

Szulist, Władysław

Ważniejsze szlaki handlowo-komunikacyjne województwa mazowieckiego w XVI-XVIII w.

Rocznik Mazowiecki 6, 325-358

1976

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 oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WAŻNIEJSZE SZLAKI HANDLOWO-KOMUNIKACYJNE
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO W XVI-XVIII W.*

Łądowe szlaki handlowo-komunikacyjne województwa mazowieckiego mają już znaczną literaturę. Najpełniejszy, jak dotychczas, obraz dróg dla większości obszaru nas interesującego dał Z. Góral ski¹. Zajął się głównie traktami ziemi wiskiej, łomżyńskiej oraz obszarów leżących na wschód i południe od Warszawy w II połowie XVIII wieku. Szkoda, że autor nie wprowadził rozróżnienia, szczególnie na mapie, na szlaki tranzytowe, dzielnicowe i drogi między poszczególnymi wsiami. Zwłaszcza te ostatnie niekiedy zacierają obraz całości. Na drugim planie trzeba wymienić studium F. Bruns a i H. Weczerki². Zajęli się oni głównie hanzeatyckimi łądowymi trasami handlowymi. Szereg trafnych i krytycznych uwag do tego ostatniego dzieła wniósł M. Biskup³. Wobec olbrzymiego obszaru, będącego przedmiotem ich pracy, jak i tematyki zawężonej do spraw Hanzy nie mogła ona dać bardziej szczegółowego obrazu interesującego nas obszaru. Wymienia ona zasadniczo dalekosiężne trakty handlowe do Królewca, Grodna, Brześcia Litewskiego, Włodzimierza, Lublina, Wrocławia, Poznania, Torunia i Gdańska. Powiązaniem drożnymi m.in. Polski z Rosją i Litwą, jak również z Poznaniem i Toruniem w XVI w. zajęła się A. Wawrzyńczyk⁴. Są to również trakty dalekosiężne. Soli-

* Do poniższego opracowania nie udało się już wykorzystać „Atlasu historycznego Polski, Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku”. Pod red. W. Pałuckiego, Warszawa 1973.

¹ Z. Góral ski, Materiały dotyczące traktów i przepraw od 1767 roku z zaginionych akt Komisji Skarbu Koronnego, w: „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1965, nr 2, s. 369—376.

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

³ „Zapiski Historyczne” 1968, t. 33, z. 3, s. 262—265.

⁴ A. Wawrzyńczyk, Studia z dziejów handlu Polski z Wielkim Księstwem Litewskim i Rosją w XVI wieku, Warszawa 1956.

dną podbudowę źródłową wielu drogom Mazowsza dał w swojej pracy o genezie i rozwoju miast mazowieckich S. P a z y r a ⁵. Wprowadził rozróżnienie na drogi o znaczeniu czysto lokalnym, wewnątrzdzielnicowym, wielkie drogi handlowe i na szlaki o znaczeniu międzynarodowym. Pokusił się także na wydobycie szeregu czynników warunkujących rozwój dróg lądowych, jak komory celne, grody, przeprawy i miasta. Trzymając się tytułu pracy, nie mógł, rzecz oczywista, bliżej rozpracować poszczególnych miejscowości leżących na gościńcach. O powiązania drożne województwa mazowieckiego z Płockiem zahacza taryfa mostowego i grobelnego woj. płockiego z 1767 r.⁶

Szlaki łączące Warszawę z wielkimi emporiami handlowymi doczekały się również licznych wzmianek. Do szlaku Warszawa—Góra Kalwaria—Lublin—Włodzimierz wykorzystano m.in. dzieje Lublina ⁷, pozycje S. W e y m a n n a ⁸ i H. O e s t e r r e i c h a ⁹. Przy gościńcu Warszawa—Wrocław okazały się pomocne tytuły J. S c h u l t z a ¹⁰, dzieje Wrocławia ¹¹ i historia Śląska ¹². Trakt poznański uwypuklono poza wymienionymi w pozycjach L. K o c z e g o ¹³ i *Dziejach Wielkopolski* ¹⁴. Potwierdzenia szlaku toruńskiego należy szukać m. in. w pracy zbiorowej o Płocku ¹⁵. O traktach w kierunku Grodna m. in. informują *Voyage* ¹⁶.

Do sieci drożnej, zarówno lokalnej jak i tranzytowej, interesującego nas obszaru znacznego materiału dostarczają powojenne monografie dotyczące

⁵ S. P a z y r a, *Geneza i rozwój miast mazowieckich*. Warszawa 1959.

⁶ Z. G ó r a l s k i, *Taryfa mostowego i grobelnego województwa płockiego z 1767 r.*, w: „*Teki Archiwalne*” 1963, t. 9, s. 9—30.

⁷ *Dzieje Lublina. Próba syntezy*, Praca zbiorowa, t. 1, Lublin 1965.

⁸ S. W e y m a n n, *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań 1939.

⁹ H. O e s t e r r e i c h, *Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen*, w: „*Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins*” 1890, H. 28.

¹⁰ J. C h. F. S c h u l t z, *Reise eines Liefländers von Riga nach Warschau durch Südproussen über Breslau, Dresden, Karlsbad, Bayreuth, Nürnberg, Regensburg, München, Salzburg, Linz, Wien und Klagenfurt*, Berlin 1795, t. III.

¹¹ W. D ł u g o b o r s k i, J. G i e r o w s k i, K. M a l e c z y ń s k i, *Dzieje Wrocławia do roku 1807*, Warszawa 1958.

¹² *Historia Śląska*, t. 1 do roku 1763, praca zbiora pod redakcją K. M a l e c z y ń s k i e g o, cz. 1 do połowy XIV w., Wrocław 1960; cz. 2. od połowy XIV do trzeciej ćwierci XVI w., Wrocław—Warszawa—Kraków 1961; cz. 3 od końca XVI w. do roku 1763, Wrocław—Warszawa—Kraków 1963.

¹³ L. K o c z y, *Handel Poznania do połowy XVI w.*, Poznań 1930.

¹⁴ *Dzieje Wielkopolski*, t. 1 do roku 1793, pod red. J. T o p o l s k i e g o, Poznań 1969.

¹⁵ *Dziesięć wieków Płocka*, praca zbiorowa, Płock 1969.

¹⁶ *Voyage de deux Français dans le Nord de l'Europe*, Tome Cinquième, Paris 1796.

Łomży¹⁷, Ostrołęki¹⁸, Pułtuska¹⁹, Zakroczymia²⁰ i Siedlec²¹. Jedną z trudności w tej materii stanowi brak monograficznych opracowań większości miast mazowieckich, czego nie można np. powiedzieć o miastach Śląska czy Pomorza. Odnośnie tego problemu jesteśmy w dobrej sytuacji, gdy chodzi o miasto stołeczne Warszawę. O problem drożny tej ostatniej zaha-
cza kilka pozycji²².

Za podstawę do poniższych rozważań przyjęto dane mapy K. Perthéesa²³. Ten ostatni „przedstawia stan dróg przed ich zmianami, w czasach porozbiorowych, w następstwie rozbitcia rynku narodowego”²⁴. Podaje on trzy rodzaje dróg: 1) drogi pocztowe, zwane również „traktami walmnymi”, 2) gościńce, zwane także „traktami wielkimi”, oraz 3) drogi zwyczajne „wiejskie”²⁵. Trzeba tu zaznaczyć, że ta mapa posiada pewne błędy co do przebiegu. Niektóre gościńce urywają się przy znacznej liczbie miejscowości.

Braki źródła kartograficznego K. Perthéesa, szczególnie gdy chodzi o część północną i zachodnią woj. mazowieckiego, można było uzupełnić przy pomocy mapy D. Gilly’ego²⁶. Dla terenów południowo-wschodnich woj. mazowieckiego okazały się przydatne mapy H. Benedicti²⁷ i Metzburga²⁸. Ta ostatnia przy szlakach dalekosiężnych zaznacza wyraźnie kierunek drogi z zaznaczeniem miasta, do którego zmierza. Z przekazów kartograficznych D. F. Sotzmanna wzięto pod uwagę dwie²⁹. Uwzględniają one znacznie mniej dróg niż mapa K. Perthéesa. Przy wytyczeniu traktów lubelskich posłużono się opracowaniem S. Wojciechow-

¹⁷ D. Godlewska, Łomża (XI — 1795), Warszawa 1962.

¹⁸ Z. Niedziałkowska, Ostrołęka, dzieje miasta, Wrocław—Warszawa—Kraków 1967.

¹⁹ Pułtusk, studia i materiały z dziejów miasta i regionu, praca zbiorowa, Warszawa 1969.

²⁰ Szkice z dziejów Nasielska i dawnej ziemi zakroczymskiej, praca zbiorowa pod red. S. Pażyry, Warszawa 1970.

²¹ A. Winter, Dzieje Siedlec 1448—1918, Warszawa 1969.

²² K. Konarski, Warszawa w pierwszym jej stołecznym okresie przy współpracy S. Konarskiego, Warszawa 1970; E. Szwanowski, Ulice i place Warszawy, Warszawa 1970; Dzieje Pragi, praca zbiorowa, Warszawa 1970; T. Wąsowicz, Uwagi w sprawie średniowiecznej sieci drożnej i topografii okolic Warszawy, w: „Rocznik Warszawski” 1966, t. 7.

²³ K. Perthées, Mapa szczegółowa województwa mazowieckiego, 1783.

²⁴ Atlas Historyczny Polski, Województwo płockie około 1578 r., Warszawa 1958, s. 36.

²⁵ Tamże, s. 37.

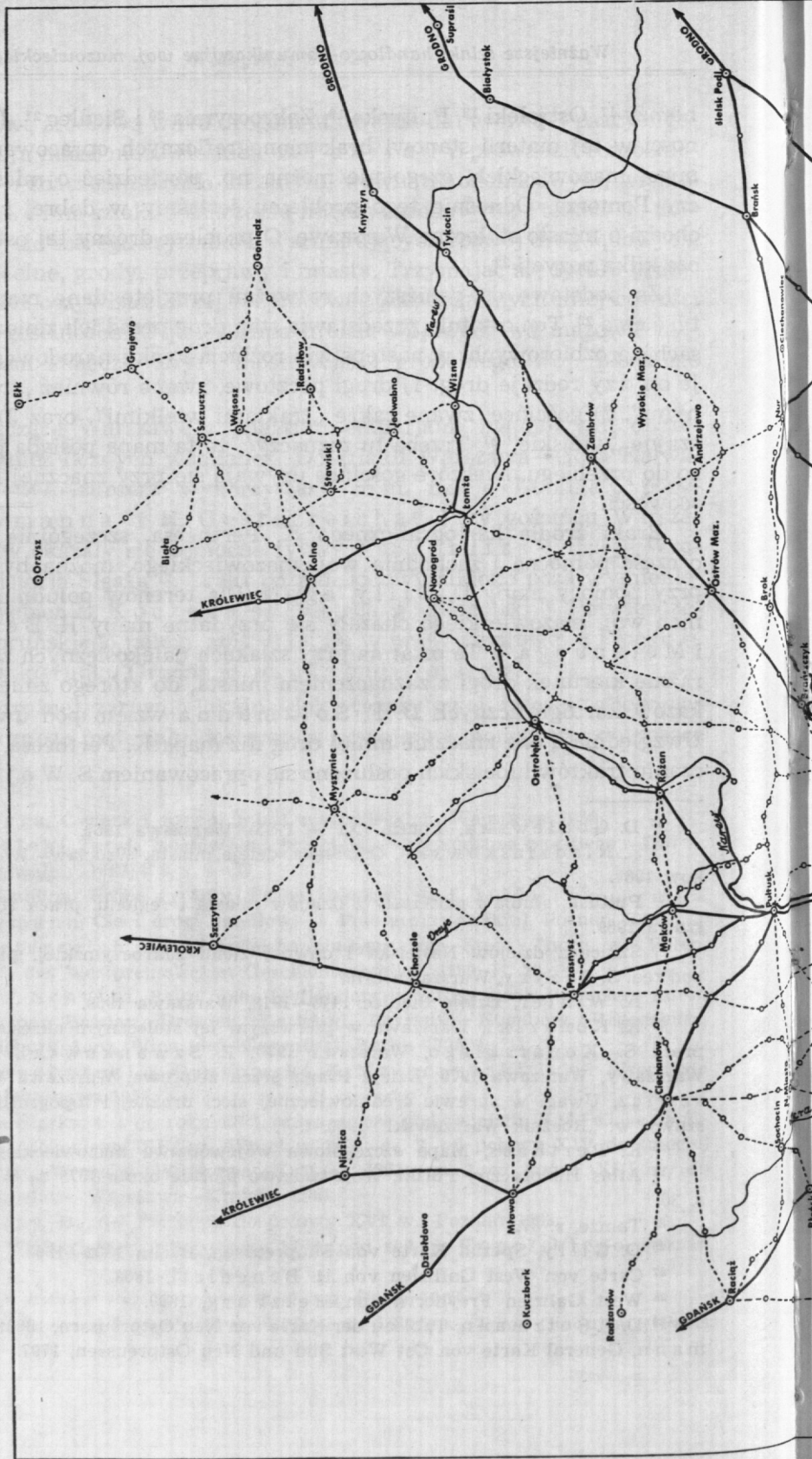
²⁶ D. Gilly, Spezial Karte von Südproussen, Berlin 1802—1803.

