

Сказывалось стремление пополнить государственную казну за счёт таможенных сборов, защитить отечественную промышленность от иностранной конкуренции, закрепить поддержку местного землевладельческого дворянства, торгово-предпринимательских кругов, зажиточного крестьянства (резешей, колонистов, государственных крестьян, лучше обеспеченной части царан⁹³), представить вновь аннексированный край привлекательным для народов Балканского полуострова образцом.

Обнаруживались опасения пренебречь особенностями прошлого развития края, нарушить провозглашённые льготы и привилегии, ущемить интересы военного ведомства, облегчить распространение эпидемических заболеваний.

В конечном итоге, после длительных колебаний и групповой борьбы под давлением экономических, внутри- и внешнеполитических факторов царское правительство упразднило в 1830 г. Днестровскую таможенную, а позднее и карантинную линии. Для России это был важный шаг к полному включению Бессарабии в общероссийскую социально-экономическую и политическую систему, в приобщении края к общероссийскому рынку.

УДК 94(475)“18”

POBÓR MYTA DROGOWEGO W KRÓLESTWIE POLSKIM WCZESNEJ EPOKI PASKIEWICZOWSKIEJ

M. Rutkowski

(Politechnika Białostocka, m. Biały Stok, Polska)

Засади стягнення мита на польських дорогах, уведені 20 листопада 1821 р., зберігали юридичну силу й на початку епохи Паскевича. В цій статті наведено приклади таких мит. Відомо, що запровадження 16 червня 1835 р. нових приписів щодо зміни умов стягнення транспортних сплат, безперечно, спричинила реалізація програми інтенсивного будівництва в Царстві Польському цілої мережі потужних доріг. Тим паче дивує, що вже за три роки, 14 травня 1838 р., петербурзький Департамент зі справ Царства Польського замінив цей наказ новим правовим актом, яким, на наш погляд, усупереч попереднім заявам, було практично обмежено надходження коштів, необхідних для будівництва мережі доріг. Цю поведінку не можна розцінити інакше, ніж бажання російських урядовців заблокувати розвиток мережі транспортних потужних доріг Царства Польського. Такі радикальні зміни ставлення росіян до ідеї подальшого розвитку наземного транспорту Царства Польського мали статися між 1835 та 1838 рр.

Основания взыскания пошлин на польских дорогах, введенные 20 ноября 1821 г., сохраняли юридическую силу и в начале эпохи Паскевича. В этой статье наводятся примеры таких пошлин. Известно, что введение 16 июня 1835 г. новых предписаний, направленных на изменение оснований взыскания транспортных оплат, естественно, было связано с реализацией программы чрезвычайно интенсивного строительства в Царстве Польском целой сети мощёных дорог. Тем более удивляет, что уже через три года, 14 мая 1838 г., петербургский Департамент по делам Царства Польского заменил эту уставу новым правовым актом, которым, по нашему мнению, вопреки предыдущим заявлениям, было практически ограничено поступление средств, необходимых для строительства сети дорог. Это поведение нельзя оценить иначе, нежели желание российских правительственных чиновников заблокировать дальнейшее развитие сети транспортных мощёных дорог Царства Польского. Такие радикальные изменения в отношении россиян к идее дальнейшего развития наземного транспорта Царства Польского должны были произойти между 1835 и 1838 гг.

© M. Rutkowski, 2013

⁹³ “Царане” – основная категория крестьян Бессарабии, жившая на землях помещиков, монастырей, некоторых однодворцев и резешей, в пользу которых отбывали барщинные повинности и вносили натуральный и денежный оброк по “обычаям земли” или на основании заключённых с владельцами “условий”, “контрактов” и т. п. (РГИА. – Ф. 560. – Оп. 6. – Д. 575. – Л. 3).

Introduced in the Kingdom of Poland on the 20th of November 1821 rules concerning tolling on Polish (high) roads were still in force at the beginning of so-called Paskievich era. This paper also presents examples of solutions including the leasing conditions of tolling on Polish roads of the period beginning after the fall of November uprising of 1831. It is obvious fact, that the introduction on 16th of June 1835 of the new legislation describing and enforcing changed rules for payment of transportation charges was clearly combined with the implementation of a very intensive program of building the whole network of highways leading across the country in Polish Kingdom of that time. Nevertheless, it is even more surprising, that after three years only, on 14th of May 1838, the above mentioned legislative act was replaced by (created in St. Petersburg's Department of Affairs of the Kingdom of Poland) new legal solutions, which – according to the author of this text – contrary to some previous announcements, in practice significantly reduced the flow of sums needed for the further construction of the Polish road network. Such conduct of affairs could not be explained otherwise than by hidden tsarist desire to block by Russian Government of any expected, future-to-come, significant development of the the Polish highways structure. It is necessary to admit that this radical change of attitude of the Russians in relation to the idea of further development of the inland transport in post-Vienna conference Kingdom of Poland must have happened between 1835 and 1838.

Słowa kluczowe. Myto drogowe, prawodawstwo celne, dzierżawa poboru myta, Królestwo Polskie, okres paskiewiczowski.

1. Wprowadzenie. Niniejszy artykuł obejmuje swoim zakresem kwestie poboru opłat transportowych w Królestwie Polskim wczesnego okresu po upadku Powstania Listopadowego, a zatem zagadnienia kluczowe dla finansowania budowy i dalszego utrzymania w Królestwie sieci transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg bitych.

2. Ustawa o mycie drogowym w Królestwie Polskim z 4/16 czerwca 1835 roku

W dniu 17/29 sierpnia roku 1820 wydano w tzw. Kongresowym Królestwie Polskim postanowienie dotyczące m.in. myta drogowego. Następnie namiestnik królewski generał Józef hr. Zajączek zatwierdził postanowienie z dnia 20 listopada 1821 roku, w sposób szczegółowy opisujące zasady poboru myta na polskich drogach. Zasady te obowiązywały do wstępnego okresu po upadku Powstania Listopadowego, czyli do początków tzw. ery paskiewiczowskiej.

