

Szulist, Władysław

Ważniejsze lądowe szlaki handlowo-komunikacyjne Warmii i Mazur w XVI-XVIII wieku

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 2-3, 297-318

1972

Artykuł został zdigitalizowany i 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.

Ks. WŁADYSŁAW SZULIST

WAŻNIEJSZE ŁĄDOWE SZLAKI HANDLOWO-KOMUNIKACYJNE
WARMII I MAZUR W XVI—XVIII WIEKU

Łądowe szlaki handlowo-komunikacyjne Warmii i Mazur w XVI—XVIII wieku mają już znaczną literaturę. Osobne opracowanie poświęcił im Rudolf Grabo¹, który jednak w większości wypadków omówił drogi w XIX wieku, natomiast w XVIII wieku główny nacisk położył na drogi pocztowe. Poza tymi ostatnimi wymienił niektóre gościńce handlowe i komunikacyjne. Na drugim planie trzeba wymienić studium Friedricha Bruns a i Hugona Weczerki². Zajęli się oni głównie hanzeatyckimi szlakami zmierzającymi do Gdańska, Elbląga, Królewca, Grodna, Warszawy i Torunia wymienia także niektóre mniejsze. Powiązaniem średniowiecznego Torunia z głównymi emporiami handlowymi nie tylko Polski zajął się Hermann Oesterreich⁴. Trasę Elbląg—Królewiec udokumentowują m.in. podróże Johanna Bernoulliego⁵ i Rankego⁶. O kontakty handlowo-komunikacyjne Królewca z Warszawą zahaczają między innymi prace Stanisława Pazyry⁷, Donaty Godlewskiej⁸ i Aliny Wawrzyńczykowej⁹. Opracowania Hugona Rachel a¹⁰, Fritza Gausego¹¹ i Gerharda von Glińskiego¹² mówią

¹ R. Grabo, *Die Ostpreussischen Strassen im 18. und 19. Jahrhundert*, Königsberg 1910.

² F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische Handelsstrassen, Textband*, Weimar 1967; *Atlas*, Köln-Graz 1962.

³ M. Biskup, recenzja pracy F. Bruns a i H. Weczerki, op. cit., *Zapiski Historyczne*, 1968, z. 3, ss. 262—265.

⁴ H. Oesterreich, *Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Pohlen, Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins*, H. 28, 1890.

⁵ J. Bernoulli, *Reisen durch Brandenburg, Pommern, Preussen, Curland, Russland und Pohlen in den Jahren 1777 und 1778*, Leipzig 1779—1780, Bd. 3.

⁶ Rankes *Wanderungen durch Preussen*, herausg. von L. Baczko, Hamburg und Altona 1800.

⁷ S. Pazyra, *Geneza i rozwój miast mazowieckich*, Warszawa 1959.

⁸ D. Godlewska, *Dzieje Łomży od czasów najdawniejszych do rozbiorów Rzeczypospolitej (XI—1795)*, Warszawa 1962.

⁹ A. Wawrzyńczyk, *Studia z dziejów handlu Polski z Wielkim Księstwem Litewskim i Rosją w XVI wieku*, Warszawa 1956.

¹⁰ H. Rachel, *Handel und Handelsrecht von Königsberg in Preussen im 16.—18. Jahrhundert*, Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte, Bd. 22, 1909, ss. 99, 107.

¹¹ F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg*, Köln-Graz, Bd. 1, 1965, ss. 134, 146, 519—520; Bd. 2, 1968, ss. 61, 90.

tylko o kontaktach handlowych Królewca z Elblągiem, Warmią, Warszawą, Krakowem, Węgrami i w ogóle z Polską nie podając jednak żadnych dróg. Do sieci drożnej lokalnej jak i tranzytowej Warmii i Mazur znacznego materiału dostarczają powojenne monografie wydane w Olsztynie¹³. Korzystano również ze starszych oraz współczesnych niemieckich monografii miast i powiatów Prus Wschodnich¹⁴.

Za podstawę do poniższych rozważań przyjęto dane atlasu Leopolda Schröttera z lat 1796—1802¹⁵. Atlas ten stanowi „pierwszą mapę obszaru północno-wschodniej Polski, opartą na podstawach triangulacyjnych i wykonaną na podstawie systematycznych pomiarów terenowych, dokonanych przez zorganizowany zespół wyszkolonych kartografów”¹⁶. Na początku XIX wieku była to najdokładniejsza mapa terenów północnej Polski. Drogi krajowe i pocztowe są na niej przedstawione linią podwójną, zwykle drogi linią pojedynczą i ścieżki linią przerywaną. Wyróżniono także drogi zadrzewione. Trzeba jednak zaznaczyć, że i na niej pominięto niektóre z ważniejszych dróg lub nie doprowadzono do końca pomiędzy poszczególnymi ośrodkami władzy administracyjnej. Przyczyna tego tkwi zapewne m.in. w tym, że podaje on stan z końca XVIII wieku.

Przy wyznaczaniu tras przebiegających z Warmii do ziemi chełmińskiej niezbędne okazały się prace Mariana Biskupa¹⁷. Wytyczenie dróg łączących Warmię i Mazury z Mazowsza stało się możliwe dzięki mapom D. Gill'ego¹⁸, K. Pertheésa¹⁹ i Daniela Friedricha Sotzmanna²⁰. Ich przydatność w porównaniu z atlasem Schröttera jest daleko niższa. Uwypuklają one znacznie mniej dróg pomiędzy poszczególnymi miastami i wsiami. Posłużono się wreszcie mapą województwa płockiego

¹² G. von Gliński, *Die Königsberger Kaufmannschaft des 17. und 18. Jahrhunderts*, Marburg/Lahn 1964, s. 152.

¹³ *Biskupiec. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1969; *Działdowo. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1966; K. Górski, M. Arszyński, *Barciany. Dzieje zamku i ziemi do połowy XV wieku*, Olsztyn 1967; R. Hryciuk, M. Petraszko, *Bartoszyce. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1969; J. Kawecki, B. Roman, *Elk. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1970; Z. Licharewa, *Kętrzyn. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1962; *Nowe Miasto. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1963; *Pisz. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1970; *Szczytno. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1962; A. Wakar, T. Willan, *Giżycko. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1966; A. Wakar, B. Wilamowski, *Węgorzewo. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1968; *Gołdap. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1971; Z. i M. Stopowie, *Pasym i okolice*, Olsztyn 1970.

¹⁴ E. Deegen, *Geschichte der Stadt Saalfeld Ostpr.*, Mohrungen 1905; G. Stark, *Geschichte der Stadt Mühthausen in Ostpreussen*, Mühthausen 1927; G. von Beckmann, *Geschichte der Stadt Gutstadt*, Gutstadt 1929; M. Toeppen, *Geschichte des Amtes und der Stadt Hohenstein*, Hohenstein 1859; A. Weyde, *Mohrungen in Ostpreussen*, Mohrungen 1927; W. Franz, *Geschichte der Stadt Königsberg*, Königsberg 1934; E. Hartmann, *Geschichte der Stadt Hohenstein*, Würzburg 1959; W. F. Wrangel, *Der Kreis Mohrungen*, Würzburg 1967.

¹⁵ L. Schrötter, *Karte von Ostpreussen nebst Preussische Lithauen und Westpreussen nebst Netzdistrict...* 1796—1802, Berlin 1803—1810.

¹⁶ J. Szeliga, *Pierwsza szczegółowa mapa północno-wschodniej Polski oparta na triangulacji (1810)*, Zeszyty Geograficzne WSP w Gdańsku, R. 9, 1969, s. 98.

¹⁷ *Prusy Królewskie w II połowie XVI wieku*. Opr. M. Biskup przy współudziale E. Koca, Warszawa 1961; M. Biskup, *Trzynastoletnia wojna z Zakonem Krzyżackim 1454—1466*, Warszawa 1967, mapy.

¹⁸ D. Gilly, *Neueste Karte v. ganz Preussen*, 1808.

¹⁹ K. de Pertheés *Mapa szczególna województwa mazowieckiego*, 1786.

²⁰ D. F. Sotzmann, *Tableau der Karte von Neu-Ost-Preussen*, 1808.

z około 1578 r.²¹, Atlasem historycznym Polski²² i mapami zawartymi w *Historii Polski*²³.

Opracowanie wlotów dróg przez bramy miejskie okazało się możliwe dzięki Adolfowi Boetticherowi²⁴, artykułom dotyczącym rozwoju przestrzennego miast, zamieszczonym w kwartalniku „Komunikaty Mazursko-Warmińskie”²⁵, a także dzięki pozycji Lucjana Czubiela i Tadeusza Domagały²⁶. W większości miast przeprowadzono wizję lokalną, która umożliwiła usunięcie niektórych wątpliwości.

W poniższym opracowaniu nie zajęto się stopniem natężenia ruchu na poszczególnych drogach, jak również rodzajami przewożonych towarów. Wymagaloby to już osobnego studium. Położono główny nacisk na sieć drożną między poszczególnymi miastami, co daje niekiedy w efekcie obraz nużący. Warto jednak przy tym zauważyć, że na temat tychże lokalnych połączeń nic konkretniejszego nie można powiedzieć.

Wymienione lądowe szlaki w okresie krzyżackim i w wiekach XVI—XVIII ulegały zapewne mniejszym lub większym odchyleniom kierunkowym przynajmniej pomiędzy niektórymi miejscowościami. Z tej racji niżej podane szlaki oddają tylko stan prawdopodobny. Należy przypuszczać, że istniały jeszcze dalsze drogi o charakterze tranzytowym albo tylko wewnętrzne pomiędzy poszczególnymi ośrodkami władzy administracyjnej, w tym również pomiędzy miastami. Przyjąć można, że większość z podanych traktów sięga przynajmniej czasów krzyżackich, zaś niektóre jeszcze wcześniejszych.

Za istnieniem tych szlaków przemawiają takie dane, jak wczesnośredniowieczne grody, toponomastyka, bramy miejskie, przedmieścia, sieć wodna, rola ośrodka władzy administracyjnej, w tym również miasta, komory celne, mosty, siedziby najstarszych parafii, pojedyncze karczmy, tradycja ludowa, ukierunkowanie i kształty wsi. Z ukierunkowania wsi o charakterze placowym, szczególnie zaś ulicówek często można odczytać także kierunek drogi.

Lądową sieć drożną Warmii i Mazur w XVI—XVIII wieku można podzielić na cztery klasy dróg:

1. Drogi o charakterze wybitnie tranzytowym i nawet międzynarodowym o wielkim nasileniu ruchu.

²¹ *Atlas historyczny Polski. Województwo płockie około 1578*, praca zbiorowa pod kier. S. Herbst, Warszawa 1958.

²² *Atlas historyczny Polski*, Warszawa 1967.

²³ *Historia Polski*, t. 1. Do roku 1764. *Mapy*, Warszawa 1958; t. 2. Do roku 1864. *Mapy*, Warszawa 1960.

²⁴ A. Boetticher, *Die Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Ostpreussen*, H. 2, *Natangen*, Königsberg 1898, H. 3, *Oberland*, Königsberg 1893, H. 4, *Ermland*, Königsberg 1894, H. 6, *Masuren*, Königsberg 1896.

²⁵ I. Janosz-Biskupowa, *Rozwój przestrzenny miasta Elku*, *Komunikaty Mazursko-Warmińskie*, (cyt. dalej KMW), 1959, nr 3; też, *Rozwój przestrzenny miasta Reszla*, KMW, 1961, nr 2; też, *Rozwój przestrzenny miasta Jeziorany*, KMW, 1965 nr 1; M. Biskup, *Rozwój przestrzenny miasta Szczytna*, KMW, 1959, nr 4; też, *Rozwój przestrzenny miasta Braniewa*, KMW, 1959, nr 1; też, *Rozwój przestrzenny Lidzbarka Warmińskiego*, KMW, 1961, nr 4; Z. Nowak, *Rozwój przestrzenny miasta Bisztynka*, KMW, 1961, nr 3; też, *Rozwój przestrzenny miasta Susza*, KMW, 1963, nr 1; J. Maciejewska, *Z dziejów zamku krzyżackiego w Piszcu*, KMW, 1960, nr 2; też, *Rozwój przestrzenny Piszca*, KMW, 1962, nr 2.

