



cząwszy od połowy XVI „**Konstytucje sejmowe**” z 1539 roku powszechną troskę. Autorami pierwszych

„...o drodze często dysputowano. Mówiono, że jedni zajmują jej część pod zasie

Polecenie to nie oznaczało bynajmniej istnienia jakichś ogólnopolskich przepisów o szerokości dróg pub

- „ **iter** ”- to droga dla pieszych lub konny

- „ **actus** ”- droga wozowa, jednokierunkow

- „ **via** ”- oznaczano właściwy gościniec p

Gdy król francuski Henryk II polecił wybudować w 1550 roku drogę z Paryża do Orleanu, szerokość jej v

„...Naznaczamy też do wszystkich województw rewizory, tych trzech urzędników

„...Ciąż lustratorowie gościńce spisać mają i drogę im na dziesięć łokci dla furmanów i pędzenia wołów w

O jakich łokciach myślał ustawodawca- nie wiadomo. Można jedynie przypuszczać, że zarządzenie mów

Ustalona dekretami sześciometrowa szerokość dróg była faktycznie fikcją wobec braku jakiegokolwiek wid

Andrea Palladio w swoich „Czterech Księgach o Architekturze” wydanych w 1570 roku, powołują

Drogi projektowane przez Palladia były podzielone na trzy pasy. Środkowy, dla pieszych, wykładany dob

Na rysunkach dołączonych do „Czterech Ksiąg o Architekturze” Palladio nie podaje ani wymiarów, ani d

Tego rodzaju mechaniczne naśladowanie rzymskich wzorów, nie dostosowane do ówczesnych potrzeb,

Nie było to powodowane wygodnictwem, ale bezpieczeństwem. Świadczą o tym na przykład zapisy z ks

„...trzy wozy należące do karawany załadowane beczkami z winem, jadąc do M

karoca królewska na

pasach z XVII wieku

W innych krajach Europy nie było lepiej. Zapiski ówczesnych kronikarzy świadczą niezbicie, że beznadziejny stan dróg, niedostosowanych wręcz do ruchu, zwłaszcza po dłuższych okresach deszczu, ludzie przyjmowali jako dopust Boży.

Wyjątkiem było zachowane do dzisiaj jedno z najstarszych zarządzeń technicznych dotyczące budowy dróg na terenie Niemiec, wydane 1554 roku przez księcia Juelich- Bergu. Zezwalało ono na zabieranie z przydrożnych terenów kamieni, drewna i faszyny do budowy lub naprawy dróg i nakazywało wykonywanie obustronnych rowów oraz takich spadków poprzecznych, aby woda mogła swobodnie spływać na boki. Niestety, trudno ustalić, w jakim stopniu polecenia tego typu były realizowane, zachowane bowiem fragmentaryczne opisy i itineraria prawie jednogłośnie podkreślają fatalny stan dróg w XVI wieku w całej Europie.

Ówcześni budowniczy nie zdawali sobie sprawy, że jedną z głównych przyczyn takiego stanu było nagminne stosowanie faszyny do remontów i umacniania jezdni. Wiązki faszyny rozkładano bezpośrednio na gruncie, tworząc w ten sposób sprężysty fundament, będący jednocześnie warstwą filtracyjną. Na taki podkład rzucano żwir, piasek i drobne kamienie, tworzące właściwą nawierzchnię. Taką nieprawidłową technicznie metodę budowy stosowano wówczas powszechnie. Po krótkim czasie faszyna butwiała i traciła sprężystość, drobny piasek wypełniał wolne miejsca między poszczególnymi gałązkami, a cała nawierzchnia traciła swoje techniczne zalety.

Jedynie we Francji pod koniec XVI wieku zajęto się we właściwy sposób problematyką dróg i transportu, w wyniku doniosłych zmian natury gospodarczej i politycznej. Nastąpiło wówczas scentralizowanie władzy w rękach królewskich, wzrosła produkcja francuskich manufaktur, zwiększył się ruch między Paryżem a miastami portowymi, wywołany ożywieniem handlu zamorskiego.

Książę de Sully, minister króla Henryka IV, realizując plan gospodarczego podniesienia kraju, jako pierwszy podjął próbę scentralizowania gospodarki drogowej. W 1607 roku wydana została

instrukcja normująca system administracji drogami, w poszczególnych rejonach powołano pełnomocników królewskich obowiązanych do składania corocznych sprawozdań z przeprowadzanych robót, uruchomiono kredyty państwowe na remonty i konserwację dróg. W ciągu kilkunastu lat stan francuskiej sieci drogowej poprawił się znacznie, jakkolwiek technika umacniania nawierzchni nie uległa jeszcze istotnym zmianom, a teoretyczne rozwiązania Palladia nie były brane pod uwagę.