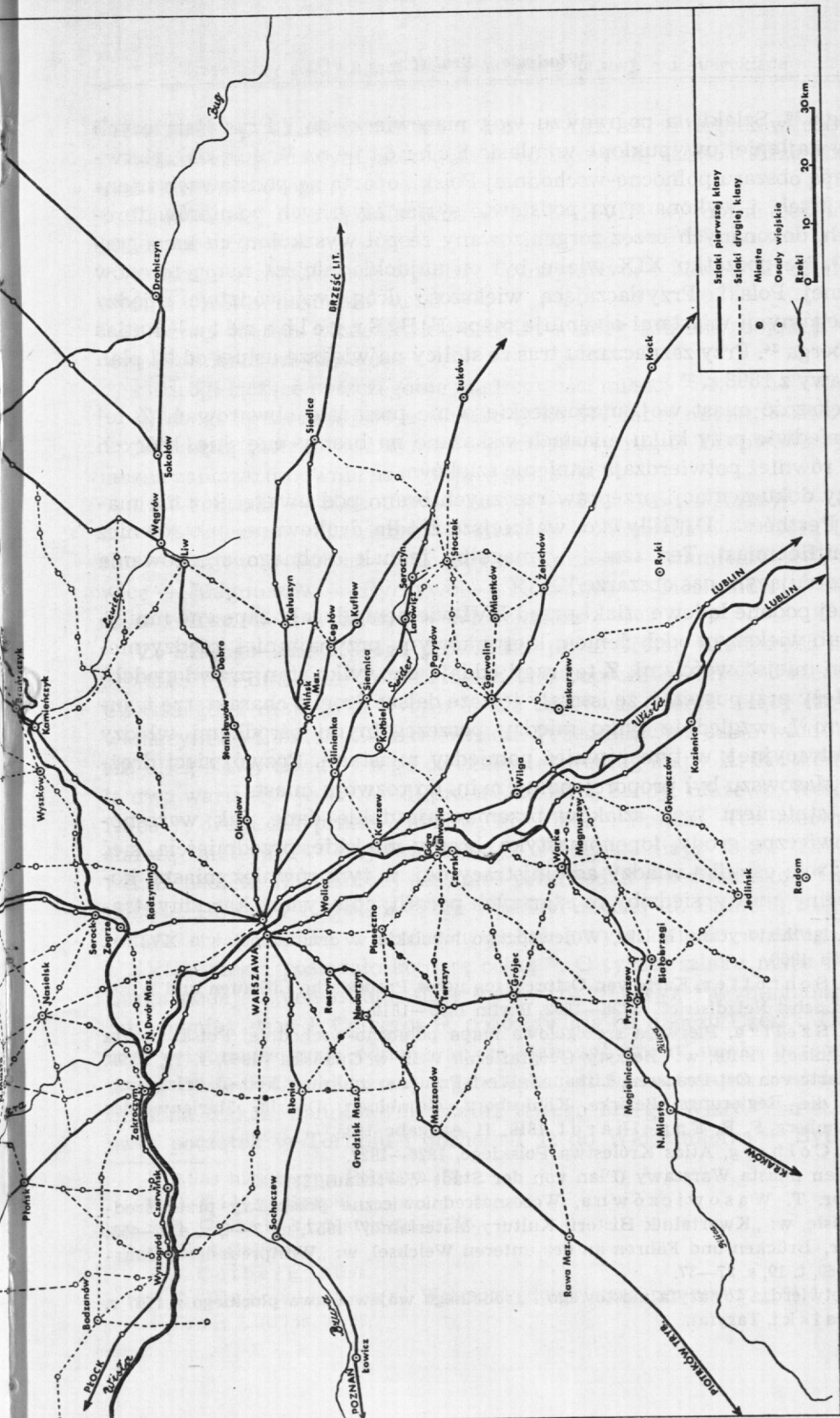
²⁷ Carte von West Gallizien von H. Benedicti, 1808.

²⁸ West Galizien Freyherrn von Metzburg, 1800.

²⁹ D. F. Sotzmann, Tableau der Karte von Neu Ostpreussen, 1808; D. F. Sotzmann, General Karte von Ost West Süd und Neu Ostpreussen, 1797.

WAŻNIEJSZE SZLAKI HANDLOWO-KOMUNIKACYJNE WOJ. MAZOWIECKIEGO W XVI—XVIII W.





skiego³⁰. Szlaki na pograniczu woj. mazowieckiego i Prus Książęcych zostały najlepiej uwypuklone w atlasie Schrottera³¹. Jest on „pierwszą mapą obszaru północno-wschodniej Polski, opartą na podstawach triangulacyjnych, i wykonaną na podstawie systematycznych pomiarów terenowych, dokonanych przez zorganizowany zespół wyszkolonych kartografów”³². Na początku XIX wieku był on najdokładniejszą mapą terenów północnej Polski. Przytlaczającą większość dróg województwa między poszczególnymi miastami obejmuje mapa F. B. Engelhardta³³ i atlas J. Colberga³⁴. Przy zaznaczaniu tras ze stolicy największe usługi oddał plan Warszawy z 1808 r.³⁵

Większość miast woj. mazowieckiego nie posiadała obwarowań. Z tej racji zaledwie przy kilku miastach wskazano na bramy miejskie, których nazwy również potwierdzają istnienie szlaków.

Przy dokumentacji przepraw rzecznych brano pod uwagę głównie mapy K. Perthéesa, D. Gilly'ego, ważniejsze źródła drukowane, jak również monografie miast. Ten temat wymagałby jednak osobnego opracowania na interesującym nas obszarze³⁶.

Niżej podane lądowe szlaki przed XVI wiekiem ulegały zapewne mniejszym lub większym odchyleniom kierunkowym, przynajmniej między niektórymi miejscowościami. Z tej racji oddają one tylko stan prawdopodobny. Należy przypuszczać, że istniały jeszcze dalsze drogi o charakterze tranzytowym³⁷, względnie tylko między poszczególnymi ośrodkami władzy administracyjnej, w tym również pomiędzy miastami. Rozwój sieci drożnej na Mazowszu był proporcjonalny m.in. do rozwoju miast.

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, tra-

³⁰ Atlas historyczny Polski, Województwo lubelskie w drugiej połowie XVI w., Warszawa 1966.

³¹ L. Schrotter, Karte von Ostpreussen nebst Preussische Lithauen und Westpreussen nebst Netzdistrict... 1796—1802, Berlin 1803—1810.

³² J. Szeliga, Pierwsza szczegółowa mapa północno-wschodniej Polski oparta na triangulacji (1810), w: „Zeszyty Geograficzne WSP w Gdańsku” 1969, t. 11, s. 98.

³³ Karte von Ost-Preussen, Lithauen, West-Preussen und dem Netz-Districte enthaltend die Regierungs-Bezirke Königsberg, Gumbinen, Danzig, Marienwerder und Bromberg F. B. Engelhardt 1819, II Ausgabe 1835.

³⁴ J. Colberg, Atlas Królestwa Polskiego, 1826—1827.

³⁵ Plan miasta Warszawy (Plan von der Stadt Warschau), 1808.

³⁶ Por. T. Wąsowiczówna, Wczesnośredniowieczne przeprawy przez środkową Wisłę, w: „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1957, nr 3—4, s. 433—453; E. Bahr, Brücken und Fähren an der unteren Weichsel, w: „Westpreussische Jahrbuch” 1969, t. 19, s. 27—37.

³⁷ Potwierdza to taryfa mostowego i grobelnego województwa płockiego z 1767 r. (Z. Góral ski, Taryfa).

dycja ludowa, ukierunkowania i kształt wsi. Z ukierunkowaniem wsi o charakterze placowym, szczególnie zaś ulicówek, często można odczytać także kierunek drogi.

Łądowną sieć drożną Mazowsza w XVI—XVIII w. można podzielić na 4 klasy dróg:

a) drogi o charakterze wybitnie tranzytowym i nawet międzynarodowym, o wielkim nasileniu ruchu,

b) drogi łączące poszczególne ośrodki władzy administracyjnej, w tym również miasta między sobą,

c) drogi łączące poszczególne miejscowości między sobą,

d) drogi łączące mające znaczenie tylko dla danej miejscowości.

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

1. Warszawa — Mokotów — Szopy — Służewo — Kabaty — Jeziora — Słomczyn — Kawęczyn — Brzeście — Moczydłów — Góra Kalwaria — Coniew — Potycz — Konary — Mniszew — Chmielów — Wilczkowie — Magnuszew — Ryczywół — Kozienice — Sieciechów — Gniewoszów — Kazimierz — Lublin — Włodzimierz.

Ze Starego Miasta droga prowadziła przez Bramę Krakowską na Krakowskie Przedmieście. To ostatnie nosiło poprzednio miano Przedmieścia Czerskiego, z racji, jaką w tym czasie odgrywał Czersk leżący na trakcie wiodącym do Lublina. Za Krakowskim Przedmieściem szlak wiódł dzisiajszą ulicą Nowy Świat. Droga do Jeziornej według mapy K. Perthéesa miała dwa warianty: jeden wiódł przez Mokotów, Szopy, Służewo, Wolice oraz Kabaty, drugi zaś przez Wilanów, Powsinek i Powsin. Ten pierwszy ma starszą metrykę³⁸. Obydwa trakty wyszczególniają także D. Gilly³⁹ i H. Benedicti. W Jeziornej gościniec przechodził przez rzeczkę o tej samej nazwie. Do Góry Kalwarii droga wpadała obecną ul. Pijarską i ul. Dominikańską i podążała w kierunku południowym. Miasto, według danych z XVIII wieku, posiadało komorę celną⁴⁰. O tymże szlaku mapa F. Metzburga podaje: „von Lublin über Ryczywul”⁴¹. Wyżej wymienione mapy, jak również atlas J. Colberga⁴², pozostawiają na uboczu Czersk. Odnośnie tego ostatniego warto odnotować, że stanowił ważny punkt przeprawowy przez Wisłę⁴³. Czersk, znany z grodziska już we wczesnym średniowieczu, leżał na trakcie handlowym wzdłuż lewego brzegu Wisły. Ten szlak brał swój początek w Toruniu i dochodził aż do Włodzimierza⁴⁴. Był czynny

³⁸ Atlas historyczny Polski, s. 23.

³⁹ D. Gilly, *Spezial*

⁴⁰ Z. Góralski, *Materiały*, s. 375.

⁴¹ West Galizien.

⁴² J. Colberg, *Atlas*.

⁴³ T. Wąsowiczówna, *Wczesnośredniowieczne przeprawy*, s. 434.

⁴⁴ *Dzieje Lublina*, s. 55.

już w czasach piastowskich⁴⁵. Przed Coniewem droga przechodziła przez rzekę Czarną. Na rzece Pilicy mapy D. Gilly'ego i H. Benedicti notują przewóz. Lustracja woj. lubelskiego z 1565 r. nadmienia o Toruniu, że utrzymywał stosunki handlowe z Lublinem⁴⁶. Atlas J. Colberga za Magnuszewem⁴⁷ notuje drogę w kierunku Ryczywołu, mapa D. Gilly'ego zaś za Mniszewem wskazuje kierunek Lublin. Na obszarze woj. lubelskiego cały trakt został naznaczony w Atlasie historycznym Polski, Województwo lubelskie.

2. Warszawa — Rakowiec — Raków — Górki — Raszyn — Nadarzyn — Rusiec — Sierzeń — Żabiawola — Bukówka — Radziejowice — Mszczonów — Rawa — Piotrków Trybunalski — Wrocław.

Z Warszawy trakt podążał w kierunku Rakowca po linii dzisiejszych ulic Senatorskiej, Twardej (ob. Krajowej Rady Narodowej)⁴⁸ i ob. Grójeckiej⁴⁹. Był to odcinek traktu krakowskiego. Przed Raszynem K. Perthées wymienia jeszcze miejscowość Załuski, między Raszynem i Nadarzynem zaś Janki i Wolice. Przed Nadarzynem szlak przechodził przez rzekę Utratę. W tym mieście zachowała się klasycystyczna karczma z początku XIX wieku, potwierdzająca również ruchliwość na tejże drodze. Odcinek traktu z Warszawy do Nadarzyna, podany przez Perthéesa, jest identyczny z wylicznymi przez D. Gilly'ego i H. Benedicti. Od Nadarzyna do Mszczonowa K. Perthées podaje kilka nieregularnych wariantów drogi, D. Gilly zaś już bardziej regularnie trakt przez Rusiec, Sierzeń, Żabiawolę, Bukówkę i Radziejowice. Na tymże odcinku D. Gilly notuje dwie samotne karczmy.

Początki handlu Wrocławia z Warszawą sięgają co najmniej połowy XV wieku⁵⁰. Jeden z dokumentów nadmienia o drodze z Wrocławia na Mazowsze przez Wieluń⁵¹, z roku 1455 zaś mówi wyraźnie: „cives et mercatores Varschovienses versus Vratislaviam euntes cives veteram consuetudinem”⁵². Stosunkowo bogate udokumentowanie tego traktu, szczególnie

⁴⁵ S. Pazyra, *Geneza*, s. 63; S. Weymann, *Cła*, s. 102; H. Oesterreich, *Die Handelsbeziehungen*, s. 69, 73, 75; F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische... Textband*, s. 654—655; *Atlas...*, Karte 48.

⁴⁶ Lustracja województwa lubelskiego 1565, wyd. A. Wyczański, Wrocław 1959, s. 12.

⁴⁷ O tejże miejscowości Z. Góralski (*Materiały*, s. 374) pisze: „trakt lubelski ku Warszawie przez Osiembrów, Rozniszew, Magnuszew i miasto Pilicę, z mostem na rzece Pilicy”.

⁴⁸ K. Konarski, *Warszawa*, s. 49.

⁴⁹ E. Szwanowski, *Ulice*, s. 8, 85.

⁵⁰ S. Pazyra, *Geneza*, s. 64—65.

⁵¹ Tamże

⁵² Tamże, jak również wzmianki z następnych wieków; W. Długoborski, *Dzieje Wrocławia*, s. 241, 242, 251, 463, 627; *Historia Śląska*, cz. I, mapa, cz. II, s. 137, 139 i mapa, cz. III, s. 246.

z Wrocławia do Piotrkowa, podają F. Bruns i H. Weczerka⁵³. F. Metzburg na swojej mapie wyraźnie podaje: „von Bresslau über Rawa”. Powyższy trakt przez ważniejsze miejscowości podają także J. Colberg i Engelhardt. Dane z 1767 r. przy Rawie nadmieniają o trakcie podłużnym od Warszawy do Piotrkowa⁵⁴. Mapa z lat czterdziestych XVIII w. notuje „Landt Strasse nach Breslau”⁵⁵.

3. Warszawa — Wola — Odolany — Bronisze — Ożarów — Ołtarzew — Błonie — Sochaczew — Łowicz — Kłodawa — Sempolno — Kleczew — Słupca — Poznań — Frankfurt n. Odra.

Istniały dwie możliwości dotarcia do Woli: ⁵⁶ ulicą Senatorską, Elekto-ralną i Chłodną lub od Bramy Nowomiejskiej ulicą Długą, Leszno i Górczewską⁵⁷. Ten ostatni trakt należał do starszych⁵⁸. F. Metzburg o nim pi-sze: „von Posen über Błonie”. „Droga do Błonia” naznaczona jest również na planie z 1808 r.⁵⁹ Należy przypuszczać, że trakt do Błonia ma starą me-trykę, gdyż ta miejscowość jest znana z grodziska wczesnośredniowiecz-nego⁶⁰. Droga do Błonia znajduje także potwierdzenie w następnych wie-kach⁶¹. Interesujący nas szczególnie między Warszawą a Błoniem odcinek podkreślają również J. Colberg i F. B. Engelhardt. Mapa H. Benedicti za Ołtarzewem w kierunku Błonia notuje następujące miejscowości: Kopr-ki, Wolskie i Święcice. D. Gilly przed miejscowością Wolskie zaznacza: Michałowice Krug, zaś przy przejeździe przez rzekę Utratę: Utrata Krug. Usytuowane na tej trasie miasto Błonie leżało już na granicy woj. mazo-wieckiego.