²⁶ L. Czubiela, T. Domagała, *Zabytkowe ośrodki miejskie Warmii i Mazur*, Olsztyn 1969.

2. Drogi łączące poszczególne ośrodki władzy administracyjnej, w tym również miasta między sobą.

3. Drogi łączące poszczególne miejscowości między sobą.

4. Drogi mające znaczenie tylko dla danej miejscowości.

Nas będą interesować tylko pierwsze i drugie. Do pierwszej klasy można zaliczyć umownie następujące gościniec:

1. Gdańsk—Królewiec; 2. Królewiec—Kętrzyn; 3. Królewiec—Grodno; 4. Królewiec—Pisz—Warszawa; 5. Królewiec—Nidzica—Warszawa; 6. Gdańsk—Warszawa; 7. Królewiec—Szczytno—Warszawa.

1. Gdańsk — Elbląg — Frombork — Braniewo — Zgoda — Królewiec.

Z Gdańska do Królewca prowadziły dwa znane szlaki: dłuższy przez Tczew, Malbork i Elbląg i krótszy przez Wocławy, Leszkowy, Tuję i Elbląg.

Droga Malbork—Elbląg stanowiła krótki odcinek wielkiego szlaku handlowego z Torunia przez Chelmżę, Grudziądz, Kwidzyn do Królewca. Potwierdzeniem tego traktu w Malborku może być według planu z 1629 r. Brama Elbląska czyli Garncarska²⁷. Marian Wolański doprowadza szlak do Królewca aż z Wrocławia przez Milicz, Pызdry i Toruń²⁸. Droga na odcinku Elbląg—Malbork uległa zapewne mniejszym lub większym odchyleniom kierunkowym w XIV—XVIII wieku w zależności od cofania się Zalewu Wiślanego²⁹.

Z Elbląga trasa wiodła w kierunku północnym. Na planie z 1648 r. w Elblągu jest zaznaczona Tama Królewiecka³⁰. W przywileju dla miasta Fromborka z 1318 r. jest wzmianka o drodze *qua itur in Elbingum*³¹. Do Fromborka wjeżdżało się obecną ulicą Elbląską przez most na kanale Baudzie, z kolei ulicami Kopernika i Braniewską w kierunku Braniewa. Do tego ostatniego droga wiodła obecną ulicą Fromborską. Główną arterią przelotową stanowiła ulica Gdańska (dawna Długa) biegnąca od zachodniej Wysokiej Bramy ku wschodniej Bramie Młyńskiej stosownie do szlaku Elbląg—Królewiec³². Brama Młyńska była usytuowana przed rzeką Pasiąką. W XVIII wieku w Braniewie są znane Przedmieścia Fromborskie i Królewieckie³³. Za Braniewem przy końcu XVIII wieku stała karczma Einsiedelkrug. Trasę z Fromborka do Braniewa potwierdzają już dane źródłowe z XIV wieku³⁴. O pięćdziesiąt lat wcześniej jest znana droga z Pokarmina do Królewca³⁵. Królewiec posiadał Bra-

²⁷ K. Górski, *Dzieje Malborka*, Gdynia 1960, s. 113.

²⁸ M. Wolański, *Związki handlowe Śląska z Rzeczpospolitą w XVII wieku ze szczególnym uwzględnieniem Wrocławia*, Wrocław 1961, załączona mapa.

²⁹ *Historia Polski*, t. 1. Mapa: *Królestwo Polskie Kazimierza Wielkiego i wspólczesne mu księstwa Piastów*; *Atlas historyczny Polski*. Mapa: *Polska za panowania Kazimierza Wielkiego*.

³⁰ S. Gierszewski, *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570—1815*, Gdańsk 1961, s. 48, ryc. 11.

³¹ *Scriptores rerum Prussicarum*, Bd. 2. Herausg. von T. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke, Leipzig 1863, s. 105. Schrötter oprócz trasy bezpośredniej z Elbląga do Fromborka podaje również okrężną przez Tolkmicko.

³² E. Biskup *Rozwój przestrzenny miasta Braniewa*, s. 13.

³³ *Ibidem*, s. 15.

³⁴ W przywileju dla miasta Fromborka z 1318 r. jest wzmianka: *iuxta viam qua itur in Bruensberg* (*Scriptores rerum Prussicarum*, Bd. 2, s. 105), zaś w 1320 r.: *ad viam qua itur in Brausberg* (*ibidem*, s. 109). Z Fromborka według atlasu Schröttera odchodziła droga do Biedkowa (obecna ul. Krasickiego) i tu się łączyła z traktem Braniewo—Młynary—Pasięk.

³⁵ W 1289 r. *prope stratam publicam que de Brandenburch* (Pokarmin) *ducit in*

mę Brandenburską³⁶ wskazującą na obecny Pokarmin. Powyższa trasa tworzyła główne połączenie lądowe Królewca z Rzeszą Niemiecką³⁷. Trakt Gdańsk—Elbląg—Królewiec znajduje szerokie udokumentowanie w opracowaniach³⁸ jak i na mapach³⁹.

2. Królewiec — Welawa — Gierdawy — Mołtajny — Markuzy — Bobrowo — Barciany — Rodele — Winda — Skierki — Stara Różanka — Kętrzyn.

Do Barcian trasa wchodziła od strony północno-zachodniej przy kościele parafialnym. Tu niewątpliwie mieściła się Brama Królewiecka. Szlak wychodził z Barcian w kierunku południowym po wschodniej stronie zamku. Na tenże kierunek wskazuje nieistniejąca obecnie Brama Kętrzyńska⁴⁰. W okresie krzyżackim Barciany leżały na drodze wypraw w kierunku Grodna⁴¹. Do Kętrzyna trasa zbliżała się od strony północno-wschodniej i wpaadała do miasta przez Bramę Wysoką usytuowaną w północnym wylomie murów obronnych⁴².

3. Królewiec — Pruska Itawka — Lejdy — Kiertyny Wielkie — Dąbrowa — Bartoszyce — Kinkajmy — Maszewy — Łabędnik Mały — Łabędnik — Krzecze wo — Swędrówka — Grzęda — Pleśno — Reszel — Robawy — Św. Lipka⁴³ — Pieckowo — Kętrzyn — Czerniki — Parcz — Dejguny — Bogacko — Wrony — Giżycko — Sulimy — Kozuchy Wielkie — Upatty Średnie — Kruklin — Suchołaski — Wydminy — Elk — Grodno

Do Bartoszyce trakt prowadził od strony północnej dzisiejszej ulicy Bema (przez Bramę Królewiecką⁴⁴) na Plac Zjednoczenia. Z tego ostatniego droga wychodziła przez Bramę Sątoczeńską usytuowaną przy skrzyżowaniu dzisiejszych ulic Kopernika z Robotniczą. Na trakt ten wskazuje również Brama Królewiecka w Reszlu⁴⁵. Ta ostatnia stała na obecnej ulicy Świerczewskiego przy wlocie do miasta od strony północnej. Z Reszla szlak wiódł w kierunku południowym. Do Kętrzyna trakt zbliżał się od strony zachodniej. Przed Bramą Wysoką w Kętrzynie w XVI wieku zaczęło

Kynigisberch (Preussisches Urkundenbuch, Bd. 1, Hälfte 2, herausg. von A. Seppahm, Königsberg 1909, nr 557.

³⁶ T. Nowak, *Polska technika wojenna XVI—XVIII*, Warszawa 1970, s. 109.

³⁷ W. Franz, op. cit., s. 192.

³⁸ J. Małeckie, *Handel zewnętrzny Krakowa w XVI wieku*, Zeszyty Naukowe WSE w Krakowie, R. 11, 1960, s. 90; E. Carsten, *Geschichte der Hansestadt Elbing*, Elbing 1937, s. 110; R. Grabo, op. cit., ss. 30, 36, 46, 50; H. Oesterreich, op. cit., s. 82; J. Bernoulli, op. cit., ss. 3, 16, 21, 36; F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., ss. 617—618; S. Weymann, *Clia i drogi handlowe w Polsce Piastowskiej*, Poznań 1939, s. 100; F. Schultz, *Geschichte des Kreises Dirschau*, Dirschau 1907, ss. 41, 225; S. Gierszewski, *Elbląg. Przeszłość i terażniejszość*, Gdańsk 1970, s. 32.

³⁹ D. Gilly, op. cit. P. Simson mówi o licznych kontaktach handlowych Gdańska z Elblągiem, Braniewem i szczególnie z Królewcem (*Geschichte der Stadt Danzig*, Bd. 1—2, Danzig 1913—1918), chodzi tu głównie jednak o drogę morską; traktu lądowego bliżej nie określa.

⁴⁰ L. Czubiel, T. Domagała, op. cit., s. 76.

⁴¹ K. Górski, M. Arszyński, op. cit., s. 8.

⁴² Z. Licharewa, op. cit., tamże średniowieczne plany miasta.

⁴³ Ze Świętej Lipki do Kętrzyna przy końcu XVIII wieku wiodła także droga przez Wągniki.

⁴⁴ Przez tę samą bramę wychodził również trakt do Frydłądu. Prowadził on przez Leginy, Galkajmy i Szczurkowo.

⁴⁵ I. Janosz-Biskupowa, *Rozwój przestrzenny miasta Reszla*, s. 175.

się rozwijać Królewieckie Przedmieście⁴⁶. W Giżycku na dzisiejszy Plac Grunwaldzki wjeżdżało się od zachodu i z kolei droga wiodła obecną ulicą Warszawką w kierunku Sulim. F. Bruns i H. Weczerka przyjmują jeszcze boczną trasę z Królewca do Kętrzyna przez Szczurkowo, Boryty, Sępopol, Prętlawki, Sątoczno, Bykowo, Parys, Warńkajmy, Lominy, Garbno, Gałwuny⁴⁷. Miejscowości Dąbrowa, Maszewy, Łabędnik Mały, Wrony, Upały Średnie, Sucholaski i Wydminy przy końcu XVIII wieku posiadały wyraźne ulicówki. Trasa z Królewca do Grodna przez Kętrzyn jest znana co najmniej od czasów krzyżackich⁴⁸. Niektóre ze stacji na tej trasie potwierdzają słynni podróżnicy w XVI i XVII wieku. R. Grabo w 1790 r. przyjmuje linie pocztowe z Królewca do Lidzbarka przez Młynary, Pruską Iławkę i Bartoszyce⁴⁹. W tym czasie były czynne również linie pocztowe do Kętrzyna i Szczytna. Powstały nawet nazwy trasa Bartoszycka i trasa do Pruskiej Iławki⁵⁰.

4. Królewiec — Kętrzyn — Wajsznury — Nakomiady — Salpik — Ryn — Tałty — Mikołajki — Wejsuny — Snopki — Pisz — Szparki — Wilki — Dziadowo — Jeże — Dłutowo — Wincenta — Kolno — Łomża — Warszawa

Z Kętrzyna trakt wychodził przez Bramę Młyńską usytuowaną na obecnej ulicy Zjazdowej⁵¹. W Rynie szlak przybierał wyraźny kierunek północ-południe⁵². Pomiędzy Mikołajkami i Wejsunami na jeziorze Beidany atlas Schröttera podaje przewóz (*Wienska Fähr*). Do Pisz wjeżdżało się obecną ulicą Kościuszki na Plac Dzierżyńskiego. Główny trakt miasta posiadał wyraźną oś zachód-wschód. Droga wychodziła z miasta dzisiejszą ulicą Wojska Polskiego przez Bramę Wodną i za rzeką Pisą skręcała na południe. Na kierunku traktu wskazuje również Brama Królewiecka⁵³. Pisz stanowił ważny punkt na trasie z Mazowsza do Prus. Tędy pędzono również woły ruskie i podolskie do Prus i Gdańska⁵⁴. Do Pisz ściągali również kupcy z Nowogrodu, Łomży i Ostrołęki. Leżące na tej trasie Wajsznury, Tałty, Snopki, Szparki, Dziadowo i Jeże przy końcu XVIII wieku posiadały ulicówki lub zbliżone do nich stosownie do kierunku trasy. F. Bruns i H. Weczerka oprócz powyższego gościńca wyliczają jeszcze boczne odgałęzienie z Rynu przez Orzysz i Rudę do Pisz⁵⁵. Odcinek z Pisz do Rudy uwypuklają także mapy L. Schröttera i K. Pertheesa. Znaczenie Łomży i Kolna jako miast leżących na szlaku z Polski do Prus wystarczająco pod-

⁴⁶ L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 159.

