

Marcin Konarski (Warszawa)

## **Publiczne posługi transportowe w okresie Księstwa Warszawskiego w świetle postanowień dekretu z dnia 22 maja 1810 roku „względem koni i podwód dostarczonych pod transporty i wojskowych”**

### 1. WPROWADZENIE

Obowiązek dostarczania środków transportu świadczony przez ludność na rzecz armii w systemach mobilizacyjnych XIX<sup>1</sup> i XX<sup>2</sup> wieku, miał podobne zna-

---

<sup>1</sup> Archiwum Państwowe w Białymstoku, zespół nr 7, „O dostarczaniu podwód dla poborowych”, sygn. 4118; Archiwum Państwowe w Kielcach, zespół nr 126, „Akta dotyczące się dostarczenia wojsku podwód” sygn. 1039 (dalej jako: APK); APK, zespół nr 126, „Akta o zakwaterowaniu wojsk i dostarczaniu podwód”, sygn. 508; APK, zespół nr 126, „Akta o przechodzie wojsk i dostawie podwód”, sygn. 547; APK, „Akta o przechodzie wojsk i dostawie podwód”, zespół nr 126, sygn. 570; APK Oddział w Sandomierzu, zespół nr 17, „Dostawy Podwód dla Wojska vol. I”, sygn. 78; Archiwum Państwowe w Łodzi, zespół nr 1, „O podwodach dla komend etapu”, sygn. 481; Archiwum Państwowe w Lublinie, zespół nr 22, „Podwód dla wojska”, sygn. 1236 (dalej jako: APL); Archiwum Państwowe w Płocku Oddział w Łęczycy, zespół nr 12, „Sprawy wojskowe i podwozy”, sygn. 27; Archiwum Państwowe w Piotrkowie Trybunalskim, zespół nr 28, „O kwaterach i podwodach dla wojska”, sygn. 325; Archiwum Państwowe w Siedlcach, zespół nr 90, „Dostarczanie prowiantu i podwód dla wojska”, sygn. 19; Archiwum Główne Akt Dawnych, zespół nr 227, „Zwrot należności przypadających mieszkańcom powiatu warszawskiego za dostarczanie podwód dla wojska”, sygn. 10690 (dalej jako: AGAD).

<sup>2</sup> APK, zespół nr 126, „Akta dotyczące się pochodu wojsk i dostarczania podwód”, sygn. 1691; APK, zespół nr 441, „Podwozy dla wojska i gminy”, sygn. 63; APL, zespół nr 581, „O podwodach”, sygn. 669; APL, zespół nr 129, „O dostarczeniu podwód dla wojska”, sygn. 17; APL, zespół nr 242, „Dostarczanie podwód dla wojska”, sygn. 636. Podwodą określał generał S. Maczek w latach 1919–1920 wóz drabiniasty, zaprzęgnięty w silne konie, przewożące 6 do 8 żołnierzy, uzbrojonych w karabiny i granaty, zob. idem, *Od podwozy do czołga*, Lublin–Londyn 1990, s. 15.

czenie jak w średniowieczu<sup>3</sup>. Powinności transportowe wyniszczały zwierzęta pociągowe i sprzęt, powodując jednocześnie często wielodniowe oderwanie chłopów od ich własnych gospodarstw<sup>4</sup>, stanowiąc tym samym jeden z cięższych obowiązków wynikających z poddaństwa, z którym przez wieki borykała się ludność wiejska<sup>5</sup>.

W czasach wczesnego średniowiecza obciążenia ludności usługami transportowymi i komunikacyjnymi miały różny charakter i zakres<sup>6</sup>. Wśród usług tego rodzaju wyróżnić można przewód, powóz i podwozy oraz świadczenia stacyjne – mające głównie charakter okolicznościowy, które związane były z objazdami przez księcia kraju w celach administracyjnych<sup>7</sup>, a że towarzyszył mu z reguły poczet zbrojny, urzędnicy i służba, zaopatrzenie tak dużej ilości osób obarczało miejscową ludność<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> Pierwsze informacje na temat tej usługi pochodzą ze starożytnej Persji i Grecji, zob. T. Czacki, *O litewskich i polskich prawach, o ich duchu, źródłach, i o rzeczach zawartych w pierwszym Statucie dla Litwy, 1529 roku wydany*, t. I, Kraków 1861, s. 7173, zob. także O. Balzer, *Historia ustroju Polski*, Lwów 1933, s. 160–161. Por. T. Nowak, *Wojskowość polska w latach 1138–1340*, [w:] J. Sikorski (red.), *Zarys dziejów wojskowości polskiej do roku 1864*, t. I, Warszawa 1965, s. 101.

<sup>4</sup> Zob. Z. Ćwiek, *Z dziejów wsi koronnej XVII wieku*, Warszawa 1966, s. 154; W. Kula, *O charakterze gospodarki chłopskiej w Polsce XVIII w. Charakter „wyżywieniowy” czy produkcja towarowa?*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1975, nr 2, s. 204–205. Por. S. Borowski, *Kształtowanie się rolniczego rynku pracy w Wielkopolsce w okresie wielkich reform agrarnych 1807–1860*, Poznań 1963, s. 74.

<sup>5</sup> Rozmiary takich podróży określały zazwyczaj inwentarze, chociaż w wielu suplikach zawarte są skargi na zmuszanie chłopów do różnorodnych podróży w wymiarze przekraczającym ustalenia inwentarzy. Inwentarze ustalały, ile razy w roku i na jaką odległość powinni chłopci jeździć w interesach dworu bez potrącania pańszczyzny oraz ile dni z pańszczyzny należy im potrącić w razie zwiększonego zapotrzebowania na przewozy, zob. A. Falinowska-Gradowska, *Świadczenia poddanych na rzecz dworu w królewskich województwach krakowskiego w drugiej połowie XVI–II wieku*, Wrocław 1964, s. 122–125. Por. Z. Ćwiek, *Z dziejów wsi...*, s. 154–160; Z. Podwińska, *Powinności związane z gospodarką rolną wśród ciężarów prawa książęcego*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1967, nr 1, s. 15–24. Na niezwykle wyniszczający charakter dostarczania podwód, zwracał uwagę A. Próchnik, *Dzieje chłopów w Polsce*, Lwów 1922, s. 16. Por. S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne w miastach Wielkiego Księstwa Litewskiego na prawie magdeburskim do połowy XVI w.*, Wilno 1936, s. 50–51.

<sup>6</sup> Szerzej na temat znaczenia leksemu „posługa”, zob. E. Horyń, *Nazwy powinności i danin w XVI–XVIII w. (na materiale ksiąg sądowych wiejskich Jadownik, Maszkień, Iwkowej i Uszwi)*, „Prace Językoznawcze” 2009, nr 11, s. 73.

<sup>7</sup> Zob. F. Piekosiński, *Ludność wieśniacza w Polsce w dobie piastowskiej*, Kraków 1896, s. 33–34; A. Gąsiorowski, *Stacje królewskie w średniowiecznej Polsce*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1972, nr 2, s. 244–245; idem, *Podróże panującego w średniowiecznej Polsce*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1973, nr 2, s. 41–68. Prawo do korzystania ze świadczeń stacyjnych przysługiwało również biskupowi wizytującemu diecezję, zob. J. Dowiat, B. Geremek, T. Lalik, S. Trawkowski, *Kultura Polski średniowiecznej X–XIII w.*, Warszawa 1985, s. 149.

<sup>8</sup> Zob. K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii...*, s. 86.

Jednym z ciężarów o charakterze transportowym był przewód (*conductus*)<sup>9</sup>, przy czym można rozróżnić przewód zwykły (chłopski) i przewód rycerski (*conductus militaris, conductus more nobilium*)<sup>10</sup>. Przewód był to obowiązek dostarczenia czy to księciu, czy jakiemuś urzędnikowi koni wierzchowych dla posłów lub gości książęcych, lub wozu względnie powozu razem z zaprzęgiem i ewentualnie woźnicą, ażeby mógł z jednej miejscowości przedostać się do drugiej<sup>11</sup>. Polegał więc na transporcie etapami, co oznaczało, że poszczególne osady ciągnęły transport do najbliższej wsi, która nie była zwolniona całkowicie lub częściowo od tej powinności, przy czym zwolnienie z tej powinności nie było łatwie do osiągnięcia<sup>12</sup>. Jak zobaczymy dalej, przewód wydaje się być tożsamy z inną powinnością transportową – powozem (*vectigal*).

Kolejnym z ciężarów transportowych był powóz, który miał charakter bardziej komunikacyjny niż transportowy, polegał na obowiązku przewożenia osób i wiązał się z podróżami księcia, jego urzędników i służebników. Powóz można więc łączyć z okolicznościowymi świadczeniami stacyjnymi<sup>13</sup>. Powinność powozu zanikła wraz z upowszechnianiem się od XIII wieku immunitetu, łącząc się z obowiązkiem podwód.

Najbardziej nas interesującą posługą o charakterze transportowym były podwody, które polegały na obowiązku dostarczeniu koni<sup>14</sup>. W literaturze przedmiotu nie ma jednak jednomyślności co do charakteru tych posług. Na przykład K. Buczek stał zdecydowanie na stanowisku, że gdyby podwoda nie różniła się niczym istotnym od powozu, to w dokumentach albo pominięto by jedną z tych nazw, albo zaznaczono tożsamość<sup>15</sup>. Zdaniem tego autora z podwód korzystał przede

<sup>9</sup> Instytucja przewodu znana jest w Polsce już od pierwszych lat XI wieku. Wchodziła ona do pierwszych i najdawniejszych form zależności poddańczej w stosunku do panującego i panów otrzymujących najdawniejszy immunitet, zob. S. Russocki, *Powinność przewodu na tle posług transportowych Polski piastowskiej*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1965, nr 2, s. 244–255; K. Tymieniecki, *Historia chłopów polskich*, t. II, Warszawa 1966, s. 94–95.

<sup>10</sup> Por. K. Tymieniecki, *Przypisańcy w gospodarstwie feudalnym*, „Roczniki Historyczne” 1963, nr 29, s. 186–187.

<sup>11</sup> Por. W. Korta, *Powinności transportowo-komunikacyjne*, [w:] S. Inglot (red.), *Historia chłopów polskich*, t. I, Warszawa 1970, s. 103.

<sup>12</sup> Zob. K. Buczek, *Publiczne posługi transportowe i komunikacyjne w Polsce średniowiecznej*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1967, nr 2, s. 259. Obowiązek przewodu rycerskiego w XIV wieku był już w stanie zaniku, zob. Z. Kaczmarczyk, *Monarchia Kazimierza Wielkiego*, t. I, Poznań 1939, s. 165. Por. S. Russocki, *Powinność przewodu...*, s. 257–263.

<sup>13</sup> Zob. K. Buczek, *Publiczne posługi...*, s. 276; K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii wczesno-piastowskiej*, Wrocław 1987, s. 95.

<sup>14</sup> Tak F. Piekosiński, *O powstaniu społeczeństwa polskiego w wiekach średnich i jego pierwotnym ustroju*, Kraków 1881, s. 170; idem, *Ludność wieśniacza...*, s. 57, 59–60.

