

Andrzej Majdowski

O znakach drogowych w Królestwie Polskim

Ochrona Zabytków 47/2 (185), 211-214

1994

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

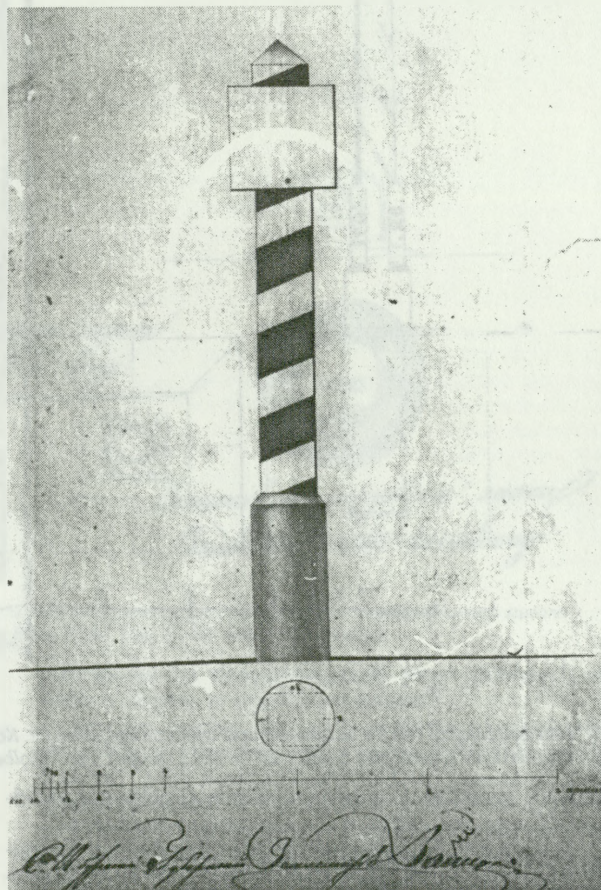
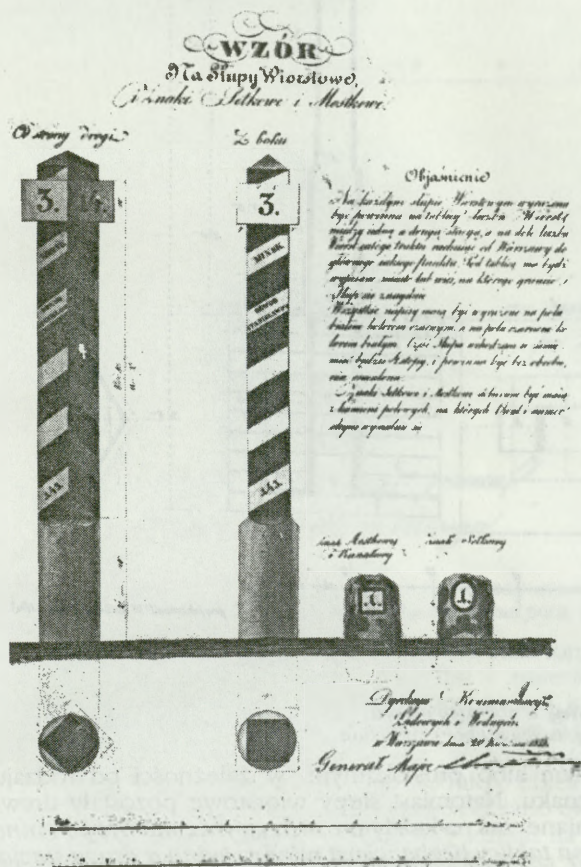
Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

O ZNAKACH DROGOWYCH W KRÓLESTWIE POLSKIM

W 1817 r. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji poleciła umieścić przy „traktach krzyżowych drogowaskazy z tablicą, wyrażającą dokąd droga idzie, podtrzymując ponadto urządzenie dawne, aby przy wjeździe głównym wsi każdej, tablica nazwisko jej wyrażająca, była w ziemię usadzona”¹. Wykonanie poruczone lokalnej administracji, co przyniosło miżerne efekty, przynajmniej w zakresie oznakowania miejscowości. Stąd też, w 1834 r. Komisjom Wojewódzkim zostało przypomniane rozporządzenie sprzed kilkunastu lat jako ciągle aktualne, pomimo że „po większej części puszczone w niepamięć” albo niezbyt starannie wypięnione. Wyrazem tego było, iż

„w wielu miejscach (...) dostrzegać się dawały (...) tablice z napisami nie dość czytelnymi, na prostych żerdziach pozawieszane”².

