

Agnieszka Szykuła
Jakub Żygawski

SZLAK LWÓW–LUBLIN. GENEZA, ZMIANY PRZEBIEGU I FUNKCJE DO KOŃCA XIX WIEKU

W codziennym życiu człowieka niezwykle ważną umiejętnością jest zdolność do przemieszczania się na odległość. Od niepamiętnych czasów dzięki podróżom nawiązywano nowe kontakty i znajomości, prowadzono wymianę handlową, poznawano nieznanę dotąd tereny. Zwłaszcza dla bogatej szlachty podróżowanie stawało się pewnego rodzaju manifestowaniem pozycji społecznej, statusu materialnego oraz kulturowo-gospodarczego obeznania ze światem, nawiązującego do antycznych podwalin kosmopolityzmu wyrażonych w sentencji Diogenesa¹: „Jestem obywatelem świata”.

Szlachecka elita odbywała wiele podróży – dla nauki, dla pielgrzymek, dla oglądy towarzyskiej, dla mody, a niezależnie od tych podróży zdarzało się niejednemu i z bronią w ręku znaleźć się w sąsiednich krajach². Przemieszczanie umożliwiał transport kołowy: powozy, bryczki oraz konie wierzchowe. Do miejsc przeznaczenia wiodły stare i znane szlaki drogowe, takie jak będący przedmiotem referatu trakt łączący ważne miasta Lwów, Zamość i Lublin ze stolicą kraju – Warszawą. Celem pracy będzie uwypuklenie roli tego szlaku komunikacyjnego, najważniejszego z dzisiejszego punktu widzenia dla województwa lubelskiego³, a stanowiącego wówczas okno na świat dla znanych rodów magnackich i szlachty zamieszkujących te tereny – między innymi rodów Zamojskich, Czartoryskich i Szeptyckich.

GENEZA SZLAKU

Położenie Polski w centralnej części Europy spowodowało, że wiele ważnych szlaków drogowych o znaczeniu handlowym prowadziło przez terytorium naszego kraju. Przepływy towarów odbywały się w relacjach:

¹ Diogenes z Synopy (413–323 p.n.e.) miał w ten sposób odpowiedzieć na pytanie, gdzie jest jego kraj ojczysty. Tak narodził się kosmopolityzm – pogląd negujący wszelkie podziały kulturowo-polityczne i terytorialne. Źródło: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Kosmopolityzm>.

² J. S. Bystroń, *Dzieje obyczajów w dawnej Polsce. Wiek XVI–XVIII*, t. 1, Warszawa 1994, s. 101.

³ Biorąc pod uwagę południkową rozciągłość dzisiejszej Lubelszczyzny, historyczny trakt lwowski, który w obecnej sieci drogowej występuje jako droga krajowa nr 17 i część europejskiego korytarza transkontynentalnego E372 *Via Intermare* (Szlak Międzymorski), stanowi „kręgosłup transportowy” województwa. Łączy Warszawę z Lublinem, Zamościem i, poprzez przejście graniczne w Hrebennem, ze Lwowem, prowadząc dalej na południe, nad Morze Czarne.

– Północ↔Południe: ze Skandynawii i krajów wybrzeża Morza Bałtyckiego do krajów śródziemnomorskich, nad Morze Czarne oraz do Azji Mniejszej;

– Wschód↔Zachód: z Azji i Rusi Kijowskiej do Europy Zachodniej.

Od początku swego istnienia państwo polskie stało się ważnym krajem tranzytowym. Obecna sieć komunikacyjna Polski wynika z przebiegu średniowiecznych, a nawet starożytnych traktów handlowych⁴.

OKRES RZYMSKI

Już w czasach rzymskich przez terytoria późniejszego zwartego polskiego osadnictwa prowadziły ważne międzymorskie i międzynarodowe szlaki kupieckie. Drogi handlu rzymskiego ku ziemiom lechickim wiodły między innymi nad Morze Czarne do wybrzeży Bałtyku. Kontakty rzymskie wykształciły tak zwane „szlaki bursztynowe” lądowo-rzeczne, prowadzące z południa i południowego wschodu ku północy. Wśród nich były ważne drogi z Krymu i Odessy⁵ – przebiegające wzdłuż rzek Boh⁶ i Bug lub Dniestr i San, następnie prowadzące doliną Wisły aż do Zatoki Gdańskiej⁷ (ryc. 1) – pierwotne korytarze interesującego nas szlaku Lwów–Lublin.

ŚREDNIOWIECZE

Wiadomości źródłowe dotyczące dróg wczesnośredniowiecznych, zarówno na terenie dzisiejszego województwa lubelskiego, jak i całej Polski, są skąpe. Wiadomo jedynie, że ważniejsze trakty powstawały na miejscu pierwotnych ścieżek pieszych i konnych, natomiast ich przebieg znany jest tylko w zarysie⁸.

W dobie pierwszych historycznych władców Polski do grupy dróg tranzytowych w relacji z południowego wschodu na północ należały szlaki czarnomorskie. Wybiegały one z dawnych rzymskich kolonii Tany i Kaffy⁹ lub Alby Julii i Kilii¹⁰, dochodząc przez Kamieniec Podolski i Trembowłę do Lwowa lub

⁴ J. Żygawski, *Sieć dróg w Polsce. Program budowy autostrad*, mps, praca licencjacka wykonana w Zakładzie Kartografii UMCS w Lublinie pod kier. dra K. Kałamuckiego, Lublin, UMCS, Wydział Biologii i Nauk o Ziemi, 2000, s. 32 (w posiadaniu Autora).

⁵ Pierwotnie grecka osada Olbia, założona około V wieku p.n.e.

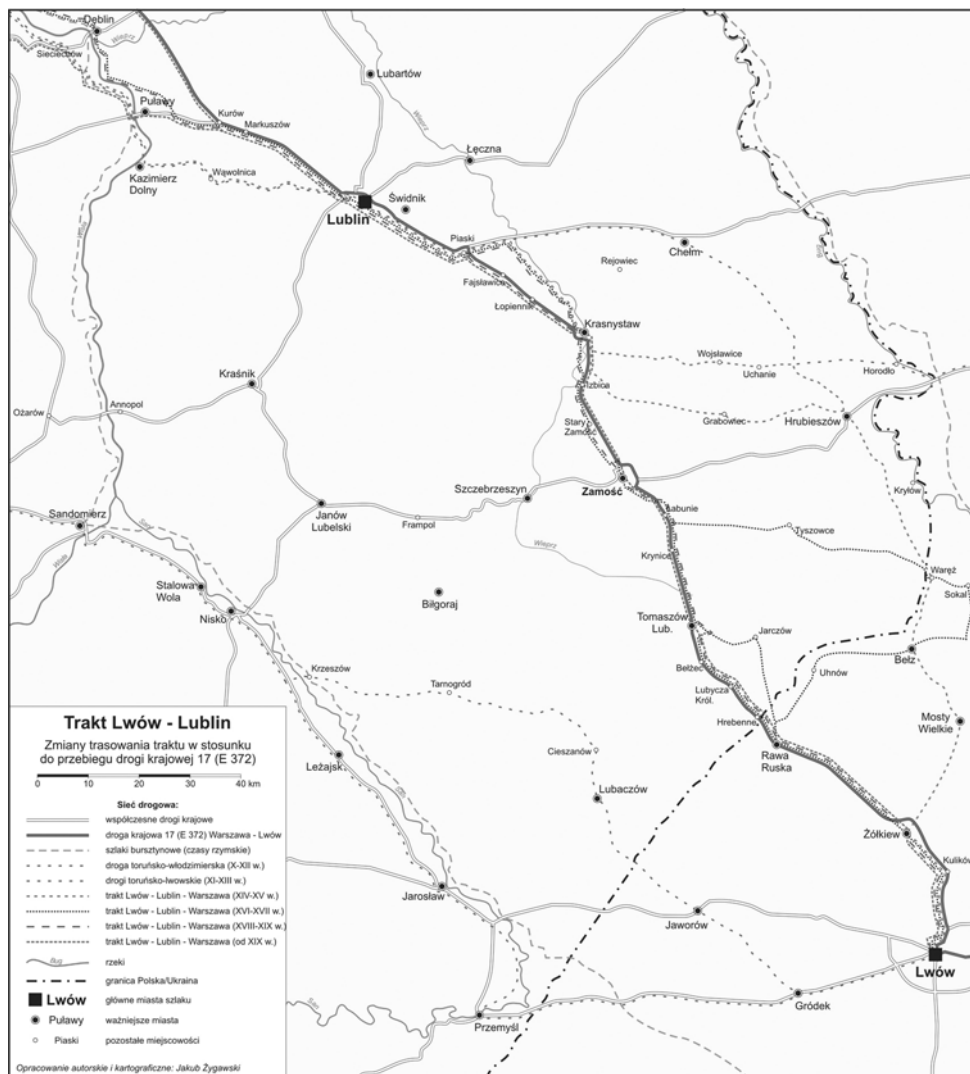
⁶ Południowy Bug (Ukraina).