⁴⁷ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., *Atlas, Karte 45*.

⁴⁸ *Ibidem, Textband*, s. 632; S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne w miastach W. Ks. Litewskiego na prawie magdeburskim do połowy XVI w.*, Wilno 1936, s. 29.

⁴⁹ R. Grabo, op. cit., s. 46.

⁵⁰ *Ibidem*, s. 38.

⁵¹ Z. Licharewa, op. cit. *Plany średniowieczne w książce*.

⁵² Schrötter prowadzi jeszcze odgałęzienie z Rynu do Pisz przez Hermanową Wolę, Szymonkę, Dąbrówkę, Górę, Orzysz, Szwejdówko, Guty, Kwik, Szczechy, Jeglin i Maldanin.

⁵³ J. Maciejewska, *Rozwój*, s. 407.

⁵⁴ Pisz, s. 125; A. Wawrzyńczyk, op. cit., s. 39. M. Bogucka omawiając handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII wieku pisze również o pędzonych wołach z Podola i Mołdawii do Gdańska. Nie podaje jednak bliższego przebiegu trasy (M. Bogucka, *Handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII w.*, Wrocław—Warszawa—Kraków 1970, s. 78).

⁵⁵ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., *Atlas, Karte 45*.

kreśliła D. Godlewska⁵⁶. Dowodem kontaktów handlowych Królewca z Łomżą może być także Przedmieście Łomżyńskie w Królewcu⁵⁷.

5. *Królewiec — Bartoszyce — Minty — Galiny — Wozławki — Bisztynek — Troszkowo — Lutry — Tejstymy — Biesowo — Czerwonka — Biskupiec — Labuszewo — Dymek — Gistel — Szczepankowo — Dźwierzuty — Małszewko — Grzegorzki — Pasym — Narejty — Waplewo — Burdąg — Jedwabno*⁵⁸ — *Napiwoda — Nidzica — Kanigowo — Powierz — Napierki — Mława — Warszawa.*

Na rozwój Bartoszyca jako jednego z najważniejszych węzłów komunikacyjnych Warmii i Mazur wpłynął decydująco handel. Największy jego rozkwit przypada od połowy XVI wieku do drugiej połowy XVII wieku. Miasto prowadziło nawet rywalizację z Królewcem. Gdy ten ostatni zamknął przed Bartoszykami port, wówczas zbudowało ono własne składy i spichrze w Braniewie⁵⁹.

Z Bartoszyca droga prowadziła przez zachowaną do dziś Bramę Lidzbarską. Do tej ostatniej z rynku dochodziło się przez obecny Koński Targ i następnie ulicami Szewską lub Kowalską⁶⁰. Do Bisztyńka od strony zachodniej wjeżdżało się przez zachowaną do dziś Bramę Lidzbarską, zaś wyjeżdżało się przez Bramę Jeziorańską w kierunku południowym⁶¹. Brama Jeziorańska nosiła także miano Bramy Warszawskiej. W Biesowie pod koniec XVIII wieku istniała karczma na „ulicy Warszawskiej”, a świadomość, że miejscowość ta znajduje się na trasie Warszawa—Królewiec istniała wśród ludności warmińskiej tej wsi jeszcze w latach pięćdziesiątych XX wieku. Do Biskupca trakt wpadał przez Bramę Reszelską, wychodził zaś przez Bramę Szczycieńską usytuowaną na dzisiejszej ulicy Warszawskiej. Powyższe bramy nie istniały już w 1617 r.⁶². Stąd należy wnioskować, że wyjazd z miasta mógł zmienić kierunek, na co zdaje się wskazywać atlas Schröttera. Za Bramą Szczycieńską rozwinęło się Szczycieńskie Przedmieście⁶³. Do Pasymia droga zbliżała się od strony północno-wschodniej i przechodziła przez Bramę Królewiecką. Przed tą ostatnią rozwinęło się przedmieście również Królewieckie⁶⁴. Z Pasymia trakt wychodził przez Bramę Elbląską obok przedmieścia również Elbląskiego i z kolei kierował się w stronę południową. Kilka wsi na tej trasie posiada wyraźne ulicówki. Należy do nich zaliczyć Minty, Labuszewo, Małszewko i Kanigowo. W Szczepankowie i Napiwodzie wykształciły się wyraźne skrzyżowania. Linij traktu w Nidzicy tworzyły Brama Niemiecka (obecnie ulica 1 Maja), rynek i Brama Polska (obecna ulica Warszawska). Nidzica poza Gdańskiem i Toruniem stała się ważnym ośrodkiem handlu na terenie państwa zakonnego i to zapewne między innymi dzięki swemu pogranicznemu położeniu. W pierwszej połowie XV wieku uzyskała znacznie na wymianie towarowej między Mazowszem

⁵⁶ D. Godlewska, op. cit., s. 57.

⁵⁷ *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego*, t. 4, Warszawa 1883, s. 700; G. von Gliński, op. cit., s. 4; G. Karl. *Geschichtliches Strassenverzeichnis der Stadt Königsberg in Preussen*, Königsberg 1924, ss. 64—65.

⁵⁸ Koło Jedwabna za rzeką Omulew przy końcu XVIII wieku stała karczma *Bobben Kr.*

⁵⁹ R. Hryciuk, M. Petraszko, op. cit., s. 56.

⁶⁰ *Ibidem*, s. 73.

⁶¹ Z. Nowak, *Rozwój przestrzenny miasta Bisztyńka*, s. 382.

⁶² L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 95.

⁶³ *Biskupiec*, s. 72.

⁶⁴ *Szczytno*, s. 199; Z. i M. Stopowiec, op. cit., s. 72.

i Prusami Krzyżackimi⁶⁵. Odcinek z Królewca do Bartoszyc nazywa R. Grabo wielką trasą pocztową⁶⁶.

Obok powyższej, głównej trasy z Królewca do Warszawy, F. Bruns i H. Weczerka wymieniają boczną, zdążającą z Braniewa przez Lidzbark, Olsztyn i Nidzicę również do stolicy Polski⁶⁷. Jej szczytówowy przebieg zgodnie z atlasem Schröttera jest następujący: Braniewo, Szyleny, Demity, Tolkowiec, Wysoka Braniewska, Żugieniec, Pieniężno, Radziejewo, Lechowo, Runowo, Ignalin, Lauda, Lidzbark Warmiński, Kraśzewo, Miłogórze, Dobre Miasto⁶⁸, Kabikiejmy Dolne, Spręcowo, Dywity, Olsztyn, Dorotowo, Stawiguda, Miodówko, Gryźliny, Olsztynek, Jemiołowo, Żelazno, Łyna, Nidzica. Tenże trakt wpadał do Pieniężna od północnego wschodu przecinając most na rzece Walszy przez Bramę Braniewską i następnie kierował się w stronę południową przez Bramę Ornecką. Przed Bramą Braniewską w XVI wieku ukształtowało się przedmieście o tej samej nazwie⁶⁹. Oś komunikacyjna powyższego traktu w Lidzbarku Warmińskim tworzyły dziś: ulica Powstańców Warszawy (Brama Wysoka), Plac Wolności i ulica Kopernika (Brama Kościelna zwana także Dobromiejską). Do Dobrego Miasta trakt wpadał obecną Aleją Wojska Polskiego, na której stała Brama Ornecka, wychodził zaś z Placu Wolności ulicą Białego Orła w kierunku południowym. Ciąg drożny w Olsztynie stanowiły zachowana do dziś Brama Górna, Plac Świerczewskiego i Brama Dolna usytuowana na dzisiejszej ulicy Marchlewskiego przed rzeką Łyną. Do Olsztyńska wjeżdżało się obecną ulicą Zamkową (Brama Niemiecka lub Morąska) na Mały Rynek i wyjeżdżało się przez Bramę Nidzicką zwaną także Polską w kierunku południowym⁷⁰. Odcinek Olsztyn—Olsztynek—Nidzica uwzględnia w swoich mapach także Stefan M. Kuczyński⁷¹.

Trasa z Królewca do Warszawy jest znana już z czasów Zakonu. Źródłowo potwierdzone są z tego czasu na tej trasie Biskupiec i Pasym⁷². Szlak podaje również Walther Franz⁷³.

Gościniec z Królewca do Warszawy miał kilka wariantów. Oto niektóre z nich: Lidzbark—Olsztyn—Nidzica; Biskupiec—Szczytno—Przasnysz i Lidzbark—Szczytno—Przasnysz⁷⁴.

6. Gdańsk — Tczew — Malbork — Dzierżgoń — Minięta — Monasterzysko —

⁶⁵ M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV w.*, Warszawa 1959, ss. 49, 52, 56—59.

⁶⁶ R. Grabo, op. cit., s. 43.

⁶⁷ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., s. 636.

⁶⁸ Ibidem, *Atlas, Karte 45*, podana jest inna trasa z Dobrego Miasta do Olsztyńska (przez Althof) niż u Schröttera.

⁶⁹ L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 265.

⁷⁰ M. Töppen, op. cit., s. 13.

⁷¹ S. M. Kuczyński, *Wielka wojna z Zakonem krzyżackim w latach 1409—1411*, Warszawa 1966.

⁷² F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., s. 636.

⁷³ W. Franz, op. cit., s. 192.

⁷⁴ *Historia Polski*, t. 1. Mapy: *Ziemie polskie w XVI w.*; *Rzeczpospolita w XVII w.*; *Historia Polski*, t. 2. Mapa: *Rzeczpospolita po pierwszym rozbiorze (1773—1792)*; *Atlas historyczny Polski*. Mapy: *Zycie gospodarcze na ziemiach polskich w XVI w.*; *Rzeczpospolita w dobie wpływów magnaterii (1586—1648)*; *Polska w okresie rozbiorów*; D. F. Sotzmann, op. cit.; K. Perthéès, *Mapa*, op. cit.; Z Przasnysza droga prowadziła dalej przez Pułtusk do Warszawy. Droga do Prus przez Pułtusk jest znana już w XIII w. (*Pułtusk, Studia i Materiały z dziejów miasta i regionu*, t. 1, Warszawa 1969, s. 43).

Matule — Górki — Bornice — Kamieniec — Różnowo — Susz — Ulnowo — Falknowo — Szymbark — Szczepkowo — Iława — Rodzone — Lubawa — Prądnica — Łążyn — Zwińniarz — Truszczyzny — Rybno — Tuczeki — Zabiny — Turza Wielka — Niestoja — Burkat — Działdowo — Iłowo — Mława — Warszawa.

Do Susza trakt wpadał od zachodu przez Bramę Prabucką usytuowaną na obecnej ulicy Jedności Narodowej, przechodząc z kolei przez Plac Wolności i uchodząc w kierunku wschodnim przez zachowaną do dziś Bramę Szpitalną (ulica Iławska)⁷⁵. Ciąg komunikacyjny Iławy tworzyły Brama Prabucka (dzisiejsza ulica Prabucka), rynek i Brama Lubawska zwana także Polską (obecna ulica 19 Października). Przy przejściu przez rzekę Drwęcę w Rodzonym przy końcu XVIII wieku stała karczma zwana *Rosenkrug*. Do Lubawy trakt wchodził od zachodu przez Bramę Niemiecką (ulica Grunwaldzka) na rynek i wychodził przez Bramę Polską (ulica Warszawska). Ostatnim interesującym nas miastem na tym gościńcu to Działdowo. Do niego wjeżdżało się przez Bramę Niemiecką (obecna ulica Jagiełły), wyjeżdżało się zaś przez Bramę Polską usytuowaną przy zamku⁷⁶. Wyraźne ulicówki na tej trasie przy końcu XVIII wieku posiadały Minięta, Matule, Kamieniec, Różnowo, Ulnowo i Falknowo.

Powyższy trakt znajduje potwierdzenie zarówno w źródłach, jak i opracowaniach. H. Oesterreich omawiając stosunki handlowe w Toruniu pisze, że w Malborku krzyżowała się trasa królewiecka z traktem biegnącym od Lubawy przez Iławę, Susz, Prabuty⁷⁷ do Gdańska⁷⁸. Odcinek Susz—Iława podaje również D. Gilly⁷⁹. W Dzierzgoniu szlak znajduje potwierdzenie w 1451 r.⁸⁰, w Iławie w 1545 r.⁸¹ i w Suszu w 1693 r.⁸².

