

Mateusz Zawadzki

(Maria Curie-Skłodowska University, Poland)

<https://orcid.org/0000-0002-2126-2822>

e-mail: mateusz.zawadzki@mail.umcs.pl

Kamil Jakimowicz

(Maria Curie-Skłodowska University, Poland)

<https://orcid.org/0000-0001-8529-1983>

e-mail: kamil.jakimowicz@mail.umcs.pl

Obraz dróg lądowych w Rzeczypospolitej w świetle wybranych źródeł narracyjnych i kartograficznych z XVI–XVIII w. Zarys problemu

*The Image of Land Roads in the Polish-Lithuanian Commonwealth
in the Light of Selected Narrative and Cartographic Sources From the 16th–18th
Centuries. An Outline of the Problem*

ABSTRACT

The article focuses on the study of the depiction of land roads in the Polish-Lithuanian Commonwealth during the 16th–18th centuries, utilizing both narrative and cartographic sources. The main objective is an attempt to characterize them, aiming to examine issues related to understanding the communication network in the Old Polish era. The authors of the text highlight the variety of available sources, including Old Polish legislation, travel reports, periodicals, and 18th-century maps.

The authors emphasize the role of narrative sources in providing information about the condition of roads, their infrastructure, and the everyday life of travelers. Simultaneously, they analyze how maps from this period reflect the actual structure of roads, paying attention to possible distortions resulting from the technical limitations of cartography during that era. An important aspect presented in the article is also the comparison of data from various sources, allowing for the identification of areas where there is certainty in information, as well as areas where caution in interpretation is necessary

Key words: roads, communication landscape, 16th–18th centuries, Polish-Lithuanian Commonwealth, road legislation, historical geography

PUBLICATION INFO				
			 UNIWERSYTET MARII CURIE-SKŁODOWSKIEJ	e-ISSN: 2449-8467 ISSN: 2082-6060
THE AUTHOR'S ADDRESS: Mateusz Zawadzki, the Institute of Socio-Economic Geography and Spatial Management of the Maria Curie-Skłodowska University in Lublin, 2D Avenue Krasnicka, Lublin 20-718, Poland Kamil Jakimowicz, the Institute of History of the Maria Curie-Skłodowska University in Lublin, 4A Maria Curie-Skłodowska Square, Lublin 20-031, Poland				
SOURCE OF FUNDING: Statutory Research of the Institute of Socio-Economic Geography and Spatial Management of the Maria Curie-Skłodowska University in Lublin, Statutory Research of the Institute of History of the Maria Curie-Skłodowska University in Lublin				
SUBMITTED: 2024.01.05	ACCEPTED: 2024.03.16	PUBLISHED ONLINE: 2024.10.22		
WEBSITE OF THE JOURNAL: https://journals.umcs.pl/rh		EDITORIAL COMMITTEE E-mail: reshistorica@umcs.pl	 Crossref 	
 DIRECTORY OF OPEN ACCESS JOURNALS		 ERIH PLUS EUROPEAN REFERENCE INDEX FOR THE HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES		

STRESZCZENIE

Artykuł koncentruje się na badaniu przedstawień dróg lądowych w Rzeczypospolitej Obojga Narodów w XVI–XVIII w., wykorzystując zarówno źródła narracyjne, jak i kartograficzne. Głównym celem jest próba ich charakterystyki, zmierzająca do zbadania zagadnień związanych z rozumieniem sieci komunikacyjnej w dobie staropolskiej. Autorzy tekstu zwracają uwagę na różnorodność dostępnych źródeł, w tym staropolskie prawodawstwo, relacje z podróży, periodyki oraz XVIII-wieczne mapy.

Autorzy podkreślają rolę źródeł narracyjnych w dostarczaniu informacji o stanie dróg, ich infrastrukturze oraz życiu codziennym podróżnych. Jednocześnie analizują, w jaki sposób mapy z tego okresu odzwierciedlają rzeczywistą strukturę dróg, zwracając uwagę na możliwe zniekształcenia wynikające z ograniczeń technicznych kartografii tej epoki. Ważnym aspektem przedstawionym w artykule jest również porównanie danych pochodzących z różnych źródeł, pozwalające na identyfikację obszarów, w których istnieje pewność informacji, a także obszarów, w których konieczna jest ostrożność w interpretacji.

Słowa kluczowe: drogi, krajobraz komunikacyjny, XVI–XVIII w., Rzeczypospolita Obojga Narodów, ustawodawstwo drogowe, geografia historyczna

WSTĘP

Drogi lądowe są kluczowym elementem krajobrazu komunikacyjnego wchodzącego w zakres szerzej pojętego krajobrazu kulturowego (osadniczego). W zależności od okresu historycznego zmieniają się zarówno elementy krajobrazu komunikacyjnego, jak i możliwości oraz metody

ich badania¹. Według danych źródłowych od XV do XVII w. w Polsce istniały dwie główne kategorie dróg: drogi główne, zwane gościńcami, oraz drogi lokalne. Drogi lokalne pełniły rolę komunikacyjną w obrębie każdej miejscowości oraz parafii. Stanowiły połączenie z młynem, sąsiednimi wsiami, kościołem oraz najbliższym miastem lub miasteczkiem. Były to drogi ogólnodostępne, jednak zdarzały się sytuacje, kiedy właściciel dóbr, przez które przechodziły, mógł je zamykać dla obcych². Przedmiotem badań niniejszego artykułu będą główne (publiczne) drogi lądowe, stąd do zagadnień dotyczących dróg lokalnych oraz ulic miejskich odnosi się tylko w niewielkim stopniu, zazwyczaj kontekstualnie. Tematyka dotycząca urządzeń komunikacyjnych (grole, mosty, przeprawy), jeśli zostanie zasygnalizowana, to tylko w kontekście ich trwałej interakcji z siecią drogową. Autorzy opracowania główną uwagę zwrócą na czynniki organizacyjne i prawne odnoszące się do sieci komunikacyjnej. Ponadto podejmą próbę wskazania, w jakim stopniu drogi były w kręgu zainteresowania władzy oraz społeczeństwa. Uzupełnieniem tekstu jest opracowany przez autorów aneks. Zawiera on zestawienie i omówienie istotniejszych regulacji prawnych dotyczących dróg lądowych w analizowanym okresie.

LITERATURA

Badanie historycznej sieci komunikacyjnej stanowi wyzwanie badawcze o szczególnym stopniu trudności, wymaga wszechstronnej wiedzy z kilku dziedzin naukowych, takich jak historia, geografia, kartografia, prawo czy teoria transportu. Ten interdyscyplinarny charakter badań prawdopodobnie decyduje o tym, że prace skupione wyłącznie na tematyce komunikacyjnej należą do rzadko podejmowanych przedsięwzięć badawczych³. W dotychczasowej literaturze przedmiotu tematyka dróg w dobie staropolskiej była rozpatrywana w różnych aspektach. Nie zagłębiając się w szerszy opis literatury, należy zgodzić się z Andrzejem Janeczkiem, który przeszło dziesięć lat temu gruntownie omawiając polski

¹ J. Tyszkiewicz, *Geografia historyczna. Zarys problematyki*, Warszawa 2014, s. 122–137.

² H. Rutkowski, *Drogi*, w: *Atlas historyczny Polski. Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku*, red. W. Pałucki, Warszawa 1973, s. 112; T. Związek, *Drogi*, w: *Atlas Historyczny Polski. Mapy Szczegółowe XVI wieku. Wielkopolska w II połowie XVI wieku*, red. K. Chłapowski, M. Słoń, Warszawa 2017, s. 272.

³ E. Siemianowska, *O drogach, szlakach, babach, Prusach i metodzie, czyli na marginesie polemiki między Mateuszem Boguckim a Robertem Klimkiem*, „Pruthenia. Pismo poświęcone Prusom i ludom bałtyjskim” 2012, 7, s. 221.

stan badań⁴, stwierdził, że brakuje „przede wszystkim ujęć szerszych i traktujących problematykę jako główny, odrębny cel opracowania”⁵. Za-uważalny jest również brak opracowań syntetycznych. Jako ich przykład na gruncie polskim można wskazać badania prowadzone przez Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk z sztandarowym projektem *Atlas historyczny Polski*⁶. Ten mający już ponad 100-letnią tradycję projekt traktuje drogi jako ważny składnik odtwarzanych elementów krajobrazu kulturowego i szczegółowo omawia kwestie metodologiczne związane m.in. z rekonstrukcją i funkcjonowaniem sieci drogowej⁷.

W kontekście badań, które możemy postrzegać jako regionalne, warto wskazać prace realizowane w ośrodku lubelskim, podejmujące próby odtworzenia elementów sieci komunikacyjnej, w tym dróg pocztowych, staropolskiego województwa lubelskiego oraz zajmujące się metodyką badań tego zagadnienia⁸. Funkcjonowanie dróg w kontekście prawnym było zależne od działania komisji porządkowych, tworzonych w okresie panowania Stanisława Augusta. Zagadnienia te znalazły się również w kręgu zainteresowań Kamila Jakimowicza, analizującego instytucje funkcjonujące w województwie lubelskim⁹. Tematykę dróg, również w kontekście prawnym, podjął Tomasz Čelkis¹⁰, omawiając stan dróg i związaną z nimi

⁴ A. Janeczek, *Staropolski układ komunikacyjny na mapie józefińskiej Galicji z lat 1779–1783. Szansa czy iluzja rekonstrukcji*, w: *Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 9–12.

⁵ *Ibidem*, s. 12.

⁶ B. Konopska, *Polskie atlasy historyczne – koncepcje i realizacje*, Warszawa 1994; *Atlas historyczny Polski. Ludzie, koncepcje, realizacje*, red. M. Słoń, B. Szady, Warszawa 2023.

⁷ T. Związek, *op. cit.*, s. 268.

⁸ M. Zawadzki, *Source and methods of reconstruction of postal roads in the second half of the 18th century on the example of the former Lublin province*, „*Polish Cartographical Review*” 2018, 50, 4, s. 197–206; *idem*, *Sieć komunikacyjna województwa lubelskiego w drugiej połowie XVIII w.*, Lublin 2019, maszynopis pracy doktorskiej; *idem*, *Methodology of reconstruction of the Old-Polish road network as exemplified by the historic Lublin Voivodship*, „*Polish Cartographical Review*” 2019, 51, 3, s. 129–141; K. Jakimowicz, M. Zawadzki, *Możliwości badawcze odtworzenia sieci karczem zajezdnych w okresie staropolskim. Studium przypadku na przykładzie powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII wieku*, „*Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*” 2023, 71, 4, s. 407–426.

⁹ K. Jakimowicz, *Instytucje państwowe i samorządowe w życiu mieszkańców Lublina w latach 1764–1794*, Lublin 2020.

¹⁰ T. Čelkis, *Stan dróg lądowych i struktura systemu połączeń w Wielkim Księstwie Litewskim w końcu XV–XVII w.*, „*Zapiski Historyczne*” 2014, 76, 3, s. 39–61; *idem*, *The Structure of Postal Routes of the Grand Duchy of Lithuania in the 16th–18th Centuries*, „*Lietuvos istorijos studijos*” 2022, 50, s. 51–73.

przestrzeń podróźniczą. Tematykę tę zgłębiał także Karol Łopatecki, analizując szybkości podróżowania w dobie staropolskiej¹¹.

W literaturze europejskiej ważne miejsce zajmuje opracowanie M. Szilágyi¹² na temat węgierskich dróg w średniowieczu. Autorka przeprowadziła rekonstrukcję średniowiecznej sieci drożnej i szczegółowo omówiła typy dróg z podaniem licznych przykładów źródłowych. Zebrała ponadto znaczną europejską literaturę przedmiotu, w której sporo miejsca zajmują opracowania archeologiczne. Wyjście od okresu średniowiecza jest istotne, gdyż drogi europejskie mają charakter inercyjny, stąd ważne jest ustalenie początków ich istnienia. Badania nad drogami również dotyczą różnych aspektów ich funkcjonowania. W literaturze niemieckojęzycznej uwagę zwracają badania dotyczące nie tyle przebiegu dróg, co ich typologii. W tym kontekście przedmiotem analizy były m.in. badania P. Csendes¹³, D. Denecke¹⁴ i W. Haubrichsa¹⁵. Zagadnienie utrzymania dróg w XVIII-wiecznej Anglii poruszone zostało w opracowaniu autorstwa Bogarta¹⁶. Z kolei w kontekście wykorzystania nowoczesnych technologii do odtworzenia geometrii dróg należy zwrócić uwagę na opracowanie pt. *Roads and cities of 18th century France*¹⁷, dotyczące dróg we Francji.

OBRAZ SIECI KOMUNIKACYJNEJ W USTAWODAWSTWIE STAROPOLSKIM

Polityka gospodarcza państwa już w średniowieczu zakładała dążenie do opanowania tranzytu towarów przez podległe sobie terytoria, co znalazło odzwierciedlenie w regulacjach o charakterze prawnym. Realizacji podstawowego celu służyła polityka fiskalna z systemem cel

¹¹ K. Łopatecki, *Jednostki odległości i szybkość podróżowania w drugiej połowie XVI stulecia w świetle traktatu Blaisea de Vigenère*, „Przegląd Historyczny” 2021, 112, 3, s. 531–562.

¹² M. Szilágyi, *On the Road: The History and Archaeology of Medieval Communication Networks in East-Central Europe*, Budapest 2014.

¹³ P. Csendes, *Die Strassen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter*, Wien 1969.

¹⁴ D. Denecke, *Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wege-Forschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelaalterlichen Kulturlandschaft*, Göttingen 1979.

¹⁵ W. Haubrichs, *Die volkssprachlichen Bezeichnungen für alte Fernwege im Deutschen vorwiegend nach westmitteldeutschen Quellen dargestellt*, w: *Auf den Römerstraßen ins Mittelalter, Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. red.* F. Burgard, A. Haverkamp, Mainz, 1997, s. 97–181.

¹⁶ D. Bogart, *Institutional Innovation and Infrastructure Investment: An Evaluation of the Turnpike System in Eighteenth Century England*, UC Irvine 2003.

¹⁷ J. Perret, M. Gribaudi, M. Barthelemy, *Roads and cities of 18th century France*, „Scientific Data” 2015, 2.

i taryf drogowych. Realizacja poboru opłat możliwa była poprzez przymus korzystania ze ściśle określonych tras. Pobieranie ceł realizowano w granicznych komorach celnych oraz punktach zlokalizowanych wzdłuż traktów, szczególnie w miejscach skrzyżowań dróg i przepraw rzecznych. Gospodarka handlowa w średniowiecznej Polsce może zatem zostać opisana trzema prawami: prawem składu, przymusu drożnego oraz zwolnień celnych¹⁸. Jedną z pierwszych form ceł były myta, które realizowano poprzez pobór opłaty od środka transportu: w ruchu lądowym – od wozu lub zaprzęgu, a w wodnym – od łodzi lub statku. Zaliczane były do nich: cło mostowe, cło groblowe, cło zwane „brona”, cło przy przewozach rzecznych oraz cło tzw. *pedagium*¹⁹.

