



MAREK MISTEWICZ

Institut Badawczy  
Dróg i Mostów  
mmistewicz@neostrada.pl

## Pierwsza mapa drogowa Polski

Najcięższą wojnę w historii Królestwa Polskiego, prowadzoną w latach 1655–1658 w obronie przed inwazją wojsk szwedzkich Karola X Gustawa, nazwano potopem szwedzkim. Powszechnie są znane prowa-

dzone wówczas działania wojenne i towarzyszące im epidemie, które pochłonęły około 40% ludności królestwa [3], grabież dóbr narodowych, zburzenie większości zamków i twierdz koronnych, a także upadek ekonomiczny miast polskich [1]. Potop szwedzki przyczynił się jednak do powstania zapewne pierwszej mapy drogowej Polski.

W drugim roku wielkiej wojny w Królestwie Polskim zjawił się słynny rysownik szwedzki i inżynier Eryk Jöhnson Dahlbergh (1625–1703). Urodzony w Sztokholmie, wykształcony w dziedzinie inżynierii wojskowej, po uzyskaniu statusu oficera studiował matematykę, rysunek i budownictwo we Frankfurcie nad Menem. Sztuki rytownictwa nauczył się w słynnej oficynie wydawniczej Mateusza Meriana. Prowadził dzienniki opisujące wydarzenia, których był świadkiem podczas pobytu w Polsce [4].

Po morskiej podróży ze Szczecina do Pilawy drogą lądową, Dahlbergh udał się w kierunku Warszawy z zamiarem zaciągnięcia się do armii Karola X Gustawa. 13 lipca 1656 r.

wyjechał z Pilawy i przez Elbląg, Malbork, Sztum, Kwidzyn, Grudziądz, Toruń, Golub, Płońsk i Czerwińsk 17 lipca dotarł do silnie ufortyfikowanego obozu wojsk szwedzkich między Wisłą i Bugiem w Nowym Dworze. Po trzydniowej bitwie warszawskiej stoczonej z wojskami polsko litewskimi Jana II Kazimierza i zajęciu Warszawy przez Szwedów, Dahlbergh przepłynął przez Wisłę. Kilka dni zatrzymał się w stolicy Polski i wykonał wówczas szkic do przepięknej panoramy XVII-wiecznej Warszawy [4].

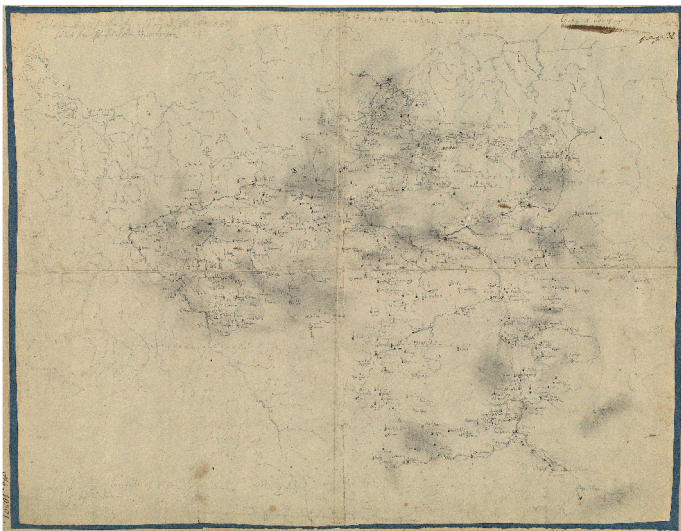
Wykształcony Europejczyk poruszając się po obcym kraju z pewnością posługiwał się mapą. W Archiwum Państwowym w Sztokholmie oprócz rysunków autorstwa Dahlbergha, przedstawiających fragmenty z planów bitwy warszawskiej 1656 r. i z przeprawy przez Wisłę w Zawichoście, jest przechowywana mapa Królestwa Polskiego i Śląska z *Atlas Novus* wydanego po raz pierwszy w 1634 r. przez Willema Janszona Blaeu (1571–1638) w Amsterdamie [7]. Blaeu nie oznaczył na mapie połączeń drogowych. Datowanie, kontekst historyczny i wysoki stopień zużycia tej mapy wskazują, że mogła być wykorzystywana przez Szwedów podczas inwazji na Królestwo Polskie (Fot. 1). Brak jest jednak przekonujących dowodów, że posługiwał się nią Eryk Jöhnson Dahlbergh podczas swoich podróży po Polsce.