Boczne odgałęzienie tego szlaku wiodło z Dzierzgonia przez Prakwice, Lubochowo, Przemark, Zalewo, Kupin, Mazanki, Jaśkowo, Majdany Wielkie, Miłomłyn, Piławkę, Ostródę⁸³, Worniny, Grabiny, Sztydak, Rychnowo, Tymawę, Januszkowo, Załuski i Nidzicę do Mławy. Do Zalewa trakt wchodził od zachodu przez Bramę Przemarską, wychodził zaś od Bramy Morąskiej w kierunku południowo-wschodnim⁸⁴. Przed Bramą Przemarską istniało przedmieście o tej samej nazwie⁸⁵. Odcinek z Przemarku do Dzierzgonia znajduje potwierdzenie w źródłach z początku XIV wieku⁸⁶. Do Miłomłyna droga wchodziła od zachodu i następnie wychodziła w kierunku południowo-wschodnim od bramy miejskiej. Do Ostródy trakt zbliżał się od

⁷⁵ Z. Nowak, *Rozwój przestrzenny miasta Susza*, s. 69.

⁷⁶ Nie wiadomo, czy chodzi o tę drogę w dokumencie z początku XV w.: *in via publica ante predictum opidum Soldow (Lites ac res gestae inter Polonos Ordinemque Cruciferorum, Varsaviae 1935, t. 3, s. 159)*.

⁷⁷ Droga w ciągu XII—XVIII wieku ulegała zapewne mniejszym lub większym odchyleniom kierunkowym (por. A. Semrau, *Ein vorgeschichtlicher Handelsweg im Bereich des Ordenslandes, Mitteilungen des Coppernicus Vereins für Wissenschaft und Kunst*, H. 40, 1932, s. 136; H. Oesterreich, op. cit., s. 82; F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., ss. 622—623).

⁷⁸ H. Oesterreich, op. cit., s. 82.

⁷⁹ D. Gilly, op. cit.

⁸⁰ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., s. 622.

⁸¹ Ibidem, s. 622.

⁸² Ibidem, s. 623.

⁸³ Z Ostródy do Rychnowa według atlasu Schröttera odchodziła również droga przez Kajkowo, Lichtajny i Panceryn.

⁸⁴ E. Deegen, op. cit., s. 84.

⁸⁵ Ibidem, s. 81.

⁸⁶ *Usque ad aliam viam communem, que ducit se a Prutenicali Foro versus civitatem nostram Cristburg (Preussisches Urkundenbuch, Bd. 1, Hälfte 2, nr 830)*.

strony północnej obecną ulicą Mickiewicza zapewne przez Bramę Łazienną⁸⁷. Od murów miejskich w Ostródzie szlak wiódł w kierunku południowo-wschodnim. Wyraźne ulicówki na tej trasie przy końcu XVIII wieku posiadały poniższe miejscowości: Lubochowo, Mazanki, Jaśkowo, Majdany Wielkie i Januszkowo. Odcinek Malbork—Dzierzgoń—Zalewo—Miłomłyn podaje także mapa D. Gilly'ego.

7. Królewiec — Pruska Hława — Bartoszyce — Bisztynek — Biskupiec — Dźwierzuty — Linowo — Szczytno — Szymany — Szymanki — Wielbark — Piwnice Wielkie — Opaleniec — Chorzele — Przasnysz — Warszawa

Z Biskupca wyjeżdżało się dzisiejszą ulicą Warszawską przez Bramę Szczycieńską. Ponieważ bramy Szczycieńska i Reszelska w 1617 roku już nie istniały⁸⁸, należy przypuszczać, że wyloty z miasta mogły zmienić kierunek. Do Szczytna trakt wpadał od północy obecną ulicą Sprzymierzonych⁸⁹. Na potwierdzenie tego traktu wskazuje również Brama Królewiecka, która zamykała ulicę Rynkową od zachodu⁹⁰. Szlak opuszczał miasto obecną ulicą Warszawską, zapewne przez bramę o tej samej nazwie. Do Wielbarka trakt zbliżał się od północy. Położenie osady na tak ruchliwym szlaku przyczyniło się bardzo do jej rozwoju⁹¹. Na początku XVIII wieku jest znane w Wielbarku Przedmieście Warszawskie⁹². W 1731 r. istniała linia pocztowa z Królewca do Szczytna⁹³. Wyraźne ulicówki na tej trasie posiadały Dźwierzuty i Szymany. Przelot szlaku przez Chorzele potwierdzają mapy D. F. Sotzmanna i K. Pertheesa oraz S. Pazyra i Atlas historyczny województwa płockiego⁹⁴. Trakt ten wymienia także ks. Walenty Barczewski jako tzw. *polnische Strasse*⁹⁵.

Jako trakty drugiej klasy można przyjąć umownie następujące:

1. Gdańsk—Ostróda; 2. Gdańsk—Wystruć; 3. Toruń—Królewiec; 4. Braniewo—Olsztyn; 5. Iława—Cynty; 6. Pasłęk—Iława; 7. Morağ—Susz; 8. Morağ—Olsztynek; 9. Grudziądz—Olsztyn; 10. Prabuty—Biskupiec Pomorski; 11. Pasłęk—Działdowo; 12. Działdowo—Brodnica; 13. Górzno—Olsztynek; 14. Lubawa—Nidzica; 15. Działdowo—Szczytno; 16. Miłomłyn—Olsztynek; 17. Morağ—Myszyniec; 18. Lidzbark Warmiński—Mława; 19. Olsztyn—Biskupiec; 20. Miłakowo—Barczewo; 21. Orneta—Pruska Hława; 22. Górowo—Biskupiec; 23. Olsztyn—Nordenbork; 24. Bartoszyce—Mikołajki; 25. Lidzbark Warmiński — Giżycko; 26. Barczewo—Nordenbork; 27. Sępól — Gołdap; 28. Biskupiec — Gołdap; 29. Orzysz — Nordenbork; 30. Kętrzyn — Darkiejmy; 31. Szczytno — Szczuczyn; 32. Mrągowo — Kolno; 33. Szczytno — Elk; 34. Pasy — Myszyniec.

1. Gdańsk — Elbląg — Gronowo — Komorowo — Pilon — Pasłęk — Grażyna — Skolimowo — Kronin — Tulno — Chojnik — Nowy Dwór — Morağ — Bramka — Ruś — Szeląg — Ostróda.

Do Pasłęka trakt zbliżał się od strony północnej i z kolei przekraczał most na rzece Wąskiej. Następnie od wschodu wchodził do miasta przez Bramę Młyńską i ub

⁸⁷ L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 248.

⁸⁸ Ibidem, s. 96.

⁸⁹ Szczytno, s. 186.

⁹⁰ M. Biskup, *Rozwój przestrzenny miasta Szczytna*, s. 393.

⁹¹ L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 310.

⁹² Szczytno, s. 207.

⁹³ R. Grabo, op. cit., s. 26.

⁹⁴ S. Pazyra, op. cit., s. 61; Atlas historyczny Polski. Województwo płockie, s. 37.

⁹⁵ Ks. W. Barczewski, *Kiermasz na Warmii*, Olsztyn 1923, ss. 9—10.

Garncarską i przez Bramę Kamienną podążał do Morağa. Linia szlaku w Morażu przebiegała obecną ulicą Dąbrowskiego (Brama Pasiecka), przez Plac Wolności i ulicę Pomorską (Brama Polska nazywana także Ostródzką) w kierunku Ostródy⁹⁶. Wlot do Ostródy tworzyła Brama Łazienna. Przed Ostródą na tej trasie stała według atlasu Schröttera karczma zwana *Neue Krug*⁹⁷. Wyraźne ulicówki na tym szlaku przy końcu XVIII wieku miały wsie: Kronin, Tulno i Nowy Dwór. Leżący na tym gościńcu Pasiek w XVIII wieku stanowił punkt docelowy poczty z Królewca przez Braniewo i Młynary⁹⁸. Droga z Pasieka do Królewca znajduje potwierdzenie w 1681 r.⁹⁹. Powyższy gościńiec wyszczególniają również F. Bruns i H. Weczerka¹⁰⁰.

2. Gdańsk — Elbląg — Pomorska Wieś — Zastawno — Młynary — Nowica — Księżno — Wilczęta — Gładysze — Spędy — Osetnik — Bornity — Pieniężno¹⁰¹ — Pluty — Bukowiec — Górowo Iławeckie — Piasty Wielkie — Szczeciny — Wojciechy — Borki — Spytajny — Bartoszyce¹⁰² — Wirwilty — Szylina Wielka — Rusajny — Smolanka — Sępopol — Lwowiec — Gierdawy — Wystruć.

Powyższa linia należy do stosunkowo nieregularnych w ówczesnym systemie dróg. W Młynarach stosownie do bram miasta linia drożna posiadała wyraźny kierunek zachód—wschód¹⁰³. Do Pieniężna wjeżdżało się od południowego zachodu przez Bramę Ornecką na rynek i następnie wyjeżdżało się na wschód przez Bramę Braniewską. Do Górowa trakt wpadał od zachodu i wychodził w kierunku wschodnim przez Bramę Dolną nazywaną także Młyńską¹⁰⁴. Przy końcu XVIII wieku wyraźne ulicówki stosownie do kierunku trasy posiadały: Pomorska Wieś, Osetnik, Piasty Wielkie, Borki, Spytajny, Wirwilty i Rusajny. Drogę wejściową i wyjściową w Bartoszycach stanowiła na tej trasie Brama Królewiecka. Za Szyliną Wielką stała karczma zwana *Krug Grundmühle*¹⁰⁵. W Sępopolu linia drożna ukształtowała się o wyrażnym kierunku północ-południe, przecinając most na Łynie, Bramę Królewiecką, rynek i Bramę Młyńską¹⁰⁶. Przed Bramą Królewiecką rozwinęło się przedmieście o tej samej nazwie, podobnie za Bramą Młyńską również przedmieście o tej samej nazwie. Ruch na gościńcu Królewiec—Sępopol—Warszawa, szczególnie w wiekach XVI—XVII był ożywiony. W XVIII wieku zaczął powoli zamierać. Gdy w XVIII wieku powstało Królestwo Pruskie ze stolicą w Berlinie, Królewiec zaczął odgrywać już drugorzędną rolę¹⁰⁷. Według F. Bruns i H. Weczerki Sępopol leżał także na ważnym trakcie z Królewca do Kętrzyna¹⁰⁸. Do Sępopola przez Bartoszyce w XVIII

⁹⁶ A. Boetticher, op. cit., H. 3, s. 77; C. Steinbrecht, *Die Ordensburgen der Hochmeisterszeit in Preussen*, Berlin 1920, s. 70.

⁹⁷ Nazwa jest trudna do zlokalizowania.

⁹⁸ D. Gilly, op. cit.; R. Grabo, op. cit., s. 24.

⁹⁹ R. Grabo, op. cit., s. 46.

¹⁰⁰ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., s. 625; *Atlas, Karte 45*.

¹⁰¹ Druga droga z Pieniężna do Górowa wiodła przez Dębowiec i Bukowiec.

¹⁰² Inna trasa z Bartoszyca do Sępopola prowadziła przez Mekiny i Rygarby. Po między tymi dwiema ostatnimi miejscowościami stała karczma *Sandkrug*.

¹⁰³ Na planie około 1750 r. w Młynarach naznaczona jest: *Weg von Elbing*. Ta ostatnia przechodziła przez Bramę Górną (*Ober Tor*). Druga z bram nosiła miano Bramy Dolnej (*Unter Tor*). (G. Stark, op. cit., ss. 128—131).

¹⁰⁴ R. Hryciuk, M. Petraszko, op. cit., s. 104.

¹⁰⁵ Nazwa jest obecnie trudna do zidentyfikowania.

¹⁰⁶ L. Czubiel, T. Domagała, op. cit., s. 290.

¹⁰⁷ R. Hryciuk, M. Petraszko, op. cit., s. 130.

¹⁰⁸ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., s. 633.

wieku przebiegała wielka linia pocztowa¹⁰⁹. Młynary według danych z 1790 r. leżały na trasie pocztowej z Królewca¹¹⁰.

