

MAREK RUTKOWSKI

OZNACZENIA DROGOWE W KRÓLESTWIE POLSKIM PIERWSZEJ POŁOWY XIX WIEKU JAKO CZYNNIK ROZWOJU EKONOMICZNEGO KRAJU

WPROWADZENIE

Jednym z podstawowych elementów rozwoju – jak mawiano w interesującym nas okresie pierwszej połowy XIX wieku – „ekonomiki krajowej” Królestwa Polskiego był odpowiedni rozwój sieci transportowej. Jej nieodzowną częścią było zaś wprowadzenie na polskich drogach wielu oznaczeń drogowych. Zaliczyć do nich wypada przede wszystkim kategorie słupów drogowych i wiorstowych, a podział ten ma w sobie jeszcze bardziej szczegółowe ustalenia, np. co do tablic z nazwami lokalizacyjnymi. Celem umożliwienia zapoznania się z szerokim zagadnieniem dotyczącym tego tematu, opis kwestii ogólnej natury prawnej uzupełniono o przedstawienie konkretnych przykładów praktyki administracyjnej, związanych z procesem ustanawiania oznaczeń transportowych w Królestwie Polskim.

1. SŁUPY DROGOWE

Kwestia oznaczenia traktów i miejscowości znalazła się w centrum zainteresowania władz Królestwa Polskiego bardzo wcześnie. Już w dwa lata po powołaniu do życia Królestwa Polskiego, tzw. ery konstytucyjnej, Komisja

Dr hab. MAREK RUTKOWSKI – adiunkt na Wydziale Zarządzania Politechniki Białostockiej; adres do korespondencji: ul. Ojca Tarasiuka 2, 16-001 Kleosin; e-mail: rutmarek@gmail.com

Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji (KRŚWiP) w wydanej 9 kwietnia 1817 r. do wszystkich komisji wojewódzkich „instrukcji względem naprawy traktów” zamieściła w art. 29. oraz 30. tego rozporządzenia adnotację o umieszczaniu drogowskazów na skrzyżowaniach/rozstajach dróg oraz tablic z nazwami wsi. Z artykułu 29. wynikało, że na skrzyżowaniach traktów powinny zostać ustawione drogowskazy z oznaczeniem celu/destynacji danej trasy. Artykuł 30. zaś potwierdzał wcześniejsze dyrektywy, wprowadzone jeszcze w czasach Księstwa Warszawskiego, nakazujące ustawianie wszędzie tablic z nazwami wsi przy wjeździe do konkretnej miejscowości. Tablica taka „była w ziemię wsadzona”¹. Już zatem w początkach istnienia Królestwa Polskiego zadbano o prawidłowe oznakowanie skrzyżowań ważniejszych dróg i przypomniano o potrzebie oznakowania wsi tablicami informacyjnymi z nazwą. Takie działania bez wątpliwości służyły oczywistemu ułatwieniu podróżowania, podnosząc jakość opisową infrastruktury transportowej.

W XIX wieku kolory państwowe dominowały w oznaczeniach słupów drogowych, barier, celbud, budynków straży a nawet latarni. Stąd m.in. w zasadzie ich istotne znaczenie w kształtowaniu krajobrazu infrastruktury transportowej Królestwa Polskiego pierwszej połowy XIX wieku. Nie może zatem dziwić, iż po upadku powstania listopadowego w Polsce, w dniu symbolicznie sąsiadującym z rocznicą 3 Maja, a mianowicie 22 kwietnia/4 maja 1833 r., podjęto z inicjatywy księcia warszawskiego, feldmarszałka Iwana Paskiewicza, decyzję o wymazaniu z przestrzeni publicznej wszelkich oznak polskich barw państwowych. W tym dniu na posiedzeniu Rady Administracyjnej przyjęto rozporządzenie o przemalowaniu słupów drogowych, latarni, szlabanów i celbud na kolory używane w państwie rosyjskim². Jak zauważono podczas posiedzenia rządowego, już uprzednio na polecenie Rady Administracyjnej Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego (KRŚWDiOŚP) nakazała, aby wszystkie stawiane właśnie lub odnawiane słupy,

¹ Rozporządzenie o umieszczaniu drogowskazów przy traktach krzyżowych i tablic przy głównym wjeździe do wsi z jej nazwiskiem. Instrukcja względem naprawy traktów, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, 9 kwietnia 1817 r., nr 422/91

² Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego (dalej: DUWM), 29 lipca 1833 r.; DUWM 17 listopada 1834 r. Formalnie Rada Administracyjna 4 maja 1833 r. nakazała przemalowanie w Królestwie „wszelkich barier, słupów, latarni, celbud do użytku służbowego należących, kolorami w państwie rosyjskim używanymi”. Ów nakaz przemalowania zaopatrzonych w barwy państwowe budowli użyteczności publicznej miał w swoim założeniu nie tylko uzmysłowić nieuchronność wszechobecności rosyjskiej władzy, ale i przygotować lokalną społeczność na ewentualność likwidacji odrębności politycznej Królestwa.

szlabany, latarnie i celbudy malować na kolory używane w Rosji, tj. czarny, pomarańczowy i biały³. Takie rozwiązanie nie zadowalało w pełni władz najezdniczych. Jak dobitnie wskazał Radzie Administracyjnej 4 maja 1833 r. namiestnik feldmarszałek Iwan Paskiewicz, rozporządzenie to dotyczyło jednak wyłącznie nowych lub odnawianych obiektów, a nie „sposobu usunięcia stopniowego kolorów dawnych polskich” w miejscach, gdzie wówczas nie budowano czy odnawiano szlabanów i celbud.

Po takiej decyzji namiestnika Paskiewicza Rada Administracyjna 4 maja 1833 r. jednogłośnie uznała potrzebę uzupełnienia przepisów w zakresie zamiany w całym Królestwie Polskim dawnych kolorów polskich, m.in. słupów drogowych, na kolory używane w państwie rosyjskim. Rada stwierdzała w uzasadnieniu swojej decyzji konieczność przemalowania wszystkich takich budowli na kolory rosyjskie, jako „wystawionych na widok publiczny”. Biorąc też pod uwagę potrzebę oszczędności funduszy publicznych, rząd Królestwa postanowił określić ostateczny termin zastąpienia dawnych kolorów polskich barwami rosyjskimi. W konsekwencji 22 kwietnia/4 maja 1833 postanowiono przemalować do końca roku 1833 na oficjalne kolory rosyjskie wszelkie słupy drogowe, bariery, latarnie i celbudy, służące w Królestwie Polskim do użytku służbowego. Rozporządzenie to dotyczyło: a) Warszawy i wszystkich miast wojewódzkich; b) dróg prowadzących do miast wojewódzkich, na odcinku jednej mili od takiego miasta; c) traktów bitych oraz wszelkich traktów w odległości jednej mili od komór granicznych; d) wszystkich urzędów celnych znajdujących się na granicy państwa. Przemalowania w miastach miano sfinansować z funduszy poszczególnych jednostek miejskich; na drogach i traktach z funduszu szarwarkowego; na granicy zaś z funduszu rezerwowego państwa, przeznaczonego na opłacenie funkcjonowania służby celnej oraz „konsumpcyjnej”⁴.

Założenie przemalowania wszystkich znaków przy drogach bitych do końca roku 1833 nie zostało jednak w pełni zrealizowane. Możemy taką tezę postawić, biorąc na przykład pod uwagę sytuację zaistniałą w obwodzie mariampolskim w województwie augustowskim. Tam bowiem dopiero na dzień 17 lipca roku

³ DUWM, 29 lipca 1833 r.; 17 listopada 1834: Rozporządzenie o przemalowaniu na kolory w państwie rosyjskim używane: słupów, szlabanów, latarni i celbud. Rada Administracyjna, protokół z posiedzenia z dnia 22 kwietnia/4 maja 1833 r.

⁴ Rozporządzenie o przemalowaniu na kolory w państwie rosyjskim używane: słupów, szlabanów, latarni i celbud. Rada Administracyjna, protokół z posiedzenia z dnia 22 kwietnia/4 maja 1833 r.

1834 przewidziano przeprowadzenie przed lokalnym komisarzem obwodowym licytacji *in minus* (poprzez złożenie zapieczętowanych kopert i wraz z zapłaceniem 10% wadium) „na przemalowanie barier i słupów werstwowych, tudzież znaków mostowych i set drogowych, znajdujących się na drodze bitej w obwodzie mariampolskim”. Koszt tej operacji wstępnie obliczono na 3002 złp 15 gr⁵.

Jednocześnie w początkach maja roku 1833 do 1 stycznia 1835 r. Rada Administracyjna wyznaczyła termin przemalowania w ogóle wszelkich słupów i barier na obszarze całego Królestwa Polskiego. Termin ten dotyczył ogólnie terenów miast rządowych i prywatnych, wsi oraz pozostałych traktów wszelkiego rodzaju. I tutaj Rada Administracyjna wskazała w swoim rozporządzeniu z 4 maja 1833 r. źródła finansowania tych zmian: w miastach miano je pokryć z funduszy miejskich, na terenie traktów zaś z funduszy szarwarkowych⁶.

Oceniając paskiewiczowską inicjatywę zamiany kolorów obiektów użyteczności publicznej na te obowiązujące w Rosji, warto zwrócić uwagę, że podjęcie tej decyzji Rady Administracyjnej z inicjatywy namiestnika nosi datę 4 maja 1833 r. To spektakularne uderzenie we wszelkie zewnętrzne oznaki polskości nastąpiło w dzień po rocznicy Konstytucji 3 Maja. Okazuje się zatem, iż dalsza możliwość występowania polskich kolorów narodowych w ujarzmionym po upadku powstania listopadowego Królestwie Polskim nie była przez władze najezdnicze w ogóle poważnie brana pod uwagę.

