

Stefanek-Dziadosz, Aneta

Przewóz "dostojnych osób" w Królestwie Polskim do 1866 roku

Studia z Dziejów Państwa i Prawa Polskiego 10, 229-248

2007

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez **Muzeum Historii Polski** w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ANETA STEFANEK-DZIADOSZ
(Lublin)

Przewóz „dostojnych osób” w Królestwie Polskim do 1866 roku

Beförderung von „hochwürdigen Personen“ im Kongresspolen bis 1866

1. Uwagi wstępne; 2. Postanowienie Rady Administracyjnej Królestwa dotyczące zapłaty za konie z 1822 r.; 3. „Instrukcja wskazująca przepisy co do dostawy i opłaty koni obywatelskich w pomoc Poczcie pod przejazd Najjaśniejszych Osób Familii Panującej, i Ich Świty dostawianych”; 4. „Przepisy o dostawie koni do przejazdów najjaśniejszych państwa i dostojnych osób” z 1841 r.; 5. „Instrukcja dodatkowa o wypłatach należności za dostawę koni pod przejazd Najjaśniejszych Państwa i Dostojnych Osób” z 1863 r.; 6. Przewóz „dostojnych osób” przez gubernię lubelską w praktyce; 7. Uwagi końcowe.

1. Einführende Bemerkungen; 2. Bestimmung des Verwaltungsrates des Kongresspolen über Entgelt für Pferde vom 1822; 3. „Regelung zum Hinweisen der Vorschriften über Zustellung und Entgelt für die Pferde der Bürger, die der Post zur Aushilfe bei Beförderung der hochwürdigen Personen der Herrschenden Familie und deren Begleitung gestellt werden”; 4. „Vorschrift über die Zustellung der Pferde zur Beförderung der geehrten Herrschaften und der hochwürdigen Personen” von 1814; 5. „Zusätzliche Regelung über die Auszahlung der Entgelte für die Zustellung der Pferde für die Beförderung der geehrten Herrschaften und der hochwürdigen Personen” von 1863; 6. Beförderung der „hochwürdigen Personen” durch das Lubliner Gouvernement in der Praxis; 7. Schlussbemerkungen.

1

Przedmiotem pracy jest przewóz „dostojnych osób” w Królestwie Polskim do 1866 r. Problem ten dotąd nie był szerzej poruszany w opracowaniach naukowych. Niniejszy artykuł stanowi próbę przybliżenia tego tematu; opiera się ona na rękopiśmiennych materiałach źródłowych znajdujących się w Archiwum Państwowym w Lublinie i drukowanych w *Dzienniku Praw Królestwa Polskiego*.

Poczta Polska jest jedną z najstarszych instytucji w kraju. Jej genezy można doszukiwać się już w początkach państwowości polskiej. Wówczas władcy do przewożenia korespondencji używali specjalnych posłańców zwanych komornikami. Ich liczba była dość znaczna, gdyż z każdym niemal poleceniem, listem lub inną przesyłką wysyłano osobnego posłańca. Bolesław Chrobry dla potrzeb państwowych w celu usprawnienia komunikacji w kraju wprowadził tzw. obowiązek podwód. Polegał on na tym, że miejscowa ludność dostarczała koni i wozów posłańcom, dzięki czemu szybciej docierały do króla wiadomości o ważnych wydarzeniach w kraju i równie szybko mógł on

przekazywać odpowiednie rozkazy¹. O poczcie jako instytucji w Polsce możemy mówić dopiero od roku 1558, kiedy to król Zygmunt August wydał przywilej organizacji i kierownictwa nad pocztą Włochowi Prosperowi Prowanie². Zadania i zakres działań poczty początkowo były bardzo skromne. Z czasem jej obowiązki systematycznie się powiększały. Do początkowych zadań poczty należało przenoszenie i przewożenie korespondencji, następnie doszedł transport towarowy i pasażerski. W wieku XVIII była już ona instytucją silnie wykształconą, pełniącą wiele ważnych funkcji w kraju³.

Rozbiory naszego kraju w końcu XVIII w. doprowadziły do zlikwidowania poczty polskiej. Po utworzeniu w 1815 r. na Kongresie Wiedeńskim Królestwa Polskiego, wraz z nową strukturą administracyjną kraju⁴, wprowadzono także nową strukturę organizacyjną poczty⁵. Dyrekcja Generalna Poczty obejmowała wszystkie placówki pocztowe, które podzielono na urzędy pocztowe (pocztamty) i stacje pocztowe. Na czele Dyrekcji stał dyrektor generalny bezpośrednio podległy Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Do pomocy w wykonywaniu zadań miał dwóch komisarzy generalnych, sekretarza generalnego i dwóch inspektorów generalnych. Komisarze generalni zajmowali się sprawami administracyjno-osobowymi i rachunkowo-eksploatacyjnymi. Do zadań sekretarza generalnego należało prowadzenie kancelarii i pewnego rodzaju biura skarg i zażaleń oraz nadzorowanie kontaktów z pocztalterami⁶. Inspektorzy generalni natomiast kontrolowali działalność jednostek terenowych od strony finansowej i eksploatacyjnej. Podległe Dyrekcji Generalnej pocztamty pełniły funkcje jednostki zarządzającej o ograniczonych przez Dyrekcję Generalną kompetencjach oraz funkcję eksploatacyjną na terenie kilku powiatów lub jednej miejscowości, z obowiązkiem kontroli prawidłowego ruchu między granicznym. Na czele pocztamtu stał poczmistrz⁷, który sprawował nadzór nad urzędnikami i służbą pocztową oraz kierował eksploatacją techniczną transportu przy pomocy podległych mu na stacjach pocztalterów. Stacje pocztowe natomiast miały charakter czysto usługowy. Tworzono je

¹ F. Jakubowski, *400 lat Poczty Polskiej*, Warszawa 1958, s. 9.

² W. Polański, *Jak przewożono Poczty Polską w dawnych czasach*, Kraków 1925, s. 5.

³ M. Czernik, *Poczta Królestwa Polskiego w latach 1815–1851*, Wrocław 1987, s. 21.

⁴ W Królestwie Polskim centralnym kolegiальnym organem władzy i administracji była Rada Stanu. Dzieliła się ona na Zgromadzenie Ogólne i Radę Administracyjną. Zgromadzenie ogólne zajmowało się opracowywaniem projektów ustaw sejmowych i dekreto-ów królewskich, do niego należały sprawy budżetowe, podatki, ocena sprawozdań z działalności rządu. Rada Administracyjna była organem doradczym króla i namiestnika w sprawach, które przekraczały kompetencje ministrów, oraz wprowadzała w życie postanowienia królewskie i namiestnika. Zarząd kraju należał do komisji rządowych podporządkowanych Radzie Administracyjnej. Komisjom rządowym podległe były różnego rodzaju dyrekcje generalne, w tym także Dyrekcja Generalna Poczty; J. Bardach, B. Leśnodorski, M. Pietrzak, *Historia ustroju i prawa polskiego*, Warszawa 2005, s. 365–367.

⁵ J. Korput, S. Stadnik, *Znaki pocztowe Lublina*, Lublin 2000, s. 12.

⁶ Pocztalter dbał o bezpieczeństwo podróżnych i ich bagażu podczas postoju na stacjach pocztowych. Do niego należało również utrzymywanie odpowiedniej ilości koni na stacjach pocztowych, dbanie o wygodę podróżnych, zapewnienie im noclegów, wyżywienia oraz reperacja powozów. Był on odpowiedzialny także za ubiory dla pocztylionów oraz uprzęże i siodła dla koni; Z. Borcz, *Polskie poczty*, Wrocław 1992, s. 65.