Działalność księcia **de Sully**, nazywanego niejednokrotnie „**Wielkim Dróżnikiem**”, podjął w drugiej połowie XVII wieku Ludwik XIV. Na polecenie króla problemem dróg zajął się wszechwładny minister-

Jean- Baptiste Colbert

Drogi budowane z jego inicjatywy i pod jego kierownictwem spowodowały przewrót w tej dziedzinie. Posiadały obustronne rowy, prawidłowy w zasadzie przekrój poprzeczny o spadkach na zewnątrz, a miejscami utwardzoną nawierzchnię. Była ona częściowo brukowana, a częściowo układana warstwami: na wyrównane podłoże kładziono duże płaskie kamienie, na to sypano 25 centymetrów szutru i pokrywano dwudziestocentymetrową warstwą żwirową, posiadającą dziesięciocentymetrowy spadek poprzeczny. Po kilku miesiącach eksploatacji ruch kołowy i padające deszcze ubijały i komprymowały w pewnym stopniu poszczególne warstwy. Minister Colbert zorganizował służbę drogową, której powierzył utrzymywanie dróg w należyłym stanie. Usuwano więc na bieżąco wyboje i uszkodzenia, reperując je materiałami, jakie były pod ręką: faszyną, drewnem, żwirem, kamieniami.

Z perspektywy trzech wieków, jakie nas dzielą od tego okresu, z technicznego punktu widzenia drogi ówczesne we Francji zasługują zaledwie na ocenę dostateczną. Nieprawidłowe odwodnienie, złe powiązanie poszczególnych warstw nawierzchni, liczne wyboje w zbyt grubej i mało wytrzymałej warstwie żwirowej stwarzały liczne kłopoty i podróżnym, i służbie drogowej. Niemniej drogi te stanowiły bardzo ważny etap w historii drogownictwa, mimo że inwestycje Colberta objęły jedynie drogi główne.

Trakty drugorzędne pozostały nadal trudno dostępnymi szlakami gruntowymi.

Przykład Francji, gdzie po raz pierwszy od czasów Cesarstwa Rzymskiego zadbano o usprawnienie komunikacji lądowej, był zaraźliwy. Wprawdzie pod koniec panowania Ludwika XIV w wyniku trudności finansowych nakłady na budowę dróg zostały poważnie ograniczone, ale francuskie „drogi królewskie” były już słynne w całej Europie. W Niemczech, we Włoszech, w Anglii naśladowano wzory francuskie po pierwsze dlatego, że w krajach tych występowały analogiczne przemiany gospodarcze, spowodowane wzrastającą produkcją manufaktur, a po drugie dlatego, że Ludwik XIV- „le roi soleil”- był nie kwestionowanym autorytetem nawet w tej dziedzinie zarówno dla drobnych książątek włoskich i niemieckich, jak i dla potężnych angielskich landlordów.

Zupełnie inaczej kształtowały się w tym okresie stosunki gospodarcze i polityczne na terenie Polski, gdzie rozwój manufaktur był znikomy, a administracja państwa niemal całkowicie zdecentralizowana.

W Rzeczypospolitej szlacheckiej obowiązek budowy mostów, grobli itp. obciążał właściciela przyległych gruntów. Z tego tytułu byli oni uprawnieni do pobierania myta od przejeżdżających, przeznaczonego zarówno na zwrot kosztów budowy, jak i na bieżącą konserwację i remonty. Dochody z tego tytułu musiały być spore, zważywszy, że termin „grobla” miał wówczas inne

znaczenie. Dziś groblą nazywamy nieprzepuszczalny nasyp ziemi o specjalnej konstrukcji, który ma za zadanie ochronę nisko położonych terenów przed zalaniem wodą. Przed wiekami- jak to wynika z sensu zachowanych przekazów pisemnych- terminem tym oznaczano również nasyp ziemny pod drogę, wykonany na terenach grząskich i bagnistych. A takich „grobli” było znacznie więcej niż mostów.

Dochody z myt przysługiwały właścicielom terenu nawet w takich przypadkach, gdy mosty lub groble budowano na głównych traktach królewskich. Szlachta, zwolniona- od opłat celnych, musiała uiszczać myta na równi z ludźmi „niskiego stanu”.

Rzeczywistość daleko jednak odbiegała od założeń ustawodawców. Szlachta chętnie pobierała myta. ale nie kwapiła się do należytego wypełniania przyjętych obowiązków. Wynika to wyraźnie chociażby z popularnego podręcznika dla właścicieli ziemskich, wydanego w 1588 roku, a napisanego przez Anzelma Gostomskiego, magnata wielkopolskiego, pod tytułem „Gospodarstwo”. W książce tej, omawiającej drobiazgowo czynności przy pracach polowych i administrowaniu majątkami, problem dróg i mostów jest poruszony tylko w jednym zdaniu, będącym instrukcją dla dworskiego młynarza: „...drogi do młyna ma naprawiać, mosty kędy może. A kiedy rzecz wielka, tam urzędnika i pana ma upominać, że nie zdoła sam...”.

W Polsce nie było sprężystej władzy administracyjnej, która mogłaby zmusić poborców myta do ustawowych świadczeń, co w konsekwencji doprowadziło drogi do zupełnej ruiny. Ponieważ jednak w tym samym czasie zwiększała się i wysokość opłat mytniczych, i ilość miejsc, w których myto pobierano, można by ustalić prostą zależność, oczywiście odwrotnie proporcjonalną, między stanem dróg a kwotami ściąganyymi na ich budowę i utrzymywanie.