⁷ L. Zimowski, *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1972, s. 57–58.

⁸ T. Lijewski, *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1986, s. 74.

⁹ Tana – obecnie ruiny miasta w delcie Donu (Rosja); Kaffa – obecna Teodozja (Ukraina).

¹⁰ Alba Julia – obecny Białogród nad Dniestrem (Ukraina); Kilia – miasto niedaleko Odessy (Ukraina).



1. Mapa Trakt Lwów–Lublin. Zmiany trasowania traktu w stosunku do przebiegu drogi krajowej 17 (E372). Oprac. kartograficzne i techniczne Jakub Żygawski.

Włodzimierza, skąd kilkoma odgałęzieniami przecinały Polskę centralną i zbiegały się w Toruniu, będącym wówczas najważniejszym węzłem komunikacyjnym na północy; dalej połączonym traktem wiodły ku Bałtykowi¹¹.

Na współczesnych mapach historycznych prezentujących średniowieczne ziemie polskie¹² przedstawiany jest ważny trakt o przebiegu południkowym, przecinający terytorium dzisiejszej Lubelszczyzny, prowadzący z Torunia przez Płock, Zakroczym, Warszawę, Czersk, Sieciechów, Kazimierz, Wąwolnicę, Lublin, Chełm, Włodzimierz dalej na Wschód, do ważnego wówczas ośrodka gospodarczego Europy – Kijowa. Droga ta wiodła, z pominięciem Hrubieszowa, od Teratyna przez Horodło do Włodzimierza, jednak, co ważne z uwagi na poruszany temat, nie miała odgałęzienia do Lwowa. Kwestię trasowania szlaku przez Hrubieszów lub Horodło można tłumaczyć tempem rozwoju w tamtym okresie obu tych ośrodków oraz późniejszego podniesienia rangi Hrubieszowa dzięki przywilejowi (XV wiek) wydanemu przez Kazimierza Jagiellończyka, w którym nakazał on kupcom i handlarzom zmierzającym z Rusi na Mazowsze, Śląsk i do Wielkopolski wybieranie drogi właśnie przez to miasto¹³. Brakuje natomiast odnogi szlaku łączącej Mazowsze ze Lwowem, która w czasach średniowiecznych musiała prowadzić wzdłuż górnego biegu Bugu.

Powołując się na badania Stefana Weymanna¹⁴ dotyczące średniowiecznej polskiej sieci drogowej, otrzymamy wyjaśnienie tej sytuacji. Otóż Weymann podzielił drogi handlowe na cztery grupy: drogi bałtyckie, drogi wielkopolskie, drogi małopolskie i drogi toruńskie. W tej ostatniej grupie znalazł się stary średniowieczny szlak przechodzący przez Lubelszczyznę, najpierw wzdłuż Wisły, a następnie przez Kazimierz, Lublin, Chełm, Horodło – tak zwana droga toruńsko-włodzimierska. Z kolei wytyczone później drogi toruńsko-lwowskie przechodziły przez centralną Polskę i od południowego zachodu omijały dzisiejszą Lubelszczyznę¹⁵ (ryc. 1).

Wiadomości dotyczące podnoszącego się z upadku po okresie wojen i najeżdżów tatarskich (XIII–XIV wiek) Hrubieszowa podają, iż od drugiej połowy XIV wieku miasto rozwijało się dynamicznie dzięki korzystnemu położeniu

¹¹ Zimowski, dz. cyt., s. 58.

¹² Za przykład posłużył mapa ziem polskich z 1368 roku, opublikowana w: *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, koncepcja i oprac. nauk. PAN, IGiPZ im. S. Leszczyńskiego, red. nac. M. Najgrakowski, Warszawa 1993–1997, część I: *Państwo – Terytorium – Organizacja*, arkusz 13.2: *Ziemie polskie w XIV wieku*, red. M. Najgrakowski.

¹³ *Hrubieszów* [online], Wikipedia. Wolna encyklopedia [dostęp 8 września 2008 roku], dostępny w World Wide Web: <<http://pl.wikipedia.org/wiki/Hrubieszów> (data 08.09.2008)>.

¹⁴ Zimowski, dz. cyt., s. 62.

¹⁵ S. Weymann wydzielił wśród „dróg toruńsko-lwowskich” dwa szlaki. „Stara droga” do Lwowa wiodła przez Brześć, Kowal, Gostynin, Łowicz, Rawę, Górę, Radom, Opatów, Sandomierz, Gorzyce, Turbie, Raclawice, Lubaczów, Gródek, „nowa droga toruńsko-lwowska” prowadziła przez Brześć, Przedecz, Łęczycę, Inowłódz, Opoczno, Radom, Opatów, Sandomierz, Jarosław, Przemyśl, Gródek.

komunikacyjnemu na skrzyżowaniu dwóch ważnych szlaków handlowych, z których jeden wiódł znad Morza Czarnego przez Lwów w kierunku Grabowca, Lublina, Kazimierza Dolnego i dalej na zachód¹⁶. Od Hrubieszowa w kierunku Lwowa szlak prowadził na południe, z pominięciem Kryłowa, przez Waręż, Bełż, Mosty Wielkie, Kulików¹⁷ (ryc. 1).

Trzynastowieczne najazdy Tatarów zrujnowały Ruś Kijowską i doprowadziły do upadku ważnych ośrodków: Kijowa i Włodzimierza. Nowa sytuacja polityczno-gospodarcza spowodowała korektę przebiegu szlaków komunikacyjnych w tym rejonie, dzięki czemu na znaczący ośrodek handlowy wyrósł Lwów¹⁸.

Zagadnienie wpływu układu komunikacyjnego na rozwój Lwowa poruszał w swoich pracach Stanisław Herbst¹⁹. Wspominał on między innymi o nabierającej znaczenia

[...] starej drodze Grodów Czerwieńskich prowadzącej ze Lwowa na północ przez Mosty Wielkie, Bełż, Hrubieszów, Chełm²⁰ do wzrastającego ośrodka polskiej ekspansji gospodarczej – Lublina.

Warto zauważyć, iż sformułowanie „stara droga” wobec tego traktu świadczy o tym, że szlak ten musiał być znany od dawna, choćby z tej racji, że łączył dwa stare i ważne ośrodki osadnicze: Bełż i Chełm.

OKRES ROZKWITU RZECZYPOSPOLITEJ (XV–XVI WIEK)

Trakt lwowski-lubelski w kolejnych wiekach nabierał coraz większego znaczenia, stając się kluczowym szlakiem komunikacyjnym tej części kraju, prowadząc ruch tranzytowy między wybrzeżem Morza Czarnego, Bliskim Wschodem i Turcją a Polską centralną i Gdańskiem. W dobie rozkwitu Rzeczypospolitej, przypadającej na przełom XVI i XVII wieku, droga ta odegrała jeszcze jedną ważną rolę. Przechodząc przez słabo zaludnione pogranicze trzech historycznych jednostek administracyjnych – ziemi chełmskiej, województwa bełskiego i ziemi przemyskiej – przyczyniła się do napływu ziemian i drobnej szlachty

¹⁶ E. Prusicka, *Z dziejów Hrubieszowa*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 1991, nr 3, s. 21.

¹⁷ *Atlas Rzeczypospolitej* [...], Arkusz 13.3: *Ziemie polskie w XVI wieku*.

