). Wypukłość ta wynosiła 12 cali polskich (1 cal to 0,024 m), czyli 11,34 cali miary rosyjskiej [14]. Było oczywiste, iż przywołane powyżej przepisy miały bezpośredni związek z warunkami ruchu drogowego i jego prawidłowym funkcjonowaniem.

### 3. ZASADNICZE PRZEPISY PORZĄDKOWE OBOWIĄZUJĄCE NA DROGACH

Kolejną kwestią odnoszącą się do nadzoru i kontroli systemu drogowego było zagadnienie roli w tym procesie pocztamtów Królestwa Polskiego. 5 lipca 1817 roku na posiedzeniu Rady Administracyjnej namiestnik carski generał Józef Zajączek polecił Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji zaangażowanie pocztamtów w proces kontroli lokalnych dróg. Otóż, Zajączek nakazał skomunikowanie się przez ministerstwo spraw wewnętrznych za pośrednictwem Dyrekcji Generalnej Poczty do wszystkich jednostek pocztowych z poleceniem, aby ich pracownicy zwracali szczególną uwagę na stan dróg, mostów i grobli. Każdy z pocztowców miał oczywiście za zadanie dopilnowanie realizacji takiej kontroli na obszarze podlegającym obszarowi działania jego stacji. Podstawowym obowiązkiem było tu – po dostrzeżeniu potrzeby naprawy jakiegoś odcinka drogi – powiadomienie przez pocztamt o takiej szkodzie lokalnej Komisji Obwodowej. Informacje przekazywano maksymalnie szybko, a co było istotne, lokalne urzędy pocztowe miały domagać się od władz administracyjnych drugiego szczebla przedsięwzięcia środków zaradczych, celem naprawy

stwierdzonych uszkodzeń. Dla zapewnienia rzeczywistego wykonania przez pocztamaty nałożonego na nie obowiązku, na swojej sesji w dniu 5 lipca 1817 roku Rada Administracyjna nakazała dodatkowo, aby stacje pocztowe co miesiąc przysyłały raporty z wykonania kontroli stanu dróg do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, które to ministerstwo również w odstępie comiesięcznym zostało zobligowane do przekazywania stosownych zestawień kontrolnych do namiestnika [2]. Wprowadzenie w dwa lata po ustanowieniu konstytucyjnego Królestwa Polskiego rozwiązań prawnych, które zobowiązywały urzędy pocztowe do kontroli stanu zachowania systemu transportowego/dróg na podległym im obszarze nie tylko, znamionowało oczywiste dążenie władzy centralnej do ustanowienia realnego nadzoru nad stanem polskich dróg, ale i zmuszało niejako administrację pocztową do wykonywania ponadobowiązkowych działań. Inną kwestią jest tu konstatacja faktu braku na ów czas odpowiednich struktur nadzorczych w samej organizacji polskiego transportu. Na uwagę zasługuje konieczność składania comiesięcznej relacji z drogowych czynności kontrolnych tak przez same pocztamty, jak i przez struktury Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji. Ten podwójny niejako system kontroli zapewniał jego efektywność, ujawniając jednocześnie pewną dozę nieufności namiestnika i Rady Administracyjnej do struktury pocztowej w tej przynajmniej sprawie.

W dwa miesiące po wydaniu rozporządzenia kontrolnego co do stanu dróg, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji opracowała dnia 16 lipca 1817 roku rozporządzenie o sposobie postępowania z tzw. drogami nieukończonymi. Ministerstwo wskazywało wówczas na zdarzające się wypadki, gdy nie można było podczas prowadzonych prac drogowych dokończyć całości budowy trasy w terminie „*dopuszczalnym*” dla dobudowy dróg, czyli przed nastaniem martwego sezonu zimowego. Aby zatem nie dopuścić do wykorzystywania do przejazdów nieukończonych jeszcze fragmentów tras, które – będąc jeszcze w stanie nienadającym się do ostatecznego użytku – mogły być rozjeżdżane oraz aby one „*zupelnemu popsuciu nie podpadły*”, minister prezydujący w KRŚWiP Tadeusz Antoni hrabia Mostowski nakazywał poszczególnym Komisjom Wojewódzkim wprowadzenie na ich terenie rozwiązania, „*aby każda nie ukończona droga była założona*”. Opisane blokowanie niedokończonych traktów przez zakładanie barier wjazdowych musiało być jeszcze uzupełnione o działania zastępcze. Z tej przyczyny Komisje Wojewódzkie zostały zobligowane do przygotowania specjalnych objazdów drogami bocznymi [10]. Nie może dziwić, iż jedno z pierwszych rozporządzeń porządkowych w drogownictwie Królestwa nawiązywało do ochrony niedokończonych jeszcze dróg przed ich spodziewaną degradacją oraz do wypracowania systemu objazdowego. Świadczy to o jawnej i naturalnej trosce ministra Tadeusza Mostowskiego o zabezpieczenie dokonywanych wysiłków budowlanych na polskich drogach przed przedwczesnym ich zniszczeniem, a zatem o jego oraz ogólnoadministracyjnej jednoznacznej z powyższym trosce o dobro wspólne.

Swoistym usprawiedliwieniem podejmowania przez naczelne władze rządowe relatywnie ciągłych wysiłków opracowywania i wprowadzenia w życie przepisów weryfikacyjno-porządkowych na drogach Królestwa były ogromne koszty ich wybudowania. Tym m.in. można tłumaczyć, iż już w dniu 12 lutego 1822 roku namiestnik carski Zajączek wydał, na wniosek Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, postanowienie, precyzujące dokładne przepisy obowiązujące na drogach bitych Królestwa Polskiego. W preambule zatwierdzonego przez (pierwszą) Radę Stanu na posiedzeniu w tymże dniu (gdzie to dokładnie analizowano zagadnienie po wysłuchaniu opinii tzw. Ogólnego Zgromadzenia Rady Stanu) i podpisanego przez namiestnika Zajączka prawa stwierdzano wprost, iż to właśnie znaczne nakłady finansowe, wydatkowane przez państwo na budowę dróg, wymagają wprowadzenia szczegółowych przepisów porządkowych, które skutecznie chroniłyby system transportowy przed ewentualnym zniszczeniem czy degradacją [6].