⁷ Poczmistrz zajmował się ekspediowaniem i przyjmowaniem korespondencji; *loc. cit.*

w poszczególnych miejscowościach na wniosek kierownika pocztamtu, złożony do dyrektora generalnego⁸.

Poczta w Królestwie Polskim spełniała wiele funkcji. Była nie tylko przedsiębiorstwem o charakterze usługowym, ale również specyficznym urzędem administracji państwowej⁹. Poza pełnieniem podstawowych usług, poczta Królestwa Polskiego realizowała usługi niezwiązane ściśle z jej działalnością, m. in.: transport pasażerów i bagażu, organizowanie przejazdów „dostojnych osób”, usługi wykonywane w zastępstwie innych instytucji np., ściąganie myta drogowego, usługi na rzecz instytucji państwowych, wojskowych czy politycznych w zakresie zbierania i dostarczania informacji¹⁰.

Specjalną usługą poczty było organizowanie przejazdów „dostojnych osób”, tj. cesarza, jego rodziny, dworu oraz osób innych, np. namiestnika królewskiego, a także panujących zagranicznych i ich posłów¹¹. W Archiwum Państwowym w Lublinie zachowały się informacje o przejazdach między innymi: Aleksandra I, Mikołaja I, Wielkiego Księcia Konstantego i Aleksandra II. Za bezpieczne i sprawne zorganizowanie przejazdu bezpośrednio była odpowiedzialna Dyrekcja Generalna Poczty. Władze państwowe podawały jedynie jego datę i trasę, a w razie potrzeby udzielały poczcie wszelkiej pomocy. Przewóz „dostojnych osób” był usługą pocztową podobną do ekstrapocztowej lub kurierskiej. Podstawową różnicą było to, iż do usługi ekstrapocztowej lub kurierskiej używano koni pocztowych, natomiast „dostojne osoby” zwykle jeździły własnymi pojazdami, a do poczty należało zapewnienie im bezpieczeństwa oraz koni potrzebnych do podróży wraz z pocztylionami¹².

Zasady dotyczące przewozu „dostojnych osób” regulowały zachowane w aktach: przepisy postanowienia Rady Administracyjnej Królestwa z 1822 r. odnośnie do zapłaty za konie¹³, *Instrukcja wskazująca przepisy co do dostawy i opłaty koni obywatelskich w pomoc Poczcie pod przejazdy Najjaśniejszych Osób Familii Panującej, i Ich Świty dostawianych* z 1830 r.¹⁴, *Przepisy o dostawie koni do przejazdów najjaśniejszych państwa i dostojnych osób* z 1841 r.¹⁵ oraz *Instrukcja dodatkowa o wypłatach należyłości za dostawę koni pod przejazd Najjaśniejszych Państwa i Dostojnych Osób* z 1863 r.¹⁶

⁸ W. Grądkowski, *Z badań nad organizacją poczty Królestwa Polskiego 1815–1914*, Annales UMCS 1975, Sectio G, Jns, vol. XXII, s. 217–218.

⁹ J. Korput, S. Stadnik, *Znaki...*, s. 12.

¹⁰ M. Czernik, *Poczta...*, s. 213.

¹¹ *Z dziejów poczty w Lublinie*, Materiały z sesji red. Z. Nestorowicz, Lublin 1998, s. 29.

¹² M. Czernik, *Poczta...*, s. 240.

¹³ Archiwum Państwowe w Lublinie, *Akta miasta Lublina 1809–1874*, sygn. 419, [dalej cyt. Aml], s. 16.

¹⁴ Aml, sygn. 419, s. 20.

¹⁵ *Dziennik Praw Królestwa Polskiego*, t. XXIX, [dalej cyt. DPKP], 1857, s. 71.

¹⁶ Aml, sygn. 419, s. 18.

2

Zgodnie postanowieniem Rady Administracyjnej Królestwa odnośnie do zapłaty za konie z 1822 r. za zorganizowanie przewozu „dostojnych osób” była odpowiedzialna Dyrekcja Generalna Poczty. Na każdej stacji pocztowej podczas przejazdu znajdowało się 12 koni. W razie potrzeby dostawienia większej ilości Dyrekcja Generalna mogła poprosić o dostawienie tzw. koni obywatelskich. Były to konie rekwirowane na czas przejazdu od obywateli¹⁷. Liczba koni uzależniona była od ilości przewożonych ludzi oraz ich bagażu. Zdarzały się sytuacje, że potrzeba było przygotowania nawet po 400 koni na stację pocztową¹⁸. Dyrekcja Poczty nie mogła domagać się dostawienia większej liczby koni poza wymaganymi potrzebami. Również Komisarz Obwodowy nie miał prawa wymagać od Dyrekcji Poczty większej liczby koni od żądanej przez nią¹⁹.

Obowiązek opieki nad zwierzętami należał do officialistów (urzędników) pocztowych, czyli pocztmistrzów i poczthalterów²⁰. Do nich należało trzymanie na każdej stacji traktu przejazdu *koni zdrowych, mocnych, niezniecznionych z przyzwyczajoną własną zaprzęgą i mocnymi postronkami*²¹.

W przypadku potrzeby dostawienia koni obywatelskich odpowiedzialne za to były władze administracyjne danego okręgu²². Okręgi pocztowe były podzielone na bliższe i dalsze, w zależności od odległości traktu, przez który przebiegał przejazd. Podziału tego dokonywały Komisje Wojewódzkie w obrębie swojego województwa, zgodnie z okręgiem, do którego należała dana gmina. Następnie Komisja Wojewódzka zgłaszała dany podział Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych i ogłaszała w *dzienniku dla wiadomości każdego*²³.

Konie obywatelskie rekwirowane były od gmin dworskich lub w miastach od furmanów. Opłatę za dostawienie koni obywatelskich oddawano w całości osobom dostarczającym konie. Żaden urzędnik pocztowy lub administracyjny nie miał prawa bez odpowiedniej opłaty wzywać koni obywatelskich *ani dla siebie ani dla sztafet ani dla kurierów ani dla dyliżansów pod karą zł 100 od konia*. Oficjalsi pocztowi pod żadnym pozorem nie mogli także dokonywać potrąceń z tej opłaty. W razie nadużycia, oprócz zwrotu potrąconej kwoty, groziła im kara. Zgodnie z tym postanowieniem, świadczona usługa miała być

¹⁷ *Loc. cit.*

¹⁸ M. Czernik, *Poczta...*, s. 240.

¹⁹ AmL, sygn. 419, s. 18.

²⁰ Z. Borcz, *Polskie poczty...*, s. 65.

²¹ AmL, sygn. 419, s. 19.

²² *Z dziejów poczty w Lublinie*, s. 29.

²³ AmL, sygn. 419, s. 19.

wykonywana rzetelnie, regularnie i zgodnie z terminem. Jeżeli komisarz obwodowy nie wywiązał się z terminu, to za każdego niedostawionego na czas konia miał zapłacić po 30 zp kary. Zebrane z tego funduszu pieniądze były przeznaczone na opłatę za konie wynajęte w zastępstwie niedostarczonego²⁴.