¹⁸ A. Rosset, *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach Odrodzenia*, Warszawa 1974, s. 132–135.

¹⁹ Zob. S. Herbst, *Zamość*, Warszawa 1954, s. 7; S. Herbst, J. Zachwatowicz, *Twierdza Zamość*, Warszawa 1936, s. 3–6 („Architectura Militaris”).

²⁰ Według mapy zamieszczonej przez S. Herbstą w pracy *Zamość* (s. 6), średniowieczny trakt handlowy ze Lwowa za Hrubieszowem skręcał w kierunku zachodnim, omijając Chełm, prowadził przez Uchanie, Wojsławice, Krasnystaw, Łopiennik i dalej do Lublina.

z innych części kraju. Jednym z rodów przybyłych na te tereny z okolic Łowicza byli Łażnińscy – protoplaści Zamoyskich²¹.

Początkowo ziemianie i średnia szlachta opierała zbyt produkcji o pańszczyźniane powinności komunikacyjne, nie interesując się tworzeniem nowych ośrodków wyłączonych spod ciężarów ziemskich. Jednak na skutek bogacenia się zaczęła zakładać majątki ziemskie oraz miasta, będące narzędziami eksploatacji poddanych i czerpania zysków z korzystnego położenia komunikacyjnego²². Tę drogę wybrał również kanclerz Jan Zamoyski. Lokując w 1580 roku Zamość i zakładając w 1589 roku ordynację zamojską, rozpoczął tworzenie rodowej potęgi i zapoczątkował proces integracji kulturowej, społecznej i gospodarczej tych ziem, doprowadzając do stopniowego kształtowania się regionu zwanego później Zamojszczyzną²³.

Na korzystną lokalizację przyszłego miasta Jan Zamoyski wybrał grunty rodowej wsi Skokówka, położonej na lekkim wzniesieniu przy dogodnym szlaku komunikacyjnym z północy na południe. Według Kazimierza Sochaniewicza²⁴, okolice Skokówki pierwotnie

[...] były zamknięte pierścieniem leśnym, wówczas stanowiącym bezdrożną puszczy. Z czasem dopiero na tym obszarze wytworzyła się droga handlowa, idąca wzdłuż Roztocza od Lwowa przez Rawę Ruską, Tomaszów, Zamość do Krasnegostawu, skąd się rozwidliła na Chełm i Lublin. W wieku XV droga ta odgrywała, zdaje się, jeszcze rolę podrzędną. [...] Sama Skokówka leżała na wyznaczonym dolinami rzecznych szlaków, łączącym Hrubieszów, względnie Tyszowce ze Szczebrzeszynem. Równocześnie Skokówka łączyła najkrócej Krasnystaw z Łabuniami tak, że leżała na skrzyżowaniu dróg, mających zapewne ważne pod względem gospodarczym znaczenie.

Z opisu wynika, że doszło do stopniowego przetrasowania traktu lwowsko-lubelskiego w kierunku zachodnim (ryc. 1), przez tereny słabo zaludnione, zapewne w celu skrócenia odległości i czasu przejazdu między głównymi ośrodkami.

O tym, że ważne znaczenie miał nowy szlak ze Lwowa do Lublina jeszcze przed lokacją Zamościa, mówią także inne źródła odnalezione przez Sochaniewicza. Już w XVI wieku

²¹ *Narodziny Zamościa w pracach Kazimierza Sochaniewicza*, opracował, wstępem i bibliografią opatrzył K. Kowalczyk, przedmowę napisał R. Szczygieł, Zamość 2007, s. 25 (Biblioteka „Archiwariusza Zamojskiego”, t. 1).

²² Herbst, dz. cyt., s. 9.

²³ Zob. A. Szykuła, *Zamojszczyzna. Dzieje, pojęcia, granice*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 2008, nr 3, s. 26–30; K. H. Wojciechowski, *Ordynacja Zamojska a Zamojszczyzna. Granice, pojęcia, tożsamość regionalna*, [w:] *Wpływ działalności gospodarczej wielkich majątków ziemskich na stan współczesny dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego*, red. E. Skowronek, Lublin 2005, s. 7.

²⁴ *Narodziny Zamościa w pracach [...]*, s. 60.

[...] była żywa tradycja, że od niepamiętnych czasów wiódł tędy doliną Łabuńki i Wieprza prastary szlak handlowy ze Lwowa na północ, a na wschód ku Wołyniowi. Daje temu wyraz ustęp przywileju lokacyjnego N.[owego – A. S., J. Ż.] Zamościa z r. 1580 (12 VI), gdzie jest mowa o urządzeniu prawa składu w Nowym, w r. 1580 założonym Zamościu: „Ponadto też, skoro przedtem wiodła droga przez owe miejsca, na których nowe to miasto założono, do Polski, z ziemi Wołyńskiej i Lwowa, ten to sposób zażycia drogi... chcemy zachować”. Z wiadomości o układzie stacji celnych, podróży i faktu istnienia prawa składu w Krasnostawie, Zamościu (nowym), Bełzie i Lwowie, pochodzących z czasów późniejszych, możemy wnioskować, że prawdopodobnie chodzi tu o drogę łączącą Krasnystaw, Szczepieszyn, Tomaszów, Rawę Ruską, Lwów, lub idącą okężnie przez Łabunie, Tyszowce, Sokal, Bełz, Uhnów, Rawę Ruską również do Lwowa²⁵.

Zamość, będący nowoczesnym miastem i silną twierdzą, założoną na węzle komunikacyjnym, miał do rozwiązania w swym planie zagadnienie ruchu tranzytowego. Kierunki tego ruchu wyznaczały trzy bramy: Lwowska, Lubelska i Szczepieszka. Przyznane miastu prawo składu²⁶ zakazywało wszystkim kupcom z Rusi omijania miasta. Jednocześnie po demonstracyjnym zamurowaniu w 1588 roku przez Jana Zamoyskiego Bramy Lubelskiej²⁷ przejazd przez Zamość był mocno utrudniony. Ruch z traktu lubelskiego skierowany był od zachodu groblą do Bramy Szczepieszkiej. Wewnątrz murów tranzyt prowadziła prawdopodobnie tylko ulica Lwowska²⁸, później nosząca także nazwę Brukowanej²⁹.

Poza murami Zamościa trakt lubelski wiódł w kierunku północnym przez Przedmieście Lubelskie i pierwotny teren wsi Janowice³⁰. Odznaczał się zwartą

²⁵ Tamże, s. 29.

²⁶ 28 lutego 1585 roku Stefan Batory potwierdził akt lokacyjny Zamościa z 1580 roku i nadał miastu kolejne przywileje, między innymi ustanowił prawo składu towarów pochodzących z Wołynia, ziemi chełmskiej, województwa bełskiego, Gdańska i innych stron Polski. Zob. W. Przegon, *Zieleń ciągów komunikacyjnych Zamościa*, Kraków 1998, s. 22.

²⁷ „Zamurowanie bramy nie było zapewne wyłącznie renesansowym gestem, pomysłową reklamą tryumfu hetmana, uderzającą wszystkich przyjeżdżających jednym z najruchliwszych traktów państwa. Służyło też względem bezpieczeństwa. Ukształtowanie terenu przed Bramą Lubelską najbardziej ułatwiała opanowanie dostępu do miasta przez zaskoczenie” (Herbst, Zachwatowicz, dz. cyt., s. 24–25). Jak głosi legenda, bramę zamurowano na pamiątkę faktu, że przez nią przejeżdżał dostojny więzień kanclerski, król elekt, arcyksiążę Maksymilian Habsburg.

²⁸ Obecna ulica Grodzka.

²⁹ Zob. A. Kędziora, *Encyklopedia miasta Zamościa*, Chełm 2000, s. 416; Herbst, dz. cyt., s. 17–18.

³⁰ Obecnie jednostka administracyjna Zamościa. Do czasu modernizacji twierdzy w latach dwudziestych XIX wieku wieś Janowice znajdowała się po prawej stronie rzeki Łabuńki (teren dzisiejszego Osiedla Orzeszkowej-Reymonta); po tym okresie relokowana na lewym brzegu.

zabudową po obu stronach i kilkoma ogrodami spacerowymi lub owocowymi³¹. Zarys jego przebiegu jest rozpoznawalny w obecnej sieci ulic miejskich³².