<sup>15</sup> Zob. K. Buczek, *Publiczne posługi...*, s. 280. Z kolei J. Bardach utożsamiał te pojęcia, pisząc, że „powóz i podwoda polegały na obowiązku dostarczania środków transportu – koni (wołów) i wozów – panującemu i jego urzędnikom w czasie podróży i dla transportu rzeczy książęcych”,

wszystkim król ze swoją małżonką oraz osoby, którym jedno z nich poleciło dostarczyć konie podwodne z wozem czy bez, lub którym podwoda przysługiwała z natury rzeczy<sup>16</sup>.

Z kolei K. Modzelewski uważał, że w ramach podwoły przedstawiciele władzy książęcej, zwłaszcza zaś dowódcy wojskowi, mieli prawo brać w czasowe użytkowanie chłopskie woły, konie i wozy. W zasadzie należało je zwrócić właścicielom, ale zawsze zachodziło ryzyko utraty inwentarza lub pozostawania przez dłuższy czas bez zwierząt pociągowych<sup>17</sup>. Podwoły brano bowiem do dalekich transportów, często o wojennym charakterze, np. z małopolskiego Skaryszewa aż na Litwę<sup>18</sup>.

Publiczne posługi transportowe w postaci podwód były regulowane w drodze przywilejów ziemskich i dzielnicowych, statutów, konstytucji sejmowych i uniwersałów królewskich<sup>19</sup>. Często też król określał powinności podwodowe dla poszczególnych miast i wsi, np. z powodu zaginięcia przywileju<sup>20</sup>, rozstrzygał kwestie sporne wynikające z obowiązku dostarczania podwód<sup>21</sup> lub zwalniał od ciężaru świadczenia podwód<sup>22</sup>. Dawne prawo polskie zna wiele przykładów regulacji posługi transportowej w drodze uniwersału, począwszy od Uniwersału Warszawskiego wydanego przez króla Zygmunta Augusta w 1564 roku, który

---

idem, *Historia państwa i prawa Polski do połowy XV wieku*, t. I, Warszawa 1957, s. 144. Jeśli zaś idzie o przewód, to J. Bardach wskazuje, że polegał on na obowiązku dostarczania nie tylko siły pociągowej wozów, ale również i ludzi do obsługi transportu, ibidem, s. 144.

<sup>16</sup> Zob. K. Buczek, *Publiczne posługi...*, s. 287. Por. F. Piekosiński, który stał na stanowisku, że powinność pod nazwą „podwoły”, będąc jedną z najcięższych posług publicznych, oznaczała „obowiązek dostarczenia koni bądź to do wozów, bądź też do jazdy wierzchem”, idem, *Ludność wieśniacza...*, s. 59.

<sup>17</sup> Por. R. Grodecki, *Początki immunitetu w Polsce*, Lwów 1930, s. 22–23.

<sup>18</sup> K. Modzelewski, *Chłopi w monarchii wczesnopiastowskiej*, Wrocław 1987, s. 95.

<sup>19</sup> Zob. S. Kutrzeba, *Historia źródeł dawnego prawa polskiego*, t. I, Lwów 1925, s. 189–199; S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne...*, s. 18–19.

<sup>20</sup> Zob. *Materiały do dziejów robocizny w Polsce w XVI wieku*, oprac. S. Kutrzeba, Kraków 1911, s. 13.

<sup>21</sup> Zob. ibidem, s. 21, 64. Władca sprawując wymiar sprawiedliwości w ramach kompetencji sądu książęcego sądził również sprawy wynikłe z orzeczenia lub działalności jego urzędników, rozstrzygał spory o niesłuszne pociągnięcie wsi do przewodu, poza granicę, do której była zobowiązana, zob. Z. Wojciechowski, *Państwo polskie w wiekach średnich. Dzieje ustroju*, Poznań 1949, s. 102.

<sup>22</sup> Zob. uwolnienie w dniu 13 października 1611 r. miasta Lublin przez króla Zygmunta III od obowiązku świadczenia podwód na lat dziesięć w związku ze zniszczeniami wynikłymi z kilkukrotnych pożarów i poniesionymi przez to wielkimi stratami. Zwolnienie z podwód nie dotyczyło jednakże świadczeń na rzecz posłów królewskich wyprawianych do Turków i Tatarów. Poza tym król postanowił, że mieszkańcy Lublina „nie mogą ponosić ciężaru świadczeń z powodu najazdu lub działań wojennych”, Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. H. Łopacińskiego w Lublinie, rkps nr 1732 (dalej jako: WBP Lublin).

w sposób szczegółowy określał te powinności<sup>23</sup>. Wobec licznych próśb kierowanych do króla w sprawie wyniszczającego obowiązku dostarczania częstych, a nawet ustawicznych podwó<sup>24</sup>, władca postanowił uregulować tę sprawę poprzez, między innymi, nałożenie na miasta, miasteczka i wsie obowiązku składania się na podwoły, zaś podwoły na potrzeby posłańców królewskich miały być dostarczane za wynagrodzeniem pieniężnym<sup>25</sup>. Uzupełnienie postanowień Uniwersału zawierał kolejny wydany w przedmiocie podwó<sup>26</sup>, pochodzący z roku 1565, Uniwersał Piotrkowski<sup>26</sup>.

W kolejnych latach sprawą powinności wynikających z dostarczania podwó<sup>27</sup> zajął się król Stefan Batory w uniwersale na podwoły z 1576 roku<sup>27</sup>, król Zygmunt III Waza w konstytucji z 1601<sup>28</sup> i konstytucji z 1620<sup>29</sup>, król Władysław IV w konstytucji z 1647<sup>30</sup>, król Jan III Sobieski w konstytucji z 1677<sup>31</sup>, i król August II w 1710 roku<sup>32</sup>.

<sup>23</sup> Volumina Legum, t. II, folium 671–674, Petersburg 1859, s. 42–44 (dalej jako: VL).

<sup>24</sup> Na niezwykle wyniszczający charakter dostarczania podwó<sup>24</sup>, zwracał uwagę A. Próchnik, *Dzieje chłopów w Polsce*, Lwów 1922, s. 16.

<sup>25</sup> Por. potwierdzenie w 1549 roku przez króla Zygmunta Augusta przywileju dla Nowego Miasta Warszawy Zygmunta I z 1543 roku dotyczącego podwó<sup>25</sup> oraz potwierdzenie przez króla Henryka w roku 1574 przywileju Zygmunta Augusta z 1549 roku uwalniającego mieszczan Nowej Warszawy od obowiązku dostarczania podwó<sup>25</sup>, AGAD, zespół nr 1, „Zbiór dokumentów pergaminowych”, sygn. 1674, 1677. Jednak jak zauważa M. Czapski, posłańcy, czyli kursory, mimo iż otrzymywali środki pieniężne na drogę, to jeszcze w czasach Stanisława Augusta pasali swego konia na cudzych łąkach i pastwiskach, „a nikomu na myśl w owe czasy nie przychodziło, brać mu to za złe”, idem, *Historia powszechna konia*, t. II, Poznań 1874, s. 484.

<sup>26</sup> VL II, folium 675, s. 44. Por. ordynację co do danin i robocizn, nadaną wsi Laszki przez administratorów tenuty przemyskiej, zatwierdzoną przez króla Zygmunta Augusta w Lublinie w dniu 20 kwietnia 1569 r., zob. *Materiały do dziejów robocizny...*, s. 95.

<sup>27</sup> VL II, folium 960–962, s. 181–182.

<sup>28</sup> VL II, folium 1518, s. 397. Konstytucja ta stanowiła, wobec wielkiego zubożenia ludności dostarczania podwó<sup>28</sup> dla przesyłania posłańców królewskich, że „aby od podwó<sup>28</sup> każdy jej potrzebujący, płacił od mile po groszy dwu od konia”. Por. zwolnienie przez Zygmunta III na mocy dawnych przywilejów mieszczan Starej Warszawy od dostarczenia podwó<sup>28</sup> i koni, AGAD, zespół nr 1, „Zbiór dokumentów pergaminowych”, sygn. 1629.

<sup>29</sup> VL III, folium 377, s. 183.

<sup>30</sup> VL IV, folium 108–109, s. 55.

<sup>31</sup> VL V, folium 470, s. 230.

<sup>32</sup> VL VI, folium 186, s. 92. Należy pamiętać, że u genezy transportu pocztowego stoją również właśnie interesujące nas podwoły. W czasach Augusta II Sasa, kiedy Polska włączona została do sieci komunikacyjnej służącej do przesyłki listów i przewozu pasażerów tzw. ekstrapocztą, korzystano z systemu koni rozstawnych (zmiana koni na stacjach pocztowych), który był w Polsce znany od dawna jako składnik właśnie instytucji podwó<sup>32</sup>, zob. K.J. Piotrowski, *O drogach pocztowych i transporcie poczt w Polsce w wiekach XVI–XVIII*, „Studia i Materiały z Dziejów Nauki Polskiej. Seria D” 1969, z. 5, s. 7.

## 2. UWAGI W SPRAWIE CHARAKTERU KSIĘSTWA WARSZAWSKIEGO

Przechodząc do rozbioru zagadnień związanych z powinnościami transportowymi ludności w okresie Księstwa Warszawskiego należy podkreślić, że państwo to było zależne od napoleońskiej Francji<sup>33</sup>, przy czym zależność ta miała charakter przede wszystkim polityczny<sup>34</sup>, ale także w znacznym stopniu gospodarczy, co było celowym wynikiem zależności politycznej (zadłużenie wobec Francji oparte na tytułach fikcyjnych lub zdobyczy wojennej, włączenie do systemu blokady kontynentalnej)<sup>35</sup>. Jak zauważył Karol Marks, „Księstwo Warszawskie, małe, bez żadnej pozycji w Europie, odczuwało całe brzemień swego istnienia, rządy cywilne sprawowała Saksonia, rządy wojskowe – Napoleon; wiele jego majątków ziemskich rozdano generałom francuskim, na Księstwo nałożono ogromne podatki”<sup>36</sup>.

<sup>33</sup> J. Lelewel podkreślał, że Księstwo Warszawskie nie mogło się pochwalić czystą niepodległością, zob. idem, *Trzy konstytucje polskie 1791–1807–1815*, Poznań 1861, s. 83. Por. B. Leśnodorski, *Elementy feudalne i burżuazyjne w ustroju i prawie Księstwa Warszawskiego*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1951, nr 3, s. 304–332; W. Sobociński, *Historia ustroju i prawa Księstwa Warszawskiego*, „Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu” 1963, z. 1, s. 96–97; K.K. Daszyk, *Między rozbiorem pierwszym a... szóstym. Dzieje polskie lat 1772–1815 w refleksji historiograficznej Joachima Lelewela*, [w:] T. Kargol, B. Petryszak, K. Ślusarek (red.), *Studia z dziejów wsi polskiej na przełomie XVIII i XIX wieku*, Kraków–Lwów 2015, s. 24–28. Na temat stosunku Polaków do traktatu tylżyckiego, zob. M. Kallas, *Konstytucja Księstwa Warszawskiego. Jej powstanie, systematyka i główne instytucje w związku z normami szczegółowymi i praktyką*, „Studia Iuridica” 1970, z. 3, s. 20–21.