W celu zaciągnięcia się do armii, 2 sierpnia 1656 r. Dahlbergh wyruszył z Warszawy przez Grudziądz do Fromborka, odnotowując w dzienniku nazwy mijanych miejscowości. Jechał prawym brzegiem Wisły przez Zakroczym, Płock, Golub i 7 sierpnia 1656 r. dotarł do Torunia. Następnie mijając Starogród i Chełmno zatrzymał się w Grudziądzu, gdzie uzyskał referencje od znanego mu wcześniej królewskiego brata księcia Adolfa Jana. Udał się z nimi przez Grudziądz, Kwidzyn, Sztum, Malbork i Elbląg do kwatery Karola X Gustawa we Fromborku, gdzie dotarł 18 września 1656 r. Tam po uzyskaniu audiencji u króla Szwecji i przedłożeniu referencji, 26 września otrzymał nominację na generalnego kwatermistrza armii w stopniu lejtnanta [6].

Eryk Jöhnson Dahlbergh był niezwykle utalentowanym rysownikiem. Jako kwatermistrz armii szwedzkiej w Polsce, wykonywał otówkiem dziesiątki odręcznych szkiców. Król powierzał mu bowiem misję wywiadowczą, dotyczące fachowych oględzin polskich twierdz, które zamierzał zdobyć. Do 13 lipca 1657 r. uczestniczył w działaniach wojsk Karola X Gusta-



Fot. 1. Mapa Królestwa Polskiego i Śląska przechowywana w Archiwum Narodowym w Sztokholmie (Riksarkivet: Kart. o. ritn. utan känd proeniens nr 591)



Fot. 2. Szkic mapy Królestwa Polskiego (w słabym stanie zachowania), narysowany przez E. J. Dahlbergha (Kungliga Biblioteket: KoB. Handritade vol. 41. N° 10801)

wa przeciwko Polsce [4]. Po powrocie do Szwecji został mianowany generałem artylerii, następnie feldmarszałkiem, a u szczytu kariery gubernatorem Inflant zdobytych przez Szwedów. Swoje szkice lejtnant Dahlbergh zabral do Szwecji. Po jego śmierci część rysunków została przekazana do królewskiego archiwum, które z kolejnymi monarchami szwedzkimi podróżowało po Europie. W 1703 r. w Turcji teczka z rysunkami Dahlbergha trafiła w ręce Rosjan, którzy umieścili ją w archiwach Ermitażu w Sankt Petersburgu, a po zmianie jego nazwy, w Leningradzie. W 1933 r. władze byłego ZSRR zdecydowały się odsprzedać dzieła Dahlbergha Królestwu Szwecji i do dzisiaj są one przechowywane w Królewskiej Bibliotece w Sztokholmie [2].

Jeden z wykonanych ołówkiem szkiców z Królewskiej Biblioteki w Sztokholmie pokazuje mapę Królestwa Polskiego, na której zaznaczono rzeki oraz lokalizację i nazwy miejscowości (Fot. 2). Rysunek i jego pochodzenie z teczki odzyskanej przez Szwecję z byłego ZSRR, pozwalają wnioskować, że jest to oryginalny szkic wykonany przez Dahlbergha podczas pobytu w Polsce. Niestety, na wyblakłym papierze przebieg dróg zachował się tylko fragmentarycznie. Czytelne są drogi w rejonie Warszawy, narysowane podwójną kreską, o przebiegu nie zamkniętej obwodnicy, prowadzącej z obozu Szwedów w widłach Wisły i Bugu: przez Wisłę w Zakroczymiu i na jej lewym brzegu przez Błonie do Ujazdowa oraz na prawym brzegu przez Nasielsk, Pułtusk w kierunku Broku (Fot. 3).

