

# Radosław Skrycki

---

## Drogi pocztowe Nowej Marchii w wybranych dziełach kartograficznych XVIII wieku

---

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 10, 113-122

---

2003

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Radosław Skrycki  
Szczecin

## Drogi pocztowe Nowej Marchii w wybranych dziełach kartograficznych XVIII wieku

Początki regularnych połączeń pocztowych w Nowej Marchii sięgają mniej więcej połowy XVII wieku, kiedy to Fryderyk Wilhelm (1640-1688) 27 kwietnia 1646 roku powołał do życia służbę pocztową, na czele której stanął Martin Neumann<sup>1</sup>. Wcześniejsze połączenia kurierskie, istniejące już w XV wieku<sup>2</sup>, miały charakter epizodyczny i nie posiadały jednolitej organizacji.

Czas powstania regularnych połączeń w ramach państwa brandenburskiego to okres kończącej się wojny trzydziestoletniej (1618-1648), która szczególnie dotkliwie odczuwana była na ziemiach Nowej Marchii, a to w związku bądź z kwaterunkiem wojsk szwedzkich, bądź z wyniszczającymi rejami wojsk cesarskich Wallensteina. Ale był to również czas rozrostu Brandenburgii, szczególnie po podziale Pomorza, czas uregulowania spadku Jülich – Kleve i ostatecznego zrzucenia polskiej zwierzchności lennej z Prus Książęcych<sup>3</sup>. Odbudowa zniszczonego kraju, zasiedlanie pustek nowymi kolonistami oraz przepływ informacji, niezbędny do unifikacji tak rozczłonkowanego kraju, leżały u podstaw aktu powołania regularnych połączeń pocztowych. Przy czym należy również zaznaczyć, iż nie były to szlaki pocztowe sensu stricto, jako że odbywał się po nich w ramach połączeń kurierskich również ruch pasażerski, regulowany osobnymi przepisami<sup>4</sup>. Po wytyczeniu tras stopniowo

---

<sup>1</sup> Jak podaje Z. Czarnuch (*Z dziejów sławnej ongiś drogi*, w: Droga znaki nazwy, red. Z. Czarnuch, Gorzów Wielkopolski 1998, s. 20) była to trasa Berlin – Kłajpeda; inną datę (21 kwietnia tegoż roku) przekazuje Oberpostmeister z Dębna Nürnbergger w rękopisie *Chronik des Postamts Neudamm*, opracowanej w 1935 roku historii poczty w Dębnie, on też podaje przedłużoną trasę: Kłajpeda – Kleve przez Tucholę, Okonek, Choszczno, Myślibórz, Kostrzyn, Münchenberg i Berlin (kserokopia rękopisu ze zbiorów L. Łukasiuka).

<sup>2</sup> Za prekursora systemu poczty kurierskiej w Nowej Marchii uważa się elektora Albrechta Achillesa (1470 – 1486); zob. Z. Czarnuch, *Z dziejów sławnej ongiś drogi*, s. 20.

<sup>3</sup> B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii – Prus na progu czasów nowożytnych (1500 – 1701)*, Poznań 2001, s. 353-361.

<sup>4</sup> Z. Czarnuch, *Z dziejów sławnej ongiś drogi*, s. 34 i nast.

przystępowano do poprawiania jakości dróg a co za tym idzie i szybkości przesyłania informacji. Wraz z powstaniem drogi rozrastała się obsługująca ją infrastruktura: domy szosowe, w których pobierano opłaty za przejazdy, karczmy i zajazdy, stacje pocztowe w których zmieniano zmęczone konie i do których dowożono przesyłki z ośrodków leżących poza trasą, oraz znaki drogowe w postaci słupów (milowych lub dystansowych), które wytyczały trasę oraz podawały odległości, co pozwalało zachowywać czas przewidziany w rozkładzie jazdy<sup>5</sup>. Schyłkiem okresu funkcjonowania tras pocztowych tego typu, nie tylko zresztą w Nowej Marchii, było wprowadzenie w drugiej połowie XIX wieku regularnych połączeń kolejowych, które stopniowo acz nieubłagane zaczęły wypierać dyliżanse pocztowe.

Analizy przebiegu głównych dróg pocztowych w Nowej Marchii w XVIII wieku dokonano na podstawie czterech obrazów kartograficznych Brandenburgii. Ich dobór odzwierciedla niejako swoisty „układ sił” istniejący w ówczesnej kartografii światowej. Jest to okres wciąż jeszcze trwającej dominacji Francuzów, ale również nabierającej coraz większego rozmachu rodzimej kartografii pruskiej. Rosnąca pozycja Królestwa Pruskiego wywołała zapotrzebowanie na wiadomości geograficzne w Europie, a także spowodowała, że na dworze w Berlinie zwrócono uwagę na nową formę prezentacji kraju na zewnątrz<sup>6</sup>.