I tak na przykład w XVII wieku między Drohobyczem a Jarosławiem, a więc na odcinku około 90 kilometrów, żądano 174 razy opłat mytniczych, a oficjalista księcia Ostrogińskiego w Tarnopolu żądał pięciu myt naraz: grobelnego, spaśnego, targowego, wozowego i pomiernego.

Doświadczył tego na własnej skórze imć pan Jakub Mościcki jadący z karawaną kupiecką ze Stambułu do Lwowa. Notował starannie wydatki w swoim diariuszu:

w Cwitowej od wozu jeden złoty 15 groszy,

w Buczaczu od wozu po 12 złotych,

w Przewłocze od wozu po 5 złotych i podarunek,

w Litatynie od wozu po 1 złotym 15 groszy,

w Potutorach po 6 złotych i podarunek,

w Brzeżanach po 12 złotych od wozu i podarunek,

w Narajowie po 8 złotych, nadto cytryn i ryżu z rodzynkami za 6 złotych,

w Brykowie po groszy 15,

w Wołkowie po 4 złote,

w Przemyślanach po 10 złotych i podarunek,

w Kurowicach po 1 złoty,

w Hermanowie na dwóch miejscach po 6 groszy,

w Mikłaszowie po 1 złoty 6 groszy od wozu, a w ostatku jeden miał w kolonie dwie sztuce atłasu perskiego

Wydawałoby się, że przy tak wielkich obciążeniach finansowych prowadzenie działalności handlowej nie

-w pierwszej połowie XV wieku Kraków importuje rocznie, przede wszystkim z F

-w tym samym czasie przez komorę poznańską przechodzi rocznie tranzytem do Niemiec ponad milion

-w roku 1534 przewieziono przez komorę wieluńską przeszło 110 tysięcy różnych skór,

-w XVI i XVII wieku przez jedną tylko komorę w Brzegu przepędzono do Niemiec 60 tysięcy wołów.

-w 1610 roku szlachcic Sulatycki pędzi na jarmark w Łucku 4 tysiące baranów, 3 tysiące wołów. 600 jałów

Nietrudno jest ustalić przyczyny, dzięki którym obowiązujące drakońskie prawa składowe, opłaty celne,

Przykładem takiego postępowania może być na przykład prawo, zwalniające kupców z obowiązku podopieczności Jarmarki ówczesne w niczym nie przypominały dzisiejszych. Trwały one całymi tygodniami, posiadały uchwały sejmu z 1565 roku nie wprowadzają do układu drogowego żadnych istotnych zmian i dotyczą tylko drogi. Na szesnastowiecznych mapach, nawet na tych najlepszych opracowanych przez Gerharda Mercatora, Generalna mapa Polski, **Władysław Górecki** w 1562 roku, nie podaje żadnej trasy drogowej. Oznacza to, że

„...Na co przewozu szukać, kędy możesz zbrodzić!

I płacić! I w strachu być! We dwoje się szkodzić,

A zwłaszcza, jeśli piasek widać ode spodu.

W tern cię jednak przestrzegam! Waruj chybić brodu!

W lewo prąd, w prawo tonie...”

Warto tu może zwrócić uwagę, że ta krytyczna opinia o „przewozie”, a więc o promie, dotyczy dziedziny

W spisie taboru artylerii, wyruszającej na wyprawę przeciwko Moskwie w 1557 roku, zwraca uwagę ilość

Według zachowanego dokładnego inwentarza z 1649 roku, w arsenale warszawskim znajdował się sprzęt

Fatalny stan polskich mostów, grobli i promów był więc następstwem słabości organizacyjnej państwa, k

Most przez Wisłę w Toru **Piotra Postilla** który przetrwał do dzisiaj, a na zlecenie króla **Stefana Batory** w 1576 roku

Mistrz Postill, jak to wynika z zachowanych rycin, wybudował most o bardzo prostej konstrukcji leżajowej

Nie ulega wątpliwości, że most ten był wielokrotnie uszkodzany podczas powodzi i wiosennych lodocho

Następnym z kolei dowódcą polskiego zastawczywa był **Erazm Głotko** który w 1596 roku zbudował na Wiśle w Warszawie

Most ten, o łącznej długości około 500 metrów, posiadał 22 przęsła, przekryte drewnianymi kratownicami

„...most, największy na północy, zbudowany z ogromnych belek, położony nad Wisłą

„...most, dziwną sztuką i niezmierną pracą wystawiony, był arcydziełem Króla Augusta...”

„...Zygmunt August zbudował na Wiśle most drewniany, długi stóp 1150, który tak długością jak i wspaniałością

„...jest pod Warszawą most wielkim kosztem od królowy Anny, siostry Króla Zygmunta Augusta, przez



Ta ostatnia cytata niesłusznie przypisuje całą zasługę wybudowania mostu Annie Jagiellonce. Zygmunt August, jak pisał **Jan Kochanowski** tak opiewał most mistrza Erazma:

„...Nieubłagana Wiślo, próżno wstrząsasz rogi, Próżno brzegom gwałt czynisz i

Nalazł fortel król August, jako cię miał pożyczć, A ty musisz tę swoją dobrą myśl położyć, Bo krom wiosel,



warszawski **Organizacja Wydziału Rzeczywistych i Walnych Sejmików Koronnych**

o trójkątno- wieszarowy układ statyczny mostu

Trzydzieści lat służył miastu ten wspaniały, jak na ówczesne czasy, most. Źle konserwowany i niedbale chroniony w 1603 roku zerwany został przez lody wiosenne. Nie próbowano nawet go odbudowywać. W XVII wieku skarb królewski nie miał już środków na pokrycie tak poważnego wydatku.