25 listopada 1828 r. na posiedzeniu Rady Administracyjnej uzupełniono postanowienie co do zapłaty za dostawiane konie obywatelskie²⁵, gdyż na stacjach pocztowych często dochodziło do nadużyć. Zdecydowano, że za każdego konia dostawionego na stację, chociażby nieużytego do podróży, stacje pocztowe opłacały po 4 złote za każdy dzień zatrzymania na stacji. Oprócz tego poczta dopłacała po jednym złotym za każdą milę podróży od miejsca, z którego konie były dostarczone do stacji i za powrót. Po ustaniu potrzeby użycia od mieszkańców koni, Komisarz Obwodu sporządzał urzędową tzw. konsygnację²⁶, w której zamieszczał ilość dostarczonych, użytych i zatrzymanych koni oraz naliczał każdemu właścicielowi odpowiednią kwotę do wypłaty. Następnie gotową konsygnację przysyłał Dyrekcji Generalnej Poczty, która w ciągu 14 dni, od daty wezwania stawienia koni na stację wypłacała na podstawie kwitu Komisarzowi Obwodu naliczoną kwotę. Ten zaś, również w ciągu 14 dni wypłacał przypadającą należność właścicielom koni, a kwity wraz z konsygnacją odsyłał do Izby Obrachunkowej²⁷.

3

W 1830 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji wydała²⁸ instrukcję dotyczącą dostawy i opłaty za konie obywatelskie *dostawiane w pomoc Poczcie*²⁹. Zgodnie z nią, po uzyskaniu zawiadomienia od właściwych władz urzędowych o przejeździe dostojnych osób, Dyrekcja Generalna w razie braku dostatecznej ilości koni zwracała się do Komisji Wojewódzkiej lub bezpośrednio do Komisarzy Obwodowych o pomoc. Obowiązkiem tych władz było zarekwirowanie potrzebnej ilości koni od obywateli w wyznaczony dzień przejazdu na każdą stację pocztową. Dzień dostawy koni wyznaczony był przez Dyrekcję Generalną Poczty w „wilię wili” dnia, w którym przejazd miał nastąpić³⁰.

Komisarz Obwodowy zagrożony odpowiedzialnością nie mógł żądać większej ilości koni od wyznaczonej przez Dyrekcję Poczty, ponosił też odpowiedzial-

²⁴ Aml, sygn. 419, s. 20.

²⁵ Aml, sygn. 419, s. 21.

²⁶ Konsygnacja – spis, specyfikacja, obecnie specyfikacja wysłanych towarów; oddanie towaru w komis, na sprzedaż.

²⁷ Aml, sygn. 419, s. 32–44.

²⁸ *Z dziejów poczty w Lublinie*, s. 29.

²⁹ Aml, sygn. 419, s. 21.

³⁰ Aml, sygn. 419, s. 21–22.

ność za zbyt wczesne dostawienie koni do stacji pocztowej. Był również odpowiedzialny za wszelkie złe skutki mogące wyniknąć ze złej dostawy koni. Konie miały być *nie drobne, mocne, i zdadne do wymaganej postugi, dworskie lub folwarczne albo furmańskie, pod żadnym zaś pozorem do spiesznej jazdy nie zdadne przyjęte być nie mogą*. Do Komisarza Obwodowego należało także dopilnowanie, aby konie miały przyzwoity zaprzęg³¹, mocne postronki³², siodło itp. oraz każda para koni miała swojego woźnicę dobrze umiejącego powozić i znającego trasę³³.

Opłatę za konie obywatelskie naliczano na podstawie dostawy przez obywateli odpowiednich koni. Wynagrodzenie za czekanie koni na stacji naliczane było tylko za dni następujące po terminie dnia użycia koni do przejazdu wyznaczonym przez Dyрекcję Generalną Poczty. Dni, za które należało się wynagrodzenie, *liczyć się winny po 24 godzin na dobę*. Aby nie narażać dochodów publicznych na zbędne wydatki, nie można było zaprzęgać większej ilości koni obywatelskich poza żadaną przez pocztę³⁴.

Na każdej stacji pocztowej wyznaczony był urzędnik lub oficjalista administracyjny do dozoru koni obywatelskich. Wyznaczany on był z ramienia Komisarza Obwodowego i delegowany do stacji, przez którą przebiegał przejazd³⁵. Otrzymywał od niego listę właścicieli koni wraz z liczbą koni nadającą się do zarekwirowania. Według niej oficjalista administracyjny odbierał konie od właścicieli i przekazywał je oficjalicie pocztowemu. On poświadczał na niej swoim podpisem odbiór i dzień dostawy koni. Następnie lista ta przekazywana była przez urzędnika administracyjnego właściwemu komisarzowi obwodowemu w trzech egzemplarzach. Komisarz obwodowy przysyłał ją Komisji Wojewódzkiej w dwóch egzemplarzach, na podstawie których dochodziło do zapłaty za konie. Aby zapobiec nadużyciom, a tym samym narażaniu skarbu państwa na koszty, wprowadzono zakaz dobierania do koni pocztowych koni obywatelskich. Każdy urzędnik pocztowy i administracyjny był pociągany do odpowiedzialności w razie użycia koni obywatelskich do bezpłatnych posług. Urzędnicy ponosili także odpowiedzialność za niedostawienie koni na czas, w wyniku czego, w razie wypadku mógł ucierpieć koń³⁶.

Cugi³⁷ koni obywatelskich przeznaczonych do przejazdu były oznaczone numerem takim, jaki znajdował się w liście ekwipażów komunikowanych przez Dy-

³¹ Zaprzęg – pojazd lub narzędzie rolnicze oraz zwierzę pociągowe połączone ze sobą za pomocą uprzęży; *Popularna encyklopedia powszechna*, t. 20, Kraków 1998, s. 69.

³² Postronki – rzemienie przechodzące przez grzbiet koński.

³³ AmL, sygn. 419, s. 22–23.

³⁴ W. Polański, *Jak przewożono...*, s. 30.

³⁵ AmL, sygn. 419, s. 23.

³⁶ AmL, sygn. 419, s. 24–27.

³⁷ Cugi – dawniej zaprzęg koni ustawionych parami.

rekcję Poczty, aby każdy woźnica użyty do jazdy wiedział, do jakiego numeru ekwipażu należy. Pod żadnym pozorem raz użyte cugi z koni obywatelskich nie mogły być zmieniane, aby nie zostały użyte niepotrzebnie. Natomiast wszelkie *kuriery jako spieszniejszą odbywający jazdę* bez żadnego wyjątku byli ekspediowani końmi pocztowymi³⁸.

Oplata ekstrapocztowa³⁹ za konie pocztowe i obywatelskie była złożona przez płatnika dworu i odbierana przez oficjalistę pocztowego w obecności urzędnika administracyjnego wyznaczonego do dozoru zaprzęgu. Należność za konie obywatelskie była wyplacana z kasy pocztowej i nie miało na nią wpływu spóźnienie się z jej wypłatą. Po odbytych przejeździe oficjaliści pocztowy i administracyjny wspólnie sporządzali rachunek za dostawione konie pocztowe i obywatelskie w czterech egzemplarzach. Urzędnik administracyjny, po odbiorze należnej kwoty za użycie koni pod przejazd, wpłacał ją wraz z rachunkiem komisarzowi właściwego obwodu. Oficjalista pocztowy jeden egzemplarz rachunku zachowywał w aktach, dwa drugie natomiast przysyłał do przełożonego urzędu pocztowego. Następnie urząd ten jeden rachunek zachowywał w swych aktach, a ostatni przysyłał do Dyrekcji Generalnej Poczty⁴⁰.