Natomiast trakt do Lwowa biegł w kierunku wschodnim, za linią murów przecinając po przekątnej Rynek Świętokrzyski³³. Wyodrębniał się dużymi budynkami i brakiem zadrzewienia³⁴. Przechodził przez Przedmieście Lwowskie pierwotną trasą³⁵, zbliżoną do przebiegu obecnej ulicy pułkownika J. Krysińskiego, następnie ulicami Żdanowską, Świętego Piątka i równolegle do ulicy Krasnobrodzkiej prowadził w stronę Łabuń.

O tym, jak bardzo przebieg traktu Lwów–Lublin był odmienny od znanego nam dzisiaj, świadczy informacja podana przez Sochaniewicza³⁶. Zauważył on, że pierwotny szlak na północ od Zamościa przebiegał dolinami rzecznyymi, łącząc zabudowania starych wsi w następujący sposób:

Począwszy od Sitańca, wije się łukowato ku północy przez Chomeściska i Stary Zamość [...] droga stara, stanowiąca prawdopodobnie część dawnej drogi wiodącej do Krasnegostawu. Ta stara droga krzyżuje się z drogą wiejską, wiodącą z Ruskich Piasków przez St. Zamość, Wierzbę, Huszkę Wielką, Skierbieszów, Hajowniki do Grabowca³⁷.

Podobnie sytuacja przedstawiała się na południowy-wschód od Zamościa, w stronę Tomaszowa. Trakt lwowski do XVIII wieku prowadził trasą przesu-niętą w kierunku wschodnim; przechodząc przez centra miejscowości, skutecznie wpływał na ich rozwój i podnosił rangę gospodarczą, tak jak to miało miejsce w przypadku Jarczowa³⁸.

W XVI wieku Polska zaczęła czynić poważne kroki w celu właściwego utrzymania i użytkowania szlaków tranzytowych. W 1569 roku sejm nakazał

³¹ B. Sroczyńska, *Rozwój przestrzenny przedmieść Zamościa w latach 1580–1939*, „Konservatorska Teka Zamojska” 1986, s. 54.

³² Reliktem pierwszego traktu lubelskiego są: ulica Oboźna, południowe odcinki ulic Wąskiej i Jan-ka Krasickiego, północny fragment ulicy Władysława Reymonta oraz ulice Górna i Północna.

³³ Plac (110 × 70 m) za murami, pomiędzy Bramą Lwowską Starą a bastionem I. Centrum usługowo-handlowe Przedmieścia Lwowskiego. Pod koniec XVII wieku zabudowany 38 nieruchomościami. W pierzei wschodniej stał kościół Świętego Krzyża – stąd nazwa rynku. Plac zlikwidowano podczas modernizacji twierdzy przed 1820 rokiem. Zob. Kędziora, dz. cyt., s. 342.

³⁴ Sroczyńska, dz. cyt., s. 54.

³⁵ W sieci drogowej Zamościa ciąg ulic J. Krysińskiego–Żdanowska–Świętego Piątka jeszcze do lat trzydziestych XX wieku nosił nazwę „Starej Drogi”, gdyż stanowił fragment szesnastowiecznego traktu lwowskiego. Zob. M. Segieńczuk, *Święty Piątek*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 1986, nr 3, s. 18.

³⁶ *Narodziny Zamościa w pracach [...]*, s. 27.

³⁷ Był to jeden ze średniowiecznych traktów, umożliwiający połączenie Szczebreszyna z Grabowcem.

³⁸ Zob. M. A. Stawecki, *Gdy był trakt...*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 1988, nr 4, s. 52.

spisać gościńce i wymierzyć drogi szerokie na 6 metrów, a w 1589 roku wydano pierwsze polskie przepisy drogowe. Za czasów króla Zygmunta Augusta rozpoczęto budowę dziewięciu gościńców zbiegających się w Warszawie³⁹.

Niebagatelny wpływ na hierarchiczność traktów komunikacyjnych miała łączność pocztowa. Jej początki w Polsce datowane są na 1558 rok, kiedy to uruchomiono pierwszą linię pocztową w relacji Kraków–Wenecja⁴⁰. W 1629 roku włoski kupiec Bandinelli otrzymał przywilej królewski na uruchomienie linii pocztowej z Gdańska przez Warszawę do Lwowa. Jego syn, Mario, założył w 1662 roku dziesięć placówek pocztowych, które zlokalizował na trasie interesującego nas szlaku – w Lublinie, Zamościu i Lwowie⁴¹.

UPOWSZECHNIENIE KOMUNIKACJI (XVII–XVIII WIEK)

Za czasów króla Jana III Sobieskiego utworzono prawdziwą administrację pocztową oraz utrzymywano stacje i linie pocztowe. Wśród głównych szlaków wymieniano również trasę Lwów–Warszawa⁴².

Dopiero w 1764 roku doszło do utworzenia stałych stacji pocztowych, dzięki czemu utrwalono główne szlaki pocztowe, a więc i drogi kołowe⁴³. Wśród kilkunastu głównych krajowych szlaków pocztowych z końca XVIII wieku wymieniany był szlak z Warszawy do Kamieńca Podolskiego, zwany „pocztą ruską”⁴⁴. Prowadził on przez Jeziornę, Kozienice, Puławy, Lublin, Piaski, Fajślawice, Krasnystaw, Zamość, Krynice, Łaszczówkę koło Tomaszowa, Rawę Ruską, Lwów, Złoczów, Trembowłę, Husiatyn do Kamieńca Podolskiego (78 mil) oraz dalej do Jass i Stambułu⁴⁵ (ryc. 1). W wymienionych miejscowościach funkcjonowały stacje lub punkty pocztowe. Na przykład w Zamościu od 1774 roku działała austriacka stacja pocztowa przy trakcie lubelskim, natomiast przy Bramie Szczebrzeskiej znajdowały się stajnie pocztowe⁴⁶. Z kolei Lublin był znaczącym węzłem pocztowym, który skupiał linie pocztowe: „ruską” (kierunek: Zamość, Lwów, Stanisławów, Kamieniec Podolski, Latyczów, Winnica, Berdyczów, Biała Cerkiew, Rzeszów, Przemyśl, Jarosław), „ekstraordynaryjne” z Wołynia i „litewską” (kierunek: Brześć, Grodno, Wilno i Mohylew)⁴⁷.

³⁹ Lijewski, dz. cyt., s. 74. Wśród tych gościńców był trakt do Lwowa.

⁴⁰ Zob.: tamże; Zimowski, dz. cyt., s. 78–82.

⁴¹ Kędziora, dz. cyt., s. 294.

⁴² Przez Zamość i Lublin. Zob. Zimowski, dz. cyt., s. 85.

⁴³ Lijewski, dz. cyt., s. 74.

⁴⁴ Nazwa poczty wzięła się od nazwy ziem i prowincji, z/do których prowadzono kursy. Oprócz wymienionych miejscowości poczta ta obejmowała jeszcze linie do Jarosławia, Sandomierza i Brześcia Litewskiego; zob. Zimowski, dz. cyt., s. 92.

⁴⁵ Tamże, s. 95, 393.

⁴⁶ Zob.: Kędziora, dz. cyt., s. 294; Lijewski, dz. cyt., s. 74.

⁴⁷ Zimowski, dz. cyt., s. 93.

Na podstawie porozumienia podpisanego w lutym 1772 roku przez trzy mocarstwa: Rosję, Austrię i Prusy, wiosną tegoż roku wkroczyły na południowo-wschodnie tereny Rzeczypospolitej wojska cesarzowej Marii Teresy. Już w pierwszym rozbiórze łupem Austrii padły tereny dzisiejszej Lubelszczyzny, z ważniejszych miast wymienić należy między innymi Zamość, Tomaszów oraz Hrubieszów⁴⁸. Po klęsce powstania kościuszkowskiego, w 1795 roku zawarto kolejne porozumienia, w myśl których doszło do III rozbioru Polski, a wskutek tego do wcielenia całej Lubelszczyzny w obręb państwa habsburskiego⁴⁹.

