

Głos trąbki i turkot powozu

Z dziejów poczty lubelskiej

Pierwsza siedziba poczty lubelskiej w drugiej połowie XIX wieku, jakkolwiek usytuowana przy pryncypalnej ulicy miasta, nie była wtedy nadto dostojna i odpowiednia do rangi mieszczącego się tam urzędu. Można ją dzisiaj zobaczyć i porównać z obecnym gmachem Poczty. Była to kamienica pod dawnym numerem 137 (obecnie 19), stojąca przy Krakowskim Przedmieściu, oczywiście. W 1798 roku nabył ją na licytacji za 1200 złp Jan Grundlich, naczelnik urzędu i komisarz poczt, który tę funkcję sprawował do 1830 roku.

Wszystko to niebawem miało się zmienić. Najważniejszy pozostawał zaś fakt, że w drugiej połowie XIX stulecia, kiedy Warszawa stała się centralnym węzłem i ośrodkiem komunikacji pocztowej, Lublin nie pozostał na uboczu, ale zaczął pełnić podobną rolę tu, na wschodzie, uzyskując regularne połączenia z innymi ważnymi dla łączności pocztowej miastami. W wydanym jeszcze w 1752 roku wykazie kursów PN. „Jak idą poczty”, Lublin obok tak węzłowych miast jak Lwów, Jarosław, Zamość, Kamieniec Podolski, Sandomierz i Brześć Litewskie tworzył tzw. Poczte ruską.

Gdzie wtedy – 46 lat wcześniej – mieścił się urząd pocztowy, trudno powiedzieć, jedno jest pewne, że od środy do niedzieli każdego tygodnia rozlegał się pod domem pocztowym głos trąbki i turkot powozów. Na pocztę zawsze czekano w Lublinie pilnie i z uwagą, kto wie, czy nawet i nie w czasach przed lokacją miasta.

Powody króla Chrobrego

Chrobrego któż to wtedy w XI wieku mógł słać wiadomości, rozkazy, polecenia? Oczywiście: król, książęta, zakony, miasta i konfraternie kupieckie, a w późniejszych czasach także i uniwersytety. Początki więc Poczty Polskiej sięgają początków państwowości polskiej i początków organizowania się miast. Panujący, rządzący i handlujący coraz bardziej przekonywali się o tej „czwartej sile”, jaką było przesyłanie informacji.

Szybko pojął to już Bolesław Chrobry, wprowadzając zwyczaj zapewniania na potrzeby dworu

powód, czyli koni i wozów dla posłańców królewskich. Docenił to w swoich kronikach Jan Długosz pisząc, że „tak mądrze i przezornie król ten urządził swoje państwo, że wszelkie sprawy i wypadki świeżo wydarzone czy to w pobliżu czy z dala, w kraju czy za granicą nie tylko dniem, ale i nocą dochodziły do jego wiadomości”.

Rychło więc miasta leżące na ważnych szlakach handlowych, szczególnie miasta królewskie, zobowiązane zostały do delegowania posłańców pieszych lub konnych, a także zapewnienia powód do rozwożenia rozkazów, poleceń i listów królewskich.

Co tydzień inny mieszczanin miał przyjemność trzymania w pogotowiu koni, co też regulował sam burmistrz, ale w miarę rozwoju tej formuły łączności sztafetowej wystąpiły różne uciążliwości. Bo to i szara strefa urzędnicza też zaczęła mieć w tym względzie swoje priorytety i wymagania, także wiele miast wystąpiło o przywileje królewskie... zwalniające je od obowiązku dostarczania powód. Do czego zresztą królowie przychyłali się. Na przykład w 1379 roku przywilej taki od króla Władysława Jagiełły uzyskała Warszawa. Co nie znaczy, że władza zrezygnowała z przesyłania poczty. Wprost przeciwnie – na jej utrzymanie wprowadziła podatek zwany „sztosem”, płacony przez mieszkańców miast od domów i rzemiosł, a przez mieszkańców wsi od łąnu lub włóki.