Procedura przemalowywania nie obyła się bezproblemowo. Wątpliwości co do kosztów zmiany kolorów tablic zgłosiła 14 stycznia 1834 r. komisja województwa augustowskiego w raporcie nr 59 233/10 619. Pytanie dotyczyło źródeł finansowania przemalowywania znajdujących się na terenie wsi rządowych i prywatnych drogowaskazów oraz słupów z tablicami (z oznaczeniem: województwa, obwodu, gminy i nazwy samej wsi). W odpowiedzi 21 lutego 1834 r. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia

⁵ Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego (dalej: DUWA), nr 28 z 12 lipca 1834 r., s. 448: Pismo Komisji Województwa Augustowskiego, Wydziału Administracyjnego z 20 czerwca 1834, nr 4437/1035. Tekst wzoru deklaracji przetargowej brzmiał: „W skutku ogłoszenia z dnia 29 czerwca r. b. nr 4437/1037 podaję niniejszą deklarację, iż obowiązuję się przemalować na kolory w Państwie Rosyjskim praktykowane bariery, słupy werstwowe, tudzież znaki mostowe i setki, znajdujące się na drodze bitej w obwodzie mariampolskim [...]”.

⁶ Rozporządzenie o przemalowaniu na kolory w państwie rosyjskim używane: słupów, szlabanów, latarni i celbud. Rada Administracyjna, protokół z posiedzenia z dnia 22 kwietnia/4 maja 1833 r.

Publicznego przekazała komisji augustowskiej, iż na terenie wsi rządowych przemalowanie ma się odbyć na koszt administracji rządowej, zaś we wsiach prywatnych kosztem ich właścicieli. Precyzowano sposób postępowania, wskazując – w wypadku wsi rządowych – na konieczność pierwszoplanowego starania się o niezbędne środki w Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu (KRPiS); natomiast w odniesieniu do wsi prywatnych, akcentując potrzebę wezwania ich właścicieli do stosownego przemalowania oznaczeń drogowych. KRSWDiOŚP podkreślała możliwość samoistnego przemalowywania znaków we wsiach prywatnych przez funkcjonariuszy administracji rządowej tylko w wypadku odmowy wykonania takiego polecenia przez właścicieli tych wsi. Dopiero wtedy, gdy posesjonat nie wykonał danego polecenia, należało go obciążyć kosztami przeprowadzonych w jego wsi ewentualnych prac „malarzskich”⁷. Wprowadzony system wprzęgał zatem wielu posesjonatów Królestwa Polskiego do aktywnego uczestnictwa, pod rygorem kary finansowej, w zmianie znaków drogowych, poprzez usunięcie z nich barw polskich i zastąpienie ich barwami rosyjskimi.

W dalszej kolejności powrócono do zagadnienia wystawienia tablic z nazwami miejscowości. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego 12 listopada 1834 r. wydała przepisy nawiązujące do dawnej ustawy z 9 kwietnia 1817 r. nr 422/01 swojej poprzedniczki ministerialnej, gdzie w art. 30. polecono, aby we wszystkich wsiach wystawić słupy z oznaczeniem ich nazw⁸. W listopadzie roku 1834 ministerstwo podnosiło bowiem, że „urządzenie to zostało po większej części puszczone w niepamięć”, uznając zarazem wprowadzenie jednolitych oznaczeń miejscowości za zasadniczo użyteczne. Stąd KRSWDiOŚP poleciła lubelskiej komisji wojewódzkiej ponowne wydanie (w lokalnym dzienniku urzędowym) przepisów z roku 1817, w celu przypomnienia o procesie przeprowadzania ujednolicenia formy napisów z nazwami miejscowości. Przy okazji ministerstwo zwróciło uwagę na brak czytelności napisów na wielu tablicach oznaczających nazwy miejscowe, które były na dodatek często zawieszane „na prostych żerdziach”. Przypomi-

⁷ Rozporządzenie objaśniające że przemalowanie drogowych znaków i słupów z tablicami w dobrach rządowych kosztem skarbu, a w prywatnych kosztem właścicieli nastąpić powinno. KRSWDiOŚP, pismo nr 2317/4447 do Komisji Województwa Augustowskiego z dnia 21 lutego 1834 r.

⁸ Rozporządzenie o porządnym i czytelnym zaprowadzeniu przy wsiach tablic z ich nazwiskami. KRSWDiOŚP, pismo z dnia 12 listopada 1834 roku nr 87 211/6467 do Komisji Województwa Lubelskiego.

nano generalnie o potrzebie zwrócenia przez władze lokalne uwagi na zachowanie „więcej przyzwoitości” przy wystawianiu znaków opisujących nazwy. Polecenie to szczególnie dotyczyło znaków umieszczanych przy głównych traktach drogowych. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych w dniu 12 listopada 1834 r. kosztami takich działań obarczyła właścicieli (w oryginale „dominium”); natomiast na terenie wsi zamieszkałych przez chłopów-czynszowników za wystawianie takich znaków mieli płacić ci właśnie czynszownicy, ewentualnie – w wypadku niemożliwości opłacenia potrzebnej kwoty przez chłopów – bezpośredni właściciele wsi. Wskazane rozporządzenie rzuca zaskakująco negatywne światło na stan oznaczenia nazw miejscowości w Królestwie Polskim zarówno w okresie konstytucyjnym, jak i w początkach ery paskiewiczowskiej, a także na sam sposób sporządzania i umieszczania tychże nazw⁹. O pokryciu kosztów za wystawianie słupów drogowych przez „dominium” lub przez „czynszowników” Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych przypomniała jeszcze 29 kwietnia/11 maja 1844 r.¹⁰

5 grudnia 1834 r. Franciszek hr. Potocki, ówczesny prezes komisji województwa mazowieckiego, w podległym mu województwie podał do publicznej wiadomości przepisy wprowadzone przez KRSWDiOŚP, a określające zasady wystawiania oznaczeń drogowych. Zgodnie z tym obwieszczeniem tablice drogowe – gdyż o takie oznaczenia właśnie chodziło – powinny się znajdować na wkopanych solidnie w grunt grubych i gładko okorowanych słupach wspierających. Słupy te musiały być wysokie (co najmniej) cztery łokcie nad ziemią (ok. 2,4 m), u góry zaokrąglone i pomalowane „stosownie do przepisów”. Szczególnie zwracano uwagę na to, aby słupy, na których miały być osadzone oznaczenia drogowe, były u dołu dobrze pomalowane „dla zapobieżenia gnicia”. Natomiast „w pół łokciowym odstępie od góry” (ok. 30 cm) powinna być na takim słupie zamieszczona tablica informacyjna. Na takiej tablicy należało zasadniczo wypisać „nazwisko miasta lub wsi, obwodu lub gminy”¹¹. W takim samym odstępie półłokciowym powinny znaleźć się na słupie przytwierdzone horyzontalnie tzw. wskazówki (kierunkowskazy), na których wpisywano odleg-

⁹ Rozporządzenie o porządnym i czytelnym zaprowadzeniu przy wsiach tablic z ich nazwiskami. KRSWDiOŚP, pismo z dnia 12 listopada 1834 roku nr 87 211/6467 do Komisji Województwa Lubelskiego.

¹⁰ Rozporządzenie zalecające dawanie napisów w językach ruskim i polskim na słupach drogowych, wskazujących odległość, oraz nazwisko wsi lub miasta i liczę domów. Dyrektor Wydziału radca stanu Badeni, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych, 29 kwietnia/11 maja 1844 r.

¹¹ DUWM 1834, nr 170, s. 1741: Pismo Prezesa Komisji Województwa z 5 grudnia 1834 r.

łości od miasta „najbliżej na pryncypialnym trakcie położonego i nazwisko wsi najbliższej, przez którą trakt wskazany przechodzi[ł]”. Drogowskazy te musiały mieć długość dwu łokci (ok. 1,2 m) i szerokość sześciu cali (ok. 12 cm). Zapis na nich miał brzmieć „do miasta N mil N przez wieś N”. Przepisy nakazywały także, iż wszędzie tam, gdzie dochodziło do rozwidlenia się lub krzyżowania dróg, należało wystawić słupy z tak zapisanymi drogowskazami, a każdy rozchodzący się trakt musiał być odpowiednio opisany. Na granicy każdej gminy i odvodu musiał być z kolei wkopany słup zawierający oznaczenie nazwy danej jednostki administracyjnej¹². Wystawianie tablic i drogowskazów zorganizowano zatem w sposób logiczny, dobrze przemyślany, bez wątplenia dbając o dobrą orientację w terenie podróżujących po drogach i traktach Królestwa Polskiego.

Tymczasem w początkach roku 1835 Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego wydała rozporządzenie o wprowadzeniu jeszcze słupów granicznych na liniach rozdzielających tereny poszczególnych województw. Do zastosowania takiego rozwiązania przyczynił się Eugeniusz Aleksandrowicz Gołowin, ówczesny dyrektor główny, prezydujący w tym ministerstwie (od kwietnia 1834 r. zastępujący Aleksandra hr. Strogonowa), który po zwiedzeniu województw Królestwa położonych po lewej stronie Wisły oświadczył, iż uznaje za rzecz niezbędną wprowadzenie przy głównych traktach słupów granicznych pomiędzy poszczególnymi województwami. W związku z powyższym Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych wydała 27 stycznia/8 lutego 1835 r. rozporządzenie tej treści, oryginalnie skierowane do Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych¹³. Widoczny terytorialnie *in situ* podział Królestwa na poszczególne województwa, istotny szczególnie z punktu widzenia kontroli przepływu ludności, został zatem wprowadzony stosunkowo późno, bo dopiero ponad trzy lata po upadku powstania listopadowego, i to na wniosek rosyjskiego ministra zarządzającego warszawskim organem decyzyjnym.