Były to jedyne mosty przez Wisłę. W XVI wieku ciągle jeszcze korzystano z łodzi i promów, które w zasadzie wystarczały. Mimo stale wzrastającego ruchu na drogach publiczne środki komunikacji i łączności nie istniały w ogóle, więcej nawet- potrzeby takiej do XVI wieku zupełnie nie odczuwano. Jedynie ci, dla których otrzymywanie takich czy innych informacji było konieczne, organizowali i utrzymywali dla własnych celów stałe środki łączności.

Taką „prywatną” organizację posłańców posiadał z reguły każdy, władca feudalny,

poszczególne miasta, ważniejsze zakony, biskupi, cechy rzemieślnicze, gildie kupieckie, uniwersytety, a niejednokrotnie nawet zamożniejsi kupcy i bankierzy. Różnice między tymi całkowicie od siebie niezależnymi, organizacjami posłańczymi były olbrzymie. Na przykład gońcy króla Zygmunta Augusta, rekrutujący się z młodzieży szlacheckiej, uprawnieni do otrzymywania podwód w miastach i dobrach królewskich, przebywali trasę Kraków- Wilno w 5 dni, to jest- pokonywali około 140 kilometrów dziennie, natomiast posłańcy miejscy wędrowali najczęściej pieszo, przemierzając ogromne połacie kraju z listami kupieckiej natury. Czas nie grał wówczas takiej roli jak dziś, nawet przy przekazywaniu ważnych i, zdawałoby się, pilnych wiadomości.

Swojego rodzaju rekordem było w **1603** roku zawiadomienie Jakuba VI o śmierci Elżbiety I, która zmarła w odległym o **600** kilometrów Londynie, w ciągu **3** dni.

Utrzymywanie konnych kursorów, a więc kosztownej organizacji rozstawnych koni, było zapewne nieopłacalne dla celów handlowych, jeżeli nawet Gdańsk najbogatsze miasto nad Bałtykiem, utrzymywał w połowie XVI wieku łączność w Wrocławiu, Toruniu, Poznaniu i Szczecinie jedynie za pośrednictwem regularnie wprawdzie kursujących, ale pieszych posłańców. Posłańców takich miały nawet bogatsze firmy czy też rodziny. Licznymi gońcami dysponował na przykład słynny norymberski bank braci Fuggerów. W Polsce własnych kursorów posiadały rodziny bogatych kupców krakowskich: Bonerów, Monteluppich, Goderich. W zachodniej Europie zmiana nastąpiła dopiero na przełomie XV i XVI wieku, gdy cesarz Maksymilian I zlecił niejakiemu Taksisowi zorganizowanie stałej łączności między Innsbruckiem w Tyrolu a Niderlandami. „Poczta” Taksisa już po kilkunastu latach objęła zasięgiem wszystkie ważniejsze ośrodki ówczesnej Europy, nie ograniczając swojej działalności do potrzeb dworu cesarskiego.

Rzeczpospolita Polska korzystała również z usług przedsiębiorstwa Taksisów. Zacieśnienie jednak stosunków polsko- włoskich za ostatnich Jagiellonów spowodowało powołanie przez króla Zygmunta Augusta własnej poczty, przeznaczonej do „przesyłania listów do Włoch i załatwiania tam innych spraw”. Jest też możliwe, że decyzja ta została podjęta w wyniku wielokrotnie stwierdzanego otwierania listów przez agentów dworu habsburskiego.

W roku 1558 zostało przez kancelarię królewską wystosowane następujące pismo:

„...podając do powszechnej wiadomości iż, mając na oku własną, tudzież naszyc

Wyznaczamy na dyrektora **Prospera Prowana** naszego pośrednika w Krakowie, którego prawość i ob Pokrycie wszystkich kosztów, na kurierów, konie i wszelkie inne potrzeby do Nas musi należeć. Rzeczor Dan w Warszawie, w sam dzień św. Łukasza Ewangelisty, roku Pańskiego 1558 a 29 panowania Nasze



Prosper Prowana, założyciel **Sebastiana Monteluppich** polskiej, nie utrzymał się długo na tym stanowisku praw Poczta polska, zreorganizowana, rozbudowana i prowadzona przez wiele lat przez rodzinę Monteluppich Sytuacja w Polsce nie zmieniła się, gdy w zachodniej Europie zakres działania poczty został poszerzony Najpopularniejszy typ dylizansu posiadał trzy przedziały:

-przedni, półkryty, mieszczący trzy osoby- uchodził za najlepszy;

-środkowy, kryty, na sześć osób;

-oraz tylny, również kryty, na trzy osoby.

Średnia szybkość pojazdu wynosiła 4- 7 kilometrów na godzinę, w zależności od stanu drogi.