Od drugiej połowy XV w. kwestia sieci drożnej pozostawała w obszarze zainteresowań oraz działalności ustawodawczej sejmiku polskiego. Analiza treści konstytucji staropolskich poświęconych drogom pozwala lepiej zrozumieć, jak ewoluowała polityka państwa w tym kontekście oraz jak zmieniał się stosunek do regulacji dróg. Co istotne, badany okres obejmuje 1569 r. i powstanie po sejmie unijnym Rzeczypospolitej Obojga Narodów, która stała się jednym z największych i najbardziej znaczących państw w Europie. Drogi lądowe przebiegające przez jej terytorium były więc kluczowe dla rozwoju handlu w wymiarze zarówno lokalnym, jak i międzynarodowym, komunikacji międzyludzkiej czy choćby przebiegu działań zbrojnych. Jednocześnie stosunkowo daleko posunięta decentralizacja państwa oraz ograniczone możliwości ingerowania aparatu centralnego w sytuację na gruntach stanowiących prywatną własność szlachty sprawiały, że zarządzanie drogami lądowymi oraz ich utrzymanie przez długi czas pozostawały w pewnym stopniu poza sferą bezpośredniego oddziaływania władz państwowych.

Kluczowym elementem postanowień sejmowych były kwestie bezpieczeństwa na drogach. Uchwała z 1507 r., jako jedna z pierwszych, zobowiązywała starostów grodowych i burgrabiów zamków do zapewnienia bezpieczeństwa na drogach²⁰. To przypisanie odpowiedzialności lokalnym władzom było istotne w kontekście ówczesnej struktury administracyjnej Rzeczypospolitej, gdzie lokalne władze odgrywały kluczową rolę w zarządzaniu i utrzymaniu porządku publicznego. Idąc dalej, w 1567 r. uchwała „Gościńce niezwyčajne” nakazywała likwidację wszystkich gościńców i „dróg niezwyčajnych” od Węgier, co wskazuje na próbę regulacji ruchu na drogach w kontekście bezpieczeństwa i zarządzania przepływem osób

¹⁸ Ł. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, Lwów 1925, s. 40–45.

¹⁹ A. Drozdek, *Pojęcie i istota piastowskiego cła*, „*Studia Łęckie*” 2015, 17, 3, s. 218–222.

²⁰ *Volumina Constitutionum* [dalej: Vol. Const.], t. 1, vol. 1, oprac. S. Grodziski, I. Dwor-nicka, W. Uruszczak, Warszawa 1996, s. 194.

i towarów²¹. Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa na drogach, spoczywający na starostach grodowych, potwierdzała konstytucja z 1589 r., stanowiąca o bezpieczeństwie dróg kupieckich²². Ponadto gościńce i drogi publiczne miały specjalny status w prawie kryminalnym. Do przestępstw kryminalnych zaliczane były rozboje na drodze i gościńcach pospolitych, a konstytucja sejmu warszawskiego z 1611 r. nakazywała strzec dróg przed rozbojami²³. Ponosząc opłatę celną, kupiec zyskiwał zapewnienie bezpieczeństwa przejazdu oraz możliwość nawiązywania stosunków handlowych.

Ważne źródło dochodów państwa w epoce feudalnej, jakim był handel, wymagało sprawnego prowadzenia polityki gospodarczej – zarówno wewnętrznej, jak i zagranicznej. Jej powodzenie zależało od stanu dróg i traktów²⁴, stąd w XVI w. zapoczątkowane zostały istotne zmiany w zakresie utrzymania dróg publicznych. W wielu konstytucjach sejmowych poruszane są kwestie utrzymania dróg, ich naprawy i budowy. Świadczy to o rosnącej świadomości, że stan dróg ma bezpośredni wpływ na życie gospodarcze i społeczne. Przez poprawę jakości dróg sejm starał się nie tylko ułatwić komunikację, ale również zwiększyć bezpieczeństwo i efektywność transportu. Przykładem może być uchwała z lat 1538–1539, która wskazuje na potrzebę kontroli dróg i usuwania przeszkód uniemożliwiających ich przejeżdżność²⁵.

W aspekcie technicznym konstytucje sejmowe zawierały często szczegółowe wymagania dotyczące utrzymania i konstrukcji dróg. Na przykład uchwała z 1569 r. wyznaczała rewizorów do nadzorowania stanu dróg w poszczególnych województwach. Wyznaczone osoby miały przeprowadzić przegląd oraz sporządzić spis gościńców i kontrolować pobierane opłaty grobelne, a także mostowe²⁶. Lustratorzy nie mieli jednak możliwości wyegzekwowania poprawy stanu technicznego drogi. Jeśli już dochodziło do podjęcia próby poprawy jakości, sprowadzało się to do jej poszerzenia, wyłożenia miejsc nieprzejezdnych faszyną lub

²¹ Vol. Const., t. 2, vol. 1, oprac. S. Grodziski, I. Dwornicka, W. Uruszczak, Warszawa 2005, s. 202.

²² Vol. Const., t. 2, vol. 2, oprac. S. Grodziski, W. Uruszczak, Warszawa 2008, s. 110.

²³ Vol. Const., t. 3, vol. 1, oprac. S. Grodziski, M. Kwiecień, A. Karbowicz, Warszawa 2010, s. 35–36.

²⁴ Z. Góralski, *Taryfa mostowego i grobelnego województwa lubelskiego z 1767 r.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1956, 3–4, s. 541.

²⁵ Vol. Const., t. 1, vol. 2, oprac. S. Grodziski, I. Dwornicka, W. Uruszczak, Warszawa 2000, s. 196–197.

²⁶ Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 250 (pkt 50).

kładami²⁷. Niemniej uchwałą sejmu lubelskiego powtórzono wytyczne dotyczące szerokości dróg głównych (gościńców), które były przedmiotem zainteresowania posłów już w latach 1538–1539²⁸. Szerokość gościńców określono na 10 łokci, czyli prawie 6 metrów²⁹. Wskazuje to na rosnące zainteresowanie nie tylko procesem ich nadzorowania, ale także utrzymywania zgodnie z określonymi standardami.

Co istotne w odniesieniu do wskazanej wcześniej charakterystycznej dla Rzeczypospolitej decentralizacji, obowiązkiem utrzymywania dróg obarczeni zostali właściciele posiadłości ziemskich oraz władarze miast. Konstytucja z 1576 r. nakazała szlachcie udostępniać do celów publicznych (jako gościńce publiczne) drogi prywatne, które miały służyć jako droga do kościoła, targu, młyna czy przewozu³⁰. Rekompensatą za udostępnianie dróg było przyznanie właścicielom ziemskim prawa pobierania opłat za użytkowanie traktów i przepraw. Uzyskane środki miały być przeznaczane na doraźne utrzymanie traktów i urządzeń komunikacyjnych. Pomimo poboru opłat stan traktów nie poprawił się. Ówczesne drogi były gruntowe, więc ich jakość zależna była w głównej mierze od warunków atmosferycznych i natężenia transportu³¹.

Jak wynika ze źródeł normatywnych, kwestię utrzymania przejezdności dróg podejmowały kolejne sejmy. Świadczy o tym choćby XVII-wieczne ustawodawstwo. Konstytucje z lat 1667, 1677, 1678 i 1685 nakazywały naprawy dróg i mostów oraz wyznaczenie opłat pobieranych za każdy przejazd. Uzyskane dochody miały zasilić budżet niezbędny do przeprowadzania napraw (patrz aneks). Niemniej podejmowane działania miały zazwyczaj charakter doraźny. Za przykład może posłużyć wyznaczenie rewizorów do zweryfikowania stanu dróg w miastach Miechowie i Wolborzu. Na mocy konstytucji sejmowej z 1647 r. zatwierdzono złożone przez nich sprawozdanie i pozwolono na przeprowadzenie naprawy złych dróg³². Podobne działania prowadzono wówczas w województwie lubelskim. Przyczyną wyznaczenia rewizorów w osobach Remiana Kiełczowskiego, podsędka lubelskiego, Daniela Żydkiwicza oraz Jana Dunina Borkowskiego były skargi składane przez miejscową szlachtę,

²⁷ Z. Góralski, *op. cit.*, s. 541; B. Wyrozumska, K. Buczek, *Lustracja dróg województwa krakowskiego z roku 1570*, Wrocław 1971; J. Wolski, *Komunikacja i transport w późnym średniowieczu i czasach nowożytnych*, w: *Bojkowszczyzna Zachodnia: wczoraj, dziś i jutro*, t. 1, red. J. Wolski, Warszawa 2016, s. 722.

²⁸ Vol. Const., t. 1, vol. 2, s. 196–197.

²⁹ Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 250.

³⁰ Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 385.

³¹ J. Wolski, *op. cit.*, s. 722.

³² Vol. Const., t. 4, vol. 1, oprac. S. Grodziski, M. Kwiecień, K. Fokt, Warszawa 2015, s. 96.

niezadowoloną z konieczności ponoszenia wielkich kosztów na naprawę dróg publicznych. Rewizorowie mieli odwiedzić Rozów, Markuszów, Garbów oraz Piaski, a następnie przygotować kalkulację wydatków na remonty dróg w Lubelskiem i przedstawić ją sejmowi³³.

W sposób bardziej zorganizowany i komplementarny stanem dróg, mostów oraz przepraw rzecznych zajęto się dopiero w okresie panowania Stanisława Augusta, uchwalając w 1768 r. konstytucję odnoszącą się do tych kwestii. W nowych już realiach i po rozbudowaniu poczty królewskiej zwrócono uwagę, że „nie tylko dla powszechnej wygody, ale i dla pożytku kraju przez ułatwienie, osobliwie dla handlujących, złych traktów i dróg przykrości, konieczna wymaga potrzeba naprawy onych przykładem wszystkich rządnych państw”. W efekcie postanowiono o przeprowadzeniu naprawy złych dróg, szczególnie pod Krakowem. Na te oraz inne działania zaplanowano przeznaczyć 100 tys. złp ze skarbu koronnego³⁴.

Szczególnie istotnym elementem postanowień sejmów Rzeczypospolitej w odniesieniu do dróg lądowych były również aspekty ekonomiczne. Należały one do kwestii bodaj najczęściej poruszanych w analizowanych konstytucjach sejmowych i wydaje się, że jednocześnie wielokrotnie stanowiły główny cel przyjmowanych uchwał, nadrzędny wobec spraw odnoszących się *stricte* do samych dróg. Na przykład konstytucja sejmiku piotrkowskiego z 1565 r. o składziech i starych drogach nie tylko regulowała kwestie stanu dróg, ale przede wszystkim zawierała szczegółowe przepisy dotyczące prawa składu i opodatkowania przejazdu, nakazując kupcom korzystanie wyłącznie z określonych dróg lądowych³⁵. Pokazuje to, jak sieć dróg wykorzystywana była do generowania dochodów poprzez wymuszanie na kupcach przejazdu (i postoju) przez miasta posiadające odpowiednie przywileje. Jednocześnie można wnioskować, że drogi były postrzegane nie tylko jako element infrastruktury komunikacyjnej, ale także jako źródło dochodów.

Zdaje się jednak, że zalecenia te nie były przestrzegane, stąd m.in. w konstytucji z 1567 r. poleca się starostom „zarabianie” gościńców niezwykłych i dróg prywatnych w kierunku Węgier³⁶. Ponadto w przypadku niedostosowania się do tak ustanowionego przymusu drożnego groziła konfiskata towaru. Mimo groźby nałożenia kary proceder „przymytu” najwyraźniej stale się rozwijał. Aby temu przeciwdziałać, służba miejska *familiares*, woźni i pasterze, a także obywatele miejscy pełnili

³³ *Ibidem*, s. 102.

³⁴ *Volumina Legum* [dalej: VL], t. 7, wyd. J. Ohryzko, Petersburg 1860, s. 303–304.

³⁵ Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 178–184.

³⁶ *Ibidem*, s. 202.

straż na drogach. Starosta z racji swych uprawnień miał w obowiązku wspomagać te działania i sprawować sądy nad przemytnikami. W XVI w. ustanowiono specjalną komisję, *custodes depositarii*, która sprawowała kontrolę nad wywiązywaniem się z prawa składu³⁷.

Również w okresie późniejszym dochodziło do omijania punktów poboru ceł poprzez wybieranie dróg niezwykajnych, co także w konstytucji z 1631 r. zagrożone było utratą towarów³⁸. Ponadto o nieskuteczności ustawodawstwa w tym zakresie świadczy np. regularne powtarzanie treści konstytucji ustalającej drogę przejazdu kupców handlujących winem z Węgier w granice Korony Królestwa Polskiego, co czyniono m.in w latach 1611³⁹, 1616⁴⁰, 1618⁴¹, 1624⁴² czy 1626⁴³. Podobne problemy występowały w odniesieniu do kupców podróżujących drogami lądowymi z Gdańska na południe kraju, co przynosiło straty skarbowi państwowemu przez pomijanie komór gnieźnieńskiej i powidzkiej. Tym razem remedium miało stanowić utworzenie przykomorka w Wągrowcu, przy jednoczesnym powtórzeniu zapisów konstytucji z 1589 r. o przymusie drogowym i opodatkowaniu przejazdów⁴⁴. Omijanie wyznaczonych dróg lądowych zapewne było także problemem w odniesieniu do gościńca wołoskiego w ziemi halickiej, skoro konieczne stało się w 1654 r. uchwalenie konstytucji zawierającej zapis o karach dla kupców postępujących w ten sposób⁴⁵. Ostatecznie w 1676 r. zdecydowano się o wyznaczeniu nowego gościńca z Węgier do Lwowa, poprowadzonego obok gościńca wołoskiego. Ustanowiono także punkty poboru myta przy nowej drodze⁴⁶. Z problemem korzystania przez kupców z dróg niezwykajnych zmagano się nadal w 1710 r., kiedy to uchwalona została konstytucja przypominająca niejako, że mają oni przemieszczać się dawnymi traktami ustanowionymi prawem, ponieważ przy nich znajdują się komory celne⁴⁷.