Boczne odgańlenie tego traktu stanowiła droga z Elbląga przez Pasiek, Kupin, Kopinę, Bielice, Burdajny, Gotkowo, Swalmy¹¹¹, Krykajny, Olkowo, Drwęczno, Ornete, Opin, Wolnicę, Łaniewo, Bobrownik, Lidzbark Warmiński, Markiejmy, Rogóż, Osiekę i Bartoszyce. W Pasieku trakt przekraczał rzekę Wąską. W Orniecie ciąg drożny przybierał wyraźny kierunek zachód—wschód. Tworzyły go Bramy Dolna (Niska), dzisiejszy Plac Wolności i Brama Górna¹¹². Do Lidzbarka trakt wpadał dzisiejszą ulicą Powstańców Warszawy (Brama Wysoka), wychodził przez obecny Plac Młyński (Brama Młyńska) i następnie przecinał rzeki Łynę oraz Symsarnę¹¹³. Na tej trasie ulicówki przy końcu XVIII wieku posiadały Kopina, Bielica, Burdajny, Krykajny, Łaniewo i Rogóż. To odgańlenie przyjęto za atlasem F. Bruns a i H. Weczerki¹¹⁴.

3. Toruń — Chełmża — Grudziądz — Licze — Prabuty — Obrzynowo — Lubnowy Wielkie — Bornice — Mortąg — Przemark — Rejsyty — Barzyna — Sliwice — Krasin — Pasiek — Stegny — Sapy — Młynary — Gardyny — Kraskowo — Kurowo — Wierzno Wielkie — Wierzno Małe — Drewnowo — Biedkowo — Braniewo — Królewec.

Na ciąg drożny w Prabutach składały się ulice Kwidzyńska (Brama Kwidzyńska zwana również Szpitalną), Rynek i Brama Wysoka. Trakt z Kwidzyna do Królewca przez Prabuty, Przemark, Pasiek, Młynary i Braniewo jest znany ze źródeł XVII wieku¹¹⁵. W miejscowości Licze w 1361 r. zachodzi *communis strata* wiodąca do Prabutu¹¹⁶. Do Pasieka gościniec wchodził przez Bramę Wysoką (Kamienną). Z kolei od strony wschodniej wychodził z miasta przekraczając rzekę Wąską. Do Młynar droga zbliżała się od południa. Z miasta prowadziło wyjście na wschód i następnie skręcało się na północ. Wejście do Braniewa wiodło przez Bramę Wysoką. Powyższym traktem według danych z 1790 roku prowadziła linia pocztowa z Królewca przez Prabuty do Kwidzyna¹¹⁷. Odcinek z Pasieka do Królewca podaje na swojej mapie D. Gilly. Wyraźne ulicówki na tej trasie notujemy w miejscowościach: Bornice, Rejsyty, Sapy, Wierzno Wielkie, Drewnowo i Biedkowo.

Z Chełmży przez Ryńsk, Wąbrzeźno, Radzyn, Łasin i Trumieje do Prabutu według F. Bruns a i H. Weczerki wiodła boczna trasa do Królewca. Odcinek z Prabutu do Lasina jest znany z przywileju dla Prabutu w 1330 roku *prope stratam publicam que ducit versus Lessinum*¹¹⁸. Jego potwierdzenie znajdujemy również w 1371 roku¹¹⁹. Dokument z 1470 roku wyszczególnia Trumieje jako leżące na tym szlaku¹²⁰.

¹⁰⁹ R. Grabo, op. cit., ss. 26 i 43.

¹¹⁰ Ibidem, s. 46.

¹¹¹ Do teŝe miejscowości naleŝy przedłuŝyć podany przez Schröttera trakt Braniewo — Zawierz — Wielewo — Pierzchały — Trąby — Ławki — Szpoty — Gładysze — Dobre. Schrötter kończy gościniec w tej ostatniej miejscowości.

¹¹² A. Boetticher, op. cit., H. 3, s. 271.

¹¹³ M. Biskup, *Rozwój przestrzenny Lidzbarka*, s. 491.

¹¹⁴ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., ss. 620—621.

¹¹⁵ R. Grabo, op. cit., s. 36; F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., s. 660.

¹¹⁶ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., s. 660.

¹¹⁷ R. Grabo, op. cit., s. 46.

¹¹⁸ *Scriptores*, Bd. 2, op. cit., s. 170.

¹¹⁹ F. Bruns, H. Weczerka, op. cit., s. 660.

¹²⁰ C. J. Kaufmann, *Geschichte der Stadt Rosenberg in Westpreussen*, Rosenberg 1937, Bd 1, s. 133: *via que tendit ex oppido nostro Rezenburg versus antiquum Trumenam*.

4. Braniewo — Szalmia — Płoskinia — Podlechy — Długobór — Bornity — Augustyny — Lejtawki Wielkie — Lejtawki Małe — Krzykały — Orneta — Karbowo — Lubomino — Zagony — Dobre Miasto — Olsztyn.

Powyższy trakt stanowił ważne połączenie między Braniewem, kapitułą dobromiejską i zamkiem kapituły fromborskiej w Olsztynie. Z Braniewa gościniec wychodził przez Bramę Młyńską. Do Ornety wjeżdżało się od strony zachodniej przez Bramę Dolną, wyjeżdżało się zaś przez Bramę Górną. Na szlak od strony Ornety wskazuje również Brama Ornecka w Dobrym Mieście, przez którą wjeżdżało się do tego miasta. Ulicówki stosownie do kierunku trasy przy końcu XVIII wieku istniały w Płoskini, Podlechach i Bornitach.

5. Kętrzyn — Pręgowo — Wilkowo — Łazdoj — Rydwągi — Ruska Wieś — Szestno — Wymysły — Mrągowo — Piecki — Nawiady — Prusinowo — Babięta — Piasutno — Jerutki — Szczytno.

Trakt opuszczał Kętrzyn przez Bramę Młyńską i następnie podążał w kierunku południowym. Szlak drożny w Mrągowie przybrał kierunek północ—południe po linii dzisiejszych ulic Ratuszowej lub Kościuszki, Plac Kajki, Warszawskiej i Wojska Polskiego. Do Szczytna wjeżdżało się od strony wschodniej. Wyraźne ulicówki przy końcu XVIII wieku notujemy w Pręgowie i Pieckach, zaś skrzyżowania w Wilkowie, Rydwągach i Prusinowie.

6. Iława — Nowa Wieś — Karłowo — Frednowy — Wiewiórka — Rogowo — Liwa — Miłomłyn — Tarda — Bożęcín — Raj — Morąg — Plebania — Wólka — Jurki — Niebrzydowo Wielkie — Warkalki — Miłakowo¹²¹ — Głódówka — Sportyny — Orneta¹²² — Nowy Dwór — Głębisko — Pieniężno — Łąsjsy — Wilknity — Dębowiec — Sówki — Głębock — Cyntry.

Z Iławy trakt wychodził przez Bramę Lubawską, skręcając następnie w kierunku północno-wschodnim. Miłakowo posiadało wyraźny układ drożny stosownie do trasy Morąg—Orneta. Szlak wpadał od południa przecinając przed murami rzekę Miłakówkę, przechodząc następnie przez Bramę Dolną i podążał w stronę północną do Bramy Królewieckiej¹²³. W źródłach XIV wieku znajdujemy wyraźnie określony odcinek z Miłomylina do Bożęcina: *die gensit des Wegis steet der da furet von der Libenmole kegín deme dorffe Gotiswalde*¹²⁴. Do Ornety wjeżdżało się przez Bramę Dolną, wyjeżdżało zaś obecną ulicą 1 Maja (Brama Górną). Linię przelotową w Pieniężnie stanowiły Bramy Ornecka i Braniewska. Według danych z 1731 r. R. Grabo wymienia linie pocztowe z Królewca do Miłakowa i Morağa¹²⁵. Miejscowości Nowa Wieś, Liwa, Warkalki i Sówki przy końcu XVIII wieku posiadały ulicówki stosownie do kierunku gościńca.

¹²¹ Schrötter podaje jeszcze boczną trasę z Miłakowa do Ornety przez Kantolice, Pityny, Świękity, Wapnik i Wojciechowo. Z Miłakowa do Olsztyna jechało się przez Mysławki Małe, Włodowo, Skolity, Gołogóre, Jonkowo i Lykuzy.

¹²² Orneta posiadała połączenie z Górowem Iławeckim przez Kaszuny, Miejską Wolę, Babiak, Drwęcę, Strabunicy, Głądy i Żołędnik. W Drwęcy powyższy trakt krzyżował się z drogą Pieniężno — Lidzbark Warmiński.

¹²³ L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 196.

¹²⁴ *Preussisches Urkundenbuch*, Bd. 3, Lief. 1 (1335—1341), herausg. von M. Hein, Königsberg 1944, nr 288.

¹²⁵ R. Grabo, op. cit., s. 26.

7. Pasłęk¹²⁶ — Krasin — Słiwo — Liszki — Buczyniec — Lepno — Bartno — Koszajny — Sadławki — Zalewo — Rąbity — Słiwa — Boreczno — Karczmisko — Urowo — Sąpy — Tynwałd — Kamień — Itawa.

Z Pasłęka trakt prowadził na południe przez Bramę Wysoką. W Zalewie szlak przybierał kierunek północ (Brama Przemarska) — południe (Brama Morąska). Do Itawy wjeżdżało się przez Bramę Lubawską¹²⁷.

Pasłęk jako ważny punkt drożny posiadał jeszcze kilka bocznych połączeń między innymi do Miłakowa i Dzierzgonia. Do Miłakowa droga wiodła przez Rogajny, Surowe, Markowo, Strużynę i Surajny, zaś do Dzierzgonia przez Jelonki, Wysoką i Swidy. Przed Dzierzgoniem od tej strony stała karczma¹²⁸. Ulicówki notujemy przy końcu XVIII wieku w Liszkach, Sadławkach, Słiwie i Sąpach.

8. Morąg — Dobrocin — Wilamowo — Zajezerze — Barty — Woryty — Zalewo — Dobrzyńki — Likszajny — Jerzwałd — Kamieniec — Różnowo — Susz.

Z Morağa wyjeżdżało się przez Bramę Pasłęcką. Od tej ostatniej droga skręcała na południowy zachód. Wjazd i wyjazd w Zalewie na tymże szlaku odbywał się przez Bramę Morąską¹²⁹. Do Susza trakt wpadał od wschodu przez Bramę Szpitalną. O drodze z Zalewa do Susza źródła z połowy XIV wieku tak opiewają: *ad viam, que ducit de Salveld in Rosenberch*¹³⁰. Tym szlakiem z Zalewa do Królewca jeszcze w 1813 roku podążały grupy wojskowe¹³¹. Odcinek Zalewo—Morağ uwydatnia na swojej mapie również D. Gilly.

Poza powyższym traktem z Morağa prowadziła jeszcze droga do Królewca przez Miłakowo i Ornetę. W tymże kierunku wyjeżdżało się dzisiejszą ulicą Rataja przez Bramę Królewicką.

9. Morağ — Bramka — Zawroty — Florczaki — Łukta — Łęgucki Młyn — Mańki — Samagowo — Giegelka — Olsztynek.

Szlak opuszczał Morağ przez Bramę Ostródzką (Polską). Do Olsztyna wpadał dzisiejszą ulicą Zamkową przez Bramę Wysoką (zwaną także Morąską lub Niemiecką) na rynek¹³².

Łukta w tym czasie posiadała ważne skrzyżowanie dróg. Stąd odchodził trakt do Miłomłyna przez Tabórz. Tu również krzyżowała się trasa Morağ—Olsztyn. Wymieniony powyżej Olsztynek posiadał połączenie z Lubawą przez Królikowo, Lichtajny, Mielno, Stębark, Frygnowo, Udzikowo, Marcinkowo, Tułodziad, Marwałd i Złotowo.

10. Grudziądz — Tymawa Wielka — Biskupiec Pomorski — Krotoszyny — Dura — Jamielnik — Itawa — Nowa Wieś — Karłowo — Frednowy — Wiwiórka — Samborowo — Ostróda — Lubajny — Buńki — Stare Jabłonki — Dłużki — Rapaty — Podlejski — Nagłady — Dajtki — Olsztyn.