Przede wszystkim przywołano (wzmiankowane wyżej) postanowienie z 20 kwietnia 1816 roku o szerokości dróg bitych. Teraz w praktyce poszerzono szerokość pasa drogowego w ten sposób, że zakazano stawiania czy to w polach, czy w miejscach otwartych jakichkolwiek zabudowań bliżej niż dwa sążnie od granicy rowów przydrożnych dróg bitych. Powodem wprowadzenia takiego rozwiązania była troska o to, aby drogi „*nie popadły uszkodzeniu*”. Zezwolono jednak na mające miejsce w szczególnych przypadkach wyjątki, na które zgodę wydawały poszczególne Komisje Wojewódzkie, po uprzednim zasięgnięciu opinii ze strony Dyrekcji Generalnej Dróg i Mostów. Innym ograniczeniem było wprowadzenie podobnego dwusążniowego od rowu przydrożnego zakazu sadzenia drzew, ewentualnie stawiania parkanów i płotów. Zakaz ten obowiązywał w miejscach otwartych i na polach. Z kolei młyny wietrzne można teraz było stawiać nie bliżej niż 20 sążni od drogi bitej.

Innym sposobem zabezpieczenia rowów przydrożnych było teraz wprowadzenie zasady, aby w miejscach, gdzie przytykały do nich pola orne, pozostawić niezaorany pas o szerokości trzech stóp. Ten fragment ziemi miał być odgradzany od strony drogi wyoraniem równoległego do rowu zagonu. Natomiast właściciele pól przydrożnych nie mogli zakazać narzucania na ich grunt ziemi wybieranej z rowów przydrożnych, oczywiście tylko w wypadkach zaistnienia takiej potrzeby. Z kolei posesjonaci przydrożnych gruntów, z których trzeba było wybudować wjazdy na drogi bite, zostali zobowiązani do zbudowania takich mostów zjazdowych własnym sumptem. Mosty takie budowano na rowach przydrożnych w taki sposób, aby nie zmniejszały one średnicy otworu przepustowego ani nie tamowały samego przepływu wód. Osoby zasypujące rowy przydrożne celem zorganizowania przejazdu na swój grunt podlegały oczywiście karze policyjnej. Gdyby nastąpiło uszkodzenie rowu przydrożnego na skutek niewłaściwego przejeżdżania czy np. przepędzania bydła, pociągnano do odpowiedzialności finansowej, potrzebnej do przeprowadzenia naprawy, osobę odpowiedzialną (przejeżdżającego lub właściciela stada). Trzeba było jednocześnie z tej okazji zapłacić karę policyjną po 10 groszy od sztuki bydła. Aby wyegzekwować tę karę, opcjonalnie zajęte bydło dany dróżnik odprowadzał do wójta gminy, który spisywał tzw. wywód słowny i pobierał karę oraz kwoty przeznaczone na usunięcie szkód.

W artykule 4 omawianych przepisów porządkowych ustawodawca precyzował zasady wycinki leśnej przy planowanych/budowanych drogach bitych. Otóż, gdy dana droga przechodziła przez las, gaj czy zarośla dłuższe i szersze niż  $\frac{1}{4}$  mili (1 mila to 8534, 3 metra), wypadało po obu stronach drogi wyciąć drzewa na szerokości trzech sążni od granicy rowów przydrożnych. Takie wycięcie następowało niezwłocznie po ukończeniu budowy drogi bitej, a jego koszty były realizowane z zasobów tzw. funduszu drogowego. Innym rozwiązaniem było odebranie od lokalnego właściciela gruntu oświadczenia o dobrowolnym wycięciu wskazanego obszaru lasu. Zaskakujący był tu jednak długi przedział czasu, jaki pozostawiano posesjonatowi do realizacji złożonego zobowiązania. Otóż takie „*prywatne wycięcie*” pasa przydrożnego lasu odbywać się mogło w ciągu sześciu lat od dnia ukończenia budowy szosy. W obu wypadkach, tj. wycięcia drzewa przydrożnego przez służby drogowe, jak i dobrowolnej wycinki prywatnej, drewno pozostawało do użytku posesjonata. Podobnie się działo z ziemią – pasem wyciętego lasu. Natomiast drzewa przydrożne wysadzone na otwartych polach/miejscach na koszt funduszu drogowego zostały oddane pod nadzór lokalnych burmistrzów miast i wójtów gmin. Na tych urzędnikach spoczął teraz obowiązek zabezpieczenia zasadzonego drzewostanu przed zniszczeniem, ponieważ oni odpowiadali za to, aby przydrożne drzewa nasadzeniowe były zachowane w dobrym stanie oraz „*w całości*”. W roku 1822 nie przewidywano jeszcze sadzenia drzewostanu przydrożnego przy wszystkich drogach Królestwa, wyraźnie zaznaczając prawo Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji do wybrania traktów, gdzie takie nasadzenie byłoby ewentualnie stosowane.

Ważną kwestią było oczywiście pozyskiwanie materiału niezbędnego do budowy dróg bitych. Artykuł 30 ustawy porządkowej jasno stwierdzał, iż takie zdobywanie surowca mogło

nastąpić jedynie: a) albo po uzyskaniu zgody właściciela gruntu; b) albo za zgodą lokalnej Komisji Wojewódzkiej. W drugim przypadku władze wojewódzkie przesyłały posesjonatowi „ostrzeżenie”, a samo zbieranie materiału następowało „w czasie sposobem szkody nieprzynoszącym”.