Zdaje się, że żaden z wymienionych znaków nie był jeszcze znormalizowany. Chyba nie zadbano o to także w 1825 r., gdy postanowieniem Namiestnika Królestwa należało ustawić słupy wiorstowe wzdłuż wszystkich traktów pocztowych³. Jednocześnie nie sposób przeoczyć, iż w nazewnictwie pojawia się rosyjska wiorsta, chociaż do 1849 r. oficjalnie funkcjonowały miary krajowe. To odstępstwo było konsekwentnie podtrzymywane również w latach następnych, co nasuwa wniosek, że nawet w okresie konstytucyjnym



1. Znaki wiorstowe, setkowe, mostowe (kanalowe) według ujednoliconego wzoru z 1833 r. Oryginal AGAD KRSW, sygn. 7310. Neg. ODZ nr 906/A

1. Verst, hundreds, bridge (canal) signs according to a uniform pattern from 1833. Original: AGAD KRSW 7310. Neg. ODZ no 906/A

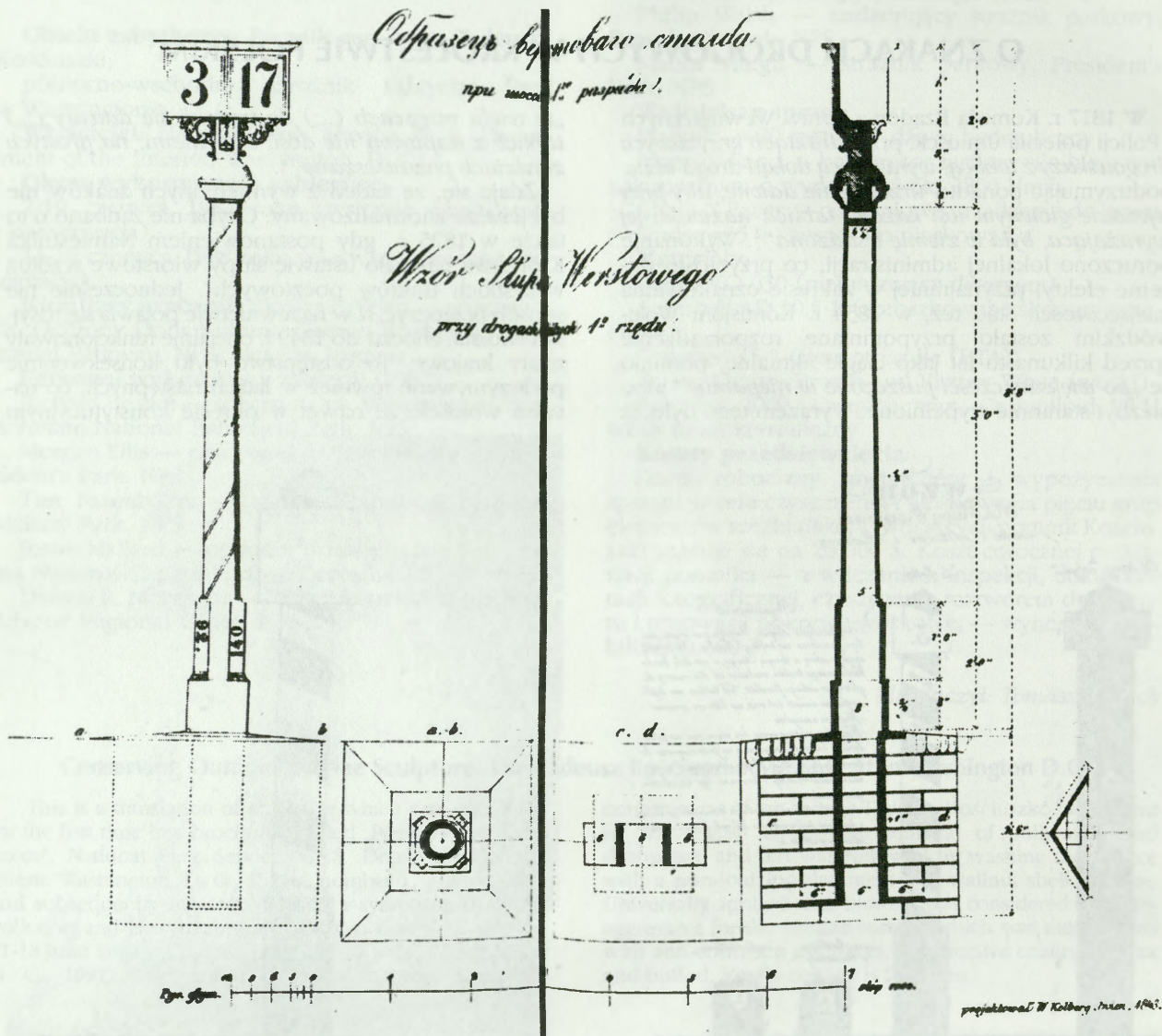
1. Instrukcja względem naprawy traktów..., Warszawa 1817, art. 29 i 30.
2. Rozporządzenie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego (dalej: RKRSW) z 12. listopada 1834 o porządnym i czytelnym zaprowadzaniu przy wsiach tablic z ich nazwiskami (w.): Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych.