Poczty i gońcy

Prócz poczty królewskiej do połowy XVI wieku „chodziły” poczty klasztorne, miejskie, sądowe, kupieckie itp. Wszyscy chcieli wiedzieć, co się w świecie władzy, interesu i dobrego towarzystwa dzieje. Organizowane już były stacje pocztowe, którymi sprawnie kierowali faktorzy. Miasta zaś utrzymywały własne poczty.

Do najstarszych należy poczta gdańska, wrocławska i krakowska. Gońcy z tych metropolii byli jednolicie poubierani, na ramieniu nosili tarcze z pierwszą literą nazwy miasta, mieli ściśle ustalone dni przybycia i odejścia z pocztą. Ponieważ trasy ich pocztowej wędrówki były i uciążliwe, i odległe – na przykład z Krakowa czy Wrocławia do Pragi Czeskiej, do miast śląskich, Kalisz, Gdańska – ale i też niebezpieczne, brali ze sobą broń i psy. A dla obliczenia długości przebytej drogi mocowali sobie paskiem nad kolanami krokomierze. Urządzenie to wskazywało liczbę kroków, a ta była podstawą do obliczenia należnego gońcom wynagrodzenia.

W wieku XVI i XVII z inicjatywy i składek kupców i w ich interesie powstawały związki gońców, które miały swoje szczegółowe regulaminy na wykonywanie usług pocztowych. Gońcy dostarczali pocztę do miasta, gdzie listy i przesyłki roznoszone były z kolei przez gońców-doręczycieli. Niech no który spróbował wystawić list na widok publiczny, przepisać go lub przetrzymać! Groziła mu za to sroga pieniężna kara. Podobnie jak i wszelkie opóźnienia na trasie spowodowane zbyt długim popasem na stacji lub w karczmie były wyluczane co do godziny i za co również na gońca spadały nieprzyjemne konsekwencje.

Regulamin pracy tych posłańców – szczególnie na Śląsku – był precyzyjny co do obowiązków, terminów, obchodzenia się z powierzoną przesyłką itp. Oraz rygorystyczny wobec przekroczeń i przewinień. I słusznie. Jak termin dostarczenia poczty z Wrocławia do Lipska wynosił sześć dni, tak w tym czasie dostarczony być musiał. Obowiązywało też dokładne adresowanie listów.

Europejskie poczty na rodzimych traktach

Nie da się ukryć, że dla rozwoju krajowego handlu i poczty wielkie znaczenie miała „drożność” przebiegających przez Rzeczypospolitą, a także i nasz lubelski region – międzynarodowych szlaków handlowych. Do najważniejszych – w skali kraju – należały droga z Koszyc na Węgrzech do Gdańska, z Gdańska do Lwowa i odchodzący stąd wielki szlak wschodni do Chin, Indii i Persji. Ważna była droga z zachodu przez Poznań – Warszawę – Wilno do Moskwy. A na Lubelszczyźnie? Tu należy wspomnieć o dwóch pocztach, których zorganizowanie polecił miłościwie nam wtedy panujący Zygmunt August. On to bowiem otworzył pierwszą regularną, międzynarodową linię pocztową między Krakowem i Wenecją! Posłańcy konno przebywali ją w dziesięć dni i była to tzw. Poczta włoska. Wysyłka listu z Krakowa do Wenecji kosztowała groszy 6, co według ówczesnych cen przekładało się na cenę półkorca pszenicy lub dwóch kop jaj.

Następną ważną rolę w komunikacji odegrała tzw. poczta litewska, którą król słał listy za pośrednictwem posłańców z Krakowa do Wilna, na co schodziło im dni siedem. Droga ta wiodła wzdłuż prastarego szlaku ze stolicy w Krakowie przez Sandomierz, „nasz” Urzędów – Lublin i dalej na Litwę i Ruś.

Gdyby nie najważniejsze królewskie damy serca – bona Sforza, matka króla, i jej włoskie interesy, a potem sprawy spadkowe, oraz Barbara Radziwiłłówna – sprawy sercowe i polityka – poczta ta nie powstałaby tak szybko. Mus to mus. Tu odnotować nam wypada rzecz najważniejszą: 18 października 1558 roku król Zygmunt August powierzył kierownictwo poczty swojemu dworzaninowi Prosperowi Prowanie, „mając na celu własną, tudzież naszych poddanych wygodę”. Datę tę uważa się za początek zorganizowanej poczty polskiej! Od 1960 roku dzień 18 października obchodzony jest jako Dzień Łącznościowca zarówno przez pracowników poczty, jak telekomunikacji.