¹²⁶ Boczna trasa z Pasłęka do Zalewa prowadziła przez Zielonkę Pasłęcką, Sambród, Leśnicę, Małdyty, Zajezerze i Barty.

¹²⁷ L. Czubiel, T. Domagała, op. cit., s. 149.

¹²⁸ Schrötter podaje tylko *Krug*.

¹²⁹ Na widoku z pierwszej połowy XVII wieku w Zalewie notuje się: *Weg van Königsberg* (M. C. Hartknoch, *Alt und neues Preussen*, Frankfurt und Leipzig 1648, s. 421).

¹³⁰ *Preussisches Urkundenbuch*, Bd. 3. Lief. 2 (1342—1345), herausg. von H. Köpken, Marburg 1958, nr 534.

¹³¹ R. Grabo, op. cit., s. 50.

¹³² L. Czubiel, T. Domagała, op. cit., s. 238.

Do Biskupca Pomorskiego wjeżdżało się od zachodu, wyjeżdżało zaś w kierunku północnym przez Bramę Prabucką. Następnie droga skręcała na wschód, przecinając most na rzece Ossie. Do Iławy droga wpadała obecną ul. Prabucką przez Bramę o tej samej nazwie. Za Iławą gościniec wykorzystywał górzysty teren na wschód od jeziora Łabędź. Dalszym miastem na tej trasie była Ostróda. Do tej ostatniej droga zbliżała się od południowego zachodu przez Bramę Zduńską¹³³ dzisiejszymi ulicami Słowackiego i Mickiewicza. Wyjazd prowadził przez Bramę Kościelną, most na rzece Drwęcy i ulicą Świerczewskiego. Przez Dajtki od zachodu trakt zbliżał się do Olsztyna Odcinek Ostróda—Olsztyn przyjmuje także S. M. Kuczyński¹³⁴. Wyraźne ulicówki na tej trasie przy końcu XVIII wieku występowały w Nowej Wsi, Lubajnach, Starych Jabłonkach, Rapatach, Podlejkach i Nagładach.

Poza powyższym Grudziądz z Iławą posiadał jeszcze krótsze połączenie drożne przez Łasin, Biskupice, Kisielice, Jędrychowo, Mózgowo, Gulb i Stradomno¹³⁵. Ostródę z Lubawą łączył gościniec przebiegający przez Ornowo, Szymkwałd, Bałcyny, Lipowo, Grabowo i Losy.

11. *Prabuty — Grazymowo — Jawty W. — Kisielice — Piotrowice — Biskupiec Pomorski.*

Z Prabut w kierunku Grazymowa trakt wychodził przez zachowaną do dzisiaj Bramę Kwidzyńską. Prabuty łączyły linie drożne z sąsiednimi ośrodkami miejskimi i tak ze Sztumem przez Guntkajmy i z Dzierzgoniem przez Guntkajmy, Rodowo, Tywezy i Minięta. W Kisielicach droga przybierała wyraźny kierunek północ—południe. Od północy przed Bramą Prabucką rozwinęło się tzw. Nowe Miasto, od południa zaś przed Bramą Biskupiecką w XVI wieku przedmieście bez bliżej określonej nazwy¹³⁶. W Piotrowicach trakt przecinał most. Potwierdzeniem szlaku w Biskupcu Pomorskim od strony północnej jest Brama Prabucka¹³⁷. Ta ostatnia nie zachowała się. Biskupiec Pomorski posiadał połączenie z Lubawą przez Skarlin, Bratian lub przez Fitowo, Krotoszyny, Durę, Jamielnik, Radomno i Rodzone. Do Nowego Miasta Lubawskiego z Biskupca droga prowadziła przez Wawrowice i Marzęcice.

12. *Pasłęk — Zielonka Pasłęcka — Sambród — Leśnica — Wilamowo — Wenecja — Słonecznik — Bartążek — Piławki — Ostróda — Lichtajny — Durąg — Głady — Dylewo — Tułodział — Dąbrówno — Grzybiny — Uzdowo — Szenkowo — Tylice — Burkat — Działdowo — Kurki — Rywocin.*

Do Ostródy wyjeżdżało się z Pasłęka przez Bramę Wysoką. Pomiedzy Ostródą i miejscowością Bartążek przy końcu XVIII wieku stały *Neue Krug* i *Tharden Krug*. Przejazd przez Ostródę tworzyły Bramy Łazienna oraz Kościelna lub Zduńska. Do Dąbrówna wjeżdżało się od strony północnej (Brama Niemiecka), wyjeżdżało zaś w kierunku południowym (Brama Polska)¹³⁸. Przez bramy o identycznych nazwach szlak wiódł w Działdowie. Następnie trakt kierował się w stronę południową. W pierwszej połowie XVIII wieku były czynne między innymi trasy pocztowe z Kró-

¹³³ Ibidem, s. 248.

¹³⁴ M. Kuczyński, op. cit., mapy.

¹³⁵ Odnosnie do połączenia dróg województwa chełmińskiego z Warmią i Mazurami por. art. W. Szulist, *Ważniejsze szlaki handlowo-komunikacyjne województwa chełmińskiego w XVI—XVIII w.*, Zapiski Historyczne (w druku).

¹³⁶ L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 163.

¹³⁷ Ibidem, s. 92.

lewca do Pasieka, Ostródy, Dąbrówna i Działdowa¹³⁹. Ulicówki według atlasu Schrötera istniały w Zielonce Pasieckiej, Słoneczniku i Gładach, skrzyżowania zaś w miejscowościach Tułodziad, Burkat i Uzdowo.

Działdowo miało także połączenie drożne z Olsztynkiem¹⁴⁰ przez Klęczkowo, Wierzbowo, Dziurdzewo, Kamionkę, Turowo, Browinę, Lichtajny i Królikowo. W Klęczkowie tenże trakt przecinał się z gościńcem Nidzica—Ostróda.

Leżący na głównym trakcie Rywocin poza Schrötterem podają także D. F. Sotzmann i K. Perheés.

Odcinek Dąbrówno—Uzdowo—Działdowo notuje również Stefan M. Kuczyński¹⁴¹.

13. *Działdowo — Wysoka — Gródki — Brzezina — Wielki Łęck — Cibórz — Lidzbark — Gutowo — Brodnica.*

Z Działdowa trakt wychodził dzisiejszą ulicą Jagielly i z kolei od Bramy Niemieckiej kierował się w stronę zachodnią. Do starego miasta w Lidzbarku droga przechodziła przez most na rzece Wel, wchodząc na dzisiejszy Plac 19 Stycznia. Gościńiec opuszczał miasto w kierunku zachodnim. Od tej strony przy końcu XVIII wieku notuje się Przedmieście Pólko. Na trasie z Działdowa do Lidzbarka D. Gilly wymienia tylko Wielki Łęck. Tenże autor wylicza jeszcze pomiędzy powyższymi ośrodkami boczną trasę przez Wodowska.

14. *Górzno — Jamielnik — Lidzbark — Jeleń — Koszelewiki — Tuczeki — Prusy — Szczupliny — Wądzyn — Dąbrówno — Samin — Grunwald — Sębark — Zybuttowo — Mieleno — Lichtajny — Królikowo — Olsztynek.*

Na Plac 19 Stycznia w Lidzbarku trakt wpadał od południa. Opuszczał miasto ulicą Działdowską przez most na rzece Wel. W Dąbrównie linia traktu przybierała kierunek południe (Brama Polska) — północ (Brama Niemiecka). Przy tymże trakcie w 1410 roku toczyła się bitwa na polach Grunwaldu. Ten ostatni znajdował się nieco na wschód od gościńca Ostróda—Gierzwałd—Frygnowo—Dąbrówno—Uzdowo—Działdowo¹⁴². Do Olsztyna wjeżdżało się przez Bramę Polską. Wyraźne ulicówki w interesującym nas okresie notujemy w Jamielniku, Jeleniu, Prusach i Grunwaldzie. D. Gilly z Górzna do Lidzbarka podaje drogę wiodącą przez Szczukowo.

15. *Lubawa — Prątnica — Łążyn — Rumienica — Gutowo — Lewald Wielki — Dąbrówno — Jankowice — Kownatki — Szkotowo — Nidzica — Grzegorzewo — Modliki — Jagarzewo — Wichrowiec — Róg — Chorzele.*

Lubawę gościńiec opuszczał dzisiejszą ulicą Warszawską (Brama Polska). Do Dąbrówna trakt zbliżał się od południa okrążając jezioro Małą Dąbrowę i przez Bramę Polską wpadał do miasta. Ta brama na tejsze trasie stanowiła również wylot z miasta. Do Nidzicy gościńiec wchodził od północnego zachodu zapewne przez Bramę Niemiecką. Przez tę ostatnią drogą wychodziła również z miasta, kierując się następnie w stronę południową. Za miejscowością Róg trakt przekraczał rzekę Orzyc. Wśród ulicówek na tej trasie warto odnotować miejscowości: Gutowo, Kownatki

¹³⁸ Ibidem, s. 112.

¹³⁹ R. Grabo, op. cit., s. 26.

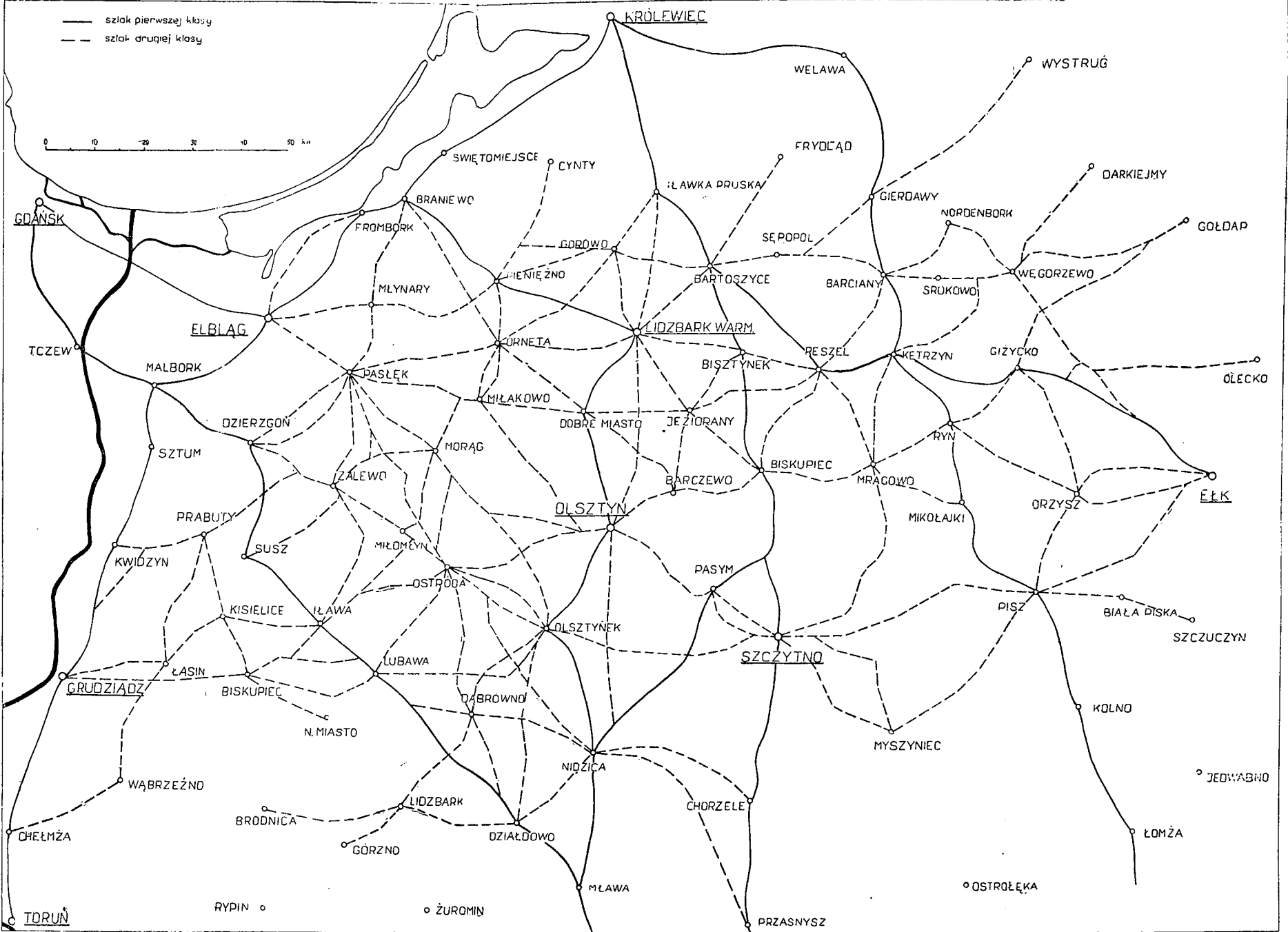
¹⁴⁰ E. Hartmann, op. cit., s. 43.