2. Słup drogowy dla oznaczenia miejscowości według wzoru rosyjskiego z 1844 r. Oryginal AGAD. KRSW, sygn. 7310. Neg. ODZ nr 903/A

2. Road post marking a locality according to a Russian pattern from 1844. original: AGAD KRSW. 7310. Neg. ODZ no 903/A

Komunikacje Lądowe. Warszawa 1866, t. 2, s. 687 (dalej: ZPAKP), skąd w niniejszym tekście pochodzą cytaty, przy których pominięto nazwę źródła.

3. Postanowienie Namiestnika (dalej: PN) z 28. września 1825 o zaprowadzeniu słupów wiorstowych przy wszystkich traktach pocztowych, s. 701 n.



3. Zatwierdzony w 1843 r. wzorzec słupa wiorstowego, proj. W. Kolberg. Neg. w zbiorach autora
 3. A pattern for a verst post confirmed in 1843, project by W. Kolberg. Neg. in the author's collection

rozwój szlaków komunikacyjnych przebiegał zgodnie ze strategią wytyczoną dla całego imperium⁴.

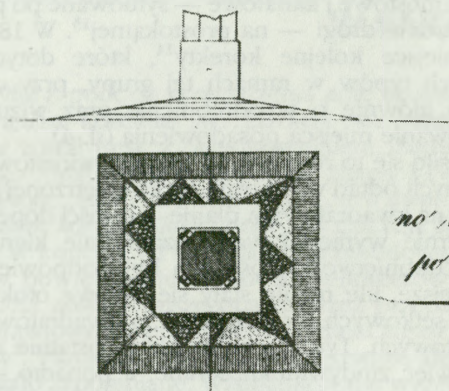
Wkrótce po upadku powstania listopadowego następuje już jawna unifikacja, czego bezsporne dowody pochodzą z 1833 r., poprzedzone wprowadzeniem ujednoczonego wzorca znaków wiorstowych, setkowych i mostowych (il. 1). Dwa ostatnie wykonane były z lekka obrobionych, prostokątnych kamieni polnych. Znaczono je farbą olejną, numerując czarnymi cyframi na białym tle — owal-

nym albo prostokątnym, w zależności od rodzaju znaku. Natomiast słupy wiorstowe pozostały drewniane, zaś na każdym z nich „wyrażona być powinna na tablicy liczba wiorst między jedną a drugą stacją, a na dole liczba wiorst całego traktu, rachując od Warszawy do głównego jakiego punktu. Pod tablicą ma być wypisane miasto lub wieś, na którego gruncie słup się znajduje. Wszystkie napisy mają być wyrażone na polu białym kolorem czarnym, a na polu czarnym kolorem białym”⁵.