Jednak już w pierwszej połowie lat trzydziestych dziewiętnastego wieku okazało się prędko, iż *“dochód z opłaty myta drogowego nie wystarcza na utrzymanie dróg bitych”*¹. Na skutek zatem doświadczenia *“lat upłynionych, chcąc zapewnić skutek artykułem 3cim i 4tym postanowienia królewskiego z dnia 17/29 sierpnia 1820 roku”* Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego uznała istnienie potrzeby zmiany wybranych przepisów wskazanego postanowienia generała Zajączka z listopada 1821 roku. Wniosek ten został następnie pozytywnie zaopiniowany przez Mikołaja I, o czym zawiadamiało pismo, rezydującego w Petersburgu przy boku cesarza, ministra sekretarza stanu do spraw Królestwa Polskiego Stefana hr. Grabowskiego z dnia 26 marca/7 kwietnia 1835 roku, o nr 467². W konsekwencji Rada Administracyjna na swojej sesji z dnia 4/16 czerwca 1835 roku przyjęła proponowane, nowe przepisy dotyczące poboru myta drogowego w Królestwie. Ustawa ta, ogłoszona w Dzienniku Praw Królestwa Polskiego i przekazana do realizacji wnioskodawcy – Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego – uzyskała datę ogłoszenia na dzień 16/28 lipca 1835 roku. Na jej mocy, od dnia 20 lipca/1 sierpnia 1835 roku przestały w Królestwie Polskim obowiązywać przepisy postanowienia namiestnika królewskiego z dnia 20 listopada 1821 roku o dotychczasowych zasadach poboru myta drogowego³.

Zgodnie z brzmieniem nowej ustawy z 16 czerwca 1835 roku, począwszy od dnia 1 sierpnia 1835 roku na drogach bitych Królestwa miano pobierać opłatę myta drogowego według nowych,

¹ Dziennik Praw Królestwa Polskiego (dalej – DPKM). – [B. m.], 1836. – T. 17. – S. 31–32.

² Ibid. – S. 32.

³ Ibid. – S. 41–42.

znacznie zmienionych stawek celnych. Stawki te obowiązywały za każdą milę „użycia” drogi bitej, a były one określone w sposób następujący.

Prowadzone bez uprzęży (luzem), i – jak należy rozumieć – najczęściej w stadach zwierzęta: a) konie, b) woły, c) muły, d) osły oraz e) krowy, podlegały odpłacie po dwa grosze od sztuki. Transportowane zaś w podobny sposób, czyli swobodnie, tzw. mniejsze zwierzęta, w tym: a) cielęta, b) owce, i c) nierogacizna obciążone były opłatą w wysokości 1 grosza od sztuki⁴.

Służące za źródło siły pociągowej wagonów/fur, otwartych lub krytych bryczek, wszelkiego rodzaju powozów bez resorów, sań, które służyły do przewozu podróżnych (niezależnie od tego czy zapatrzonych w bagaże czy też nie): konie, muły oraz krowy zostały obciążone następującymi opłatami myta drogowego:

a) przy zaprzęgu składającym się maksymalnie z trzech zwierząt, od każdego zwierzęcia pociągowego pobierano 3 grosze myta,

b) przy użyciu zaprzęgu, gdzie szło cztery lub więcej zwierząt pociagowych, od każdego zwierzęcia pobierano 4 grosze myta drogowego⁵.

Warto zauważyć, iż zaprzęg zwierzęcy bryk furmańskich jadących (powracających) bez ciężaru i jakiegokolwiek ładunku musiał być także obłożony mytem drogowym, zgodnie z zasadami opisanymi powyżej⁶.

Zwierzęta zaprzężone do wozów przewożących towary obciążono podatkiem w wysokości 4 groszy od przebytej mili. Dotyczyło to: a) koni, b) mułów, c) wołów, d) krów. Towary zaś przewożone sklasyfikowano jako: zboże, mąkę, krupy, kartofle, wszelkiego rodzaju warzywa, nabiał, siano, słomę, drewno, ale także „drobne mięso”, wódkę (okowitę), etc.⁷

Zwierzęta pociągowe zaprzężone do wozów furmańskich, (względnie innych wozów), przewożących odmienne towary niż wyszczególnione powyżej, obciążono podatkiem myta drogowego w następującej wysokości:

a) przy zaprzęgu składającym się maksymalnie z czterech zwierząt, od każdego zwierzęcia pociągowego pobierano 8 groszy opłaty mytowej,

b) przy zastosowaniu zaprzęgu, gdzie szło pięć lub sześć zwierząt stanowiących siłę pociagową, od każdego zwierzęcia uiszczano 12 groszy myta drogowego,

c) używając zaprzęgu składającego się z siedmiu lub większej ilości zwierząt pociagowych, obciążono je natomiast opłatą w wysokości 16 groszy od sztuki⁸.

Zwierzęta stanowiące siłę pociagową pojazdów na resorach, musiały być z kolei obłożone podatkiem mytowym w wysokości 4 groszy od sztuki. Powyższe dotyczyło koni, mułów, wołów oraz krów, idących w dorożce, „*koczu, chociażby z fordeklem, koczybryku, kabriolecie /.../ i wszelkiego rodzaju otwartych powozach na resorach, włącznie z krytymi sankami*”⁹.

Konie, muły, woły i krowy idące w zaprzęgach zamkniętych pojazdów na resorach, w tym: karet, landar oraz „*basztard*” obciążono opłatą mytową w wysokości 5 groszy od sztuki¹⁰.

Opisane powyżej opłaty można jednak było znacząco zmniejszyć. Jak podawał bowiem zapis podpunktu h art. pierwszego ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku, płacono tylko ½ opłat mytowych w wypadku, gdy po drogach bitych poruszały się ciągnięte przez zwierzęta pociągowe fury, bryki względnie powozy, jeśli dzwony ich kół w tzw. prostej powierzchni nie były mniejsze niż 7, lub więcej cali w ich szerokości, i gdy posiadały owe koła gładkie okucie, „*bez wystających sztyftów lub gwoździ*”¹¹.

Zgodnie z art. drugim ustawy z dnia 4 czerwca 1835 roku, pobór opłat myta drogowego mógł się jednak odbywać jedynie tylko na tych odcinkach dróg bitych, „*gdzie stacja całkowita*”

⁴ Ibid. – S. 32–33, podpunkt a art. 1 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

⁵ Ibid. – S. 33, podpunkt b art. 1 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

⁶ Ibid. – S. 35, podpunkt g art. 1 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

⁷ Ibid. – S. 33–34, podpunkt c art. 1 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

⁸ Ibid. – S. 34, podpunkt d art. 1 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

⁹ Ibid. – S. 34, podpunkt e art. 1 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹⁰ Ibid. – S. 35, podpunkt f art. 1 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹¹ Ibid. – S. 35.

drogi bitej jest ukończoną”¹². Należało też określić kiedy można było naliczać milę, od przebycia której pobierało się myto. Otóż prawodawca stwierdził w podpunkcie b) do art. drugiego postanowienia z czerwca 1835 roku, iż przebytą odległość można uznać za milę tylko wówczas, gdy wyniesie ona więcej niż “3 stajnie”. W odwrotnym wypadku, kiedy nie przejechano 3 stajni, nie można było naliczać opłaty myta drogowego od przebytej mili¹³. Jednocześnie występowały jednak pewne obostrzenia przy opłacie opisywanego tu myta drogowego. Każda bowiem osoba przyjeżdżająca do rogatki miejskiej, względnie stacji drogowej, musiała opłacać koszt użytkowania drogi bitej, “*choćby całej stacji*” nie przejechała¹⁴.