Komisarz obwodowy na podstawie list złożonych przez delegowanych urzędników formułował, przy dołączeniu oryginalnych rachunków, likwidację należności za przeprowadzenie koni od miejsca zamieszkania do stacji i z powrotem oraz za czas czekania koni na stacji. Likwidacje były sporządzane w trzech egzemplarzach, oddzielnie dla każdego przejazdu. Dwa z nich komisarz obwodowy składał właściwej Komisji Wojewódzkiej. Następnie ona, po ich sprawdzeniu z dowodami, poświadczala ich rzetelność i układała ogólną likwidację. Sporządzoną likwidację składała Dyrekcji Generalnej Poczty czternaście dni po odbytych przejeździe. Dyrekcja Generalna na ich podstawie formułowała oddzielny obrachunek z każdego przejazdu i w ciągu czternastu dni przypadającą należytość wyplacała ze swojej kasy na podstawie kwitu Komisji Wojewódzkiej. Wypłata tych należności z kasy generalnej pocztowej pochodziła ze specjalnego funduszu utworzonego na ten cel. Komisja ta odebrana z kasy kwotę przeprowadzała przez księgi swojej kasy wojewódzkiej jako fundusz przechodni. Następnie Komisje Wojewódzkie wyplacały należytości według szczegółowych likwidacji Komisarzom Obwodowym, po czym oni wyplacali je właścicielom koni⁴¹.

³⁸ AmL, sygn. 419, s. 28–33.

³⁹ Oplata ekstrapocztowa polegała na tym, że płacono za każdego konia na jedną wiorstę po pięć kopiejek srebrnych, licząc w tem tryngeld pocztylioniński po trzy ćwierci kop. sr.; W. Polański, *Jak przewożono...*, s. 55.

⁴⁰ AmL, sygn. 419, s. 33–36.

⁴¹ AmL, sygn. 419, s. 36–37.

Tabela 1: Lista dostawionych i podzielonych na cugi koni obywatelskich z wymienieniem, ile dni oczekiwały na stacji pocztowej na przejazd zamówiony w N.N. do podróży N.N.

Numer ekwipazu do którego konie użyte być miały	Wymienienie podróźnego tym ekwipazem iechać mającego	Jaka liczba koni do ekwipazy tego oznaczoną zoatała przez Dyrekcyję Jeneralną Poczty	Nazwiska właścicieli koni	Nazwiska miejsc, z których konie dostawione zostały	Liczba koni istotnie do ekwipazu założonych	Liczba koni do wynagrodzenia za przeprowadzenie i odprowadzenie oraz za czekanie kwalifikujących się podług zasady Art. 6 Instrukcji wskazanej	Odległość przez iaką konie przeprowadzone zostały	Dzień, w którym konie podług zarządzenia Dyrekcyi Jeneralney Poczty stanąć były powinny na przepręgu	Dzień, w którym konie istotnie stanęły odwozu ekstra-poczty użyte były	Dzień, w którym konie czekały na przybycie przejazdu zamówionego
1	Garde- roba	4	Jan Malinow- ski	z Sikor	6	4	3	11 listo- pada	10 listo- pada	14 listo- pada
2	Adjutanci	4	Woycie- chowski	z Balli	4	4	2	11 ditto	11 ditto	14 ditto
3	Feldieger	2	Kamiński	z Lipna	3	2	1	11 ditto	12 ditto	14 ditto
ogół		10	-	-	13	10	6	-	-	-

Źródło: (AmL, sygn. 419, s. 37).

*Niniejsza Lista obejmująca ilość przeprowadzonych i na cugi podzielonych koni, oraz czas czekania na Stacji w N.N. przez Delegowanego Dozorcę ze strony Władzy Administracyjnej do Stacji Pocztovej w N.N. ułożona na zasadzie Instrukcji z dnia 1. Mca Marca 1830 roku Nr którą co do rzetelności poświad-
cza⁴².*

⁴² AmL, sygn. 419, s. 37–38.

4

W 1841 r. Rada Administracyjna wydała⁴³ *Przepisy o dostawie koni do przejazdów najjaśniejszych państwa i dostojnych osób*⁴⁴, które całościowo regulowały sprawy przejazdu cesarza⁴⁵. Przejazdy „Najjaśniejszych osób” odbywały się pod kierownictwem Dyrekcji Generalnej Poczty, którą o terminie przejazdu powiadamiała Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Dla zyskania na czasie była ona powiadamiana o przejeździe bezpośrednio razem z Komisją Rządową Spraw Wewnętrznych i Duchownych przez zaufane osoby z rządu, czyli Namiestnika Królestwa, Sztab Główny Armii czynnej, Gubernatora Warszawy lub innych. Wraz z zawiadomieniem otrzymywała wykazy tzw. „marszruty” obejmujące trakty przejazdów, liczbę koni potrzebnych pod przejazd oraz czas przejazdu. Na podstawie tych wiadomości Dyrekcja Generalna Poczty przygotowywała plan przejazdu, czyli liczbę potrzebnych koni na stacjach pocztowych i liczbę przepręgów. *Przepręgi pomiędzy stacjami pocztowymi ustanawiają się tam, gdzie odległość jednej stacji od drugiej przenosi wiorst dwadzieścia cztery na traktach bitych, a na traktach nieszosowych, wedle stanu drogi i potrzeby, przez Dyrekcją Generalną Poczty uznanej*⁴⁶.

Na każdej stacji poczta zapewniała dwanaście koni. W razie potrzeby dostawienia większej ilości koni pod przejazd Dyrekcja Generalna Poczty powiadamiała o tym Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych i Duchownych, a ona właściwie Rządu Gubernialne lub, jeśli zaszła taka potrzeba, wprost Komisarzy Obwodowych zajmujących się rekwirowaniem koni⁴⁷.

W pierwszej kolejności poczta miała dostawić konie utrzymywane na tych stacjach ze względu na służbę miejscową, następnie konie ze stacji bocznych w obrębie nieprzekraczającym 105 wiorst⁴⁸, a na końcu, gdyby ta liczba okazała się niewystarczająca, dostawiane były konie obywatelskie. Konie obywatelskie dostawiane były tylko wtedy, gdy po dostawieniu dwunastu koni pocztowych było ich za mało. Nie była wymagana od obywateli większa liczba koni niż potrzebna do przejazdu. Dzień dostawy koni nadal był ustanowiony w „wilią wili” mającego się odbyć przejazdu⁴⁹.

⁴³ *Z dziejów poczty w Lublinie*, s. 30.

⁴⁴ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 72.

⁴⁵ M. Czernik, *Poczta...*, s. 241.

⁴⁶ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 72–79.

⁴⁷ Aml, sygn. 419, s. 228.

⁴⁸ Wiorsta – jednostka miary długości używana dawniej w Rosji, a od 1849 r. – także w Królestwie Polskim; 1 w. = 1066,8 m; dzielono ją na 500 sążni i 1500 arszynów; *Popularna encyklopedia powszechna*, t. 19, s. 195.

⁴⁹ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 89–91.

Za niedostawienie koni na czas odpowiedzialność ponosili komisarze obwodowi. Do nich należało również objeżdżanie stacji pocztowych w swoim obwodzie, celem sprawdzenia dostarczenia wystarczającej ilości koni. Wyznaczali także ze swego ramienia urzędnika, którego zadaniem było dopilnowanie dostawy i przyjęcie koni⁵⁰.