Problemem okazywało się osuszanie bagien czy moczarów, konieczne ze względu na odwadnianie samych dróg bitych; jak też odwracanie z tych samych powodów lokalizacji zatok rzecznych. Ogólnie powołano się tu na przepisy postanowienia z 10 października 1818 roku co do zapewnienia swobodnego odpływu i odbierania wód. Zgodnie zaś ze szczegółowym wskazaniem art. 7 nowej ustawy z lutego 1822 roku, właściciele takich bagien czy moczarów nie byli formalnie w stanie zatrzymać procesu osuszania. Co więcej, w wypadku gdyby odnosili oni jakieś materialne korzyści z działań melioracyjnych, ciążył nawet na posesjonatach obowiązek „przykładania się” do takich prac. I odwrotnie, jako skutek poniesionej ewentualnie szkody, właściciele osuszanych gruntów mieli prawo domagać się od państwa odszkodowania. Ustawodawca zapewniał zarazem prywatnych posiadaczy o możliwości ubiegania się o zapewnienie „wolnego odpływu wód przez drogi bite”, wspominając o spodziewanej szerokiej pomocy rządowej w tej sprawie. Jednocześnie w art. 8 ustawy określono dopuszczalną lokalizację młynów, jazów i śluz w górze rzeki (w oryg. „powyżej”), mostów budowanych na drogach bitych. Otóż nie mogły one być budowane bliżej niż w odległości ½ mili od przepraw mostowych, chyba że stosowne zezwolenie zostało wydane przez Komisję Wojewódzką, po zasięgnięciu opinii inżyniera „właściwego objazdu”. W ogóle mosty na drogach bitych były znacznie chronione prawnie. Palenie np. ognisk pod mostami czy w odległości mniejszej niż 100 sążni od większych mostów oraz zakładanie popasów czy noclegów pod mostami było surowo zakazane. Podobnie nie można było przez mosty przejeżdżać z otwartym ogniem. Wszystkie te przewinienia podpadały pod art. 519 Kodeksu Karnego Królestwa Polskiego. Ponadto, zabronione było prędkie przejeżdżanie przez dłuższe mosty, nieważne czy konno, czy powozami oraz gromadzenie się koni i wozów na takich mostach. Za to groziły kary związane z art. 375 Kodeksu Karnego. Wozy ładowe (tzw. bryki) podczas przejazdu przez mosty powinny być oddalone od siebie o co najmniej sześć sążni. Ustawa mówiła też o wykorzystaniu w komunikacji przewozów na rzekach i brodów, wskazując konieczność wytyczenia przez przewoźników bezpiecznego szlaku za pomocą wiech wystających ponad dwie sążnie ponad wodę. Podczas okresu zimowego, gdy rzeki przykryte były lodem, obowiązkiem przewoźników było przestrzeganie podróżnych o niebezpiecznych miejscach. Okolice uznane za nadające się do przejścia po lodzie w ciągu szlaku transportowego zaznaczano za pomocą roztrąsniętej słomy lub nawozu.

We wszystkich nieprzewidzianych i nagłych przypadkach, prowadzących do zablokowania przejazdu na drogach bitych na skutek: a) zerwania przez wodę drogi, mostu, grobli; b) nadzwyczajnych opadów śniegu, właściciele gruntów przydrożnych nie mieli uprawnień do zabronienia wytyczenia przez ich posiadłości tzw. drogi zastępczej, czyli po prostu przejazdu tymczasowego. Takie wskazanie przejazdu okolicznościowego w miejscu najbardziej dogodnym dla potrzeb transportowych następowało zawsze na mocy decyzji lokalnych władz, ale przy czynnym współdziałaniu danego posesjonata. W wypadku nagłego opadu dużych śniegów, względnie uformowania się znacznych zasp blokujących przejazd, lokalny konduktor stacji transportowej mógł zażądać od władz lokalnej gminy dostarczenia takiej ilości robotników, która by umożliwiła skuteczne i szybkie odśnieżenie traktu. Po wykonaniu pracy obliczano należność za nią na takiej zasadzie, iż odtrącano gminom z ciężających na nich opłat szarwarkowych odpowiednią (obliczoną przez konduktora) ilość dniówek konnych i pieszych. Należną kwotę wyliczano według stawki: 1 zł za dzień pieszy, 2 zł za dzień ciągły szarwarku.

Utrzymanie czystości na drogach również znajdowało swoje odzwierciedlenie w przepisach ustawy z 12 lutego 1822 roku. Za schludny stan dróg przechodzących przez miasta i wsie odpowiadały miejscowe władze, które musiały mieć na uwadze, aby szosy „w czystości i dobrym stanie były utrzymywane”. W wypadku nieprzestrzegania przez ludność wydawanych zaleceń transportowo-sanitarnych (a dokładnie braku wymuszenia ich realizacji), burmistrzowie i wójci mieli zawiadamiać Komisarzy Obwodowych o niedbałym i opieszałym pełnieniu swoich obowiązków przez służbę transportową. Tak samo art. 14 ustawy zakazywał wyrzucania śmieci, chwastów czy śniegu na drogi bite. Za złamanie tego ograniczenia groziła policyjna kara w wysokości 2 złotych polskich. Natomiast za wypasanie zwierząt idących w zaprzęgach czy prowadzonego luzem (w stadach) bydła na samej drodze bitej czy w jej rowie groziła grzywna w wysokości 10 groszy od sztuki. Podobnie nie można było wyprowadzać na szosy nieczystości z kloak, jatek czy chlewów; jedynie akceptowanymi opcjami było natomiast ich wywożenie, czy „odwracanie spływu”. Gdyby właściciele tychże kloak uchylali się od wypełnienia wskazanego wymogu, władze nakładały na nich (przy aprobacie konduktora lokalnej stacji drogowej) środki egzekucyjne, polegające na przymuszeniu do sprzątnięcia nieczystości oraz zapłaceniu dwuzłotowej kary policyjnej. Do kwestii sanitarnych zaliczyć też trzeba przepis art. 20 ustawy, nakazujący uprzątnięcie z dróg „zdechłych” zwierząt i ich zakopywanie przez gminę w terminie 24 godzin od otrzymania wezwania od lokalnego konduktora stacji drogowej.

Przepisy z maja 1822 roku regulowały też problematykę ewentualnego niszczenia dróg bitych przez narzędzia rolnicze czy drewno. Zakazano prowadzenia po drodze w czasie letnim narzędzi szkodliwych dla stanu dróg bitych, jak np. pługów i bron, wskazując potrzebę przewożenia ich na kołach (wozach) czy saniach. Podobnie nakazano przewóz drewna wyłącznie na wozach czterokołowych, względnie na saniach. Gdyby doszło do uszkodzenia drogi, za każde takie naruszenie, poza koniecznością wyrównania strat, należało zapłacić po dwa złote kary. Umysłne uszkodzenie mostów, tablic i drogowskazów, słupów milowych, poręczy, rogatek, „butrów drogi”, wreszcie drzew przydrożnych podlegało artykułom 306-308 Kodeksu Karnego Królestwa Polskiego oraz nakazowi wynagrodzenia spowodowanych szkód.