<sup>34</sup> Por. rozważania H. Kołłątaja na temat powołania do życia Księstwa Warszawskiego, zawarte w szczególności w rozdziale II („Co sądzą obcy i nasi krytycy o Księstwie Warszawskim”) i rozdziale III („Jakie przyczyny zagnały Wielkiego Napoleona do odmiany polityki w Europie, i do wprowadzenia nowego jej układu”) jego pracy z 1810 roku, idem, *Uwagi nad teraźniejszym położeniem tej części ziemi polskiej, którą od pokoju tylżyckiego zaczęto zwać Księstwem Warszawskim*, Lipsk 1810, s. 80–94, 95–112.

<sup>35</sup> Zob. K. Niedzielski, *Rys dziejów Księstwa Warszawskiego*, t. I, Warszawa 1907, s. 68–70; W. Sobociński, *Księstwo Warszawskie a Cesarstwo Francuskie: zależność faktyczna i prawno-międzynarodowa: rezultaty przeobrażeń wewnętrznych*, „Przegląd Historyczny” 1964, nr 1, s. 47–48; idem, *Historia ustroju i prawa Księstwa...*, s. 18–19; I. Kostrowicka, Z. Landau, J. Tomaszewski, *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*, Warszawa 1984, s. 62.

<sup>36</sup> K. Marks, *Przyczynki do historii kwestii polskiej (Rękopisy z lat 1863–1864)*, tłum. Z. Bogucki, Warszawa 1971, s. 691. Szerzej na temat koncepcji prawno-ustrojowych budowy Księstwa Warszawskiego wysuwanych przez otoczenie Adama Czartoryskiego, zob. M. Zarychta, *Propozycje ustrojowe Adama Jerzego Czartoryskiego i jego otoczenia (1813–1815)*, „Przegląd Historyczny” 2006, nr 4, s. 495–511. Warto również przypomnieć, że to właśnie z okresu Księstwa Warszawskiego pochodzi ów zwrot „sumy bajońskie”, który zdobył w języku polskim znaczenie przysłowiowe, a oznaczający sumy, jakimi Napoleon I obciążył skarb Księstwa Warszawskiego z tytułu: udzielonej Księstwu Warszawskiemu pożyczki, odstąpienia własności skarbowej pruskiej, przekazania armat zdobycznych oraz sum zahipotekowanych na dobrach ziemskich w Księstwie, a należnych skarbowi pruskiemu, zob. F. Skarbek, *Dzieje Księstwa Warszawskiego*, t. II, Warszawa 1897, s. 85–101; M. Handelsman, *Napoleon i Polska, 1808: Konwencja Bajońska*, „Przegląd Historyczny” 1912,



W innym miejscu Marks trafnie stwierdza, że znaczną liczbę wielkich majątków ziemskich w nowym Księstwie podarował Napoleon generałom francuskim i że nawet Joachim Lelewel określił to jako czwarty rozbiór Polski<sup>37</sup>.

Tezy Marksa potwierdza W. Sobociński, który przypomina, że 30 czerwca 1807 roku wyszło 30 dekretów cesarskich obejmujących indywidualne nadanie dla 27 marszałków i generałów francuskich oraz 3 polskich (ks. K. Poniatowskiego, J. Dąbrowskiego i J. Zajączka; później otrzymali jeszcze donacje w Polsce ks. Sapieha i gen. W. Krasiński)<sup>38</sup>. Drugą serię dekretów wydano po wojnie 1809 roku, 16 stycznia 1810 r., w wyniku których donatariusze francuscy w popruskiej części Księstwa otrzymali znaczne kompleksy dóbr narodowych i poduchownych. Te donacje, jak podkreślał W. Sobociński, określano też wyraźnie jako „feuda” lub „lennis” Cesarstwa Francuskiego, przy czym ich sytuacja była analogiczna do wielkich lenn bez suwerenności państwowej utworzonych w 1806 r. w Królestwie Neapolitańskim i w posiadłościach weneckich<sup>39</sup>.

Trudno nie zgodzić się powyższymi tezami dotyczącymi polityki Napoleona, który uczynił z Księstwa Warszawskiego zaplecze swoich dalszych działań wojennych<sup>40</sup>. Do fatalnego położenia ludności w Księstwie Warszawskim przy-

---

nr 1, s. 75–92; idem, *Napoleon i Polska, 1808: Konwencya Bajońska: (dokończenie)*, „Przegląd Historyczny” 1912, nr 2, s. 215–236; idem, *Konwencya Bajońska*, [w:] M. Handelsman, *Pod znakiem Napoleona. Studia historyczne*, Seria 2, Warszawa 1913, s. 1–71; B. Grochulska, *hasło: bajońskie sumy*, [w:] *Encyklopedia historii gospodarczej Polski*, t. I, Warszawa 1981, s. 19–20.

<sup>37</sup> Zob. K. Marks, *Przyczynki do historii...*, s. 384–385; zob. J. Lelewel, *Polska odradzająca się, czyli dzieje polskie od roku 1795 potocznie opowiedziane*, [w:] J. Lelewel, *Dzieła*, t. VIII, oprac. J. Dutkiewicz, M.H. Serejski, H. Więckowska, Warszawa 1961, s. 49–50. Co więcej, w ocenie J. Lelewela, w okresie Księstwa Warszawskiego miał miejsce również i piąty rozbiór Polski, bowiem „pokojem zawartym w Wiedniu, [w roku] 1809, 14 października, Galicja zwana nową wraz z Zamościem i połową soli wielickiej przyłączona była do Księstwa Warszawskiego; drugą połowę soli wielickiej i Galicję dawną Napoleon zostawił Austrii, tylko oderwał obłaść tarnopolską, czyli częśćkę dawnego Podola, którą [sprzymierzonej wówczas z Francją] Rosji oddał. Tak znowu Napoleon ziemiami polskimi na korzyść Rosji szafował, a to był piąty Polski rozbiór”, idem, *Polska odradzająca się...*, s. 51. Z kolei dla F. Engelsa, utworzenie Księstwa Warszawskiego było czwartym rozbiorem Polski, zob. idem, *Nowy rozbiór Polski*, [w:] K. Marks, F. Engels, *Dzieła*, t. V, Warszawa 1962, s. 63–64, przypis 52; idem, *Debata polska we Frankfurcie*, [w:] K. Marks, F. Engels, *Dzieła*, t. V, Warszawa 1962, s. 376.

<sup>38</sup> Zob. W. Sobociński, *Księstwo Warszawskie a Cesarstwo Francuskie...*, s. 56. Por. M. Senkowska-Gluck, *Donacje napoleońskie w Księstwie Warszawskim. Studium historyczno-prawne*, „Studia nad Historią Państwa i Prawa. Seria II” 1968, t. XIII, s. 176–177.

<sup>39</sup> Zob. W. Sobociński, *Księstwo Warszawskie a Cesarstwo Francuskie...*, s. 56–57.

<sup>40</sup> Jak podaje B. Grochulska, w departamencie kaliskim w 1800 r. było 254300 sztuk bydła, w 1807 r. nastąpił spadek pogłowia do 233200, a w 1811 r. zostało 211900 sztuk bydła. Do tego doszły wymagające rozkazy aprowizacyjne i podwyższone wciąż podatki, które spowodowały zapaść finansową wielu majątków ziemskich, zob. B. Grochulska, *Handel zagraniczny Księstwa Warszawskiego. Z badań nad strukturą gospodarczą*, Warszawa 1967, s. 40–41 i 98. Por. M. Kallas, *Konstytucja Księstwa Warszawskiego...*, s. 26.

czyniały się – poza pozostawieniem pańszczyzny, mimo zlikwidowania poddaństwa<sup>41</sup> – różnego rodzaju opłaty i daniny, które dotkliwie pustoszyły i tak przecież szczerze dochody ludności<sup>42</sup>, w tym przede wszystkim włościan<sup>43</sup>. Zresztą same działania wojenne pociągały już za sobą wielkie szkody<sup>44</sup>. Poza kontyngentem liwerunkowym pobieranym w naturze od 1809 roku (głównie w zbożu) stanowiącym ponad 10% przychodów skarbu, a zmienionym na opłatę pieniężną już w okresie Królestwa Polskiego (w 1817 r.), należy wskazać na różne daniny, „furaże”, uciążliwości związane z popisem wojskowym<sup>45</sup>, drożyzną wielu produktów (np. soli)<sup>46</sup> oraz właśnie podwody.

<sup>41</sup> Szerzej na temat zniesienia poddaństwa w Księstwie Warszawskim, zob. T. Mencil, *Zniesienie poddaństwa w Księstwie Warszawskim na tle porównawczym*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica” 1983, nr 13, s. 5–41. Zgodnie postanowieniami zawartymi w art. 4 Konstytucji Księstwa Warszawskiego z 22 lipca 1807 roku zniesiono niewolę i wszyscy obywatele stali się równi przed obliczem prawa, zob. Konstytucja Księstwa Warszawskiego, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. I. Por. M. Handelsman, *Zasady napoleońskie w życiu Księstwa Warszawskiego*, Warszawa 1913, s. 2. Na temat opinii Polaków wobec Konstytucji z 1807 roku zob. szerzej M. Kallas, *Konstytucja Księstwa Warszawskiego...*, s. 47–49. Uszczegółowieniem zasady wyrażonej w art. 4 Konstytucji stał się dekret z dnia 21 grudnia 1807 roku, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. I, nr 1, s. 10–12. Niestety, jak wiadomo, dekret grudniowy nie spełnił oczekiwań społecznych, bowiem opinia społeczna „czuła, iż kwestia włościańska nie została rozwiązana”, *Włościanie i ich sprawa w dobie organizacyjnej i konstytucyjnej Królestwa Polskiego*, Kraków 1912, s. 24. Por. K. Niedzielski, *Rys dziejów Księstwa...*, s. 64–65; S. Głąbiński, *Historia ekonomiki*, t. II, Lwów 1939, s. 171; S. Grodziski, *Polska w czasach przełomu (1764/1815)*, Kraków 1999, s. 252; D. Złotkowski, *Warunki dzierżawy wsi i folwarków w północno-zachodniej Małopolsce na początku XIX wieku*, [w:] J. Muszyńska, Sz. Kazusek, J. Pielas (red.), *Folwark–wieś–latyfundium. Gospodarstwo wiejskie w Rzeczypospolitej w XVI–XVIII wieku*, Kielce 2009, s. 355–370.

<sup>42</sup> Zob. *Statystyka Księstwa Warszawskiego 1808 r.*, WBP Lublin, rkps nr 1176; H. Grossman, *Struktura społeczna i gospodarcza Księstwa Warszawskiego na podstawie spisów ludności 1808–1810*, Warszawa 1925, s. 29–31, 75–77.