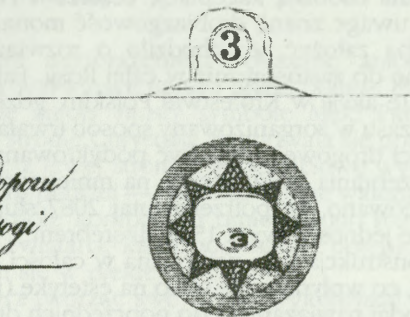
4. Jednocześnie w oficjalnej sprawozdawczości dotyczącej drogownictwa utrzymują się tzw. nowopolskie nazwy miar długości — sążeń (1,728 m), pret (4,32 m) i mila (8534,3 m). Por. J. Leskiewiczowa, F. Ramotowska, *Obraz Królestwa Polskiego w okresie konstytucyjnym. Raporty Rady Stanu Królestwa Polskiego z działalności*

rzędu w latach 1816-1828, Warszawa 1984, s. 63, 136, 222, 308.
 5. Objaśnienie planszy pt. *Wzór na słupy wiorstowe i znaki setkowe i mostkowe*, sygnowanej 20. kwietnia 1833 przez Dyрекcję Komunikacji Lądowych w Warszawie. AGAD. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych (dalej: KRSW), sygn. 7310. Por. też: M. Łodyńska-

Установка верстового столба
Osadzenie słupa wiorstowego

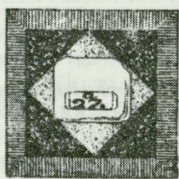


Установка сотенного знака
Osadzenie znaku setkowego

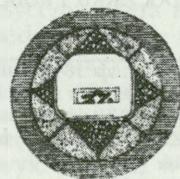


по правой стороне дороги
po prawej stronie drogi

Рис. 4. 1 2 3 4 5 6 7 шаг рос.



по левой стороне дороги
po lewej stronie drogi



Установка мостового знака
Osadzenie znaku mostowego

Установка канального знака
Osadzenie znaku канального

4. Obowiązujące od 1846 r. sposoby osadzania słupów wiorstowych, setkowych, mostowych i kanalnych. Neg. w zbiorach autora
4. Ways of installing verst, hundred, bridge and canal posts, binding from 1846. Neg. in the author's collection

Swoistą ciekawostką jest, że ta czarno-biała tonacja obowiązywała raptem przez dwa dni i zmieniona została postanowieniem Rady Administracyjnej, która uchwaliła rozporządzenie „o przemalowaniu na kolory w państwie rosyjskim używane: słupów, szlabanów, latarni i celbud⁶. Dotyczyło to także obiektów starych, a na ich przemalowanie przewidziano około półtora roku, wyznaczając ostateczny termin na koniec 1834 roku. Odtąd zapanowała trójbarwna kolorystyka w czarnym, pomarańczowym i białym odcieniu na ukośnych pasach⁷. Z kolei od następnego roku resort spraw wewnętrznych nakazał uzupełnić

informacje na drogowskazach przy głównych szlakach o napisy w języku rosyjskim⁸.

Trudno dociec, czy odnosiło się to również do słupów granicznych, które nieco wcześniej zaczęto stawiać „przy traktach wielkich na granicach obwodu województw⁹”, co chyba pozostało w mocy i po 1837 r., gdy województwa przemianowano na gubernie. Problem został definitywnie rozstrzygnięty w 1844 r., kiedy to „Namiestnik Królestwa polecił raczyć, ażeby na (...) słupach, wskazujących miejsca, dodawać w języku rosyjskim i polskim napisy takie, jakie są używane w Cesarstwie, tj. wskazujące

Kosińska, *Katalog rysunków architektonicznych z akt Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie*, Warszawa 1974, poz. 1411.

6. Celbuda była pomieszczeniem, w którym pobierano myto drogowe.

7. Postanowienie Rady Administracyjnej (dalej: PRA) z 22. kwietnia/4. maja 1833, ZPAKP, s. 681 n. Po upływie dziesięciolecia namiestnik Królestwa, powołując się na ukaz cesarski, nakazał

„aby dla zmniejszenia rozchodów (...) bariery malowane były kolorem popielatym, tak jak to polecono uskutečnić na trakcie budującym się w Rosji od Brześcia do Bobrujska, a zaś słupy werstowe mają być, tak jak dotąd, malowane kolorami czarnym, białym i czerwonym”. PN z 3/15. października 1842, s. 713.

8. RKSZ z 28. czerwca/10. lipca 1835, s. 693

9. RKSZ z 27. stycznia/8. lutego 1835 o zaprowadzeniu słupów granicznych na granicach terytoriów województw, s. 691.

nazwisko miejsca i liczbę domów"¹⁰ (il. 2).