Sukcesywne (aczkolwiek początkowo ograniczone do zmiany kolorów barier, budynków użyteczności czy słupów) próby wprowadzania rusyfikacji w wizualnym funkcjonowaniu struktur popowstaniowego Królestwa Polskiego rozwijały się szczególnie widocznie w zakresie polskiego systemu drogowego.

¹² Tamże, s. 1742: Pismo Prezesa Komisji Województwa z 5 grudnia 1834 r.

¹³ Rozporządzenie o zaprowadzeniu słupów granicznych na graniach terytoriów województw. KRSWDiOŚP, skierowane do Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych, 27 stycznia/8 lutego 1835 r., nr 2725/6718.

Na skutek decyzji dyrektora głównego KRSWDiOŚP – wymienionego Eugeniusza Gołowina – datowanej na 28 czerwca/10 lipca 1835 r., drogowskazy znajdujące się przy głównych traktach bitych oraz „niebitych” miały odąd nosić napisy zarówno polskie, jak i rosyjskie. W rozporządzeniu ministerstwa nr 10 235/32 076 nakazano Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych, aby przy odnawianiu znaków drogowych zamieszczać tam również napisy dwujęzyczne¹⁴. Od lata roku 1835 wprowadzono zatem system oznaczeń drogowych o charakterze na wpół rusyfikacyjnym, a 10 lipca 1835 r. stał się symboliczną datą, oznaczającą początek wprowadzania rosyjskich napisów w sferze publicznej paskiewiczowskiego Królestwa Polskiego.

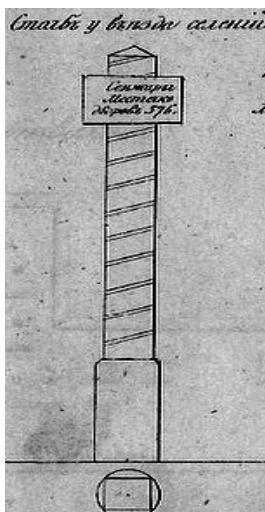
Przepisy z 22 kwietnia/4 maja 1833 r., dotyczące przemalowania polskich słupów drogowych i barier na kolory rosyjskie, doczekały się w grudniu roku 1835 dalszego doprecyzowania. Na wniosek KRSWDiOŚP, Rada Administracyjna wydała 29 listopada/11 grudnia 1835 r. nowe postanowienie dotyczące określenia sposobu finansowania, wystawiania, naprawy i malowania barier, słupów, szlabanów, drogowskazów i „celowni rogatek”. Postanowienie to wydano – jak była już mowa – „w zamiarze wprowadzenia w egzekucję [...] we wszystkich miastach Królestwa” rozporządzeń z początku maja 1833 r., które najwidoczniej nie były jeszcze prawidłowo realizowane. Jednocześnie Rada wskazywała na konieczność wprowadzenia na przyszłość stałej zasady dotyczącej opłacania tych czynności w miastach, które nie posiadały przeznaczonych na ten cel wystarczających środków¹⁵. Rozporządzenie to podkreślało w artykule 1., iż w miastach rządowych, instytucyjnych oraz prywatnych (nie mających własnych funduszy) koszty wystawiania, naprawy i przemalowania na kolory rosyjskie (czarny, biały i pomarańczowy) barier, słupów, szlabanów, drogowskazów i „celowni rogatek” musiały być ponoszone przez dziedziców i mieszkańców „w miarę otrzymywanych przez nich korzyści”. Kwestię oszacowania tych „korzyści” pozostawiono w gestii samego ministerstwa, które rozkładało także pomiędzy lokalnych mieszkańców koszty wystawiania i utrzymywania opisywanych budowli „na zasadzie miejscowego położenia rzeczy, ze względu na stan kontrybuentów”. Z powyższego wynikałoby, iż przepisy doty-

¹⁴ Rozporządzenie o zamieszczaniu na drogowskazach przy traktach głównych napisów w językach polskim i ruskim. KRSWDiOŚP, rozporządzenie skierowane do Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych, 28 czerwca/10 lipca 1835 r., nr 10 235/32 076.

¹⁵ Postanowienie określające kogo ciąży obowiązek w miastach wystawiania, naprawy i malowania barier, słupów, szlabanów, drogowskazów, celowni rogatek, itp. Rada Administracyjna, postanowienie z 29 listopada/11 grudnia 1835 r.

część m.in. przemalowania wielu urządzeń użyteczności publicznej nie były przez długi czas w pełni realizowane. Nie zaskakuje też kolejna próba wprężenia ludności Królestwa w czynne uczestnictwo w zewnętrznej przynajmniej rusyfikacji kraju (przemalowanie na kolory rosyjskie słupów drogowych, barier i innych budowli przestrzeni publicznej), czy powiązanie kosztów utrzymania i naprawy tak „spreparowanych” urządzeń, z wyliczaniem „zysków” osiągniętych przez właścicieli czy tylko mieszkańców danych miejscowości.

W latach czterdziestych XIX wieku ponownie włączono kwestię oznaczeń drogowych w projektowany i realizowany proces rusyfikacji. W końcu roku 1843 namiestnik Iwan Paskiewicz postanowił, aby oznaczające nazwę miejscowości (czy po prostu lokalnych „miejsc”) słupy drogowie stawiane przy szlakach komunikacyjnych (w tym na terenach prywatnych) przez właścicieli dóbr, uzupełnić o nowe dwujęzyczne napisy, tym razem zawierające informacje o „nazwie miejsca i liczbie domów”. Tablice te miano odtąd wzorować na rozwiązaniach stosowanych w Cesarstwie Rosyjskim¹⁶.



Ryc. 1. Rosyjski słup z nazwą miejscowości i liczbą mieszkańców z początku XIX wieku

Źródło: *Neobichnij pamiatnik: put Dostoievskogo w Kemerovskoj Oblasti otmietiat verstovymi stolpami*, <http://obzor.westsib.ru/article/368794> [dostęp: 04.10.2015]

¹⁶ Rozporządzenie zalecające dawanie napisów w językach ruskim i polskim na słupach drogowych, wskazujących odległość, oraz nazwisko wsi lub miasta i liczę domów. Dyrektor Wydziału, radca stanu Badeni, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych, 29 kwietnia/11 maja 1844 r.

Zgodnie z poleceniem Paskiewicza „na stawianych przy drogach słupach wykazujących miejsca, dodawane być mają, podług udzielonego [...] wzoru napisy w rosyjskim i polskim języku, wskazujące miejsce, nazwisko i liczbę domów”¹⁷. O wskazanym postanowieniu feldmarszałka Radę Administracyjną poinformował jej sekretarz stanu, przesyłając do wiadomości członków tego organu odezwę Paskiewicza z 8/20 grudnia 1843 r., nr 9269. Przekazując 29 kwietnia/11 maja 1844 r. rozporządzenie do wiadomości poszczególnych rządów gubernialnych, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych przypominała o konieczności pokrycia kosztów za wystawianie słupów drogowych przez właścicieli „dominium”/„czynszowników”, zgodnie z uprzednim postanowieniem w tej sprawie z 12 listopada 1834 r., nr 23 891/40 315¹⁸. W ten sposób w roku 1844 rozpoczęło się nasilenie, rozpoczętego jeszcze w roku 1835 przez Eugeniusza Gołówna, procesu rusyfikacji polskiego systemu transportowego poprzez wprowadzenie na terenie Królestwa nowych rozwiązań stosowanych w Cesarstwie, a przede wszystkim przez zastosowanie na znakach drogowych poszerzonych niejako napisów w języku rosyjskim.

Proces ten jednak nie postępował we wszystkich częściach kraju z jednakowym natężeniem i w tym samym tempie, szczególnie, że „podług deklaracji władz wyższych, sposób sprawiania takich tablic pozostawiony jest woli każdego właściciela”. W konsekwencji, pomimo złożenia ogólnej deklaracji o dostarczeniu tablic z dwujęzycznymi nazwami miejscowości „po cenach przez nich wyrażonych” przez fabrykanta wyrobów metalowych w Warszawie – Mintera oraz innego „entrepenera” – Bendytta Goldszteina, nie doszło do szybkiej i terminowej realizacji założeń władz paskiewiczowskich, zwłaszcza że ceny zaproponowane przez Mintera i Goldszteina nie były niskie. Kształtowały się one następująco: a) za tablicę o długości 14 i szerokości 8 werszków (czyli ok. 62,1 cm na 32,5 cm) Minter zażądał 1 rubla, Goldsztein 95 kopiejek; b) za tablicę o długości 13 i szerokości 12 werszków (czyli ok. 57,7 cm na 53,2 cm) Minter domagał się 1 rubla 20 kopiejek, Goldsztein 1 rubla 10 kopiejek.

¹⁷ Dziennik Urzędowy Guberni Radomskiej (dalej: DUGR), nr 39 z 16/28 września 1845 r., s. 464: Pismo Radomskiego Rządu Gubernialnego, Sekcji Administracyjnej z 7/19 września 1845 r., nr 91 747.

¹⁸ Rozporządzenie zalecające dawanie napisów w językach ruskim i polskim na słupach drogowych, wskazujących odległość, oraz nazwisko wsi lub miasta i liczę domów. Dyrektor Wydziału, radca stanu Badeni, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych, 29 kwietnia/11 maja 1844 r.