<sup>43</sup> Szerzej na temat oceny pracy pańszczyźnianej w okresie Księstwa Warszawskiego, zob. S. Borowski, *Kształtowanie...*, s. 152–154. Należy pamiętać, że we Francji w trakcie rewolucji Konwent Narodowy zniósł dekretem z dnia 17 czerwca 1793 roku wszelkie świadczenia przysługujące panom feudalnym i wszelkie prawa do odszkodowania czy wykupu za nie, zob. J. Kodreński, *Wielka Rewolucja Francuska a własność. Od własności feudalnej do własności kapitalistycznej*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1986, nr 1, s. 85.

<sup>44</sup> Por. H. Grossman, *Struktura społeczna i gospodarcza Księstwa...*, s. 32–33.

<sup>45</sup> Niezależnie od dostaw liwerunkowych dokonywano w czasie wojny rekwizycji według postanowień dekretu z dnia 27 marca 1812 r., zob. *Dziennik Urzędowy Departamentu Płockiego* nr 100 z 27 marca 1812, nr 74 z 29 lutego 1812 (dostawy dodatkowe). Już w 1809 r. nałożono znaczne kontyngenty zboża i paszy, zaś w 1811 r. podwyższono je kilkakrotnie, zob. *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. I, nr 10, s. 251–252, 109–110. Por. *Odezwy prefektów do Prażmowskiego w kwestii żywienia wojska*, WBP Lublin, rkps nr 1144. Szerzej na temat przychodów skarbowych, zob. W. Sobociński, *Historia ustroju i prawa Księstwa...*, s. 141–147.

<sup>46</sup> Należy pamiętać, że monopol sprzedaży soli był drugim powszechnym podatkiem konsumpcyjnym, nakładanym przez szlachtę na jej poddanych, zob. W. Kula, *O charakterze gospodarki chłopskiej...*, s. 207.



Nie sposób wyliczyć w tym miejscu wszystkich obciążeń ludności Księstwa kosztami, jakie ponosić musiała ona wobec obowiązku aprowizacji wojska<sup>47</sup>.

### 3. GENEZA DEKRETU O WYDAWANIU PODWÓD WOJSKOWYCH

W związku z tym, że dla ludności Księstwa Warszawskiego dostarczanie podwód było poważną uciążliwością<sup>48</sup>, Rada Ministrów poleciła przygotować Ministrowi Spraw Wewnętrznych projekt dekretu w przedmiocie uregulowania tego świadczenia. Pierwsze znane pismo urzędowe w tej sprawie pochodzi z dnia 4 stycznia 1810 roku<sup>49</sup>. W piśmie tym minister wskazuje na feudalny charakter prawa do dostarczania podwód oraz przytacza, tytułem wzoru reformy w tej materii, główne postanowienia świadczenia powinności transportowych w świetle regulacji pruskiej z 1 października 1793 roku – Regulamin podwodowy [Regulament podwodny] (dalej jako: *RegPrus1793*)<sup>50</sup>. Regulamin pruski, ogłoszony w języku niemieckim i polskim, był pierwszym nowoczesnym aktem normatywnym regulującym obowiązek dostarczania podwód, przez co wiele konstrukcji prawnych w nim zawartych zostało przeniesionych do dekretu z maja 1810 roku. Zaznaczyć jednak należy, że dekret majowy został wydany przede wszystkim przez wzgląd na dostarczanie podwód dla transportów i poszczególnych wojskowych, a więc miał charakter w znacznym stopniu mobilizacyjny. Z kolei pruski regulamin miał charakter aktu normatywnego, którego celem była regulacja świadczeń podwodowych głównie w okresie pokoju.

We wspomnianym piśmie minister wskazuje na rozwiązania w przedmiocie regulacji podwodowej, jakie chciał wprowadzić na terenach polskich wyzwolonych

<sup>47</sup> W okresie Księstwa Warszawskiego ustanowiono kilka podatków na potrzeby wojska. Stałym podatkiem bezpośrednim był „pobór osobisty na koszty fortyfikacji” ustanowiony 24 marca 1809 r., *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. II, nr 13, s. 25–30. Szerzej na temat podatków i dostaw dla wojska w tym okresie, zob. A. Kociszewki, *Mazowsze w epoce napoleońskiej*, Ciechanów 1984, s. 370–383.

<sup>48</sup> Zob. rozkaz dzienny marszałka Aleksandra Berthiera z dnia 4 kwietnia 1807 roku zabraniający wojskowym samowolnego zabierania podwód po drogach i wsiach, AGAD, zespół nr 179, „Rozkazy dzienne marszałka Aleksandra Berthiera”, sygn. 24 (12 kopii, s. 34–45).

<sup>49</sup> AGAD, zespół nr 175, „Rada Stanu i Rada Ministrów Księstwa Warszawskiego. Akta spraw”, sygn. 204, k. 1–30, *Protokoły Rady Ministrów Księstwa Warszawskiego*, Tom I: 1808–1809, oprac. M. Krzymkowski, P.M. Pilarczyk, Poznań 2015, s. 72–73, 87–88, 119–120.

<sup>50</sup> „Vorspann-Reglement für die Provinz Südproussen” [Regulamin podwodny dla prowincji Prus Południowych], Berlin, 1 X 1793, AGAD, zespół nr 169, „Die Einrichtung des Vorspannwesens in Südproussen überhaupt. Bd. 1”, sygn. 1852; [www.deutsche-digitale-bibliothek.de](http://www.deutsche-digitale-bibliothek.de) [dostęp: 12.08.2019]; digital.staatsbibliothek-berlin.de [dostęp: 12.08.2019]. Por. akta dotyczące przekroczenia prawa regulującego podwozy, AGAD, zespół nr 169, „Verschiedene Vorspannkonventionen”, sygn. 1836.

od Prus francuski marszałek Louis Nicolas Davout – sprawujący od 12 lipca 1807 r. główne dowództwo nad wszystkimi wojskami cesarstwa na wschód od Odry<sup>51</sup>, – a które nawiązywać miały do regulacji tych świadczeń w prawie francuskim<sup>52</sup>.

Do pisma ministra spraw wewnętrznych z dnia 4 stycznia załączono obszerny projekt dekretu, który składał się z VII tytułów podzielonych na 94 paragrafy<sup>53</sup>. W kolejnym piśmie z dnia 21 lutego 1810 roku<sup>54</sup> minister zwraca się do Rady Ministrów o przedłożenie sporządzonego przez niego projektu, po poprawkach naniesionych przez Ministra Wojny, pod obrady Rady Stanu. Następnie 24 lutego projekt przekazano do opinii referendarza Karola Fryderyka Woydy, z jednoczesnym poleceniem przesłania projektu do Rady Stanu<sup>55</sup>. Ostatecznie projekt, który trafił pod dyskusję Rady Stanu znacznie skrócono, bo z 93 artykułów pierwszej wersji przedstawionej przez ministra spraw wewnętrznych, w wersji przekazanej Radzie projekt liczył już tylko 48 jednostek redakcyjnych, które usystematyzowano, jak pierwotnie, w VII tytułach. Pierwotne oznaczenie poszczególnych jednostek redakcyjnych projektu w postaci paragrafów zostało zmienione na oznaczenie w formie artykułów.

Po raz pierwszy na temat projektu dekretu o urządzeniu podwód wojskowych dyskutowano na sesji 493 Rady Stanu w dniu 3 marca 1810 roku<sup>56</sup>. Wtedy też przedstawiono po raz pierwszy projekt urządzenia podwód wniesiony przez ministra spraw wewnętrznych. Zwrócono uwagę na kilka kwestii. Radca stanu Michał Kochanowski stwierdził, że faktycznie istnieją okoliczności do dostarczania podwód dla wojska, ale już nie istnieją one w przypadku dostarczania podwód dla urzędników cywilnych, którzy zostali wysłani w interesach publicznych do władz przełożonych, bowiem w takim przypadku mają oni własne fundusze wyznaczone na nadzwyczajne wydatki, i z tych funduszy mogą opłacać koszty podróży, „a nie pomnażać ucisku biednym rolnikom”<sup>57</sup>. Radca stanu Tadeusz Matuszewicz pod-

<sup>51</sup> Zob. J. Pachoński, *Wojskowość polska w dobie Legionów i Księstwa Warszawskiego 1795–1815*, [w:] J. Sikorski (red.), *Zarys dziejów wojskowości polskiej do roku 1864*, t. II, Warszawa 1966, s. 320. Z tego tytułu L.N. Davout sprawował do jesieni 1808 r. naczelne dowództwo w Księstwie Warszawskim, które przekazał księciu Józefowi Poniatowskiemu, zob. M. Kukiel, *Dzieje wojska polskiego w dobie napoleońskiej 1795–1815*, t. I, Warszawa 1918, s. 209.

<sup>52</sup> AGAD, zespół nr 175, „Rada Stanu i Rada Ministrów Księstwa Warszawskiego. Akta spraw”, sygn. 204, k. 2–3.

<sup>53</sup> Ibidem, k. 5–30.

<sup>54</sup> Ibidem, k. 31.

<sup>55</sup> Ibidem, k. 35–61.

<sup>56</sup> *Protokoły Rady Stanu Księstwa Warszawskiego*, t. III, cz. 1, oprac. T. Mencil, M. Kallas, Warszawa 1995, s. 105. Rady Stanu uznaje się, obok Kodeksu Napoleona i instytucji prefektów – o której powiemy w dalszej części artykułu – za jeden z najlepszych towarów eksportowych napoleońskiej Francji w dziedzinie administracji, zob. M. Krzymkowski, *Rada Stanu Księstwa Warszawskiego*, Poznań 2011, s. 9. Por. W. Sobociński, *Historia ustroju i prawa Księstwa...*, s. 113.

<sup>57</sup> *Protokoły Rady Stanu...*, s. 105.

niósł, że przedstawiony projekt zawiera wiele dobrych urządzeń, jednakże należy tak zrehabilitować projekt, aby zrównać ten ciężar, by mieszkańcy sąsiadujący bliżej uczęszczanych dróg nie ponosili go nieporównanie częściej niż mieszkający w znacznej odległości od uczęszczanych dróg. Następnie pracę nad dostosowaniem projektu powierzono radcy T. Matuszewiczowi i referendarzowi K.F. Woydzie, który mieli przygotować opinię na jego temat.

Kolejna dyskusja na temat organizacji podwód wojskowych i ewentualnych składek na ich opłatę miała miejsce na sesji 496 Rady Stanu w dniu 10 marca 1810 roku<sup>58</sup>. Projekt ministra spraw wewnętrznych dzielił się na dwie części. Pierwsza miała na celu uporządkowanie dostarczania podwód, uchronienie cywilów od gwałtowności wojskowych i tym samym ulżenie obciążonym. Z drugiej części wynikało, iż zamierzano rozłożyć ten ciężar równomiernie poprzez ustanowienie zapłaty dla dostarczających podwoły, finansowanej ze składek nałożonych przez rady departamentowe w całym kraju<sup>59</sup>. Pomysł wprowadzenia składek budził najczęściej kontrowersji; sugerowano, że w istocie jest to forma podatku. Padła propozycja, aby obowiązek dostarczania podwód zamienić na ich dobrowolny najem, co leżałoby w gestii rad departamentalnych. Z drugiej strony zwrócono uwagę, że gdyby nawet rady departamentalne miały prawo żądania składek, to ich stanowienie zawsze należy do sejmu. Minister spraw wewnętrznych podniósł jednak, że układając projekt brał pod uwagę, że składka może uchodzić za rodzaj podatku, lecz skoro jej celem jest przyniesienie ulgi ludności, nie będzie ona postrzegana jako ciężar.