Zapewne już po powrocie Dahlbergha do Szwecji, na podstawie wykonanego

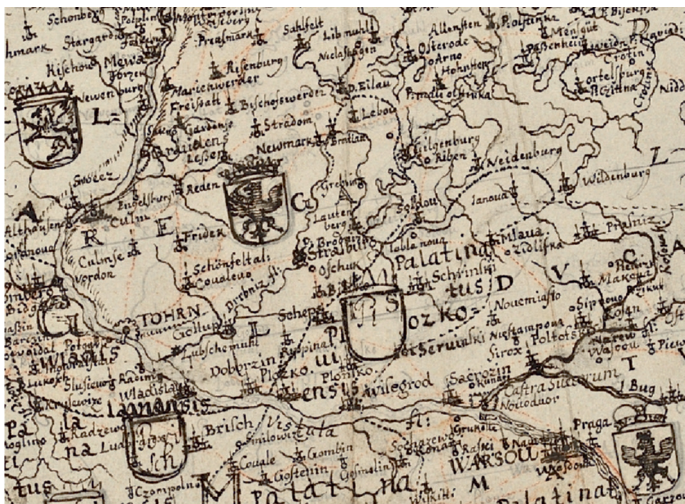


Fot. 3. Drogi w rejonie Warszawy, Zakroczymia i Pułtusk na fragmencie szkicu E. J. Dahlbergha (Kungliga Biblioteket: KoB. Handritade vol. 41. N° 10801)

w Polsce szkicu, powstał rysunek mapy Królestwa Polskiego wykonany w tuszu, który zawiera znacznie więcej szczegółów (Fot. 4) [2]. Jest dostatecznie czytelny, by odnaleźć przebieg dróg i lokalizację mostów przez większe rzeki. Na rysunku widać sieć dróg oznaczoną w kolorze czerwonym, łączącą wymienione z nazw miasta i osady wiejskie. Między innymi można zidentyfikować dwa trakty biegnące z Warszawy w dół Wisły wzdłuż jej prawego i lewego brzegu. Lewobrzeżny trakt prowadzi z Warszawy przez Sochaczew, Gąbin i Brześć Kujawski, gdzie rozdziela się na dwa kierunki: do Torunia i do Bydgoszczy, a dalej w rejon Tucholi. Prawobrzeżny trakt przebiega przez Nowy Dwór, Zakroczym, Wyszogród i Płock docierając również do Torunia. Z Torunia przez Grudziądz kieruje się do Malborka, gdzie następuje rozdział na dwa kierunki: do Gdańska i do Elbląga.



Fot. 4. Rysunek tuszem mapy Królestwa Polskiego wykonany przez Eryka Jöhnsona Dahlbergha (Kungliga Biblioteket: KoB. Handritade vol. 41. N° 10763)



Fot. 5. Sieć dróg w rejonie środkowej Wisły na fragmencie rysunku E. J. Dahlbergha (Kungliga Biblioteket: KoB. Handrita de vol. 41. N° 10763)

Na fragmencie rysunku widzimy gęstą sieć dróg między Warszawą, Pułtuskim, Grudziądem i Toruniem z mostem przez Wisłę w Toruniu oraz przeprawami: przez Wisłę w Warszawie i Zakroczymiu oraz przez Bug w Nowym Dworze i Wyszowie (Fot. 5). W dalszej części rysunku można zidentyfikować most przez Nogat w Malborku i przeprawę przez Wisłę Elbląską w Głowie Gdańskiej.



Fot. 6. Rycina z mapą Królestwa Polskiego z oznaczeniem dróg wykonana przez Louisa Cordiera z dzieła S. Pufendorfa (ze zbioru autora)

Opisywana mapa Dahlbergha mogła powstać wiele lat po wydarzeniach potopu szwedzkiego, kiedy Samuel von Pufendorf przygotowywał *De rebus a Carolo Gustavo Sueciae Rege gestis commentarium* – dzieło o dokonaniach Karola X Gustawa króla Szwecji. Dahlbergh jest autorem lub pomysłodawcą większości ze 110 rycin zamieszczonych w dziele S. Pufendorfa, m.in. najbardziej znanej XVII-wiecznej panoramy Warszawy [4]. Kiedy Samuel von Pufendorf zwrócił się do Dahlbergha o zilustrowanie przygotowywanego dzieła, na podstawie oryginalnych szkiców wykonywał on jeszcze dodatkowe rysunki piórkiem. Zdarzało się, że już te rysunki odbiegały od oryginału. Z rysunków piórkiem wycinano następnie fragmenty, np. dotyczące sztafazu i przekazywano rytownikom. Ci z kolei przenosili treść rysunku na miedziane płyty, użyte bezpośrednio do druku. Na każdym etapie tego procesu starano się podwyższyć wartość artystyczną ilustracji, często w sposób niezamierzony, powodując zmianę jej treści.