Piemontczyk w służbie królewskiej Prosper Prowana, wcześniej – włoska rodzina Thurn-Taxisow, kupiecka familia z Augsburga – Fukierowie, oraz następcy Prowanów – również włoska, lecz spolszczona florencka rodzina Montelupich – to są pierwsi organizatorzy i kierownicy poczty. Nic by jednakże bez królewskiego wsparcia, przywilejów nie działali. Tudzież dochodów z opłat pocztowych. Co nie znaczy, iż zawsze się ze wszystkiego sumiennie sami sprawiali. Odwoływali ich obaj Zygmuntowie – król ojciec i król syn, i na ich miejsce mianowali następców. Ich sprawa.

Uchwalony w 1564 roku na sejmie koronnym „Uniwersał na powody warszawskie”, prócz

skrupulatnych obowiązków powodowych i taryfy pocztowej, wskazywał też, by posłańcy nosili odznaki królewskie do odpowiedniego zresztą ubioru oraz posiadali trąbkę do sygnalizowania. Poczta zaś mianowana została królewską.

Nie wypada tu nie wspomnieć o osobistym zainteresowaniu się pocztą przez króla Batorego, który to w czasie silnych przygotowań do wojny z Turcją był w potrzebie wymieniania częstej korespondencji z Rzymem. W związku z czym w 1583 roku w zamian za prolongatę przywileju na prowadzenie poczty dla Sebastiana Montelupiego i jego synowa Walezego, monarcha zażądał pilnego zorganizowania dwóch kursów w miesiącu z Krakowa do Wenecji i takiego rozstawienia koni po stacjach, by jazda tam i z powrotem nie trwała dłużej niż 15 dni. Montelupi zobowiązani też byli dostarczać królowi oraz dworzanom pocztę tam, gdzie się aktualnie dwór znajdował. Niewykluczone, że i do Lublina. A kiedy stolica kraju – już za Wazy – przeniesiona została do Warszawy, opłata za list wysyłany do Italii podróżowała. Jeśli list ważył jeden łut (12,67 gramów), to jego wysyłka kosztowała 20 groszy, czyli korzec pszenicy lub 160 jaj.

W drugiej połowie XVII wieku regularne też kursy pocztowe otrzymały wszystkie miasta powyżej 4 tys. mieszkańców. Lublin „załapywał” się lekko, licząc już na początku XVI wieku 4,5 tys. mieszkańców, a kilkadziesiąt lat później około 10 tys., będąc jednym z głównych miast Rzeczypospolitej. W XVII wieku konstytucja, jak i wydane na jej podstawie królewskie ordynacje pocztowe przyniosły wiele zmian w organizacji poczty oraz przekształcenia jej z instytucji prywatnej, dotowanej przez króla, w państwową, utrzymywaną z podatków. W tym samym wieku wiele miast – zapewne także i Lublin – zaczęło zakładać własne poczty, tak zwane partykularne, które zostały otoczone tą samą opieką prawną jak i poczty powszechnie. Najlepiej zorganizowane były wtedy poczty lwowska, przemyska i nowogrodzka, nie mówiąc już o śląskich.

Za Jana Kazimierza na obszarze Królestwa ustanowione zostały stacje pocztowe oraz mianowani poczmistrzowi i podległe im służby. Placówki takie w połowie XVII wieku miały Kraków, Tarnów, Rzeszów, Jarosław, Lwów, Zamość, Lublin, Warszawa, Toruń i Poznań.