Rada Administracyjna przewidywała też zwolnienia z konieczności opłaty myta drogowego.

Od płacenia takiego myta zwolnione były przede wszystkim wszelkie, opatrzone świadectwami właściwych władz rządowych, transporty administracji państwowej, pocztowej (uwaga: za wyjątkiem “*ekstrapoczt*”), oraz konie powracające z misji wykonywanej w ramach tychże samych ekstrapoczt. Podobnie potraktowano wojskowych przejeżdżających w mundurach, a także konie i transporty wojskowe¹⁵.

Nie wymagano także opłat od sprzężaju przewożącego po drogach bitych w pustych czy wypełnionych wozach, należących do chłopów, szczególnie jeśli rolnicy ci wieźli w swoich wozach własne zboże, słomę, siano, jarzyny, len, konopie, nawóz oraz inne “*tym podobne produkty wiejskie*”¹⁶.

Podobnie nie pobierano opłat transportowych od prowadzonych po drogach bitych “*na paszę*” koni i bydła¹⁷. Tak samo nie uiszczano myta od podwód wiozących zboże sypkie, ewentualnie w snopach do folwarków, czy też na pole; względnie udających się celem wykonywania prac polowych (czy powracających po ich powrocie), a także od przejazdu oficjalistów na tychże podwodach¹⁸. Nie pobierano zarazem myta od podróżujących po drogach bitych transportów chłopskich “*w obrębie własnego gruntu prowadzonych*”, a także od oficjalistów drogownictwa (jednak w tym wypadku “*jedynie przy sprawowaniu obowiązków służbowych*”) ¹⁹.

Zgodnie z umieszczonymi w postanowieniu z dnia 4/16 czerwca 1835 roku przepisami policyjnymi, dokładnie opisano procedury obowiązujące przy uiszczaniu myta drogowego.

Rada Administracyjna wskazywała np. iż każda osoba opłacająca myto drogowe powinna była zatrzymać się przed tzw. rogatką, celem opłacenia należności. Po uiszczeniu należnej sumy odbierało się kwit, który należało oddać w następnej spotykanej na trasie przejazdu rogatce. Osoby podróżujące przy użyciu “*ekstrapoczt*” należność za przejazd opłacały jednak dopiero na “*właściwych stacjach pocztowych*”. Stamtąd z kolei urzędy pocztowe przesyłały zebrane opłaty za przejazd “*ekstrapocztą*” raz w miesiącu²⁰.

W wypadku nie złożenia kwitu “*z poprzedniej stacji*” przy dojeździe do rogatki usytuowanej na drodze bitej, zainteresowany podróżny musiał uiścić opłatę nie tylko ze stacji którą miał przejechać, ale i z tej, którą już przebył. Ustawodawca zaznaczał zarazem, iż gdyby dany podróżny opłatę na poprzedniej stacji “*przemycił*”, wówczas oprócz powyżej wskazanej należności, podlegał on karze dodatkowej, polegającej na konieczności zapłaty myta przypisanej do “*jednego konia lub wołu i każdego rodzaju większych bydła*”. Od każdego z tych zwierząt w takim wypadku należało opłacić po 15 gr, a od mniejszych zwierząt po 7 groszy. Określoną karę trzeba było uiścić w stacji drogowej, gdzie wykryto przewinienie braku uiszczenia myta drogowego²¹.

¹² Ibid. – S. 35, podpunkt a art. 2 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹³ Ibid. – S. 36, podpunkt b art. 2 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹⁴ Ibid. – S. 36, podpunkt c art. 2 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹⁵ Ibid. – S. 36–37, podpunkt a oraz b art. 3 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹⁶ Ibid. – S. 37, podpunkt c art. 3 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹⁷ Ibid. – S. 37, podpunkt d art. 3 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹⁸ Ibid. – S. 37, podpunkt e art. 3 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

¹⁹ Ibid. – S. 37–38, podpunkt f oraz f art. 3 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

²⁰ Ibid. – S. 38, podpunkt a art. 4 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

²¹ Ibid. – S. 38–39.

Czujący się pokrzywdzonymi z tytułu nałożenia na nich nieuzasadnionych opłat drogowych podróżni zachowywali prawo złożenia do najbliższego urzędu policyjnego swoich zastrzeżeń, względnie mogli oni wpisać uwagi do specjalnej księgi (zażaleń), znajdującej się na każdej roгатce transportowej²². Po udowodnieniu przez niezadowolonego podróżującego, iż wymagano od niego zbyt wysokich opłat myta drogowego, względnie iż zapłacił on niesłusznie nałożoną na niego karę, nieprawidłowo pobrane sumy musiały być oczywiście zwrócone dla osoby pokrzywdzonej. Winny całego zajścia urzędnik bywał z kolei pociągnięty do odpowiedzialności administracyjnej²³. Wszystkie też nadużycia urzędników czy oficjalistów oraz dowiedzione nieprawidłowości postępowania ze strony osób dzierżawiących pobór myta drogowego, spotykały się z dodatkową reakcją penalityzacyjną, w postaci wszczęcia przez bezpośrednich przełożonych postępowania dyscyplinarnego²⁴.

Jeśli nastąpiłoby przed roгатkami transportowymi wyprężenie z zaprzęgu konia, wołu, względnie innego zwierzęcia pociągowego, celem zmniejszenia opłaty mytowej, (poprzez chęć uiszczenia jej dla zwierząt prowadzonych „*luzem*”), wówczas osoba przyłapana na takim właśnie uczynku musiała jednak zapłacić poczwórną należność normalnie wymaganej kwoty²⁵.