Następnie przystąpiono do wysłuchania projektu, który przedstawiał referendarz K.F. Woyda. W trakcie dyskusji minister spraw wewnętrznych przystał na drobne zmiany pierwotnego brzmienia dekretu, zgadzając się na usunięcie przepisów o dostarczaniu podwód urzędnikom cywilnym. Jednocześnie postanowiono, że ułożony zostanie drugi, odrębny projekt o składkach, a jeśli nie znajdzie on akceptacji króla, wówczas przyjęty zostanie pierwszy projekt porządkujący dostarczanie podwód, który przynajmniej w części ulży tym departamentom, które leżą na traktach przemarszu wojska.

<sup>58</sup> AGAD, zespół nr 175, sygn. 204, k. 77–83; *Protokoły Rady Stanu...*, s. 111–114.

<sup>59</sup> Rady departamentowe zostały wprowadzone na mocy postanowień dekretu z dnia 7 lutego 1809 roku o organizacji władz departamentowych i powiatowych, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. I, nr 8, s. 165–186. Por. M. Kallas, *Podział administracyjny Księstwa Warszawskiego (1806–1815)*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1978, nr 2, s. 93–113; idem, *Projekty zmiany podziału administracyjnego Księstwa Warszawskiego*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1982, nr 1, s. 51–68. Główną funkcją rad był rozkład ciężarów publicznych uchwalonych przez Sejm lub należnych z innego tytułu. Oprócz tego należały do niej narady nad potrzebami departamentu, opinie o ulepszeniach administracji, zażalenia na urzędników, itp.

Do tematu przeciążenia podwodami wrócono na sesji 505 Rady Stanu w dnia 30 marca 1810 roku. W protokole z tego dnia czytamy, że

Minister spraw wewnętrznych (...) sądzi za powinność donieść (...) iż obywatele i włościanie nie są już prawie w stanie znieść tego ucisku, który bez obmyślenia rychłej ulgi grozi zupełnym upadkiem krajowemu rolnictwu. Na dowód jak nieproporcjonalny jest ten ciężar i jak dotyka najwięcej nieszczęśliwych mieszkańców przy drodze wojskowej położonych, okazuje wyciągiem z urzędowych raportów ilość dostarczonych podwód i stojek po etapach w czterech powiatach, rachując tylko 10 dni, od 10 do 20 lutego, dostawiono podwód parokrotnych w powiecie orłowskim – 9, warszawskim – 44, błońskim – 54, sochaczewskim – 442. Minister, odwołując się do projektu przez siebie podanego, przedkłada, iż należy zapobiec złemu nie tylko przez zmniejszenie nadużyć i ograniczenie brania podwód, ale nadto przez środki, które by ciężar ten przy równym całego kraju udziale znośniejszym uczyniły<sup>60</sup>.

Projekt wraz z obszernymi uwagami co do poszczególnych postanowień dekretu, w tym przede wszystkim wspomnianych już składek, przedłożono Radzie Ministrów pismem z dnia 5 kwietnia<sup>61</sup>. Ale do tematu składek powrócono jeszcze na sesji 509 Rady Stanu w dniu 7 kwietnia 1810 r., zwracając uwagę na nierówne rozłożenie ciężaru, co można by zniwelować wyłącznie przez wprowadzenie składki pieniężnej<sup>62</sup>. Z kolei na sesji 518 Rady Stanu w dniu 27 kwietnia 1810 r. wystosowano prośbę do króla o stworzenie funduszu na opłatę podwód, zatwierdzając jednocześnie pierwszą część projektu przygotowanego przez ministra spraw wewnętrznych w przedmiocie organizacji podwód<sup>63</sup>. Na sesji 520 Rady Stanu w dniu 1 maja 1810 r. przedstawiono stanowisko króla, zdaniem którego roztrząsany przez Radę problem składek powszechnych (obywatelskich) może być podjęty jedynie przez sejm. Król uznał, że bardziej nagląca niż kwestia składek jest sprawa ogólnego zaradzenia nadużyciom związanym z dostarczaniem podwód w drodze regulacji przygotowanej przez ministra spraw wewnętrznych i dyskutowanej już przez Radę Stanu<sup>64</sup>.

#### 4. ANALIZA POSTANOWIEŃ DEKRETU O WYDAWANIU PODWÓD WOJSKOWYCH

Wynikiem kilkumiesięcznych prac nad reformą prawa podwodowego w związku z uciążliwością powinności podwodowych ludności Księstwa stało się przyjęcie w dniu 22 maja 1810 roku dekretu „względem koni i podwód dostarczo-

<sup>60</sup> AGAD, zespół nr 175, sygn. 204, k. 91–92.

<sup>61</sup> Ibidem, k. 93–104.

<sup>62</sup> *Protokoły Rady Stanu...*, s. 152–153.

<sup>63</sup> Ibidem, s. 174–175.

<sup>64</sup> Ibidem, s. 178.

nych pod transporta i wojskowych”, czyli o wydawaniu podwód wojskowych<sup>65</sup>, którego celem miało być ulżenie i zrównanie ciężaru wynikającego z dostawy koni i podwód zarówno pod różnego rodzaju transporty wojskowe, jak na przykład przewożenie wysłanych w interesach służb wojskowych, oficerów i urzędników wojskowych.

Dekret składał się z 48 artykułów – a więc został znacznie skrócony w porównaniu do pierwotnej wersji projektu ministra spraw wewnętrznych z dnia 4 stycznia 1810 r. Poszczególne jednostki redakcyjne zostały pogrupowane w siedem tytułów przy zastosowaniu numeracji rzymskiej, zaś każdy tytuł posiadał własny nagłówek: Tytuł I „W jakich przypadkach podwoły od Obywateli żądane być mogą” (art. 1–2), Tytuł II „O transportach wojskowych” (art. 3–6), Tytuł III „O podwodach dla maszerującego wojska” (art. 7–12), Tytuł IV „O podwodach dla pojedynczych wojskowych” (art. 13–15), Tytuł V „O formie pozwoleń na podwoły i kart drożnych” (art. 16–19), Tytuł VI „Urządzenia policyjne” (art. 20–45), Tytuł VII „Przepisy ogólne” (art. 46–48)<sup>66</sup>. Jak widać, najbardziej rozbudowany tytuł dekretu – zawierający 25 jednostek redakcyjnych – dotyczył urzędów policyjnych związanych z wydawaniem podwód. Dekret został podpisany przez króla Fryderyka Augusta i ministra sprawiedliwości – Feliksa Łubieńskiego, sekretarza generalnego – Antoniego Jonemana oraz ministra-sekretarza stanu – Stanisława Brezę<sup>67</sup>.

W tytule I zawarto postanowienia odnoszące się do przypadków, w jakich żądanie podwód było uzasadnione<sup>68</sup>. Zgodnie z art. 1 zastrzeżono, że poszczególne

<sup>65</sup> AGAD, zespół nr 175, sygn. 204, k. 122–136; Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego, t. II, nr 18, s. 195–212.

<sup>66</sup> Wspomniany pruski regulamin podwodowy (*RegPrus1793*) z 1 października 1793 roku składał się z podobnej ilości jednostek redakcyjnych, bo 49 paragrafów, które jednakże nie zostały pogrupowane w wyższe jednostki. Przyjęto natomiast technikę legislacyjną polegającą na systematyzacji poszczególnych jednostek redakcyjnych określając ich zakres poprzez nadanie im tytułów: § 1–4 „Obowiązek podwodny”, § 5 „Sprawowanie interesów podwodnych”, § 6 „Prawo podwodowe”, § 7–13 „Paszporty podwodowe”, § 14–15 „Rozsadzanie podwód”, § 16–27 „Obstalowanie podwód”, § 28 „Stawienie podwód”, § 29–30 „Czas czekania”, § 31–33 „Bezprawie podwodników”, § 34–35 „Bezprawie paszport mających”, § 36 „Czas jazdy”, § 37–38 „Atest podwodny lub kwit”, § 39 „Trinkiety”, § 40–42 „Zapłacenie podwód”, § 43–46 „Kontrola interesów podwodowych”, § 47 „Karty”, § 48–49 „Transporty rekrutowe i konie pikietowe”.

<sup>67</sup> Sylwetki tych ministrów prezentuje M. Krzymkowski, *Rada Stanu Księstwa...*, s. 266–269. Szerzej na temat statusu ministra w Księstwie, zob. M. Gałędek, *Prawne i polityczne uwarunkowania statusu ministra Księstwa Warszawskiego*, „Studia z Dziejów Państwa i Prawa Polskiego” 2013, nr 16, s. 151–167.

<sup>68</sup> Zgodnie z *RegPrus1793* dostarczanie podwód w każdym czasie ciążyło bez wyjątku ze względu na charakter dóbr (królewskie, duchowne, szlacheckie) na stanie chłopskim i wszystkich miastach. Niemniej zastrzeżono, że „aby zaś przez obowiązek podwodny jednego a wolność drugiego pomiędzy różnym klasom poddanych Naszych równie Nam miłych żadna się nie stała nierówność, dane podwoły zapłacić każemy” (§ 1).

prefekci w obwodach swoich departamentów, podprefekci w obwodach swoich powiatów<sup>69</sup>, jak i urzędnicy cywilni i oficjaliści nie mogli używać koni podwodowych do podróży, do których byli obowiązani z tytułu sprawowania swojego urzędu lub wynikających z nakazu wyższych władz. Wszystkie podróże od dnia wejścia w życie dekretu miały odbywać się, albo kosztem Skarbu Państwa albo kosztem stron, albo kosztem samych urzędników i oficjalistów cywilnych, którzy zobowiązani byli do odbywania takich podróży<sup>70</sup>.

Dekret w art. 2 przewidywał trzy rodzaje przypadków, w których obywatele Księstwa mieli obowiązek dostarczania podwód, a mianowicie: 1) w przypadku transportów wojskowych zawierających wyłącznie broń i sprzęt medyczny; 2) w czasie przemarszu oddziału wojska; 3) w przypadku transportów pojedynczych.