Urzędnik pocztowy zajmował się dostawieniem koni na podstawie listy przygotowanej przez komisarza obwodowego, na której poświadcział dzień i dostawę koni obywatelskich. Konie dostawione z innych stacji pocztowych odbierał w obecności urzędnika administracyjnego według listy sporządzonej przez Dyрекcję Poczt. W razie niedostawienia koni na czas przez obywatela płacił on za każdego niedostawionego konia po piętnaście srebrnych rubli kary. Zebrany w ten sposób fundusz przeznaczony był na opłatę za konie wynajęte w zastępstwie. Konie przeznaczone do przejazdu „dostojnych osób” były dostawiane 24 godziny przed przejazdem i w tym czasie dokładnie sprawdzone przez urzędnika pocztowego i administracyjnego, czy nadają się do tej posługi. Sprawdzani także byli woźnicowie, *czy są zręczni i wprawni [...] roztropni, znani z trzeźwości, oraz z doświadczenia jeździć i powozić dobrze umiejący, znający dobrze drogę i przymioty koni*. W razie braku takich furmanów poczta mogła użyć do tej posługi pocztylionów. Urząd lub stacja pocztowa, wysyłając pocztylionów, zaopatrywała ich w świadectwo z imieniem i nazwiskiem, z której jest stacji, na którą stację przejazdową został wyznaczony oraz którego dnia wyrusza w podróż. Na tym świadectwie urzędnicy pocztowy i administracyjny poświadczali dzień przybycia każdego pocztyliona i wyznaczali mu obowiązki. Wszystkie cugi przeznaczone do przejazdu oznaczone były numerem z listy ekwipażu przesłanego przez Dyрекcję Generalną Poczt na każdą stację, aby każdy woźnica wiedział, do jakiego numeru ekwipażu należy. Cugi przeznaczone raz do ekwipażu nie mogły być zmienione, chyba że wybrane do jazdy konie okazały się nieodpowiednie⁵¹.

Surowo zakazane było używanie koni obywatelskich do jazd bezpłatnych. Groziła za to kara zapłaty jedenaście srebrnych rubli od konia na rzecz właściciela. Mogły być natomiast użyte do jazd płatnych w razie nagłej potrzeby i braku w tym czasie koni pocztowych. Za taką usługę urząd pocztowy w obecności urzędnika administracyjnego wypłacał za stosownym pokwitowaniem przysługującą należytość właścicielowi. W razie jego nieobecności, należytość wydawał woźnicy przyslanemu z końmi. Jemu wydawał także świadectwo wykazujące użycie koni i wysokość zapłaty, które miał przekazać właścicielowi koni. Za wszystkie konie użyte do przejazdów „dostojnych osób” – czy to pocztowe,

⁵⁰ AmL, sygn. 419, s. 232.

⁵¹ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 94–105.

czy obywatelskie – uiszczana była opłata dla właścicieli koni. Naliczana ona była według ceny za jazdę pocztową kurierską w stosunku do odległości drogi przebytej przez konie z jednej do drugiej stacji. Poczthalterowie bocznych stacji i obywatele dostawiający konie pobierali jeszcze dodatkowe pieniądze za odległość przebyta, jeśli chodzi o poczthalterów – od ich stacji do stacji pocztowej lub przepręgowej, a jeśli chodzi o obywateli dostawiających konie – to od miejsca zamieszkania do stacji pocztowej lub przepręgowej. Była to należność wynosząca połowę ceny płaconej za konie ekstrapocztowe, łącznie z tzw. trynggeldem⁵². Ponadto poczthalterowie i obywatele byli wynagradzani za czekanie koni na stacji. Za każdy dzień płacono po siedemdziesiąt srebrnych kopiejek od konia łącznie z opłatą woźnicy. Pocztylioni wysyłani na stacje przejazdowe przez Dyрекcję Generalną Poczty otrzymywali tytułem tzw. „strawnego” po trzydzieści kopiejek dziennie. Za wszystkie konie w czasie przejazdu *upadłe i skaleczone, także do użycia dalszego stały się niezdatnymi* ich właściciele otrzymywali za każdego takiego konia po czterdzieści i pół srebrnych rubli⁵³.

Urzednicy pocztowi wysyłani przez Dyрекcję Generalną Poczty do zrewidowania koni przygotowanych pod przejazd i do jego urzędzenia mieli prawo do diet *wyrównywających całkowitej płacy etatowej, przez nich pobieranej i do kosztów podróży, w stosunku liczby koni, dla ich stopnia przepisanej, licząc po cenie extra – pocztowej, kiedy jadą naprzeciw, a po cenie kurierskiej, gdy jadą na przód przed Najjaśniejszymi Podróżnymi, i znakomitymi osobami*. Urzednikom administracyjnym przysługiwały takie same diety jak urzednikom pocztowym z zastrzeżeniem, że jeżeli urzednik administracyjny urzędował w mieście lub gminie, gdzie odbywał się przejazd, nie miał prawa do zwrotu kosztów podróży i diet⁵⁴.

Należności za konie pocztowe i obywatelskie używane pod przejazdy „dostojnych osób” zawsze płacił feldjeger⁵⁵ jadący na końcu kolumny, na podstawie listy sporządzonej mu przez urzednika pocztowego i administracyjnego. Po zapłacie przez feldjegera urzednik pocztowy kwitował ją w specjalnie do tego przeznaczony księdze sznurowej. Następnie urzednik pocztowy z tych pieniędzy odbierał sumę przypadającą dla stacji miejscowej i formułował rachunek, w którym zamieszczał, ile pieniędzy pobrał od feldjegera, ile zapłacił poczthalterowi z miejscowej stacji pocztowej, a ile pozostało za konie z bocznych stacji i obywatelskie. Po tym pozostałą sumę wpłacał do kasy obwodowej, a otrzymany po wpłacie kwit dołączał do rachunku⁵⁶.

⁵² Trynggeld – dawniej napiwek.

⁵³ AmL, sygn. 419, s. 238.

⁵⁴ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 123–125.

⁵⁵ Feldjeger w dawnej Rosji – strzelec korpusu feldjegrów pełniący funkcję żandarmów, kurier rządowy.

⁵⁶ AmL, sygn. 419, s. 241.

W tym samym czasie urzędnicy pocztowy i administracyjny formułowali likwidację należności za przyprowadzenie, czekanie i użycie koni dostarczonych przez obywateli z bocznych stacji. Opłata ta była naliczana po cenie podwójnej ilości „werst” stanowiących odległość stacji pocztowej, na którą konie zostały dostarczone, od miejsca, z którego były przyprowadzone. Za czekanie koni pocztowych i obywatelskich dostawionych na stację pocztową należność w likwidacji była obliczana za każdy dzień czekania, natomiast za konie ze stacji miejscowej należność była likwidowana jedynie, gdy przejazd nie nastąpił w dniu oznaczonym. Jeżeli przejazd *Najjaśniejszej Familii i znakomitych osób* odbył się po godzinie 6 wieczorem, właściciele koni odbierali należność i za czekanie koni, i za ich użycie. Wynagrodzenie za czekanie koni odbierali również właściciele, których konie pozostawione były w rezerwie i tym samym nie otrzymali wynagrodzenia za ich użycie. Dzień następny po przyjeździe nie był wynagradzany za czekanie, gdyż właściciele koni, gdyby nie były potrzebne, powinni je odebrać i pobrać wynagrodzenie jedynie za podróż powrotną⁵⁷.