W Anglii, gdzie w XVII wieku drogi były znacznie gorsze od francuskich „dróg królewskich”, wprowadzenie „...hodowla koni i szlachetna sztuka jazdy konnej ulegną zagładzie. Tamiza, która Mimo takich protestów popularność dyliżansów, jedyne publicznego środka lokomocji, rosła szybko w W pierwszej połowie XVI wieku w mieście Kocs na Węgrzech rozpoczęto produkcję pojazdów, które mia Początkowo były one mało popularne i korzystały z nich prawie wyłącznie kobiety. W Paryżu na przykład Karoce rozpowszechniły się dopiero w XVII wieku. Był to bardzo kosztowny środek lokomocji, używany Podróż karocą odbywała się z zachowaniem całego dworskiego ceremoniału:

„...gdy pan już wsiadł do karety, dwóch hajduków stawało na stopniach, trzymając Ilość zaprzęganym koni nie była więc jedynie przejawem snobizmu, lecz niejednokrotnie koniecznością Św. Fiacrius

Tak podróżowali jedynie najbogatsi. Kto nie posiadał własnego pojazdu, musiał jechać konno lub wędrować pieszo, z wyjątkiem mieszkańców Paryża. Tam w 1640 roku zorganizowano pierwsze na świecie przedsiębiorstwo wynajmu powozów, dysponujące początkowo 20 karetami. „Znakiem fabrycznym” tych pojazdów był wymalowany na drzwiczkach wizerunek **Fiacriusa**

, jednego z popularniejszych świętych w wiekach średnich we Francji. I tak paryżanie zaczęli nazywać wynajmowane karety opatrzone wizerunkiem świętego po prostu...fiakrami. Jako ciekawostkę należałoby odnotować fakt, że patronem współczesnych podróżnych nie został ani święty Benezet, ani święty Fiacrius, postacie bądź co bądź historyczne, ale **święty Krzysztof**

- fikcyjny bohater pięknej legendy.

Miał to być olbrzym o nadludzkim wzroście i niespotykanej sile, który postanowił służyć tylko najpotężniejszemu panu na świecie. Pracował więc kolejno u króla, potem u diabła, a gdy przekonał się, że zły duch boi się Chrystusa, zgłosił się do służby u świątobliwego pustelnika. Ten polecił mu przenoszenie podróżnych przez głęboką rzekę, na której nie było ani mostu, ani brodu. Pewnego dnia, gdy święty Krzysztof przeniósł na drugi brzeg Dzieciątka Jezus- został ochrzczony, a po latach kanonizowany. Do wielkiej popularności tego świętego przyczyniła się zapewne jedna z najpoczytniejszych ksiąg średniowiecza „Złota Legenda” Jakuba de Voragine z XIII wieku, która po (wynalezieniu druku) miała ponad 100 edycji.

W Polsce nie wprowadzono ani dyliżansów, ani fiaków, a poczta, do której należało jedynie przewożenie listów lub niewielkich przesyłek, korzystała w dalszym ciągu z gońców pieszych lub kursorów konnych stosunkowo mało zależnych od stanu dróg. W tych warunkach wydatki poczty, jakbyśmy dziś określili- „inwestycyjne”, ograniczały się do budowy zajazdów, przeznaczonych do wymiany koni i obsługi służby pocztowej.

karczma- drzeworyt

Autorami prawie wszystkich szczegółowych opisów podróży po Polsce w XVI i XVII wieku byli obcokrajowcy, najczęściej Włosi i Francuzi, którzy notowali przede wszystkim fakty zawierające dla nich elementy egzotyki. Uderzała ich więc różnica między tym, do czego byli przyzwyczajeni w swoich krajach rodzinnych, a tym, co spotykali w Polsce. Nie znając naszego języka i obyczajów, niejednokrotnie wiele spraw mylnie interpretowali, wiele szczegółów niewłaściwie oceniali, często, nawet mimo może najlepszej woli, mijali się z prawdą. Skrajnym przykładem tego może być pogląd niejakiego pana de Hysrle, Austriaka, który był negatywnie do

wszystkiego w Polsce nastawiony przede wszystkim dlatego, że podawane mu potrawy były zaprawiane **dzięgielem**, a nie powszechnie używanym w Austrii ...**imbirem**.

Uwzględniając jednak subiektywizm ówczesnych pamiętnikarzy, najczęściej posłów wysokiego rodu lub zamożnych kupców, nie można nie zauważyć, że w XVI wieku oceniają oni warunki podróży po Polsce raczej pozytywnie, natomiast pod koniec XVII wieku zaczynają dominować opinie zdecydowanie negatywne. Pozwala to na sformułowanie wniosku, że w okresie panowania Jagiellonów podróżowanie po naszym kraju było bardzo zbliżone do warunków włoskich czy też francuskich, później natomiast wystąpiły znaczne już różnice, niestety, na naszą niekorzyść. Zachodnioeuropejski postęp w dziedzinie techniki podróżowania nie objął terenów polskich. Najbardziej dawał się we znaki brak gospód czy też zajazdów przydrożnych, nastawionych na obsługę podróżnych, jak to miało miejsce w całej Europie. Karczmy, których w Polsce było wiele, pełniły zgoła inne funkcje.