Jak się zatem okazywało, wiosną roku 1845 „porządek co do sprawienia wspomnianych tablic nie we wszystkich gminach został zaprowadzony”. W tej sytuacji Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych 7/19 czerwca roku 1845 wydała reskrypt nr 12 295/24 742, gdzie ministerstwo przekazało „mocne napomnienie” co do wprowadzenia dwujęzycznych tablic informacyjnych. W niektórych guberniach postanowiono zatem problem ten rozwiązać w pełni lokalnie. Na terenie guberni radomskiej np. 24 sierpnia/5 września 1845 r. właściciel fabryki blacharskiej w Radomiu Ignacy Heltzman złożył do lokalnego rządu gubernialnego „deklarację” o możliwości wykonania przez jego zakład produkcyjny tablic z nazwami miejscowości, z napisami po rosyjsku i po polsku. Miały być one wykonane „z blachy żelaznej w piecu piaskowo polakierowanej z wierzchu, a ze spodu dla trwałości pomalowanej olejno”. Oferta Heltzmana była tańsza od poprzednich, gdyż radomski „entrepreneur” żądał za tablice wielkości 62,1 cm na 32,5 cm po 53 kopiejki (tablica ta miała mieć poza tym cztery dziurki do przytwierdzenia znaku); za tablice zaś o wielkości 57,7 cm na 53,2 cm domagał się Heltzman 60 kopiejek. Nadto, radomski „entrepreneur” zobowiązał się do przekazania na własny koszt (do dowiezienia) wyprodukowanych przez siebie tablic informacyjnych do każdej wsi czy miasteczka w guberni. Jedyne zastrzeżenie polegało na tym, że w wypadku pojawiającej się dużej ilości zamówień z terenu gmin należących do jednego powiatu, Heltzman miał dostarczyć tablice hurtowo do danego biura powiatowego. Inną opcją przewidzianą przez producenta wyrobów metalowych z Radomia była możliwość stopniowej produkcji, realizowanej równomiernie z napływającymi zamówieniami. Ostatecznie rząd gubernialny radomski 7/19 września 1845 r. zawiadomił poprzez publikację w lokalnym dzienniku urzędowym wójtów i naczelników powiatów, że wójtowie pragnący nabyć rzeczony tablice „od Ignacego Heltzmana, winni się wprost do niego zgłosić, lub swoje deklaracje podać do właściwego naczelnika powiatu”¹⁹.

Wiele na temat procedur, jak i samego procesu wystawiania oznaczeń drogowych mówią nam pojedyncze przykłady, które z tego chociażby powodu należałoby wybiórczo przytoczyć.

Niekiedy np. zamówienie („entrepryzę”) na wystawienie słupów z nazwami miejscowości łączono z zapotrzebowaniem na wystawienie drogowaskazów.

¹⁹ DUGR, nr 39 z 16/28 września 1845 r., s. 464: Pismo Radomskiego Rządu Gubernialnego, Sekcji Administracyjnej z 7/19 września 1845 r., nr 91 747. Deklarację Ignacego Heltzmana uważano za sensowną, gdyż „najniższe obejmuje ceny, jak równie dla dogodności wójtów gmin”.

Było tak na przykład, gdy postępował proces wystawiania oraz przemalowywania słupów drogowych, drogowskazów na obszarze ekonomii. I tak, realizując trzy polecenia Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu z 4/16 lutego oraz 5/17 lutego 1836 r., wyznaczono w biurze augustowskiej komisji wojewódzkiej w Suwałkach na dzień 8/20 czerwca 1836 r. licytację trzech „entrepryz” na wystawienie i przemalowanie słupów i drogowskazów w trzech ekonomiach rządowych. Chodziło o ekonomie Sejwy, Kadaryszki oraz Sereje. W pierwszym wypadku zaplanowano wystawienie dziewiętnastu nowych słupów i drogowskazów oraz przemalowanie czterech już istniejących; wszystko za kwotę 321 złp. Drugi przetarg dotyczył wystawienia czternastu drogowskazów i słupów, za kwotę 210 złp (czyli po 15 złp za sztukę). Ostatnia licytacja obejmowała „pobudowanie 98 słupów i drogowskazów” za kwotę 1470 złp (czyli także po 15 złp od słupa, czy drogowskazu). We wszystkich wypadkach administracja zapewniała bezpłatny materiał drzewny, potrzebny do wystawienia żądanych obiektów, oraz pomoc ręczną i w sprzężaju, dostarczaną tradycyjnie w drodze szarwarku. Wadium wynosiło oczywiście $\frac{1}{4}$ wartości przetargu²⁰.

Podobnie na zasadzie realizacji reskryptu Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu z 19 lutego/2 marca 1836, nr 6198, na dzień 8/20 czerwca 1836 r. zaplanowano w powyżej wskazanym biurze komisji województwa augustowskiego w Suwałkach licytację „na wystawienie 36 słupów drogowych z tablicami i drogowskazów, tudzież na przemalowanie 24 innych słupów i drogowskazów w gruntach rządowej ekonomii Macków [...]”. Tak samo, jak w poprzednich wypadkach, drewno na wystawienie znaków drogowych miało być bezpłatnie dostarczone z obszaru lasów rządowych; władze administracyjne zapewniały też pomoc „ręczną i sprzężajną w naturze szarwarku”. Kwota „anszlagowa” została tu obliczona na 756 złp, a wadium określono na $\frac{1}{4}$ wartości przetargu²¹.

3/15 października 1836 r. Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu wydała reskrypt nr 78 232/29 126, dotyczący wystawienia w ekonomii Kalwaria w województwie augustowskim 69 słupów z tablicami oraz 10 drogowskazów. Koszt tego „anszlagu” obliczono na 838 złp; nie obejmował on jednak „wartości drzewa w naturze z lasów rządowych i pomocy tak ręcznej jako i sprzężaj-

²⁰ DUWA, nr 22 z 16/28 maja 1836 r., s. 322: Pismo Komisji Województwa Augustowskiego, Wydziału Skarbowego z 8/20 maja 1836 r., nr 2305/1644.

²¹ DUWA, nr 22 z 16/28 maja 1836 r., s. 318: Pismo Komisji Województwa Augustowskiego, Wydziału Skarbowego z 8/20 maja 1836 r., nr 2307/1646.

nej z szarwarku dostarczyć się winnych”. Komisja województwa augustowskiego zapowiedziała wówczas przeprowadzenie w swoim biurze w Suwałkach (na sali posiedzeń) 18/30 stycznia 1837 r. licytacji *in minus*, wprowadzając jednocześnie wymóg opłacenia wadium w wysokości $\frac{1}{4}$ całej kwoty, tj. sumy rzędu 214 złp 15 gr. Średni koszt wystawienia słupa z nazwą miejscowości czy drogowskazu obliczono tu zatem na 10 złp 60 gr (oczywiście bez materiału drzewnego i robocizny z szarwarku)²².

Z kolei na mocy rozporządzenia Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu z 10/22 marca 1837 r., nr 172, augustowski rząd gubernialny ogłosił na dzień 1/13 czerwca 1837 r. w biurze komisarza obwodu kalwaryjskiego licytację *in minus* na „wystawienie kosztem skarbu [...] w ciągu sześciu niedziel od daty zatwierdzenia kontraktu” na terenie znajdującej się w obwodzie kalwaryjskim ekonomii Rudawka 28 słupów z tablicami miejscowości i 13 drogowskazów. Koszt całej „entrepryzy” oszacowano na 451 złp. Jak poprzednio, koszty drewna na słupy i drogowskazy, a także pomoc szarwarkową zapewniał skarb państwa. Z obliczeń wynika, iż średni koszt wystawienia słupów z nazwami i drogowskazów wynosił tu: 11 złp²³. Natomiast na mocy rozporządzenia KRPiS nr 21 341/4633 z 20 marca/1 kwietnia 1837 r., w tym samym miejscu i czasie miała się odbyć kolejna licytacja *in minus*, tym razem na wystawienie na terenie ekonomii Krakopol 20 słupów z tablicami i 9 drogowskazów; na co „anszlagiem” przewidziano wydatek rzędu 275 złp. Oferowane warunki „anszlagowe” też były zbieżne z przedstawionymi poprzednio, łącznie z żądaniem ukończenia prac po wygraniu przetargu w ciągu kolejnych 6 tygodni. Przewidywany koszt wystawienia jednego słupa czy drogowskazu obliczono w tym wypadku na ok. 9,5 złp²⁴.

Kolejna podobna sytuacja miała też miejsce np. wiosną i latem roku 1837, gdy augustowski rząd gubernialny ogłosił dwie licytacje (pierwsza z nich była bezskuteczna) na wystawienie 32 słupów z nazwami miejscowości oraz 4 drogowskazów „przy wsiach i drogach ekonomii Oniszki” w obwodzie kalwaryjskim, w guberni augustowskiej. Koszt wykonania wszystkich słupów i drogo-

²² Dziennik Urzędowy Guberni Augustowskiej (dalej: DUGA), nr 5 z 23 stycznia/4 lutego 1837 r. s. 80: Komisja Województwa Augustowskiego, Wydział Skarbowy, pismo prezesa komisji M. Witanowskiego z 28 grudnia 1836/9 stycznia 1837 r.

²³ DUGA, nr 22 z 22 maja/3 czerwca 1837 r., s. 314: Rząd Gubernialny Augustowski, Wydział Administracyjny, pismo p.o. gubernatora cywilnego, radcy stanu M. Witanowskiego z 3/15 maja 1837 r.

²⁴ DUGA, Rząd Gubernialny Augustowski, Wydział Administracyjny, Pismo p.o. gubernatora cywilnego, radcy stanu M. Witanowskiego z 7/19 maja 1837 r.

wskazów oceniono w tym wypadku na 396 złp, a wadium obliczono na $\frac{1}{4}$ całej sumy, czyli 99 złp. Informując o licytacji z 5/17 lipca 1837 r., mającej się odbyć w biurze komisarza obwodu kalwaryjskiego, rząd gubernialny zastrzegł po raz kolejny w piśmie z 11/23 czerwca 1837 r., iż koszty przetargu nie obejmowały „wartości drzewa z lasów rządowych, tudzież pomocy ręcznej i sprzężajnej z szarwarku bezpłatnie dostarczyć się winnych”. Uśredniony koszt wystawienia tablicy z nazwą miejscowości czy drogowskazu (bez materiału i robocizny zapewnionej szarwarkiem) obliczono tu zatem na 11 złp. Zwycięzca przetargu musiał „przyjąć obowiązek postawienia tychże słupów od daty potwierdzenia kontraktu entreprzyzy w przeciągu 6 tygodni, a to przy zachowaniu zmiany napisów stosowanych na tablicach”²⁵.