Dwie pierwsze z analizowanych map to prace francuskie, w swej zasadniczej treści bazujące na wcześniejszym opracowaniu twórcy francuskiej szkoły kartograficznej – Nicolasa Sansona d’Abeville<sup>7</sup>. Są to mapa

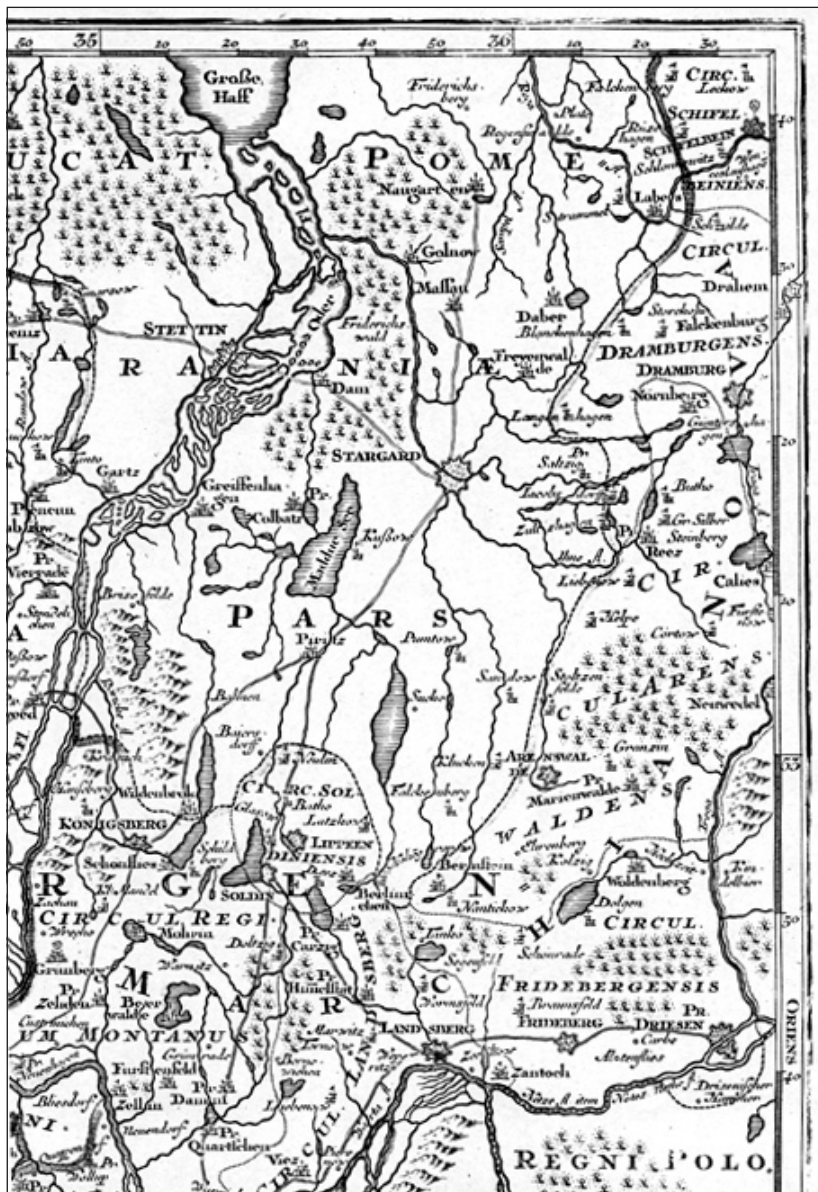
---

5 Obszernie zagadnieniem tym zajął się W. J. B r y l l a w artykule *Pocztowe słupy milowe Środkowego Nadodrza w: Droga znaki nazwy, Gorzów Wielkopolski 1998*, s. 81-95.

6 Szczególnie widoczne było to w przypadku pierwszej „rodzimej” pruskiej mapy Brandenburgii J.P. von Gundlinga, która stanowiąc jedynie uaktualnienie wcześniejszej pracy Svarta (1630-31), miała być przede wszystkim wizytówką kraju na zewnątrz i „głosicielką królewskiej chwały” (zob. W. S c h a r f e, *Cartography in Germany between the renaissance and the 18th century. Regional development and atlas cartography w: La cartografia dels països de parla Alemanyà*, Barcelona 1997, s. 57; tenże: *Abriss der Kartographie Brandenburgs 1771-1821*, Berlin-New York 1972, s. 39).