W następnej kolejności urzędnik pocztowy i administracyjny formułowali likwidację należności przypadającej pocztylionom użytym do koni obywatelskich od dnia wysłania na daną stację do dnia, gdy z powrotem został z tej stacji odprawiony. Gdyby jego podróż powrotna miała trwać więcej niż jeden dzień, za każde piętnaście mil⁵⁸ liczono mu jeden dzień⁵⁹.

W razie wypadku konia podczas przejazdu, urzędnik pocztowy wspólnie z administracyjnym sporządzał *wywód słowny z pocztyliona lub woźnicy prywatnego, koniem padłym lub skaleczonym i do dalszego użytku nie przydatnym powożącemu* celem wyjaśnienia przyczyny wypadku. Jeśli urzędnik pocztowy wykazał na podstawie wyводу słownego, że wypadek nastąpił podczas przejazdu, wówczas wzywał burmistrza lub wójta gminy o wydanie świadectwa stwierdzającego padnięcie lub skaleczenie tego konia oraz zakopanie go na miejscu. Po otrzymaniu świadectwa urzędnicy pocztowy i administracyjny formułowali likwidację należności dla właściciela, dołączając do niej wywód słowny. Gdyby konie podczas wypadku lekko ucierpiały – tak, że mogły wrócić do właściciela, urzędnicy pocztowy i administracyjny sporządzali tylko wywód słowny wymieniający koniecznie – obok przyczyn i rodzaju skaleczenia – wiek, maść i znaki szczególne konia. Poza tym, gdyby któryś z koni w ciągu dziesięciu dni po przejeździe „dostojnych osób” uległ wypadkowi i był niezdatny do dalszego użycia, właściciel najdalej w ciągu czternastu dni po przejeździe powinien zgłosić taki wypadek urzędnikowi pocz-

⁵⁷ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 133–136.

⁵⁸ Miła w Polsce po 1819 r. wynosiła 8534,31 m; *Popularna encyklopedia powszechna*, t. 10, s. 195.

⁵⁹ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 136–145.

towemu zarządzającemu stacją pocztową. Następnie co najmniej dwóch ludzi z urzędu burmistrza lub wójta gminy sporządzało wywód słowny i dołączało świadectwo lekarza dowodzące, że taki koń brał udział w przejeździe. Na tej podstawie urzędnik pocztowy wspólnie z administracyjnym formułowali likwidację⁶⁰.

W ciągu pięciu dni po przejeździe urzędnik pocztowy i administracyjny składali raport Dyrekcji Generalnej Poczty o przebiegu przejazdu. Do niego dołączała wszystkie sporządzone likwidacje, nawet likwidacje z kosztów podróży i diet urzędnika administracyjnego wyliczonych przez Komisarza Obwodowego. W razie niedostarczenia likwidacji Dyrekcji Generalnej Poczty w terminie z kompletnymi dowodami wysyłała ona na koszt winnych sztafetę z poleceniem natychmiastowego ich dostarczenia lub uzupełnienia. Po otrzymaniu wszystkich niezbędnych dokumentów Dyrekcja Generalna Poczty formułowala ogólną likwidację w dwóch egzemplarzach i w ciągu dwóch miesięcy przysyłała wraz z dowodami Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Komisja ta, po zrewidowaniu otrzymanych dokumentów, ustanawiała ogólną sumę kosztów przejazdowych i występowała o upoważnienie do Rady Administracyjnej Królestwa o zaspokojenie kosztów związanych z przejazdem. Po otrzymaniu upoważnienia przez Radę Administracyjną Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych powiadamiała o tym Dyrekcję Generalną Poczty i zwracała jej jeden egzemplarz likwidacji ze wszystkimi dowodami. Na tej podstawie Dyrekcja Generalna Poczty wypłacała należności z Kasy Generalnej Pocztowej za pośrednictwem Kas Obwodowych⁶¹.

Informacje o wypłacie należności ogłaszał przez Dzienniki Gubernialne Rząd Gubernialny po otrzymaniu od Dyrekcji Generalnej Poczty list, komu i w jakiej wysokości należność wypłacić i z której Kasy Obwodowej. Odbioru należności trzeba było dokonać w ciągu czternastu dni⁶².

W 1858 r. Wielki Książę Konstanty powziął utworzenie oddzielnego Komitetu, którego zadaniem było zmniejszenie wydatków z tytułu dostawy koni pod przejazdu „dostojnych osób”. Komitet ten swoje wnioski składał Dyrektorowi Głównemu prezydującemu na Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, ten natomiast przekładał je pod decyzję Rady Administracyjnej Królestwa⁶³. Według przepisów z 1841 roku dotąd obowiązujących należności za dostawę koni pod przejazdu były następujące:

- 1) za przyprowadzenie i odprowadzenie koni na stację;
- 2) za czekanie koni na stacjach aż do dnia przejazdu;
- 3) za użycie koni pod przejazdy;

⁶⁰ Aml, sygn. 419, s. 247–251.

⁶¹ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 159–181.

⁶² Ibidem, s. 181–189.

⁶³ Aml, sygn. 419, s. 312.

- 4) za konie, które padły lub zostały okaleczone podczas przejazdu;
- 5) oraz kosztu podróży i diety urzędników administracyjnych i pocztowych delegowanych z powodu przejazdu⁶⁴.

Z wyżej wymienionych należności tylko wymieniona w pozycji trzeciej była uiszczana przez samą „dostojną osobę”, reszta zaś była opłacana z funduszy królestwa. Dlatego też utworzony Komitet wprowadził kilka zmian w celu zmniejszenia wydatków na ten cel. Postanowił, iż konie pocztowe i obywatelskie były rekwirowane dopiero w „wilię” przejazdu tak, aby w dniu poprzedzającym przejazd wszystkie konie były zebrane na stacji na godz. 8 rano. Dzięki temu skarb państwa unikał dodatkowych wydatków związanych z zapłatą za dłuższe czekanie koni. Dla uniknięcia kolejnego wydatku związanego z przedwczesnym rekwirowaniem koni wprowadzono, aby Zarząd Pocztowy na stacjach od Suwałk do Kowna zaczął dostawę koni o jeden dzień później niż od Warszawy do Suwałk w przejazdach odbywających się bez noclegów – tzn., że dostawa koni na tym trakcie odbywała się zawsze w „wilię” dnia przejazdu⁶⁵.

Podobnie postępowano na traktach od Kowna do Warszawy i na trakcie Uściłusko–Lubelskim⁶⁶. Następną zmianą dotyczyła rezerw, które miały służyć w razie nieprzewidzianych wypadków. Komisja zauważyła, że żadna stacja pocztowa nie wykazywała korzystania z tej rezerwy. Dlatego też nakazała stacjom pocztowym rzetelne zapisywanie w ustanowionych do tego księgach wszystkich jazd pocztowych z wyszczególnieniem daty, godziny i czyje konie zostały użyte oraz do jakiej jazdy. Zapisywanie tych danych pilnował urzędnik administracyjny delegowany na stację. Natomiast urzędnik wyznaczony przez Gubernatora Cywilnego sprawdził likwidacje i wszelkie obrachunki oraz porównywał je z miejscowymi księgami pocztowymi.