Kształtowanie i utrzymanie gościńców, obok kwestii kupieckich oraz codziennej użyteczności komunikacyjnej, powiązane było również z rozwojem poczty królewskiej. Do XVIII w. działały w Polsce dwa rodzaje

³⁷ Ł. Charewiczowa, *op. cit.*, s. 40.

³⁸ Vol. Const., t. 3, vol. 2, s. 107.

³⁹ Vol. Const., t. 3, vol. 1, s. 50.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 201.

⁴¹ *Ibidem*, s. 238.

⁴² *Ibidem*, s. 343–344.

⁴³ *Ibidem*, s. 367.

⁴⁴ Vol. Const., t. 4, vol. 1, s. 290.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 328.

⁴⁶ Vol. Const., t. 5, vol. 1, oprac. S. Grodziski, M. Kwiecień, K. Fokt, Warszawa 2022, s. 398.

⁴⁷ VL, t. 6, wyd. J. Ohryzko, Petersburg 1860, s. 92.

poczty: 1. powszechna (królewska) – utrzymywana przez państwo w celu realizacji zadań państwowych, m.in. utrzymywania łączności pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi oraz zagranicznymi; 2. partykularna (prywatna) – organizowana przez poszczególne miasta, powiaty lub województwa w celu realizacji połączeń lokalnych⁴⁸.

Rozwój i funkcjonowanie poczty publicznej w okresie staropolskim można podzielić na trzy etapy: 1. do 1647 r., kiedy istniały połączenia pocztowe organizowane przez kupców (u schyłku tego okresu podejmowano pierwsze próby organizowania poczty pod jurysdykcją królewską na trasach: Kraków–Wilno, Kraków–Warszawa, Lwów–Kraków, Lwów–Warszawa); 2. w latach 1647–1764, gdy na trasach do dużych miast krajów ościennych działały instytucje poczt królewskich łączących Warszawę z większymi miastami oraz punktami granicznymi; 3. okres panowania Stanisława Augusta, czyli czas reform poczty⁴⁹.

Realizacja połączeń pocztowych wymagała posiadania sieci dróg, które umożliwiały sprawne przemieszczanie. Źródła pisane, w tym konstytucje sejmowe, informują głównie o kierunkach dróg handlowych i obowiązkach dostosowywania się do przepisów celnych. Sporadycznie pojawiające się informacje świadczą jednak, że już od XVI w. drogi były zaliczane do infrastruktury państwowej.

Administracja państwowa dążyła do zapewnienia przejezdności dróg, stąd wspomniane wyżej zarządzenia dotyczące obowiązku utrzymania gościńców przez właścicieli dóbr powtarzane były w następnych konstytucjach. Obowiązek ten obejmował również urządzenia komunikacyjne, jak mosty i groble – budowane i utrzymywane przez szlachtę. Z uwagi na duże koszty eksploatacyjne sejm nadawał ich właścicielom prawo do pobierania opłat za przejazd. Zapisy odnoszące się do tego prawa doprecyzowane zostały w konstytucji z 1726 r., kiedy to potwierdzono znany wcześniej zapis. Ustalono również kontrolerów, których zadaniem miała być weryfikacja stanu dróg w dobrach szlacheckich i królewskich. W konstytucji tej dokonano ponadto ujednolicenia opłat, ustalając, że mostowe i grobelne będzie wynosić 3 gr od wołu pędzonego na sprzedaż i konia w zaprzęgu⁵⁰. Kolejne konstytucje z lat 1736⁵¹ i 1764⁵² ponawiały

⁴⁸ L. Zimowski, *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1972, s. 77.

⁴⁹ 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, 5, s. 7–10.

⁵⁰ VL, t. 6, s. 230.

⁵¹ *Ibidem*, s. 320.

⁵² VL, t. 7, s. 21, 79.

zobowiązania właścicieli dóbr ziemskich, a ponadto wprowadzały zakaz samowolnej zmiany traktów drogowych.

USTAWODAWSTWO LOKALNE

Wspomniana wcześniej decentralizacja aparatu państwowego w pewnym stopniu wiązała się z funkcjonowaniem organów samorządowych w postaci sejmików ziemskich. Ich rola także w sferze ustawodawczej na poziomie lokalnym stale rosła. Apogeum znaczenia sejmików w tym kontekście przypada na pierwszą połowę XVIII w., kiedy to w czasach saskich nastąpił paraliż funkcjonowania sejmu Rzeczypospolitej. W efekcie szereg kwestii legislacyjnych na poziomie województw i ziem po 1717 r. realizowano za pośrednictwem sejmików gospodarczych. Materiały sejmikowe stanowią źródło istotne z punktu widzenia badań nad drogami nie tylko z tego powodu. Uchwalane na sejmikach poselskich instrukcje są pierwszorzędym materiałem do badania świadomości i postaw szlachty, w tym również do jej zapatrywań na kwestię dróg lądowych, poczucia konieczności finansowania napraw dróg i przeprowadzania remontów czy też jej braku. W miejscu tym przez pryzmat województwa lubelskiego chcieliśmy zasygnalizować zarysowane powyżej kwestie.

Objęte analizą akta sejmiku województwa lubelskiego z lat 1572–1794 pokazują ograniczone zainteresowanie miejscowej szlachty problematyką dróg. Zdecydowanie więcej widocznych jest przejawów zwracania uwagi na stan ulic w samym Lublinie, co zapewne pozostawało w związku z pełnieniem przez niego roli siedziby Trybunału Koronnego, urzędów wojewódzkich oraz miejsca odbywania sejmików⁵³.

⁵³ Np. w kwietniu 1672 r. przedmiotem zainteresowania były drogi w Lublinie i Łukowie, których zły stan przynosił szereg trudności szlachcie. Posłowie województwa lubelskiego mieli na sejmie domagać się, aby miasta zostały zobligowane do naprawy tych ulic, vide: Archiwum Państwowe w Lublinie [dalej: APL], *Castrensia Lublinensia, Relationes, manifestationes, oblatea* [dalej: CLRMO], sygn. 98, k. 190. Natomiast podczas sejmiku w maju 1697 r. w instrukcji poselskiej zamieszczono punkt obligujący posłów do przedstawienia skargi na miejscowych jezuitów, którzy zagroźli w mieście drogę publiczną i nie chcieli jej udroźnić mimo wyroku sądu kapturowego, vide: Центральний державний історичний архів України, м. Київ, фонд 254, опис 1, справа 1218, к. 51v. We wrześniu 1725 r. szlachta lubelska, „mając w pilnej animadwersyi nieporządek miasta Lublina w zepsowaniu drogach, po ulicach i przecznicach, tak w mieście jako i po przedmieściach”, wystąpiła z kolei do władz Lublina z żądaniem oczyszczenia dróg z błota i gnoju oraz naprawienia zepsutych bruków. Co istotne, szlachta lubelska zobowiązała się wypłacić z kasy wojewódzkiej 2000 złp dla magistratu miasta na inwestycje prowadzone przy „tych

Sytuacja uległa zmianie w XVIII w., kiedy to problematyka dróg publicznych w województwie zaczęła absorbować szlachtę w większym zakresie. W sierpniu 1780 r. w instrukcji poselskiej zobligowano reprezentantów lubelskiego na sejm,

aby chęć do reparacyi dróg, a za tym porządku w kraju nieupadła i owszem powinnością została, żeby wszystkim dziedzicom przy traktach dobra mającym na reparacyę grobel i mostów, ponieważ od kupców tylko nadgroda jako rzadka na utrzymanie tychże grobel i mostów nie wydostarcza, nadgroda ekspens dostateczna obmyślona była⁵⁴.

Cztery lata później w instrukcji zamieszczono podobny zapis, wskazując na niedostatki w kasie województwa lubelskiego i prosząc o wsparcie na naprawę „drogi lubelskiej”⁵⁵. Interesującym przejawem pokazującym kierunek myślenia szlachty o drogach lądowych jest zapis z instrukcji spisanej na sejmiku lubelskim odbytym w dniach 18–19 sierpnia 1788 r. Stwierdzono w niej, że

naprawa dróg tak publicznych jako i partykularnych, jako jest szczególniejszą ozdobą i zaszczytem kraju, niemniej ubezpieczeniem zdrowia przejeżdżających jest tedy uchwaloną potrzebą, aby obywatele wszyscy drogi do posesyi swojej, czyli to dziedzicznej, czyli zastawnej, czy arendownej należące naprawiali i dobrym ubezpieczali porządkiem⁵⁶.

Potwierdza ona niejako sygnalizowaną już wcześniej zmianę sposobu myślenia o drogach, która dokonała się w drugiej połowie XVIII w. W świadomości szlachty drogi funkcjonują już nie tylko jako element infrastruktury, ale także świadczą o poziomie rozwoju państwa w oczach cudzoziemców i wszystkich podróżujących po Rzeczypospolitej. Mogą więc stanowić „ozdobę” państwa, jeśli utrzymywane są na właściwym poziomie technicznym.

Podobny sposób patrzenia na to zagadnienie widoczny jest w działaniach podejmowanych przez litewski sejmik powiatu kowieńskiego. W 1766 r. wyznaczył on lustratorów do przeprowadzenia kontroli stanu dróg i mostów w powiecie, co miało się odbyć „dla powszechnej wygody obywatelów”⁵⁷. W 1784 r. w instrukcji poselskiej zamieszczono z kolei

ulicach, które do dróg publicznych należą”, Biblioteka Polskiej Akademii Umiejętności – Polskiej Akademii Nauk w Krakowie, rkps 8326, k. 133.

⁵⁴ APL, CLRMO, sygn. 449, k. 376.

⁵⁵ APL, CLRMO, sygn. 478, k. 897.

⁵⁶ APL, CLRMO, sygn. 499, s. 1530.

⁵⁷ Akt laudum mostowego, 4 II 1766, *Akta sejmiku kowieńskiego z lat 1733–1795*, oprac. M. Jusupovic, Warszawa 2019, s. 188.

zapis, w kontekście podziękowań za działania podejmowane przez gen. Jana Komarzewskiego, iż publiczna naprawa dróg jest „z pożytkiem na zawsze trwałym i wygodą, jako też zaletą kraju”⁵⁸.

SIEĆ KOMUNIKACYJNA W ŹRÓDŁACH KARTOGRAFICZNYCH

Drogi, jako sygnatury na mapie, pojawiły się w kartografii polskiej w drugiej połowie XVIII w. Miało to związek z początkiem kartografii urzędowej, która rozwijała się w Polsce z pewnym opóźnieniem w porównaniu do państw zachodnich. Tak zwane przebudzenie kartografii jest zasługą wojewody nowogrodzkiego księcia Józefa Aleksandra Jabłonowskiego, który w 1740 r. zapoczątkował prace nad mapą całego kraju. Jednak prawdziwy rozkwit kartografii to w dużej mierze zasługa króla Stanisława Augusta Poniatowskiego. Za jego panowania wzrasta kontakt z kartografią zachodnią (głównie angielską, francuską oraz pruską), co przełożyło się na rozpoczęcie prac nad mapą Polski opartej już na podstawach naukowych⁵⁹.

Chronologicznie pierwszymi mapami dawnymi do badania sieci komunikacyjnej na obszarze Polski są cztery małoskalowe dzieła z drugiej połowy XVIII w. Pierwsza to *Polonia secundum legitimas proiectionis stereographicae regulas et iuxta recentissimas observationes adhibitibus*⁶⁰ (dalej: *Polonia*) z 1770 r., autorstwa K. Perthéesa. J. Madej twierdzi, że mapa ta prezentuje jedynie drogi pocztowe. Takie zawężenie treści wynika nie tylko ze skali opracowania, ale również z dużej ilości zawartej na niej treści⁶¹. Równoległą do mapy Perthéesa jest *Carte générale et nouvelle de toute la Pologne du Grand Duché de Lithuanie et des pais limitrofes* (dalej: *mapa Królestwa Polskiego i WKL*) wykonana przez Bartolomeo Folina⁶². Na mapie tej schematycznie zaznaczono szlaki pocztowe i drogi inne (ryc. 1).

⁵⁸ Instrukcja dla posłów na sejm ordynaryjny, 16 VIII 1784, *Akta*, s. 381.

⁵⁹ J. Madej, „Polonia... 1770” Karola de Perthéesa na tle osiemnastowiecznej kartografii polskiej i krajów ościennych, Warszawa 1987, s. 38–41.

⁶⁰ Mapa wykonana w skali ok. 1:1 000 000, rękopis nie zachował się do naszych czasów. Obecnie pozytywy wykonane na szklanych płytach są przechowywane w Pracowni Atlasu Historycznego Instytutu Historycznego PAN w Warszawie, vide: L. Szaniawska, Czy międzynarodowy projekt publikacji historii kartografii w epoce Oświecenia jest encyklopedią i dobrym początkiem?, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2022, 67, 4, s. 178.

⁶¹ J. Madej, *op. cit.*, s. 255.

⁶² *Carte générale et nouvelle de toute la Pologne du Grand Duché de Lithuanie et des pais limitrofes*, Bartolomeo Folin, Varsovie 1770, skala 1:1 235 000, Centralna Biblioteka Geografii i Ochrony Środowiska (CBGiOS), <https://rcin.org.pl/dlibra/doccontent?id=282> [dostęp: 13.11.2023].



Ryc. 1. Fragment mapy *mapa Królestwa Polskiego i WKL* Bartolomeo Folina z widocznym rysunkiem dróg. Źródło: *Carte générale et nouvelle de toute la Pologne du Grand Duché de Lithuanie et des pays limitrofes*, Bartolomeo Folin, Varsovie 1770, skala 1: 1 235 000, CBGiOS: <https://rcin.org.pl/dlibra/doccontent?id=282> [dostęp: 13.11.2023].

Analiza literatury przedmiotu wskazuje, że *mapa Królestwa Polskiego i WKL* zawiera wiarygodne informacje odzwierciedlające ówczesny układ szlaków pocztowych. Niestety z nieznanых powodów nie wszystkie szlaki pocztowe zostały zaznaczone na mapie⁶³. Drobne nieścisłości w oznaczaniu dróg lokalnych wynikają być może z powodu niedbałego rytowania, które zarzuca się temu dziełu⁶⁴. Jednak w przeciwieństwie do *Polonii* drogi stanowiły dla niej ośnowę, uzupełnioną nie zawsze wiarygodnymi innymi informacjami⁶⁵.

Kolejną mapą jest wydana w skali około 1:5 000 000 przez K. Perthéesa w 1773 r. *Carte générale et itineraire de Pologne*⁶⁶. Zarejestrowany na niej układ dróg jest zbieżny z układem dróg pocztowych. W legendzie sygnatura drogi zawiera nazwę Routes (drogi) (ryc. 2), przy czym występuje również sygnatura punktowa informująca o lokalizacji poczt.