¹⁴¹ S. M. Kuczyński, op. cit., mapy.

¹⁴² Ibidem.

- szlak pierwszej klasy
- - - szlak drugiej klasy

0 10 20 30 40 50 km



i Wichrowiec. Nidzica i Dąbrówno w 1731 roku są wymienione wśród tras pocztowych z Królewca¹⁴³.

16. *Działdowo — Sarnowo — Zakrzewo — Koszelewy — Pielgrzymowo — Olszewo — Nidzica — Jedwabno — Narty — Warchały — Dzierzki — Sawica — Korpele — Szczytno.*

Trakt w kierunku Nidzicy wychodził z Działdowa przez Bramę Polską, która była usytuowana na obecnej ulicy Wolności w pobliżu Kanału Młyńskiego. Do Bramy Polskiej w Nidzicy trakt zbliżał się od południowego zachodu, wychodził zaś od Bramy Niemieckiej w kierunku północno-wschodnim. Pomiedzy Nidzicą i Jedwabnem droga przechodziła przez most na rzece Omulew. Do Szczytna trakt wpadał przez Bramę Nidzicką w pobliżu zamku¹⁴⁴.

Nidzicę w tym czasie łączył ważny gościniec z Przasnyszem i Ciechanowem przez Grzegorzewo, Grabowo i Janowo. Z wyżej wymienionego Jedwabna do Olsztynka odchodziła droga przez Dłużek, Czarny Piec, Kruki, Swaderki i Mierki.

17. *Miłomłyn — Piławki — Ostróda — Kajkowo — Wigwałd — Świętajny — Olsztynek.*

W Miłomylinie od bramy usytuowanej we wschodnim ciągu murów trakt skręcał w stronę południowo-wschodnią. Linia drożna w Ostródzie przebiegała przez Bramę Łazienną i Kościelną. Do Olsztynka wjeżdżało się przez Bramę Polską.

Drugi gościniec z Ostródy do Olsztynka prowadził przez Lubajny, Ostrowin, Wigwałd, Świętajny i Sudwę.

18. *Morań — Raj — Bramka — Zawroty — Florczaki — Stękiny — Dajtki — Olsztyn — Szczesne — Klewki — Trękusek — Košno — Tylkowo — Pasym — Grom — Jęcznik — Korpele — Szczytno — Rudka — Prusowy Borek — Lipowiec — Lasek — Pelty — Myszyniec.*

Trakt opuszczał Morań przez Bramę Ostródzką w kierunku wschodnim¹⁴⁵. Przed Stękinami przejeżdżało się przez rzekę Pasiekę. Przed Pasymiem gościniec okręcał od strony południowo-zachodniej jezioro Kalwa i przez Elbląskie Przedmieście oraz Bramę o tej samej nazwie wchodził do miasta. Przez tę samą Bramę szlak opuszczał również Pasym i kierował się w stronę południowo-wschodnią. Do Szczytna droga zapewne wpadała obecną ulicą Pasymską od zachodu i wychodziła w kierunku południowo-wschodnim.

19. *Pruska Hławka — Warszakajty — Nowa Wieś — Deksyty — Weskajmy — Bądze — Piaseczno — Swalmy — Jagoty — Wielochowo — Lidzbark Warmiński — Jarandowo — Kierz — Suryty — Radostowo — Studzianka — Frączki — Tuławki — Gady — Wadaq — Olsztyn — Bartąg — Gąglawki — Ząbie — Kurki — Brzeźno Łyńskie — Małe Likuzy — Napiwoda — Nidzica — Kanigowo — Powierz — Napierki — Mława.*

Do Lidzbarka trakt wpadał od północy. To miasto droga opuszczała przez Bramę Kościelną, kierując się następnie na południe. Z miejscowości Tuławki odchodziła przez Frączki droga do Jezioran. W Olsztynie linia drożna przechodziła przez Bramę

¹⁴³ R. Grabo, op. cit., s. 26.

¹⁴⁴ M. Biskup, *Rozwój przestrzenny miasta Szczytna*, s. 394.

¹⁴⁵ W. F. Wrangel, op. cit., s. 26.

Górną, dzisiejszy Plac Świerczewskiego i Bramę Dolną. Na trakt Olsztyn — Nidzica wchodziła droga ze Szczytna przez Korpele, Sawicę, Jurgi, Dźwiersztyny i Waplewo. Gościniec w Nidzicy przechodził przez Bramy Niemiecką i Polską. Wyraźne ulicówki na tym trakcie Schrötter notuje w Jagotach, Swalmach, Bądzach, Warszakajtach. Kierzu i Bartągu. Ostatnią część tej drogi podają następujące mapy: województwa plockiego z około 1578, D. F. Sotzmanna i K. Pertheása.

20. *Olsztyn — Łęgajny — Barczewo — Ruszajny — Biskupiec.*

Gościniec uchodził z Olsztyna przez Bramę Górną w stronę wschodnią. W Barczewie trakt wchodził ulicą Mickiewicza (Brama Olsztyńska) na Plac 15 Grudnia, kierując się w stronę północną (Brama Jeziorańska). Poza murami miejskimi skręcał na wschód. Do Biskupca szlak zbliżał się od południowego zachodu.

21. *Miłakowo — Kantalice — Pityny — Eldyty Wielkie — Wilczkowo — Łęgno — Nowa Wieś Mała — Dobre Miasto — Podleśna — Jesionowo — Gradki — Tuławki — Gady — Barczewko — Barczewo.*

Miłakowo trakt opuszczał w kierunku wschodnim. Leżące między Miłakowem i Dobrym Miastem miejscowości Kantalice i Wilczkowo przy końcu XVIII wieku posiadały ulicówki. Przejazd przez Dobre Miasto przybierał linię zachód—wschód. W tym ostatnim kierunku trakt biegł dzisiejszą ulicą Białego Orła i następnie obok zachowanej Bocianiej Wieży. Na Plac 15 Grudnia w Barczewie wjeżdżało się od strony północnej przez Bramę Jeziorańską.

22. *Orneta — Stabuniny — Głędy Wielkie — Górowo Iławeckie — Wojmiany — Czyprki — Gałajny — Pruska Iławka.*

Z Ornety trakt wychodził przez Bramę Górną. Do Górowa Iławeckiego gościniec zbliżał się od południowego zachodu. Linia drożna w tym mieście przechodziła przez Bramę Górną i następnie przez Bramę Dolną.

23. *Górowo Iławeckie — Gruszyny — Zielenica — Pieszkowo — Nowa Wieś Wielka — Redy — Lidzbark Warmiński — Medyny — Kłotajny — Żegoty — Modliny — Jeziorany — Miejska Wieś — Droszewo — Najdymowo — Biskupiec.*

Miasto Górowo Iławeckie gościniec opuszczał przez Bramę Dolną. Do Lidzbarka trakt wpadał przez Bramę Wysoką. Wychodził z miasta od strony wschodniej przez Bramę Młyńską usytuowaną na obecnym Placu Młyńskim, przecinał rzekę Łynę i Symsarnię, kierując się wreszcie na południe. Za Bramą Młyńską rozwinęło się przedmieście¹⁴⁶. Do Jezioran wjeżdżało się od strony północnej dzisiejszą ulicą 1 Maja (Brama Mostowa), wyjeżdżało zaś ulicą Kolejową (Brama Reszelska)¹⁴⁷. Za murami miasta droga skręcała nieco na południe. Brama Mostowa nosiła również miano Lidzbarskiej. Na rynek w Biskupcu trakt wpadał od zachodu. Ulicówki w XVIII wieku posiadały następujące miejscowości: Nowa Wieś Wielka, Żegoty, Modliny i Najdymowo.

Przez Jeziorany przebiegał również trakt Dobre Miasto—Reszel. Wyznaczały go następujące miejscowości: Dobre Miasto, Orzechowo, Radostowo, Studnica, Kalis, Jeziorany, Olszewnik, Piszewo, Pierwągły, Wągsty, Lutry, Wojtowo, Kominki, Mnichowo i Reszel.

¹⁴⁶ L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 177.

¹⁴⁷ I. Janosz-Biskupowa, *Rozwój przestrzenny miasta Jeziorany*, s. 12.

24. Olsztyn — Nikielkowo — Łęgajny — Barczewo — Ruszajny — Dobrą — Kromerowo — Rzeck — Biskupiec — Węgoj — Bęsia — Kabinę — Samławki — Zawidy — Mnichowo — Reszel — Robawy — Święta Lipka — Pieckowo — Putwogi — Kętrzyn — Stara Różanka — Nowa Różanka — Siniec — Solanka — Srokowo — Bajory Małe — Nordenbork.

Olsztynek trakt opuszczał od strony wschodniej. Do Biskupca wjeżdżało się od południowego zachodu, wyjeżdżało zaś w stronę północną przez most na rzece Dymmer, wkraczając na obecną ulicę 1 Maja. W Reszlu gościniec przechodził przez Bramę Wysoką i następnie przez Bramę Rybacką (dzisiejsza ulica Mazurska). Do Kętrzyna trakt zbliżał się od zachodu, uchodził zaś z miasta w kierunku północnym. Droga do Srokowa wiodła od strony południowo-zachodniej. Szlak komunikacyjny wychodził z miasta w stronę zachodnią, kierując się następnie na północ.

25. Bartoszyce — Kinkajmy — Maszewy — Łabędnik Mały — Łabędnik — Swędrówka — Grzęda — Pleśno — Reszel — Robawy — Pilec — Kiersztanowo — Polska Wieś — Mrągowo — Kosewo — Baranowo — Innulec — Zelwagi — Prawdowo — Mikołajki.

Miasto Bartoszyce trakt opuszczał przez Bramę Sątoczeńską zwaną także Młynarską. Powyższa brama była usytuowana przy dawnej ulicy Sątoczeńskiej zwanej także Pszenną¹⁴⁸. Za miejscowością Grzęda szlak przecinał rzekę Sajnę. W Reszlu gościniec przechodził przez Bramy Wysoką i Rybacką. Linia komunikacyjna w Mrągowie szła dzisiejszymi ulicami: Ratuszową lub Kościuszki, Placem Kajki i ulicą Warszawską.

26. Lidzbark Warmiński — Kierwiny — Kiwity — Rokitnik — Sękity — Bisztynek — Sątopy — Moidyty — Reszel — Kętrzyn — Kruszewiec — Kwiedzina — Pożarki — Martiany — Sterławki Wielkie — Sterławki Małe — Wronka — Giżycko.

Z Lidzbarka Warmińskiego wyjeżdżało się przez Bramę Młyńską. Trakt w Bisztyнку przechodził przez Bramę Lidzbarską i Reszelską¹⁴⁹. Do Reszla gościniec wpadał od zachodu. Od Kętrzyna szlak oddalał się w kierunku wschodnim. Na Plac Grunwaldzki w Giżycku wjeżdżało się od strony południowo-zachodniej. Wśród ulicówek na tej trasie przy końcu XVIII wieku warto odnotować miejscowości Kiwity, Kruszewiec i Wronkę.

27. Barczewo — Ruszajny — Wipsowo — Zerbuń — Biesówko — Tejstymy — Orłowo — Kolno — Kominki — Zawidy — Mnichowo — Reszel — Warplawki — Babieniec — Tolkowiec — Płutniki — Garbno — Kiemławki Małe — Taborzec — Barciany — Jegławki — Wilczyńny — Bajory Wielkie — Nordenbork.