Ostatnią zmianą było skrócenie czasu urzędnikom administracyjnym na wykonanie wszelkich należących do nich czynności przejazdowych. Zgodnie z postanowieniem z 1841 r., mieli to zrobić w ciągu 5 dni po odbytych przejeździe i powrócić do miejsca urzędowania. Komisja zauważyła jednak, że skoro urzędnik wyznaczony przez Gubernatora Cywilnego swoje obowiązki może wykonać w ciągu trzech dni, to nie ma żadnego powodu pozostawać na stacji beczynnie jeszcze 2 dni. Dlatego też skrócono jego pobyt na stacji⁶⁷.

⁶⁴ DPKP, t. XXIX, 1857, s. 106–126.

⁶⁵ AmL, sygn. 419, s. 312–313.

⁶⁶ Trakt Uściłusko–Lubelski – czynny w latach 1837–1841 został przereorganizowany w 1841 r. Wówczas wszedł w skład traktu głównego nr 44 Warszawa–Uściług. Trakt ten przebiegał od Lublina – przez Piaski, Siedliszcze, Chełm, Dryszów, Strzyżów – do Uściługa; L. Zimowski, *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1972, s. 667.

⁶⁷ AmL, sygn. 419, s. 313–314.

5

W roku 1851 ukazem cesarza zniesiona została Dyrekcja Generalna Poczty Królestwa Polskiego i podporządkowana Kierownikowi Rosyjskiego Departamentu Pocztowego, z równoczesnym przemianowaniem na Zarząd XIII Okręgu Pocztowego⁶⁸. Poczta przestała więc podlegać Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych i została bezpośrednio podporządkowana władzom w Petersburgu⁶⁹. Sytuacja taka trwała do 1858 r., w którym Okręg Poczty Królestwa został ponownie oddany pod władzę Namiestnika i Rady Administracyjnej Królestwa. Poczta w takiej formie przetrwała do roku 1866⁷⁰.

W 1863 roku została wydana przez Radę Administracyjną *Instrukcja dodatkowa o wypłatach należności za dostawę koni pod przejazd Najjaśniejszych Państwa i Dostojnych Osób*⁷¹, w której zmianie uległo jedynie postępowanie przy obrachowaniu i wypłacie należności właścicielom koni obywatelskich. Czynności wypełniane przez urzędnika z ramienia gubernatora cywilnego wysyłanego na trakt zostały przekazane urzędnikom stacyjnym, czyli pocztowemu i administracyjnemu. Urzędnicy ci byli zobowiązani, po zaopatrzeniu przez naczelnika powiatu w oparafowane i przez niego poświadczone księgi, w ciągu 48 godzin licząc od chwili wyprawienia ze stacji ostatniego powozu, do uformowania szczegółowych likwidacji. Następnie na ich podstawie wydawali poświadczone przez siebie świadectwa za przypadające należności dostawcom koni. Potem wykaz tych świadectw z oznaczeniem wysokości przyznanego wynagrodzenia oraz wszelkie dowody przejazdu przesyłali w ciągu tych samych 48 godzin naczelnikowi powiatu. On po ich otrzymaniu, rozpoznaniu i sprawdzeniu ustanawiał ostatecznie należności przypadające interesantom⁷².

Po przyznaniu odpowiednich kwot należności, najdalej w ciągu pięciu dni naczelnik powiatu upoważniał kasę powiatową do ich wypłacenia za pokwitowaniem na świadectwach sposobem awansu. Dowody przejazdu jednocześnie z upoważnieniem dla kasy powiatowej naczelnik powiatu przedstawiał Rządowi Gubernialnemu. W dalszej kolejności kasa powiatowa dowody z wypłaty przesyłała kasie gubernialnej za gotówkę. Rząd Gubernialny po otrzymaniu ze wszystkich stacji przejazdowych w swojej guberni szczegółowych likwidacji wraz z dowodami dokonywał ich rewizji w swoim biurze i sporządzał ogólną likwidację. Następnie w ciągu 10 dni podawał ją Komisji Spraw Wewnętrznych

⁶⁸ DPKP, t. XLIV, 1851, s. 327–335.

⁶⁹ M. Czernik, *Poczta...*, s. 12.

⁷⁰ DPKP, t. XLIV, 1851, s. 325–335.

⁷¹ AmL, sygn. 419, s. 330.

⁷² AmL, sygn. 419, s. 330–331.

do dalszego rozpatrzenia. Tym samym skrócił się okres wypłaty należności – z 22 dni po odbytym przejeździe, do 7. Dowody wypłaty w ciągu 17 dni przedstawiane były Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych do ostatecznego sprawdzenia i utworzenia odpowiedniego funduszu. Później przedstawiane były Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu, która zarządzała *uprzątnienie awansu* przy Kasie Głównej Królestwa⁷³.

W razie przyznania i wypłaty interesantom większej sumy niż się należało, nadpłata była ściągana od winnych urzędników stacyjnych. Jeżeli natomiast doszło do zwiększenia należności przy rewizji Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, każda należność dodatkowo przyznana, wypłacana była interesantowi oddzielnie za pośrednictwem kasy właściwego powiatu⁷⁴.

6

W aktach Archiwum Państwowego w Lublinie znajdujemy szczegółowe informacje o przewozie „dostojnych osób” przez gubernię lubelską. Oprócz przepisów, które regulowały tę specjalną usługę poczty, możemy w nich wyróżnić szereg instrukcji wydawanych władzom miasta, na podstawie których dowiadujemy się, jak była ona świadczona w praktyce⁷⁵. Wśród osób, które z niej korzystały, możemy wyróżnić między innymi mamy Aleksandra I, Mikołaja I, Wielkiego Księcia Konstantego, a także cara Aleksandra II. Znajdują się tam wiadomości zarówno o osobach przewożonych, datach ich podróży, a także przygotowaniach miasta i jego ludności na przejazd tych osób⁷⁶.

Przykładem takiej podróży była podróż cara Mikołaja I i Wielkiego Księcia Konstantego z Warszawy do Rosji. Odbyła się ona 25 czerwca 1829 r. w czwartek. Trasa przejazdu na trasie lubelskim przebiegała przez Kozienice, Puławy, Lublin, Krasnystaw, Zamość, Horyszów, Hrubieszów do Uściługa. Władze administracyjne nakazały, że do stacji pocztowej Lublin Urząd Muncypalny był zobowiązany dostarczyć do pomocy poczcie z całego miasta Lublina 40 koni i z obwodu lubelskiego 60 koni. Konie dostarczone z miasta miały być oddane pod dyspozycję komisarza obwodu lubelskiego, którym był pan Polaczek. Całą odpowiedzialność za dostawienie koni w terminie ponosił Urząd Muncypalny. Komisarz obwodu natomiast odpowiadał za to, aby dostawione konie były *mocne, rosłe, dworskie lub folwarskie nie zaś małe włościańskie jako do tej posługi wcale niezdatne*

⁷³ DPKP, t. LXI, 1862, s. 205–207.

⁷⁴ AmL, sygn. 419, s. 330–334.

⁷⁵ *Z dziejów poczty w Lublinie*, s. 29.

⁷⁶ AmL, sygn. 419, s. 334.

– *zaprzęga na nich ma być porządna z chomątem...* Poza tym furman powinien umieć dobrze powozić. Po odbytym przejeździe dla właścicieli koni wypłacona była należność za odbyty przejazd na podstawie tzw. konsygnacji ze skarbu państwa⁷⁷.