Tytuł II dekretu „O transportach wojskowych” stanowił, że poza wspomnianymi w art. 2 przedmiotami, jak broń i sprzęt medyczny, wszelkie transporty w czasie pokoju powinny być przewożone końmi wojskowymi (art. 3). Co więcej, przez wzgląd na ulżenie ludności w wydawaniu podwód, władze wojskowe i administracyjne, powinny dołożyć wszelkich starań, aby, jeśli to możliwe, odprawiać transporty drogą wodną (art. 4). Przepisy stanowiły również, że podwoły – konie ludności mogą być użyte do przewożenia amunicji wyłącznie w czasie wojny lub nagłej potrzeby, natomiast w czasie pokoju amunicja powinna być przewożona końmi wojskowymi (art. 5). W art. 6 postanowiono, że w przypadku zaistnienia siły wyższej na ludności spoczywa co prawda obowiązek dostarczenia podwód, ale wyłącznie w liczbie nieprzekraczającej dwunastu i jedynie po ust-

<sup>69</sup> Prefekt posiadał najważniejszą rolę w systemie organów administracji terytorialnej Księstwa Warszawskiego, bowiem przepisy dekretu z dnia 7 lutego 1809 roku (*Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. I, nr 8, s. 165–186) powierzały mu rolę organizatora i kierownika administracji terytorialnej. Por. Instrukcja Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 2 stycznia 1810 roku objaśniająca organizację prefektur, s. 2–3. Z kolei podprefekt był przede wszystkim zobowiązany do wykonywania przekazywanych mu aktów normatywnych oraz kontroli stosowania ich przez władze miejscowe. Szerzej zob. W. Sobociński, *Historia ustroju i prawa Księstwa...*, s. 134–136; M. Kallas, *Koncepcje organizacji nowoczesnej administracji centralnej w Księstwie Warszawskim*, „*Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio F*” 1982, vol. 10, s. 192–193; idem, *Ustawa Konstytucyjna Księstwa...*, s. 139–141. Na temat kompetencji prefekta jako przewodniczącego rady prefekturalnej, czyli sądu administracyjnego I stopnia, zob. W. Witkowski, *Sądownictwo administracyjne w Księstwie Warszawskim i Królestwie Polskim 1807–1867*, Warszawa 1984, s. 13–17, 32–39. Por. uwagi na temat organizacji sądów administracyjnych, H. Izdebski, *Sądownictwo administracyjne w Księstwie Warszawskim i w Królestwie Polskim do 1867 roku*, „*Czasopismo Prawno-Historyczne*” 1974, nr 2, s. 127–130. W świetle postanowień *RegPrus1793* nadzór nad wszystkimi sprawami związanym z dostarczaniem podwód w prowincji sprawować miały Kamery Wojskowe i Ekonomiczne (§ 5).

<sup>70</sup> § 6 *RegPrus1793* noszący tytuł „Prawo podwodne”, określał, że obowiązek dostarczenia podwód dotyczy podróży królewskich, urzędników wojskowych wiozących regimenty, bataliony i garnizony, urzędników cywilnych podróżujących w interesach krajowych oraz w interesach Ekonomii, kanałów, śluz, spraw leśnych, górniczych, celnych, akcyzowych itp. Poza tym podwoły miały być dostarczane na każdy rozkaz królewski.



nym uzasadnieniu żądania ich dostarczenia, spisany przez władze administracyjne i wojskowe.

Art. 7, będący pierwszym zawartym w tytule III dekretu „O podwodach dla maszerującego wojska”, stanowił o przypisaniu z góry oznaczonej liczby podwód dla poszczególnych oddziałów wojskowych. Zgodnie z tym przepisem dla każdego batalionu piechoty lub pułku konnego ustanowiono dwie podwozy czterokonne lub cztery parokonne dla chorych i rekonwalescentów, dla szwadronu – jedna podwoza czterokonna lub dwie parokonne, dla kompanii piechoty, jazdy i artylerii – jedna podwoza parokonna. Z kolei za każdy pułkowy wóz czterokonną brakujący oddziałowi wojskowemu w momencie jego wyjścia można było żądać dwóch podwód czterokonnych lub czterech parokonnych, poza podwodami dla chorych i rekonwalescentów (art. 8).

W przypadku nagłej potrzeby podwód pod transporty wojskowe, na Ministrze Wojny spoczywał obowiązek poinformowania Ministra Spraw Wewnętrznych o miejscu i dniu wyruszenia podwód, ich przeznaczeniu i ilości potrzebnej dla transportu (art. 9). Po otrzymaniu informacji Minister Spraw Wewnętrznych miał obowiązek zawiadomić podprefektów o potrzebie zgromadzenia podwód, wraz ze wskazaniem miejsca, przez które transporty wojskowe będą przechodzić (art. 10). W nagłych przypadkach obowiązek informowania władz lokalnych spoczywał na dowódcy okręgu wojskowego, który posiadał prawo wzywania ich bez uzasadnienia o dostarczenie potrzebnych podwód dla transportów wojskowych (art. 11). Zgromadzenie podwód w wyznaczonych miejscach i dopilnowanie przewiezienia transportów wojskowych do miejsca przeznaczenia spoczywało na burmistrzach i wójtach<sup>71</sup>, którym zadania te powierzali prefekci i podprefekci (art. 12).

---

<sup>71</sup> Burmistrz i wójt stanowili władzę administracyjną, która została wprowadzona w Księstwie Warszawskim na mocy postanowień dekretu z dnia 23 lutego 1809 roku, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. I, nr 9, s. 201–209. Wójt odpowiadał we wsi za miejscową administrację ogólną i skarbową, pełnił funkcje policyjne i sądowe, ogłaszał i pilnował wykonania wszelkich zarządzeń państwowych otrzymanych od prefekta lub podprefekta, kierował robotami publicznymi na terenie gminy, prowadził księgi ludności, dokonywał „sprawiedliwego rozkładu i prędkiego poboru ciężarów publicznych”, utrzymywał w gminie „porządek, ochędóstwo, spokojność i bezpieczeństwo” mieszkańców, zabezpieczał ich zdrowie, podejmował środki zaradcze w razie wybuchu epidemii wśród zwierząt domowych itd. Poza tym wójt zarządzał i trzymał pieczę nad majątkiem i funduszami gminy oraz nad instytucjami działającymi na terenie gminy, zob. dekret z dnia 25 marca 1809 r. o podatku patentowym, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. II, nr 13, s. 21; uchwała z dnia 25 marca 1809 r. w sprawie poboru osobistego na rzecz fortyfikacji, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. II, nr 13, s. 30–31; rozporządzenie w sprawie podwyższenia podymnego z dnia 25 marca 1809 r., *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. II, nr 13, s. 37; dekret z dnia 22 maja 1810 r. o wydawaniu podwód wojskowych, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. II, nr 18, s. 195–212; dekret z dnia 18 marca 1809 r. o zastosowaniu przepisów Kodeksu Napoleona o aktach stanu cywilnego do położenia kraju, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego*, t. I, nr 10, s. 231–236; dekret z dnia 18 stycznia 1810 r. o księgach ludności, *Dziennik Praw Księstwa Warszawskie-*

Art. 13 tytułu IV dekretu – „O podwodach dla pojedynczych wojskowych” wymieniał sześć powodów, dla których poszczególni oficerowie i mogli żądać podwód dla siebie. Mogło to nastąpić w następujących przypadkach: 1) kiedy podróżowano z rodzimego oddziału wojskowego do szpitala; 2) kiedy powracano ze szpitala do rodzimego oddziału wojskowego, jednakże wyłącznie w przypadku, kiedy stan zdrowia nie pozwalał odbyć podróży w inny sposób; 3) kiedy przenoszono chorego z jednego szpitala do innego; 4) powracając z niewoli, przy czym wyłącznie w przypadku złego stanu zdrowia; 5) kiedy wojskowi zostali zwolnieni ze służby wojskowej przez wzgląd na inwalidztwo; 6) w przypadku złego stanu zdrowia, jednakże władze cywilne miały obowiązek zaświadczyć, że podwoda jest potrzebna.

We wszystkich wymienionych przypadkach przysługiwała jedna parokonna podwoda dla dwóch oficerów (nawet jeśli mieli służących), jedna parokonna podwoda dla czterech żołnierzy. Osobna podwoda dla każdego oficera lub żołnierza w przypadkach wymienionych w art. 13 dekretu co do zasady nie przysługiwała. Jedyne wyjątek stanowił przypadek, w którym stan zdrowia oficera lub żołnierza „nagle wymagał ratunku”, a miejscowy lekarz orzekł o potrzebie natychmiastowego przewiezienia do szpitala (art. 14). Należy dodać, że poza przypadkami przewidzianymi w art. 7, 8, 9 i 13, liczba podwód nie mogła być zwiększana w drodze indywidualnego rozkazu dowódcy pułku, batalionu czy oddziału, zaś jedyną możliwością zwiększenia podwód był ich zakup „za gotowe pieniądze” (art. 15).

Przepisy tytułu V dekretu, „O formie pozwoleń na podwodę i kart drożnych”, zawierały dyspozycję, aby Minister Wojny wydał wzór kart drożnych w języku polskim i przesłał „w przyzwoitej liczbie” egzemplarzy władzom wojskowym i cywilnym, które miały wydawać te karty w przypadku odbierania pod-

---

go, t. II, nr 15, s. 109–121. Należy pamiętać, że w świetle postanowień dekretu lutowego wójtów wiejskich mianowano jedynie spośród obywateli gminy potrafiących czytać i pisać, co w praktyce faworyzowało dziedziców doprowadzając *de facto* do sytuacji, w której nastąpiło podwójne podporządkowanie chłopów: wobec dziedzica jako pana wsi i jako dziedzica-wójta, czyli urzędnika państwowego. Jednakże wielu dziedziców wzbraniało się przed przyjęciem tego stanowiska, zob. M. Kallas, *Konstytucje Księstwa Warszawskiego...*, s. 149. Por. F. Skarbek, *Dzieje Księstwa...*, t. II, s. 22; autor ten zwraca uwagę, że powierzenie władzy wójtowskiej dziedzicom było spowodowane brakiem wykształconych ludzi na wsi oraz obawą „zbytniego narażania się dziedzicom dóbr przez narzucenie im za rządów gmin ludzi obcych, od rządu wyłącznie zawisłych”. Natomiast T. Mencil podnosi, że w warunkach przeważającego na wsi systemu pańszczyźnianego i braku własności chłopskiej urząd wójta miał służyć nie samorządowi chłopskiemu, ale tylko czynnościom poruczoną dziedzicowi-wójtowi przez państwo: sądownictwu policyjnemu, utrzymaniu spokoju na wsi, czyli *de facto* utrzymaniu chłopów w posłuszeństwie, sprawom wojskowym, podatkowym itp., w wykonaniu których wójt-dziedzic dawał całkowitą rękojmnię, zob. idem, *Gmina wiejska w Księstwie Warszawskim*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1984, nr 1, s. 63–64.

wód (art. 16)<sup>72</sup>. Na Ministrze Wojny spoczywał nadto obowiązek zawiadomienia władz cywilnych i wojskowych, kto i gdzie został upoważniony do wydawania i podpisywania pozwolenia na podwode i kart drożnych (art. 17). Zgodnie z postanowieniami art. 18 dekretu, każda jednostka wojskowa oraz każdy oficer i żołnierz żądający podwoły miał obowiązek posiadania takiej karty (art. 18). Karta drożna zawierać miała trasę podróży (trakt) i informację o ilości podwód i koni, które miały być dostarczone na poszczególnych stanowiskach w czasie podróży (art. 19).