Od słupa do słupa

Kiedy pod koniec XVII wieku królem polskim został August II, elektor saski, rozwinęła się – co jest zrozumiałe – poczta polsko-saska. Co prawda połączenie z Warszawy do Drezna przez Wrocław zorganizował już Jan III Sobieski. Tę 600-kilometrową trasę pocztylioni pokonywali konno w 14 dni. August III natomiast, idąc za pomysłem swego poprzednika, zorganizował kilka nowych szlaków, między innymi z Warszawy do Drezna i z Warszawy do Rygi, Moskwy i Kijowa. Do tych arterii niewątpliwie podłączony był także i Lublin. No bo jakże inaczej słać by miała listy księżna Izabella Czartoryska z Puław? Król August III miał też dobry pomysł, by zorganizowanie połączeń z Warszawy do Drezna, jak i późniejszy komisariat nad tymi drogami powierzyć znanemu kartografowi Adamowi Zuernerowi. Wymyślił on bowiem niezwykle przydatny do wymierzania

i wytyczania tych szlaków specjalny wóz pomiarowy, zwany viatorium. Przy jego pomocy można było określić czas przejazdu z Warszawy do Drezn na 135 i pół godziny. Pan Zeuner miał też inny, równie pożyteczny pomysł oznaczania szlaków specjalnymi kamiennymi słupami-obeliskami, które pokazywały odległości do danych miast. Umieszczano je przed bramami miejskimi. Prócz słupów „miejskich” były też milowe i półmilowe, pokazujące odcinki drogi w tym samym wymiarze długości. Słupów tych - póki żył August III – wystawionych zostało 80.

To w kierunku zachodnim, a na wschodnim? Tu trzeba zrobić uwagę z inną, późniejszą już datą. Otóż zarówno w Rosji carskiej, jak i Królestwie Polskim, drogi bite zaczęto budować w 1816 roku. Tak powstał trakt główny, podlaski, czyli z Warszawy do Brześcia, mający rangę drogi państwowej. Była to jedna z pierwszych takich dróg po prawej stronie Wisły, którą zbudowano w latach 1819-1823. Dla upamiętnienia i uświetnienia tej inwestycji z inicjatywy nieocenionego ks. Stanisława Staszica – ówczesnego ministra stanu – zostały wzniesione dwa pomniki „drogowe” – 21 maja 1825 roku w Warszawie na Grochowie i 10 listopada tego roku w Terespolu. Oba według projektu znanego nam rzeźbiarza Pawła Malińskiego – twórcy pomnika Unii Polsko-Litewskiej w Lublinie. Także z inicjatywy Stanisława Staszica.

Oba „drogowe” pomniki stoją do dzisiaj i głoszą, że „Nakładem narodowym drogi brzeskiej staj CLXXVIII z głazu ubito”. Ile to jest 178 staj nowopolskich, czyli wiorst, liczących po 1067 metrów? Dokładnie 190 kilometrów, czyli tyle ile obecnie między Warszawą a Terespołem.

Wzdłuż tego traktu założono, rzecz jasna stacje pocztowe lub do przeprężenia koni. Gdyby ktoś był ciekawy, jak ta stacja kiedyś była urządzona, proszę bardzo: „stacja posiadała nie tylko pomieszczenia spedycyjne, ale i stajnię i wozownię, a nadto kuchnię i zajazd dla podróżnych, gdzie by mogli przenocować. Stacje umeblowane były w kanapy, komody i lustra. Można było zamówić czterodaniowy obiad, zakąski, herbatę, kawę, wino i wódkę”. Tu bowiem spotykały się dwie komunikacje – pocztowa i pasażerska. Stacje typowo pocztowe jedynie w wyjątkowych przypadkach – gdy nie było w pobliżu karczmy lub zajazdu – przyjmowały i nocowały swych pasażerów. Z dbałości o bezpieczeństwo kurierów i przesyłek.

Pocziwa karczma Budzyń

Na początku XIX wieku punktem wymiany poczty w Lublinie była karczma stojąca u zbiegu ulicy Mełgiewskiej i Turystycznej. Istniała tu niegdyś przeprawa tylko przez rzekę Bystrycę, ale spotykały tu główne szlaki komunikacyjne z Lublina na Litwę – przez Łęczną, i na Ruś w kierunku Mełgwi. Miejsce więc dla karczmy było znakomite. A dla stacji pocztowej tym lepsze. Pobudowano więc tu Zajazd Pocztowy. Jakiej urody zaś była to budowla, możemy zobaczyć nawet i do dziś. Bowiem zachowała się ta karczma w swoim klasycystycznym stylu z czasu ostatniej 1833 roku budowy. Wcześniej stały tu karczmy drewniane, które ogniem zniesione zostały, także i nieprzyjacielskim – jak pisano w starych komentarzach. Karczmę tę zwano Budzyń.