ROZWÓJ TECHNIKI (XIX WIEK)

Panowanie austriackie na ziemiach Lubelszczyzny trwało do 1809 roku. Po wybuchu wojny francusko-austriackiej wkroczyły tu wojska Księstwa Warszawskiego pod dowództwem księcia Józefa Poniatowskiego⁵⁰.

W czasach napoleońskich trakt lwowski-lubelski odgrywał kluczową rolę w komunikacji krajowej. W departamencie lubelskim były dwa urzędy pocztowe: centralny w Lublinie oraz w Zamościu. Ponadto na szlaku do Lwowa pocztalierie znajdowały się w Piaskach, Krasnymstawie i Tomaszowie⁵¹.

Epizod Księstwa Warszawskiego trwał krótko – do 1815 roku. Po odwrócenie wielkiej armii Napoleona i zdobyciu przez wojska rosyjskie ostatnich punktów oporu⁵² kraj dostał się pod rosyjską okupację wojskową⁵³.

Przebiegająca na południe od Tomaszowa granica państwowa między Królestwem Polskim a cesarstwem Austrii wpłynęła na zahamowanie kontaktów tranzytowych ze Lwowem i Bliskim Wschodem. Świadczyć może o tym fakt zmiany przebiegu traktu „poczty ruskiej” z kierunku lwowskiego na kierunek wschodni – w głąb cesarstwa rosyjskiego.

Jacek Feduszka w swojej pracy⁵⁴ opublikował mapę noszącą tytuł *Karta dróg pocztowych Królestwa Polskiego w roku 1820*⁵⁵. Zaznaczono tam przebieg rozchodzących się ze stolicy głównych traktów pocztowych, nie pomijając rów-

⁴⁸ W. Ćwik, J. Reder, *Lubelszczyzna. Dzieje rozwoju terytorialnego, podziałów administracyjnych i ustroju władz*, Lublin 1977, s. 50.

⁴⁹ Tamże, s. 64.

⁵⁰ Tamże, s. 72.

⁵¹ Zimowski, dz. cyt., s. 258 – *Mapa traktów i stacji pocztowych Księstwa Warszawskiego 1807–1815*.

⁵² Najdłużej – przez 9 miesięcy – bronił się Zamość, którego załogą dowodził generał Maurycy Hauke.

⁵³ Ćwik, Reder, dz. cyt., s. 83.

⁵⁴ J. Feduszka, *Twierdze Modlin, Serock, Zamość w planach strategicznych powstania listopadowego*, Lublin 1999, ilustracje, ryc. 13.

⁵⁵ Mapa znalazła się w publikacji J. Krasieńskiego *Przewodnik dla podróżujących w Polsce i Rzeczypospolitej Krakowskiej*, Warszawa 1821.

niez traktu lubelskiego. Według mapy trakt ten prowadził od Warszawy przez Jeziorną, Kozienice, Puławy, Markuszów, Lublin, Piaski, Krasnystaw, skąd odbijał już w innym kierunku – na Kraśniczyn, Uchanie, Hrubieszów, Uściług do Dubna i dalej na wschód. Odcinek traktu od Krasnegostawu przez Zamość, Krynice, Tomaszów do Lwowa posiadał już w komunikacji pocztowej drugorzędne znaczenie.

Wraz z początkiem XIX wieku rozpoczęła się rewolucja w budownictwie drogowym z powodu zastosowania przez Johna Loudona MacAdama⁵⁶ nawierzchni tłuczniowej do umacniania dróg; wkrótce tę nowość wprowadzono w Polsce. W 1819 roku rozpoczęto budowę pierwszych szos z Warszawy, między innymi do Puław⁵⁷.

To ożywione budownictwo drogowe było częścią ambitnego planu rozwoju gospodarczego Królestwa Polskiego. Nowe drogi łączyły Warszawę z ważniejszymi miastami Królestwa oraz z sąsiednimi krajami, stając się w ten sposób najważniejszymi szlakami Polski, których przebiegi wytyczyły trasy współczesnych głównych dróg krajowych i międzynarodowych⁵⁸.

Prace rozpoczęto dość szybko⁵⁹, jednak nasilenie robót w drogownictwie przypadło na okres 1829–1836. Dzięki tym inwestycjom 2/3 wszystkich dróg bitych imperium rosyjskiego znajdowało się na terenie Królestwa. W tym czasie wybudowano również trakt lubelski, wybiegający z Warszawy przez Garwolin, Kurów, Lublin i dalej w kierunku Zamościa. Podobnie jak inne modernizowane główne szlaki, także i ten trakt poprowadzono wyprostowaną trasą w stosunku do drogi gruntowej, na skutek czego niektóre miejscowości znalazły się na uboczu i zaczęły podupadać⁶⁰.

W latach 1834–1836 powstała droga Zamość–Krasnystaw–Piaski–Lublin, natomiast drogę Zamość–Tomaszów wybudowano w latach 1838–1840 (ryc. 1). Oba połączenia weszły w ogólnokrajową sieć dróg bitych, z przynależnością do kategorii dróg państwowych⁶¹.

O przetrasowanym w XIX wieku trakcie lwowskim na odcinku Zamość–Krasnystaw interesująco pisze Sochaniewicz, przy okazji opisu położenia komunikacyjnego Starego Zamościa⁶²:

⁵⁶ John Loudon MacAdam (1756–1836) – szkocki inżynier i budowniczy dróg. Zasłynął jako odkrywca taniej i skutecznej metody budowy dróg o nawierzchni utwardzonej (tłuczeń), którą zaczęto masowo stosować w całej dziewiętnastowiecznej Europie.

⁵⁷ Lijewski, dz. cyt., s. 75.

⁵⁸ Tamże.

⁵⁹ W 1823 roku ukończono trakt brzeski z Warszawy przez Mińsk, Siedlce, Białą, Terespol do Brześcia.

⁶⁰ Lijewski, dz. cyt., s. 75.

⁶¹ Przegon, dz. cyt., s. 27.

⁶² *Narodziny Zamościa w pracach [...]*, s. 27.

Jeżeli chodzi o nowoczesną sieć dróg, to rzut oka na mapę przekonywa nas, że Stary Zamość leży na wybitnym szlaku komunikacyjnym, wiodącym na wschodniej krawędzi pogórza lwowsko-tomaszowskiego ze Lwowa na północ przez Żółkiew, Rawę Ruską, Tomaszów, Nowy Zamość do Krasnegostawu. [...] Podróżując tą szosą może zauważyć nader ciekawe zjawisko: nie biegnie ona środkiem wsi zabudowanych przeważnie ulicowo, równoległe do drogi, lecz przecina je w dowolnych punktach tak, że podróżny widzi zabudowania wieśniacze od tyłu, a nie, jakby się spodziewać należało, od frontu. Poszło to z stąd [!], że inżynierowie rosyjscy, wytyczając szosę, nie liczyli się z istniejącą siecią komunikacyjną, opartą o system dolin rzecznych i związaną organicznie z zabudowaniem wsi, lecz przeprowadzili trasę, używszy najkrótszych połączeń punktów ze sobą.

Dziewiętnastowieczne zmiany korekcyjne przebiegu traktu lubelsko-lwowskiego zachodziły nie tylko na odcinkach pomiędzy węzłowymi miejscowościami, ale również w samych miastach. Najlepszym przykładem jest Zamość, gdzie w przeciągu ponad dwudziestu lat trzykrotnie zmieniano trasy odcinków wylotowych do Lublina i Lwowa.

W 1809 roku przystąpiono do przebudowy, umocnienia i modernizacji fortyfikacji pod kierownictwem kapitana Leonarda Jodko i nadzorem pułkownika Jana Chrzyciela Mallet-Malletskiego. Modernizacja polegała między innymi na oczyszczeniu przedpola twierdzy poprzez wyburzanie starych przedmieść, w miejsce których wznoszono liczne umocnienia militarne i baterie zewnętrzne. Ofiarą rozbudowy twierdzy padły trakty lubelski i lwowski, których przebiegające najbliżej murów początkowe odcinki⁶³ przetrasowano, zachowując dalsze ich części⁶⁴.