Traktu z Poznania do Warszawy przez Kłodawę i Łowicz mieli surowo

⁵³ J. Ch. F. Schultz, Reise, s. 191—238; F. Bruns, H. Weczerka, Han-sische... Textband, s. 691—692. Atlas..., Karte 47—49; S. Lewicki, Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich, Kraków 1906, załączona mapa szlaków komunikacyj-nych; Kurze Anleitung zur gewöhnlichen Reise von Dresden nach Warschau, A. F. Z ü r n e r, Nürnberg 1738; Polnische Reise Karte über die vornehmsten Passagen von Dresden nach Warschau auf zweyerley Wagen aus Zürnerischen und anderen Nachrichten geographisch entworfen von Hömanischen Erben 1751.

⁵⁴ Z. G ó r a l s k i, Materiały, s. 371.

⁵⁵ Plan der Koenig Pohl, Residenz Stadt Warschau nebst allen daselbst befindli-chen Palais und Vorstaedten, wie auch dabey gelegenen Szolec, anno 1733 aussgemese-n und anno 1740 mit Nachtragung derer binen dieser Zeit Vorgefallenen Veraende-rungen nochmalhs gazeichnet v. C. F. H ü b n e r.

⁵⁶ D. K o s a c k a, Nalewki do schyłku XVIII w., w: „Rocznik Warszawski” 1960, s. 80.

⁵⁷ Atlas historyczny Polski, s. 30.

⁵⁸ Tamże, s. 23.

⁵⁹ Plan miasta Warszawy.

⁶⁰ S. P a z y r a, Geneza, s. 57.

⁶¹ Tamże, s. 60.

przestrzegać kupcy według dokumentu króla Władysława z 1444 r.⁶² Szlak z Lipska na Błonie wymieniają akta Komisji Skarbu Koronnego z 1767 r.⁶³ O drogę z Frankfurtu przez Poznań do Warszawy w swoich rozważaniach zahacza B. Zientara⁶⁴. Trakt przez Kłodawę, Sempolno, Ślesin, Kleczew i Słupcę J. Topolski określa mianem wielkiego gościńca warszawskiego⁶⁵. Był to główny trakt z Poznania do Warszawy. Gościniec przybrał szczególnie na nasileniu, gdy przeniesiono stolicę z Krakowa do Warszawy. Handlowego znaczenia droga nabrała zapewne na początku XV w.⁶⁶ Oprócz tego był także czynny bliższy trakt z Kłodawy: przez Koło, Konin do Słupcy, jednak bardziej trudny do przebycia z racji licznych rozlewisk wodnych w dolinie Warty⁶⁷. Odcinek z Warszawy do Łowicza według A. F. Zürnera i Hömanischa stanowił także drugą część traktu: Warszawa, Łowicz, Kalisz, Gostyń, Głogów do Drezna. Zakreślony w tytule szlak podaje wreszcie L. Koczy⁶⁸.

4. Warszawa — Młociny — Buraków — Łomianki — Kiełpin — Pieńków — Łomna — Czosnów — Kazuń — Zakroczym — Goławin — Chociszewo — Czerwińsk — Wola — Chmielewo — Wyszogród — Wilczkowo — Cieśle — Płock — Dobrzyń — Bobrowniki — Toruń.

W kierunku Torunia ze Starego Miasta w Warszawie wyjeżdżało się przez Bramę Nowomiejską, ul. Freta i następnie Zakroczymską⁶⁹. Ta ostatnia w dokumencie z 1464 r. jest nazwana ul. Toruńską⁷⁰, co jest stosunkowo starym potwierdzeniem szlaku. Tenże trakt biegnący z północy na południe miał znaczenie dla całego Mazowsza. F. Metzburg w 1800 r. przy Warszawie o tym szlaku napisał: „über Płask nach Danzig”, czyli przez Płońsk do Gdańska. Według mapy K. Perthéesa gdzieś od ob. ul. Pułkowej trakt w kierunku Zakroczymia rozczepiał się na dwa kierunki. Jedno odgałęzienie biegło tuż nad Wisłą, drugie zaś w pobliżu Wawrzyszewa, również w kierunku północnym, i za Burakowem łączyły się ponownie. Podobnie miała się rzecz pomiędzy miejscowościami Łomna i Kazuń. Między Kazuniem i Zakroczymiem była czynna przeprawa. Notują ją mapy D. Gilly'ego i K. Perthéesa⁷¹. Od tegoż przewozu przy Zakroczymiu odchodziło

⁶² S. Weymann, Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce od X do XVIII wieku, w: „Przegląd Zachodni” 1953, nr 6/8, s. 221.

⁶³ Z. Góralski, Materiały, s. 376.

⁶⁴ B. Zientara, Odra, droga czy bariera, w: „Przegląd Historyczny” 1970, z. 1, s. 113.

⁶⁵ Dzieje Wielkopolski, s. 476.

⁶⁶ S. Weymann, Ze studiów, s. 221.

⁶⁷ F. Bruns, H. Weczerka, Hansische... Textband, s. 673; Atlas..., Karte 47.

⁶⁸ L. Koczy, Handel, s. 201.

⁶⁹ K. Konarski, Warszawa, s. 49; E. Szwanowski, Ulice, s. 8.

⁷⁰ E. Szwanowski, Ulice, s. 256.

⁷¹ Por. Także Lustracja województwa mazowieckiego, cz. I, 1565, wyd. I. Giey-sztorowa i A. Zaboklicka, Warszawa 1967, s. 142.

aż 5 gościńców⁷². Warszawa miała także połączenie lądowe z Zakroczy-
miem prawym brzegiem Wisły. W Zakroczymiu przetrwało wczesnośred-
niowieczne grodzisko⁷³. Miejscowość już w tym czasie stanowiła ważny
punkt strategiczny, jak również handlowy. Podobnie miała się rzecz z są-
siednim Wyszogrodem⁷⁴. Na dawne szlaki komunikacyjne w Zakroczy-
miu wskazują obecne nazwy ulic: Warszawska, Wyszogrodzka i Gdań-
ska. Równoległe do traktu Zakroczym—Czerwińsk—Wyszogród po le-
wej stronie Wisły istniała również lądowa droga handlowa. Ułatwiał ją
bowiem przewóz wiślany przy Wyszogrodzie, odnotowany przez K. Pert-
héesa⁷⁵. Na szlak komunikacyjny w kierunku Torunia wskazuje jeszcze
dziś ul. Płocka w Wyszogrodzie. Leżący na tej trasie Płock posiadał Brama
Wyszogrodzką i Dobrzyńską⁷⁶. Trakt Toruń—Warszawa—Włodzimierz
należał do jednego z najdłuższych w ówczesnej Polsce. W źródłach pisa-
nych znajduje on udokumentowanie już w XIII i XIV w.⁷⁷ Drogę War-
szawa—Zakroczym—Płock—Toruń, chociaż z pewnymi odchyleniami,
podają J. Colberg i F. B. Engelhardt. Na tym szlaku panował pewnie
duży ruch spowodowany jego położeniem wzdłuż arterii wodnej, jaką była
Wisła. Poza tym czynnikiem sprzyjającym było nadwiślańskie osadnictwo
z licznymi miastami, punktami strategicznymi i przeprawami. Rzec tu
można o ruchliwym wodno-lądowym trakcie handlowo-komunikacyjnym.

5. Warszawa — Praga — Kamionek — Grochów — Wola Grzybow-
ska — Okuniew — Michałów — Pustelnik — Stanisławów — Poręby —
Dobre — Makowiec — Zakrzew — Pniewnik — Liw — Węgrów — Dro-
hiczyn — Bielsk — Grodno — Wilno.

Od Bramy Nowomiejskiej parowem ul. Mostowej trakt zsuwał się ze
skarpy ku Wiśle⁷⁸. Tu szlak prowadził przez most, a gdy go nie było, ist-
niała przeprawa. We wczesnym średniowieczu przeprawa mieściła się nie-
co na południe, w okolicach Kamiona⁷⁹. Do przewozu na Pradze schodziło

⁷² Szkice z dziejów Nasielska, s. 49—50.

⁷³ S. P a z y r a, Geneza, s. 58.

⁷⁴ Tamże.

⁷⁵ Por. także Lustracja województwa mazowieckiego 1617—1620, cz. I, 1617—1620,
wyd. A. W a w r z y ń c z y k, Wrocław—Warszawa—Kraków 1968, s. 6; Słownik histo-
ryczno-geograficzny ziemi wyszogrodzkiej w średniowieczu, oprac. A. Wolff
i A. B o r k i e w i c z - C e l i ń s k a, Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk 1971, s. 62.

⁷⁶ Dzieście wieków Płocka, s. 31; Atlas historyczny Polski, Województwo płockie,
mapy.

⁷⁷ F. B r u n s, H. W e c z e r k a, Hansische... Textband, s. 656; S. P a z y r a, Ge-
neza, s. 63; S. W e y m a n n, Cła, s. 102; H. O e s t e r r e i c h, Die Handelsbeziehungen,
s. 73; Znaczenie Torunia jako ośrodka handlowego i komunikacyjnego w XVI—
—XVIII w. zob. w art. W. S z u l i s t a, Szlaki handlowo-komunikacyjne województwa
chełmińskiego w XVI—XVIII w., w: „Zapiski Historyczne” 1973, z. 1, s. 157—170.

⁷⁸ K. K o n a r s k i, Warszawa, s. 49.

⁷⁹ Dzieje Pragi, s. 13, 120; T. W ą s o w i c z, Uwagi, s. 91; Codex diplomaticus

się kilka dróg o znaczeniu międzynarodowym. Według planu Warszawy z 1808 r. droga wiodła z Pragi przez „Rogatki Grochowskie” i „Kamionek”. Na tymże planie naznaczono wyraźnie drogę „od Okoniew”. Plan R a u c h a z 1796 r. ilustruje wyraźny rozwój zabudowy wzdłuż ul. Grochowskiej⁸⁰, czyli w kierunku Okuniewa. W tym ostatnim przetrwały do dzisiaj ulice Warszawska i Węgrowska. Trakt między Pragą i Okuniewem miał zapewne kilka wariantów, np. Atlas historyczny Polski⁸¹ przyjmuje do Liwa w XVI w. drogę przez Kawęczyn i Kaleń, D. Gilly podaje obydwie. W miejscowości Pustelnik droga przechodziła przez most na Czarnej Strudze. Stanisławów posiada jeszcze obecnie ul. Warszawską. Przez Stanisławów prowadził nie tylko trakt do Drohiczyzna, lecz także z tego ostatniego Wyżyną Nadbużańską aż do Brześcia. Należy przypuszczać, że ruch na trasie Okuniew—Stanisławów—Dobre przybrał na nasileniu szczególnie począwszy od XVI wieku, gdy te miejscowości otrzymały prawa miejskie. Tę trasę wymieniają m.in. mapy K. Perthéesa, F. Metzburga, H. Benedicti, J. Colberga i F. B. Engelhardta. Wydaje się, że trakt przez Liw należy co najmniej do XIV-wiecznych⁸². W XV wieku powstały aż dwa miasta: Stary i Nowy Liw. Liw leżał na gościńcu z Krakowa, a później Warszawy przez Grodno do Wilna. Lustracja z 1565 r. podaje dobitnie: „Miasto Liw — wozy jadą z Litwy abo do Śląska, woły pędzą z Litwy”⁸³. Szybko jednak Węgrów pokonuje pod względem znaczenia sąsiedni Liw. Przez Węgrów przechodził również tranzytowy szlak z Gdańska do Łukowa⁸⁴. Do Węgrowska na obecny pl. Dzierżyńskiego wjeżdżało się ul. 1 Maja. Powyższy szlak według danych z 1767 r. nazywany był jednym z kilku traktów podlaskich z Warszawy⁸⁵. W 1688 r. tą drogą podążali kupcy mohylowscy⁸⁶. Bliższe udokumentowanie tego szlaku podają F. Bruns, H. Weczerka⁸⁷ oraz S. Pazyra⁸⁸. Ważny węzeł komunikacyjny — Drohiczyzn nad Bugiem — doczekał się już licznych opracowań⁸⁹.

necnon commemorationum Masoviae generalis. ed. J. K. Kochanowski, Warszawa 1919, t. 1, nr 22.

⁸⁰ Dzieje Pragi, s. 147.

⁸¹ Atlas historyczny Polski, s. 23.

⁸² S. Pazyra, Geneza, s. 68—70.

⁸³ Lustracja województwa mazowieckiego, cz. I, 1565, s. 176.

⁸⁴ A. Wawrzyńczyk, Studia, s. 39.

⁸⁵ Z. Góralski, Materiały, s. 374.

⁸⁶ A. Wawrzyńczyk, Studia, s. 37.

⁸⁷ F. Bruns, H. Weczerka, Hansische... Textband, s. 702.

⁸⁸ S. Pazyra, Geneza, s. 61.

⁸⁹ T. Lewicki, Znaczenie handlowe Drohiczyzna nad Bugiem we wczesnym średniowieczu i zagadkowe plomby ołowiane w tej miejscowości, w: „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1956, t. 4, s. 289—297; K. Musianowicz, Wczesnośredniowieczny ośrodek osadniczy w Drohiczyźnie nad Bugiem w świetle wyników prac archeologicznych z lat 1954—1957, w: „Acta Baltico-Slavica” 1964, t. 1, s. 77—85;

Oprócz trasy Warszawa—Węgrów—Drohiczyn—Bielsk—Grodno—istniało jeszcze drugie odgałęzienie prowadzące z Węgrowa przez Nur do Bielska i dalej do Grodna. F. Bruns i H. Weczerka umieszczają go również wśród szlaków hanzeatyckich⁹⁰. Według tychże przebiegała ona przez Miedznę, Wrotnów, Kosów, Ceranów, Przewóz Nurski do Nura. Ta przedostatnia nazwa ma już swoją wymowę o istniejącym przewozie na Bugu⁹¹. Za mapą Sotzmanna z Nuru przyjmują oni jej bieg przez Tymianki, Rudki, Brańsk, Grabowiec do Bielska. Te dwa warianty przyjmuje także A. Wawrzyńczyk⁹², z tym że na mapie z XVI wieku punktem wyjściowym drogi przez Nur nie jest Węgrów, lecz Liw, gdyż ten ostatni jeszcze w tym czasie handlowo przewyższał sąsiedni Węgrów.