Należy zaznaczyć, iż w każdym wypadku taryfa opłat myta drogowego musiała być wywieszona i przybita, w miejscu powszechnie dostępnym i widocznym, na zewnątrz tzw. cell-budy, stojącej – co oczywiste – na poboczu drogi bitej. Brak dopełnienia tego obowiązku owocował nałożeniem na konkretnego dzierżawcę myta drogowego – a to na polecenie Komisarza Obwodowego lub Komisji Wojewódzkiej – kary w wysokości 10 zł. Pieniądze te przekazywano na rzecz funduszu drogowego Królestwa Polskiego. Zainteresowany dzierżawca mógł jednak odwołać się od nałożonej kary bezpośrednio do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego w jej biurach w Warszawie²⁶.

Jak zatem widać wydająca w czerwcu 1835 roku nowe przepisy o poborze opłat transportowych w Królestwie Polskim Rada Administracyjna bardzo szczegółowo określiła zarówno zasady i wielkość tych opłat, jak i możliwości częściowego lub pełnego zwolnienia z konieczności uiszczenia tegoż myta.

3. Ustawa o mycie drogowym w Królestwie Polskim z 14 maja 1838 roku

Pomimo tego iż w dniu 4/16 czerwca 1835 roku Rada Administracyjna wydała szczegółowe i dostosowane do potrzeb chwili postanowienie określające zasady poboru w Królestwie Polskim myta drogowego. Jednak już w przeciągu trzech lat nastąpiły w tym zakresie znaczące zmiany²⁷.

Na podstawie postanowienia Mikołaja I, wydanego w Petersburgu w dniu 2/14 maja 1838 roku, wprowadzono bowiem w Królestwie Polskim zupełnie nową ustawę określającą zasady poboru myta drogowego (w oryginale ustawa ta dotyczyła: „*opłaty od dróg i sławów na granicy Królestwa pobierać się mającej*”)²⁸. Wzmiankowane postanowienie zostało wydane na skutek przedstawienia Namiestnika królewskiego w Królestwie – feldmarszałka Iwana hr. Paskiewicza, po analizie dokonanej następnie przez Departament do Spraw Królestwa Polskiego, urzędujący przy rosyjskiej Radzie Państwa w Petersburgu²⁹. Jego ogłoszenie w Dzienniku Praw Królestwa Polskiego przewidziano zaś na 13/25 sierpnia 1838 roku³⁰.

Prawodawca w preambule do postanowienia z 14 maja 1838 roku jasno precyzował powody wydania nowego prawa w zakresie nakładanych opłat transportowych, wskazując, iż doświadczenie ukazało, że pobieranie myta drogowego w Królestwie Polskim „*według dotychczasowych urzędzeń, połączone jest z rozmaitymi niedogodnościami, i że dochód z tego źródła nie wystarcza bynajmniej na*

²² Ibid. – S. 39, podpunkt b art. 4 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

²³ Ibid. – S. 40, podpunkt d art. 4 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

²⁴ Ibid. – S. 41, podpunkt f art. 4 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

²⁵ Ibid. – S. 39–40, podpunkt c art. 4 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

²⁶ Ibid. – S. 40–41, podpunkt e art. 4 ustawy z dnia 4/16 czerwca 1835 roku.

²⁷ DPKP – [B. m.], 1838. – T. 22. – S. 193–195.

²⁸ Ibid. – S. 191–203.

²⁹ Ibid. – S. 193.

³⁰ Ibid. – S. 203.

pokrycie wydatków, jakie pociąga za sobą utrzymanie dróg bitych, już ukończonych”³¹. Wykazywano w przedstawianym tekście nierentowność dotychczasowego systemu, podkreślając *“nagłą potrzebę”* jego usprawnienia. Mikołaj I przy wprowadzaniu nowych przepisów o poborze myta powoływał się przy tym zaskakująco na interes biedniejszej części polskiego społeczeństwa, wskazując, iż nowe prawo wprowadzono *“celem zapobieżenia /.../ niedogodnościom, szczególnie dotykającym najmniej zamożną klasę poddanych Naszych Królestwa Polskiego”*³². Główną zaś przyczyną opracowania nowej ustawy była konieczność zyskania nowych środków, potrzebnych na utrzymanie już wybudowanych dróg bitych, jak i na doprowadzenie do końca budowy ogólnego systemu komunikacji lądowych i wodnych, *“przez wyrobienie niezbędnych jeszcze dróg i przez oczyszczenie rzek dla spływu towarów i płodów krajowych”*³³.

W tych okolicznościach artykuł pierwszy postanowienia monarszego z 2/14 maja 1838 roku uchylał w całości dotychczasowe zasady poboru myta drogowego w Królestwie Polskim, wprowadzone tu na zasadzie postanowienia Rady Administracyjnej z dnia 4/16 czerwca 1835 roku³⁴. Jednakowoż Mikołaj I pozostawił do decyzji Rady Administracyjnej wyznaczenie konkretnego terminu, kiedy miało nastąpić wskazane uchycenie dotychczasowych przepisów, pozostawiając tę zasadniczą kwestię w rękach polskich władz lokalnych³⁵.

W miejsce dotychczasowej *“opłaty myta”* ustawa z 14 maja 1838 roku wprowadzała ustanowić *“na urządzenie dróg i spławów /.../ osobny pobór”*. Te na nowy sposób pobierane fundusze miały z założenia niejako *“wspierać”* rozwój sieci transportowej Królestwa Polskiego. Nie były one jednak jedynym źródłem finansowania rozwoju transportu w Królestwie. Oprócz nich, w każdym budżecie państwa określanym na dany rok, zapisywano przecież (i dalej miano zapisywać) oddzielne kwoty na drogową służbę inżynierską oraz na oczyszczanie spławnych rzek. Istniały też nadal nieustannie pobierane fundusze: a) szarwarkowy, b) mostowy³⁶.

Artykuł trzeci ustawy z maja 1838 roku wyjaśniał, iż nowe fundusze z poboru myta miały być pobierane *“na granicach Królestwa, przy wchodzie i wychodzie”*. Pobór ten dotyczył koni, bydła, *“wszelkich ciężarów lądem i woda prowadzonych”*. Myto pobierano zarazem od powozów³⁷. Poniższa tabela ukazuje zakres i charakter pobieranego począwszy od sierpnia roku 1838 myta.

