

Joanna Derlatka-Kozdroń

"O budowie traktów bitych w Królestwie Polskim ze szczególnym uwzględnieniem drogi Warszawa – Kraków", Jerzy Krauze, Skarżysko-Kamienna 2012 : [recenzja]

Z Dziejów Regionu i Miasta : rocznik Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego w Skarżysku-Kamiennej 3, 196-199

2012

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**Jerzy Krauze, O budowie traktów bitych
w Królestwie Polskim ze szczególnym uwzględnieniem
drogi Warszawa – Kraków,
Wydawnictwo PiS, Skarżysko-Kamienna 2012, ss. 159**

Jerzy Krauze po udanej pracy na temat początków i rozwoju skarżyskiego węzła kolejowego² podjął się zadania jeszcze trudniejszego. Chciał przybliżyć miłośnikom dziejów miasta i regionu (książka z założenia ma charakter popularnonaukowy) powstanie, organizację i okoliczności budowy bitego traktu Warszawa – Kraków.

Realizacja tak zakreślonego tematu wymagała benedyktyńskiej pracy, której celem było zbieranie rozproszonych materiałów źródłowych (zarządzenia, zalecenia władz, opinie, przetargi, licytacje, regulaminy, itp). Stąd autor zmuszony był do kwerend w wielu bibliotekach i archiwach. Jak sam podaje, pomocne źródła odnalazł między innymi w Bibliotece Narodowej w Warszawie, Centralnej Bibliotece Wojskowej, Bibliotece Ministerstwa Infrastruktury oraz Archiwum Akt Starych. W ostatnim przypadku możemy mieć wątpliwości co do poprawnie użytej nazwy; zapewne autor ma na myśli Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, bowiem często cytowane przez autora Archiwum Akt Starych nigdy nie istniało i nie istnieje.

Omawiana książka składa się z 10 rozdziałów. Autor wprowadza czytelnika w zasadniczy problem poprzez przytoczenie definicji drogi (rozdział pierwszy), oraz analizuje ich znaczenie w szerokim ujęciu historycznym: początki dróg w cywilizacjach antycznych, znaczenie dróg w średniowieczu, itd. W tym rozdziale znajdziemy również informacje na temat zmian w technologii (konstrukcji) budowy dróg w szerokim przekroju dziejów oraz zwartą genezę powstania przepisów ruchu drogowego.

² M. Medyński, J. Krauze, *Miasto Kolejarzy nad Kamienną. Dzieje budowy i działalności węzła kolejowego Bzin – Skarżysko – Skarżysko-Kamienna od wieku XIX do roku 1945, z opisem zaszłych tu wydarzeń rewolucyjnych i wojennych, a także wszystkiego, co „na gruncie kolejowym wyrosło”, w tym osady i miasta, życia powszedniego, świątecznego i intelektualnego jego mieszkańców, ich kościołów i cerkwi, przemysłu oraz poczty. Poprzedzone krótkim zarysem historii kolei żelaznych na świecie i w Polsce*, Skarżysko-Kamienna – Warszawa 2008 (wyd. II uzupełn. i zm.).

Rozdział drugi „Pierwsze drogi na terenie Polski” to syntetyczna historia szlaków komunikacyjnych na terenie naszego kraju. Opisane są pierwsze drogi, rozwój ich sieci na przestrzeni dziejów i ich wpływ na gospodarkę i na procesy urbanizacyjne. Pokazany został rozwój infrastruktury przydrożnej w średniowiecznej Polsce. Dużo miejsca autor poświęcił opisowi trzech dróg zwanych „Traktami Królewskimi”, które przez wiele stuleci były najważniejszymi arteriami komunikacyjnymi na naszych ziemiach. Jeden z tych traktów to droga łącząca Kraków i Warszawę, czyli załazek dzisiejszej drogi ekspresowej S7. Dalsza część rozdziału koncentruje się na procesie modernizacji i rozbudowy tego właśnie traktu w XIX w.

W kolejnej części książki zatytułowanej „Początki rozbudowy dróg” autor opisuje systematyczną modernizację sieci drogowej w Królestwie Polskim, jako efekt (i przyczynę) przyspieszenia rozwoju gospodarczego. W tym rozdziale podjęto problem zaangażowania się władz państwowych w finansowanie inwestycji drogowych, a także spotykane problemy organizacyjne i wykonawcze przy ich budowie. Przytoczono obszerny opis organizacji robót przy drogach publicznych z „Instrukcji Komisji Rządowej”, z 1817 r., zawierający trzy rozdziały: pierwszy, dotyczący pozyskiwania potencjalnej siły roboczej dla budowy dróg, drugi określający warunki techniczne, jakim mają odpowiadać nowo budowane trakty, oraz trzeci, zawierający policyjne przepisy obowiązujące na publicznych drogach (s. 25).

Następny rozdział (czwarty) koncentruje się na powołaniu i funkcjonowaniu Dyrekcji Generalnej Dróg i Mostów, która przejęła kompetencje wcześniejszych Komisji Wojewódzkich w celu rozwiązania problemów organizacyjnych przy budowie traktów i dróg.