Oprócz powyższych szlaków przy końcu XVIII wieku wiodła z Warszawy droga przez Okuniew, Stanisławów, Makowiec, Węgrów, Sokołów Podlaski, Krzemień, Pobikry, Brańsk, Bielsk, Wojszki, Białystok, Grodno do Wilna. Tenże wariant rozwinął się niewątpliwie ze wzrastającym w owym czasie znaczeniem Białegostoku⁹³.

6. Warszawa — Praga — Bródno — Grodzisk — Słupno — Radzymin — Zawady — Chruściele — Niegów — Ślubów — Skuszew — Szumowo — Zambrów — Wiśniewo — Leśnica — Gosie — Szlasy — Lipno — Mężenin — Cibory — Zawady — Łopuchowo — Tykocin — Knyszyn — Sokółka — Grodno.

Trasa z Pragi do Radzimina miała kilka wariantów. Można się o tym przekonać na podstawie map z końca XVIII w. Według planu Warszawy z 1898 r. obok ratusza i dalej przez Rogatki Brudzińskie wiodł gościniec „od Radzimina”. Odcinek z Pragi przez Targówek do Bródna przyjmuje dla XVI wieku Atlas historyczny Polski. Mapy z końca XVIII wieku wyliczają Bródno i Grodzisk jako najczęściej leżące na traktach. Za dawnością szlaku w Grodzisku przemawia jego nazwa, jak i grodzisko wczesnośrednio-wieczne. Odcinek Słupno—Radzymin udokumentowuje S. Pazyra⁹⁴. W Radzyminie przebieg drogi wyznaczały obecne ulice Warszawska i Wyszowska. W tym mieście kończy się odcinek gościńca podany przez K. Perthéesa. Dalszy bieg trasy można wytyczyć przy pomocy mapy. D. Sotzmanna⁹⁵. Za Radzyminem droga przechodziła przez most na rzece Rządzy.

K. Musianowicz, Nowe materiały do kontaktów Drohiczyzna nad Bugiem z Nowogrodem Wielkim, w: „Rocznik Białostocki” 1961, t. 2, s. 423—433; J. Wiśniewski, Rozwój osadnictwa na pograniczu polsko-rusko-litewskim od końca XIV do połowy XVII w., w: „Acta Baltico-Slavica” 1964, t. 1.

⁹⁰ F. Bruns, H. Weczerka, Hansische... Textband, s. 703; Atlas..., Karte 48.

⁹¹ Lustracja województwa mazowieckiego 1617—1620, cz. I, s. 139.

⁹² A. Wawrzyńczyk, Studia, s. 35.

⁹³ J. Ch. F. Schultz, Reise, s. 3—73; Voyage de deux, s. 266—267.

⁹⁴ S. Pazyra, Geneza, s. 61.

⁹⁵ D. F. Sotzmann, Tableau.

Według mapy H. Benedicti droga do Niegowa mogła prowadzić zarówno przez Zawady, jak i przez Kraszew. K. Perthées przyjmuje bardziej prostą trasę z Niegowa przez Chruściele, Kraszew, Kobyłkę do Bródna. Za Ślubowem istniała przeprawa przez Bug do Wyszkowa. Podobnie miała się rzecz za Kamieńczykiem i przed Brańszczykiem. W tym ostatnim m.in. pobierano cło⁹⁶. Przelot w Ostrowi Mazowieckiej przez pl. Marchlewskiego stanowiła ul. Swierczewskiego. Odcinek traktu do Ostrowi podaje D. Sotzmann, dalszy ciąg w kierunku Zambrowa K. Perthées, cały zaś od Brańszczyka do Zambrowa J. Colberg. Za drogą przez Szumowo opowiada się także A. Wawrzyńczyk⁹⁷. W Zambrowie trakt przecinał rzekę Jabłonkę. Do miasta wjeżdżało się ul. Ostrowską na obecny pl. Gen. Sikorskiego. F. Bruns i H. Weczerka⁹⁸ za D. Sotzmannem przeprowadzają trasę z Zambrowa do Mężeninina przez Zanie. Podobnie czyni i A. Wawrzyńczyk⁹⁹. Zanie u K. Perthéesa pozostawały nieco na uboczu od głównego traktu. D. Sotzmann opowiada się za przelotem trasy przez Krupy, K. Perthées zaś przez Cibory. Pomiędzy Zawadą i Łopuchowem droga prowadziła przez most na rzece Ślinie.

Tykocin stanowił już poważny ośrodek handlowy w XII—XIII wieku. Z tego okresu przetrwał stary gród mazowiecki. W XVII i XVIII wieku tworzył główny ośrodek handlowy północnego Podlasia i wschodniego Mazowsza. Tenże trakt w XVI wieku został zdublowany przez inny: Warszawa, Węgrów, Sokołów, Brańsk, Białystok, Supraśl; niemniej jednak dominował jeszcze w XVIII wieku, a nawet do początków XIX, konkurując z Białymstokiem¹⁰⁰. Znaczenie handlowe Tykocina z racji dogodnego położenia nad Narwią podkreślają liczni autorzy¹⁰¹. F. Bruns i H. Weczerka zaliczają tę trasę do hanzeatyckich¹⁰².

7. Warszawa — Praga — Białoleka — Kąty — Nieporęt — Zegrze — Serock — Wierzbica — Dzierżenin — Łubienica — Pułtusk — Boby — Magnuszewo — Łaś — Różan — Sieluń — Młynarze — Ogony — Nożewo — Olszewo — Ostrołęka — Laskowiec — Rydzewo — Miastkowo — Łomża — Żelechy — Borzejowo Stare — Wizna — Chlebionki — Łopuchowo — Tykocin — Grodno.

⁹⁶ S. Pazyra, *Geneza*, s. 62.

⁹⁷ A. Wawrzyńczyk, *Studia*, mapa.

⁹⁸ F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische... Textband*, s. 701.

⁹⁹ A. Wawrzyńczyk, *Studia*, mapa.

¹⁰⁰ W. Kusiński, *Przemiany funkcji Białegostoku w przeszłości*, w: „Rocznik Białostocki” 1966, t. 6, s. 271.

¹⁰¹ A. Kamiński, *Pogranicze polsko-rusko-jaćwieskie między Biebrzą a Narwią*, w: „Rocznik Białostocki” 1963, t. 4, s. 13; A. Kamiński, *Wizna na tle pogranicza polsko-rusko-jaćwieskiego*, *Tamże*, 1961, t. 1, s. 20, 39; Z. Niedziałkowska, *Ostrołęka*, s. 46; D. Godlewska, *Łomża*, s. 57.

¹⁰² F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische... Textband*, s. 700—702.

Według planu z 1808 r. trakt na Pradze przechodził przez Rogatki Ząbkowskie. Na zachód od ówczesnego Targówka zaznaczono na nim drogę: „od Sierocka”. Plan Raucha z 1796 r. zarysowuje wyraźną zabudowę wzdłuż drogi ząbkowskiej¹⁰³. Między Nieporętem i Zegrzem była czynna przeprawa na Bugu¹⁰⁴. K. Perthées podaje jeszcze drugą trasę do Serocka, mianowicie lewym brzegiem rzeki Bug. Z tej strony przy Serocku była czynna również przeprawa¹⁰⁵. Trakt przez Zegrze i Serock podają również F. Metzburg, D. Gilly i D. F. Sotzmann¹⁰⁶. Serock stanowił warowny gród już w XII wieku. Z XVIII wieku przetrwał w nim do dziś zajazd. Od Serocka trakt biegł prawym brzegiem Narwi do Pułtuszka. Do niego droga prowadziła od południa obecną ul. Przechodnią na Rynek. Ten ostatni w ubiegłych stuleciach tworzył długi ciąg komunikacyjny prowadzący ku przeprawie. Istniały dwie możliwości dostania się na Rynek¹⁰⁷: przy zamku lub nieco od strony zachodniej, w okolicy obecnej ul. Armii Czerwonej, ale wtedy już na środek Rynku. Gród wczesnośredniowieczny jest znany tu w wiekach XII—XIII. Podgrodzie w tym czasie już miało charakter handlowy. Przy zamku, na przedłużeniu dzisiejszej ul. Szkolnej, była czynna przeprawa przez Narew na trakty w kierunku wschodnim¹⁰⁸. Dogodne położenie nad rzeką Narwią czyniło z miasta ważny węzeł dróg wodno-lądowych. Nie bez wpływu na sieć drożną Pułtuszka było handlowe i kulturalne znaczenie miasta, szczególnie w XVI—XVIII wieku.

Trakt opuszczał Pułtusk przy kolegiacie, zapewne od ul. Świerczewskiego w kierunku północnym. K. Perthées nie podaje żadnego traktu prawym brzegiem Narwi między Pułtuskiem i Różanem. Wylicza natomiast drogę lewym brzegiem przez Obryte, Gródek i Lubiel. Bardziej trafne jest tu rozwiązanie F. Brunsza i H. Weczerki, którzy prowadzą go przez Boby, Magnuszew i Łaś¹⁰⁹. Tenże trakt, chociaż w linii schematycznej, przyjmuje F. B. Engelhardt, podobnie i po tej stronie Narwi A. Wawrzyńczyk¹¹⁰. H. Benedicti uwypukla po tej stronie rzeki drogę przez Miastko i Załuszyce. Różan, dzięki dogodnemu położeniu nad Narwią, zapewnił sobie również ważny punkt komunikacyjny.

Droga do Ostrołęki z Różana wiodła po prawej stronie Narwi. K. Perthées podaje jeszcze dwa trakty do Ostrołęki: jeden po przekroczeniu Narwi podążał przez Goworowo, drugi dopiero przy Sieluniu przekraczał Na-

¹⁰³ Dzieje Pragi, s. 143.

¹⁰⁴ Tamże, s. 102.

¹⁰⁵ Lustracja województwa mazowieckiego 1617—1620, cz. I, s. 23.

¹⁰⁶ D. F. Sotzmann, General.

¹⁰⁷ Pułtusk, s. 34.

¹⁰⁸ Tamże, s. 38.

¹⁰⁹ F. Bruns, H. Weczerka, Hansische... Textband, s. 701; Atlas..., Karte 48.

¹¹⁰ A. Wawrzyńczyk, Studia, mapa.

rew i prowadził przez Chełsty, Kruszewo i Kamionkę. Prawobrzeżny trakt niedaleko Ostrołęki przechodził przez Omulew i następnie dwukrotnie przecinał rzekę Narew, jak to wyraźnie widać na mapie K. Perthéesa. Rze-ka Narew w tym miejscu posiadała bowiem wyspę. Przewóz w Ostrołęce potwierdzają już źródła z XIV wieku¹¹¹. Na prawym brzegu rzeki w XVIII w. istniało przedmieście¹¹². Centralne miejsce w mieście zajmo-wał rynek, czyli obecny pl. Gen. Bema. Stąd rozchodziły się drogi w kilku kierunkach. W 1471 r. trakt z Ostrołęki do Różana biegł koło Sadykierza¹¹³. Z Ostrołęki droga wychodziła w stronę północno-wschodnią. Bezpośrednie-go odcinka szlaku Ostrołęka—Łomża mapa K. Perthéesa nie uwzględnia. Wyznaczyć go można przy pomocy map F. B. Engelhardta i J. Colberga. Na podstawie źródeł XVIII-wiecznych szlak Ostrołęka—Miastkowo odtwo-rzył Z. Góralski¹¹⁴. Do Łomży trakt zbliżał się od miejscowości Łomzi-ca¹¹⁵, z kolei ul. Długą (ob. M. Buczka) wjeżdżało się na Rynek¹¹⁶, ob. pl. Żeglickiego. Łomża tworzyła w XVI wieku wybitny ośrodek handlu wi-śląnego. Podobnie jak w Ostrołęce, miasto posiadało wielkie centrum dróg wodno-lądowych. Na ul. Długiej przypuszczalnie stała Brama Żela-zna. Zgodnie z zarządzeniem z 1790 r. droga z Łomży do Ostrołęki powin-na być mieć szerokość dwóch wymijających się wozów¹¹⁷, co świadczy o dużym nasileniu ruchu. Trakt opuszczał Łomżę ob. ul. Krzywe Koło, kie-rując się przez Rybaki ku przeprawie nad Narwią i dalej do Piątnicy. Od rozwidlenia w Piątnicy droga skręcała na wschód, zgodnie z mapą K. Per-théesa. W Wiźnie trakt musiał przekroczyć rzekę Narew. Podgrodzie w Wiźnie w okresie wczesnego średniowiecza miało już charakter handlo-wy. Wizna, jeden z najstarszych grodów na Mazowszu, później miasto i do rozbiorów siedziba powiatu, posiadała kilka połączeń drogowych łącznie z wodnymi na Narwi. K. Perthées nie kontynuuje szlaku przez Chlebiotki, lecz linią nieco prostszą do Łopuchowa. Przed tym ostatnim w Zawadzie powyższy gościniec łączył się z drogą Warszawa, Radzymin, Zambrów i Mężenin. Szlak Warszawa—Pułtusk—Ostrołęka—Łomża—Wizna—Ty-kocin—Grodno ma już znaczną powojenną literaturę¹¹⁸.

¹¹¹ Z. Niedziałkowska, Ostrołęka, s. 22.

¹¹² Tamże. s. 108.

¹¹³ Tamże, s. 33.

¹¹⁴ Z. Góralski, Materiały, mapa.

¹¹⁵ D. Godlewska, Łomża, s. 14.

¹¹⁶ Tamże, plany, s. 46, 72.

¹¹⁷ Tamże, s. 124.

¹¹⁸ A. Kamiński, Pogranicze, s. 15, 16, 24; D. Godlewska, Łomża, s. 45, 56, 57; A. Kamiński, Wizna, s. 19, 20, 39; J. Wiśniewski, Rozwój, s. 122; Z. Góralski, Materiały, s. 372 oraz załączona mapa; F. Bruns, H. Weczerka, Hansische... Textband, s. 700—702; A. Wawrzyńczyk, Studia, s. 36—37; Atlas historyczny Polski, s. 19, 24—25.

8. Warszawa — Serock — Pułtusk — Gromin — Osiek — Gołymin — Gogole — Pomorze — Ciechanów — Pawłowo — Pniewo — Konopki — Stupsk — Mława — Nidzica — Olsztynek — Olsztyn — Lidzbark — Królewiec.