Ówczesne karczmy wiejskie, poza budynkiem frontowym przeznaczonym dla gości, posiadały na zapleczu obszerny „stan” to jest pomieszczenie dla koni i wozów, z dojazdem na przestrzał przez karczmę właściwą. W budynkach takich część frontowa była tylko dodatkiem do „stanu”, gdyż zgodnie z ówczesnymi zwyczajami nawet goście zatrzymujący się we dworze odsyłali powozy i konie do karczmy. Zajazdy bez „stanu” posiadały obszerne podcienia wzdłuż całego frontu, gdzie wprowadzano wozy i konie, co dla podróżnych było już znacznie mniej wygodne. Natomiast karczmy w małych miasteczkach nie miały ani „stanu”, ani podcieni. Były one wbudowane w rząd budynków ulicznych. Jedynie z boku był wjazd na podwórze wewnętrzne i do budynków gospodarczych.

Nic więc dziwnego, że karczmy stopniowo zamieniały się po prostu w szynki, nastawione na swoistą „działalność rozrywkową”. Na wyciągnięcie takich wniosków pozwalają zachowane z tych czasów opisy i wspomnienia:

„...Karczmarz ma mieć muzykę zwyczajną, dudę i skrzypka, którym tanecznicy p

Atrakcyjność karczem zwiększały zresztą znakomicie pewne nie spotykane gdzie indziej przywileje, mają

Ówczesne normy obyczajowe określały wyraźnie różnice między „wielmożnymi”, to jest szlachtą, „uczciw

Zjawisko to znalazło wyraz nie tylko w takich przysłowiacz i porzekadłach jak: „W karczmie i chłop w cza

„...jeśliby szlachcicowi w karczmie, w rzędzie z chłopy siedzącemu i pijącemu, p

Musiała więc karczma w owych czasach dawać chłopu złudne poczucie wolności, zagwarantowanej w u

Karczmy, rozrzucone gęsto po całej Polsce, cudzoziemcy traktowali z konieczności jak zachodnioeurope

Francuski podróżnik **Gaspard de Tende** który przebywał w Polsce w XVII wieku kilkanaście lat p

„...przyczyną tego, że w karczmach nic nie można dostać, jest jak myślę to, że s

W rezultacie oberż czy też zajazdów nastawionych na obsługę podróżnych nie było w ogóle ani we wsia

„...dla tej ciasnoty w domach kucharze kardynalscy gotować musieli na ulicy. To

Większość ówczesnych wojaży organizowano więc na zasadach swoistej „samoobsługi”, wymagającej w

Wyjątek od tej reguły stanowiły karczmy podmiejskie. Rygorystycznie przestrzegany obowiązek zamyka

Niełatwe podróżowanie po Polsce wymagało znajomości panujących tu stosunków, przepisów itp. Posia

„ **Przewodniki drogowe** ” były zresztą powszechnie używane i w innych państwach

Siedemnastowieczne przewodniki po polskich drogach, poza nielicznymi wyjątkami, podkreślały ogólny

„...W Polsce nie ma gospód- pisał w 1680 roku cytowany już Gaspard de Tende

...W podróży po Polsce cudzoziemiec powinien mieć dwukonną kolaskę i łóżko składane z cienkim mat

...Ponieważ gospodarze nie mają zapasów, powinno się mieć małe puzdro na sześć lub osiem butelek p

Przezorność zalecana przez pana de Tende była konieczna, gdyż nawet nieliczne dobrze zaopatrzone g

Specjalną obawę budziła wśród cudzoziemców konieczność podróżowania po Polsce podczas zimy.

Zwłaszcza Włosi źle znosili bardziej mrozy. Audytor Fantuzzi ostrzegał w swoim piśmie, że podróż przez trzy dni i noc może być niebezpieczna. I tak według relacji Anglika Fynesa Morysona 70-kilometrowe wzdłużnie. Opinię tę potwierdza cytowany już audytor Fantuzzi, który w pięćdziesiąt lat potem zapłacił 3 talary za podróż. Szybkość, z jaką odbywał podróż po Polsce Moryson, była jednak jak na ówczesne czasy rzadko spotykana. Podobną szybkość na drugim krańcu Europy osiągnął w sto trzydzieści lat później Ludwik XIV, który stracił życie. Przy tak niewielkiej szybkości i niewielkim- oczywiście w stosunku do dzisiejszego- ruchu nie było żadnego problemu. Pierwszym zachowanym „prototypem” dzisiejszego typu dróg w Polsce stała się w Warszawie w roku 1572

„...aby żaden nie śmiał od 7 do 9 godziny na półzegarzu do Warszawy na most...
 ...A jeśli by jeden drugiego umyślnie z mostu zepchnął, ma być karan siedzeniem w wieży rok i sześć miesięcy.
 Na drogach, groblach czy mniejszych mostach nie obowiązywały żadne oficjalne przepisy- niewątpliwie. Często użytkownikiem dróg w Polsce w XVI i XVII wieku była szlachta, odznaczająca się wyjątkową, jakkolwiek brzmi to paradoksalnie- ludzie ci tylko w wyjątkowych przypadkach korzystali z przydrożnych wozów. Wizyty takie stanowiły dla mieszkańców dworów i dworków ogromną atrakcję. Brak informacji o sprawach wielkich panów, magnatów, księżąt kościoła, którzy podróżowali z ogromnymi pocztami, dochodzącymi do...
 „...choćbym i incognito do Mitawy przyjechał, tobym przecież musiał mieć tysiąc koni...
 Jak wobec tego wyglądał przyboczny orszak magnata, gdy ten jechał oficjalnie, a nie „incognito”? Mniej więcej...
 „...wielcy panowie i damy podróżują w karocach, za którymi ciągną wozy z zaprzęgami...
 W ten sposób podróżowali nie tylko magnaci, ale i szlachta. Brak własnego pojazdu i korzystanie z cudzych...
 „... A już swego szlachectwa wiele ten uroni, Komu woza nie ciągnie procesyja...”