Prawodawca przedstawiając opłaty myta od poszczególnych zwierząt, towarów czy środków transportu przekraczających granice Królestwa Polskiego zaznaczał zarazem, iż w wypadkach gdy będą przewożone na statkach: konie, bydło, względnie *“ciężary”* wymienione w nowej taryfie poboru myta drogowego i spławnego, *“w takim razie pobraną być ma opłata według taryfy od samych tylko ciężarów”*³⁸. Jednak w przypadkach gdyby konie, bydło, statki i drewno spławne, oraz wszystkie wiezione na nich – objęte przepisami ustawy z 14 maja 1838 roku – ciężary, miałyby być wiezione w celach handlowych, w takich wypadkach przewidywano pobieranie osobnej opłaty od wymienionych: koni, bydła, statków oraz drewna spławnego, oraz dodatkowej (osobnej) opłaty od transportowanych ciężarów³⁹.

Pomimo też wprowadzenia rozległego zakresu pobieranych opłat myta drogowego i spławnego, Mikołaj I w swoim postanowieniu z dnia 14 maja 1838 roku przewidywał cały szereg zwolnień od konieczności uiszczania nakazanych prawem sum. Znaczna część tych zwolnień dotyczyła przejazdu przez granicę koni, zwierząt i środków transportu. I tak, od opłaty myta zwolniono:

- a) konie, wozy oraz tzw. *“efekta wojskowe tudzież własne osób wojskowych”*, które przekraczały granicę ubrane w strój militarny,
- b) konie należące do Poczty (Polskiej),
- c) konie należące do posłańców (kurierów) przekraczających granicę,

³¹ Ibid. – S. 191–193. Preambuła do postanowienia cesarskiego z dnia 2/14 maja 1838 roku.

³² Ibid. – S. 193.

³³ Ibid.

³⁴ Ibid. – S. 193–195.

³⁵ Ibid. W oryginale artykuł pierwszy postanowienia brzmi: *“Zaprowadzoną postanowieniem Rady Administracyjnej Królestwa z dnia 4/16 czerwca 1835 roku opłatę myta drogowego uchylić, pozostawiając jednakże Radzie oznaczenie czasu, w którym takowe uchycenie ma nastąpić”*.

³⁶ DPKP –T. 22. – S. 195, art. 2 postanowienia cesarskiego z dnia 2/14 maja 1838 roku.

³⁷ Ibid. – S. 195–197.

³⁸ Ibid, dodatek wklejony do s. 197 zgodnie z taryfą opłaty od dróg i spławów pobieranej na granicy Królestwa Polskiego ustanowioną na podstawie ustawy z dnia 14 maja 1838 roku.

³⁹ Ibid.

d) konie zaprzężone do powozów podróźnych przejeźdźających granicę państwową (z powodu, iż podróźni ci uiszczali osobną opłatę od przejazdu powozem przez linię graniczną ,

e) konie oraz bydło i środki transportu (wozy) mieszkańców majątków przedzielonych granicą państwową i posiadających uprawnienia do wielokrotnego przekraczania tejże granicy. Takie pozwolenie jednak musiało opiewać na cele, jak: prace gruntowe, wypas na gruntach bydła i trzód, etc.,

f) konie, bydło, wozy i statki, na których wieziono, bądź z Królestwa względnie do Królestwa Polskiego, oclone i opłacone już towary,

g) konie, bydło i towary prowadzone tranzytem przez Królestwo Polskie, od których pobierano tylko i wyłącznie opłatę wchodową⁴⁰.

Tabela I

Taryfa opłaty od dróg i spławów pobieranej na granicy Królestwa Polskiego zgodnie z ustawą z 2/14 maja 1838 roku		
Zwierzę, towar, przedmiot transportu, od którego pobierano myto	Waga, miara, sztuka	Kwota opłaty
Konie	Sztuka	6 zł
Bydło: a) rogate	sztuka	3 zł
b) nierogate	sztuka	15 gr
Ptactwo	sztuka	1 gr
Zwierzęta dzikie: a) żywe	sztuka	6 zł
b) martwe	sztuka	3 gr
Skrzynie z rybami	sztuka	2 zł
Wełna	centar	1 zł
Zboże każdego gatunku	korzec	2 gr
Wódka, piwo, porter		15 gr
Siano, słoma, owoce, warzywa, nabiał, jaja, świeże mięso, glinki ziemne, kreda	centar	opłata od konia/statku
Żelazo, cynk, ołów, wszystkie rodzaje nieprzetworzonych metali	centar	2 gr
Kamienie	centar	1 gr
Wszelkie inne ciężary suche i płynne (z wyjątkami): a) wjazd	centar	3 zł
b) wyjazd	centar	1,5 zł
Drewno: a) drewno opałowe	fura	3gr
b)drewno opałowe	sztuka	3 gr
c) drewno w formie budulca, masztów i belek	sztuka	10 gr
d) drewno w formie "innej"	kopa	3 gr
Statki: a) szkuty, dubasy, berlinki, łodzie żaglowe	sztuka	18 zł
b) galary	sztuka	9 zł
c) krypy, patelki,	sztuka	2 zł
Powozy i sanie prowadzone w celach handlowych: a) na resorach	sztuka	15 zł
b) inne	sztuka	5 zł
Bryczki i sanie przejeźdźające przez granicę	sztuka	2 zł
Kocze przejeźdźające przez granicę	sztuka	6 zł
Karety przejeźdźające przez granicę	sztuka	8 zł

Źródło: DPKP. – T. 22, dodatek wklejony do s. 197. zgodnie z taryfą opłaty od dróg i spławów pobieranej na granicy Królestwa Polskiego ustanowioną na podstawie ustawy z dnia 14 maja 1838 roku.

⁴⁰ Ibid.

Poza tym, Mikołaj I w postanowieniu z 14 maja 1838 roku wskazywał, iż od opłacania ciężarów myta drogowego i spławnego powinny zostać zwolnione:

a) transporty soli i tytoniu przeprowadzane przez granicę państwową na podstawie uprzednio uzgodnionych umów, *“do czasu expiracji kontraktów terażniejszych”*,

b) wszystkie przewozy towarów realizowane pocztą, ze względu na opłacenie już stosownych kosztów w taryfie pocztowej⁴¹.

Warto zaznaczyć, iż opłaty wprowadzane na zasadzie postanowienia z maja roku 1838 musiały być pobierane zarówno do transportów prywatnych, jak i rządowych (państwowych). Mikołaj zatem w art. piątym postanowienia z 14 maja 1838 roku zaznaczał wyraźnie, aby w kontraktach zawieranych przez administrację państwową z prywatnymi przedsiębiorcami jednoznacznie – począwszy od 25 sierpnia 1838 roku – zastrzegać *“że [wskazany] pobór na urządzenie dróg i spławów przedsiębiorcy opłacą”*⁴².