Celem zabezpieczenia traktów bitych przed nanoszeniem na nie błota z tzw. średnich dróg dojazdowych, prawodawca przewidywał w roku 1822 konieczność ich wyłożenia grubym kamieniem brukowym, względnie wyźwirowania w odległości co najmniej 30 sążni od zetknięcia się z szosą bitą w gruncie gliniastym, oraz w odległości 10 sążni od spotkania się z traktem bitym w gruncie piaszczystym. Wyłożenia takie miano realizować z funduszu szarwarkowego przeznaczonego dla tzw. dróg średnich. Istniejące drogi boczne lub polowe, szczególnie te służące do przewozu materiałów potrzebnych dla budowy, lub późniejszego utrzymania dróg bitych, nie mogły być zamykane bez zezwolenia lokalnego Komisarza Obwodowego. Jeśli administracja transportowa potrzebowała wybudować nową drogę tego rodzaju, mogło to nastąpić jedynie po poprzednim „dogadaniu się” z właścicielem ziemskim, na którego terenie planowano taką inwestycję. Należy zauważyć, iż zjazdy z dróg bitych prowadzące do większych karczm powinny – według art. 28 ustawy z roku 1822 – być wybrukowane kosztem właścicieli zjazdów. Podobnie należało wybrukować place wokół domów pocztowych.

Dbłość o przejezdność była bez wątpienia podstawą opracowania art. 16 ustawy o przepisach porządkowych na drogach, gdzie zakazywano zakładania targów na samych drogach, co prowadziłoby w konsekwencji do „tamowania przejazdu”. Za przekroczenie tego przepisu groziła kara policyjna od 2 do 6 złotych. Podróżowanie ułatwiać zarazem miało wystawienie przy zejściu się dróg bitych drogowskazów, wskazujących dokąd prowadzą dane trakty.

Jeżeli chodzi o podstawowe zasady zachowania na drogach (bitych), sprowadzały się one do nakazania jadącym takimi traktami furmanom ostrożnego mijania drugiego pojazdu. Obowiązywała zasada mijania nadjeżdżającego pojazdu przez obustronne zjeżdżanie „na pół drogi” w prawą stronę. Za złamanie tego przepisu groziła kara przewidziana w art. 579 Kodeksu Karnego Królestwa. Przepisy z roku 1822 określały zarazem nieodzowne warunki dopuszczające ładowne bryki do ruchu po drogach publicznych. Przede wszystkim każdy taki pojazd musiał być zaopatrzony w żelazny hamulec, a jego furman zobowiązany do hamowania w miejscach, gdzie na tablicach znajdowały się stosowne ostrzeżenia. Jednocześnie zakazane było hamowanie kół bryk bez odpowiedniego hamulca. Za brak przestrzegania tych rozporządzeń groziła kolejna kara administracyjna od 2 do 6 złotych. Warto zauważyć, iż najszerszy ładunek bryki poruszającej się po drogach bitych nie mógł przekroczyć długości sześciu łokci. Gdyby kontroler stacji lub inżynier objazdów etc. „złapali” furmana wiozącego ponadwymiarowy ładunek, groziła mu kara 2 złotych polskich, a do tego nakaz natychmiastowego przepakowania ładunku.

Ważnym rozwiązaniem było określenie zasad penalizacji za napaść słowną lub czynną na urzędników administracji transportowej. Atak na urzędników wyższej rangi, jak np. na inżynierów objazdów, karany był zgodnie z artykułami 248 i 249 Kodeksu Karnego. Za znieważenie urzędnika drogowego niższego szczebla, jak: konduktorów stacji i dozorców, karano natomiast zgodnie z art. 482 wzmiankowanego kodeksu. Jednocześnie ustawa z 12 lutego 1822 roku przewidywała i kary na oficjalistów drogowych dopuszczających się zniewag w stosunku do podróżnych. Tu stosowano przepisy artykułu 314 Kodeksu Karnego Królestwa. Wprowadzono też oczywiście zasadę konieczności udzielenia pomocy oficjalistom i urzędnikom drogowym przez wójtów i burmistrzów przy egzekwowaniu wszelkich przepisów, w tym penalizacyjnych.

Przewidziane w ustawie kary były wymierzane przez właściwe sądy, a mianowicie: a) za występki – przez sądy grodzkie; b) za wykroczenia policyjne – przez sądy policyjne. Sądownictwo policyjne było zarazem odpowiedzialne za rozpatrywanie bezpośrednio spraw (bez uprzedniego oddania ich pod sąd przez władze wyższe) przeciwko jakimkolwiek urzędnikom drogowym, którym powierzono nadzór nad systemem transportowym, wykraczającym przeciwko artykułowi 31 ustawy z 12 lutego 1822 roku. Natomiast sądy grodzkie miały obowiązek uprzedniego powiadamiania zwierzchnich władz transportowych o oskarżeniach wytaczanych przeciwko urzędnikom i oficjalistom drogowym. Z kolei sądy policyjne dostarczały władzom komunikacyjnym treść zapadłych wyroków. Zasądzone kary pieniężne wpływały na rzecz funduszu drogowego, nad czym pieczę miała Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, a nie ministerstwo finansów, czyli Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu. W końcu należy przypomnieć i o zawartym w omawianej ustawie projekcie wystawiania przy wszystkich drogach bitych specjalnych tablic umieszczonych na słupach, gdzie zamieszczano by ostrzeżenia o przewinieniach i karach przewidzianych ustawą porządkową z 12 lutego 1822 roku [7].

Cały szereg przedstawionych powyżej przepisów, w tym dotyczących: zaangażowania pocztamtów w kontrolę stanu dróg, zasad ochrony dróg niedokończonych czy wreszcie ogólnej ustawy porządkowej dla dróg (bitych) z lat 1817 - 1822, a zatem dla okresu sprzed faktycznego początku wdrożenia dużego programu transportowego w Królestwie Polskim, znamionuje efektywną troskę władz państwowych o dobro tego systemu i jego prawidłowe i w miarę bezkolizyjne funkcjonowanie.