7 Wydana kilkakrotnie w różnych wersjach przez Huberta Jaillota we współpracy z synami i spadkobiercami Nicolasa ojca: *Le Marquisat et Eslectorat Brandenburg, qui fait partie du Cercle se la Haute Saxe divisé en ses Principales Parties Par le Sr. Sanson, Geographe Ordinaire du Roy. A Paris Chez H. Jaillot, joignant les grands Augustins, aux deux Globes. Avec Privilège du Roy, pour Vingt Ans 1676*; mapy Sansona, chociaż też bazowały na wcześniejszych opracowaniach (w tym przypadku chodzi o mapę Olafa Hanssona Svarta z lat 1630-1631), stanowiły krok naprzód, jako że autor krytycznie podchodził do źródeł na jakich pracował, poprawiał je w miarę możliwości, uaktualniał i korygował ośnowę matematyczną.

Ryc. 1. wycinek mapy Brandenburgii M. Seuttera





Ryc. 2. wycinek mapy Pomorza i Brandenburgii L. Briona



Ryc. 3. wycinek mapy Brandenburgii L. le Rouge'a



Brandenburgii Georgesa Louisa le Rouge'a z jego wydanego w 1759 roku Atlas Universel<sup>8</sup> oraz mapa Pomorza i Brandenburgii Louisa Briona de la Tour<sup>9</sup> z 1758 roku. Oba te dzieła nie stanowią oryginalnych, opartych na nowych pomiarach opracowań, a są mniej lub bardziej wiernymi powieleniami dzieła wspomnianego Nicolasa Sansona, z nieznacznym krytycznym podejściem – szczególnie w przypadku pracy Briona. Wtórność jednak nie deprecjonuje ich jako źródeł do odtworzenia przebiegu tras pocztowych, a to przede wszystkim dlatego, iż na pierwotnej mapie francuskiego kartografa tychże tras nie było.

Podobnie sprawa ma się z jednym z opracowań niemieckich. Chodzi tu mianowicie o mapę Mathaeya Seuttera, wydaną przez jego oficynę w Augsburgu ok. 1750 roku<sup>10</sup>. Jej pomniejszona i uproszczona wersja ukazała się również w latach 1740-1745 w Atlasie Minor wydawanym przez to wydawnictwo, zaś wykonał ją syn i spadkobierca Mathaeya – Albrecht Carl. Jednak ze względu na zagęszczenie treści a co za tym idzie małą czytelność, konieczność redukcji szczegółów topograficznych z powodu niewielkiego formatu, a przede wszystkim wtórność wobec mapy ojca – w niniejszej rozprawie pominiemy to dzieło. Drugą mapą niemiecką, najdokładniejszą i najpóźniejszą z omawianych, jest doskonale zdjęcie Franza Ludwika Güssfelda z 1773, wydane w Norymberdze przez oficynę spadkobierców Homanna<sup>11</sup>.

8 *Cette Carte du Brandenbourg differe des Anciennes de ce qu'elle contient le Grandes Routes des Postes, les Villes Nouvelles de Potsdam, Charlottenburg, Gransee, & le Canal de Frederic Guillaume joignant l'Oder a la Spree. Plus, le divisions actuelles du Pais, &c. A Paris Chez le Rouge, rue Grands Augustins 1757*, płytę rytował T. M a r t i n e t.

9 *Carte du Brandenbourg et de la Pomeranie Avec les Pays Limitrophes*. Par le Sr Brion, Ingenieur Geographe, płytę rytował L. L. C h e v e n a r d, wydał zaś w Paryżu L o n g c h a m p s.

10 *Electoratus sive Marchia Brandenburgensis juxta novissima delineationem in mappa Geographica accuratae aeri ineisa opera et Suptibus Matthaei Seutteri S. Caes. et Regi. Cath. Maj. Geogr. August. Vind.*; za takim datowaniem powyższej mapy przemawia tekst przywileju chroniącego prawa wydawnicze Seuttera w południowych Niemczech (umieszczony przy dolnej ramce), który oficyna otrzymała w latach czterdziestych XVIII wieku.

11 *Carte de l'Electorat de Brandenbourg presentee tres humblement a Son Altesse Rojale Monsgr. le Prince Frederic Guillaume, Prince de Prusse & Marggrave de Brandenbourg par Francois Louis Gussfeld, 1773*; prace Güssfelda odnowiły pozycję podupadłej już w owym czasie oficyny, której założeniem była produkcja map tanich i efektownych, co stosunkowo szybko sprawiło, że rynek zdobywać zaczęły nowe oficyny, wypierając ozdobne, lecz nieaktualne karty Homanna.