W Barczewie od Bramy Jeziorańskiej trakt podążał w kierunku wschodnim. Z Reszla gościniec wychodził od strony północno-wschodniej na północ. Do Barcian wjeżdżało się od strony południowo-zachodniej, wyjeżdżało zaś w kierunku pół-

¹⁴⁸ R. Hryciuk, M. Petraszko, op. cit., ss. 72—73.

¹⁴⁹ Z. Nowak, *Rozwój przestrzenny miasta Bisztyńka*, s. 382; Bisztynek posiadał połączenie z Barczewem przez Kokoszewo, Prosiły, Jeziorany, Studnicę, Radostowo, Lamkowo i Lamkówko. Do Bisztyńka trakt wchodził przez Bramę Jeziorańską od strony południowo-zachodniej.

nocno-wschodnim. Schrötter notuje na tym szlaku ulicówki w następujących miejscowościach: Orłowo, Wilczyny i Bajory Wielkie.

28. Sępopol — Romankowo — Lwowiec — Krelikiejmy — Malgarby — Kudwiny — Barciany — Ogródki — Srokowo — Leśniewo — Stawki — Trygort — Węgorzewo — Więcki — Budry — Grądy Węgorzewskie — Popioły — Dąbrówka Polska — Goldap.

Szlak komunikacyjny z Sępopola wychodził przez Bramę Młyńską. Do Barciany trakt zbliżał się od północnego zachodu i z kolei opuszczał miasto przy zamku. Przełot przez Srokowo przybierał wyraźną linię zachód—wschód. W tym ostatnim przechodził przez rzekę Omet. Do Węgorzewa wjeżdżało się obecną ulicą Bohaterów Stalingradu (Brama Królewiecka) na Plac Wolności¹⁵⁰. Z tego ostatniego przez Bramę Litewską szlak podążał w kierunku północno-wschodnim. Do Goldapi wjeżdżało się zapewne przez Bramę Węgorzewską¹⁵¹.

29. Biskupiec — Stanlewo — Choszczewo — Gieląd — Sorkwity — Małe Bagno — Stare Bagno — Marcinkowo — Mrągowo — Muntowo — Zalec — Mierzejewo — Sądry — Ryn — Tros — Skop — Szczybały Giżyckie — Wilkasy — Giżycko — Świdry — Pieczarki — Pozezdrze — Przytuły — Kutry — Goldap.

Z Biskupca¹⁵² trakt uchodził w kierunku wschodnim. Droga z tego ostatniego do Mrągowo była nieco dłuższa od obecnej szosy. W Rynie gościniec przechodził po linii kierunku zachód—wschód. Do Giżycka droga wpadała od strony południowo-zachodniej dzisiejszą ulicą Obróńców Stalingradu, kierując się następnie na Plac Grunwaldzki, by wreszcie opuścić miasto w kierunku północnym. Przy końcu XVIII wieku wyraźne ulicówki przechodziły przez następujące miejscowości: Choszczewo, Marcinkowo, Zalec, Wilkasy i Pieczarki.

30. Orzysz — Miłki — Staświny — Ruda — Grajwo — Bystry — Giżycko — Świdry — Pieczarki — Ogonki — Węgorzewo — Prynowo — Brzozowo — Perły Rudziszki — Nordenbork.

Trakt komunikacyjny w Giżycku przebiegał następująco: ulicą Warszawską, Placem Grunwaldzkim i ulicą 1 Maja. Do Węgorzewa wjeżdżało się od południa przez Bramę Polską. Z kolei za Placem Wolności przez Bramę Królewiecką opuszczało się miasto w stronę północno-zachodnią.

Orzysz miał połączenie z Elką dwoma drogami: przez Wierzbiny i Klusy oraz przez Odoje, Czarne i Skomack Wielki.

Ulicą Warszawską w Giżycku wyjeżdżało się również do Elki przez Sulimy, Kożuchy Wielkie, Upały Średnie, Kruklin, Sucholaski i Wydminy. Z Krukliny prowadziło odgańczenie do Olecka przez Żywki i Soltmany. Na trasie Giżycko—Elk wyraźne ulicówki według Schröttera notujemy w Kruklinie, Sucholaskach i Wydminach.

31. Kętrzyn—Stara Różanka — Nowa Różanka — Gręzławki — Dłużec — Radzieje — Stawiska — Terławki — Przystań — Trygort — Węgorzewo — Pawłowo — Sobiechy — Rososze — Dąbrówka Litewska — Darkiejmy.

¹⁵⁰ A. Wakar, B. Wilamowski, op. cit., s. 42.

¹⁵¹ Goldap, s. 92.

¹⁵² Bramy w mieście już nie istniały w 1617 r. (L. Czubieli, T. Domagała, op. cit., s. 96).

Do Węgorzewa trakt wpadał przez Bramę Królewiecką, wychodził zaś przez Bramę Litewską.

Węgorzewo miało połączenie z Elkiem przez Ogonki, Pozezdrze, Wyłuchdy, Kruk-lanki, Żywki i Sucholaski. Z Żywek przez Soltmany prowadziło odgałęzienie do Olecka. Do Elku wjeżdżało się przez Bramę Niemiecką¹⁵³.

32. *Szczytno — Olszyny — Świętajno — Spychowo — Ruciane Nida — Snopki — Pisz — Górskie — Kaliszki — Biała Piska — Kozuchy — Rolki — Świdry — Szczuczyn.*

Ze Szczuczyna szlak wychodził ulicą Wojska Polskiego¹⁵⁴. Pisz gościniec opuszczał ulicą Wojska Polskiego przecinając zwodzony most na rzece Pisie. Na tejże trasie stała Brama Wodna. W Białej Piskiej trakt przybierał następujący kierunek: zachód, Plac Mickiewicza i wschód.

Pisz łączyła z Myszyniec droga przez Lipę Przednią, Lipę Tylnią i Wielki Las.

33. *Mragowo — Kosowo — Baranowo — Inulec — Żelwagi — Prawdowo — Mikołajki — Wejsuny — Snopki — Pisz — Szparki — Wilki — Dziadowo — Jeże — Dłutowo — Wincenta — Kołno.*

Z Placu Kąjki w Mragowie trakt wychodził ulicą Warszawską. Wlot i wylot do Mikołajek prowadził od zachodu. Następnie szlak skręcał na południe. Z Pisz za Bramą Wodną gościniec kierował się na południe. Ulicówki stosownie do kierunku drogi przy końcu XVIII wieku posiadały Szparki i Dziadowo. Ostatni odcinek tej trasy notuje także K. Pertheés.

34. *Szczytno — Olszyny — Świętajno — Nida — Pisz — Ruda — Drygaly — Nitki — Głębowskie — Roty — Mostolty — Tracze — Suczki — Szarejki — Chruściele — Elk.*

Ze Szczytna droga uchodziła w kierunku wschodnim obecną ulicą Wojska Polskiego¹⁵⁵. W Pisz gościniec przebiegał następująco: Brama Królewiecka, Plac Dzierżyńskiego i Brama Wodna.

35. *Pasym — Dybowo — Dźwiersztyny — Jurgi — Sawica — Korpele — Szczytno — Olszyny — Występ — Klon — Myszyniec.*

Droga opuszczała Pasym w kierunku południowym, skręcając następnie nieco na wschód. Do Szczytna trakt wpadał jak następuje: ulica Pasymska, Plac Juranda i ulica Wojska Polskiego. Schrötter odnotował ulicówki w Jurgach i Olszynch. Przez Myszyniec zapewne w XVI wieku przechodziła droga z Ostrołęki do Szczytna¹⁵⁶.

Średniowieczne osadnictwo rozwijało się głównie nad wodą (tzn. nad rzekami, jeziorami i morzem). Większość miast na Warmii i Mazurach otrzymała prawa lokacyjne w XIV wieku. Do tego też wieku należy odnieść w większości przypadków wyżej wymienione połączenia drożne drugiej klasy. Stąd też sieć drożna na interesującym nas obszarze jest rozmieszczona dość równomiernie z wyjątkiem okolic Szczytna i Pisz, gdzie na załączonej mapie występuje nieco rzadsze osadnictwo miejskie. Szlaki drugiej klasy zaspokajały zasadnicze potrzeby międzymiastowe poszcze-

¹⁵³ I. Janosz - Biskupowa, *Rozwój przestrzenny miasta Elku*, s. 257.

¹⁵⁴ *Szczytno*, s. 186.

¹⁵⁵ *Ibidem*.

¹⁵⁶ Z. Niedziałkowska, *Ostrołęka. Dzieje miasta*, Wrocław — Warszawa — Kraków 1967, s. 46.

gólnych ośrodków miejskich. Inaczej przedstawiała się sytuacja, gdy chodzi o szlaki dalekosiężne. O ile do wieków XIV—XV możemy je podać w przybliżeniu dla miast północnego zaplecza gospodarczego jak Gdańsk, Elbląg, Królewiec, Grodno i Toruń, o tyle dla tego okresu ich wytyczenie w kierunku południowym nastęrcza pewne trudności. Bliższe dane na ten temat można wyeksponować dla wieków XVI—XVIII, gdy wzrasta coraz bardziej znaczenie Warszawy, by osiągnąć swoje apogeum w XVIII wieku. O ile na przykład na Pomorzu szlaki dalekosiężne były uzależnione od arterii wodnej Wisły, czy w województwie mazowieckim od Wisły, Bugu i Narwi, o tyle na Warmii i Mazurach nie miały one większego znaczenia. Nie było tu przepraw na wielkich rzekach, a co za tym idzie i większego zgrupowania w jednym miejscu dalekosiężnych traktów handlowych. Arterie komunikacyjne zbiegały się zasadniczo przy bramach wjazdowych do miast. Jeśli miasto leżało na trakcie dalekosiężnym, stawało się wówczas węzłem komunikacyjnym regionu. Do tych ostatnich należy zaliczyć Pasłęk, Ostródę, Lidzbark Warmiński, Reszel, Kętrzyn i Nidzicę. Na ożywienie ruchu, szczególnie tranzytowego, wpływało również zaplecze gospodarcze regionu, takie zaś posiadały Braniewo i Bartoszyce.

WICHTIGERE HANDELS- UND VERKEHRSWEGE ERMLANDS UND MASURENS IM 16. — 18. JAHRHUNDERT

Zusammenfassung

Zwecks besserer Hervorhebung der Rolle, die Binnenlandwege, zumal Transitwege, in Ermland und Masuren im 16. — 18. Jahrhundert gespielt haben, wurde auf Angaben aus der Deutsch-Ordenszeit oder gar aus dem Frühmittelalter zurückgegriffen. Das Wegenetz des in Rede stehenden Territoriums wurde in zwei Wegearten geteilt. Die eine umfasst Transitwege, die ein hervorragend internationales Merkmal trugen. Verabredungsgemäss wurden ihrer sieben angenommen, wobei grundsätzlich ihre Verbindungen mit grossen Handelsplätzen, wie Elbląg, Gdańsk, Królewiec, Grodno, Warszawa und Toruń in Betracht gezogen wurden.

Die zweite Art von Wegen verband die einzelnen Mittelpunkte der Verwaltungsbehörden, darunter auch die Städte, miteinander, wodurch die Bedürfnisse des Lokalmarktes befriedigt wurden. Im ganzen sind 34 Wege dieser Art besprochen worden. Wenn in anderen Landesteilen die Handelswege in hohem Grade von den Flussübergängen abhängig waren, so war dieser Gesichtspunkt in Ermland und Masuren fast ohne Bedeutung, weil dort keine Flüsse vorhanden waren. Wichtigere Verkehrsknotenpunkte waren Pasłęk, Ostróda, Lidzbark Warmiński, Reszel, Kętrzyn und Nidzica. Nicht ohne Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrsnetzes war ein reicheres Hinterland und dieses besassen die Städte Bartoszyce und Braniewo. Bei der Ermittlung von Landstrassen wurden frühmittelalterliche Befestigungsplätze, Stadttore, Vorstädte, Strassenamen, Brücken, die ältesten Pfarrorte, die Rolle des Sitzes der Verwaltungsbehörden (darunter auch Städte), einzelne Gasthäuser sowie die Dorfformen in Betracht gezogen. Der Hauptnachdruck wurde auf die Verbindungswege zwischen den Städten gelegt. Der Intensitätsgrad des Verkehrs auf den einzelnen Strassen sowie die Art der beförderten Waren sind aber ausseracht gelassen worden.