⁶³ T. Čelkis, *Stan*, s. 56.

⁶⁴ J. Madej, *op. cit.*, s. 261

⁶⁵ *Ibidem*, s. 263.

⁶⁶ *Carte générale et itineraire de Pologne*, Karol de Perthées, Varsovie 1773, Biblioteka Narodowa, <https://polona.pl/item-view/708dd7b9-c880-40b7-8e8e-e493e9386151?page=0> [dostęp: 13.11.2023].



Ryc. 2. Wyjaśnienie znaków topograficznych zastosowanych na *Carte générale et itineraire de Pologne* (1:5 000 000). Źródło: *Carte générale et itineraire de Pologne*, Karol de Perthées, Varsovie 1773, dostępny: Biblioteka Narodowa, <https://polona.pl> [dostęp: 13.11.2023].

Mapą wykonaną w tym samym czasie i z wykorzystaniem tych samych źródeł kartograficznych co *Polonia* jest *Carte de la Pologne*⁶⁷ G. Rizzi-Zannoniego i J.A. Jabłonowskiego z 1772 r. w skali ok. 1:690 000. Zarejestrowany układ dróg głównych (bez określenia ich typów) jest w dużym stopniu zbieżny z przebiegiem dróg pocztowych (ryc. 3) przedstawionych zarówno w późniejszych materiałach kartograficznych (mapy specjalne województw K. Perthéesa), jak również w literaturze przedmiotu⁶⁸. Jednak w przypadku tej mapy sieć komunikacyjna jest bardziej skomplikowana. Jak twierdzi J. Madej, „odnosi się wrażenie, że jej autor usiłował połączyć sygnaturą drożni wszystkie miejscowości”⁶⁹, a ostatecznie sygnatura dróg nie pojawia się na wielu z tych połączeń, gdzie odbywał się ruch pocztowy.

Omówione powyżej mapy, choć w znacznej mierze poprawiły kartograficzny obraz Polski, to nie spełniały nawet ówczesnych wymogów stawianych mapom przeznaczonym do celów administracyjnych i wojskowych. W przeciwieństwie do XVIII-wiecznej kartografii europejskiej, będącej kartografią państwową, polską określa się jako prywatną. Wydaje się, że jest to błędne przekonanie, gdyż finansowe wysiłki króla, wspierające kartografów, służyły sprawom państwa⁷⁰. Należy tutaj również wspomnieć o niezrealizowanych projektach z 1776 r. (August Fryderyk

⁶⁷ *Carte de la Pologne divisée par provinces et palatinats et subdivisée par districts construite par J. A. B. Rizzi Zannoni 1772*, Paryż 1772, Śląska Biblioteka Cyfrowa, <https://www.sbc.org.pl/dlibra/publication/40426> [dostęp: 13.11.2023].

⁶⁸ Cf. przypis 8.

⁶⁹ J. Madej, *op. cit.*, s. 261.

⁷⁰ Należy zwrócić uwagę, że z powodu niemożności zorganizowania służby kartograficznej przez właściwe urzędy państwowe, jak Komisja Wojskowa lub Komisja Skarbowa, realizowane przez kartografów królewskich prace służyły realnym celom państwowym.



Ryc. 3. Fragment arkusza *Województwa Lubelskie y Rawskie. Mazowsze y Podlasie Południowe. Część Południowa Województw Bełzkiego, Ruskiego y Sandomirskiego, część zachodnia Województwo (!) Wołyńskiego y Brzeskiego – Litewskiego* mapy *Carte de la Pologne* Rizzi Zannonego (1:690 000, 1772), źródło: <https://www.sbc.org.pl/dlibra/publication/40426> [dostęp: 13.11.2023].

Moszyński) i 1790 r. (Jan Śniadecki), opracowania map do celów gospodarczych. Sama idea *Mappy krajowej* świadczyła o potrzebie wykorzystania kartografii dla potrzeb państwa⁷¹.

Oprócz osobistej działalności króla druga połowa XVIII w. to czas zmiany podejścia społecznego do kartografii, czego dowodem są licznie powstające opracowania kartograficzne oraz potrzeba opracowania szczegółowej mapy całej Rzeczypospolitej⁷².

Istotną zmianę w sposobie prezentowania sieci dróg staropolskich zawierają dopiero mapy województw Karola Perthéesa z 1786 r. w skali 1:225 000, określane w literaturze jako mapy specjalne⁷³. Wartość informacyjna tych map była przedmiotem analizy wielu badaczy⁷⁴. A. Ertman

Przyczyną takiego stanu rzeczy, oprócz braku odpowiednich kadr, był brak środków i nieudolność tych urzędów, vide: *ibidem*, s. 41–44.

⁷¹ B. Konopska, *Koncepcje map gospodarczych do zarządzania krajem (XVIII–XX w.)*, w: *Z dziejów kartografii*, t. 23, red. B. Konopska, J. Ostrowski, Warszawa 2020, s. 28–31.

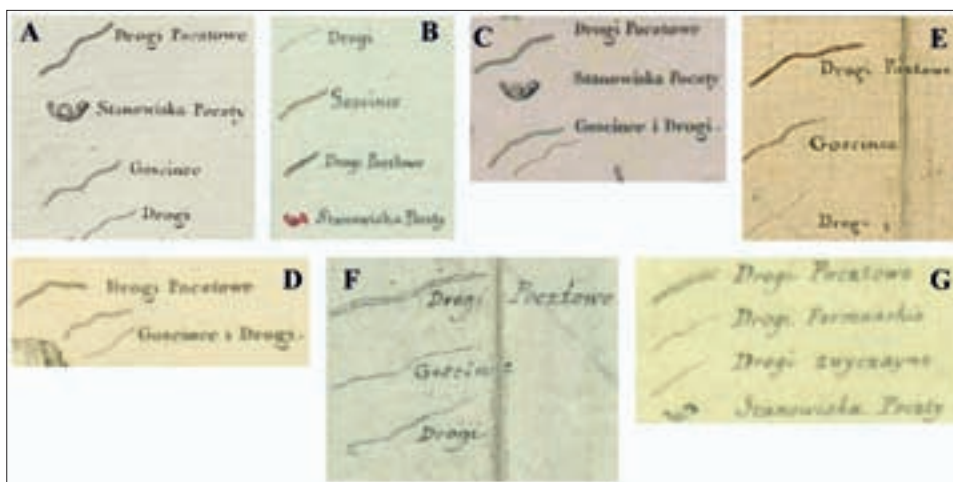
⁷² B. Olszewicz, *Kartografia polska XVIII wieku*, Warszawa 2003, s. 1–3.

⁷³ H. Rutkowski, *Fundamenta historiae. Pisma wybrane*, oprac. M. Zbieranowski, M. Słoń. Warszawa 2014.

⁷⁴ Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk realizuje projekt pt. „Kartografia w służbie reform państwa epoki stanisławowskiej – krytyczne opracowanie »Geograficzno-statystycznego opisanie parafii Królestwa Polskiego« oraz map województw koronnych

wskazała, że jest to istotne źródło dla badań z zakresu geografii historycznej, szczególnie w aspekcie analizy sieci komunikacyjnej⁷⁵. Niestety, tak jak inne mapy XVIII-wieczne, tak i mapy specjalne z racji braku kartometryczności mają wyższą wartość informacyjną niż kartograficzną, stąd na ich podstawie można stwierdzić istnienie połączenia drogowego oraz rodzaj drogi, a nie jej topograficzny przebieg⁷⁶. W zakresie sieci komunikacyjnej mapy specjalne województw przedstawiają drogi lądowe z podziałem na kategorie: pocztowe, gościńce i inne drogi (ryc. 4).

Mapy województw zostały wykonane na podstawie itinerariów (opis dróg z podaniem odległości pomiędzy jednostkami osadniczymi) oraz relacji miejscowej ludności. Materiał kartograficzny opracowano na bazie materiału topograficznego w postaci ankiet wypełnionych przez proboszczów, które zawierały szczegółowy opis dróg partykularnych i traktów publicznych⁷⁷. Z inicjatywy prymasa Poniatowskiego materiał ankietowy zebrał K. Perthées, który wykorzystał go do stworzenia map specjalnych.



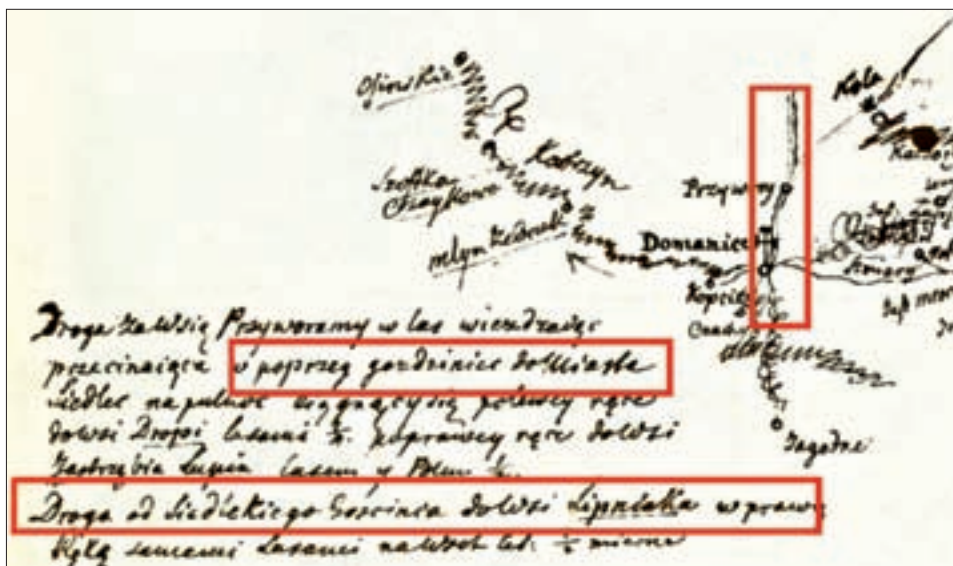
Ryc. 4. Fragmenty legend (wykład znaków) map specjalnych województw K. Perthéesa (1:126 000), A) Płock i ziemia dobrzyńska (1784); B) Brześć i Inowrocław (1785); C) Lublin (1786); D) Kraków i Księstwo Siewierskie (1787); E) Sandomierz (1788–1791); F) Łęczyca (1793); G) Podlasie (1795). Źródło: oprac. własne na podstawie arkuszy map województw: <http://igrek.amzp.pl/mapindex.php> [dostęp: 18.11.2023].

Karola Perthéesa”, którego celem jest krytyczne opracowanie oraz publikacja w internecie tytułowych źródeł, <https://perthees.ihpan.edu.pl>.

⁷⁵ A. Ertmann, *Rękopiśmienna mapa województwa podlaskiego Karola Perthéesa z r. 1795. Jej źródła, metoda opracowania i znaczenie dla badań historycznych*, „Analecta. Studia i Materiały z Dziejów Nauki” 2007, 16, 1–2, s. 132.

⁷⁶ B. Szady, *Mapa województwa lubelskiego Karola Perthéesa z 1786 roku jako źródło kartograficzne i historyczne*, „Polski Przegląd Kartograficzny” 2012, 44, 3, s. 27–29.

⁷⁷ A. Ertmann, *op. cit.*, s. 130–131.



Ryc. 5. Fragment przebiegu gościńca Domanice–Siedlce w formie szkicu i opisu. Źródło: Fragment karty Parafia Domanice w *Geograficzno-statystyczne opisanie parafiiw Królestwa Polskiego* (1796), t. 1, k. 35. rkps w Національна бібліотека України імені В.І. Вернадського, sygn. I 5975.

Same ankiety spłonęły w czasie powstania warszawskiego, a do dziś zachowały się tylko szkice. Materiał został uporządkowany i opracowany w formie opisów i szkiców parafii w postaci rękopiśmiennego zbioru⁷⁸ *Geograficzno-statystyczne opisanie parafiiów Królestwa Polskiego*⁷⁹.

Źródło to bezpośrednio wskazuje na podział dróg Rzeczypospolitej w drugiej połowie XVIII w. Wyróżniono w nim drogi główne publiczne, zwane gościńcami – ważne dla komunikacji ponadlokalnej, oraz prywatne, zwane partykularnymi – obsługujące połączenia lokalne (np. w obrębie parafii). Drogi główne o istotnym znaczeniu przedstawione są jako podwójna linia ciągła (ryc. 5). W wybranych przypadkach zawierają etykiety z nazwami: *trakt publiczny*, *gościniec*, *trakt wielki*, *trakt walny*⁸⁰.

⁷⁸ B. Szady, *Działalność Michała Jerzego Poniatowskiego na rzecz rozwoju kartografii polskiej*, w: *Z Dziejów Kartografii*, t. 17, red. P. Wespiański, J. Ostrowski, Warszawa 2013, s. 184.

⁷⁹ *Geograficzno-statystyczne opisanie parafiiów Królestwa Polskiego w roku 1796 przez K. Pertheesa Geografa Króla Stanisława Augusta*, rkps, w: Національна бібліотека України імені В.І. Вернадського, sygn. I 5975.

⁸⁰ Vide: W. Wernerowa, *Opisy parafii dekanatu knyszynskiego z roku 1784*, „Studia Podlaskie” 1990, 4, s. 99–205; eadem, *Opisy parafii dekanatu augustowskiego z 1784 roku*, „Studia Podlaskie” 1993, 1, s. 161–239; eadem, *Rękopiśmienne opisy parafii litewskich z 1784 roku. Dekanat grodzieński*, Warszawa 1994.