Najobszerniejszy tytuł dekretu, szósty, zawierał przepisy (urządzenia) o charakterze policyjnym<sup>73</sup>. W świetle postanowień art. 20 dekretu każdy oddział przechodzącego wojska potrzebujący podwód i legitymujący się kartą drożną miał obowiązek przynajmniej na 24 godziny przed swoim przybyciem powiadomić burmistrza lub wójta miejscowości, w której przepręg miał być dokonany, o potrzebnej liczbie podwód i koni (art. 20). Gdy tego obowiązku zaniedbano, przechodzący korpus, oddział wojska lub przejeżdżający pojedynczy wojskowy nie miał prawa żądać natychmiastowego dostarczenia podwód, przy czym korpus lub oddział wojska, potrzebujący więcej podwód zobowiązany był czekać na nie 12 godzin, z wyłączeniem przypadków nagłych, które jednakże musiały być wyrażone w karcie drożnej (art. 21). Zamówiona dla przechodzącego oddziału podwoda lub przejeżdżających wojskowych legitymujących się kartami drożnymi nie miała obowiązku czekać dłużej niż 24 godziny, po upływie tego czasu mogła być przez burmistrza lub wójta odesłana z miejsca przepręgu<sup>74</sup>. Jednocześnie dekret stwierdzał, że w takim przypadku oddziały wojskowe nie mają prawa wymagać innej podwoły i jeśli jej nadal potrzebują, powinny nająć sobie pocztę lub furmana własnym kosztem. W takim przypadku jednak burmistrz lub wójt „wywód słowny przy świadkach zrobić jest powinien” (art. 22 dekretu).

Przepis ten został doprecyzowany kolejnym, który mówił, że podwoły pod transporty wojskowe powinny być tak zorganizowane, aby na kolejnych sta-

<sup>72</sup> W świetle przywołanego wyżej Uniwersału Warszawskiego z 1564 roku, dokument upoważniający do odbierania podwód określany jest jako „list podwodny”, VL II, folium 673, s. 43. Natomiast *RegPrus1793* określał tego rodzaju dokument jako „paszport podwodny” (§ 7). W paszportach tych musiała być wyraźnie oznaczona osoba, trakt podróży, cel i liczba koni, na których dostarczenie widniało upoważnienie zawarte w paszporcie (§ 8).

<sup>73</sup> Por. F. Ochimowski, *Prawo administracyjne*, t. II, Warszawa 1922, s. 395–404; J. Malec, *Zakres i znaczenie terminu „policja” w literaturze politycznej schyłku Rzeczypospolitej szlacheckiej*, „*Studia Iuridica Lublinensia*” 2016, nr 3, s. 617–627.

<sup>74</sup> Zaznaczyć należy, że § 29 *RegPrus1793* stanowił ochronę dla dających podwode, „aby podwodnikom nie długo dano czekać, przez co by w gospodarstwie swoim co zamieszkiwać i stąd pobudkę do późniejszego stawienia się wziąć i do tego przyzwyczaić się by mogli”. Ustalono więc, że obowiązek oczekiwania podwód na jedną godzinę przed czasem. Wyjątki od tej reguły przewidziano w § 30 *RegPrus1793*.

cjach nie traciły czasu, przy czym „gdy przewożenie ich od stacji do stacji wielu okolicznościom podlegać musi, nie można zatem artykułu 22, co do tego przypadku stosować” (art. 23). Zresztą kolejny artykuł, 24, również stanowił, że rygor wynikający z art. 22 nie może być zastosowany do oddziałów maszerującego wojska, jeżeli spóźnienie na stację przepręgową nastąpi z powodu trudnej przeprawy, złych dróg i tym podobnych nieprzewidzianych okoliczności. Wówczas nawet po upływie 24 godzin podwoły w wyznaczonych miejscach przepręgu miały zostać zapewnione, do czego zobowiązani zostali burmistrzowie lub wójtowie.

Podwoły idące z transportem lub wojskiem na stacji przepręgowej miały obowiązek stawić się przed domem miejscowego urzędnika (art. 25). Burmistrz lub wójt zobowiązani byli dostarczyć podwołę dopiero za okazaniem pozwolenia na nią lub karty drożnej (art. 26)<sup>75</sup>. Natomiast na stanowiskach, obsadzonych przez komendanta wojskowego podwoły mogły być wydane wyłącznie po okazaniu i sprawdzeniu przez niego lub inną władzę upoważnioną przez Ministra Wojny (art. 27). Z kolei oficer konwojujący transport nie mógł wyruszyć z miejsca przepręgu do chwili, gdy nie potwierdził odebrania podwoł i koni własnoręcznym podpisem, zaświadczać tym samym burmistrzowi i wójtowi, kiedy i ile podwoł i koni pod taki transport otrzymał oraz na jaką odległość (art. 28). Otrzymawszy takie zaświadczenie od oficera, burmistrz lub wójt obowiązany był złożyć ze swoim podpisem na ręce podwoźników. Ponadto burmistrz lub wójt mieli obowiązek złożyć na ręce oficera konwojującego transport oddzielne zaświadczenie, w którym odnotowano, kiedy i jak wiele podwoł i koni on dostarczył (art. 29).

Dekret ustanawiał również sankcję za brak upoważnienia od Ministra Wojny do wydawania pozwolenia na podwołę i kart drożnych. Osoba wydająca takie pozwolenie bez upoważnienia narażała się na obowiązek zapłaty za nakazane konie podług taksy pocztowej do Kasy Wojennej i na rzecz Kasy powiatu, który konie dostarczył, a także miała być ukarana, „i przez rozkaz dzienny do wiadomości publicznej podana” (art 30). Tej samej karze podlegać mieli w świetle postanowień dekretu wszyscy upoważnieni do wydawania kart drożnych, którzy by wydawali pozwolenie na podwołę i kartę drożną osobom nieuprawnionym albo

---

<sup>75</sup> W świetle § 37 *RegPrus1793* na stacji przepręgowej osoba posiadająca paszport podwoźny była zobowiązana przekazać dokument za odprawioną podwołę, zaś podwoźnik miał prawo jej żądania i w przypadku braku takiego dokumentu (atestu) miał prawo odmówić przekazania świeżych koni. Atest był wypełniany w języku niemieckim i polskim, „i oprócz dnia danego paszportu i przyczyny podróży, podpis imienia wyraźny, liczba koni i mile stacji literami muszą być wyrażone, tudzież datowane a nie ółwkim, rubryką etc. lecz inkaustem musi być wypełniony” (§ 38). Na uwagę zasługuje interesujące postanowienie dotyczące napiwków (trinkgieltów) wyrażone w § 39, zgodnie z którym, oprócz atestu, posiadający paszport „na piwo dać będzie przychylnym, to do dobrej każdego chęci zasyłamy”.

wyznaczali większą ilość podwód i koni dla maszerującego wojska niż dozwolono dekretem. Odnosiło się to także do wojskowych domagających się większej liczby podwód i koni, niż określała to ich karta drożna (art. 31). W przypadku fałszowania karty drożnej lub jej braku, przy jednoczesnym „gwałtownym lub samowładnym” żądaniu podwód, informacja o dopuszczającym się takiego czynu miała być niezwłocznie przekazana władzy wojskowej, a on sam oddany pod sąd wojenny (art. 32). Do odpowiedzialności miał być również pociągnięty ten, kto mając prawo do podwoły, znieważył w jakikolwiek sposób burmistrza lub wójta, przy czym urzędnicy ci musieli w momencie znieważenia nosić oznaki właściwe swemu urzędowi (art. 33).

Artykuł 34 stanowił, że oficerowie konwojujący transport i posiadający kartę drożną, nie powinni samowolnie zabierać podwód i koni w miastach i wsiach, przez które przejeżdżają, lecz wyłącznie w tym miejscach, w których zostały dla nich wyznaczone stanowiska (art. 34). Jedynym wyjątkiem od tej zasady była sytuacja, kiedy w trakcie transportu koń lub wół „zupełnie upadł, albo ustał, albo wóz przez zepsucie stał się niezdatnym do dalszej podróży”. Wówczas oficer konwojujący transport miał prawo w pobliskiej wsi szukać pomocy, „która mu odmówioną być nie może”. Jednakże zobowiązany był do wydania zaświadczenia o tym, z jakich powodów i w jakiej liczbie wydano mu podwoły, aby przy najbliższej okazji takiej konieczności obowiązek dostarczenia podwód mógł być odpowiednio umniejszony (art. 35).

Jeżeli wojsko w trakcie zabierania podwód dopuściło się gwałtu, najbliższy „jakiegokolwiek rangi komendant” dowiedziawszy się o tym miał obowiązek „pod własną odpowiedzialnością” udzielić pomocy skarżącemu (art. 36).

Jeśli burmistrz lub wójt od czasu zawiadomienia w ciągu 24 godzin nie dostarczył podwód osobom upoważnionym, czyli posiadającym kartę drożną, przejeżdżający mieli prawo spisać oświadczenie przy świadkach i na koszt burmistrza lub wójta „wziąć expapocztę, lub nająć furmana, a burmistrz lub wójt do powrócenia tych kosztów [miał być] zagnalonym (...), z wolnem poszukiwaniem zwrotu opłaty na tych, którzy by byli prawdziwą zawodu przyczyną” (art. 37). Kiedy w okolicy brakowało koni, dekret przewidywał zamianę parokonnej podwoły na podwołę parowołową (art. 38). Aby podwoły nie były przeładowane zbyt ciężarem, dekret stanowił, że na jedną podwołę parokonną lub parowołową nie może przypadać więcej niż 6 cetnarów. Jednocześnie dekret stanowił, że na podwołę nie mogły wsiadać oprócz woźnicy więcej niż cztery osoby (art. 39).

Dekret regulował również czas poruszania się podwoły, co argumentowano względami zmęczenia koni lub wołów. I tak art. 40 przewidywał, że w czasie dobrej drogi podwoła konna nie może poruszać się szybciej jak 1 milę przez 1,5 godziny, zaś podwoła wołowa – nie więcej niż jedną milę przez

2 godziny, a gdy droga była zła, czas poruszania się podwoły miał być wydłużony (art. 40)<sup>76</sup>.

Jeżeli w wyniku przeładowania lub „przenaglenia koni lub wołów do prędkiej podróży” zwierzę zdechło, dekret wymagał od jadących taką podwołą odszkodowania dla właściciela. Dowodem w sprawie było oświadczenie złożone właściwej władzy, „pod którą zostaje przejeżdżający odesłany (...) końcem uzyskania dla uszkodzonego słusznej bonifikacji” na kolejnej stacji (art. 41)<sup>77</sup>.

Podwoła mogła być dostarczona nie dalej, jak od jednej stacji do drugiej, przy czym dekret określał, że stacje nie powinny być od siebie oddalone mniej niż dwie ani więcej niż pięć mil (art. 42)<sup>78</sup>. Korzystającemu z podwoły nie wolno było zbaczać z drogi, był zobowiązany poruszać się drogą typową, od stacji do stacji, co zresztą określała karta drożna (art. 43). Jadącemu nie wolno było „po drodze czynić wstępów i dla swych zabaw lub swych interesów zatrzymywać podwoły” (art. 44).

Art. 45 dekretu zalecał wszystkim jadącym podwodami „przyzwoite z ludźmi powożącymi obchodzenie się”, zaś wszelka skarga w tej sprawie, jeśli byłaby udowodniona, mogła pociągać za sobą poważną odpowiedzialność. Surowo karane miało być także „nieprzyzwoite” potraktowanie wojskowego przez burmistrza, wójta, podwodowego czy powożącego (art. 45)<sup>79</sup>.