Wykazane powyżej zestawienie pobieranych od 25 sierpnia 1838 roku nowych wielkości myt drogowych i spławnych (oraz jednostkowych zwolnień od ich uiszczania) stanowiło tylko tzw. podstawowy zestaw obciążeń podatkowych, nakładanych na transport realizowany w granicach Królestwa Polskiego. Mikołaj I bowiem w art. 4 postanowienia z 14 maja 1838 roku jednoznacznie wskazywał na konieczność wprowadzenia jeszcze *“dodatkowych opłat”*. Te nadprogramowe niejako obciążenia dotyczyły przede wszystkim obowiązku uiszczenia podatku od opłat pocztowych, w tym:

a) od opłat za *“ceduły”*, wpłacanych do kas pocztowych przez furmanów, po 15 gr. (15 % wartości) od każdego złotego;

b) od wszystkich pozostałych opłat, wpłacanych do kas pocztowych, po 3 gr (3 % wartości) od każdego złotego⁴³.

Poza tym nakazano jeszcze dodatkowe uiszczanie od opłat stemplowych, po 3 gr (3 % wartości) od każdego złotego. Prawodawca nakazał zarazem zwiększenie podatku szarwarkowego, a to w ten sposób, iż oprócz opłaconego dotychczas właśnie tegoż podatku szarwarku nakazano dopłacać:

a) w posiadłościach położonych przy wszystkich traktach bitych Królestwa po 24 zł rocznie od każdej posiadłości dworskiej (w oryginale *“dymu dworskiego”*), niezależnie od tego czy ciążył na niej obowiązek realizacji szarwarku *“ciągłego”* (furmanki i ludzie) czy tylko pieszego (ludzie),

b) w posiadłościach położonych w oddaleniu od traktów bitych, po 12 zł rocznie od każdego wskazanego powyżej zabudowania dworskiego⁴⁴.

Opisane tu opłaty dodatkowe miały być jednak pobierane wyłącznie w określonym terminie. Ustawodawca przewidywał uiszczanie tych nadprogramowych niejako obciążeń myta jedynie do momentu pełnego uzupełnienia funduszu potrzebnego do *“ostatecznego uzupełnienia dróg bitych i na uczynienie spławnemi rzek”*⁴⁵. Cesarz zapowiadał, iż po osiągnięciu tak założonego celu, dodatkowe opłaty zostałyby z czasem zmniejszone, przy założeniu ich dalszego utrzymania jedynie na poziomie niezbędnym do realizacji właściwych potrzeb związanych z prawidłowym utrzymaniem dróg bitych i spławnych rzek⁴⁶.

O niezwykle poważnym potraktowaniu przez prawodawcę wprowadzanych zapisów świadczyło m. in. i to, że Mikołaj I nakazał w art. siódmym postanowienia z dnia 14 maja 1838 roku, aby Rada Administracyjna w przeciągu 12 miesięcy od wprowadzenia w życie omawianej ustawy przekazała monarsze konkretne informacje o postępie przy wdrażaniu w życie *“całego dzieła, jako też o ilości ściąganego poboru i wpłynionych dodatkowych opłat”*⁴⁷.

Jak widać z powyższego, przynajmniej formalnie, podstawową przyczyną, dla której Mikołaj I w maju 1838 roku zdecydował się zastąpić stosunkowo niedawno przeciw prow-

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid. – S. 199, art. 5 postanowienia cesarskiego z dnia 2/14 maja 1838 roku.

⁴³ Ibid. – S. 197.

⁴⁴ Ibid. – S. 197-199.

⁴⁵ Ibid. – S. 199-201, art. 6 postanowienia cesarskiego z dnia 2/14 maja 1838 roku.

⁴⁶ Ibid. – S. 201.

⁴⁷ Ibid.

adzoną ustawę o poborze myta drogowego w Królestwie Polskim z 4/16 czerwca 1835 roku nowymi rozwiązaniami prawnymi była – jak się wydaje – rzeczywista chęć zapewnienia odpowiednich środków finansowych na rozwój polskiego systemu drogowego i spławnego, oraz potrzeba ochrony biedniejszej części społeczeństwa przed relatywnie nierównomiernym obciążeniem kosztami budowy i utrzymania sieci transportowej. Powyższe formalne uzasadnienia budzą jednak pytania o zarówno o celowość wprowadzanych rozwiązań, jak i o rzeczywiste intencje, kryjące się za nowymi ideami.

4. Wydzierżawianie poboru myta drogowego w początkach ery paskiewiczowskiej

W okresie początków ery paskiewiczowskiej, tj. do roku 1838, w Królestwie Polskim wydzierżawianie myta drogowego odbywało się najczęściej w drodze licytacji, i to o dość specyficznym charakterze. Mianowicie była to licytacja realizowana w drodze składania tzw. *“deklaracji opieczętowanych”*, co powodowało, iż oferty nie podlegały już następnie dalszym przetargom. Do składanych, najczęściej w biurze danej Komisji Wojewódzkiej w określonym terminie dniowym i godzinnym ofert musiało być dołączone wadium. Najczęściej oscylowało ono około wysokości kwoty myta pobieranego przez okres dwumiesięczny (tj. *“w stosunku ofiarowanych cen wyrównującym”*). Licytacje odbywały się na wniosek Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego. Taki przetarg organizowano celem wydzierżawienia myta zarówno na drogach już wybudowanych, jak i – niekiedy – na mających jeszcze zostać ukończonymi. Sam przetarg dotyczył myta określanego *“in plus od cen rocznych w /.../ wykazie objętych”*, czyli licytowano w górę od ceny ustalonej przez administrację rządową za pobieranie myta na danym odcinku drogi przez okres jednoroczny⁴⁸. Oferty musiały być wypełnione zgodnie z podanym wzorem. W deklaracji można było zamieścić podanie o wydzierżawienie nawet kilkunastu stacji poborowych (*“rogatek”*), gdzie można było w drodze przetargu pobierać myto drogowe. Cena wykupu myta mogła oczywiście być różna dla każdej stacji. Wybór ofert następował *“pod względem korzyści dla skarbu”*. Wszystkie deklaracje sporządzone niezgodnie z podawanym przez administrację państwową wzorem, względnie składane po oznaczonym terminie uznawano automatycznie za nieważne, i jako takie nie podlegające rozpatrzeniu. Co bardzo istotne to fakt, iż często ogłoszenie o przetargu drukowano w Dziennikach Wojewódzkich na około dwa tygodnie przed przewidywaną datą licytacji, a zatem w niezbyt odległym terminie⁴⁹.