Podczas drugiego etapu modernizacji zamojskiej twierdzy (1822–1830) po raz kolejny zmieniono układ komunikacyjny. Nastąpiła korekta i regulacja dwóch starych traktów: lwowskiego i lubelskiego. Zabieg ten, mający na celu wyprostowanie obydwu dróg, podyktowany był względami ekonomicznymi. Władzom wojskowym zależało również na wyprowadzeniu tych arterii z ocalałej zabudowy na teren od niej wolny. Niezbędne okazało się także dostosowanie wjazdów do położenia nowych dzieł zewnętrznych. Wytyczenie nowego traktu lwowskiego, wzdłuż obecnej ulicy Partyzantów (ryc. 2), zdegradowało stary trakt (ulice Okopowa–Krysińskiego–Świętego Piątka) do roli podrzędnej drogi lokalnej. Na wysokości obecnej ulicy Orlej zmodernizowany trakt rozwiął się w kierunku Lwowa i Hrubieszowa. Nowy trakt lubelski, wycelowany wprost na smukłą wieżę ratuszową, powstał z przesunięcia na wschód starego traktu, obudowanego po 1809 roku nielicznymi domostwami (ryc. 3). Był to już w tym kierunku trzeci z kolei trakt, który zaczęto brukować⁶⁵.

⁶³ Trakt lubelski wychodził trasą południowego odcinka obecnej alei Piłsudskiego, natomiast trakt lwowski – zachodnim odcinkiem obecnej ulicy Partyzantów.

⁶⁴ Przegon, *Zamość Światowym Dziedzictwem Kultury*, Kraków 1995, s. 32.

⁶⁵ Zob.: Sroczyńska, dz. cyt., s. 75–77; Przegon, *Zamość Światowym Dziedzictwem* [...], s. 33.

W 1825 roku rozpoczęto trwającą do 1833 roku budowę ulicy Obwodowej⁶⁶ pozwalającej od północnego wschodu ominąć twierdzę na szlaku z Lublina do Lwowa. Po 1833 roku przeprowadzono ostatnią korekcję szlaków komunikacyjnych. Wytyczony po raz czwarty trakt lubelski był ostateczny i pokrywał się z przebiegiem obecnej alei Piłsudskiego. Skorygowany trakt lwowski stał się dzisiejszą ulicą Partyzantów⁶⁷. Jednocześnie zlikwidowano poczthalterię przy trakcie lubelskim; nowy murowany obiekt poczty stanął na peryferiach Nowej Osady przy szosie Warszawa–Tomaszów⁶⁸.

Szlak z Warszawy do Lwowa należał do najważniejszych traktów komunikacyjnych w kraju. W Lublinie i Zamościu istniały pocztaamty z przyporządkowanymi im węzłowo odcinkami pocztowymi⁶⁹. W hierarchii pocztowej analizowany trakt nosił następujące oznaczenia: w roku 1834 – nr 11 (relacja Warszawa–Zamość), a w 1860 roku – nr 30/31 (relacja Warszawa–Lublin–Uściąg/Zamość/Bełzec)⁷⁰.

W drugiej połowie XIX wieku, wraz z rozwojem sieci kolejowej, drogi kołowe zaczęły tracić na znaczeniu dla ruchu dalekobieżnego. Zaznaczyły się widoczne dysproporcje w gęstości dróg bitych. Ze względów strategicznych rząd carski świadomie nie dopuszczał do inwestycji drogowych wzdłuż granic Królestwa, co uwidoczniło się przede wszystkim na terenie guberni lubelskiej⁷¹.

Mimo rzadkiej sieci dróg bitych na Lubelszczyźnie trakt lwowski-lubelski wyróżniał się dobrym stanem i umożliwiawał sprawne przemieszczanie się. Jak pisał Sochaniewicz:

Jest to dziś przynajmniej w obrębie b. zaboru rosyjskiego doskonale poprowadzona szosa, murowana z cegieł silnie wypalanych w ogniu [...]⁷².

W celu odpowiedniego utrzymywania istniejących i budowy nowych dróg w kraju zakładano klinkiernie i cegielnie. Jako pierwszą w Królestwie uruchomiono w 1875 roku rządową klinkiernię w Zamościu (ryc. 4). Zakład znajdował się przy ulicy Obwodowej i produkował początkowo materiał do brukowania ulic miejskich, później także traktu lubelskiego⁷³, który przez długie lata w granicach miasta częściowo nie spełniał standardów szlaku państwowego⁷⁴.

⁶⁶ Obecna ulica Peowiaków.

⁶⁷ Przegon, *Zamość Światowym Dziedzictwem* [...], s. 35.

⁶⁸ Sroczyńska, dz. cyt., s. 71–72.

⁶⁹ Zimowski, dz. cyt., s. 302–307.

⁷⁰ Tamże, s. 318, 320.

⁷¹ Lijewski, dz. cyt., s. 77–78.

⁷² *Narodziny Zamościa w pracach* [...], s. 27.

⁷³ Zob.: Sroczyńska, dz. cyt., s. 96; Kędzióra, dz. cyt., s. 164.

⁷⁴ „Państwowy trakt Lubelski posiadał twardą nawierzchnię jedynie w części środkowej. Jego początkowy odcinek (do ulicy Obwodowej) za czasów rosyjskich nazywano Lubelskim Wyjazdem.



2. Zamość. Nowe Miasto. Widok w kierunku Starego Miasta na wysokości rządowego składu spirytusu. Fotograf nieznany, przed 1914 rokiem. Wyd. pocztówki Żółcińska. Zbiory Muzeum Zamojskiego w Zamościu. Reprod. H. Szkutnik.



3. Zamość. Gimnazjum i Park nowy. Widok z wieży ratusza na trakt lubelski. Fot. A. Jabłoński, około 1925 roku. Wyd. pocztówki A. Jabłoński. Zbiory Muzeum Zamojskiego w Zamościu. Reprod. H. Szkutnik.



4. Klinkiemia rządowa w Zamościu przy ulicy Obwodowej. Fot. B. Sroczyńska, lata 60. XX wieku. Zbiory WUOZ w Lublinie Delegatura w Zamościu. Reprod. J. Żygawski.



5. Postument na kopcu przy drodze krajowej 17 (E372) w Łopienniku (powiat krasnostawski), upamiętniający budowę szosy Zamość–Krasnystaw–Piaski–Lublin w latach 1834–1836. Fot. J. Żygawski, 2008.

Oprócz Zamościa, przy trakcie z Lublina do Lwowa klinkiernie i cegielnie działały jeszcze w XIX/XX wieku między innymi w Lublinie, Krakowskim Przedmieściu koło Krasnegostawu, Izbicy, Wólce Panieńskiej, Kolonii Łabunie, Budach Dzierżyńskich, Sabaudii, Rawie Ruskiej oraz Żółkwi⁷⁵.

INFRASTRUKTURA TOWARZYSZĄCA. BUDOWNICZOWIE

Zwyczaj wznoszenia pomników i sytuowania słupów drogowych upamiętniających budowę dróg ma długi rodowód. Z 1151 roku pochodzi kamienny słup usytuowany na cmentarzu kościelnym w Koninie, oznaczający połowę drogi z Kalisza do Kruszwicy⁷⁶. W ciągu stuleci, w miarę rozwoju sieci drogowej, przybywało również obelisków upamiętniających budowę dróg. W XIX wieku, w okresie upowszechniania komunikacji i ulepszania środków lokomocji transportu kołowego, a także spopularyzowania poczty, modernizowano stare i budowano nowe drogi. Dla upamiętnienia zbudowania drogi bitej z Warszawy do Brześcia Litewskiego w maju 1825 roku, pod Warszawą i Terespołem zostały postawione dwa żelazne obeliski. Na podstawach słupów wyryto datę „1820” wyznaczającą rozpoczęcie budowy drogi, datę „1823” określającą rok jej ukończenia oraz „1825” – gdy zostały wzniesione pomniki. W 1823 roku budowano również szosę z Koła do Kalisza, a zbudowanie 5/7 mili drogi bitej upamiętnia wzniesiony wówczas pomnik kamienny z datą „1823”⁷⁷. Wspomnieniem budowy traktu z Warszawy do Krakowa jest kopiec w Michałowicach w powiecie krakowskim w województwie małopolskim, wzniesiony w 1830 roku w odległości 10 kilometrów od rynku w Krakowie, po ukończeniu trwającej dziesięć lat budowy traktu. Obelisk w formie ostrosłupa został wzniesiony przez budowniczych drogi, mierzył około 4 metrów od strony pól i 6 metrów od strony drogi, na jego wierzchołku został umieszczony dębowy krzyż, który przetrwał 154 lata; obecnie w jego miejscu stoi krzyż żelazny⁷⁸.