Droga do Ciechanowa z Pułtuska prowadziła po linii dzisiejszej ulicy Mickiewicza¹¹⁹. Trakt jest znany już w XIV wieku¹²⁰. Wśród głównych traktów odcinka z Pułtuska do Ciechanowa K. Perthées nie uwzględnia. Podają go D. Gilly¹²¹, F. B. Engelhardt, D. Sotzmann¹²² i J. Colberg. Za Gołyminem trakt przechodził przez most na rzece Soni. Do Ciechanowa gościniec zbliżał się od strony wschodniej. Ponieważ miasto jest znane z grodziska wczesnośredniowiecznego¹²³, należy stąd wnosić, że w tym czasie miało połączenie z Pułtuskiem. W kierunku Mławy droga przecinała rzekę Łydynię. Wieś Konopki, jako leżąca na gościńcu, podaje taryfa mostowego i grobelnego z 1767 r.¹²⁴ Odcinek z Ciechanowa do Mławy uwzględnia K. Perthées, jak i wyżej wymienieni. Odcinek Ciechanów—Mława stanowi również część długiego traktu z Warszawy do Gdańska przez Działdowo, Lubawę, Susz, Dzierżoń, Malbork i Tczew. Długi szlak z Warszawy do Królewca przez Ciechanów, Mławę i Nidzicę odnotowano w kilku pozycjach¹²⁵.

Trakt do Królewca oprócz powyższego miał jeszcze co najmniej 2 odgałęzienia. Jedno z nich prowadziło przez Łomżę, Piątnicę, Czarnocin, Mały Płock, Borkowo, Kolno, Czerwone, Wincentę, Jeże, Borki i Pisz.

Z Łomży trakt przechodził przez Narew i w Piątnicy odgałęział się w kierunku Czarnocina¹²⁶. Powyższą drogę z Łomży do Kolna dane z 1767 r. zaliczają „do starego traktu poprzecznego z Podlasia do Prus i Gdańska”¹²⁷. Przed Kolnem droga przechodziła przez most na rzece Łabna. W Kolnie szlak przecinał obecny plac Wolności. Przez miasto pędzono

¹¹⁹ Pułtusk, s. 43.

¹²⁰ Tamże.

¹²¹ D. Gilly, *Spezial*.

¹²² Cytuję za F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische... Textband*, s. 624.

¹²³ S. Pazyra, *Geneza*, s. 58.

¹²⁴ Z. Góralski, *Taryfa*, s. 23.

¹²⁵ *Szkice z dziejów Nasielska*, s. 34; *Atlas historyczny Polski, Województwo płockie*, s. 37 oraz mapa; *Atlas historyczny Polski*, s. 28; *Historia Polski*, t. I do roku 1764, cz. III, praca zbiorowa, Warszawa 1958; mapy — *Ziemie polskie w XVI wieku*, t. II 1764—1864, cz. IV, Warszawa 1960, mapy — *Rzeczpospolita po pierwszym rozbiórce 1773—1792*; W. Franz, *Geschichte der Stadt Königsberg, Königsberg* 1934, s. 13; por. bliższe omówienie szlaków Warszawa—Królewiec na terenie Warmii i Mazur; W. Szulist, *Ważniejsze szlaki handlowo-komunikacyjne Warmii i Mazur w XVI—XVIII w.*, w: „*Komunikaty Mazursko-Warmińskie*” 1972, nr 2—3, s. 297—318.

¹²⁶ D. Godlewska, *Łomża*, s. 14, 57; F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische... Textband*, s. 653.

¹²⁷ Z. Góralski, *Materiały*, s. 373.

ruskie i podolskie woły do Prus¹²³. Był to zarówno szlak komunikacyjny jak i wołowy. Za miejscowością Jeże droga mijiała most na rzece Pisie, z kolei przed Borkami ponownie przecinała tę samą rzekę, zgodnie z mapą K. Perthéesa F. Bruns i H. Weczerka¹²⁹, w przeciwieństwie do tego ostatniego, przeprowadzają drogę lewym brzegiem Pisy, czyli przez Działdowo, Wilki i Szparki. Podobnie to czynią F. B. Engelhardt i J. Colberg¹³⁰. Potwierdzeniem szlaku w Piszcu może być również Brama Królewiecka¹³¹.

Dalsze odgałęzienie z Warszawy do Królewca prowadziło przez Pułtusk, Przemiarowo, Głodowo, Szwelice, Czarnostów, Karniewo, Gostkowo, Leszno, Przasnysz, Szczytno. Do Przasnysza wiodły dwie drogi: jedna przez Maków Mazowiecki i druga nieco krótsza przez Karniewo. W stronę Przemiarowa trakt odchodził obecną ul. 3 Maja¹³². Z Przemiarowa odłaziła się od tego traktu droga do Makowa. Przechodziła ona przez Gładki. Do Makowa droga zbliżała się prawym brzegiem rzeki Orzyc, wchodząc na obecny pl. Dzierżyńskiego. Ten ostatni opuszczała od strony północnej. Maków stanowił również stację na drodze z Torunia na Litwę¹³³. Zamek w mieście znajdował się już w XIII w. Podgrodzie w tym czasie posiadało charakter handlowy. Trakt przez Gładki uwzględnili F. B. Engelhardt i J. Colberg, przez Szwelice zaś K. Perthées. Najkrótsza droga z Makowa do Przasnysza przebiegała przez Obiecanowo, Młodzianowo, Węgrzynowo, Bogate i Dobrzankowo. K. Perthées nie podaje tej trasy w ogóle. Do dawnego traktu nawiązuje jeszcze obecna ul. Warszawska, wpadająca na pl. 1 Maja. Przy wyjeździe z miasta na północ trzeba było przekroczyć rzekę Węgierkę. Na drodze do Szczytna przejeżdżało się przez Ulatowo, Chorzele, Opaleniec, Piwnice Wielkie, Wielbark i Szymany. Tenże odcinek traktu nanieśli na swoje mapy K. Perthées, F. B. Engelhardt, J. Colberg, D. F. Sotzmann¹³⁴ i F. Schrötter. Położenie Wielbarka na tymże trakcie przyczyniło się poważnie do rozwoju osady¹³⁵. Na początku XVIII wieku jest znane w Wielbarku Przedmieście Warszawskie¹³⁶. Na potwierdzenie tego traktu wskazują również Brama Królewiecka, która zamykała ul. Ryn-

¹²⁸ A. Wawrzyńczyk, *Studia*, s. 39; D. Godlewska, *Łomża*, s. 65; *Lustracja województwa mazowieckiego, 1565*, s. 72; *Pisz, z dziejów miasta i powiatu, Olsztyn 1970*, s. 125.

¹²⁹ F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische... Textband*, s. 701, *Atlas... Karte* 45.

¹³⁰ Por. także *Historia Polski*, t. I, cz. III, mapa — *Ziemie polskie w XVI w.*

¹³¹ J. Maciejewska, *Rozwój przestrzenny Piszca*, w: „*Komunikaty Mazursko-Warmińskie*” 1962, nr 2/76/, s. 407.

¹³² *Pułtusk*, s. 43.

¹³³ S. Pazyra, *Geneza*, s. 65.

¹³⁴ D. F. Sotzmann, *Tableau*.

¹³⁵ L. Czubiel, T. Domagała, *Zabytkowe ośrodki miejskie Warmii i Mazur, Olsztyn 1969*, s. 310.

¹³⁶ *Szczytno, z dziejów miasta i powiatu, Olsztyn 1962*, s. 207.

kową od zachodu¹³⁷. Powyższy trakt uwzględnia kilka atlasów współczesnych¹³⁸. Nie wyliczają go w ogóle F. Bruns i H. Weczerka.

9. Warszawa — Zakroczym — Kroczewo — Olszyny Stare — Poczernin — Cempkowo — Płońsk — Raciąż — Gdańsk.

Drogę z Warszawy do Zakroczymia w połowie XVII wieku określa się jako trakt gdański¹³⁹. W Zakroczymiu do dzisiaj zachowała się ul. Gdańska. Odcinek z Zakroczymia do Płońska wyszczególnia również A. Wolff¹⁴⁰. J. R. Zannoni przeprowadza go przez Trębki i Załuski. W Płońsku w wiekach XII—XIII istniał gród książęcy. O tymże mapa F. Metzburga nadmienia przy Warszawie: „über Płask nach Danzig”. Miasta Płońsk i Raciąż wylicza taryfa z 1767 r. jako leżące na trakcie gdańskim¹⁴¹. Biorąc pod uwagę mapę historyczną woj. płockiego z XVI wieku, dalszy przebieg drogi w kierunku Gdańska z Raciążka nastęrcza pewne trudności¹⁴². Mógł on przebiegać przez Sierpc, Rypin lub lewą stronę rzeki Wkry przez Radzanów i Żuromin¹⁴³.

10. Warszawa — Rakowiec — Raków — Górki — Raszyn — Falenty — Wygoda — Tarczyn — Rembertów — Głuchów — Grójec — Belsk Duży — Łęczeszyce — Mogielnica — Brzostowiec — Nowe Miasto n. Pilicą — Końskie — Kraków.

W Raszynie droga oddzielała się od traktu wrocławskiego w stronę południową. Trasa należała niewątpliwie do jednej z najruchliwszych na terenie ówczesnej Polski. Poświadczają to chociażby liczne karczmy odnotowane przez D. Gilly'ego. Między Raszynem i Nowym Miastem odnotował następujące: Wygoda Kr., Popas Kr., Gensia Kr. Odcinek drogi Raszyn — Tarczyn uwzględnili zarówno K. Perthées, jak i D. Gilly. Osada Tarczyn powstała na skrzyżowaniu wczesnośredniowiecznych dróg łączących Radom z Zakroczymiem i Błonie z Czerskiem. Trakt przechodził tu przez most na rzece Tarczynie, w Głuchowie zaś przez rzekę Jeziorną. Do Grójca szlak wpadał od północy na obecny pl. Wolności. Miejscowość jest znana z grodziska wczesnośredniowiecznego. Do dawnego-traktu nawiązuje niewątpliwie obecna ul. Mogielnicka. Usytuowane na szlaku z Grójca do Mogielnicy: „Odrzywołek, Belsk, Starąwieś, Kozietyły i Wodziczna” wy-

¹³⁷ M. Biskup, Rozwój przestrzeni miasta Szczytna, w: „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 1959, nr 4/66/, s. 393.

¹³⁸ Atlas historyczny Polski, Województwo płockie, s. 37; Atlas historyczny Polski, s. 24, 26; Historia Polski, t. I, cz. III, mapa — Ziemie polskie w XVI wieku i Rzeczpospolita w XVII wieku.

¹³⁹ D. Kosacka, Nalewki, s. 80.

¹⁴⁰ Szkice z dziejów Nasielska, s. 50.

¹⁴¹ Z. Góralski, Taryfa, s. 17—18.

¹⁴² Atlas historyczny Polski, Województwo płockie.

¹⁴³ Sprawę mogłyby wyjaśnić szczegółowe badania zbiorów kartograficznych i topograficznych, zwłaszcza miast na obszarze dawnego województwa płockiego.

mienia Z. Góralski w 1767 r., jako leżące na trakcie krakowskim z Warszawy do Nowego Miasta¹⁴⁴. Tę linię drożną przyjmują na swoich mapach także D. Gilly, H. Benedicti, F. B. Engelhardt i J. Colberg, natomiast K. Perthées przeprowadza ją w linii bardziej prostej z Tarczyna do Mogielnicy, z pominięciem Grójca. Kontakty handlowe leżących na tym szlaku miast Nowego Miasta, Mogielnicy i Grójca z Warszawą uwypukla S. Pazyra¹⁴⁵. F. Metzburg na mapie z 1808 r. przy Warszawie o tym trakcie pisze: „von Krakau über Nowemiasto”. Oprócz powyższego istniał jeszcze drugi trakt krakowski do Warszawy: przez „Kobylin, Głuchów, Zakrzów i Lesznowolę”¹⁴⁶. Droga Warszawa — Nowe Miasto — Kraków została również uwzględniona we współcześnie wydanych atlasach dotyczących XVI—XVIII wieku¹⁴⁷.

11. Warszawa — Praga — Kamionek — Grochów — Miłosna — Janówek — Dębe Wielkie — Stojadła — Mińsk Mazowiecki — Janów — Rudnik — Mrozy — Grodzisk — Żeliszew — Iganie — Siedlce — Brześć Litewski.

Śladem po dawnym trakcie jest obecna ul. Grochowska. D. Gilly odnotowuje na swojej mapie Miłosna Kr. i zaznacza wyraźnie kierunek szlaku do Mińska. Do tego ostatniego gościniec wpadał obecną ul. Warszawską, która posiada przełot przez całe miasto. Współczesna część miasta przed rzeką Srebrną to dawny Sandomierz z rynkiem (ob. pl. Dąbrowszczaków).

Wykaz dróg z 1767 r. na linii Mińsk — Siedlce wymienia m.in. takie miejscowości: Rudnik, Mrozy, Grodzisk, Żeliszew i Iganie¹⁴⁸. Przez te miejscowości przeprowadzają trakt również K. Perthées i H. Benedicti. Oprócz tego K. Perthées zaznacza także drogę z Mińska do Siedlec przez Kałuszyn, Trzebuczę, Kopcie i Niwiski. Tenże gościniec odnotowali również F. B. Engelhardt i J. Colberg. Zaczął on niewątpliwie przybierać na sile zwłaszcza od początku XIX wieku. Posiadał lepsze warunki topograficzne niż trakt przez Rudnik.

Droga przez Rudnik musiała zahaczać również o pobliskie miasteczko Cegłów, gdzie krzyżowały się gościńce z Kuflewa do Mińska oraz Kołbieli przez Siennicę do Kałuszyna. Potwierdzeniem szlaku w tym ostatnim może być jeszcze dzisiejsza ul. Warszawska, przebiegająca po południowej stronie pl. Kilińskiego oraz XIX-wieczny zajazd.

¹⁴⁴ Z. Góralski, *Materiały*, s. 374; *Voyage de deux*, s. 267; K. Kognowicki, *Droga rzymska z nawrotem do swojej oyczyzny nic bez gościńca nazad powroconego*, Warszawa 1783, s. 278—289.

¹⁴⁵ S. Pazyra, *Geneza*, s. 61, 64.

¹⁴⁶ Z. Góralski, *Materiały*, s. 374.

¹⁴⁷ *Atlas historyczny Polski*, s. 24, 28; *Historia Polski*, t. I, cz. III, mapa — *Ziemie polskie w XVI wieku*, *Rzeczpospolita w XVII wieku*, t. II 1764—1864, cz. IV, mapa — *Rzeczpospolita po pierwszym rozbiórce 1773—1792*.

¹⁴⁸ Z. Góralski, *Materiały*, s. 374 oraz załączona mapa.

Trakt z Brześcia Litewskiego przez Siedlce zaczął przybierać szczególnie na znaczeniu przy końcu XVII w.¹⁴⁹ i zdystansował nawet szlak przez Węgrów i Liw. Gościńcem Mińsk Maz. — Liw — Węgrów w czasie „Potopu” posuwały się m. in. wojska szwedzkie¹⁵⁰. Odcinek szlaku Warszawa — Mińsk dla XVI w. przedstawili A. Wawrzyńczyk¹⁵¹ i Historia Polski¹⁵².