#### 4. OKREŚLENIE STROJU OBOWIĄZUJĄCEGO URZĘDNIKÓW DROGOWYCH

W ramach analizy przepisów porządkowych obowiązujących na drogach konstytucyjnego Królestwa Polskiego nie można nie wspomnieć i o rozporządzeniach dotyczących mundurów utrzymującej tenże porządek służby transportowej. I tak, w marcu roku 1825 określono, jak powinny wyglądać mundury działających na głównych traktach Królestwa poborców myta drogowego i opłat mostowych. Dyrektor Dróg i Mostów Franciszek Ksawery Christiani przedstawił wówczas opracowany przez administrację transportową wzór mundurów. Wkrótce potem, dnia 30 marca 1825 roku, zwrócił się w tej sprawie do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji namiestnik Zajączek, który ujednoczenie strojów tych urzędników „uznał za rzecz potrzebną”. Przesyłając ministerstwu 27 egzemplarzy litografii takiego stroju, polecił on rozprowadzenie rzeczzonego wzorca wśród wszystkich Komisji Wojewódzkich. Generał Zajączek zalecił nadto, aby wszyscy poborcy myta drogowego i mostowego w jak najszybszym terminie zostali ubrani w te mundury [3]. Wprowadzenie jednolitego umundurowania dla poborców opłat transportowych wpisywało się oczywiście w akcję ujednoczenia całego systemu transportowego Królestwa. Poza względami estetycznymi, o przeprowadzonej akcji decydowała oczywiście potrzeba zapewnienia odpowiedniej rozpoznawalności (zarówno przez innych urzędników państwowych, jak i przede wszystkim przez podróżnych) osób odpowiedzialnych za pobór pieniędzy.

Najwidoczniej samo wprowadzenie mundurów poborców opłat mytowych nie zapewniło jednak pełnej realizacji stawianych im przez władze wymagań kontrolnych. Dlatego nie może zaskakiwać, iż Dyrekcja Komunikacji Lądowych i Wodnych opracowała dodatkowo jeszcze dla nich wzór blach rozpoznawczych. Wkrótce zatem po wydaniu postanowienia z 30 marca 1825 roku, tj. 6 czerwca tejże daty, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji poleciła – poza przypomnieniem o konieczności ujednoczenia mundurów poborców mytowych – aby dzierżawcy opłat drogowych i mostowych zostali zaopatrzeni w odpowiednie blachy. Procedura otrzymywania takich metalowych wyróżników sprowadzała się do opłacenia z góry przez poborców należności za stosowne blachy do kasy Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych, po czym dopiero ta ostatnia instytucja przysyłała bezpośrednio dzierżawcom ich znaki metalowe [11]. Dodatkowe zabezpieczenie w postaci blach, w praktyce jeśli nieuniemożliwiające, to w znaczącym stopniu utrudniające podszywanie się pod osoby upow ażnione do poboru opłat mytowych, ułatwiało zarazem identyfikację konkretnego poborcy oraz dawało Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych pełny i stały wgląd w stan osobowy grupy dzierżawców myta i ich lokalizację. Tym sposobem, poza dalszym pogłębieniem procesu ujednoczenia polskiego systemu transportowego, realizowano też program ściślejszej kontroli służby transportowej i jej podwykonawców.

#### 5. ZASADY POSTĘPOWANIA Z TRZODĄ CHLEWNĄ NA DROGACH

W czerwcu roku 1824 Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji zajęła się problemem szkód wyrządzanych na drogach przez trzodę chlewną. Ministerstwo to dnia 3 czerwca 1824 roku pisało *expressis verbis*: „znane są z ciągłego doświadczenia szkody i nieporządek w gospodarstwie wiejskim, jakiego doznają właściciele ziemi i dzierżawcy, jako też włościanie sami od luzem pasących się świń, które ryjąc po gościńcach, gruntach siewnych lub łąkach doły, psują drogi nawet bite, [podkreśl. autora] utrudniają uprawę roli i znaczą przez to w gospodarstwie zrzadzają różnicę. Złe to, obok największego dozoru, prawie jest nieuchronne, zwłaszcza tam gdzie więcej utrzymuje się podobnego inwentarza niż w domu w zamknięciu wyżywić można”. KRSWiP dążyła zatem do pogodzenia wolnego

chowy trzody i wprowadzenia jakiegoś sposobu ochrony m.in. dróg bitych przed szkodami wyrządzanymi przez zwierzęta gospodarskie. Ministerstwo zaproponowało zastosowanie tu prostego i praktykowanego w krajach sąsiedzkich sposobu, polegającego na tym, aby każdej świni nie trzymanej w zamknięciu, ale puszczanej swobodnie na pola, „przeprowadzić” przez nozdrze druciane kółko. Koło to, zrobione z dwu kawałków drutu, po obu stronach nozdrzy miało być tak skręcone, aby można je było łatwo rozprostować i wyjąć. W ten sposób świni mogły nadal paść się na powierzchni gruntu, nie ryjąc jednak dołów w ziemi. Komisja Rządowa wzywała władze wojewódzkie do zamieszczenia takich uwag w swoich periodykach – dziennikach wojewódzkich oraz do wydania polecenia gminom w zakresie skierowania do posesjonatów zachęt i poleceń do wprowadzenia i częstego stosowania wskazanego sposobu zabezpieczenia się przed ryciem dołów przez świnię [9]. Przez wprowadzenie nakazu przekłuwania nozdrzy ryjącej m.in. w drogach bitych trzodzie chlewnej Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji starała się zatem uchronić system transportowy Królestwa od niepowetowanych strat w nawierzchni „burt” drogowych i rowów przydrożnych. Nie zaskakuje też informacja o możliwościach rycia przez świnię w samych brzegach (burtach) dróg bitych; najwidoczniej ich wykonanie (przynajmniej do połowy lat dwudziestych XIX wieku) nie było aż tak solidne.