W połowie lat osiemdziesiątych powstał projekt budowy „nasypanego Lubelskiego Wyjazdu”. W listopadzie 1885 roku zaczęto układać twardą nawierzchnię, a w lutym roku następnego była już gotowa. Po 24 latach bruk kwalifikował się znowu do wymiany. «Ani przejść, ani przejechać» – monitowali magistrat, mieszkańcy, prosząc jednocześnie o regulację jezdni. Powtórne brukowanie Lubelskiego Wyjazdu szło bardzo opornie i nie doczekano tego przed wybuchem I wojny” (Sroczyńska, dz. cyt., s. 85).

⁷⁵ Na podstawie map topograficznych WIG 1 : 100 000, arkusze: Lublin Północ (1936), Lublin Południe (1937), Rejowiec (1938), Krasnystaw (1938), Zamość (1936), Tyszowce (1936), Tomaszów Lubelski (1937), Rawa Ruska (1935), Żółkiew (1935).

⁷⁶ Z. Gloger, *Ilustrowana encyklopedia staropolska*, Warszawa 1985, s. 90.

⁷⁷ G. Gill, *Kopce w krajobrazie kulturowym Polski*, Kraków 2006, s. 371.

⁷⁸ *Michałowice*, [hasło w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, t. VI, Warszawa 1885, s. 302–303.

W Łopienniku, przy trakcie Zamość–Lublin, usytuowany jest kopiec wyznaczający połowę drogi między Lwowem a Warszawą i połowę dawnej drogi między Lublinem a Zamościem⁷⁹. Został on wzniesiony pod koniec 1835 roku, po zakończeniu prac przy budowaniu traktu. Wieńczy go granitowy cokół w kształcie zbliżonym do graniastosłupa, na którym budowniczy osadzili brązowy zegar słoneczny z datą „1835” i sentencją: „NIECH SIĘ SILI I ZŁOŚCI GŁUPSTWO NA ZNISZCZENIE”. Na czworobocznym postumencie (ryc. 5), na czterech bokach ścian są zapisane informacje: „POŁOWA DROGI MIĘDZY LUBLINEM A ZAMOŚCIEM / ZROBIŁ DROGĘ INŻ. MACIEJ BAYER / PROJEKTOWAŁ DROGĘ INSPEKTOR GENERALNY INŻYNIERÓW JÓZEF SCHOUPE / ROBIONO DROGĘ OD PIASKÓW DO ZAMOŚCIA PRZEZ CZAS OD LIPCA 1834 R. DO WRZEŚNIA 1835 R.”. Na szczyt kopca prowadziły zniszczone dziś granitowe schody. Pracę przy trakcie nadzorował Maciej Bayer i Józef Schoupe.

Maciej Bayer urodził się w 1808 roku. W latach trzydziestych, po ukończeniu studiów technicznych, objął posadę inżyniera guberni radomskiej⁸⁰. Przed 1835 rokiem rozpoczął pracę przy budowie części traktu Warszawa–Lwów. Wraz z żoną, Emmą ze Stormów de Hirschfeld, zamieszkał w Fajslawicach. 30 czerwca 1838 roku zakupił od dziedzica dóbr Fajslawice Ignacego Bielskiego za 1000 złotych polskich niwę pola oraz łąkę przy niwce. Aktem wydanym w tym samym dniu, zatwierdzonym przez Radę Administracyjną Królestwa, Maciej Bayer przekazał tę niwę na wieczne czasy proboszczowi parafii rzymskokatolickiej w Fajslawicach. Zobowiązał również proboszcza do odprawiania Mszy Świętej w dniu 22 września każdego roku za duszę żony, Emilii.

Na cmentarzu przy kościele pod wezwaniem Jana Nepomucena w Fajslawicach, na lewo od głównego wejścia, w 1842 roku na mogile Emmy Bayer został wzniesiony pomnik fundacji Macieja Bayera i jego siostry Marii. Pomnik jest zbudowany z piaskowca, wzniesiony na planie prostokąta. Na jego bryłę składają się trzy prostopadłościany, na których jest umieszczona prostokątna płyta obeliskowa z żeliwną kulą, zwieńczona krzyżem. Prząd nagrobka jest obudowany dwiema prostopadłościami płytami; na prawej z nich jest umieszczony wazon z kulą, na lewej – dwie kule. Wejście do wnętrza zamyka płyta zakończona łukiem od góry. Nad nią jest ustawiona tablica nagrobna

⁷⁹ *Katalog zabytków sztuki w Polsce*, t. 8: *Województwo lubelskie*, red. R. Brykowski, E. Smulikowska, Z. Winiarz, z. 8: *Powiat krasnostawski*, oprac. T. Sulerzyska, F. Uniechowska, E. Rowińska, Warszawa 1964, s. 11–12; H. Gawarecki, J. Marszałek, *Lubelszczyzna. Przewodnik*, Warszawa 1979, s. 192; W. Świątkowski, *Lubelskie. Czwarta wycieczka po kraju*, Warszawa 1928, s. 26.

⁸⁰ Archiwum Państwowe w Lublinie, sygn. 116: Akta stanu cywilnego parafii rzym.-kat. w woj. lubelskim, Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej w Fajslawicach, Akta zgonów 1861 r., s. 103, akt nr 19.

⁸¹ *Katalog zabytków sztuki w Polsce* [...], s. 25–26.

Macieja Bayera, a wyżej pierwotnie była umieszczona figura patrona parafii, świętego Jana Nepomucena. Przy przeciwnym boku znajdują się dwie rzeźby leżących geniuszów podtrzymujących kartusz z napisem fundacyjnym.

Pod koniec lat trzydziestych XIX wieku Maciej Bayer zamieszkał w Krasnymstawie, w zbudowanym w pierwszej połowie XVIII wieku pałacyku, użytkowanym jako rezydencja biskupów chełmskich⁸¹. Dzięki staraniom Macieja Bayera, w 1843 roku w zachodni narożnik elewacji frontowej tego budynku zostały wmurowane dwa fragmenty szesnastowiecznego portalu późnogotyckiego z płaskorzeźbioną tarczą herbową i częścią napisu łacińskiego, przeniesione w tymże roku z terenu zamku w Krasnymstawie⁸².

Po zakończeniu budowy traktu Zamość–Lublin, w latach 1854–1856 Maciej Bayer uczestniczył w przebudowie cmentarza rzymskokatolickiego w Radomiu – na zlecenie Rządu Gubernialnego zaprojektował jego układ przestrzenny. Cmentarz otoczył murem, przebudował bramę, nad którą została wzniesiona wieżyczka z dwoma dzwonami, i przybudował do niej kaplicę przedpogrzebową wraz z pomieszczeniem dla grabarza. Maciej Bayer zmarł 5 kwietnia 1861 roku w Radomiu, w wieku 54 lat; został pochowany przy żonie na cmentarzu w Fajslawicach⁸³.

Drugi kopiec usypany dla upamiętnienia trasy lubelsko-lwowskiej został wzniesiony w miejscowości Wólka Łabuńska i oznacza połowę drogi między Lwowem a Lublinem⁸⁴.

DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA I FUNKCJONALNOŚĆ

Zaprojektowana i wytyczona przez inżyniera Bayera droga była główną trasą dla podróżujących w kierunku Lwów–Zamość–Lublin–Warszawa. Celem podróży i wycieczek zamościan w XIX wieku były miasta: Lwów, Warszawa i Kraków – centra życia gospodarczego, kulturalnego i naukowego. Utrudnieniem dla mieszkańców Zamojszczyzny, którzy chcieli odwiedzić Lwów, był fakt, że w wyniku zaborów miasto znalazło się w obrębie cesarstwa Austrii, którego granica przebiegała między Tomaszowem i Bełżcem⁸⁵. Miasto podlegało innej władzy i administracji, ale mieszkańcy zaboru rosyjskiego, w którego skład weszła prze-

⁸² Tamże.

⁸³ W kwietniu 1861 roku w kancelarii parafialnej parafii w Fajslawicach stawił się Konstanty Dursa, mieszkaniec Radomia i Stanisław Świdziński, tapicer z Radomia, którzy poinformowali księdza proboszcza Pawła Boniewskiego o śmierci Macieja Bayera. Z aktu wynika, że ostatnią wolą Macieja Bayera było pochowanie go na cmentarzu przy żonie. Maciej Bayer osierocił córkę Mariannę z Bayerów Czernicką zamieszkałą w Radomiu i nieznanego z imienia syna. Archiwum Państwowe w Lublinie, sygn. 116: Akta stanu cywilnego parafii rzym.-kat. w woj. lubelskim, Akta stanu cywilnego parafii rzymskokatolickiej w Fajslawicach, Akta zgonów 1861 r., s. 103, akt nr 19.

⁸⁴ M. M. Pieszko, *Przewodnik po Zamościu i okolicy*, Zamość 1934, s. 82.

ważająca część ziem Zamojszczyzny, nadal podróżowali do Lwowa w różnych celach. Pod koniec XIX wieku we Lwowie przebywał Aleksander Fredro; jak wynika z korespondencji, polskiego komediopisarza odwiedzała często córka, Zofia z Fredrów Szeptycka, mieszkająca wówczas wraz z rodziną w Łaszczowie⁸⁶.

Ordynaci Zamoyscy, właściciele majątków ziemskich oraz przedstawiciele różnych branż przemysłu często odwiedzali stolicę Królestwa Polskiego. Właściciele dóbr z obszaru Zamojszczyzny pełnili ważne funkcje polityczne lub wojskowe w Warszawie, a swe posiadłości odwiedzali co pewien czas. W latach trzydziestych i czterdziestych w Warszawie często przebywał Konstanty Zamoyski – w 1833 roku utworzył w stolicy Królestwa Kancelarię Centralną Dóbr i Interesów Zamojskich⁸⁷.

Z Warszawy do Zamościa jeździł Onufry Kicki, właściciel majątku Udrycze, szambelan króla Stanisława Augusta Poniatowskiego, a właścicielem pałacu i folwarku w Tarnogórze był generał Wojsk Polskich Józef Czyżewski⁸⁸.

Celem podróży ludzi nauki i sztuki nadal była ordynacja zamojska. W 1852 roku do Zamościa przybył w celach krajoznawczych, uznany za pierwszego polskiego archeologa, Mieczysław Potocki. Pokłosiem jego wieloletniej podróży naukowej po Lubelszczyźnie i Zamojszczyźnie jest praca zatytułowana *Zamość i jego instytucje pod względem oświaty, religii i dziejów krajowych*. W dziele Mieczysława Potockiego, oprócz rozdziałów poświęconych dziejom Akademii Zamojskiej, losom świątyń tego miasta, ordynacji i kolejnych ordynatów, znajdują się również opisy położonych w sąsiedztwie Zamościa miasteczek, które zwiedził, między innymi: Radczyń, Szczebrzeszyna i Tomaszowa, oraz wiosek: Łabuniek, Horyszowa i Goraja⁸⁹.

W 1867 roku do Zamościa przyjechał wychowanek warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych, malarz Jan Misiewicz. W Zamościu i okolicy przebywali, sprowadzeni przez ordynatów, artyści. W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XIX wieku miasto odwiedził warszawski weducista Marcin Zalewski, autor panoramy miasta i obrazu przedstawiającego wnętrze kolegiaty. Zamość i okolice znalazły się również na trasie wycieczek krajoznawczych Napoleona Ordy i Michała Elwiro Andriollego⁹⁰.

⁸⁵ Ćwik, Reder, dz. cyt., s. 93, 101.

⁸⁶ [AJM], *Kultura i sztuka w życiu XIX-wiecznej rodziny Fredrów*, „Dynowinka” 1999, nr 9, s. 9–11.

⁸⁷ M. Kozaczka, *Poczet ordynatów zamojskich*, Warszawa–Tarnów 2002, s. 93–97.

⁸⁸ R. W. Wołoszyński, *Kicki Onufry*, [hasło w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. XII, Wrocław–Warszawa–Kraków 1966–1967, s. 392–394; J. Gaździcki, *Monografia wsi Udrycz powiatu zamojskiego*, Zamość 1929, s. 24; B. Pawłowski, *Czyżewski Józef*, [hasło w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. IV, Kraków 1938, s. 382.

⁸⁹ M. Potocki, *Zamość i jego instytucje pod względem religii, oświaty i dziejów krajowych*, oprac. B. Sroczyńska, Zamość 1980.

⁹⁰ P. Kondraciuk, *Artyści w XIX-wiecznym Zamościu*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 1995, nr 1–2, s. 65–69.



6. Budynek Urzędu Gminy Nowa Osada przy ulicy Lwowskiej. Fotograf nieznany, przed 1938 rokiem. Zbiory WUOZ w Lublinie Delegatura w Zamościu. Reprod. J. Żygawski.



7. Zajazd z drugiej połowy XIX wieku przy Rynku Nowej Osady i trakcie lwowskim. Fot. K. Parfianowicz, 1967 rok. Zbiory WUOZ w Lublinie Delegatura w Zamościu. Reprod. J. Żygawski.



8. Budynek dawnej poczty w Krasnymstawie. Fot. A. Szykuła, 2008 rok.

Wyjazdów do większych ośrodków wymagały różne sprawy, jeżdżono na zakupy, do notariuszy i towarzystw kredytowych. Właściciele zamojskich i tomaszowskich aptek zaopatrywali się w sklepach w Lublinie, Warszawie i Lwowie. Trakt ułatwił również komunikację lekarzom, mieszkającym zazwyczaj w pewnej odległości od pacjentów. Ze stolicy Królestwa Polskiego przybył między innymi Jan Trzeciński, lekarz mieszkający w Rachaniach⁹¹. Zamość był również miejscem migracji przedstawicieli innych zawodów. Na ulicy Bazyliańskiej w 1863 roku znajdowało się mieszkanie rękawicznika, który przyjechał do Zamościa w latach trzydziestych XIX wieku z Warszawy, a w Niemirówku w latach siedemdziesiątych XIX wieku mieszkał przybyły z Krakowa litograf Leonard Bogusławski⁹².

Następstwem zniesienia zakazów budowanych w Zamościu był rozwój przedmieść. Wznoszono budynki użyteczności publicznej (ryc. 6), karczmy i zajazdy (ryc. 7), urzędy pocztowe (ryc. 8), towarzystwa kredytowe i huty⁹³. Dla osób korzystających z tych usług trasa nowego traktu lubelsko-lwowskiego

⁹¹ J. Peter, *Z dziejów służby zdrowia w Tomaszowie Lubelskim*, Zamość 1946, s. 50, 77–85.

⁹² Archiwum Państwowe w Zamościu, Akta Stanu Cywilnego parafii rzymskokatolickiej w Łabuniach, 1880 rok, s. 96.

⁹³ Sroczyńska, dz. cyt., s. 71–80.

była korzystniejsza, skrócił się czas podróży, spopularyzowały środki komunikacji i upowszechniła poczta. Do dyspozycji podróżnych były trakciernie, czyli karczmy usytuowane przy trasie, między innymi w Hucie Antoniowskiej, Łabuniach oraz między Wólką Orłowską a Grodysławicami.

W następnych latach nowe środki lokomocji – kolej, automobile i samoloty – zrewolucjonizowały sposób przemieszczania się i spopularyzowały transport masowy. Dzięki tym wynalazkom podróżowanie, będące niegdyś luksusem dostępnym dla wybrańców, stało się dobrem powszechnym.