Analizując przedstawione powyżej przykłady, można stwierdzić, iż przeciętny koszt wystawienia słupa drogowego wahał się od 9 złp 50 gr do 15 złp (w czasach gdy posługiwano się jeszcze w Królestwie Polskim złotymi); słupy te stawiano na koszt państwa, zapewniając jednocześnie z reguły potrzebny do ich wystawienia materiał drewniany oraz tzw. robociznę „szarwarkową”. Usprawiedliwione wydaje się w tym świetle także twierdzenie, że przy realizacji procesu wystawiania czy przemaalowywania słupów i tablic drogowych na terenie poszczególnych ekonomii zastosowano pewien standard.

Zagadnienie słupów z nazwami miejscowości wypada jeszcze poszerzyć o omówienie możliwości ogłaszania zamówienia na wystawienie takich właśnie oznaczeń wraz z wyprodukowaniem i umiejscowieniem wielu tablic z nazwami ulic w danym mieście. Otóż, jak możemy dowiedzieć się z ogłoszenia naczelnika powiatu mariampolskiego z 19/29 listopada 1859 r., na dzień 17/29 grudnia 1859 roku, na godzinę 10 rano, zapowiedziano głośną licytację *in minus* na wystawienie słupów z nazwami miast: Preny, Sapieżyszki oraz Szaki. Jednocześnie wskazana licytacja obejmowała też wystawienie tablic z nazwami ulic dla tych samych miejscowości. Szczegółowe „anszłagi” na te wszystkie prace zostały opracowane przez augustowski rząd gubernialny, zgodnie z reskryptem tej instytucji z 10/22 listopada 1859 r., o nr 68 989/10 174. Na łączne wystawienie tablic z nazwami miejscowości i ulic przewidziano w opisywanej „enterprzyzie”: w Szakach 26 rubli 42 kopiejki; w Prenach 24 ruble 52 kopiejki; w Sapieżyszkach 19 rubli 8 kopiejek. Zatem początkowa kwota licytacyjna opiewała łącznie na 42 ruble srebrem 22 kopiejki. Informacji o szczegó-

²⁵ DUGA, nr 27 z 26 czerwca/8 lipca 1837 roku, s. 416: Rząd Gubernialny Augustowski, Wydział Skarbowy. Pismo p.o. Gubernatora Cywilnego, radcy stanu M. Witanowskiego z 4/16 czerwca 1837 r.

łowych warunkach kontraktu dostarczano w biurze naczelnika powiatu mariampolskiego w normalnych godzinach urzędowania oraz w samym dniu licytacji, wadium zaś wynosiło 1/5 kwoty sumy „anszlagowej”²⁶.

Przykład zorganizowanego w grudniu roku 1859 przez naczelnika powiatu mariampolskiego przetargu łącznego na wystawienie słupów z nazwami trzech miast i zlokalizowanych tam ulic jest dobitnym potwierdzeniem pragmatyzmu władz administracyjnych schyłkowego okresu międzypowstaniowego, przynajmniej w wymiarze zagadnień okołotransportowych.

Przy drogach stawiano też słupy dla oznaczenia nazw obszarów leśnych. Dla przykładu: na 15/27 kwietnia 1859 r. przewidziano w biurze naczelnika obwodu kalwaryjskiego w guberni augustowskiej licytację *in minus* (od kwoty 60 rubli 50 kopiejek) na wystawienie „14 słupów przy drogach i granicach do oznaczenia nazwy lasów miasta Wiszyńca”²⁷.

Wreszcie istotną informację dla podróżujących po polskich drogach, szczególnie tych, którzy prowadzili działalność handlową, zawierały tzw. słupy ćwierćmilowego obrębu miasta, które co do zasady stanowiły granicę dzierżawy dochodów konsumpcyjnych w danej miejscowości, i gdzie składano „deklaracje wchodowe”. Istotne wątpliwości, jakie pojawiły się w tym zakresie, rozwiewał reskrypt Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu z 13/25 listopada 1841 r., nr 17 849. Jak jednak wynikało z danych zamieszczanych w administracyjnych dziennikach urzędowych, owe „słupy ćwierćmilowe” wystawiano z funduszy prywatnych²⁸. Były to zatem ten rzadki wypadek, gdy oznaczanie stawiane przy traktach było wyłącznie prywatnej proweniencji.

²⁶ DUGA, dodatek 2 do numeru 50 z 10 grudnia 1859 roku, s. 1020: Pismo Naczelnika Powiatu Mariampolskiego z 19/29 listopada 1859 r., nr 2048. Wypada nadmienić, iż opisywany przetarg odbywał się wówczas po raz czwarty.

²⁷ DUGA, dodatek drugi do nr 13 z 14/26 marca 1859 r., s. 209: Pismo Naczelnika Powiatu Kalwaryjskiego z dnia 11/23 marca 1859 r., nr 4770. Licytacja ta została ogłoszona na podstawie reskryptu Augustowskiego Rządu Gubernialnego z 2/14 marca 1859 r., nr 13 620. „Anszlag” został zatwierdzony przez rząd gubernialny, a wadium licytacyjne określono na 6 rubli 5 kopiejek.

²⁸ Dziennik Urzędowy Guberni Sandomierskiej (dalej: DUGS), nr 5 z 18/30 stycznia 1842 r., s. 41: Pismo Rządu Gubernialnego Sandomierskiego, Wydziału Skarbu, Sekcji Dochodów Niestałych z 9/21 grudnia 1841 r., nr 65 667. Jak wynikało z reskryptu Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu z 13/25 listopada 1841 r., nr 17 849, osoby przewożące alkohole przez dane miasto lub zamierzające sprzedać ją w danej miejscowości, zobowiązane zostały do „stawiania przed obrębem ćwierćmilowym”, w miejscach, gdzie dzierżawca dochodów konsumpcyjnych „obok wystawienia słupów oznaczających ćwierćmilowy obręb, utrzymywać będzie potrzebą liczbę oficjalistów przy każdym wjeździe do miasta”.

2. SŁUPY WIORSTOWE („WERSTWOWE”)

Specjalną kategorią słupów drogowych były tzw. słupy wiorstowe (jak wówczas je nazywano: „werstwowe”), o których można w zasadzie powiedzieć, iż stanowiły jakby najważniejszy element całego systemu oznaczeń komunikacyjnych Królestwa. Oznaczenie odległości pomiędzy miejscowościami Królestwa Polskiego stało się przedmiotem troski władz państwowych już na 6 lat przed wybuchem powstania listopadowego, co może też być interpretowane jako pierwsze oznaki rusyfikacji polskiego transportu, tym razem, oczywiście, w zakresie oznaczenia odległości poprzez wystawienie tzw. „słupów werstwowych”²⁹. 18 września 1825 r. Dyrekcja Generalna Dróg i Mostów pismem nr 3709 wystąpiła z wnioskiem o wprowadzenie w Królestwie Polskim przy wszystkich traktach pocztowych tzw. słupów werstwowych (wiorstowych). Słupy te miały zostać wystawione nawet przy tych drogach pocztowych, które zaliczano „od niepokładanych kamieniem”. Założeniem było wystawianie tychże słupów z drewna. W odpowiedzi namiestnik generał Józef Zajączek wystosował 28 września (a zatem po 10 dniach od wniosku Dyrekcji Dróg i Mostów) do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji rozporządzenie, nakazujące wydanie poleceń o realizację wniosku władz komunikacyjnych z 18 września 1825 r. W końcu września tego roku zaczęto zatem w Królestwie Polskim powoli wprowadzać rozwiązania zmierzające do rusyfikacji zewnętrznych oznak krajowego systemu mierzenia odległości pomiędzy miejscowościami. Pomimo obowiązującego w Polsce systemu milowego

²⁹ Postanowienie dotyczące podziału dróg na trakty wielkie, średnie i drogi boczne oraz wymiarów takowych, Namiestnik królewski Józef Zajączek, 20 kwietnia 1816 r., art. 6; *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych*, t. II: *Komunikacje lądowe*, Warszawa 1866, s. 275. Zgodnie z ustawą z 20 kwietnia 1816 r. miary traktów głównych i średnich w Królestwie Polskim miano dokonywać w milach, przy czym art. 6, tego prawa jasno precyzował, iż „polska mila urzędowa” odpowiadała długości tzw. mili geograficznej, zgodnie z podziałem jednego stopnia równika na 15 takich właśnie mil. Długość mili polskiej ustalono zatem na 12 456 łokci miary warszawskiej. Było to 7417 metrów i 586 tysięcznych. Warto też zaznaczyć, iż zgodnie z postanowieniem z 13 czerwca 1818 roku ustanowiono w Królestwie Polskim milę o długości 14 816 łokci 12 cali 3,75 linii, czyli 8534 metrów 311 tysięcznych. Tego projektu nie wprowadzono jednak w życie. Zamiast niego ustanowiono tzw. milę pocztową, porównywalną z siedmioma rosyjskimi wiorstami, czyli o długości 7467 metrów 467 tysięcznych. Następnie wprowadzono rosyjski system miary długości, oparty już bezpośrednio na wiorstach, gdzie jedna wiorsta to 500 sążni.

(1 mila = ok. 8534 metrów), zaczęto wprowadzać system rosyjski – wiorstowy – przy oznaczaniu długości trasy (1 wiorsta = ok. 1066,78 m.)³⁰.