Ostatni, siódmy, tytuł dekretu zawierał „Przepisy ogólne”. Zgodnie z art. 46 na każdej Radzie Departamentalnej ciążył obowiązek niezwłocznego przygoto-

<sup>76</sup> W świetle *RegPrus1793* odległość na którą wymagano dostarczenia podwoł ustalono na trzy mile, „a de reguła każda stacja, każdy relais tylko dwie mile albo mniej wynosić powinien” (§ 14).

<sup>77</sup> Zgodnie z postanowieniami *RegPrus1793* w przypadku śmierci konia z winy „nierozumnego podróżnego”, ten winien był właścicielowi wynagrodzenie (§ 35 zd. 1). „Kiedy zaś temu niewinien, tedy koń po przechodzącej taksy przysiężnej, skoro na miejscu zdycha, dwoma trzecimi częściami, i skoro w następującym tygodniu zdycha, połowę waloru taksowanego, kiedy zaś później zdycha, niczym z Kas Naszych zapłacony będzie” (§ 35 zd. 2).

<sup>78</sup> Mila polska równa siedmiu wiorstom (2500 sążniom) stanowiła jednostkę długości używaną w staropolskim drogowym systemie miar. Od XVII wieku mila mała wynosiła ok. 6250 metrów, mila średnia ok. 7030 metrów, zaś mila wielka ok. 7810 metrów, zob. J. Karłowicz, A. Kryński, W. Niedzwiecki (red.), *Słownik języka polskiego*, hasło „mila”, Warszawa 1902, s. 981; M. Kamler, hasło „mila”, [w:] A. Mączak (red.), *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, t. I, Warszawa 1981, s. 558; M. Karpluk, *hasło: mila*, [w:] K. Wilczewska, M. Karpluk (red.), *Słownik polszczyzny XVI wieku*, Wrocław 1982, s. 155–157. Tytułem porównania postanowień art. 42 dekretu do postanowień obowiązujących we wsiach koronnych w XVII wieku, to podwoły ustalano tam najczęściej do odległości 2–3, nierzadko 7 mil, przy czym zdarzało się, że odległość ta dochodziła nawet do 17–20 mil, zob. Z. Ćwiek, *Z dziejów wsi...*, s. 154–159.

<sup>79</sup> Postanowienia *RegPrus1793* zawierały, przez wzgląd na życie i zdrowie podróżnych, zakaz dostarczenia do podwoł koni niezdatnych i bojaźliwych (§ 31), nakaz trzeźwości dla chłopów oraz zakaz sprzeczek, bijatyk i „innych ekscesów” (§ 32). Poza tym w § 34 postanowiono, że „żadnemu paszport podwoły mającemu nie będzie wolno podwodnika i konie bić albo kazać bić”. Wszelka szkoda wynikła z zachowań tego typu miał być pokryta przez sprawcę.



wania i ustanowienia zasad, według których w danym departamencie miał zostać rozłożony ciężar powinności podwodowej. Po opracowaniu wspomnianych zasad rady powiatowe, municypalne, miejskie i wiejskie miały za zadanie rozłożenie podwód na poszczególne gminy i „indywidua” (art. 47). Natomiast nadzór nad burmistrzami i wójtami w zakresie dostarczenia przez nich podwód według zasad uchwalonych przez rady departamentalne, spoczywać miał w świetle postanowień dekretu na prefektach i podprefektach (art. 48).

## 5. PODSUMOWANIE

Należy zauważyć, że mimo iż uregulowanie w formie dekretu zasad dostarczania podwód przyniosło ludności korzyść, bowiem usystematyzowało przypadki, w których można było żądać dostarczenia podwód oraz określiło kto, kiedy i w jakim wymiarze oraz w jakiej procedurze miał prawo żądać spełnienia tych usług, to jednak wykonanie dekretu napotykało szereg trudności związanych głównie z brakiem postanowień dotyczących przewożenia łożdu<sup>80</sup> czy produktów żywnościowych oddziałom wojskowym stacjonującym na granicy<sup>81</sup> lub do magazynów. Brak regulacji tego ostatniego spowodowany był faktem, że 28 lipca 1810 roku wydano obszerny, liczący 90 artykułów dekret w sprawie urządzenia wojskowej administracji żywnościowej<sup>82</sup>, który przewidywał w każdym departamencie dla każdego rodzaju żywności i furazu powstanie magazynów służących do zaopatrywania poszczególnych magazynów etapowych i garnizonowych. W świetle art. 25 tego dekretu każdy, na kogo nałożono obowiązek kontrybucji, został zobowiązany do przewiezienia do magazynu na terenie departamentu własnym kosztem wskazanej ilości produktów. W drugim dekreście pochodzącym z tego dnia, dotyczącym sposobów dostaw *in natura* do magazynów<sup>83</sup>, postanowiono, że od woli zobowiązanych do kontrybucji zależy, czy produkty dostarczą łądem czy wodą (art. 9). Oba dekryty stworzyły więc sytuację, której nie regulowały postanowienia dekretu z 22 maja 1810 roku, co pozostawiało zobowiązanego do świadczenia kontrybucyjnego bez ochrony prawnej.

Niemniej należy stwierdzić, że poddana analizie regulacja obowiązku dostarczania podwód pod transporty i wojskowych stworzyła jasne reguły dostarczania tych świadczeń przez ludność Księstwa Warszawskiego, co w szczególnej sytu-

<sup>80</sup> AGAD, zespół nr 176, „Rada Ministrów Księstwa Warszawskiego. Akta spraw”, sygn. 145, k. 23.

<sup>81</sup> Pismo Rady Departamentowej Łomżyńskiej, AGAD, zespół 175, sygn. 204, k. 150, oraz odpowiedz Komisji Wojny na to pismo, AGAD, zespół 175, sygn. 204, k. 151–152.

<sup>82</sup> Dziennik Praw Księstwa Warszawskiego, t. I, nr 20, s. 307–356.

<sup>83</sup> Ibidem, s. 357–367.

acji militarnej, w jakiej się ono znajdowało, nie tylko uporządkowało zasady postępowania w tym zakresie, ale również zapewniło ludności względne poczucie bezpieczeństwa prawnego.

Dekret z dnia 22 maja 1810 roku wprowadził, szczegółowe rozwiązania prawne w duchu prawodawstwa francuskiego (stosującego zasadę jasności i pewności prawa) mające na celu stworzenie czytelnych ram normatywnych dla obowiązku świadczeń podwodowych. Uporządkował on przede wszystkim przypadki, w jakich dostarczanie podwód było wymagane, uwzględniając obciążenia ludności i wynikające stąd problemy. Poza tym dekret wprowadził szereg przepisów natury administracyjnej, które zawierały postanowienia co do form i sposobów wydawania podwód, kompetencji organów administracji lokalnej w zakresie prawa podwodowego, czasu i odległości poruszania się podwód, jak również zawierał liczne postanowienia o charakterze karnym, mające na celu ochronę dostarczających podwoły przed arbitralnymi decyzjami władz. Z pewnością należy uznać, że dokonane w okresie Księstwa Warszawskiego usankcjonowanie w postaci dekretu dostarczania publicznych usług transportowych stworzyło przejrzyste ramy prawne dla tego rodzaju publicznych powinności, przyczyniając się do wzrostu bezpieczeństwa prawnego ludności ziem polskich oraz przynosząc jej względną ulgę. A zatem regulacje te mogą uchodzić za pierwsze nowoczesne polskie normy w zakresie dostarczania podwód pod transporty i wojskowych<sup>84</sup>.

PUBLIC TRANSPORTATION SERVICES IN THE DUCHY  
OF WARSAW IN LIGHT OF THE PROVISIONS OF THE DECREE  
OF 22 MAY 1810 “CONCERNING HORSES AND VEHICLES DELIVERED  
FOR TRANSPORTATION AND MILITARY PURPOSES”

Summary

The purpose of the following article is to analyze the issues connected with public transportation services in the Duchy of Warsaw (1807–1815). The duty to provide this service was a burden to the population and it dated back to the times of feudal law. Due to these two reasons, it was decided that providing such services was to be regulated. Accordingly, this was done by the introduction of a detailed regulation in the form of the

---

<sup>84</sup> Por. J. Czuby, *Księstwo Warszawskie – pierwsze nowoczesne państwo polskie?*, „Kwartalnik Historyczny” 2018, nr 2, s. 365–401. Niemniej należy pamiętać, że już kilka lat po upadku Księstwa Warszawskiego wprowadzono w Królestwie Polskim regulacje dotyczące dostarczania podwód, które zawierały szereg nowych i bardziej kazuistycznych postanowień w porównaniu do *RegPrus1793* i dekretu z maja 1810 roku. Mowa tutaj o urzędzeniach o podwodach wojsku dostarczonych z dnia 28 maja 1817 roku i 24 maja 1823 roku oraz przepisach z dnia 28 października 1831 roku o zaopatrywaniu wojska w podwoły przez obywateli Królestwa Polskiego, zob. APL, zespol nr 22, „Podwód dostarczania przepisy”, sygn. 908, k. 4–19, 94116.

decree of 22 May 1810. The analysis of the provisions of this decree is the main purpose of the deliberations contained within the article. Moreover, it was set against the comparative background which took into consideration Prussian rules and regulations of 1 October 1793 which concerned providing horses and vehicles. These rules and regulations served as a basis in the process of creation of the Polish regulation. In the first part of the paper, the character of transportation and communications duties are presented in the course of their development against the backdrop of Polish law which had been created before Poland was partitioned. Subsequently, the article makes a succinct characterization of the origin and essence of the Duchy of Warsaw as an introduction to the analysis.

SERVICES DE TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE DUCHE  
DE VARSOVIE A LA LUMIERE DES DISPOSITIONS DU DECRET  
DU 22 MAI 1810 « RELATIF AUX CHEVAUX ET CHARIOTS HIPPOMOBILES  
LIVRES A DES FINS DE TRANSPORT ET DE SERVICES MILITAIRES »

Resumé

Nos considérations ont pour objet d'analyser les problèmes liés aux services de transport en commun pendant la période de l'existence du Duché de Varsovie (1807–1815). Compte tenu de la pénibilité de la fourniture de ces services par les citoyens de l'État dont l'origine remontait à l'époque féodale, il a été décidé de réglementer la fourniture de tels services par le biais d'une réglementation détaillée sous la forme d'un décret du 22 mai 1810. L'analyse des dispositions de ce décret est l'objet principal de nos considérations. Il faut toutefois souligner que cette analyse a été faite dans un contexte comparatif tenant compte des dispositions de la réglementation prussienne relative aux chariots hippomobiles du 1<sup>er</sup> octobre 1793 qui servait de base pour la création de la réglementation polonaise. L'auteur présente d'abord la nature des obligations en matière de transport et de communication dans leur développement historique à la lumière des réglementations de l'ancienne loi polonaise – principalement des lois princières. Ensuite, à titre d'introduction à l'analyse du sujet, il propose une description concise de la genèse et de l'essence du Duché de Varsovie.