Innym przykładem takiej podróży był przejazd 27 września 1842 r. przez Gubernię Lubelską cara Mikołaja I. Podróż z Rosji do Warszawy przebiegła traktem od Uściługa przez Strzyżów, Hrubieszów, Wojsławice, Krasnystaw, Piaski, Lublin, Markuszów i Żyrzyn. Oprócz postanowień wydanych przez Radę Administracyjną Królestwa dotyczących przejazdu „dostojnych osób” wydano szereg instrukcji dodatkowych. W Lublinie za wykonywanie wszelkich rozporządzeń dotyczących przejazdu odpowiedzialny był prezydent miasta, *do niego bowiem – jako do gospodarza miasta cały porządek tak ważnej służby należy*. Do prezydenta należało również dodanie z miasta koni do pomocy poczcie podczas przejazdu. Wyznaczał on także ze swojego biura urzędnika do dozoru tych koni.

Tabela 2. Wykaz obywateli i mieszkańców miasta Lublina posiadających konie, które pod przejazd Najjaśniejszego Pana mogły być użyte

Nazwiska właścicieli koni	Ile ma koni	Wiele może być użyte
Izrael Izaforo	6	2
Wojciech Biernat	6	2
Michał Pliszczyński	5	2
o. Augustynianie	6	2
Tomasz Kopczeski	6	2
o. Karmelici	6	2
W. Teofil Gierluzo	6	4
Izmiesztain	2	2
Otto	2	2
Rozstowski	2	2
Dützo	2	2
Mikołaj Bezo	2	2
Józef Borsukamuz furman	2	2
Ignacy Kopczewski	2	2
Adam Fritzo	2	2

⁷⁷ AmL, sygn. 419, s. 28–31.

Poplebaum	6	2
Mauiero Peretz La Camp	6	2
Tobiasz Fridental	3	3
Tieko Pederman furman	6	3
Berek Struzman	6	4
Magielc furman	6	4
Libhabeto furman	8	4
Jankiel Wadszul furman	5	4
Kiersztemblat furman	3	3
Mikołaj Hryniewiecki	2	2
Biernacki	5	2
Szubartowski furman	2	2

Źródło: (AmL, sygn. 419, s. 333)

Z obwodu lubelskiego dostawionych było 50 koni, prezydent miasta zobowiązany był dodać 20 koni, łącznie więc do tego przejazdu użyto 70 koni. *Na pomieszczenie zaś koni tak dostawionych z obwodu lubelskiego jako też M. Lublina* były przeznaczone stajnie, a mianowicie:

dom pod N 173 u Spiskiej

– II 145 u Kobylińskiego

– II 144 u Gałęckiej

– II 50 u Daniszkiewicza

Odbioru tychże koni przeznaczonym jest p. Lewiński komisarz cyrkułu I.

Władze administracyjne do dozoru i pilnowania porządku w mieście Lublinie wyznaczyły urzędników z Urzędu Muncypalnego. Do utrzymania porządku na całej trasie przejazdu byli wyznaczeni:

- *na stacji Strzyżów wyznaczony był W. Baraniecki – adiunkt, dozorca miast obwodu zamojskiego, któremu do pomocy przydzielono burmistrza Łaszczowa – pana Muskawskiego;*
- *na stacji Hrubieszów za utrzymanie porządku odpowiedzialne były miejscowe władze;*
- *na stacji Wojstawice wyznaczony był burmistrz Biłgoraja pan Tarczowski;*
- *w Krasnymstawie – władze miejscowe;*
- *w Piaskach burmistrz miasta Głuska – pan Libicki;*
- *w Lublinie – władze miejscowe;*

- w *Markuszwie burmistrz miasta Wąwolnicy – pan Szutyno*;
- w *Żyrzynie burmistrz miasta Baranowa – pan Poznański*.

Urzędnicy ci byli zobowiązani do przebywania w wyznaczonym miejscu do czasu zakończenia podróży „Najjaśniejszego Pana”. Delegowani urzędnicy na czas przejazdu – oprócz obowiązków zawartych w *Przepisach o dostawie koni do przejazdów najjaśniejszych państwa i dostojnych osób* z 1841 r. – musieli także dopilnować, aby w miastach i na stacjach, w których car się zatrzymywał, konie ze względu na wygodę podróży oczekiwały nie na stacjach pocztowych, ale przy wjeździe lub wyjeździe z nich. Ponadto delegowany był pomocnikiem urzędnika pocztowego w wyborze koni do przejazdu. Do jego obowiązków należało także dopilnowanie, aby furmani przybyli na czas z końmi obywatelskimi. Musieli również dopilnować, aby *nie oddawali się nałogowi pijaństwa i w razie uznanej potrzeby polecili szynkarzom ażeby wcale trunków mocnych tymże nie sprzedawać*. Do nich należało także przestrzeganie bezpieczeństwa, by nie doszło do pożaru szczególnie na stacjach, gdzie trzymano konie. W czasie przejazdu dbano również o wygląd miasta. Na przykład w Lublinie mieszkańcy musieli zadbać o *wyreperowanie dróg i mostów w terytorium miasta Lublina, oczyszczenie wyjazdów – lubartowskiego, bychawskiego i warszawskiego – niemniej zawieszenie latarni przy tychże wyjazdach*. Po odbytym przejeździe, w ciągu dziesięciu dni podana została likwidacja należności za przejazd, zgodnie z postanowieniem Rady Administracyjnej Królestwa z 1841 r., i wypłacenie pieniędzy właścicielom koni⁷⁸.

7

Przewóz „dostojnych osób” był specjalną usługą świadczoną przez pocztę w XIX stuleciu. Jego rozwój i zachodzące zmiany świadczyły, że był on potrzebny. Jednocześnie i masowy przewóz wielkiej liczby ludzi (władcy, jego rodziny i całej świty) i ich bagażu jak na ówczesne warunki był niezwykle trudny. Poczta musiała jednak sprostać takim zadaniom. Dzięki dobrej organizacji, rozwiniętej sieci stacji pocztowych i pomocy władz państwowych usługa ta była możliwa do zrealizowania. Odpowiedzialność za przejazd spoczywała na Dyrekcji Generalnej Poczty. Po otrzymaniu zawiadomienia od Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych o planowanym przejeździe i jego trasie Dyrekcja Generalna planowała cały przejazd. Do niej należała organizacja odpowiedniej liczby koni do przejazdu, obsadzenie stacji, przez które przebiegała trasa przejazdu odpowiednimi urzędnikami oraz zapewnienie przejeżdżającym bezpieczeństwa.

⁷⁸ *Ibidem*, sygn. 418, s. 3–20.

Większość problemów, z jakimi się borykała poczta w ramach tej usługi, związana była z wynajmem koni i wynagradzaniem ich właścicieli. Ludność bowiem niechętnie bez odpowiedniego wynagrodzenia wypożyczała swoje konie do przejazdów. Dlatego też Rada Administracyjna Królestwa w swoich postanowieniach musiała wprowadzić przepis, że płacono właścicielom koni nie tylko za przejazd, ale również za czekanie na stacji pocztowej, nawet jeśli dany koń nie był użyty do przejazdu.

Uznać należy, że poczta jako jedyna instytucja, posiadając dobrze rozwiniętą sieć placówek, była w stanie sprostać takiemu zadaniu. Z czasem, wraz z rozwojem komunikacji, przestanie ona zajmować się przewozem osób i ich bagażu. Warto jednak wiedzieć, że w przeszłości świadczyła takie usługi i były one uregulowane prawnie.