Mapę Królestwa Polskiego, na której pokazano trakty łączące miasta i osady wiejskie, wydano drukiem w 1696 r., 40 lat po szwedzkim potopie, jako ilustrację do wspomnianego dzieła *De rebus a Carolo Gustavo Sueciae Rege gestis commentarium* (Fot. 6) [9]. Obejmuje ona obszar od Krakowa do wybrzeży Bałtyku i od Szczecina po Wilno. Mapa umożliwiała śledzenie przemarszu wojsk szwedzkich w czasie działań militarnych na terytorium Polski, stąd oznaczenie dróg w jej treści było niezbędne. Miedzioryt mapy wykonał, pochodzący z Abberville, francuski rytownik Louis Cordier na podstawie prac Dahlbergha [4]. Źródłem do opracowania mapy Cordiera były szkice ołówkiem i rysunek w tuszu opisane wcześniej.

Na mapie Cordiera pokazano tzw. drogę pruską, która z Krakowa na północ prowadziła przez Miechów, Piotrków, Łęczycę, Brześć Kujawski i Toruń do Gdańska [10]. Jej przebieg pokrywał się ze szlakiem bursztynowym, zwanym również Szlakiem Sambijskim, który od starożytności prowadził z południa na północ przez ziemie środkowej Europy, na których w przyszłości miało ukształtować się Królestwo Polskie. Bramą Morawską, między Sudetami i Karpatami, szlak ten biegł na północ w rejon Kujaw i dalej doliną dolnej Wisły, aż do jej ujścia do Bałtyku na Półwyspie Sambijskim [10]. Szlak stanowił kościec osadnictwa wczesnośredniowiecznego i średniowiecznego, które stało się zalążkiem późniejszych miast: Wro-



Fot. 7. Drogi w górnym biegu Wisły na mapie Królestwa Polskiego wykonanej przez Louisa Cordiera z dzieła S. Pufendorfa (ze zbioru autora)

clawia, Krakowa, Poznania, Torunia i Gdańska. Postępujący od połowy XIII w. intensywny rozwój miast spowodował, że stały się one ważnymi węzłami transportowymi, a korzystając z rzek – miejscami przepraw i późniejszych mostów. Na terenie Królestwa Polskiego węzłową rolę odgrywały w szczególności: Kraków, Poznań, Toruń, Sandomierz i Lwów. Stąd, w celu zapewnienia wzajemnych połączeń między tymi miastami urządzano trakty, którymi wyznaczano szlaki handlowe. Ich przebiegi można prześledzić na mapie Cordiera.

Polskie trakty królewskie, wyznaczone dla kupców, po których poruszali się również podróżnicy, w XVII w. nie były jeszcze utwardzone, a ich szerokość znacznie się różniła w poszczególnych prowincjach. Na opisanych przez podróżników trasach ich powozy i karety, jadąc po nawierzchniach gruntowych ze średnią prędkością dochodzącą co najwyżej do 8 km/h, mogły przebywać dziennie od 12 do 50 km drogi [6].



Fot. 9. Drogi w dolnym biegu Wisły na mapie Królestwa Polskiego wykonanej przez Louisa Cordiera z dzieła S. Pufendorfa (ze zbioru autora)

Z biegiem Wisły prowadził z Krakowa trakt do Nowego Korczyna, który następnie rozdzielał się na kierunek do Opatowa albo Sandomierza. Z Sandomierza brały początek dwie drogi do Torunia: *trakt kujawski* na północ przez Opatów, Inowłódz i Brześć Kujawski oraz *trakt mazowiecki* wzdłuż prawego brzegu Wisły [10]. Na mapie Cordiera pokazano również drogę z Sandomierza prowadzącą przez Opatów, Radom i Warszawę do Warszawy.

Na mapach Dahlbergha i Cordiera nie oznaczono południowego szlaku handlowego w relacji zachód-wschód, który rozpoczynał się w Lipsku i prowadził traktami przez Wrocław, Kraków i Lwów do Kijowa. Być może dlatego, że szlak ten przebiegał w przeważającej części poza obszarem objętym przez te mapy. Szlakiem południowym z Rusi, Podola i Mołdawii w XVII w. pędzono na zachód wielkie stada bydła. Stałe trasy przepędu, nazwane *szlakami wołowymi*, przebiegały przez jarmarki Lwowa oraz przez Rzeszów, Tarnów i Bochnię na Śląsk lub przez Lublin, Sandomierz i Radom w kierunku Niemiec [11].