Wszystkie mapy wykonane są w podobnej skali (ok. 1:500 000). Wynika to z niemal jednakowych rozmiarów arkuszy<sup>12</sup> i podobnego obszaru, który odzwierciedlają. Wyjątkiem jest tu mapa Briona, która choć ma największy rozmiar<sup>13</sup>, to jednak z racji na to, iż obejmuje również obszar Pomorza, wykonana jest w najmniejszej skali (ok. 1:750 000). Po analizie dokładności odwzorowań poszczególnych map można stwierdzić, że najlepiej opracowana jest mapa F.L. Güssefelda, która zawiera kilkakrotnie większą ilość szczegółów niż pozostałe. Nie wpływa to jednak, co należy szczególnie podkreślić, na czytelność mapy. Pozostałe mają dokładność mniej więcej podobną<sup>14</sup>, przy czym najłabsza jest na mapie Seuttera.

Drogi pocztowe na wszystkich opracowaniach oznaczono sygnaturą podwójnych linii. Dodatkowo na mapie Güssefelda wyróżniono miejscowości będące siedzibami urzędów pocztowych. Zaczynając od strony zachodniej, na obszar Nowej Marchii<sup>15</sup> trasy te wkraczają w pięciu miejscach. Analizę przebiegu rozpoczniemy od północy. Dla ułatwienia i przejrzystości przyjęto skróty literowe dla poszczególnych map: L – le Rouge, B – Brion, S – Seutter i G – Güssefeld oraz symbol U dla oznaczenia miejscowości – siedziby urzędu pocztowego wg Güssefelda. Przebieg tras przedstawia schematycznie mapka.

---

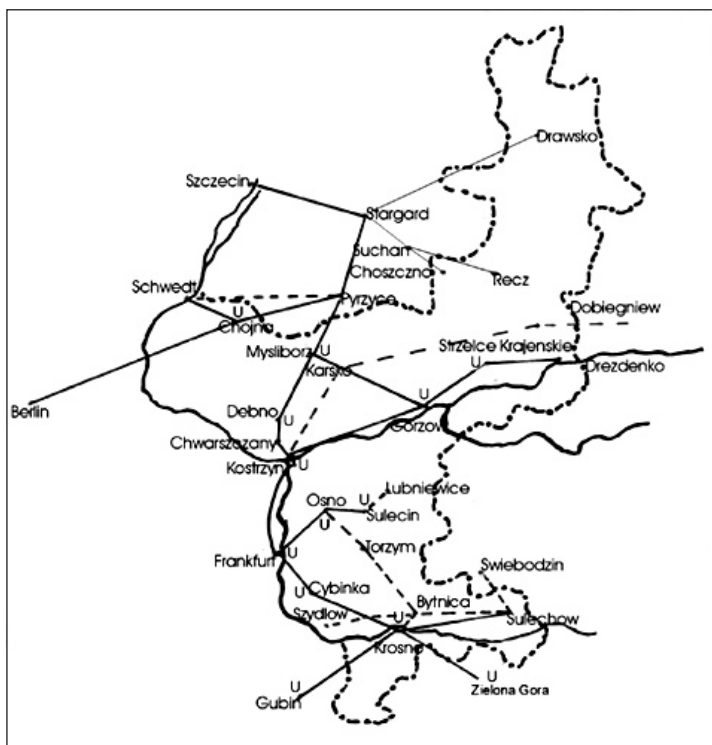
12 Le Rouge – 600 x 465 mm, Sutter – 555 x 492 mm, Güssefeld – 590 x 423 mm.

13 690 x 505 mm.

14 Pomijam tu dokładność w nadawaniu sygnatur szczegółom topograficznym oraz dokładność osnowy matematycznej w poszczególnych pracach, która również jest różna, przy czym najbardziej odpowiadająca rzeczywistości jest na zdjęciu Güssefelda.