OBRAZ DRÓG W INNYCH ŹRÓDŁACH NARRACYJNYCH

Relacje podróżnicze

W interesujący sposób z ustawodawstwem oraz materiałami kartograficznymi (w kontekście badania dróg lądowych) korespondują relacje podróżnicze oraz itineraria. Te drugie w odniesieniu do podróży po terenach samej Rzeczypospolitej dotychczas wzbudzały ograniczone zainteresowanie historyków, z wyjątkiem odnoszących się do wojaży samych monarchów. Tymczasem dostarczają one również szeregu istotnych informacji o sieci dróg lądowych. Warto tutaj odnotować choćby wydane niedawno przez Martę Kupczewską *itinerarium* Tomasza Zamoyskiego z listopada 1619 r.⁸¹

Źródłem nie do przecenienia w kontekście analizowanego tematu są natomiast relacje podróżnicze. Szczególnie opisy podróży obcokrajowców po Polsce z drugiej połowy XVIII w. dostarczają wielu ciekawych informacji. Zasadniczo można powiedzieć, że wskazują one, iż stan dróg i warunki podróżowania w tym okresie nadal pozostawiały wiele do życzenia. Jednym z głównych problemów, na który wskazują podróżni, była zła jakość dróg. Drogi w Polsce w tym czasie były często wąskie, wyboiste i nieutwardzone. Wielokrotnie autorzy relacji wspominają o głębokich koleinach i błotnistych, niekiedy nieprzejezdnych odcinkach, szczególnie podczas deszczowej pogody lub wiosennych roztopów. Na przykład William Coxe, podróżując z Warszawy do Krakowa, opisał drogę jako pełną błota i wybojów, zmuszającą do ciągłych manewrów w celu uniknięcia utknięcia⁸². Na wystające z drogi wiodącej przez las pnie i korzenie narzekał z kolei, przemierzając odcinek między Grodnem a Nowogródkiem⁸³. Tego typu warunki były powszechne i stanowiły poważne wyzwanie dla

⁸¹ M. Kupczewska, *Itinerarium wojewody kijowskiego Tomasza Zamoyskiego z Kijowa do Zamościa (4–21 listopada 1619 r.) – przyczynek do analizy mobilności magnackiej w epoce nowożytnej*, „Res Historica” 2023, 56, s. 151–180.

⁸² Zwracał on uwagę, że: „Droga, którąśmy jechali, nie zdradzała bynajmniej śladów pracowitości, podobnie jak kraj, który przecinała. Najlepsza była jeszcze w swych częściach piaszczystych. W innych miejscach stawała się niemal nie do przebycia, na gruncie bagnistym zaś, gdzie koniecznie trzeba było włożyć wiele trudu w umocnienie jej takie, aby mogła utrzymać na sobie powozy, podwyższono ją ponad poziom terenu za pomocą patyków i gałęzi drzew rzuconych beładnie na powierzchnię, albo za pomocą belek drewnianych położonych na krzyż”, W. Coxe, *Podróż po Polsce*, w: *Polska stanisławowska w oczach cudzoziemców*, t. 1, oprac. W. Zawadzki, Warszawa 1963, s. 653.

⁸³ O drogach w Wielkim Księstwie Litewskim pisał, że są „w zupełnym zaniedbaniu, tak że zasługują raczej na miano ścieżek wijących się kapryśnie poprzez gęsty las, a nieraz do tego stopnia wąskich, że powóz z trudem po nich przejeżdża. Co krok tamują dalszą

podróżujących. Na źle utrzymany trakt prowadzący od Goraja w Wielkopolsce w kierunku Berlina jeszcze w 1792 r. narzekał Las Engestrom⁸⁴.

Jedną z głównych trudności wskazywaną przez podróżujących, szczególnie przez zachodnią część Wielkiego Księstwa Litewskiego, była piaszczystość szlaków komunikacyjnych, co utrudniało ich przemierzanie również zimą. Sytuacja taka jednak miała miejsce tylko na określonych odcinkach, a część gościńców pozwalała na sprawne podróżowanie⁸⁵. Przeszkodę w podróżowaniu często stanowiły kwestie związane z krajobrazem naturalnym Rzeczypospolitej. Na przykład górskie tereny południowej części kraju opisane były jako piękne, ale jednocześnie niezwykle trudne do przemierzenia z powodu braku utwardzonych dróg i stromych podjazdów. Jednocześnie przebieg lądowych szlaków komunikacyjnych podporządkowany był tym trudnym warunkom geograficznym⁸⁶.

Generalnie na podstawie relacji podróżniczych można jednak stwierdzić, że stan dróg w Rzeczypospolitej był zróżnicowany. Utyskiwanie na zaniedbane drogi często przeplata się z dostrzeganiem pozytywnych aspektów podróżowania po państwie polsko-litewskim w odniesieniu do tego problemu. Na przykład Johann Erich Biester w 1791 r. pisał, że

latem przy dobrej pogodzie droga z Poznania do Warszawy i z Warszawy do Torunia jest niezmiernie przyjemna. Wehikuł łatwo się posuwa po twardym gruncie. [...] Te dwa gościńce należą prawdopodobnie do najbardziej uczęszczanych w całym królestwie; w środkowych prowincjach lasy, falisty teren, bagna i brak dobrych dróg utrudnia w dużym stopniu podróżę. Nawet między Warszawą, Poznaniem i Toruniem w czasie deszczów drogi są bardzo trudne do przebycia, ponieważ nie ma szos ani na równinach, ani nawet w lasach⁸⁷.

jazdę sterczące pnie i korzenie drzew, a w wielu miejscach drogi są tak niesłychanie piaszczyste, że osiem małych koników zaledwie mogło nas uciągnąć”, *ibidem*, s. 694.

⁸⁴ O przemierzaniu tego odcinka pisał: „Podróż była długa i uciążliwa z powodu dni krótkich i dróg jak najgorzej utrzymanych”, *vide*: L. Engestrom, *Pamiętniki*, w: *Polska stanisławowska w oczach cudzoziemców*, t. 2, oprac. W. Zawadzki, Warszawa 1963, s. 179.

⁸⁵ Friedrich Schulz pisał: „Właściwych dróg sypanych w Litwie nie ma, tylko kawałkami [...]. W całej drodze trafiłem na cztery lub pięć miejsc, w których zimą zagrzejnąć można. Reszta gościńca idzie piaskami i świerkowymi lub jodłowymi lasami i tu się o to obawiać nie ma potrzeby”, *vide*: F. Schulz, *Podróże Inflanckie z Rygi do Warszawy i po Polsce w latach 1791–1793*, w: *Polska stanisławowska*, t. 2, s. 404.

⁸⁶ Np. Nathaniel Wiliam Wraxall pisał, że: „Drogi są albo pozostawione w stanie naturalnym, albo gdzie grunt jest bagnisty, ułożone z pni jodlowych ściśle przylegających do siebie, tak jak to robią w Rosji”, *vide*: N.W. Wraxall, *Wspomnienia z Polski 1778*, w: *Polska stanisławowska*, t. 1, s. 491–492.

⁸⁷ J.E. Biester, *Kilka listów o Polsce pisanych latem 1791 roku*, w: *Polska stanisławowska*, t. 2, s. 204–205.

Na bardzo dobre odcinki dróg lądowych w Rzeczypospolitej trafił także Friedrich Schulz, który jadąc z Bielska do Warszawy, narzekał na piaszczystość traktu oraz monotony leśny krajobraz, jednocześnie twierdząc, że: „Wątpię, bym w krajach innych, które ten świat za dziki poczytują, równie szybko mógł ubiec przestrzeń tak wielką”⁸⁸.

Relacje z podróży po Rzeczypospolitej w drugiej połowie XVIII w. rysują obraz kraju stojącego przed wieloma wyzwaniami w zakresie infrastruktury drogowej i w istotny sposób korespondują z postanowieniami konstytucji sejmowych. Próby porządkowania sytuacji najwyraźniej nie zawsze przynosiły zamierzone efekty, skoro osoby w praktyce korzystające z dróg lądowych wskazywały na złe warunki podróżowania. Często sami przemierzający drogi w Rzeczypospolitej musieli wykazać ogromną determinację w drodze do konkretnych miejsc. Ich negatywne doświadczenia pokazują, jak ważną rolę odgrywała infrastruktura drogowa, a także jak duże były wyzwania, przed jakimi stała Rzeczpospolita polsko-litewska w zakresie modernizacji w czasach panowania Stanisława Augusta.

Czasopisma i wydawnictwa specjalistyczne

W zestawie źródeł pisanych z drugiej połowy XVIII w. należy zwrócić uwagę na ówczesną prasę, w tym na „Dziennik Handlowy”⁸⁹. Czasopismo to zawierało oddzielny dział poświęcony kwestiom transportu lądowego. Starano się, aby w każdym numerze znalazł się artykuł dotyczący kwestii drogowych. Treści pozyskiwane były m.in. od korespondentów terenowych informujących o stanie i dróg w Rzeczypospolitej. Analiza wybranych tomów pozwala wnioskować, że społeczeństwo żywo interesowało się zagadnieniami prawnymi⁹⁰ i organizacyjnymi⁹¹. Ich lektura pozwala zauważyć, że dostrzegano konieczność poprawy jakości dróg

⁸⁸ F. Schulz, *op. cit.*, s. 402–403.

⁸⁹ „Dziennik Handlowy” 1786.

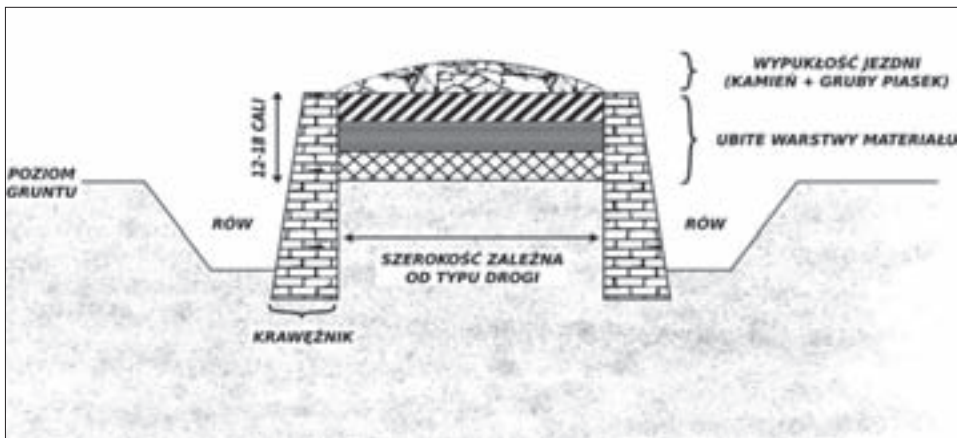
⁹⁰ Na łamach prasy znajdziemy odniesienie m.in. do kwestii prawnych dotyczących zniesienia opłat za korzystanie z urządzeń komunikacyjnych, co korzystnie wpłynęłoby na rozwój transportu, M. Zawadzki, *Sieć*, s. 93.

⁹¹ Odniesienie do nieskuteczności ustawy z 1768 r., w której sejm przyznał 200 tysięcy złotych na naprawę dróg pocztowych, co z racji braku środków nie zostało zrealizowane. W „Dzienniku Handlowym” znajdziemy dotyczący tej ustawy komentarz, który świadczy, że w stosunku do ówczesnych potrzeb była to kwota niewielka. Komentator ocenił stan dróg w Polsce jako bardzo zły, twierdząc przy tym, że tylko praca każdego obywatela nad drogami przy własnych gruntach może poprawić ten stan, *ibidem*, s. 95.

zwłaszcza w kontekście dobrej organizacji transportu⁹². Obowiązek ten, często spadający na dzierżawców i właścicieli ziemskich, wymagał wiedzy technicznej z zakresu budownictwa i materiałoznawstwa. Właśnie do nich skierowane było dzieło autorstwa Piotra Świtkowskiego pt. *Budowanie wiejskie*⁹³, pełniące rolę swoistego podręcznika.

Świtkowski, opisując kwestie związane z konstrukcją dróg, skupia się na różnorodnych aspektach technicznych towarzyszących temu procesowi. W zależności od charakterystyki podłoża i stopnia wilgotności terenu proponuje różne strategie budowy dróg. W obszarach suchych i stabilnych sugeruje wykopanie rowu wzdłuż trasy, który pełni funkcję fundamentu dla ograniczającego je murka (krawężnika) o wysokości 12–18 cali. Przestrzeń ta miała następnie być wypełniana ubitymi warstwami materiału pochodzącego z wykopów, o grubości 6 cali. W celu zapewnienia sprawnego odpływu wody nawierzchnia jezdni miała być formowana w sposób wypukły (w przypadku bruku stosowało się niższą wypukłość). Autor zaleca użycie brukowej warstwy wierzchniej, składającej się z kamieni, „o cieńszym końcu obróconych do góry i jak najlepiej ubitych”, uzupełnionej drobnymi kamieniami lub grubym piaskiem. Co 12–15 łokci drogę powinny dodatkowo dzielić kamienne przegrody

⁹² A. Jabłonowska, *Ustawy powszechne dla dobr moich rządcow. Podług Exemplarza drukowanego tego roku w Siemiatyczach za rozkazem J.O. Xsieżny Jabłonowskiej, Wojewodziny Bracławskiej*, t. 1, Warszawa 1786, s. 180–182.



Ryc. 6. Schemat przekroju poprzecznego drogi na gruncie suchym i stabilnym. Źródło: Praca doktorska autorstwa Mateusza Zawadzkiego, Lublin 2019, s. 143.

⁹³ P. Świtkowski, *Budowanie wiejskie. Dziedzicom Dobr Y Possessorom toż wszystkim iakążkolwiek zwierchność po wsiach i miasteczkach mającym Do Uwagi Y Praktyki Podane; Z Figurami*, Lwów 1782.

(ryc. 6). W XVIII w. na terenach podmokłych stosowano nawierzchnię zbudowaną z okrągłych pali drewna. Konstrukcja taka była znana i użytkowana już w okresie wcześniejszym, i to nie tylko na obszarze Polski. Jak zauważa autor *Budowania wiejskiego*, było to uciążliwe dla furmanów, gdyż drgania niejednokrotnie powodowały pękanie konstrukcji wozów. Równocześnie zalecał uzupełnienie przerw między kłódami drobnymi kamieniami lub grubym piaskiem na grubość kilku cali. Zabieg ten powodował, że nawierzchnia była równa, a droga stawała się twarda, co eliminowało drgania.

Opracowanie P. Świtkowskiego pozwala wysunąć hipotezę, że w końcu XVIII w. zainteresowanie kwestiami sprawnej komunikacji było już dość wysokie, a prace o technicznych instrukcjach dotyczących budowy dróg znajdowały odbiorców.

Komisje porządkowe cywilno-wojskowe

Jak już zasygnalizowaliśmy w części dotyczącej ustawodawstwa oraz aktywności sejmików ziemskich, wzrost zainteresowania państwa drogami przypada na okres panowania Stanisława Augusta. Nie do przecenienia w tym kontekście była rola odegrana przez utworzone na mocy konstytucji sejmu konwokacyjnego komisje skarbowe: koronną oraz litewską. Pod ich nadzorem do 1767 r. przeprowadzone zostały lustracje wszystkich województw dawnej Rzeczypospolitej, w których opisano także przebieg dróg i odnotowano wysokość pobieranych przy nich opłat celnych. Niestety akta te uległy zniszczeniu podczas II wojny światowej. O ich znaczeniu dla badania sieci drożnej pisał już Zbigniew Góralski⁹⁴.