Z zachowanych danych możemy odtworzyć proponowane przez stronę rządową warunki przetargu na pobór myta drogowego na rok 1835. Wówczas to, na skutek reskryptu Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego nr 17499/51507 z dnia 18 listopada 1834 roku, Komisja Województwa Mazowieckiego podawała w dniu 22 listopada tejże daty, iż w początkach grudnia roku 1834 miał się odbyć publiczny przetarg, przeprowadzony właśnie w drodze składania propozycji finansowych w zapieczętowanych kopertach, na wydzierżawienie określonego myta drogowego. Przetarg dotyczył oczywiście wydzierżawienia myta drogowego na ściśle wskazanych stacjach, począwszy od dnia 1 stycznia 1835 roku⁵⁰. Zaplanowaną przez Dyrektora Komunikacji Lądowych i Wodnych KRSWDiOŚP Christianiego w dniu 28 października 1834 roku, licytacją z grudnia roku 1834 objęto szereg traktów bitych, w tym nowootwierany od 1 stycznia roku 1835 trakt białostocki⁵¹. Licytacja wydzierżawiania myta na trakcie i drogach bitych Królestwa Polskiego obejmowała wówczas następujące stacje drogowe:

⁴⁸ Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego (dalej – DUWM). – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1649.

⁴⁹ Ibid. – S. 1649–1650. Wzór takiej deklaracji wyglądał najczęściej następująco: *“Deklaracja. W skutek ogłoszenia z dnia N. podaję niniejszą deklarację, iż obowiązuję się wziąć w dzierżawę od dnia N. roku N. pobór myta drogowego w stacji N. traktu N. za sumę roczną N. wyrażonej/.../. Zostawiając rządowi wolność wyboru pomienionych ofert, poddaje je wszystkim obowiązkom i zastrzeżeniom w warunkach licytacji objętych. Stałe moje zamieszkanie jest w N. Pisałem w N. dnia N. miesiąca N. roku N. Podpis: imię i nazwisko”*.

⁵⁰ DUWM. – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1649.

⁵¹ Ibid. – S. 1650 i n. Zamieszczono tu *“Wykaz dróg bitych nowozbudowanych, na których pobór myta drogowego od dnia 1 stycznia 1835 roku zaprowadzony zostanie, obejmujący oraz ceny od których licytacja na wydzierżawianie tegoż myta na trzech drogach na rok 1835 odbyć się ma”*.

Tabela II

Propozycja KRSWDiOŚP wydzierżawienia myta drogowego na stacjach traktu fabrycznego na rok 1835					
Początek stacji drogowej	Koniec stacji drogowej	Długość stacji w milach	Obwód	Województwo	Cena dzierżawy rocznej myta drogowego w złp
Łowicz	Domaniewice	2	Sochaczew	Mazowieckie	2 000
Domaniewice	Stryków	2	Rawa	Mazowieckie	1 800
Stryków	Zgierz	2	Rawa	Mazowieckie	1 800
Zgierz	Łódka (Łódź)	2	Łęczyca	Mazowieckie	1 500
Łódka (Łódź)	Pabianice	2	Sieradz	Kaliskie	2 500
Pabianice	Łask	3	Sieradz	Kaliskie	2 000
Łask	Zduńska Wola	2	Sieradz	Kaliskie	1 500
Zduńska Wola	Sieradz	2	Sieradz	Kaliskie	1 800
Sieradz	Błaszaków	3	Kalisz	Kaliskie	2 000
Błaszaków	Opatówek	brak danych	Kalisz	Kaliskie	2 500

Źródło: DUWM. – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1650–1651.

Tabela III

Propozycja KRSWDiOŚP wydzierżawienia myta drogowego na stacjach traktu białostockiego na rok 1835					
Początek stacji drogowej	Koniec stacji drogowej	Długość stacji w milach	Obwód	Województwo	Cena dzierżawy rocznej myta drogowego w złp
Pomiechów	Orzechów	2	Płock	Płockie	2 000
Orzechów	Serock	brak danych	Płock	Płockie	2 000
Serock	Słomianka	2	Płock	Płockie	1 500
Słomianka	Wyszków	2	Pułtusk	Płockie	1 500
Wyszków	Budydypki	3	Pułtusk	Płockie	2 000
Budydypki	Ostrów	2	Ostrołęka	Płockie	1 500
Ostrów	Wyszomierz	2	Ostrołęka	Płockie	1 500
Wyszomierz	Zambrów	2	Łomża	Augustowskie	1 500
Zambrów	Mężenin	3	Łomża	Augustowskie	2 000
Mężenin	Jeżew	2	Łomża	Augustowskie	1 500
Jeżew	Złotoryja	2	Łomża	Augustowskie	1 500

Źródło: DUWM. – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1651–1652.

Tabela IV

Propozycja KRSWDiOŚP wydzierżawienia myta drogowego na stacjach traktu krakowskiego na rok 1835					
Początek stacji drogowej	Koniec stacji drogowej	Długość stacji w milach	Obwód	Województwo	Cena dzierżawy rocznej myta drogowego w złp
Grójec	Białobrzegi	3	Kraków	Krakowskie	4 000
Białobrzegi	Jedlińsk	2	Radom	Sandomierskie	2 500
Jedlińsk	Radom	2	Radom	Sandomierskie	3 000
Radom	Krogulcza Sucha	2	Radom	Sandomierskie	3 000
Krogulcza Sucha	Szydłowiec	2	Radom	Sandomierskie	2 500
Szydłowiec	Berezowo	3	Opoczno	Sandomierskie	3 500
Berezowo	Kielce	3	Opoczno	Sandomierskie	5 000
Kielce	Chęciny	2	Kielce	Krakowskie	4 000
Chęciny	Jędrzejów	3	Kielce	Krakowskie	3 000
Jędrzejów	Wodzisław	2	Kielce	Krakowskie	2 500
Wodzisław	Miechów	3	Miechów	Krakowskie	3 500

Źródło: DUWM. – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1652–1653.