Ryc. 2. Standardowy drewniany słup wiorstowy w Rosji z początku XIX wieku

Źródło: E. KOCZNIEV, *Bystryje versty Rossi*, „Avtomobilnyj transport” 1992, nr 2, <http://katalog.marokavto.narod.ru/versti.htm> [dostęp: 04.10.2015].

³⁰ Rozporządzenie o zaprowadzeniu słupów werstwowych przy wszystkich traktach pocztowych. Namiestnik królewski gen. Zajączek do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, 28 września 1825 r., nr 7557; *Kalendarz wydawany przez Obserwatorium Astronomiczne Warszawskie na rok przestępny 1860*, Warszawa 1860, s. 279-280; <http://www.myjulia.ru/post/278503/> [dostęp: 02.12.2014]: „W Rosji słupy wiorstowe pojawiły się już za czasów cesarzowej Elżbiety II, kiedy nakazano dnia 22 września (st. st.) 1764 r. ustawienie na wszystkich głównych drogach Rosji takich ujednoczonych kamiennych słupów. Pierwsze takie kamienne słupy ustawiono na drodze z Moskwy do Kołomy. W roku 1774 zaczęto ustawiać takie słupy na drodze z Petersburga do Carskiego Sioła. Uważa się, że projektantem tych pierwszych kamiennych słupów wiorstowych w Rosji był prawdopodobnie Antonio Rinaldi (choć później dane wskazują, że kamienne słupy wiorstowe projektował pierwotnie w Rosji architekt Jean-Baptiste Michel Vallin de la Motte). Zaczęto też, oczywiście, wystawiać standardowe słupy wiorstowe z drewna”.

W epoce paskiewiczowskiej zdarzało się, iż wystawienie czy naprawa słupów wiorstowych związane były z realizacją „anszlagu” na inne prace prowadzone na danym trakcie. Takie właśnie rozwiązanie przewidywał reskrypt Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego z 28 kwietnia/10 maja 1838 r., nr 3700/9419, który zapowiadał przeprowadzenie jednoczesnego przetargu na różne prace w ciągu „traktu kowieńskiego” przecinającego obwód kalwaryjski w guberni augustowskiej. W obwodzie kalwaryjskim (pomiędzy 281 a 319 milą tego traktu) przewidywano: postawienie słupów wiorstowych, wystawienie barier, naprawę mostów i wymurowanie trzech kanałów. Przewidziane do wykonania pomiędzy wsią Lipowo a Mariampolem prace, ogólnie obliczone ministerialnym „anszlagiem”, musiały się zamknąć w kwocie 13 938 złp 16 gr, z czego oczywiście tylko bardzo niewielka część mogła dotyczyć wystawienia samych słupów wiorstowych³¹.

Innym *casusem* praktycznego zastosowania rozwiązań administracyjnych w zakresie oznakowania dróg słupami wiorstowymi już w epoce paskiewiczowskiej jest decyzja podjęta przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego w dniu 22 listopada/4 grudnia 1838 r., nr 12 964/89 508. Zdecydowano wówczas o potrzebie wystawienia na odcinku położonym pomiędzy miastem Stawiskami a wsią Szypliszkami, na „tracie kowieńsko-petersburskim” (tj. na przestrzeni od 167 do 280 wiorsty tego szlaku) nowych słupów wiorstowych. Dokładnie rzecz biorąc, wykonawca zamówienia miał samodzielnie wykonać „z własnego materiału dębowego”, pomalować i postawić na tej trasie 144 słupy wiorstowe. Do tego kolejnym obowiązkiem „entrepenera” przystępującego do wykonania tego kontraktu na „tracie kowieńskim” było też wykonanie z własnego materiału sosnowego, postawienie i pomalowanie nowych barier drogowych o długości 1552 ½ sążni (2 km 681 m), wraz „z niezbędnymi słupkami i podporkami”, jak i przemalowanie kolejnych 577 ½ sążni podłużnych (997 m) starych barier. Na tym samym odcinku należało dodatkowo jeszcze dostarczyć, osadzić i pomalować 820 „znaków setkowych i mostowych”.

Reskrypt KRSWDiOŚP przewidywał przeprowadzenie jednoczesnego przetargu na wszystkie te prace; co też podano do wiadomości poprzez pismo augustowskiego rządu gubernialnego z 9/21 grudnia 1838 r., nr 63 165/15 854, sy-

³¹ DUGA, dodatek do nr 15 z 2/14 kwietnia 1838 r., s. 116: Gubernator Cywilny Augustowski, Wydział Administracyjny, pismo p.o. gubernatora cywilnego, radcy stanu M. Witnowskiego z 31 marca/12 kwietnia 1838 r., nr 2477/495.

gnowane przez p.o. gubernatora cywilnego radcę stanu M. Witanowskiego. Publiczną licytację *in minus*, polegającą na przyjęciu opieczetowanych deklaracji, rozpoczęto w sali posiedzeń rządu gubernialnego w Suwałkach 28 grudnia 1838/9 stycznia 1839 r. od kwoty 19 727 złp 16 gr, jako sumy określonej ministerialnym „anszlagiem”³². Z opisu zapowiedzi powyższego przetargu wyłania się – zapewne często stosowana przez ówczesne władze administracyjne – zasada łączenia zamówień rządowych na produkcję, pomalowanie i wystawienie *in situ* drewnianych dębowych znaków wiorstowych wraz z innymi zamówieniami, mającymi m.in. na celu oznaczenie orientacji czy odległości drogowych (kamienne znaki setkowe czy mostowe), a także zabezpieczenie samych poboczy dróg (sosnowe bariery drewniane). Zaskakuje widoczne w zamówieniu ministerialnym z 4 grudnia 1838 r., dość rzadkie dążenie do przerzucenia na „entreprenera” obowiązku zaopatrzenia się w materiał drzewny, potrzebny do wykonania słupów wiorstowych, czy barier drogowych.

Jeszcze inaczej wyglądała sprawa z wystawieniem słupów wiorstowych zgodnie z reskryptem KRSWDiOŚP z 24 kwietnia/6 maja 1839 r., nr 2516. Chodziło o „entreprzyę reparacji traktu kowieńskiego oddziału Stawiski” na przestrzeni pomiędzy 116 a 215 wiorstą tej drogi bitej, czyli pomiędzy wsią Baskowem a Rajgrodem. Otóż, zgodnie z „anszlagiem”, w obwodzie łomżyńskim trzeba było przede wszystkim wykonać resztę prac związanych z naprawą rowów przydrożnych, dostawą części materiałów drogowych oraz pomalowaniem 406 2/3 sążni starych barier (wszystko to za kwotę 7883 złp 27 gr). Istotniejszą w odniesieniu do słupów wiorstowych była kolejna część tego zamówienia „anszlagowego”, przeznaczonego do realizacji w obwodzie łomżyńskim, gdzie zaplanowano – poza pomalowaniem 297 kamieni setkowych

³² DUGA, 24 grudnia 1838/5 stycznia 1839 nr 1, s. 1-2: Rząd Gubernialny Augustowski, Wydział Administracyjny, pismo p.o. gubernatora cywilnego, radcy stanu M. Witanowskiego z 9/21 grudnia 1838 r., nr 63 165/15 854. Każdy „entreprener” przystępujący do przetargu musiał przed godziną 12.00 9 stycznia 1839 r. złożyć swoją opieczetowaną deklarację, do której musiało być dostarczone świadectwo kasowe o zapłaceniu wadium w wysokości 1973 złp (10% wartości kwoty przetargowej). Deklaracje pisano według dostarczonego, jednolitego wzoru: „W skutku ogłoszenia z dnia 21 (9) grudnia 1838 r. nr. 63 184/15 854 podaję niniejszą deklarację, iż obowiązuję się wystawić słupy werstwowe, bariery i inne roboty skutecznie na trakcie kowieńskim, obwodzie augustowskim, za sumę złp N. wyraźnie złp N poddając się wszelkim obowiązkom i zastrzeżeniom w warunkach licytacyjnych objętym. Zaświadczenie kasy N. na złożone w niej wadium złp. 1973 wynoszące, załączam, które w razie nieutrzymania się na licytacji sam odbiorę, lub o odesłanie go na mój koszt pocztą upraszam. Stałe moje zamieszkanie jest w N. Pisałem w N. dnia– miesiąca– roku (Podpis imię i nazwisko)”.

i mostowych, wykopaniem 420 sążni (ok. 95 m.) rowu przydrożnego oraz naprawą 16 420 sążni (ok. 3,743 km) burt przydrożnych – postawić i pomalować 161 słupów wiorstowych. Tu jednak przewidywany koszt „anszlagowy” wszystkich robót obliczono wstępnie na 4432 złp 7 gr. Co istotne, to fakt, iż zleceniodawca, czyli w tym wypadku augustowski rząd gubernialny, gwarantował dostarczenie przygotowanych już do wytworzenia tych słupów wiorstowych 53 sztuk kłoców dębowych. Licytację *in minus*, realizowaną w drodze przyjęć opieczętowanych deklaracji na te prace, zapowiedziano w sali posiedzeń augustowskiego rządu gubernialnego w Suwałkach na godz. 12.00 12/24 lipca 1839 r. Wadium zaś ustalono na 1/10 wartości kontraktu³³. Widzimy zatem, iż niekiedy zamówienie na wystawienie słupów wiorstowych, oczywiście koniecznie z drewna dębowego, nie tyle wiązało się ze zobowiązaniem ze strony administracji transportowej do bezpłatnego dostarczenia drewna z lasów państwowych i pomocy szarwarkowej, ile raczej dotyczyło przygotowania przed samym przetargiem materiału potrzebnego do wystawienia takich znaków. Wprowadzenie takiego rozwiązania mogło mieć wiele przyczyn, najbardziej prawdopodobną był zapewne brak lasów dębowych w najbliższej okolicy przewidywanych robót. Jak jednak obrazuje to dobitnie poprzedni przykład, niekiedy władze administracyjne żądały od „entrepreneurów” dostarczenia własnego materiału drewnianego, potrzebnego do wystawienia słupów wiorstowych, nie można więc mówić tu o jakiejś stałej, wypracowanej regule postępowania.