Taka technika podróżowania wymagała oczywiście dużej ilości i to dobrych koni, których w Polsce nigdy nie było zbyt wiele. Magnata z Lublina "Sprawa i lekarstwa końskie" - 1532 r.



"gdy koń nogami w brzuchu" "gdy koń ma głowę słuchając" "gdy rog koniowi schodzi" "gdy konia chcesz wprawić" "gdy konia chcesz wprawić"

Powszechnie podkreślano zmarowienie zwierząt powodowane głównie... nietrzeźwością jeźdźców i woźniców. Z powozów korzystano i w zimie. Wbrew często dzisiaj spotykanym opiniom o surowości naszego klimatu w miesiącach zimowych, w Polsce nie było i w dawnych wiekach warunków do dalekich podróży saniami. Korzystano z nich przede wszystkim wówczas, kiedy trzeba było jechać na niewielką stosunkowo odległość. Sanie osobowe, kryte, półkryte lub otwarte były z reguły bogato zdobione figurami mitologicznymi. Wybijano je wewnątrz skórą lub kosztownymi materiałami, wykładano futrami. Były one najczęściej używane, gdy wypadło złożyć wizytę sąsiadom, zwłaszcza podczas popularnej wówczas zabawy organizowanej w ostatnich dniach karnawału- zwanej kulikiem lub kuligiem.

Wspaniałe pojazdy posiadali jedynie magnaci i bogata szlachta. W zwykłym ruchu towarowym i

większości ruchu osobowego przeważały dwu- i czterokołowe wozy o dość prymitywnej konstrukcji. Jak wyglądały te wozy, trudno jest dzisiaj z braku bliższych danych ustalić. Zachowane opisy i materiały ikonograficzne, niejasne i fragmentaryczne, nie wystarczają do ścisłego zrekonstruowania ich w formie modelu czy rysunku. Dodatkową trudnością jest odszyfrowanie dawno zapomnianych terminów technicznych:

„...tu poddani nie mają takowych wozów okowanych, chyba tylko blachy alias po

Nie wiemy, kiedy zaczęto stosować na kołach obręcze, zamiast nabijania ich ćwiekami, nie znamy szcze

„...rolnik jest sam swym kołodziejem. Koła jego wozu są bardzo wąskie, zrobione

Możemy jedynie stwierdzić ogromną różnicę między wozami kupieckimi, przystosowanymi do stosunkow

„...chłopskie konie bardzo nikczemne i małe są, jak je nazywają podjezdkiem, w

Równie nędzne jak konie były wozy chłopskie, a jednym z pospolitych typów był dwukołowy pojazd, zwa

Sań używano zresztą do bliskich przewozów nie tylko w terenach górzystych. W wielu wsiach- zwłaszcza

Mijały lata, a na drogach niewiele się zmieniało. Nasilenie ruchu zależało w dalszym ciągu nie tylko od s

W XVI wieku na drogach polskich panował zupełny spokój. Raubritterzy już nie istnieli, a napady na pod

„...ludzi podróżnych od gwałtu bronić, a także ad solutionem poenarum compelle

Starosta, w oparciu o dochody ze starostwa, był obowiązany do utrzymywania stałej straży, czuwającej

O tym, że ta w gruncie rzeczy racjonalna, egzakcyjna, będąca w zasadzie formą sądownictwa, prz

„...we wsi zwanej Rejlów uderzono na twogę...

...ciągnęliśmy ku tej wsi, myśląc, że czynią tak dla własnego bezpieczeństwa, aby od nas szkody jakiej

...Weszliśmy do wsi, gdzie nas wnet otoczono, a ci tył nam zajęli. Hajduk jeden, będąc obyczajniejszy, k

Hysrle wydał bez protestu winowajcę i zrabowane futro żołnierzom starosty i ruszył w dalszą drogę, zap

„...cośmy tą krainą 19 mil ciągnęli, nie było dnia, abyśmy jakiejś przykrości nie d

O tym, że Polska była krajem, w którym podróżowanie w tym okresie było zupełnie bezpieczne, świadczy

Atmosfera lęku przed rozbójnikami, granicząca już niemal z psychozą, panowała również w XVI wieku w

„...przybywszy w porze śniadania do gospody w Adanagni, strzelałem opodal go

Uwzględniając nawet samochwalstwo cechujące Celliniego i jaskrawymi barwami malowane opisy praw

Oslabienie autorytetu króla, stopniowy wzrost wpływów oligarchii magnackiej, wzrastające ciężary pańsz

O powrocie „raubritterów" i ich metod rabunku nie było oczywiście mowy. Nowe warunki wymagały odm

Warunki do prowadzenia rozbojów na wielką skalę powstały w XVII wieku w pewnym stopniu dzięki przy

Szlachcic rabujący na drogach działał najczęściej na czele luźnej bandy i napadał tylko na słabszych od

Doświadczył tego na sobie w 1604 roku choćby niejaki Jeleń, żydowski kupiec z Krotoszyna.