Postanowienie z czerwca 1824 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji powtórzyła jeszcze w poszerzonej formie po dwu latach, tj. 19 czerwca 1826 roku. Przywołując swoje rozporządzenie sprzed dwu lat, Komisja Rządowa konstatowała wówczas, iż doświadczenie „przekonywa, że rozporządzenie wzmiankowane i środki wskazane, jako w sposobie rady tylko przepisane, pozostały dotychczas w zaniechaniu i bez skutku”. Powody wznowienia wzmiankowanej ustawy były dwa. Po pierwsze, ministerstwo zareagowało na monity Dyrekcji Generalnej Dróg i Mostów, która to agenda nieustannie podnosiła pojawianie się w nabrzeżach dróg szkód spowodowanych właśnie przez rycie puszczanej luzem trzody chlewnej, oraz wskazywała na potrzebę jak najszybszego zaradzenia tym nieprawidłowościom. Po drugie, samo ministerstwo brało usilnie pod uwagę ewentualne szkody spowodowane przez rycie świń nie tylko na szlakach transportowych, ale i na obsianych polach, na łąkach czy w ogrodach, uważając następstwa tego „szkodnictwa” za niezwykle bolesne dla polskiej gospodarki. Pragnąc zabezpieczyć ostatecznie wprowadzenie i w Polsce rozwiązania przyjętego dawno w innych krajach (którego korzyść – według ministerstwa – miała być oczywista także i w świetle dobrze zrozumianego interesu własnego posiadaczy), ministerstwo zleciło władzom wojewódzkim wydanie wielu poleceń w tej sprawie. Jednocześnie, celem upewnienia się o dotarciu tych rozporządzeń do powszechnej wiadomości, nakazano trzykrotne wydrukowanie poleceń w dziennikach wojewódzkich. Nadto ministerstwo spodziewało się po władzach wojewódzkich wydania w tej mierze ścisłych poleceń Komisarzom Obwodowym oraz skontaktowanie się z Komendą Żandarmerii, celem uczulenia żandarmów na realizację opisywanych poniżej poleceń.

I tak, po pierwsze nakazano ogłoszenie we wszystkich gminach, aby w przeciągu sześciu tygodni od daty publikacji postanowienia z 19 czerwca 1826 roku (a zatem w początkach sierpnia roku 1826) każda luźno chodząca sztuka trzody chlewnej miała być zaopatrzona w przeciągnięte przez nozdrze kółko druciane, zgodnie zresztą z uprzednim poleceniem z 3 czerwca 1824 roku. Po drugie, zapowiedziano strzelanie do luźno chodzących świń we wszystkich wsiach czy miastach przytykających do dróg bitych. Takie niezabezpieczone drucianymi kółkami świni podlegały teraz „wystrzelaniu” przez straż i rzemieślników drogowych. Po trzecie, zarządzone, aby Komisarze Obwodowi dopilnowali w gminach położonych nieco dalej od dróg ścisłego i dokładnego wykonania przez wójtów i burmistrzów w przepisany na to czas poleceń nakazujących drutowanie świń. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji ostrzegała zarazem, że osoby niestosujące się w ustalonym terminie do takich poleceń miały „za nieuległość urządzeniom krajowym” podlegać karze

administracyjnej, w wysokości jednego złotego od każdej odnalezionej (w oryginale: „*dostawionej*”) nieodrutowanej, luźno chodzącej świni. Dodatkowo, właściciele takich świń mieli płacić osobom czy instytucjom poszkodowanym odpowiednie odszkodowania.

Rozporządzenie KRSWiP z 19 czerwca 1826 roku weryfikowało warunki przepędu świń po drogach bitych. Jakkolwiek ministerstwo wskazywało na zasadnicze unikanie traktów bitych przez większość osób pędzących na sprzedaż trzodę chlewną „*dla ostrości drogi*” i wskazywało na kierowanie wieprzy na drogi boczne, to jednak biorąc pod uwagę (rzadkie, ale niekiedy się zdarzające) możliwe przechody trzód przez drogi bite, Komisja Rządowa nakazała ostrzeżenie przez strażników drogowych o zakazie „*wypoczywania*” takich trzód bezpośrednio na drogach, względnie ich popasania obok drogi [13].

Zaskakuje determinacja, z jaką Komisja Rządowa podeszła w latach 1824/1826 do rozwiązania problemu niszczenia przez trzodę dróg bitych (ale też i pól, łąk, sadów etc.). Pewne wytłumaczenie tego faktu może leżeć w niewątpliwej powtarzalności zjawiska, o czym świadczyłaby pośrednio konieczność ponawiania, najwidoczniej niespektowanego przez ludność zarządzenia. Okazywało się na tym przykładzie niezbiecie, iż przedpowstaniowe władze Królestwa Polskiego w wybranych przynajmniej sytuacjach potrafiły reagować bardzo zdecydowanie w dziedzinie transportowej. Natomiast zakaz postojów i popasów trzód chlewnych prowadzonych na drogach bitych bez wątplenia związany był z dążeniem do zachowania ich jak największej przepustowości.

## 6. RUCH NA DROGACH I PRZY OBERŻACH PRZYDROŻNYCH

Jakkolwiek mówiło już o tej zasadzie „*postanowienie obejmujące przepisy porządkowe względem dróg bitych*” z 12 lutego 1822 roku, to jednak jeszcze 16 września 1825 roku reprezentowana przez swojego ministra prezydującego Tadeusza Mostowskiego Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, „*z powodu wydarzających się nieszczęśliwych przypadków przy wymijaniu się drogami publicznymi*”, wydała rozporządzenie o numerze 99/395 o konieczności (ponownego) ogłoszenia przepisu o mijaniu się na drogach na prawo. Takie rozwiązanie ogłoszono przez wójtów gmin oraz nawet podczas mszy z ambon kościelnych. Jednocześnie poborcy myta drogowego rozpoczęli na tej podstawie ostrzeżenie przejeżdżających podróżnych zagranicznych o konieczności mijania się w Królestwie Polskim na prawo [12]. Tym sposobem w połowie września roku 1825 ostatecznie potwierdzono wprowadzenie prawostronnego systemu ruchu drogowego.

Z kolei dnia 25 września 1829 roku Dyrekcja Policji i Poczty przesłała do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji powiadomienie, z którego wynikało, że w zdecydowanej większości na terenie dróg, które nie zostały zaliczone do dróg bitych, jak też w domach zajezdnych (oberżach) ulokowanych przy tych mniej ważnych drogach „*porządek, jakiego przepisy wymagają /.../ zupełnie jest zaniedbany*”. W rezultacie 17 października 1829 roku rzeczona Komisja Rządowa przekazała Komisjom Wojewódzkim rozporządzenie, polecające utrzymywanie dróg i oberży „*w przyzwoitym porządku*”. Celem było tu przede wszystkim utrzymanie prawidłowej ochrony podróżnych od wszelkiego rodzaju nieprzyjemności i towarzyszących im groźnych przypadków.