Dalsze zmiany w wyglądzie oraz procedurze postępowania przy wystawianiu słupów wiorstowych nastąpiły dopiero po 18 latach od wprowadzenia ustawy z roku 1825, już w pełni trwania epoki paskiewiczowskiej. Podczas kolejnej wizyty Mikołaja I w Królestwie, tym razem w roku 1843, przedstawiono carowi do zatwierdzenia projekt słupów wiorstowych nowego wzoru, tym razem sporządzanych z lanego żelaza. Proponowana liczba słupów wiorstowych w całym Królestwie oznaczona została w tym czasie na 2087 sztuk, a cena za jeden słup wynosić miała 15 rubli srebrem. Mikołaj I ostatecznie zezwolił na wystawienie w Królestwie Polskim żelaznych słupów wiorstowych,

³³ DUGA, nr 27 z 24 czerwca/6 lipca 1839 roku, s. 369-370. Poza tym reskrypt ministerialny przewidywał na trakcie kowieńskim przechodzącym przez obwód augustowski: a) odbudowanie lub naprawę 55 mostków i kanałów; b) wykopanie 502 sążni rowów, c) naprawę 21 019 sążni burt drogowych – na co przewidywano kwotę „anszlagową” rzędu 27 933 złp 12 gr. Ogólnie zatem prace zapowiedziane reskryptem KRSWDiOŚP z 6 maja 1839 r. zamykały się wstępnym kosztorysem w wysokości 40 219 złp 26 gr.

których ogólny koszt odlania wstępnie obliczono na 31 305 rubli srebrem. Rada Administracyjna została powiadomiona o carskim rozkazie poprzez informację namiestnika Paskiewicza, która została przekazana do wiadomości tego organu 17/29 września 1843 r. Jednocześnie feldmarszałek wezwał Radę Administracyjną do wydania stosownych rozporządzeń w celu pełnej i szybkiej realizacji monarszego polecenia. W konsekwencji rząd Królestwa postanowił zawiadomić o rozkazie monarchy dyrektora głównego prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych oraz Komisję Rządową Przychodów i Skarbu.

Nie proponowano jednak natychmiastowego zastąpienia wszystkich słupów drewnianych słupami żelaznymi, zalecając stawianie przy traktach drogowych słupów nowego rodzaju „w miarę uznanej potrzeby zastąpienia słupów drewnianych na teraz istniejących”. Rada wskazała zarazem na sposób finansowania wprowadzanych zmian, stwierdzając iż potrzebne kwoty powinny pochodzić z funduszy drogowych³⁴.

17/29 lipca 1844 r. Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych wystąpił z ogłoszeniem specyficznego przetargu, który miał się odbyć (w formie tzw. licytacji głośnej) w biurze tej instytucji 7/19 sierpnia tego roku o godzinie 12.00. Przetarg ten ogłoszono na „dostawę w latach 1845 i 1846 słupów żelaznych wiorstowych do dróg bitych w Królestwie Polskim”. Ustalono przy tym dokładną liczbę przewidzianych do dostarczenia w okresie dwu lat żelaznych słupów wiorstowych, ponownie określając ją na 2087 sztuk (zapewne była to liczba istniejących już wszystkich słupów tego rodzaju, wystawianych przy drogach bitych Królestwa Polskiego). Zarząd Komunikacji zastrzegał jednak, iż „w razie potrzeby” liczba wytwarzanych żelaznych słupów wiorstowych może ulec zmianie o około 500 sztuk. Wyprodukowane słupy miano w każdym roku, tj. 1845 oraz 1846, rozwozić po Królestwie po 3/15 maja, czyli już w pełni wiosny.

Co do samego przetargu, to wypada zauważyć, iż zaproszono do niego tylko i wyłącznie właścicieli, dzierżawców lub posiadaczy fabryk żelaznych. Istotne jest i to, iż władze Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych brały pod uwagę możliwość braku zgłoszeń na wykonanie całości prac, a zatem fiaska pierwotnej licytacji. Stąd zapowiedziano z góry, iż w wypadku zgłoszenia się „entrepreneurów” chętnych do podjęcia wspólnie ogólnego zamówienia, ale

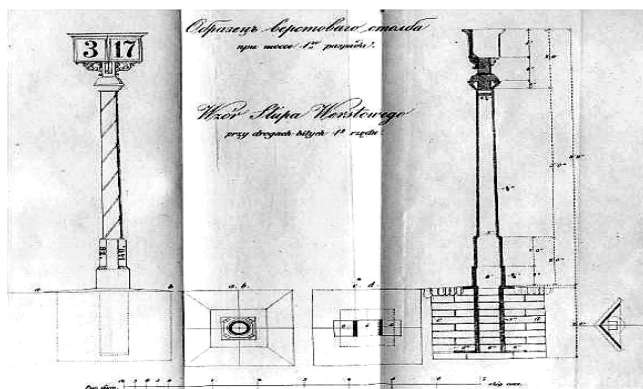
³⁴ Decyzja o zastąpieniu drewnianych słupów werstwowych przy traktach słupami z żelaza lanego. Rada Administracyjna, 17/29 września 1843 r.

rozdzielonego pomiędzy nich na części, zostałaaby ogłoszona licytacja częściowa.

Wadium wyznaczono na bardzo wysoką kwotę 5520 rubli srebrem; do tego dochodziła konieczność dopłacenia 45 rubli w gotówce na koszty ogłoszenia licytacji. Samej kwoty zabezpieczającej udział w przetargu nie trzeba było koniecznie dostarczać do biura Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych w gotówce, w listach zastawnych lub innych publicznie uznawanych papierach wartościowych. Wystarczyło przedstawić zaświadczenie (kasy generalnej Królestwa, jednej z kas obwodowych, czy Banku Polskiego) o dysponowaniu taką kwotą³⁵. W ten sposób w pierwszej połowie lat czterdziestych XIX wieku rozpoczął się w Królestwie proces zamiany słupów określających odległości pomiędzy poszczególnymi miejscowościami z drewnianych na żelazne.

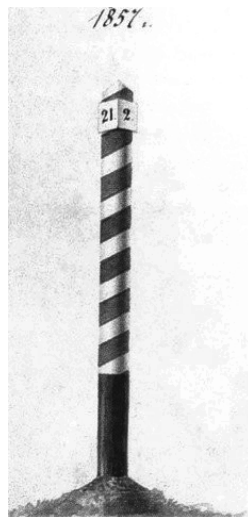
Uogólniając spostrzeżenia na temat funkcjonowania oznaczeń drogowych w Królestwie Polskim epoki konstytucyjnej i międzypowstaniowej nie można po pierwsze nie dostrzec stałej troski ówczesnych władz państwowych o uporządkowanie systemu drogowskazów oraz tablic z nazwami miejscowości. Inną kwestią było, czy rozporządzenia te były ściśle i konsekwentnie przestrzegane przez lokalne władze administracyjne oraz ludność. Po drugie wykorzystanie przez rosyjskie władze najeźdnicze zmian systemu oznaczeń drogowych do wprowadzenia wizualnie wszechobecnej tendencji rusyfikacyjnej nie budzi żadnej wątpliwości. Co zaskakuje jednak w tym kontekście, to – wskazane powyżej – rozporządzenie o wprowadzeniu wiorstowych oznaczeń dystansu, wydane jeszcze na długo przed powstaniem listopadowym. Trudno obecnie wyrokować, czy decyzja ta związana była jedynie z „techniczną” chęcią ujednolicenia, na terenie rządzonym przez carów moskiewskich i królów polskich jednocześnie, całego systemu wskazań odległościowych, czy kryła się za tym (jeszcze słabo widoczna, ale już zauważalna przez uważnych obserwatorów) tendencja ściśle rusyfikacyjna. W każdym razie nie podlega dyskusji, iż poważnie i solidnie potraktowana przez ówczesne polskie władze transportowe problematyka szeroko rozumianych oznaczeń transportowych okazała się z biegiem czasu nierozdzielnie związana z kwestiami o charakterze politycznym.

³⁵ Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego, nr 173 z 24 lipca/5 sierpnia 1844 r., s. 1252: Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, pismo z 17/29 lipca 1844 r.



Ryc. 3. Wzór słupa wiorstowego przy drogach bitych Królestwa Polskiego pierwszego rzędu z roku 1844

Źródło: *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych*, t. II: *Komunikacje Lądowe*, Warszawa 1866, s. 710-711. Aneks do decyzji o zastąpieniu drewnianych słupów wiorstowych przy traktach słupami z żelaza lanego, Rada Administracyjna 17/29 września 1843 r.



Ryc. 4. Typowy drewniany słup wiorstowy w Rosji z roku 1857

Źródło: <http://www.myjulia.ru/post/278503/> [dostęp: 15.10.2015].