Od 1775 r. Rady Nieustającej i w okresie Sejmu Czteroletniego Komisji Policji kwestia stanu sieci drożnej stała się przedmiotem szerszego zainteresowania państwa. Usprawnienie komunikacji miało w naturalny sposób ułatwić również gospodarcze ożywienie Rzeczypospolitej. Istotnym elementem zmian dokonujących się w strukturze administracyjnej państwa polsko-litewskiego w drugiej połowie XVIII w. było utworzenie w 1789 r. instytucji wojewódzkich komisji porządkowych cywilno-wojskowych, odpowiedzialnych w pewnym stopniu za wdrażanie na poziomie lokalnym postanowień zapadłych na szczeblu centralnym.

W kręgu ich zainteresowań znalazła się także kwestia sieci dróg lądowych. Za przykład może posłużyć instrukcja z 27 lutego 1790 r., w którą zaopatrzeni zostali lubelscy komisarze cywilno-wojskowi. Niejako przy okazji działań mających na celu sporządzenie danych statystycznych

⁹⁴ Z. Góralski, *Materiały dotyczące traktów i przepraw od 1767 roku z zaginionych akt Komisji Skarbu Koronnego*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1965, 13, s. 369–376.

dotyczących zaludnienia poszczególnych miast oraz wsi wyznaczeni rewizorowie powinni także przygotować wykazy dróg publicznych wymagających remontu. Następnie planowano zobligować właścicieli ziemskich, przez których dobra przebiegały poszczególne trakty do wykonania potrzebnych prac⁹⁵. W tym kontekście istotne znaczenie miały także ekspedycje wystosowane przez Komisję Skarbową w marcu 1790 r. do komisji cywilno-wojskowych, w których zamieszczono instrukcje dotyczące usprawniania dróg. Podejmowane wówczas działania polegały przede wszystkim na przeprowadzaniu kontroli sieci komunikacyjnej, aby ustalić istnienie ewentualnych przeszkód w jej sprawnym funkcjonowaniu⁹⁶.

Działalność lubelskiej Komisji Porządkowej Cywilno-Wojskowej dowodzi, że plany te, przynajmniej na części terenów Rzeczypospolitej, faktycznie wdrażano w życie. Na przykład w maju 1790 r. komisarze obligowali przełożonego zgromadzenia bazylianów lubelskich oraz władze Podzamcza do wyremontowania drogi publicznej, co każdy miał uczynić na odcinku przebiegającym przez jego dobra⁹⁷. Jednocześnie przeprowadzano lustrację dróg, która ciągle trwała w październiku 1790 r. Wówczas to władze Szereniowszczyzny, Podzamcza oraz Lublina otrzymały polecenie wspólnego opłacenia remontu dróg dojazdowych na odcinkach przebiegających przy samym mieście wojewódzkim⁹⁸. Dwa miesiące później rewidowano drogi we wsi Wrotków⁹⁹. Z kolei w kwietniu 1791 r. zajmowano się drogami w Sierakowszczyźnie¹⁰⁰.

Według podobnego schematu działały analogiczne komisje w Wielkim Księstwie Litewskim. Tak jak i w przypadku instytucji powołanych w Koronie Królestwa Polskiego, pozostawały one w stałym kontakcie z Komisją Skarbową oraz funkcjonującą od 1791 r. Komisją Policji. W kwestii sieci dróg istotne są m.in. rezolucja Komisji Skarbowej z 9 września 1790 r., w której w odniesieniu do konstytucji sejmowej z 1764 r. przypomniano o obowiązku wykonywania napraw arterii komunikacyjnych przez właścicieli ziemskich¹⁰¹. Z kolei Komisja Policji dążyła do rozciągnięcia nadzoru nad infrastrukturą służącą dla wygody obywateli, do której zaliczała trakty publiczne, spławy, groble i kanały publiczne. Problem stanowił natomiast brak środków finansowych na realizację tych

⁹⁵ APL, Komisja cywilno-wojskowa lubelska [dalej: KCWL], sygn. 1, k. 7v.

⁹⁶ J. Gordziejew, *Komisje Porządkowe Cywilno-Wojskowe w Wielkim Księstwie Litewskim w okresie Sejmu Czteroletniego (1789–1792)*, Kraków 2010, s. 209.

⁹⁷ APL, KCWL, sygn. 3, k. 20–20v.

⁹⁸ APL, KCWL, sygn. 3, k. 35v.

⁹⁹ APL, KCWL, sygn. 1, k. 118v.

¹⁰⁰ APL, KCWL, sygn. 1, k. 153v–154.

¹⁰¹ J. Gordziejew, *op. cit.*, s. 212.

zadań¹⁰². W efekcie działalność instytucji państwowych utworzonych w czasach stanisławowskich wskazuje na wzrost zainteresowania władz centralnych i lokalnych kwestią przede wszystkim stanu lądowej sieci drogowej, z drugiej jednak podejmowane działania często pozostawały nieskuteczne ze względu na trudności finansowe. W tej sytuacji praktyczne efekty wydawanych rozporządzeń zazwyczaj zależały od woli właścicieli ziemskich oraz władz miast, które nie zawsze chętnie ponosiły koszty naprawy dróg.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE

Obraz dróg lądowych w dobie staropolskiej można badać z wykorzystaniem szerokiego wachlarza historycznych źródeł tekstowych i kartograficznych. Mimo to dotychczasowy stan badań nie wskazuje na rosnące powszechne zainteresowanie tym zagadnieniem. Być może wynika to z trudności, jakie wynikają z potrzeby zapoznania się z ogromnym materiałem, który choć coraz łatwiej dostępny, to niejednokrotnie wymaga czasochłonnnych studiów.

Na podstawie wybranych i przeanalizowanych źródeł można wnioskować, że zagadnienie dróg pozwala na eksplorowanie nowych obszarów badawczych i zadawanie nowych pytań. Jednymi z nich jest kwestia, którą możemy określić jako przyczyny upaństwowienia infrastruktury komunikacyjnej oraz budowanie społeczeństwa obywatelskiego.

Analiza treści konstytucji pokazuje, że sejm Rzeczypospolitej w zakresie zarządzania drogami podejmował różne działania legislacyjne. Odzwierciedlały one złożone potrzeby i związane z funkcjonowaniem sieci dróg lądowych, od bezpieczeństwa, przez jakość i technikę, po aspekty ekonomiczne i funkcjonowanie poczty. Postanowienia te pokazują, jak ważną rolę drogi odgrywały w życiu przede wszystkim gospodarczym dawnej Rzeczypospolitej. Jednocześnie świadczą o swoistej ewolucji myślenia o drogach lądowych.

Poczynając od pierwszych konstytucji z XVI w., widoczny jest proces stopniowego uznawania znaczenia dróg dla funkcjonowania państwa. Uchwały z tego okresu koncentrują się głównie na bezpieczeństwie i przejeźdźności dróg. Jest to odzwierciedlenie rosnącej świadomości, że drogi są nie tylko środkiem transportu, ale także czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo publiczne. W kolejnych dekadach tego wieku widoczna jest rosnąca troska o jakość i stan dróg, a jednocześnie traktowanie ich jako

¹⁰² A. Zahorski, *Centralne instytucje policyjne w Polsce w dobie rozbiorów*, Warszawa 1959, s. 201; J. Gordziejew, *op. cit.*, s. 212.

narzędzia, przy pomocy którego możliwe było egzekwowanie średnio-wiecznych praw i przywilejów związanych z ruchem kupieckim. Kwestia opodatkowania przejazdu i skuteczności pobierania należności dominuje w ustawodawstwie odnoszącym się do dróg lądowych w XVII w. Pewna zmiana następuje dopiero w drugiej połowie XVIII w. Wówczas to widać wyraźny zwrot w kierunku centralizacji zarządzania drogami, co jest odpowiedzią na zmieniające się realia w zakresie funkcjonowania instytucji państwowych oraz rozwój poczty. Dokonujące się wówczas zmiany można uznać za element modernizacji państwa.

Przykładem powyższych zmian są mapy z drugiej połowy XVIII w. Jeśli wcześniej obrazowały głównie sieć osadniczą, to w dobie stanisławowskiej wskazują na drogi jako ważny element infrastruktury komunikacyjnej. Zmiana w sposobie prezentacji treści to nie tylko efekt rozwoju kartografii polskiej, co przekłada się na wzbogacenie treści map. Niewątpliwie wpływ na to miał również rozwój poczty jako ważnego ogniwa administracji państwowej¹⁰³ i rosnąca świadomość znaczenia dróg dla rozwoju gospodarczego i administracyjnego Rzeczypospolitej. Znajduje to również odzwierciedlenie w ówczesnych czasopismach. Analiza ich treści wskazuje na rosnące zainteresowanie społeczne w zakresie oceny działań administracji oraz licznych polemikach odnoszących się do jakości dróg.

W okresie panowania Stanisława Augusta zaobserwowano jednak pewne zmiany. Wprowadzenie kolegialnych organów władzy centralnej i tendencje oświeceniowe w zarządzaniu państwem zaowocowały próbami reformy i modernizacji infrastruktury drogowej. Choć te działania były ograniczone przez brak środków finansowych, zwrócono uwagę na potrzebę rozbudowy sieci komunikacyjnej. W tym okresie skupiono się na rozwoju poczty, która była ściśle powiązana z infrastrukturą drogową. Działalność Komisji Policji, skoncentrowana na maksymalnym wykorzystaniu istniejącej sieci dróg do celów pocztowych, była ważnym krokiem w kierunku poprawy jakości dróg.

Deputacja do spraw poczty, powołana w celu stworzenia wydajnego systemu pocztowego, była bezpośrednio związana z infrastrukturą drogową. Generalny dyrektor poczt, Antoni Bazyli Dzieduszycki, miał za zadanie zapewnić stałe połączenia pocztowe między ważnymi miastami i centrami administracyjnymi, co wymagało poprawy i rozbudowy sieci dróg¹⁰⁴. To pokazuje, że rozwój poczty był nierozdzielnie związany z potrzebą poprawy infrastruktury drogowej.

¹⁰³ J. Madej, *op. cit.*, s. 256.

¹⁰⁴ A. Zahorski, *op. cit.*, s. 201.

Wzrost zainteresowania kwestią dróg w świetle przeprowadzonej analizy źródeł nie przyczynił się jednak do znaczącej poprawy ich jakości. Pomimo licznych ustaw i rozporządzeń infrastruktura drogowa nie stała się przedmiotem ogólnej troski, co potwierdzają m.in. relacje podróżnicze, których autorzy wskazywali na niezadowalający stan większości traktów. Wydaje się, że główne przyczyny tej sytuacji tkwiły w braku centralnego organu nadzorującego stan dróg, co wynikało ze specyfiki Rzeczypospolitej i niemożności szerszej ingerencji w sytuację w dobrach ziemskich szlachty. Stąd z jednej strony mamy próby naprawy dróg, co wydaje się być odpowiedzią na zapotrzebowanie społeczne, a z drugiej opór ze strony właścicieli ziemskich.

Należy również zwrócić uwagę na szeroki kontekst polityczno-gospodarczy, w jakim odbywały się przedstawiane procesy. Kiepski stan sieci drogowej wynikał w dużej mierze z charakterystycznych dla państwa polsko-litewskiego ograniczeń, takich jak słabość władzy centralnej i ograniczona rola mieszczan w życiu politycznym. To z kolei miało wpływ na ograniczony rozwój handlu i gospodarki, a w konsekwencji przekładało się na stan infrastruktury drogowej. W tym kontekście drogi nie były postrzegane jako priorytetowy obszar inwestycji i rozwoju.

ANEKS

Data	Tytuł konstytucji	Zasięg	Tematyka uchwały	Postanowienia	Źródło
1507	<i>Ut iudices et burgrabii capitaneorum sint possessionati In capitaneatu, In quo officia exercent.</i>	ogólnokrajowy	bezpieczeństwo na drodze / przejezdność	Za bezpieczeństwo na drogach odpowiedzialni mają być starostowie grodowi oraz burgrabowie zamków.	Vol. Const., t. 1, vol. 1, s. 194.
1538–1539	<i>De via publica</i>	ogólnokrajowy	jakość dróg	Drogi publiczne często są nieprzejezdne ze względu na samowolne zasiewy czy też inwestycje budowlane na linii ich przebiegu. W związku z tym decyzyj o usunięciu wszelkich przeszkód i stałej kontroli dróg, do czego zobowiązani zostali starostowie grodowi. Poza tym podczas kontroli miała być zweryfikowana szerokość drogi „latitudinem viae ubique constituant et determinant, secundum statuti dispositionem, de hoc editi”.	Vol. Const., t. 1, vol. 2, s. 196–197.
1565	O składzie i starych drogach	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	– Zachowanie wszystkich dróg do składów miejskich oraz opisanych w przywilejach miast. Wprowadzone, aby każdy o tych drogach wiedział i należycie z nich korzystać; – Opis ponad 40 przywilejów miejskich związanych głównie z prawem składu. W nich informacje: a) w 1473 r. mieszczanie krakowscy otrzymali przywilej, z którego wynika, że każdy jadący od strony Śląska ma podążać starymi drogami, żeby nie ominąć Krakowa; b) w 1554 r. mieszczanie z Sącza otrzymali przywilej, w którym znajduje się informacja, że kupcy z Węgier nie mogą jeździć „drogami krzywymi ku przekazie i szkodzie składowi sądeckiemu”; c) w 1455 r. wydano przywilej dla Poznania. Opisano w nim drogi z ziem ruskich i belskiej przez Hrubieszów, Krasnystaw,	Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 178–184.

				Lublin, Kazimierz, Zwolen, Radom i dalej ku Wrocławowi przez Skrzyń, Opoczno, Żarnów, Przedoborz, Brzeżnicę, Wieluń i Bolesławiec. Do Wielkopolski z Radomia przez Przytyk, Inowódz, Brzeziny, Stryków, Łańcuchę; d) w 1496 r. z polecenia Jana Olbrachta starosta wielkopolski Jan Ostrorog sporządził opis dróg. Z ziem pruskich do Wielkopolski oraz na Śląsk (trzy drogi). Z ziem mazowieckich (dokładne opisy).		Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 202.
1567	Gościńce niezwy- czajne	ogólnokrajowy	wyznaczenie / likwidacja dróg	Nakaz aby wszystkie gościńce i „drogi niezwykajne” od Węgier prowadzące były zlikwidowane („zarąbane”). Przebieg tego procesu mieli koordynować starostowie i dzierżawcy [królewscy – MZ/KJ].		
1569	Pkt 50	ogólnokrajowy	jakość dróg	Wyznaczenie rewizorów do województw, którzy mieli m.in. spisać gościńce i wymierzyć je na 10 łokci (niespełna 6 metrów), co było istotne z punktu widzenia prze-mieszczających się nimi furmanów oraz osób pędzących woły.		Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 250.
1569	Pkt 55	ogólnokrajowy	wyznaczenie / likwidacja dróg	Powtórzenie nakazu zlikwidowania „gościńców nie-zwykłych” prowadzących z Węgier do Korony, także idących przez dobra szlacheckie. Za niewykonanie po-stanowienia groźba kary 100 grzywien z powództwa wniesionego w grodzie lub ziemstwie.		Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 251.
1576	O wydaniu dróg	ogólnokrajowy	bezpieczeństwo na drodze / przejezdność	Każdy posiadacz ziemski powinien „z zwyczajui stare-go” pozwalać swoim sąsiadom oraz innym ludziom na korzystanie z dróg przebiegających przez jego dobra do kościoła, na targ, do młyna, do przeprawy lub na gości-niec pospolity. Właściciel gruntu nie może takich dróg blokować. Gdyby zmienił przeznaczenie terenu, przez który przebiega droga, ze względu na swoje potrzeby, musi zapewnić inną drogę, tak dobrą jak pierwotna.		Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 385.