W XVI i XVII w. wzrastało znaczenie handlowe nadwiślańskich miast, a w szczególności Warszawy, przez którą podróżowano z Gdańska do Lwowa i z Poznania do Wilna [5]. Na mapie Cordiera na lewym brzegu Wisły z Warszawy prowadziły trzy trakty do Warki przez Ujazdów, do Błonia i Zakroczyimia. Błonie stanowiło wówczas ważny węzeł komunikacyjny, skąd rozprowadzały ruch trakty do Zakroczyimia, Sochaczewa, Łowicza, Rawy i Ujazdowa. Przeprowadzając się przez Wisłę w Warszawie, z Pragi można było dotrzeć traktami do Nowego Dworu, Pułtuska, przez Węgrów do Ostrołęki, i w górę rzeki do Puław.

Przez ziemie polskie w XVII w. przebiegał ważny europejski szlak handlowy z Lipska przez Poznań, Toruń do Wilna i dalej w kierunku wschodnim. Pokazano go na mapie Cordiera na odcinku od Poznania do Olecka. Toruń stanowił ważny węzeł komunikacyjny w dolnym odcinku Wisły. Z Torunia poprowadzono pięć traktów do Grudziądza, przez Wąbrzeźno do Kwidzyna, przez Kowalewo do Lembarga, do Brodnicy, a także przez Lipno, Wyszogród, Zakroczyim do Warszawy. Po przeprawie po moście przez Wisłę, z Torunia można było dojechać traktami do Bydgoszczy, przez Łabiszyn do Czarnkowa, a także przez Brześć Kujawski do Warszawy i Krakowa. Z Kwidzyna można było dojechać do Szpicy Montowskiej i przez Malbork do Elbląga. Po przeprawie przez Wisłę – do pobliskiego Gniewu, skąd prowadziły trakty do Chojnic, Władysławowa, Gdańska i Tczewa.

Korzystny przebieg Wisły z jej głównymi dopływami, przez zagospodarowane rolniczo tereny, doprowadził do większej efektywności transportu wodnego w porównaniu z lądowym. W dół Wisły popłynęły statki rzeczne przewożące płody rolne, leśne, sól oraz materiały do budowy okrętów. Relatywnie gęsta sieć dróg kołowych w dorzeczu Wisły pełniła rolę wspomagającą dla drogi wodnej. Traktami dowożono towary do portów rzecznych, przy których powstawały spichlerze, magazyny i zakłady szkutnicze. Trakty usytuowane wzdłuż Wisły, Bugu i Sanu, służyły właścicielom statków i ich obsłudze, powracającym po udanej sprzedaży zboża, soli, a niekiedy również i drewna z niepotrzebnych już, rozbieranych statków rzecznych. Polski szlachcic, Jan Chryzostom Pasek, mieszkający w Olszówce Starej w powiecie Jędrzejów, który dokonał w 1680 r. splawu zboża Wisłą, tak to opisał w swoim



Fot. 10. Kartusz mapy Królestwa Polskiego wykonanej przez Louisa Cordiera z dzieła S. Pufendorfa (ze zbioru autora)

pamiętniku: *Do Gdańska chodziłem dwiema sztukami; stanąłem we Gdańsku dziewiątego dnia, bo woda była donośna i cicho; sprzedałem JMOści panu Tynfowi pszenicę po złotych 160. Ja powróciłem łądem, a statki stanęły u pala w niedziel [sześć] [8].* W tym przypadku podróż łądem okazała się znacznie szybsza.

Ważny szlak handlowy z Lubeki wzdłuż Bałtyku przez Szczecin, a następnie przez Gdańsk, Wilno i Psków, który docierał do Nowogrodu – ostatniego miasta Hanzy, pokazano na mapie Cordiera jedynie na odcinku wschodnim od Gdańska przez Elbląg do Królewca.