Tu znów ważne wtrącenie: 18 grudnia 1764 roku jeszcze król Stanisław August Poniatowski wydanym wtedy uniwersałem utworzył na terenie całej Rzeczypospolitej urzędy pocztowe, ustalając taryfę opłat dla podróżnych i listów, no i rozbudował trakty, których – jak już we wstępie wspomnieliśmy – węzłowym punktem była Warszawa. W czasach Księstw Warszawskiego po ziemiach polskich zaczęły kurować pierwsze dylizansy, później zaś omnibusy konne.

Według ówczesnych rozkładów jazdy do Lublina można było doprawić pocztę w każdą środę. Ze stolicy zaś poczta przychodziła we czwartki. W soboty spodziewano się przesyłek z Zamościa, Lwowa, Stanisławowa, Kamieńca Podolskiego, Latyczewa, Winnicy, Berdyczowa, Białej Cerkwi, Jarosławia, Przemyśla i Rzeszowa. Z Wołynia przychodziła poczta przyspieszona, a jej nadawcami byli mieszkańcy Włodzimierza, Łucka, Dubna, Ostroga. No i oczekiwania też poczta litewska z Mohyłowa, Wilna, Grodna i Brześcia. Niedziela była terminem nadejścia poczty z Drezna, Leszna, Poznania, Gdańska, Torunia, Królewca, a także Sandomierza, Opatowa i Piotrkowi Trybunalskiego.

Lublin zaś odprawiał w niedzielę pocztę do Warszawy, Krakowa, Sandomierza, Lwowa, Zamościa, Kamieńca Podolskiego – stamtąd poczta szła do Jassy i Stambułu, Jarosławia, Wilna, Grodna i Brześcia Litewskiego.

Rok 1808 był dobry dla Lublina. Miasto otrzymało wtedy codzienne połączenie – przez Puławy i Kozienice – z Warszawą, do której dwa razy w tygodniu dochodziły dodatkowo ekspresowe poczty konne. Lublin jako największy węzeł komunikacyjny uzyskał ponadto tytuł Pocztańtu, a cała lubelska poczta została na wzór francuski zreorganizowana za podziałem na 10 departamentów. W „Tabeli wszelakich traktów komunikacyjnych i pocztowych” z 1834 roku numerem 11 oznaczony był główny trakt z Warszawy do Zamościa. Długość tej drogi wynosiła 37 i pół mili. Szybkość pojazdów – dylizansów i wszelakich innych omnibusów konnych, nie była większa jak jedna mila na trzy kwadransy, czyli 9,5 kilometra na godzinę! Zaiste zawrotna!

Do Pocztańtu w Lublinie należało jedenaście stacji pocztowych w takich dużych miastach jak Bełżce, Krasnik, Urzędów, Rachów, Markuszów, Kazimierz, Piaski, Krasnystaw, Chełm, Dubienka i Zamość, i takich dwóch wsiach jak Wojsławice i Puławy.

Ciekawostka: po rozbiorach i po utworzeniu Księstwa Warszawskiego zaczęła działać jako pierwsza poczta wojskowa i jako pierwsza, acz nieliczne i tylko w Warszawie, pojawiły się uliczne skrzynki pocztowe. W powszechnym użytku zaczęły być dopiero od 1854 roku.