1578	–	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Wina z Węgier sprowadzane mogą być jedynie drogami przez Jasłiska, Duklę, Rymanów, Sądecz, Biecz, Nowy Targ, Krosno, Sambor, Lesko i Stryj. Nadzorować to mieli starostowie, celnik koronny oraz urzędy miejskie.	Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 426.
1581	O drogach Ziemi Żmudzkiej	regionalny	wyznaczenie / likwidacja dróg	Postanowienie wysłania rewizorów do ziemi żmudzkiej, którzy mają okazać „drogę narodowi szlacheckiemu ku prowadzeniu z Żmudzi do Prus rzeczy wszelakich”. Nowe drogi niezwykle prowadzące do Prus przez puszcze mają być zagubione.	Vol. Const., t. 2, vol. 1, s. 452.
1589	Bezpieczeństwo kupieckich dróg	ogólnokrajowy	bezpieczeństwo na drodze / przejezdność	Gwarancja bezpieczeństwa dla kupców polskich oraz obcokrajowców na drogach w Rzeczypospolitej. Uchwalona ze względu na częste napady, kradzieże oraz nadużycia popełniane przy pobieraniu ceł i myt.	Vol. Const., t. 2, vol. 2, s. 110.
1598	Około drog żmudzkich i składu ze Żmudzi	regionalny	wyznaczenie / likwidacja dróg	Powtórzenie treści konstytucji „O drogach Ziemi Żmudzkiej” z 1581 r.	Vol. Const., t. 2, vol. 2, s. 245.
1611	O przejeździe ceł koronnych i gościńców prawnem zakazanych	ogólnokrajowy	Wyznaczenie / likwidacja dróg opodatkowanie przejazdu	Starostowie i dzierżawcy królewscy mają zarębywać drogi i gościńce samowolnie powyznaczane przez kupców, nawet jeśli przebiegają przez szlacheckie dobra dziedziczne (to głównie w odniesieniu do zakazu podróżowania przez Margrabstwo ze Śląska do Prus – mają jeździć drogą przez Głogów i Wschowę). Jednocześnie potwierdzenie przebiegu wszystkich gościńców istniejących zgodnie z literą prawa. Dalej opis szlaków (po jednym) z Niemiec do Małopolski i Rusi; do Wielkopolski; do Mazowsza i Litwy oraz do Prus z Małopolski i Rusi; z Wielkopolski i Niemiec.	Vol. Const., t. 3, vol. 1, s. 35–36.
1611	Pkt. 3	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Powtórzenie treści konstytucji z 1578 r. o drodze, którą mają być sprowadzane wina z Węgier.	Vol. Const., t. 3, vol. 1, s. 50.

1616	O przyjeździe ceł koronnych prawem obwaro- wanych	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Powtórzenie treści konstytucji z 1578 r. o drodze, którą mają być sprowadzane wina z Węgier.	Vol. Const., t. 3, vol. 1, s. 201.
1618	Czopowe w mia- stach i miastecz- kach takim sposobem ma być wybierane	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Powtórzenie treści konstytucji z 1578 r. o drodze, którą mają być sprowadzane wina z Węgier.	Vol. Const., t. 3, vol. 1, s. 238.
1624	Czopowe w mia- stach i miastecz- kach takim sposobem ma być wybierane	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Powtórzenie treści konstytucji z 1578 r. o drodze, którą mają być sprowadzane wina z Węgier.	Vol. Const., t. 3, vol. 1, s. 343–344.
1626	Czopowe w mia- stach i miastecz- kach takim sposobem ma być wybierane	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Powtórzenie treści konstytucji z 1578 r. o drodze, którą mają być sprowadzane wina z Węgier.	Vol. Const., t. 3, vol. 1, s. 367.
1631	Cło nowo pod- wyższone i spław wodny zwyczajny Wielkiego Księ- stwa Litewskiego	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Kupcom, którzy korzystali z dróg niezwyčajnych i omi- jali w ten sposób komory celne, miały być konfiskowane towary.	Vol. Const., t. 3, vol. 2, s. 107.
1647	Miasto Miechow i Wolborz	lokalny	jakość dróg	W efekcie działań rewizorów wyrażono zgodę na napra- wę złych dróg w obu miastach i przeznaczenie na ten cel od każdego przejeżdżającego konia po 0,5 gr. Z powin- ności zwolniona była szlachta i jej poddani.	Vol. Const., t. 4, vol. 1, s. 96.

1647	Rewizorowie do rzeki Tysmienice i drog złych publicznych w nieblichnych w których ziemskich majątnościach	lokalny (dobra Rozów, Mar-kuszów, Gar-bów i Piaski – województwo lubelskie)	jakość dróg	Wyznaczenie trzech rewizorów do oszacowania kosztów naprawy dróg publicznych, ponieważ obywatele województwa lubelskiego ponoszą na to duże wydatki.	Vol. Const., t. 4, vol. 1, s. 102.
1647	Rewizorowie na plac kancelaryi i wieże w Rożanie	Lokalny (Biedrzyce, Kunin)	jakość dróg	Oszacowanie wydatków Wojciecha Wessla chorążego nadwornego koronnego poniesionych na zbudowanie mostu i grobli na przeprawie we wsi Biedrzyce; Wyznaczenie rewizorów w analogicznym celu, w związku z wydatkami Walentego Konarzewskiego na naprawę złydróg i zbudowanie mostu w Kuninie na rzece Orz.	Vol. Const., t. 4, vol. 1, s. 110.
1649	Podatki ordynaryjne Rzeczypospolitej, którym nikt ulegać nie ma	ogólnokrajowy	bezpieczeństwo na drodze / przejezdność	Powtórzenie wszystkich konstytucji o bezpieczeństwie dróg kupieckich i wszystkich praw o drogach, którymi mają jeździć kupcy i furmani (ze szczególnym podkreśleniem znaczenia konstytucji z 1589 i 1647 r.).	Vol. Const., t. 4, vol. 1, s. 188.
1653	O bezpieczeństwie drog kupieckich	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Powtórzenie zapisów konstytucji z 1589 r. Ponadto zwrócenie uwagi, że kupcy podróżujący łądem z Gdańska wynajdują różne nowe gościńce, co przynosi straty komorze celnej gnieźnieńskiej i powiżkiej. W związku z tym utworzono nowy przykomorek w Wągrowcu.	Vol. Const., t. 4, vol. 1, s. 290.
1654	Gościńiec wołoski	regionalny	opodatkowanie przejazdu (?)	Ponowienie postanowień wcześniejszych konstytucji z nakazem, aby kupcy nie pomijali gościńca wołoskiego w ziemi halickiej, pod groźbą konfiskaty towarów.	Vol. Const., t. 4, vol. 1, s. 328.
1673	Inkorporacja drog ojcom bernardynom w Łucku	lokalny	wyznaczenie / likwidacja dróg	Droga, która idzie do kościoła ojców bernardynów w Łucku, przeszkadza w nabożeństwach. W związku z tym została inkorporowana do klasztoru. Jednocześnie podjęto decyzję o wyznaczeniu nowego przebiegu drogi.	Vol. Const., t. 5, vol. 1, s. 175–176.
1673	Cła generalne	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu (?)	Towary przewożone przez kupców „drogami i gościńcami niezwyčajnymi” mają być konfiskowane przez pisarzy i strażników.	Vol. Const., t. 5, vol. 1, s. 177–178.

1674	Konfederacja generalna... sejm konwokacyjny	lokalny	jakość dróg	Miasta Stara i Nowa Warszawa zostały zobligowane do naprawiania dróg prowadzących do miejsca elekcji królów Rzeczypospolitej na Woli.	Vol. Const., t. 5, vol. 1, s. 293.
1676	Miasto Lwów	regionalny	wyznaczenie / likwidacja dróg opodatkowanie przejazdu	Obok istniejącego dotąd gościńca wołoskiego postanowiono utworzyć nowy, prowadzący z Węgier na Stryi do Lwowa. Określono także wysokość myt przy nowym gościńcu.	Vol. Const., t. 5, vol. 1, s. 398.
1676	Naprawa dróg w Korytnikach i Szadem	lokalny	wyznaczenie / likwidacja dróg opodatkowanie przejazdu	Realizacja postulatów posłów województwa ruskiego. Postanowienie o naprawie drogi prowadzącej przez las do Korytnik i gościńcem do Krzywic. Mają tym zająć się właściciele Krzywic. Koszty na „ustawiczną konserwację dobrej drogi” miały być pokryte z opłaty pobieranej w wyniarze 1 gr od każdego wozu kupieckiego i furmańskiego. Zastrzegano przy tym, że przejeżdżający drogą ludzie zawsze muszą mieć „wygodę dobrej drogi”. Analogiczne postanowienie podjęto w odniesieniu do dróg we wsi Szadem koło Sambora.	Vol. Const., t. 5, vol. 1, s. 412–413.
1676	Naprawa przejazdu i mostowe na rzekach Długni i Wildzie	lokalny	jakość dróg	Przeprowadzono rewizję m.in. złych dróg i przejazdów przez rzekę Długna w dobrach kapituły krakowskiej koło wsi Botowice w województwie krakowskim. Wyrażono zgodę na naprawę dróg i budowę nowego mostu.	Vol. Const., t. 5, vol. 1, s. 432.
1677	Deklaracja ceł Koronny	ogólnokrajowy	bezpieczeństwo na drodze / przejezdność	Powtórzenie treści konstytucji z 1589 r. Zapis o bezpieczeństwie dróg kupieckich i prawa o drogach, którymi furmani mają jeździć. Zasadniczo powinni trzymać się gościńców i traktów zwyczajnych pod groźbą konfiskaty towarów, koni i wozów.	VL, t. 5, s. 225.
1678	Mostowe miasteczku Siedlcom	lokalny	opodatkowanie przejazdu jakość dróg	Właściciel Siedlec Michał Czarotyski wojewoda wołyński na dwóch gościńcach, jednym z Litwy do Warszawy i drugim podlaskim idącym od Prus, może pobierać do od przechodzących furmanów w wysokości 1 gr od konia oraz bydła pędzonego na targi i jarmarki, pod	VL, t. 5, s. 287.

1678	Cła y myta od kupców z dawności należyte Wielm. Wojewo-dzie Sandomier-skiemu	lokalny	opodatkowanie przejazdu	warunkiem naprawiania dróg i mostów przebiegających przez jego dobra, tak żeby ludzie wygodnie mogli nimi przejeżdżać. Poza tym dodano, że droga do starostwa liwskiego „prostować się będzie powinna do zwyczajne-go pod miastem Liwem na most gościńca”.	VL, t. 5, s. 292.
1710	Skarb Koronny	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Kupcy unikają płacenia cel i myt wybierając nowe drogi i gościńce na inne przeprawy niż powinni. Stąd też woje-woda sandomierski przez swojego administratora może zająć się pobieraniem cel i myt od kupców w Długiej Woli, Korczynie oraz Piotrkowinie.	VL, t. 6, s. 92.
1726	Abrogacya myt niesiusznych	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	W nawiazaniu do konstytucji z 1565 r. przypomnienie, że kupcy oraz furmani powinni korzystać wyłącznie z traktów opisanych w konstytucjach sejmowych (ze względu na fakt, iż przy nich znajdują się komory celne). Za pobieranie niezgodnych z prawem myt przy drogach, sprawy sądowe miały toczyć się w Trybunale Skarbo-wym w Radomiu. Takowych opłat samowolnie przy drogach nikt nie mógł pobierać. Wyjątek stanowiły sy-tuacje, w których spodziewano się poniesienia wysokich wydatków na naprawę danej drogi lub mostu. Określo-no grobelne, mostowe i spaśne od pędzonych na sprze-daż wołów w wysokości 3 gr od sztuki.	VL, t. 6, s. 230.
1736	Zniesienie cel partykularnych	ogólnokrajowy	opodatkowanie przejazdu	Nawiazuje do konstytucji z 1726 r., której właściciele ziemscy nie przestrzegali. Ponownie postanowienie o zniesieniu wszystkich partykularnych cel i myt. Wy-jątek w sytuacjach, kiedy naprawy wymagały ważne trakty, groble i mosty, „bez których obejść się nie moż-na”. Wtedy należało na ten cel po 1 gr od każdego konia lub woła.	VL, t. 6, s. 320.

1764	Cło generalne	ogólnokrajowy (Korona)	opodatkowanie przejazdu	Postanowienie o przeprowadzeniu rewizji i opisanu traktów kupieckich, ze względu na konieczność usta- lenia, gdzie mają być pobierane podatki za korzystanie z grobel i mostów. Naprawy przepraw mają pozostawać w gestii właścicieli ziemskich, na których gruntach znaj- dują się te elementy infrastruktury.	VL, t. 7, s. 21.
1764	Cło generalne litewskie	ogólnokrajowy (WKL)	opodatkowanie przejazdu	Postanowienie o przeprowadzeniu rewizji i opisanu traktów kupieckich ze względu na konieczność ustale- nia, gdzie mają być pobierane podatki za korzystanie z grobel i mostów. Jednocześnie wyrażne podkreślenie zakazu zmieniania przebiegu dróg przez osoby prywat- ne oraz urzędy.	VL, t. 7, s. 79.
1768	Naprawa dróg, mostów y czysz- czenie rzek	ogólnokrajowy	jakość dróg	„Nie tylko dla powszechnej wygody, ale i dla pożytku ku kraju przez ułatwienie, osobliwie dla handlujących, złych traktów i dróg przykrości, konieczna wymaga po- trzeba naprawy onych przykładem wszystkich rządnych państw”. Postanowienie przeprowadzenia remontu złych dróg, szczególnie pod Krakowem. Na te oraz inne działania przeznaczono 100 tys. złp ze skarbu koronnego.	VL, t. 7, s. 303–304.