Nieco innym torem postępowała modyfikacja znaków wiorstowych. W 1843 r. Wilhelm Kolberg sporządził projekt zupełnie odiegający od dotychczasowych wzorców, a propozycja warszawskiego inżyniera uzyskała osobistą akceptację cesarza¹¹. Nawet biorąc pod uwagę znaną drobiazgowość monarchy, można chyba założyć, że chodziło o rozwiązanie przewidziane do zastosowania w całej Rosji. Fakt, iż rozpoczęto tę akcję w Królestwie Polskim, gdzie od dłuższego czasu w zorganizowany sposób trwała rozbudowa sieci drogowej, mógł być podyktowany dążeniem do zebrania doświadczeń na mniejszym obszarze. Szacowano, że potrzeba tutaj 2087 słupów, przy koszcie jednostkowym 15 rubli srebrem¹².

Nowa konstrukcja była wykonana w całości z żelaza lanego, co wpłynęło nie tylko na estetykę (il. 3). Jedynym bodaj nawiązaniem do poprzednich drogowych pozostał spiralny szlak na okrągłym odcinku słupa, lecz ciągnął wstępa — w pełni przystając do zastosowanego materiału — wykluczała różnobarwne malowanie trzonu. Zmienił się też zasób informacji, ograniczony teraz do przekazów wskazujących wyłącznie odległości. Została przy tym utrzymana zasada orientowania znaku względem najbliższych stacji pocztowych, wyrażona liczbą wiorst zapisanych na przyległych płaszczyznach graniastego zwieńczenia. U dołu zaś — na ośmiobocznie wyprofilowanym cokole — znalazły się wartości określające odległość danego punktu do początku i końca traktu.

10. RKSZ z 29. kwietnia/11. maja 1844 *zalecające dawanie napisów w językach ruskim i polskim na słupach drogowych, wskazujących odległość, oraz nazwisko wst lub miasta i liczbę domów*, s. 699. Por. też: AGAD. KRSZ, sygn. 7310; M. Łodyńska-Kosińska, *Katalog...*, poz. 1412-1414.

11. PRA z 17/29. września 1843 r. *o zastąpieniu drewnianych słupów werstowych przy traktach, słupami z żelaza lanego*, ZPAKP, s. 703 n.

Pewnym przeobrażeniem ulegały też pomniejsze znaki, co uzewnętrzniło się zwłaszcza w sposobie ich osadzania. Początkowo, od 1845 r., nakazano umieszczać znaki setkowe na kolicie uformowanej pod stawie, a mostowe i kanałowe — sytuowane po przeciwnej stronie drogi — na prostokątnej¹³. W 1846 r. miały miejsce kolejne korekty¹⁴, które dotyczyły wszystkich typów w ramach tej grupy, przy czym chodziło głównie o wyodrębnienie oraz wizualne różnicowanie miejsca posadowienia (il. 4).

Odnosiło się to również do znaków wiorstowych, ustawianych odtąd w centrum lekko spiętrzonej podbudowy na kwadratowym planie, a całości dopełniało misternie wymodelowane oznaczenie kierunku traktu. Zdobnictwo pozostałych było odpowiednio skromniejsze, ale regułą stały się kołowe otoki dla znaków setkowych i kanałowych, a kwadratowe — dla mostowych. Tym sposobem, dwa ostatnie znaki zostały więc zindywidualizowane, a ponadto — oprócz zapisu powtórzonego na górnej płaszczyźnie, co dotyczyło także znaków setkowych — wzbogaciły się o dodatkowe oznaczenia. Były to kolejne litery alfabetu, dopisywane „*w miarę tego jak kilka pomienionych znaków na jednej werście miejsce mieć będzie*”¹⁵. W efekcie tych zabiegów nastąpiła w Królestwie Polskim ostateczna normalizacja omawianej kategorii znaków drogowych, które — jak się zdaje — przetrwały w niezmienionej postaci aż do odzyskania niepodległości.

12. Tamże.

13. *Rozporządzenie Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie* z 12/24. maja 1845, ZPAKP, s. 717.

14. *Toż* z 5/17. lutego 1846 *wskazujące sposób umieszczania przy drogach bitych znaków mostowych i kanałowych*, s. 719.

15. Tamże.

Road Signs in the Kingdom of Poland

The communiqué presents problems concerning signs applied for communication routes in the first half of the

nineteenth century in the Kingdom of Poland.