12. Warszawa — Praga — Kamionek — Goćław — Koło — Zbytki — Zerzeń — Miedzeszyn — Nowa Wieś — Świder — Karczew — Dziecinów — Warszawice — Sobienie Szlacheckie — Zalesie — Celejów — Wilga — Skurcza — Tarnów — Samogoszcz — Domaszew — Maciejowice — Pawłowice — Stężyca — Dęblin — Puławy.

Na tejże trasie przed Miedzeszynom K. Perthées zanotował pojedynczą karczmę bez nazwy, między Karczewem i Jeziorną zaś przewóz. Do tego przewozu zbiegały się lokalne trakty z Mińska przez Gliniankę, Kołbiel i Wiązownę. Miejscowości Zbytki, Świdry, Karczew i Wilgę z tego szlaku odnotował Z. Góralski¹⁵³. On potwierdza przy końcu XVIII wieku przewóz na Wiśle przy Karczewie¹⁵⁴. Odcinek traktu z Warszawy do Karczewa podali K. Perthées i H. Benedicti. W pobliżu Warszawic leżących naprzeciw Czerska istniała przeprawa przez Wisłę. Zapewne była jeszcze czynna przy końcu XVIII wieku, gdyż Czersk w tym czasie był siedzibą starosty. Odcinek gościńca od Karczewa do Wilgi wytyczono przy pomocy mapy H. Benedicti, gdyż nie uwzględniła go K. Perthées. Ten ostatni pomiędzy Tarnowem i miastem Magnuszewem podkreślił również przewóz, podobnie jak i przy Maciejowicach. Powyższy szlak, jak należy przypuszczać, nie należał do zbyt ruchliwych przy końcu XVIII w. Ruch na nim w poprzednich wiekach był niewątpliwie znaczniejszy.

13. Warszawa — Praga — Kamionek — Grochów — Glinianka — Siennica — Żaków — Wielgolas — Latowicz — Seroczyn — Toczyska — Stara Róża — Żdżary — Łuków.

Za Grochowem powyższa droga odłączała się od traktu Warszawa — Mińsk w stronę Glinianki. Ta ostatnia miejscowość w wiekach XVI—XVIII miała prawa miejskie. Podobnie miała się rzecz z Siennicą. W Latowiczu szlak przecinała rzekę Świder. Miasto rozwijało się dobrze z racji dogodnego położenia na skrzyżowaniu dróg z Łukowa, Mińska Mazowieckiego i Kałuszyna. Ostatnim miastem przed Łukowem na tej trasie był Seroczyn. Odcinek traktu z Siennicy do Seroczyna z przytoczonymi miejscowościami

¹⁴⁹ A. Winter, Dzieje Siedlec, s. 11; Dzieje Pragi, s. 143.

¹⁵⁰ B. Heyduk, Dahlbergh w Polsce, Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk 1971, s. 66.

¹⁵¹ A. Wawrzyńczyk, Studia, mapa.

¹⁵² Historia Polski, t. I, cz. III, mapa — Ziemia polskie w XVI wieku.

¹⁵³ Z. Góralski, Materiały, s. 374 oraz mapa.

¹⁵⁴ Tamże, s. 374.

podaje także Z. Góralski¹⁵⁵. Gościniec ten wytyczono przy pomocy mapy K. Perthéesa. Uwzględnia go również J. Colberg.

Oprócz wymienionego istniały jeszcze dwa boczne szlaki z Łukowa do Warszawy. Jeden wiódł przez Węgrów¹⁵⁶, drugi zaś przez Rosy, Kuflew, Cegłów, Mienię i Mińsk¹⁵⁷.

15. Warszawa — Karczew — Łukowiec — Osieck — Miętne — Garwolin — Górzno — Samorządki — Żelechów — Okrzeja — Kock.

Pierwszym miastem za Karczewem na tym szlaku był Osieck. K. Perthées za Osieckiem notuje miejscowość Gawki — Przedmieście. Na Rynku w Garwolinie trakt wpadał od północy, przecinając z kolei rzekę Wilgę. Garwolin prowadził w XV—XVI wieku dość ożywiony handel z Warszawą¹⁵⁸. Z. Góralski przy Garwolinie nadmienia o dwóch gościńcach: lubelskim i łukowskim, przebiegających przez to miasto¹⁵⁹. Podobnie i Żelechów leżał na traktach, i to nawet dalekosiężnych, z Lublina przez Kołbiel i Mładz do Warszawy¹⁶⁰.

Z i e m i a w i s k a

W skład ziemi wiskiej wchodziły następujące miasta: Grajewo, Szczuczyn, Wąsosz, Radziłów, Jedwabne i Wizna. Grajewo leżało na jednym z dłuższych szlaków: Łomża, Stawiski, Szczuczyn, Augustów, Grodno¹⁶¹. Z dalszych połączeń według K. Perthéesa, już raczej lokalnych, należy wskazać na następujące: Grajewo, Ruda, Ciemnoszyce, Osowiec, Wygoda, Goniądz. Między Osowcem i Wygodą K. Perthées odnotował przewóz na rzece Biebrzy. Do Szczuczyna, podobnie jak obecnie, jechało się przez Popowo i Guty. Połączenie z Prusami zapewniał trakt z Grajewa przez Bogusze, Prostki, Ostrykół i Ełk. Należy przypuszczać, że również Grajewo posiadało także połączenie z sąsiednim ośrodkiem miejskim, jakim była Biała, szczególnie w XVIII wieku, gdy uzyskała prawa miejskie. Mapy jednak takiego połączenia nie notują. Wszystkie drogi do Grajewa zbiegały się na obecnym pl. 1 Maja. Trakt od Warszawy biegł dzisiejszą ulicą Marchlewskiego, w kierunku Ełku zaś ul. Ełką.

Sąsiedni Szczuczyn miał połączenie z miasteczkiem Wąsosz. W Szczuczynie z pl. 1000-lecia wychodzi jeszcze obecnie ul. Wąsoska. Była to dro-

¹⁵⁵ Tamże, mapa.

¹⁵⁶ Z. Góralski, Taryfa mostowego i grobelnego województwa lubelskiego z 1767 r., w: „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1956, s. 570.

¹⁵⁷ Z. Góralski, Materiały, s. 375 oraz mapa.

¹⁵⁸ S. Pazyra, Geneza, s. 64.

¹⁵⁹ Z. Góralski, Materiały, s. 374.

¹⁶⁰ Tamże.

¹⁶¹ Historia Polski, t. I, cz. III, mapa — Rzeczpospolita w XVII w.; Z. Góralski, Materiały, s. 372 oraz mapa.

ga z Rusi do Prus. Prowadziła ona z Wąsosz przez Białaszewo, Osowiec do Goniądza. Ze Szczuczyna do Prus droga wiodła przez Drygały do Orzysza lub do Białej przez Świdry i Kozuchy, jak podaje L. Schrötter. Do Kolna ze Szczuczyna istniały dwa gościńce — jeden obecnie przez Niedźwiadną, Kumelsk i Lachowo. Niedźwiadna i Lachowo w tym czasie były miejscowościami z kościołami. Drugi szlak przecinał Grabowo, Wiszowate i Tyszki. Z. Góralski, biorąc pod uwagę zachowany materiał, doprowadza szlak tylko do Grabowa.

Z Wąsosz w linii prostej, jak podaje K. Perthées, biegła droga przez Ławsk, Glinki, Przytuły, Karwowo, Jedwabne do Wizny. Leżące na tym trakcie Przytuły posiadały kościół, Jedwabne zaś w XVIII wieku otrzymały prawa miejskie. Tę nieco dłuższą drogę podaje również Z. Góralski.

W Przytułach od traktu Szczuczyn — Wizna odgałęziła się droga Chrzanowo, Radziłów, Klimaszewnica, Osowiec, Goniądz. Ta droga wykorzystywała wzniesienie prawego brzegu rzeki Biebrzy. Z. Góralski powyższy gościńiec od Goniądza doprowadza tylko do Radziłowa. Ponieważ Radziłów był miastem, musiał mieć także połączenie drożne z sąsiednimi ośrodkami, jak Wąsosz i Stawiski. Na podstawie dostępnych źródeł kartograficznych można go wykreślić do Stawisk przez Przytuły, Obrytki i Cedry, do Wąsosz zaś przez Czerwonki i Żebry.

Przez Jedwabne wiodł pruski trakt z Wizny do Białej. Jego przebieg według Z. Góralskiego przedstawia się następująco — Wizna, Męczki, Rostki, Jedwabne, Kossaki, Jurzec, Stawiski, Karzyny, Konopki, Andrychy, Biała. Z całej ziemi wiskiej największe znaczenie komunikacyjne, szczególnie jako szlak tranzytowy, posiadała Wizna dzięki swemu dogodnemu położeniu nad Narwią.

Z i e m i a ł o m ż y ń s k a

Południowo-wschodnią część ziemi łomżyńskiej zajmował powiat zambrowski. Przez ten ostatni przebiegał trakt z Podlasia do Prus. Jego początków należy szukać w Jabłoni, na wschód od Wysokiego Mazowieckiego¹⁶². Jabłoń w tym czasie była miejscowością parafialną. Na drodze do Wysokiego Mazowieckiego leżały Brzostki Stare. Do Wysokiego Mazowieckiego trakt wpadał od wschodu. Od tego miasta do Zambrowa leżały następujące miejscowości: Jabłonka Kościelna i Wola Zambrowska. W Zambrowie wjeżdżało się na pl. Gen. Sikorskiego. Między Zambrowem i Nowogrodem leżały następujące miejscowości: Duchny Stare, parafia Śniadowo, Wierzbowo, parafia Szczepankowo i Chojny. W Nowogrodzie istniała przeprawa przez Narew¹⁶³, na wschód od miejsca, gdzie wpada Pisa do

¹⁶² Z. Góralski, *Materiały*, s. 372.

¹⁶³ Istniała już za czasów książąt (Lustracja województwa mazowieckiego, cz. I, 1565, s. 89).

Narwi. Następnie trakt przechodził przez most na rzece Pisie i przez miejscowości Morgowniki, Zbójna, Laski, Szafranki, Lipinki. Myszyniec wiódł do Prus. Szlak do Myszyńca podają mapy K. Perthéesa, J. Colberga, F. B. Engelhardta i L. Schröttera. Jego istnienie na podstawie źródeł udokumentował Z. Góralski.

Z Zambrowa w kierunku zachodnim gościniec podążał według K. Perthéesa przez Głęboz Wielki, Rząśnik, Lubotyń, Gniazdowo i Laski do Czerwina. Należy przypuszczać, że Zambrów miał również bezpośrednie połączenie drożne z Ostrołęką. K. Perthées przeprowadza go nieco okrężną drogą: przez Głęboz Wielki, Koskowo, Piski, Troszyn i Rzekuń. Te trzy miejscowości były w tym czasie parafiami. Podobnie okrężne połączenie według tegoż prowadziło do miasteczka Andrzejewa przez Szumowo.

Dogodne położenie Łomży nad Narwią czyniło z tego miasta ważny ośrodek komunikacji tranzytowej, jak i lokalnej. Jednym z dłuższych był szlak Łomża — Ostrow Mazowiecka, wiodący przez Konarzyce, Śniadowo, Duchny Stare i Głęboz Wielki. Ze Śniadowa odchodził jeszcze szlak do Czerwina przez Jakać i Choromany. Drugie południowe połączenie z Łomży wiodło do Zambrowa przez Starą Łomżę, Podgórze i Brzeźnicę. Trakt z Łomży wychodził obecną ul. Gielczyńską¹⁶⁴. Stara Łomża jest znana z grodziska¹⁶⁵. Łomża z Mężeninem miała połączenie po południowej stronie Narwi. Ciągnęło się ono przez Pniewo, Pruski Wielkie i Rutki. W Mężeninie ta droga łączyła się z wielkim traktem Warszawa — Zambrów — Tykocin — Grodno. Na zachód z Łomży wychodziła droga obecną ul. M. Buczka przez Kupiski Stare i Mątwicę do Nowogrodu. W tym ostatnim przetrwała do dziś ul. Łomżyńska. Na północ przez Piątnicę jechało się w linii prostej do Szczuczyna. Na tym trakcie, według K. Perthéesa, są znane miejscowości — Kisielnica, Stawiski¹⁶⁶, Grabowo, Surały i Jambrzyki. Tenże gościniec na podstawie źródeł odnotował także Z. Góralski¹⁶⁷. Grabowo w interesującym nas czasie było parafią. Z ważnego rozwidlenia w Piątnicy odchodziła jeszcze droga do Jedwabnego przez Jezioroko i Kownaty.

Kolno, poza wymienionymi wyżej drogami, miało jeszcze połączenie z Myszyńcem przez Czerwone, Koziół, Nową Rudę, Pupkowiznę i Dudy. Myszyniec przy końcu XVIII w. otrzymuje prawa miejskie. Miejscowość posiadała kilka połączeń z sąsiednimi ośrodkami miejskimi. I tak ze Szczytnem przez Pełty, Lasek, Lipowiec, Prusowy Borek i Rudkę z Piszem przez Wielki Las, Lipę Tylną i Lipę Przednią z Wielbarkiem przez Pełty, Łukę i Borki Wielkie, z Mrągowem przez Dąbrowę, Rozogi i Pupy, z Ostrołęką

¹⁶⁴ D. Godlewska, Łomża, s. 46.

¹⁶⁵ S. Pazyra, Geneza, s. 58.

¹⁶⁶ Ze Stawisk dochodził trakt do Kolna przez Zaskrodzie.

¹⁶⁷ Z. Góralski, Materiały, s. 373 oraz mapa.

przez Wydmusy, Wach, Siarczą Łąkę, Kadzidło, Dylewo, Dulasy oraz z Przasnyszem przez Zawady, Brodowe Łąki, Żelazną, Stegnę i Osowiec Kmiecy. Od Zawad lewym brzegiem rzeki Omulew przez Glebę i Olszewkę odchodziła droga do Ostrołęki. Na trakt Szczytno, Myszyniec, Ostrołęka powołuje się również Z. Niedziałkowska¹⁶⁸.