Tabela została opracowana przez autorów tekstu. Rubryki, w których określono zasięg i tematykę uchwał, są wynikiem interpretacji treści konstytucji sejmowych. W pozycji postanowienia zamieszczono streszczenia zawartości uchwał przyjmowanych przez posłów w odniesieniu do dróg, koncentrując się na najważniejszych aspektach z punktu widzenia badanego zagadnienia. W związku z tym nie zawsze sygnalizowane są drobniagowe regulacje o charakterze lokalnym.

Podsumowując, druga połowa XVIII w. w Rzeczypospolitej była okresem, w którym zaczęto dostrzegać znaczenie dróg w kontekście rozwoju gospodarczego i administracyjnego, choć działania te były ograniczone przez szereg czynników. Rozwój kartografii i poczty świadczy o rosnącej świadomości potrzeby poprawy gospodarki państwowej. Przekładało się to na plany rozwoju infrastruktury drogowej, choć brak środków finansowych i ograniczenia prawne oraz społeczne hamowały postęp w tym obszarze.

REFERENCES (BIBLIOGRAFIA)

Archival sources (Źródła archiwalne)

Archiwum Państwowe w Lublinie:

Castrensia Lublinensia, Relationes, manifestationes, oblatae, sygn. 98, 449, 478, 499.

Komisja cywilno-wojskowa lubelska, sygn. 1, 3.

Biblioteka Polskiej Akademii Umiejętności – Polskiej Akademii Nauk:

rkps 8326.

Natsionalna biblioteka Ukrainy imeni V. I. Vernadskoho [Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського]:

sygn. I 5975.

Tsentralnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy, m. Kyiv [Центральний державний історичний архів України, м. Київ]:

fond [фонд] 254, opys [опис] 1, sprava [справа] 1218.

Printed sources (Źródła drukowane)

Akta sejmiku kowieńskiego z lat 1733–1795, oprac. M. Jusupovic, Warszawa 2019.

Biester J.E., *Kilka listów o Polsce pisanych latem 1791 roku*, w: *Polska stanisławowska*, t. 2, oprac. W. Zawadzki, Warszawa 1963.

Coxe W., *Podróż po Polsce*, w: *Polska stanisławowska w oczach cudzoziemców*, t. 1, oprac. W. Zawadzki, Warszawa 1963.

Engestrom L., *Pamiętniki*, w: *Polska stanisławowska w oczach cudzoziemców*, t. 2, oprac. W. Zawadzki, Warszawa 1963.

Góralski Z., *Taryfa mostowego i grobelnego województwa lubelskiego z 1767 r.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1956, 3–4.

Jabłonowska A., *Ustawy powszechne dla dobr moich rządow: Podług Exemplarza drukowanego tego roku w Siemiatyczach za rozkazem J.O. Xsieżny Jabłonowskiej, Wojewodziny Bracławskiej*, t. 1, Warszawa 1786.

Kupczewska M., *Itinerarium wojewody kijowskiego Tomasza Zamoyskiego z Kijowa do Zamościa (4–21 listopada 1619 r.) – przyczynek do analizy mobilności magnackiej w epoce nowożytnej*, „Res Historica” 2023, 56.

Schulz F., *Podróże Infantczyka z Rygi do Warszawy i po Polsce w latach 1791–1793*, w: *Polska stanisławowska*, t. 2, oprac. W. Zawadzki, Warszawa 1963.

Świtkowski P., *Budowanie wiejskie. Dziedzicom Dobr Y Possessorom toż wszystkim iakążkolwiek zwierzchność po wsiach i miasteczkach mającym Do Uwagi Y Praktyki Podane; Z Figurami*, Lwów 1782.

- Volumina Constitutionum*, t. 1, vol. 1, oprac. S. Grodziski, I. Dwornicka, W. Uruszczak, Warszawa 1996.
- Volumina Constitutionum*, t. 1, vol. 2, oprac. S. Grodziski, I. Dwornicka, W. Uruszczak, Warszawa 2000.
- Volumina Constitutionum*, t. 2, vol. 1, oprac. S. Grodziski, I. Dwornicka, W. Uruszczak, Warszawa 2005.
- Volumina Constitutionum*, t. 2, vol. 2, oprac. S. Grodziski, W. Uruszczak, Warszawa 2008.
- Volumina Constitutionum*, t. 3, vol. 1, oprac. S. Grodziski, M. Kwiecień, A. Karbowicz, Warszawa 2010.
- Volumina Constitutionum*, t. 4, vol. 1, oprac. S. Grodziski, M. Kwiecień, K. Fokt, Warszawa 2015.
- Volumina Constitutionum*, t. 5, vol. 1, oprac. S. Grodziski, M. Kwiecień, K. Fokt, Warszawa 2022.
- Volumina Legum*, t. 6–7, wyd. J. Ohryzko, Petersburg 1860.
- Wernerowa W., *Opisy parafii dekanatu augustowskiego z 1784 roku*, „*Studia Podlaskie*” 1993, 1.
- Wernerowa W., *Opisy parafii dekanatu knyszyńskiego z roku 1784*, „*Studia Podlaskie*” 1990, 4.
- Wernerowa W., *Rękopiśmienne opisy parafii litewskich z 1784 roku. Dekanat grodzieński*, Warszawa 1994.
- Wraxall N.W., *Wspomnienia z Polski 1778*, w: *Polska stanisławowska*, t. 1, oprac. W. Zawadzki, Warszawa 1963.
- Wyrozumski B., Buczek K., *Lustracja dróg województwa krakowskiego z roku 1570*, Wrocław 1971.

Press (Prasa)

„*Dziennik Handlowy*” 1786.

Studies (Opracowania)

- Atlas historyczny Polski. Ludzie, koncepcje, realizacje*, red. M. Słoń, B. Szady, Warszawa 2023.
- Bogart D., *Institutional Innovation and Infrastructure Investment: An Evaluation of the Turnpike System in Eighteenth Century England*, UC Irvine 2003.
- Čelkis T., *Stan dróg lądowych i struktura systemu połączeń w Wielkim Księstwie Litewskim w końcu XV–XVII w.*, „*Zapiski Historyczne*” 2014, 76, 3.
- Čelkis T., *The Structure of Postal Routes of the Grand Duchy of Lithuania in the 16th–18th Centuries*, „*Lietuvos istorijos studijos*” 2022, 50.
- Charewiczowa Ł., *Handel średniowiecznego Lwowa*, Lwów 1925.
- Csendes P., *Die Strassen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter*, Wien 1969.
- Ertmann A., *Rękopiśmienna mapa województwa podlaskiego Karola Perthéesa z r. 1795. Jej źródła, metoda opracowania i znaczenie dla badań historycznych*, „*Analecta. Studia i Materiały z Dziejów Nauki*” 2007, 16, 1–2.
- Denecke D., *Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wege-Forschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittellaalterlichen Kulturlandschaft*, Göttingen 1979.
- Drozdek A., *Pojęcie i istota piastowskiego cła*, „*Studia Łękie*” 2015, 17, 3.
- Gordziejew J., *Komisje Porządkowe Cywilno-Wojskowe w Wielkim Księstwie Litewskim w okresie Sejmu Czteroletniego (1789–1792)*, Kraków 2010.
- Góralski Z., *Materiały dotyczące traktów i przepraw od 1767 roku z zaginionych akt Komisji Skarbu Koronnego*, „*Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*” 1965, 13.
- Haubrichs W., *Die volkssprachlichen Bezeichnungen für alte Fernwege im Deutschen vorwiegend nach westmitteldeutschen Quellen dargestellt*, w: *Auf den Römerstraßen ins Mittelalter*,

- Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. red. F. Burgard, A. Haverkamp, Mainz 1997.*
- Jakimowicz K., *Instytucje państwowe i samorządowe w życiu mieszkańców Lublina w latach 1764–1794*, Lublin 2020.
- Jakimowicz K., Zawadzki M., *Możliwości badawcze odtworzenia sieci karczem zajezdnych w okresie staropolskim. Studium przypadku na przykładzie powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII wieku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2023, 71, 4.
- Janeczek A., *Staropolski układ komunikacyjny na mapie józefińskiej Galicji z lat 1779–1783. Szansa czy iluzja rekonstrukcji*, w: *Galiczyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013.
- Konopska B., *Koncepcje map gospodarczych do zarządzania krajem (XVIII–XX w.)*, w: *Z dziejów kartografii*, t. 23, red. B. Konopska, J. Ostrowski, Warszawa 2020.
- Konopska B., *Polskie atlasy historyczne – koncepcje i realizacje*, Warszawa 1994.
- Łopatecki K., *Jednostki odległości i szybkość podróżowania w drugiej połowie XVI stulecia w świetle traktatu Blaisea de Vigenère*, „Przegląd Historyczny” 2021, 112, 3.
- Madej J., „Polonia... 1770” Karola de Perthéesa na tle osiemnastowiecznej kartografii polskiej i krajów ościennych, Warszawa 1987.
- Olszewicz B., *Kartografia polska XVIII wieku*, Warszawa 2003.
- Perret J., Gribaudi M., Barthelemy M., *Roads and cities of 18th century France*, „Scientific Data” 2015, 2.
- Piotrowski K.J., *O drogach pocztowych i transporcie poczt w Polsce w wiekach XVI–XVIII*, „Studia i Materiały z Dziejów Nauki Polskiej. Seria D” 1969, 5.
- Rutkowski H., *Drogi*, w: *Atlas historyczny Polski. Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku*, red. W. Pałucki, Warszawa 1973.
- Rutkowski H., *Fundamenta historiae. Pisma wybrane*, oprac. M. Zbieranowski, M. Słoń, Warszawa 2014.
- Siemianowska E., *O drogach, szlakach, babach, Prusach i metodzie, czyli na marginesie polemiki między Mateuszem Boguckim a Robertem Klimkiem*, „Pruthenia. Pismo poświęcone Prusom i ludom bałtyjskim” 2012, 7.
- Szady B., *Działalność Michała Jerzego Poniatowskiego na rzecz rozwoju kartografii polskiej*, w: *Z Dziejów Kartografii*, t. 17, red. P. Wespiański, J. Ostrowski, Warszawa 2013.
- Szady B., *Mapa województwa lubelskiego Karola Perthéesa z 1786 roku jako źródło kartograficzne i historyczne*, „Polski Przegląd Kartograficzny” 2012, 44, 3.
- Szaniawska L., *Czy międzynarodowy projekt publikacji historii kartografii w epoce Oświecenia jest encyklopedią i dobrym początkiem?*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2022, 67, 4.
- Szilágyi M., *On the Road: The History and Archaeology of Medieval Communication Networks in East-Central Europe*, Budapest 2014.
- Tyszkiewicz J., *Geografia historyczna. Zarys problematyki*, Warszawa 2014.
- Weyman S., *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań 1938.
- Wolski J., *Komunikacja i transport w późnym średniowieczu i czasach nowożytnych*, w: *Bojkowszczyzna Zachodnia: wczoraj, dziś i jutro*, t. 1, red. J. Wolski, Warszawa 2016.
- Zahorski A., *Centralne instytucje policyjne w Polsce w dobie rozbiorów*, Warszawa 1959.
- Zawadzki M., *Methodology of reconstruction of the Old-Polish road network as exemplified by the historic Lublin Voivodship*, „Polish Cartographical Review” 2019, 51, 3.
- Zawadzki M., *Source and methods of reconstruction of postal roads in the second half of the 18th century on the example of the former Lublin province*, „Polish Cartographical Review” 2018, 50, 4.

Zawadzki M., *Sieć komunikacyjna województwa lubelskiego w drugiej połowie XVIII w.*, Lublin 2019, maszynopis pracy doktorskiej.

Zimowski L., *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1972.

Związek T., *Drogi*, w: *Atlas Historyczny Polski. Mapy szczegółowe XVI wieku. Wielkopolska w II połowie XVI wieku*, red. K. Chłapowski, M. Słoń, Warszawa 2017.

Maps (Mapy)

Carte générale et nouvelle de toute la Pologne du Grand Duché de Lithuanie et des pais limitrofes, Bartolomeo Folini, Varsovie 1770, skala 1: 1 235 000.

Carte générale et itineraire de Pologne, Karol de Perthées, Varsovie 1773.

Carte de la Pologne divisée par provinces et palatinats et subdivisée par districts construite par J. A. B. Rizzi Zannoni 1772, Paryż 1772.

Mappy szczególne województw..., Karol de Perthées, 1784–1795, skala 1: 225 000.

NOTA O AUTORACH

Mateusz Zawadzki – doktor nauk o ziemi w dyscyplinie geografia, historyk, geoinformatyk, adiunkt w Katedrze Geomatyki i Kartografii UMCS. Jego badania skupiają się na relacjach pomiędzy człowiekiem, przestrzenią i czasem. Specjalizuje się w rozwiązaniach Web-GIS oraz problematyce metadanych źródeł historycznych i danych przestrzennych.

Kamil Jakimowicz – doktor nauk humanistycznych w zakresie historii, specjalność historia XVI–XVIII w. Adiunkt w Katedrze Historii XVI–XIX w. i Europy Wschodniej w Instytucie Historii UMCS. Jego zainteresowania badawcze koncentrują się na relacjach między władzą a społeczeństwem w Rzeczypospolitej XVIII w., kulturze materialnej mieszczan, kontaktach handlowych miast królewskich państwa polsko-litewskiego z miastami włoskimi w XVII–XVIII w. oraz reformach administracyjnych przeprowadzanych w okresie panowania Stanisława Augusta.

ABOUT THE AUTHORS

Mateusz Zawadzki – Doctor of Earth Sciences in the discipline of geography, historian, geoinformatician, assistant professor at the Department of Geomatics and Cartography of Maria Curie-Skłodowska University. His research focuses on the relationship between man, space and time. He specializes in Web-GIS solutions and metadata issues for historical sources and spatial data.

Kamil Jakimowicz – Doctor of Humanities in the discipline of history, specializing in the history of the 16th to 18th centuries. An assistant professor in the Department of History of the 16th to 19th Centuries and Eastern Europe at the Institute of History at the Maria Curie-Skłodowska University. His research focuses on the relations between power and society in the Polish-Lithuanian Commonwealth in the 18th century, the material culture of the bourgeoisie, trade contacts between the royal cities of the Polish-Lithuanian state and Italian cities in the 17th and 18th centuries, as well as administrative reforms carried out during the reign of Stanisław August.