W rozdziale piątym autor skoncentrował się na problemach likwidacji bezpośredniego szarwarku, będącego dotychczas podstawową formą pozyskiwania siły roboczej do wykonywania prac przy budowie i modernizacji dróg (zamiana na opłatę pieniężną). Na ten okres przypadły próby uregulowania sprawy odstępowania prywatnej własności na potrzeby budowy obiektów użyteczności publicznej (w tym dróg).

W rozdziale zatytułowanym „Królewski Korpus Inżynierów” przedstawiono zmiany organizacyjne w Dyrekcji Generalnej Dróg i Mostów oraz nowo wprowadzone sposoby finansowania budowy i utrzymania dróg, było to tzw. „myto drogowe” oraz wprowadzone „Zapisy Drogowe”, jako rodzaj obligacji.

Rozdział siódmy to opis budowy Traktu Krakowskiego w latach dwudziestych XIX w. Autor opisuje problemy, jakie towarzyszyły tej inwestycji drogowej. W szczególności postulowano konieczność poprawy infrastruktury przydrożnej (karczmy, zajazdy, stacje pocztowe). Dostrzeżono problem rosnących kosztów utrzymania oddanych do użytku dróg, co wpływało na uszczuplenie budżetu przeznaczonego na budowę nowych odcinków. Ukazano również zaangażowanie powstałego w 1828 r. Banku Polskiego w realizację inwestycji drogowych.

Oprócz problemów finansowych, które w znacznym stopniu spowalniały tempo prac przy budowie Traktu Królewskiego, przełomowe znaczenie miał wybuch powstania listopadowego. Ten wątek tematyczny podjął autor w kolejnym – ósmym rozdziale książki.

Trudne lata trzydzieste XIX w. (represje popowstaniowe, ograniczenie autonomii Królestwa Polskiego) na krótko zahamowały opisywane inwestycje drogowe.

Rozdział dziewiąty jest okraszony malowniczym opisem austerii w Suchedniowie – ten fragment jest szczególnie interesujący dla pasjonatów historii, ze względu na to, że obiekt ten istnieje do dzisiaj.

Końcowe fragmenty rozdziału dziesiątego zawierają opis przeprowadzonych modernizacji trasy Warszawa – Kraków w latach trzydziestych i pięćdziesiątych XX w. Jako ciekawostkę można podać, że nawierzchnia asfaltowa pojawiła się na „siódemce” dopiero w latach pięćdziesiątych XX w.

Wiek XXI przyniósł wizję gruntownej przebudowy dawnego traktu Krakowskiego. Nadano mu rangę drogi szybkiego ruchu, a w wielu miejscach zmieniono jego przebieg w celu ominięcia terenów zabudowanych. Na terenie miasta Skarżyska-Kamiennej częściowo zrealizowana została obwodnica (w kierunku Kielc). Planowana jest odbudowa zalewu bzińskiego.

Książka autorstwa Jerzego Krauze zakończona jest epilogiem, w którym podkreślona została rola dróg kołowych jako elementu sieci komunikacyjnych oraz ich znaczenie we współczesnym życiu gospodarczym. Autor wskazuje przy okazji na walory estetyczne okolic naszego miasta oraz zachęca do odwiedzenia między innymi Muzeum Orła Białego.

Podsumowując: omawiana praca nie zawiera podstawowego aparatu naukowego, np. sygnatur często cytowanych dokumentów archiwalnych. Ponadto książka J. Krauzego naszpikowana jest długimi cytata-

mi różnego typu źródeł, dlatego też jest bardzo trudna w odbiorze, zwłaszcza, że nie jest kierowana wyłącznie do historyków. W niewielkim stopniu rozwiązuje ten problem zamieszczony na końcu książki słowniczek trudnych wyrazów.

Dobrym pomysłem, przy ewentualnym kolejnym wydaniu książki, byłoby przenieść główne i często cytowane źródła do aneksu, natomiast w zasadniczym tekście dostępnym językiem przedstawić zafiksowany tytułem książki problem.

Mimo tych mankamentów praca Jerzego Krauzego jest w stanie zaspokoić głód informacji u osób zainteresowanych historią drogi Warszawa-Kraków, zwanej potocznie „siódemką”, która jest również istotnym elementem krajobrazu naszego miasta – Skarżyska-Kamiennej. Omawiana książka, poza niezliczoną ilością źródeł różnej proveniencji (od urzędowych i normatywnych źródeł, po artykuły prasowe) zawiera bardzo ciekawe reprodukcje map z XIX w. oraz rysunki obrazujące infrastrukturę przydrożną. Szkoda, że nie pokazano przebiegu trasy przed i po przebudowie dokonanej w ostatnich latach oraz planowanego przebiegu odcinka w okolicach Skarżyska Książęcego. Warto byłoby również pokazać wpływ tzw. traktu krakowskiego na rozwój miasta Skarżyska-Kamiennej.

Mimo przedstawionych uwag, i paru sugestii otrzymaliśmy wartościową pracę, godną polecenia wszystkim miłośnikom historii regionalnej. Znając zapał i dociekliwość badawczą autora, możemy spodziewać się następnych, równie wartościowych publikacji.

Joanna Derlatka-Kozdroń