Tabela V

Propozycja KRSWDiOŚP wydzierżawienia myta drogowego na stacjach traktu lubelskiego na rok 1835					
Początek stacji drogowej	Koniec stacji drogowej	Długość stacji w milach	Obwód	Województwo	Cena dzierżawy rocznej myta drogowego w złp
Piaseczno	Góra	2	Warszawa	Mazowieckie	3 000
Góra	Mniszew	2	Warszawa	Mazowieckie	2 000

Źródło: DUWM. – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1652.

Tabela VI

Propozycja KRSWDiOŚP wydzierżawienia myta drogowego na stacjach traktu modlińskiego na rok 1835					
Początek stacji drogowej	Koniec stacji drogowej	Długość stacji w milach	Obwód	Województwo	Cena dzierżawy rocznej myta drogowego w złp
Jabłonna	Nowy Dwór	2	Warszawa	Mazowieckie	4 000

Źródło: DUWM. – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1651.

Tabela VII

Propozycja KRSWDiOŚP wydzierżawienia myta drogowego na stacjach drogi młocińsko-modlińskiej na rok 1835					
Początek stacji drogowej	Koniec stacji drogowej	Długość stacji w milach	Obwód	Województwo	Cena dzierżawy rocznej myta drogowego w złp
Warszawa	Łomna	4	Warszawa	Mazowieckie	15 000

Źródło: DUWM. – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1651.

Tabela VIII

Propozycja KRSWDiOŚP wydzierżawienia myta drogowego na stacjach drogi radzyńskiej na rok 1835					
Początek stacji drogowej	Koniec stacji drogowej	Długość stacji w milach	Obwód	Województwo	Cena dzierżawy rocznej myta drogowego w złp
Praga	Radzymin	3	Warszawa	Mazowieckie	20 000

Źródło: DUWM. – 1834, 24 listopada. – Dodatek drugi do numeru 166. – S. 1652.

Jak zatem można zaobserwować, wyjściowa cena licytacyjna wydzierżawiania myta drogowego na stacjach drogowych traktów białostockiego oraz (ku zaskoczeniu) fabrycznego okazywała się w roku 1834 stosunkowo niewielka; widać za to wyraźnie zwiększenie tej kwoty na niektórych odcinakach traktu krakowskiego, szczególnie w okolicach Kielc. Jedną z najwyższych początkowych cen licytacyjnych dotyczyła odcinka w okolicach samej Warszawy, od samej stolicy do Łomnej, gdzie za dzierżawę 4 mil traktu należało wpłacić do Kasy Skarbowych państwa nie mniej niż 15 tysięcy złotych polskich. Najdroższe cenowo w Królestwie okazało się jednak w połowie lat trzydziestych XIX wieku wydzierżawienie tzw. myta drogi radzywińskiej, od Pragi do Radzymina, gdzie trzeba było zapłacić co najmniej 20 tysięcy złotych za roczne wydzierżawienie traktu bitego o długości 3 mil. Jest przy tym oczywiste, iż wysokość przewidywalnej minimalnej kwoty dzierżawnej odzwierciedlać musiała w znaczącym stopniu rzeczywiste natężenie lokalnego ruchu i czerpane z jego przepływu profity dzierżawne.

5. Próby interwencji wojska rosyjskiego przy poborze myta drogowego w Królestwie Polskim

Aby uzupełnić obraz zagadnienia poboru myta drogowego w Królestwie Polskim wkrótce po upadku Powstania Listopadowego należałoby wskazać, iż Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji w dniu 21 grudnia 1831 roku/2 stycznia 1833 roku przekazała do wiedzy ówczesnego Rządu Tymczasowego (działającego w okresie październik 1831 – marzec 1832 głównie pod kierownictwem Fedora/Teodora Engla) raport o numerze 2 811, gdzie informowano władze naczelne Królestwa o nakazywaniu przez wojskowych rosyjskich dzierżawcom myta drogowego przepuszczania bez opłat niektórych fur prowadzonych przez liwerantów z produktami przeznaczonymi na sprzedaż w ośrodkach miejskich⁵². W ten sposób wojsko rosyjskie pozbawiało niektórych dzierżawców myta należnych im dochodów. Po otrzymaniu tej informacji Rząd Tymczasowy wystąpił do Fedora Engla, swego prezesa, o „wyjednanie” u władz wojskowych rosyjskich stosownego rozporządzenia, zakazującego wojskowym wszelkich stopni jakiegokolwiek ingerowania w pobór (lub brak poboru) myta drogowego⁵³. Wniosek ten argumentowano tym, iż *“w przeciwnym razie przez zniechęcenie przedsiębiorców współbogatania się od tego rodzaju dzierżaw, Skarb musiałby ponieść straty na zmniejszenie się dochodu szarwarkowego”*⁵⁴. Innymi słowy, Rząd Tymczasowy wskazywał nie tylko na krzywdzące poszczególnych przedsiębiorców posunięcia wojskowej władzy rosyjskiej, ale i na fiskalny interes państwa. W ten sposób jakby podwójnie zatem deprecjonowano pozaprawne postępowanie dowolnie uchylających w początkach ery paskiewiczowskiej przepisy o poborze myta wojskowych rosyjskich.

Po miesiącu zatem, 3 lutego 1832 roku, podczas 30 sesji Rządu Tymczasowego, rozpatrzono sprawę wniesioną na wokandę tej instytucji pod numerem 342. Dotyczyła owa kwestia wniosku złożonego już uprzednio do feldmarszałka Paskiewicza przez członków Rządu Tymczasowego, gdzie postulowano wprowadzenie jednoznacznego zakazu zabraniającego czynnikom wojskowym swobodnego mieszania się do kwestii z zakresu nakładania myta drogowego. W konsekwencji Rząd Tymczasowy został poinformowany przez doniesienie szefa Sztabu Głównego I Armii Czynnej, iż Książę Warszawski zabronił wojskowym *“/mieszać się do rozporządzeń dotyczących poboru myta drogowego i tem podobnych”*⁵⁵. Dzięki powyższemu ukrócono już w początkach roku 1832 samowolę wojskowych rosyjskich, w sposób nieuprawniony próbujących uchylać opłaty drogowe w Królestwie. Pozostaje kwestią otwartą cel uchylania poboru owych opłat. Brak jest bowiem otwartej skargi o nadużycia, których bezpośrednim skutkiem mogłaby być ewentualna łapówka.

⁵² Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie. – Zespół Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego 1815–1867. – 21/33.

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid. – 21/33–34.

⁵⁵ Ibid. – 21/422