Poruszając się w kierunku dolnego biegu Narwi od Łomży, dalszym miastem był Nowogród. Od przeprawy na prawym brzegu Narwi prowadziła droga do Szczuczyna przez Kały, Korzeniste, Dzierzbę i Grabowo. Z tego miejsca, według K. Perthéesa, ciągnął szlak przez Pianki, Dąbrówkę, Nasiadki i Lelis do Olszewki. W tej ostatniej łączył się z traktem z Zawad do Różana. Jednym z dłuższych południowych był trakt z Nowogrodu do Przetycza przez Chmielewo, Miastkowo, Opęchowo, Grodzisko, Wąsewo, Brudki Stare i Długosiodło. Jeszcze dłuższy trakt wiodł z Nowogrodu do Wyszkowa przez Jankowo, Drogoszewo, Rydzewo, Przytuły, Rzekuń i Borowe, Żabin, Goworowo, Prabuty, Bosewo, Przetycz i Jaszczuły. Tenże odcinek Z. Góralski zalicza do długiego traktu z Warszawy do Nowogrodu¹⁶⁹. W Przetyczu do omawianego gościńca wpadała droga z Nowogrodu przez Miastkowo. Najbliższa droga z Nowogrodu do Ostrołęki przechodziła po lewej stronie rzeki Narwi przez Jankowo i Laskowiec.

Ostatnim miastem nad Narwią w ziemi łomżyńskiej była Ostrołęka. Po obydwu stronach miała ona połączenie z Różanem. Lewym brzegiem gościńiec przebiegał przez Kamionkę, Kruszewo i Chełsty. Pomiedzy Chełstami i Sieluniem był czynny przewóz i dalej trasa kontynuowała lot prawym brzegiem Narwi lub lewym do Wygody i przewozem przez Narew do Różana. Gościńiec w kierunku zachodnim wiodł przez Pawłowo, Pienice, Krasnosielec i Karczew do Przasnysza.

Z i e m i a r ó ż a ń s k a

Ziemia różańska, jak nazwa wskazuje, pochodzi od miasta Różana leżącego nad Narwią. Miasto usytuowane na gościńcu Warszawa—Grodno miało także połączenie komunikacyjne z Toruniem. Z tego ostatniego bowiem również wiodła droga przez Różan do Grodna i Brześcia Litewskiego.

Trakt z Różana do Torunia przechodził przez Maków Mazowiecki. Między Różanem i Makowem wymienia się takie miejscowości, jak Załużie i Perzanowo. Należy przypuszczać, że istniało także połączenie Różan, Czerwonka, Maków Mazowiecki, gdyż Czerwonka, leżąca nieco na północ od Perzanowa, była w tym czasie parafią. Maków, usytuowany nad rzeką Orzyc, już w XIII wieku posiadał zamek obronny. Według falsyfikatu mo-

¹⁶⁸ Z. Niedziałkowska, Ostrołęka, s. 46.

¹⁶⁹ Z. Góralski, Materiały, s. 372 oraz mapa.

gilskiego istniała tu komora celna w handlu z Litwą¹⁷⁰. Trakt wpadał do miasta na ob. plac Dzierżyńskiego. F. Bruns i H. Weczerka trakt ten dalej do Ciechanowa przeprowadzają drogą nieco okrężną przez Gołymin¹⁷¹. Na tym odcinku leżały Karniewo i Tłucznie. Bliższa droga z Makowa do Ciechanowa wiodła przez Milewo-Szwejkę, Kołaczków i Pałuki. Jakby przedłużeniem tego traktu w kierunku wschodnim od Różana był odcinek drogi do Goworowa i z kolei Brzeźno do Czerwina. W kierunku północnym z Różana jechało się przez Sieluń i Pawłowo do Olszewki leżącej już nad rzeką Omulew. Usytuowany na południe od Różana Lubiel na lewym brzegu Narwi miał połączenie z tymże miastem przez Drozdowo. Między Lubielem i Drozdowem istniał przewóz odnotowany przez K. Perthéesa. Leżący na linii Przasnysz—Ostrołęka—Krasnosielec łączył szlak z Różanem przez Biedrzyce i Guty.

Drugim miastem w ziemi różańskiej był Maków Mazowiecki. W południowo-wschodnim kierunku z Makowa odchodziła droga przez Chyliń, Orzyc, Magnuszewo, Przeradowo, Zambski Kościelne i Ciołkowo. Między Przeradowem i Zambskimi Kościelnymi była czynna przeprawa przez Narew. W Ciołkowie powyższa droga wpadała na trakt Pułtusk — Ostrów Mazowiecka. Traktu Maków—Przasnysz nie uwzględnia K. Perthées — że taki istniał, nie ulega najmniejszej wątpliwości. Według map F. B. Engelhardta i J. Colberga prowadził on przez Młodzianowo, Węgrzynowo, Szczuki i Bogate.

Ziemia ciechanowska

Miastem najbardziej wysuniętym na północ w ziemi ciechanowskiej były Chorzele. Poza tranzytowym szlakiem królewieckim jeszcze kilka dróg łączyło to miasteczko z sąsiednimi i tak: z Janowem, dalej z Myszyniecem przez Zaręby i Zawady, z Mławą przez Krzynowłogę Wielką, Dzierzgowo i Dębsk oraz drugie połączenie z Przasnyszem przez Krzynowłogę Wielką, Krzynowłogę Małą i Mchowo.

Nieco większym ośrodkiem komunikacyjnym od Chorzel był Przasnysz. Z pl. 1 Maja wychodził w kierunku południowym trakt do Serocka, przechodząc przez Łukowo, Gołymin¹⁷², Przewodowo, Sisice, Pokrzywnicę i Wierzbicę do Serocka. Do Ciechanowa droga odchodziła przez Wierzbowo, Dźbonie i Przedwojewo. Na zachód od Przasnysza wiodł trakt do Mławy przez Olszowiec, Węgrę, Grudusk i Szydłowo. Te trzy ostatnie miejscowości

¹⁷⁰ S. Pazyra, *Geneza*, s. 64.

¹⁷¹ F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische... Textband*, s. 659.

¹⁷² Z Gołymina odchodziła droga do Nasielska przez Ruszkowo, Szyszki, Strzegocin, Kowalewice i Chmielewo.

wości w interesującym nas czasie były parafiami. Grudusk jest ponadto znany z grodziska.

Grodzisko w Ciechanowie wskazuje na dawność traktów łączących ten obronny ośrodek. Poza wymienionymi posiadał on jeszcze kilka ważniejszych połączeń komunikacyjnych. Trakt do Nasielska przebiegał przez Mieszki, Sońsk¹⁷³, Ślubowo, Wyrzyki i Klukowo. Do Nowego Miasta jechało się przez Bądkowo, Zawady i Gościmin. Trakt do Szreńska z Ciechanowa prowadził według J. Colberga przez Niedzbórz, Dąbrowę i Liberadz. O połączeniu Szreńska z Ciechanowem mówi taryfa w 1767 r.¹⁷⁴ Według mapy woj. płockiego z 1578 r. najkrótsze połączenie gościńcowe z Raciążem prowadziło przez Gumowo i Głinojeck. Za tymże opowiadają się także F. Bruns i H. Weczerka¹⁷⁵ oraz J. Colberg. Nie uwzględnia go K. Perthées. Ten ostatni przyjmuje trakt: Ciechanów, Rydzewo, Wola Kanigowska, Unierzyż, Unieck, Kodłutowo, Raciąż. J. Colberg notuje trakt z Ciechanowa do Radzanowa przez Gąski, Wolę Kanigowską, Strzegowo i Radzimowice. Nie podają go K. Perthées, jak również mapa woj. płockiego z ok. 1578 r. Leżący na południowy zachód od Ciechanowa Płońsk łączył gościniec przebiegający przez następujące miejscowości: Drożdżyn, Sochocin, Ojrzeń, Kraszewo i Nużewko. Usytuowane na tej drodze Kraszewo, w XVIII wieku posiadało kościół. Sochocin prawa miejskie otrzymał już w XIV wieku. Przez to miasto przebiegał jeszcze poprzeczny trakt z Raciąża do Nasielska. Na nim wymienia się następujące miejscowości: Drozdowo, Cieszkowo, Rzewin¹⁷⁶, Sarbiewo, Wierzbowiec, Sochocin, Nowe Miasto i Latonice. Odcinek Nowe Miasto—Nasielsk odnotowali również F. Bruns i H. Weczerka¹⁷⁷.

Ziemia wyszogrodzka

Oprócz traktu z Wyszogrodu do Płocka przez Wilczkowo i Cieśle istniało jeszcze drugie połączenie przez Węgrzynowo, Bodzanów¹⁷⁸ i Kosino. Bodzanów w XIV wieku otrzymuje prawa miejskie. Z tego ostatniego na trakcie do Zakroczymia leżały następujące osady: Dzierżanowo, Strzembowo, Kamienica i Trębki. W stronę północną wiodły z Wyszogrodu dwa połączenia do Płńska¹⁷⁹ i Raciąża. Do Płńska jechało się przez Rębowo, Rostko-

¹⁷³ Miejscowość jest znana z grodziska wczesnośredniowiecznego.

¹⁷⁴ Z. Góralski, Taryfa, s. 18.

¹⁷⁵ F. Bruns, H. Weczerka, Hansische... Textband, s. 659.

¹⁷⁶ Miejscowość, jako leżąca na trasie, wymienia Z. Góralski (Taryfa, s. 18).

¹⁷⁷ F. Bruns, H. Weczerka, Hansische... Textband, s. 658.

¹⁷⁸ Z. Góralski, Taryfa, s. 12.

¹⁷⁹ Dane źródłowe potwierdzają tenże gościniec w XV w. (Słownik historyczno-geograficzny, s. 62).

wice, Kobylniki i Radzymin, do Raciąża zaś przez Orszymowo, Krubice, Bulkowo, Górę i Gralewo. K. Perthées, oprócz przewozu w Wyszogrodzie, podaje jeszcze jeden na Wiśle na zachód od tegoż miasta między Ładami i Drwałami. Przewóz był czynny na drodze z Iłowa do Orszymowa i z kolei do Płońska przez Kobylniki i Radzymin oraz z Iłowa przez Ciuńkowo do Bodzanowa.

Ziemia zakroczymska

W skład ziemi zakroczymskiej wchodziły następujące miasta: Zakroczym, Czerwińsk, Nowe Miasto, Nasielsk, Serock, i Pułtusk. Z Zakroczymia w kierunku północnym wychodziły drogi do Nowego Miasta i Nasielska. Na linii do Nowego Miasta leżały według K. Perthéesa Kroczewo i Wrona, obydwie siedziby parafii. Na północ od Wrony trakt przechodził przez most na rzece Wkrze. Chociaż K. Perthées nie podaje drogi Zakroczym — Nasielsk, należy jednak przyjąć jej istnienie. Można przypuszczać, że wiodła ona przez Gałachy, Modlin, Pomiechowo i Psucin. Do miejscowości Czarnowo wykorzystywała ona naturalną wyżynę nad Wisłą i Bugiem. Dalszy odcinek prowadził już według K. Perthéesa przez tereny zalesione. Powyższy trakt podaje i J. Colberg. W Pomiechowie w połowie XIII w. pobierano cło¹⁸⁰. Miejscowość leżała także na trakcie nadburzańskim w kierunku Brańska przez Serock, Wyszków i Brok¹⁸¹.

Usytuowany na gościńcu z Wyszogrodu do Zakroczymia Czerwińsk posiadał, jak można wywnioskować z map K. Perthéesa i D. Gilly'ego, przewóz przez rzekę Wisłę. Prowadził on do leżącego po lewej stronie Wisły Komorowa. D. Gilly doprowadza do Czerwińska z Płońska szlak przez Radzymin, Naruszewo i Radzikowo.

Najwięcej dróg z ziemi zakroczymskiej schodziło się do leżącego w centrum Nasielska. Miasto jest znane z grodziska leżącego w centrum Nasielska, usytuowanego w dolinie rzeki Nasielnej. W Nasielsku zachował się dość wyraźny układ komunikacyjny o osi północ-południe i zachód-wschód. Z zachodu przez miasto przebiegała droga Płońsk—Pułtusk, względnie Płońsk—Serock¹⁸². Droga z Płońska do Nasielska wiodła przez Szczytno, Przyborowice, Wronę i Ciekryn¹⁸³, z Nasielska do Pułtuska zaś przez Winnicę i Płocochowo. Ten ostatni szlak przyjęto za J. Colbergiem. Odcinek Nasielsk—Serock według K. Perthéesa mijał wieś Chrcynno. Przez nią i Dębę przyjmuje J. Kazimierski¹⁸⁴ połączenie z Warszawą. Potwierdzają

¹⁸⁰ Codex diplomaticus necnon, nr 464, s. 555.

¹⁸¹ S. Pazyra, Geneva, s. 64.

¹⁸² Szkice z dziejów Nasielska, s. 34.

¹⁸³ Tamże.

¹⁸⁴ Tamże.

to także mapy J. Colberga i F. B. Engelhardta. Przy miejscowości Dęba D. Gilly¹⁸⁵ notuje przewóz, na lewym brzegu Wisły zaś „Dembe Krug”. Najkrótsza droga następnie wiodła przez Skrzyszew i Jabłonę do Warszawy. Drugie połączenie z Nasielska do Warszawy przebiegało przez Żabichyn — przewóz na Bugu przy Orzechowie—Chotomów, Jabłonę i Żerań. Chociaż mapy nie podają traktu Nowe Miasto—Pułtusk, należy przypuszczać, że taki istniał, i to przez Klukowo i Strzegocin, obydwie wsi parafialne.

Od przeprawy na lewym brzegu Narwi przy Pułtusku prowadziło kilka połączeń komunikacyjnych. W linii południowej do Warszawy jechało się przez Drwały, Zatory, Popowo Kościelne, Łosie, Radzymin i Bródno. Między Popowem Kościelnym i Kuligowem na Bugu była czynna przeprawa. Popowo i Zatory w tym czasie posiadały kościoły. Na południowy wschód od tejże przeprawy wiodł gościniec do Wyszkowa przez Pniewo. Pułtusk musiał mieć również połączenie z Nurem, gdyż w 1424 r. kupcy toruńscy prosili Władysława Jagiełłę o otwarcie drogi handlowej na Litwę właśnie przez to miasto, Drohiczyn i Brześć Litewski¹⁸⁶.

Leżący przy rozwidleniu Narwi i Bugu Serock łączył trakt z Wyszkowem w kierunku wschodnim. Od przeprawy przez Narew trakt biegł prawym brzegiem Bugu przez Popowo Kościelne, Barcice i Rybno. Do Wyszkowa, jak należy przypuszczać, szlak wpadał obecną ulicą Kościuszki.

Ziemia warszawska

Przez ziemię warszawską z racji lokalizacji miasta stołecznego Warszawy przebiegały głównie szlaki tranzytowe. W porównaniu z resztą ziemi województwa mazowieckiego znajdowało się tu najmniej gościńców lokalnych. Wśród miast ziemi warszawskiej, poza miastem stołecznym, wymieniamy następujące: Nowy Dwór, Radzymin, Stanisławów, Okuniew, Błonie, Nadarzyn, Piaseczno i Tarczyn.