15 Tutaj rozumiany jako łączny z ziemią torzymską i Krosnem Odrzańskim.





- przebieg wspólny dla wszystkich map,  
 - - - - - różnice w przebiegu na mapie Briona,

### schemat przebiegu tras pocztowych w Nowej Marchii

- I – prowadzi od miejscowości Schwedt n. Odrą i stąd na południe do Chojny (U), skąd zmienia kierunek na północny i przez Banie, Pyrzyce i Stargard Szczeciński dociera do Szczecina (na mapie G w Pyrzycach rozwidła się na Szczecin i na Stargard). Jednak w przypadku B trasa ta omija Chojnę i ze Schwedt zmierza bezpośrednio do Pyrzyce, co ewidentnie odbiega od prawdy.
- II – łączy bezpośrednio Berlin z Chojną, przechodząc przez Bad Freienwalde. Jest to ciekawe połączenie, gdyż na mapach S i G (a więc na mapach niemieckich) otrzymało sygnaturę inną niż pozostałe drogi, a mianowicie pojedynczej linii. Można domyślać się, iż jest to specjalne połączenie

Berlin – Szczecin, gdyż tędy właśnie biegnie najkrótsza droga między stolicą Brandenburgii a stolicą Pomorza. Na pozostałych mapach oznaczenie jest identyczne z pozostałymi.

- III – to trasa łącząca Berlin z Kostrzynem i dalej: z Prusami, czyli dawny trakt krzyżowców, zwany później królewskim lub pruskim<sup>16</sup>. Trasa ta rozgałęzia się w Kostrzynie (U), skąd prowadzi bądź to przez Chwarszczany, Dębno (U), Myślubórz (U – tutaj też na południe do Gorzowa) do Pyrzyc, bądź przez Gorzów (U) i Strzelce Krajeńskie (U) do Drezdenka. Na mapie B istnieje dodatkowo trzecia droga, łącząca Kostrzyn przez Karsko z Dobiegniewem i kierująca się dalej na wschód w kierunku Okonka lub Piły (tu leżą prawie na jednej linii). Na mapie tej brak również połączenia Myślubórz – Gorzów.
- IV – łączy późniejszą stolicę rejencji – Frankfurt (U) z: a. Kostrzynem, przy czym przebiega ona na lewym brzegu Odry; b. Ośnem Lubuskim (U) i Sulęcinem (U), zaś w przypadku B również z Lubniewicami; c. przez Cybinę (U) z Krosnem Odrzańskim (U), skąd biegnie dalej w kierunku na Zieloną Górę (U) i Sulechów (w przypadku G). Nieco inny jest układ dróg na mapie B, gdzie Ośno Lubuskie ma połączenie przez Torzym z Sulechowem, Sulechów ze Świebodzinem, Bytnicą (!) i Krosnem Odrzańskim, Krosno z kolei również z Bytnicą, skąd jest połączenie z Szydłowem (!).
- V – krótkie połączenie Gubin (U) – Krosno Odrzańskie.
- VI – to połączenie pocztowe wschodniej części Nowej Marchii z Pomorzem. Są to trasy Stargard Szczeciński – Drawsko Pomorskie oraz Stargard Szczeciński – Suchań, skąd trasa rozwidła się w kierunku na Choszczno i na kierunek Recz – Drawno. Przy czym trasy te wyznacza jedynie mapa G.

Analizując powyższe dane, można dojść do wniosku, że w epoce utajniania wiadomości o drogach jako takich trasy pocztowe były stosunkowo dobrze znane. Wynikało to z rosnącej roli, jaką odgrywał szybki przepływ informacji – posiadając zdjęcia kartograficzne z zaznaczonymi trasami regularnych kursów, można było planować podróże czy nadawać przesyłki na najkorzystniejszych trasach. O roli, jaką spełniała komunikacja pocztowa, świadczy również ilość dzieł kartograficznych, które problem ten naświetlają. Tutaj analizie poddano cztery wybrane, nie są to jednak wszystkie obejmujące ten obszar.

---

<sup>16</sup> Z. C z a r n u c h, *Z dziejów sławnej ongiś drogi*, s. 18 i n.

Trzy z prezentowanych map są w zasadzie „zgodne” co do przebiegu tras pocztowych. Odbiega od nich zdecydowanie praca Louisa Briona. Z czego może to wynikać? Brion, sam będąc dobrym kartografem, w tym przypadku korzystał ze źródeł, których nie poddał krytycznej analizie. Jego informacje były niepełne, a w pewnych sytuacjach szczątkowe i mylne. Szczególnie widoczne jest to w zagęszczeniu dróg w rejonie Krosna Od-rzańskiego czy też pominięciu Chojny na trasie Schwedt – Pyrzyce. Najdo-kładniejszą zaś z prezentowanych map jest opracowanie Franza Ludwika Güssefelda, który pomijając mnogość szczegółów topograficznych czy sposób ich przedstawienia, starannie odrysował przebieg tras oraz oznaczył miejscowości będące siedzibami urzędów pocztowych. Ogólne przedsta-wienie przebiegu tras pocztowych ukazano na powyższej mapce.