W lewym dolnym narożu mapy umieszczono bogato zdobiony kartusz, zwieńczony szachownicą herbową Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego z centralnie usytuowanym herbem panującej dynastii Wazów – snopkiem zboża. W kartuszu znajduje się napis łaciński następującej treści: *Auctior et Correctior Tabula Chorographica Regni Poloniae, Vicinarum que Regionum, ubi itinera, quae Seren. Rex Sueciae Carolus Gustavus una cum Exercitibus suis ab initio*



Fot. 8. Drogi w środkowym biegu Wisły na mapie Królestwa Polskiego wykonanej przez Louisa Cordiera z dzieła S. Pufendorfa (ze zbioru autora)

*usque ad finem belli fecit, numeris denotantur, per supra.* Informuje, że jest to wydanie skorygowane mapy Królestwa Polskiego i sąsiednich krajów z drogami, które przebył król Szwecji Karol Gustaw ze swoją armią od początku do końca wojny, oznaczonymi i ponumerowanymi powyżej. Występująca dalej wzmianka: *Castr. Metat. loc. E. I. Dahlberg.* jednoznacznie wskazuje autora mapy.

Nad kartuszem mapy pokazano podziałkę oznaczoną *Miliaria Polonica communia* –, co można przetłumaczyć jako ogólnie przyjęte mile polskie. Na większości XVII-wiecznych map Polski i Litwy, drukowanych za granicą, umieszczano w legendach podziałki wyrażające po kilka różnych jednostek odległości, ponieważ w Rzeczypospolitej Obojga Narodów brak było jednolitego systemu miar odległości. Najczęściej były to mile polskie i mile niemieckie. W Królestwie Polskim w XVII w. rozróżniano: *wielką milę*, *milę średnią*, a także *milę małą* równą 3500 sążni. Sążeń lub *siąg*, jest jednostką antropometryczną, równą odległości rozwartych ramion dorosłego mężczyzny. Jeśli przyjmiemy miarę sążnia staropolskiego równą 1,787 m, to długość najbardziej wówczas popularnej, polskiej mili małej wynosiła 6254 m.

W dostępnych źródłach nie udokumentowano przypadku oznaczenia sieci dróg na mapach Królestwa Polskiego opracowanych przed 1656 r. i wydanych przed 1696 r. [6]. Na opisanych mapach, z wyjątkiem relacji: Kraków-Lwów, pokazano przebiegi większości znanych traktów na ziemiach koronnych w obszarze zlewni Wisły. Stąd rysunek w tuszu Eryka Jöhnsona Dahlbergha i wykonana na jego podstawie rycina Louisa Cordiera z dzieła Samuela von Pufendorfa są jak dotąd pierwszymi udokumentowanymi źródłowo mapami Królestwa Polskiego z oznaczeniem dróg.

## Bibliografia

- [1] B. Baranowski, *Historia kultury materialnej Polski w zarysie, tom IV, Zniszczenia wojenne*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1978, s. 28–31
- [2] U. Ehrensward, *Cartographica Poloniae 1570-1930. Katalog źródeł rękopiśmiennych do historii ziem polskich w zbiorach szwedzkich*, Biblioteka Narodowa, Zakład Zbiorów Kartograficznych, Instytut Historii Nauki PAN, Wydawnictwo Retro-Art Warszawa, Sztokholm 2008, s. XIX
- [3] S. Herbst, *Dzieje miast polskich od końca XV do początku XVIII wieku* w pracy zbiorowej pod redakcją Stanisława Arnolda: *Miasta polskie w tysiącleciu, tom I*. Ossolineum Wrocław - Warszawa - Kraków 1965, s. 64
- [4] B. Heyduk, *Dahlbergh w Polsce. Dziennik i ryciny szwedzkie z dziejów „Potopu” 1656–1657*. Zakład Narodowy imienia Ossolińskich, Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1971, s. 19, 33–35, 57–58, 128–129
- [5] J. Lileyko, *Życie codzienne w Warszawie za Wazów*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1984, s.116–117
- [6] M. Mistewicz, *XVII-wieczna sieć drogowa dorzecza Wisły w relacjach podróżników*, Drogownictwo Nr 1/2012, s. 17–25
- [7] T. Niewodniczański, *Imago Poloniae. Dawna Rzeczpospolita na mapach, dokumentach i starodrukach w zbiorach Tomasza Niewodniczańskiego. Tom II*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Warszawa 2002, s. 174, ryc. K80/1.
- [8] J. Ch. Pasek, *Pamiętniki*, Opracował i wstępem opatrzył Roman Pollak, Państwowy Instytut Wydawniczy 1963, s. 370
- [9] S. Pufendorf, *De rebus a Carolo Gustavo Sueciae Rege gestis commentarium*, Norymberga 1696, N. 5
- [10] A. Rosset, *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1974 s. 129–132
- [11] A. Wielopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975, s. 150 ■