Dla nikogo w ziemi sanockiej nie było tajemnicą, że w tym czasie w powiecie sanockim, skłonnych do zwady

Czyn Raduła wywołał powszechne oburzenie i zapewne dlatego starosta sanocki, do którego zgłosił się

Organizując tę wyprawę nie docenił jednak pan starosta niekobiecej zgoła energii żony Piotra Raduła, E

Decyzja trybunału w Piotrkowie była jednoznaczna i nad podziw szybko podjęta:

Urodzonego Piotra Raduła natychmiast zwolnić, starostę sanockiego za bezprawne uwięzienie szlachci

Bardziej ustosunkowani i mądrzejsi od żydowskiego kupca z Krotoszyna wymierzali sobie sami sprawie

Poszczególne bandy szlacheckie trzymały pod terrorem niejednokrotnie całe powiaty, jak na przykład „u

„...pod te czasy niebezpieczno się było z miasta wychylić na gościniec i na drog

Opinia publiczna odnosiła się do tego rodzaju ekscesów wyjątkowo liberalnie, podobnie zresztą jak i pra

Niejednokrotnie jednak nawet forma rehabilitacji okazywała się zbędna. Sprawiedliwość ówczesna nie n

„...ja, Marcin Zaręba, przysięgam Panu Bogu w Trójcy Jedynej, iż będąc sąde

Dalsze losy pana Zaręby i panów Waszczyńskich nie są znane, wolno jednak przy-puszczać, że „święty

Można więc z całą pewnością stwierdzić, że obowiązująca zasada prawna „fur, lastro, vicendarius, viaru

Jednym z najgroźniejszych Stanistaw Stąpniętych i Niemcewiczy, Dąbko, przeatakował kilka najwyszyc

Diabeł z Łańcuta żywił śmiertelną nienawiść do innego magnata małopolskiego, Łukasza Opalińskiego,



Słup do gościa

Tu stoję z jednej strony świadek niewinności Łańcuckiej,
z drugiej strony świadek znacznej złości

Człowieka bezbożnego- to nazwisko jego:

Opaliński, starostwa rządca leżajskiego,

Ten najechawszy Łańcut, gdy był porażony

Od mężnej Stadnickiego Stanisława strony,

Wetował swe porażki, lecz nie wojownika,

Ale radniej nocnego prawem rozbójnika,

Bo zastąpiwszy drogę z Szląska nie bez szkody

Do Łańcuta idące tu zgubił podwody.

Pobrał pieniądze, konie i naładowane

Różnym ciężarem wozy, a sługi związane

Prowadził do więzienia. Nie wiesz, niewstydlivy

Że ziarna złe nie rodzą jeno kłos szkodliwy!

Złości twej skryte ziarno ziemia ożywiła

I mnie jako kłos rzeźwy na wierzch wysadziła,

Żeby przed mijającym tak świadczył o tobie:

Cnota Opalińskiego w tym tu legła grobie!...

Ale nie tylko rozboje szlacheckie i magnackie dawały się we znaki podróżnym. Inną plagą były luźne oddziały

W przededniu grożącej wojny hetmani w imieniu króla wydawali rotmistrzom tzw. „listy przypowiednie”, u

Komendant tak sformowanego oddziału często nie spieszył się pod znaki hetmańskie. Bardziej opłacało

Kapitan Kostka Napierski, organizator i przywódca powstania chłopów podhalańskich w 1651 roku, dwa

Stosunkowo najmniej liczne były napady rabunkowe band chłopskich, najprawdopodobniej dlatego, że n

Ponad 200 lat, od końca XV wieku do 1695 roku, Ukraina i Podole były przedmiotem ciągłych najazdów

Trasa pierwsza zwana **szlakiem Kuczmańskim** rozpoczynała się gdzieś u ujścia

Trasa druga zwana **szlakiem Czarnym**, była bardziej zróżnicowana. B

szlak wschodni, krótszy, dochodził do Dniepru w rejonie Czerkas,

szlak zachodni prowadził wododziałem Dniepru i Bohu, rozwidlał się koło Humania, kierował się

Oba te szlaki były drogami wojskowymi, dostosowanymi do specyficznych potrzeb wojsk tatarskich. Róż

Tatarzy omijali również wszystkie większe ośrodki miejskie. Celem ich był rabunek. Nie umieli zdobywać

Oba szlaki, i Czarny, i Kuczmański, nie były więc drogami w ścisłym tego słowa znaczeniu, nie korzystały

Przytoczone przykłady z terenu Polski obejmują jednak wyłącznie Podkarpacie i południowo- wschodnie

Turk filmlerini izlemekten sikildiysanziz dunyaca unlu porno film sitesi olan brazzers [porno](#) lari

na bir göz gezdirmenizi tavsiye ederiz. Bir cok kategoride

[sikas izle](#)

yebilir begendiklerinizi favorilerinize ekleyebilirsiniz.