Co do dróg zalecono zarazem w październiku roku 1829, aby pozbawione czytelnych nazw drogowskazy, których napisy zostały rozmyte czy wręcz całkowicie zmyte przez padające deszcze, zostały na nowo odnowione. Ministerstwo nakazało przy okazji wystawienie nowych drogowskazów w miejscach, gdzie powinny się one znajdować, a gdzie ich nadal nie było. Trzeci nakaz ministerialny wprowadzał obowiązek zajęcia się zaniedbanymi w większości wypadków mostami, które należało odnowić i zaopatrzyć w brakujące często poręcze.

Oddzielnym nakazem KRSWiP, także skierowanym do Komisji Wojewódzkich, było przypomnienie o konieczności dopilnowania, aby rozlokowane przy drogach drugiego rzędu i wszelkich pomniejszych domy zajezdne utrzymywano „w porządku”, a szczególnie, aby „podsypywać” progi wejściowe do oberż, oraz aby drogi prowadzące do i ze stajni „nie były przykre” w zapachu i wyglądzie [8].

Analiza zarządzenia ministerialnego z 17 października 1829 roku bez wątpienia daje pewien wgląd w ogólny stan zaniedbania infrastruktury okołotransportowej w Królestwie Polskim ostatniego już okresu przed wybuchem powstania listopadowego, przynajmniej w tej jej części, gdzie nie przewidziano funkcjonowania dróg bitych. Zniszczone czy nieczytelne drogowskazy, mosty bez poręczy i nieodpowiednio dogładane, względnie zapuszczone domy zajezdne i kraczm musiały być już pod koniec lat dwudziestych XIX wieku (a zatem praktycznie w trakcie programu wielkiej budowy sieci dróg bitych w Polsce) poważnym problemem, skoro władze policyjne zwracały się do ministerstwa spraw wewnętrznych o wydanie rozporządzeń administracyjnych, mających na celu likwidację tych zaniedbań. Nie oznacza to jednak, iż takie naganne sytuacje miały nagminnie miejsce przy głównych traktach Królestwa.

## 7. PROPINACJA DLA ROBOTNIKÓW DROGOWYCH

Wreszcie wypada wspomnieć i o tym aspekcie przepisów porządkowych, obowiązujących na drogach Królestwa Polskiego. Wiosną roku 1818 minister spraw wewnętrznych Tadeusz Mostowski zwrócił się do namiestnika Zajączka z zapytaniem o możliwość udzielenia propinacji trunków (prawo wyrobu i wyszynku) dla entrepreneurów zatrudniających ludzi przy kontraktach drogowych. W konsekwencji, podczas sesji Rady Administracyjnej z dnia 2 czerwca 1818 roku generał Zajączek podkreślił, że prawo do propinacji przysługuje wyłącznie posesjonatom na stale zamieszkałym na danym obszarze (w org.: „*właścicielom miejscowym*”), którzy tak czy inaczej muszą przykładać się do utrzymania systemu transportowego. Biorąc za podstawę swego stanowiska taką właśnie konstatację, namiestnik stwierdził – mówiąc o lokalnych posesjonatach – „*że nie należy naruszać ich własności i powiększać ich ciężary, przynosząc im w dochodach uszczerbek*”. Po zasięgnięciu zatem opinii obradujących członków Rady Administracyjnej, Zajączek postanowił, że prawo propinacji nie może zostać udzielone entrepreneurom drogowym i pozostaje ono w całości przy lokalnych posesjonatach, mających swoje siedziby w pobliżu traktów publicznych [4]. W ten sposób, co prawda, pozbawiono przedsiębiorców drogowych dodatkowego źródła dochodów z wyrobu i wyszynku alkoholi (przy okazji chociażby w niewielkim zakresie ograniczając ewentualne pijaństwo wśród robotników drogowych), ale zarazem utrzymano istniejące dotychczas ogólne rozwiązania w zakresie propinacji. To ostanie mogło mieć niebagatelny wpływ na utrzymanie i tworzenie nowych karczm i domów zajezdnych.

## 8. WNIOSKI

Bazująca na stosownych rozwiązaniach prawnych, zmierzająca do zachowania ogólnej sprawności transportowej, ochrona systemu drogowego Królestwa Polskiego okresu konstytucyjnego zasługuje – zdaniem piszącego – ogólnie na bardzo pozytywny osąd. Podczas analizy poszczególnych aspektów prawodawstwa porządkowego uwidacznia się bowiem nie tylko owa długofalowa perspektywa twórcza jego autorów, jakże przecież niezbędna przy tworzeniu podwalin systemu transportowego, ale i oczywisty upór przy jego realizacji. Powyższe zaś świadczy nie tylko o swoistej konsekwencji ustawodawców, ale

(może nawet przede wszystkim) o pełnym ich przeświadczeniu o słuszności powziętych decyzji i rozwiązań. Z drugiej zaś strony zaobserwowano powtarzalność wprowadzania wybranych przepisów porządkowych, co mogłoby oczywiście świadczyć o ich niezbyt chętnym respektowaniu przez ludność Królestwa Polskiego lat dwudziestych i trzydziestych XIX wieku. Zjawisko takie byłoby jednak naturalne w kraju, który dotychczas nie był zbyt zapoznany ze sprawnym i operującym według ściśle określonych zasad systemem transportowym.