Z Warszawy prawym brzegiem Wisły prowadziła droga przez Jabłonę i Rajszew do Nowego Dworu. Między tym ostatnim i Modlinem była czynna przeprawa przez Bug. Z Modlina szlak wiodł do Zakroczymia. Nowy Dwór posiadał również połączenie z Serockiem lewym brzegiem Bugu przez Okunin i Wieliszew do przeprawy przy Zegrzu.

Według mapy K. Perthésa na trasie Warszawa—Wyszów leżały następujące miejscowości: Kobyłka, Czarna, Kraszewo, Roszczep i Niegów. Żadne z cytowanych wyżej map nie wyszczególniają połączeń lokalnych między miastami Radzymin—Stanisławów i Radzymin—Okuniew. Ten-

¹⁸⁵ D. Gilly, *Spezial*.

¹⁸⁶ *Hansisches Urkundenbuch*, t. VI, Leipzig 1905, nr 522, s. 308.

że autor równoległe do traktu Warszawa—Błonie—Sochaczew podaje jeszcze drugi, przebiegający skrajem na południowej stronie Puszczy Kampinoskiej. Jego przebieg wyznaczają następujące miejscowości: Warszawa, Babice Stare, Borzęcin, Wiejca, Kampinos, Wola Pasikońska, Brochów, Kamion i Wyszogród. Puszcza Kampinoska z racji geograficznych była pozbawiona bardziej ruchliwych szlaków.

Pomiędzy dalekosiędnymi szlakami poznańskim i wrocławskim biegł również trakt lokalny ze stolicy przez Wolę, Gołębki, Żbików, Brwinów do Grodziska. Tę drogę podaje także Z. Góralski¹⁸⁷. Według D. Gilly'ego Grodzisk z Błoniem miał połączenie przez Tłuste¹⁸⁸, Błonie z Nadarzynem zaś przez Brwinów i Otrębusy. Pomiędzy Grodziskiem i Tarczynem był czynny trochę nieregularny trakt przebiegający przez Osowiec, Żabią Wolę i Żelechów. W linii prostej z Warszawy na południe jechało się do Piaseczna przez Rakowiec, Zbarz, Wyczółki i Jeziorki. Był to według Z. Góralskiego odcinek gościńca przez Białobrzegi do Radomia¹⁸⁹.

Ziemia czerska

Ziemię czerską przecinały zasadniczo trzy południowe, dalekosiędne trakty: Warszawa—Kraków, Warszawa—Radom i Warszawa—Lublin przez Ryczywół. Na tej ostatniej trasie leżało miasto Góra Kalwaria. Ta miała kilka lokalnych połączeń z Piasecznem, Warką, Tarczynem i Grójcem. Na linii Góra Kalwaria—Piaseczno były usytuowane Chojnów i Żabieniec. Droga do Warki, według mapy H. Benedicti, odchodziła od traktu Warszawa—Lublin w miejscowości Konary i wiodła przez Magierową Wolę oraz Piaseczno. Do Tarczyna, według tejże mapy, jechało się przez Czarny Las i Łoś, do Grójca zaś, według atlasu J. Colberga, przez Czaplonek, Chynów, Drwalew i Żyrów.

Wśród lokalnych połączeń Piaseczna trzeba wskazać zasadniczo na dwa: do Nadarzyna oraz do Tarczyna. Do tego ostatniego jechało się według D. Gilly'ego przez Gołków, Głusków i Szczaki, do Nadarzyna zaś przez Łazy.

Grójec leżał w zachodniej części ziemi czerskiej. Z pl. Wolności w tymże mieście wychodziło kilka dróg do sąsiednich miast. Na trasie do Warki leżały następujące miejscowości: Krobów, Olszany, Miedzechów i Laski. Do Przybyszewa droga wiodła przez Lewiczyn, Długowolę¹⁹⁰ i Goszczyn. Na północny zachód prowadził szlak do Mszczonowa przez Jeziornę i Lut-

¹⁸⁷ Z. Góralski, Materiały, mapa.

¹⁸⁸ D. Gilly, Specjal.

¹⁸⁹ Z. Góralski, Materiały, mapa.

¹⁹⁰ Z Długowoli, jak należy przypuszczać, odchodził trakt do Białobrzegów.

kówki. Trakty do Warki i Mszczonowa uwypuklił także Z. Góralski¹⁹¹. Ten ostatni podaje również połączenie Goszczyna z Górą Kalwarią przez Boglewice i Chynów.

W południowo-zachodniej części ziemi czerskiej, w pobliżu rzeki Pilicy, występowało zgrupowanie kilku miast: Przybyszew, Wyśmierzyce i Biało-brzegi. Biało-brzegi, z racji przeprawy nad Pilicą, stanowiły ważny ośrodek handlu lokalnego. Powyższe ośrodki miały między sobą kilka połączeń drogowych. Według mapy K. Perthéesa szlak z Przybyszewa schodził się z traktem z Biało-brzegów z Promnej i następnie lewym brzegiem Pilicy przez Grzegorzowice odchodził do Warki¹⁹². Tenże trakt w przeciwnym kierunku miał także połączenie z Mogielnicą. Na rzece Pilicy przy końcu XVIII wieku były m.in. czynne przewozy koło Mniszewa, Warki i Michałowa. Od przewozu przy tym ostatnim prowadziła droga przez Ducką Wolę, Stromiec, Błotnicę, Kaszów do Przytyku. W Duckiej Woli krzyżował się trakt Wyśmierzyce—Magnuszewo, przez Biało-brzegi, Niedabył i Grabów. Przez ten ostatni przechodził trakt z Warki do Głowaczowa. Jedliński miał również połączenie z Warką przez Grabów. Trakty powiatu wareckiego przebiegały zasadniczo przez tereny zalesione. Głowaczów z Jedlińskiem łączyły dwie drogi. Jedna przebiegała nad rzeką Radomką przez Goryń i Lisów, druga zaś na północ od pierwszego przez obszary bardziej lesiste. Mapa K. Perthéesa nie uwzględnia połączeń Jedlińska z Biało-brzegami i Wyśmierzycami. Znajdujemy je u H. Benedicti. Według tegoż na drodze Jedlińsk—Biało-brzegi leżały miejscowości Gozd, Siekluki i Sucha, na trakcie Jedlińsk—Wyśmierzyce zaś Jedlanka, Błotnica i Branica. Z pozostałych połączeń drożnych powiatu wareckiego warto wskazać jeszcze na Warkę — Magnuszewo (przez Cychry i Magnuszewo) — Głowaczów przez Dębową Wolę.

Najdalej wysuniętym miastem na południe w ziemi czerskiej na prawym brzegu Wisły był Garwolin. Przez ten ostatni przebiegał trakt z Parysowa do Magnuszewa, i to przez Jagodno, Górki, Uścieniec i Tarnów. Między Tarnowem i Magnuszewem była czynna przeprawa przez Wisłę. W linii południowej z Garwolina biegł trakt do Maciejowic przez Łaskarzew, nieco na wschód zaś od tejże trasy przez Kobylą Wolę, Gończyce, Korytnicę i Starą Rokitnię do Dęblina. Na trasie ze Stoczka do Garwolina leżały: Prawda, Chromin, Borowie i Głusków. Miasteczko Stoczek miało jeszcze kilka lokalnych połączeń. I tak z Żelechowem przez Powały, z Parysowem przez Prawdę i Chromin, z Latowiczem przez Żebraczkę, z Seroczynem, z Wodyniem, z Łukowem przez Żdźary i z Siedlcami przez Domanice. Lokalne połączenia między miasteczkami Parysów, Latowicz, Wo-

¹⁹¹ Z. Góralski, Materiały, mapa.

¹⁹² Warka jest od dawna znana z handlu z Warszawą (S. Pazyra, Geneza, s. 64)

dynie, Seroczyn, Stoczek, z wyjątkiem biegnących przez niektóre z nich do Warszawy, nie odgrywały nigdy znaczniejszej roli. Zaspokajały zasadniczo gospodarcze potrzeby lokalnych ośrodków.

W dokumentach znajdujemy wzmianki o niektórych drogach mających znaczenie co najmniej wewnątrzdzielnicowe. Do takich należał trakt Garwolin—Mińsk Mazowiecki¹⁹³. Według mapy J. Colberga przebiegający przez Parysów, Służew i Siennicę. Do podobnych traktów należy zaliczyć biegnące od wschodu przy Czersku i Karczewie. Według mapy K. Perthéesa można przypuszczać, że do przewozu w Warszawicach, leżących naprzeciwko Czerska, dochodził trakt aż z Kałuszyna, przez Cegłów, Siennicę i Kołbiel. Drugi szlak według tejże mapy wiódł z Mińska przez Gliniankę do Karczewa. Odczytując mapę K. Perthéesa należy wnioskować, że przewóz w Karczewie należał przy końcu XVIII wieku do bardziej ruchliwych niż przy Czersku, gdyż autor doprowadza do niego trakt aż z Kołbieli.

Ziemia liwska

Ziemia liwska, podobnie jak różańska, zajmowała najmniejszy teren w województwie mazowieckim. Poza kilkoma tranzytowymi biegnącymi na Litwę, Podlasie i do Łukowa, do najdłuższych należał trakt z Liwa przez Zawady, Zalesie, Korytnicę, Kąty, Myszadła, do Kamieńczyka nad Bugiem¹⁹⁴. Tenże trakt przy Zawiszynie przecinał szlak z Sulejowa przez Jądów, Łochów, Baczki, Stoczek, Lipki, Maliszewę do Kosowa. Z wyżej wymienionych Kątów prowadził jeszcze lokalny gościniec do Miedznej, przechodząc przez wsi Rowiska i Zależniki. Na drodze z Liwa do Kałuszyna leżały Krupy.

Ziemia nurska

Ziemia nurska należała przy końcu XVIII w. do najbardziej lesistych obszarów województwa mazowieckiego. Z tej racji zaludnienie było słabsze w porównaniu z pozostałą częścią województwa. Kierunki szlaków zostały w głównej mierze uzależnione od miast leżących nad rzekami, jak Serock, Pułtusk, Wyszków, Kamieńczyk, Brańszczyk, Brok, Nur czy też dalszych miast, jak Ostrołęka, Nowogród, Łomża oraz wreszcie miasto stołeczne Warszawa.

Od przeprawy przy Narwi naprzeciwko Pułtuska wiódł w linii wschod-

¹⁹³ Tamże, s. 61.

¹⁹⁴ Z. Góralski, *Materiały*, s. 374 i mapa.

niej gościniec do Ostrowi Mazowieckiej przez Psary, Obryte, Gródek Rządowy¹⁹⁵, Rząśnik, Jaszczuły, Osuchowo i Nagoszewo.

Centralne miejsce w zachodniej części ziemi nurskiej odgrywał Wyszaków. Ten ostatni poza wymienionymi miał jeszcze jedno połączenie. Przewadziła z niego droga do Makowa przez Ochudno, Porządzie, Gródek, Zambski Kościelne, Przeradowo, Magnuszewo i Orzyc. W południowej części ziemi nurskiej przebiegał według mapy K. Perthéesa trakt równoleżnikowy w kierunku wschodnim. Wiódł on zakolem z Warszawy przez Klembów, Postoliska, Chrzęstne, Sulejów, Jadów, Łochów, Stoczek i dalej do Kosowa. Drugi, nieco nieregularny, odchodził od traktu Ostrołęka—Wyszaków—Warszawa z miejscowości Długosiodło i podążał przez Brok, Małkinię, Rostki, Zuzelę, Nur, Kramkowo i Ciechanowiec w kierunku wschodnim. Dalszy równoległy trakt wychodził z Ostrowi Mazowieckiej przez Kalinowo, Króle, Andrzejowo, Dąbrowę i Bryki, do Wysokiego Mazowieckiego.

Wśród pozostałych już południkowych gościńców ziemi nurskiej warto odnotować szlak Czerwin, Jelenie, Stok, Kōmorowo, Ostrów Mazowiecka i Brok. Jeszcze jeden wiódł z Wysokiego Mazowieckiego przez Dąbrowę, Czyzewo, Godlewo i Ceranów do Kosowa.

Województwo mazowieckie, jak żadne inne w Polsce, posiadało najbogatszą spławną sieć wodną, leżało bowiem w dorzeczu Wisły, Bugu i Narwi. Ta sytuacja wywarła również decydujące piętno szczególnie na osadnictwie obronnym (już przy wczesnośredniowiecznych grodach) zlokalizowanym najczęściej przy wymienionych rzekach i w pobliżu przepraw, w ślad za tym poszedł także układ sieci drożnej, szczególnie przed XVI wiekiem. Na ważne ośrodki drożne w tym czasie wyrosły położone nad Wisłą Wyszogród, Zakroczym, Warszawa i Czersk, nad Bugiem Drohiczyn, Nur, Kamieńczyk i Brok, nad Narwią Tykocin, Wizna, Łomża, Nowogród, Ostrołęka, Różan i Pułtusk. Dalekosiężne trakty handlowe w tym czasie koncentrowały się głównie nad tymi rzekami. Obszar osadnictwa Warszawy jeszcze w II połowie XVI wieku trzyma się średniowiecznego zakresu, tj. Starego i Nowego Miasta. Z upływem lat znaczenie Warszawy nieustannie wzrasta¹⁹⁶, zwłaszcza gdy stała się stolicą państwa. Przez Warszawę przebiegają nie tylko trakty międzynarodowe, ale staje się także punktem docelowym gościńców krajowych, jak również wewnątrzdzielnicowych czy też wreszcie ściśle lokalnych. Ten stan osiąga swoje apogeum w XVIII wieku. Miasto rozrasta się także pod względem przestrzennym. Dawne drogi wiodące na tereny rolne stolicy przekształciły się w ciągu XVII i XVIII wieku w ulice i weszły w skład miasta. W województwie

¹⁹⁵ Pułtusk, s. 44.

¹⁹⁶ S. Mielczarski, Rynek zbożowy na ziemiach polskich w drugiej połowie XVI i w pierwszej połowie XVII wieku. Próba rejonizacji, Gdańsk 1962, s. 155.

mazowieckim, jak w żadnym ówczesnej Rzeczypospolitej, trakty międzynarodowe, jak również krajowe najbardziej przysłoniły czy też zdystansowały szlaki dzielnicowe i lokalne. Najwyraźniej wystąpiło to w ziemi warszawskiej. Gdy chodzi o ukierunkowanie dróg wychodzących z Warszawy, to należy podkreślić, że było ono prawie promieniste we wszystkich stronach: wschód — zachód i północ — południe.