*

Analizując dostępny materiał dotyczący dziejów podejścia władz Królestwa Polskiego pierwszej połowy XIX wieku do oznaczeń drogowych, można zauważyć pewne dość jaskrawo uwypuklające się tendencje. Samo tylko spektakularne zjawisko oznaczenia traktów i miejscowości stało się już w początkach istnienia Królestwa Polskiego celem intensywnych zabiegów władz, dbających o prawidłowe oznakowanie skrzyżowań ważniejszych dróg i miejscowości. Bez wątpienia powyższe podejście sprzyjało w sposób zasadniczy procesowi rozwoju ekonomicznego Królestwa Polskiego. Otwarcie antynarodowy aspekt tego problemu ujawnia się jednak z całą siłą w roku 1833, gdy podjęto decyzję o wymazaniu z przestrzeni publicznej wszelkich oznak polskich barw państwowych. W dalszej kolejności wydano przepisy zalecające, aby we wszystkich wsiach wystawić słupy z oznaczeniem ich nazw, z tym, że od roku 1835 drogowskazy znajdujące się przy głównych traktach bitych oraz „niebitych” miały nosić napisy nie tylko polskie, ale i rosyjskie. Dodatkowo, w roku 1843 ponownie uwzględniono kwestię oznaczeń drogowych w projektowanym i realizowanym procesie rusyfikacji. Wówczas namiestnik carski feldmarszałek Iwan Paskiewicz postanowił, aby stawiane przy szlakach komunikacyjnych przez właścicieli dóbr, słupy drogowe oznaczające nazwę miejscowości, uzupełnić o nowe dwujęzyczne napisy, zawierające informacje o „nazwie miejsca i liczbie domów”. Tablice te miano odtąd bezpośrednio wzorować na rozwiązaniach stosowanych w Cesarstwie Rosyjskim. Wszystkie te zmiany wykazują znaczący prymat polityki nad mającą służyć rozwojowi ekonomicznemu kraju czystą pragmatyką transportową. Profesjonalnie, wydawałoby się, potraktowana przez lokalne władze Królestwa Polskiego problematyka szeroko rozumianych oznaczeń transportowych okazała się z biegiem czasu nierozdzielnie związana z kwestiami o charakterze politycznym.

Podobną supozycję możemy też postawić przy ocenie ustanawiania w Polsce słupów wiorstowych („werstwowych”) i – ku zaskoczeniu – skonstatować, iż rozporządzenie o wprowadzeniu wiorstowych, a zatem rosyjskich, oznaczeń dystansu zostało wydane w Królestwie Polskim jeszcze na długo przed powstaniem listopadowym.

W konkluzji można zatem stwierdzić, iż jakkolwiek ogólne wnioski na temat funkcjonowania oznaczeń drogowych w Królestwie Polskim pierwszej połowy XIX wieku uwypuklają przede wszystkim nieustanną troskę władz państwowych o uporządkowanie systemu drogowskazów oraz tablic z nazwami miejscowości, to jednak łączy się z tym procesem nieodparcie wykorzystanie

przez Rosjan zmian systemu oznaczeń drogowych do wprowadzenia wizualnie wszechobecnej tendencji rusyfikacyjnej.

BIBLIOGRAFIA

Akty prawne

- Decyzja o zastąpieniu drewnianych słupów werstwowych przy traktach słupami z żelaza lanego. Rada Administracyjna, 17/29 września 1843 r.
- Postanowienie dotyczące podziału dróg na trakty wielkie, średnie i drogi boczne oraz wymiarów takowych. Namiestnik królewski Józef Zajączek, 20 kwietnia 1816 r.
- Postanowienie określające kogo ciąży obowiązek w miastach wystawiania, naprawy i malowania barier, słupów, szlabanów, drogowskazów, celowni rogatkowych, itp. Rada Administracyjna, 29 listopada/11 grudnia 1835 r.
- Rozporządzenie objaśniające że przemalowanie drogowskazów i słupów z tablicami w dobrach rządowych kosztem skarbu, a w prywatnych kosztem właścicieli nastąpić powinno. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego, pismo do Komisji Województwa Augustowskiego, nr 2 317/4 447, 21 lutego 1834 r.
- Rozporządzenie o porządnym i czytelnym zaprowadzeniu przy wsiach tablic z ich nazwiskami. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego, pismo do Komisji Województwa Lubelskiego, nr 87 211/6467, 12 listopada 1834 r.
- Rozporządzenie o przemalowaniu na kolory w państwie rosyjskim używane: słupów, szlabanów, latarń i celbud. Rada Administracyjna, 22 kwietnia/4 maja 1833 roku
- Rozporządzenie o umieszczaniu drogowskazów przy traktach krzyżowych i tablic przy głównym wjeździe do wsi z jej nazwiskiem. Instrukcja względem naprawy traktów, Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, nr 422/91, 9 kwietnia 1817 roku
- Rozporządzenie o zamieszczaniu na drogowskazach przy traktach głównych napisów w językach polskim i ruskim. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego, rozporządzenie skierowane do Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych, nr 10 235/32 076, 28 czerwca/10 lipca 1835 r.
- Rozporządzenie o zaprowadzeniu słupów granicznych na graniach terytoriów województw. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego, pismo skierowane do Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych, nr 2725/6718, 27 stycznia/8 lutego 1835 r.
- Rozporządzenie o zaprowadzeniu słupów werstwowych przy wszystkich traktach pocztowych. Namiestnik królewski gen. Zajączek do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, nr 7 557, 28 września 1825 r.
- Rozporządzenie zalecające dawanie napisów w językach ruskim i polskim na słupach drogowych, wskazujących odległość, oraz nazwisko wsi lub miasta i liczę domów. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych, 29 kwietnia/11 maja 1844 r.

Dzienniki Urzędowe

- Dziennik Urzędowy Guberni Augustowskiej (dalej: DUGA), nr 5 z 23 stycznia/4 lutego 1837 r.
DUGA, nr 22 z 22 maja/3 czerwca 1837 r.

DUGA, nr 27 z 26 czerwca/8 lipca 1837 r.
DUGA, nr 1 z 24 grudnia 1838/5 stycznia 1839 r.
DUGA, dodatek do nr 15 z 2/14 kwietnia 1838 r.
DUGA, nr 27 z 24 czerwca/6 lipca 1839 r.
DUGA, dodatek 2 do numeru 50 z 10 grudnia 1859 r.
DUGA, dodatek drugi do nr 13 z 14/26 marca 1859 r.
Dziennik Urzędowy Guberni Radomskiej, nr 39 z 16/28 września 1845 r.
Dziennik Urzędowy Guberni Sandomierskiej, nr 5 z 18/30 stycznia 1842 r.
Dziennik Urzędowy Województwa Augustowskiego (dalej: DUWA), nr 28 z 12 lipca 1834 r.
DUWA, nr 22 z 16/28 maja 1836 r.
Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego (dalej: DUWM), 29 lipca 1833 r.
DUWM 17 listopada 1834 r.
DUWM, 29 lipca 1833 r.
DUWM 1834, nr 170.
Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego, nr 173 z 24 lipca/5 sierpnia 1844 r.

Źródła wydane drukiem

Kalendarz wydawany przez Obserwatorium Astronomiczne Warszawskie na rok przestępny 1860, Warszawa 1860 r.
Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych, t. II, Komunikacje lądowe, Warszawa 1866.

Strony internetowe

<http://www.myjulia.ru/post/278503/> [dostęp: 02 i 15.10.2015].
<http://katalogmarokavto.narod.ru/versti.htm> [dostęp: 04.10.2015].
<http://obzor.westsib.ru/article/368794> [dostęp: 04.10.2015].

OZNACZENIA DROGOWE W KRÓLESTWIE POLSKIM PIERWSZEJ POŁOWY XIX WIEKU JAKO CZYNNIK ROZWOJU EKONOMICZNEGO KRAJU

Streszczenie

Opis podejścia władz Królestwa Polskiego do lokalnych oznaczeń miejscowych i drogowych oraz wiorstowych wskazuje, iż problem ten stał się celem intensywnych zabiegów jeszcze w okresie konstytucyjnym. Otwarcie antynarodowy aspekt zagadnienia ujawnia się w roku 1833, gdy podjęto decyzję o wymazaniu z przestrzeni publicznej wszelkich oznak polskich kolorów państwowych. Następnie, gdy wprowadzono przepisy, aby we wszystkich wsiach wystawić słupy z oznaczeniem ich nazw, od roku 1835 drogowskazy miały nosić napisy nie tylko polskie, ale i rosyjskie. W roku 1843 namiestnik postanowił, aby stawiane przy szlakach komunikacyjnych przez właścicieli dóbr słupy drogowe uzupełnić o nowe dwujęzyczne napisy, zawierające informacje o „nazwie miejsca i liczbie domów”. Z kolei rozporządzenie o wprowadzeniu rosyjskich, wiorstowych, oznaczeń dystansu zostało wydane na długo przed powstaniem listopadowym. W konkluzji widzimy nieustanną troskę władz państwowych o uporząd-

kowanie sytemu drogowaskazów oraz tablic z nazwami miejscowości, z czym jednak łączy się nieodparcie wykorzystanie przez Rosjan zmian systemu oznaczeń drogowych do wprowadzenia wizualnie wszechobecnej tendencji rusyfikacyjnej.

Słowa kluczowe: słupy drogowe, słupy wiorstowe, Królestwo Polskie.

ROAD MARKING IN THE POLISH KINGDOM
OF THE FIRST HALF OF THE 19TH CENTURY
AS A FACTOR IN ECONOMIC DEVELOPMENT

S u m m a r y

The way the authorities of the Polish Kingdom treated local place and road marking as well as verst distances (Pol. *wiorsta*) indicates that this was a matter of serious concern already in the so-called constitutional period. An openly anti-state nature of the problem became apparent in 1833, when a decision was made to erase from the public sphere any signs of Polish national colours. When it was ordered that all villages be marked with posts bearing their names, it was decreed that such name plates indicate a given place name both in Polish and in Russian (since 1935). In 1843, the Governor ordered that roadside mile posts installed by local landowners have new bilingual inscriptions added, giving information about the “name of the place and number of houses.” Notably, the order to introduce Russian verst designations of distance had been issued long before the November Uprising, which demonstrates the diligence of the Russian authorities to sort out the system of road signs and place nameplates. This in turn is associated with a strong tendency for Russification visible everywhere, including the changing of road marking

Key words: road signs, verst posts, Polish Kingdom.

Translated by: Tomasz Palkowski