## References

1. *Decyzja dotycząca się zmniejszenia szerokości dróg bitych*. Namiestnik królewski/carski w Radzie Administracyjnej generał Józef Zajączek. 29 kwietnia 1819 roku. [In Polish: *A decision concerning a reduction of the width of roads beaten*. The Governor Royal / Imperial Administrative Board, General Joseph Zajączek. April 29, 1819 year].
2. *Decyzja stanowiąca, że pocztamty mają dawać bacność na stan dróg, mostów, grobel i przewozów na szczególnych stacjach, i o dostrzeżonych potrzebach reparacji donosić*. Rada Administracyjna. Wypis z protokołu podpisany przez generała brygady Kosseckiego. 5 lipca 1817 roku. [In Polish: *The decision stating that pocztamty have to give attention to the condition of roads, bridges, grobel and transport on particular stations, and on the perceived needs of reparations reported*. The Administrative Council. Extract from the protocol signed by Brigadier General Kossecki. July 5, 1817 of the year].
3. *Decyzja zatwierdzająca wzór mundurów dla poborców myta drogowego i opłat mostowych na traktach głównych*. Namiestnik carski/królewski generał Józef Zajączek do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, nr 2250. 30 marca 1825. [In Polish: *Decision approving a uniform model for collectors toll road and bridge fees to traktach major*. The Governor Tsarist / Royal Gen. Joseph Zajączek to the Government Commission of Internal Affairs and the Police, No. 2250. 30 March 1825].
4. *Decyzja, że entrepreneurom robót około dróg publicznych wzbroniono szynkować trunki dla ludzi do robót użytych, i prawo to przy właścicielach gruntu pozostawiono*. Rada Administracyjna. Wypis z protokołu podpisany przez generała brygady Kosseckiego. 2 czerwca 1818 roku. [In Polish: *The decision that the entrepreneur works about public roads forbidden to get ready drinks for people used to work, and right by the owners of the land left*. The Administrative Council. Extract from the protocol signed by Brigadier General Kossecki. June 2, 1818 of the year].
5. *Postanowienie dotyczące podziału dróg na trakty wielkie, średnie i drogi boczne oraz wymiarów takowych*. Namiestnik królewski/carski w Radzie Administracyjnej generał Józef Zajączek. 20 kwietnia 1816 roku. [In Polish: *A decision concerning the allocation of roads on the highways great, medium and side roads and dimensions is present*. The Governor Royal / Czarist in the Administrative Board, General Joseph Zajączek. April 20, 1816 of the year].
6. *Postanowienie obejmujące przepisy porządkowe względem dróg bitych – preambuła*. Namiestnik carski/królewski w Radzie Stanu generał Józef Zajączek. 12 lutego 1822 roku. [In Polish: *Order regulations covering the provision of roads beaten terms – the preamble*. The Governor Tsarist / Royal Council of State, General Joseph Zajączek. 12 February 1822 year].
7. *Postanowienie obejmujące przepisy porządkowe względem dróg bitych – tekst*. Namiestnik carski/królewski w Radzie Stanu generał Józef Zajączek. 12 lutego 1822 roku. [In Polish: *Including provision of order regulations with respect to roads beaten - text*. The Governor Tsarist / Royal Council of State, General Joseph Zajączek. 12 February 1822 of the year].
8. *Rozporządzenie polecające utrzymywanie dróg i oberży w przyzwoitym porządku*. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji. Pismo podpisane przez dyrektora wydziału Radoszewskiego. 17 października 1829 roku. [In Polish: *Regulation of recommendation maintenance of roads and tavern in decent order*. Government Commission of Internal Affairs and the Police. The letter signed by the head of Radoszewski Department. 17 October 1829 of the year].

9. *Rozporządzenie wskazujące środki, jakimi zabezpieczać należy pola, łąki i drogi bite od uszkodzeń przez trzodę chlewną zarządzanych.* Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji. Pismo podpisane w zastępstwie ministra przez radcę stanu Staszica, nr 1 897/95. 3 czerwca 1824 roku. [In Polish: *Regulation indicating the measures, which should protect the fields, meadows and road damage caused by a bite from pigs.* Government Commission of Internal Affairs and the Police. A letter signed by Staszic State Councillor, in place of the Minister, No. 1 897/95. June 3, 1824 of the year].
10. *Rozporządzenie zalecające, iż drogi nieukończone mają być zamykane, a do przejazdu drogi poboczne urządzone.* Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji. Pismo podpisane przez ministra prezydującego Tadeusza Mostowskiego do wszystkich Komisji Wojewódzkich, nr 250/1039. 16 lipca 1817 roku. [In Polish: *The regulation recommending that unfinished road to be closed, and to travel the road collateral furnished.* Government Commission of Internal Affairs and the Police. A letter signed by the Minister Tadeusz Mostowski to all Provincial Committee, No. 250/1039. 16 July 1817 of the year].
11. *Rozporządzenie zastrzegające, iż poborcy opłat drogowych i mostowych w stosowne blachy zaopatrzeni być mają.* Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji. Pismo podpisane w zastępstwie ministra przez ministra stanu Stanisława Staszica do Komisji Województwa Mazowieckiego, nr 299/1250. 6 czerwca 1825 roku. [In Polish: *Regulation reserving that collectors of tolls and bridges in the appropriate sheet to be stocked.* Government Commission of Internal Affairs and the Police. A letter signed by Stanislaw Staszic State Minister, in place of the Minister, to Commission of the Mazowieckie Province, No. 299/1250. June 6, 1825 of the year].
12. *Rozporządzenie zastrzegające, że jadący drogami publicznymi w prawo mijać się mają.* Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji. Pismo podpisane przez ministra prezydującego Tadeusza Mostowskiego, nr 99/395. 16 września 1825 roku. [In Polish: *Regulation stipulate that riding on public roads right up to wear off.* Government Commission of Internal Affairs and the Police. A letter signed by the Minister Tadeusz Mostowski, No. 99/395. September 16, 1825 of the year].
13. *Rozporządzenie zastrzegające, że trzoda chlewna w miastach i wsiach drogom bitym przyległych ma być zaopatrzoną w kółka z drutu przez nozdrze przeciagnione, a zarazem aby wzbronąć wypoczywania pędzonej trzody chlewnej na drogach i popasania jej obok dróg.* Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji. Pismo podpisane w zastępstwie ministra prezydującego przez radcę stanu Koźmiana, nr 963/1292. 19 czerwca 1826 roku. [In Polish: *Regulation stipulate that pigs in towns and villages adjacent roads beaten is to be provided with a circle of wire through the nostril, and also to and also to prohibit rested pigs propelled on the road and grazing beside road.* Government Commission of Internal Affairs and the Police. A letter signed by Counsellor of Koźmian State, in place of the Minister, No. 963/1292. June 19, 1826 of the year].
14. 1866. *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych. T2. Komunikacje lądowe.* Warszawa 1866, s. 281-283. [In Polish: 1866. *Collection of the administrative provisions of the Polish Kingdom. Department of Communication and Waterways. T2. Communications land.* Warsaw 1866 S. 281 -283].

Received 17.04.2015; accepted in revised form 22.08.2015



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