A znaczek pocztowy kiedy wszedł w obieg? W Królestwie Polskim przylepiano najpierw znaczki rosyjskie, ale już 1 stycznia 1860 roku ukazał się pierwszy polski znaczek z herbem Królestwa! Herbem tym był, niestety, jeszcze dwugłowy carski orzeł, na którym widniała już tarcza z orłem polskim. Jego wartość, co głosił polski i rosyjski napis, wynosiła za łut kopiejek sześć. Jeden łut wagi to 12,6 grama. Niebawem też pojawiły się stemple do kasowania znaczków na listach. Były one oznaczone numerami stacji pocztowych – od nr 1 (Warszawa) do 269, o jednakowym kształcie i rysunku koła lub kwadratu. Używano też – i to od dawna – pieczęci –

najpierw lakowych wypukłych. Najstarsza taka pieczęć pochodzi z Zamościa z 1768 roku. Z czasem zastąpiły je pieczęcie płaskie – tuszowe.

W 1860 roku przez Królestwo Polskie przebiegało 12 traktów głównych, z czego dwa przez Lublin. Była to droga z Warszawy do Uściługa oraz z Warszawy do Zamościa i Bełżca. Odchodziło odeń 13 bocznych dróg pocztowych, docierających do wielu zakątków Lubelszczyzny.

Lubelskie domy pocztowe

W całym bogatym schemacie tej rzeczy lubelskie domy pocztowe, znajdujące swe lokum w kamienicach przy Krakowskim Przedmieściu, jakoś „od biedy” spełniały warunki zawarte we „Wzorach na domy zajezdne przy drogach bitych projektowane i litografowane w Dyrekcji Generalnej Korpusu Inżynierów Dróg i Mostów”. „Wzory” te preferowały budynki piętrowe z wysokim dachem, czterema kolumnami zwieńczonymi tympanonem na froncie. Jednym słowem – siedziby pocztamtów utrzymane miały być w duchu klasycyzmu.

Jak wspomnieliśmy we wstępie, pierwszym gmachem mieszczącym lubelską pocztę była kamienica przy Krakowskim Przedmieściu 137. W 1848 roku urząd pocztowy zmienił adres, przenosząc się do Budynku Przy Krakowskim Przedmieściu 170 (dzisiaj jest to numer 52). Budynek ten istniał do 1979 roku, ale z powodu awarii murów został rozebrany. Przeprowadzka poczty – w 1848 roku – wiązała się zapewne z zakupem parceli i stojącej na niej kamienicy, którą na licytację jeszcze w 1821 roku wystawił lubelski aptekarz Jan Górecki. Ale myśl o budowie nowego domu pocztowego wszystkim, komu rozwój i nowoczesność Lublina nie była obojętna, nie dawała spokoju. Pisał nawet o tym autor słynnego przewodnika po Lublinie Seweryn Zenon Sierpiński w swoim Obrazie miasta Lublina.

I prawdopodobnie kamienica po aptekarzu została kupiona, wyremontowana i przystosowana na siedzibę urzędu pocztowego. Nosiła ona wyraźne cechy architektury połowy XIX wieku, była więc jakby w zgodzie ze wspomnianym „Wzorem”. Jednak potrzeby urzędu pocztowego, obsługującego prawie 30-tysięczne miasto, rosły, a budynek dotychczasowy okazał się przyciasny.

W 1861 roku wzniesiona została nowa, solidna, dwupiętrowa kamienica z 11 oknami od frontu. Na parterze – po wschodniej stronie, była brama przejazdowa na podwórze, na którym znajdowały się stajnie. Do urzędu zaś wchodziło się po kilku stopniach, a wejście było w centralnej części elewacji.

16 lipca 1923 roku wieczorem nad Lublinem przeszła burza, a w wyniku spięcia spowodowanego uderzeniem pioruna wybuchł pożar. Co się spaliło, co uratowało? Jakie były dalsze dzieje lubelskiej poczty – o tym w następnym odcinku.

A trąbka?

No właśnie, co z trąbką? Widzimy oto odświeżony emblemat poczty przedstawiający złotą trąbkę na niebieskim tle. Jest to bardzo stary symbol pocztowej służby. Używany był przez pocztylionów już w XVI wieku. O wyłączność używania sygnału trąbki procesowała się słynna rodzina poczmistrzów – Taxisów z niemieckim związkiem rzeźniczym. Rzeźnicy bowiem organizowali bowiem kiedyś swoje kupiecko-rzemieślnicze poczty, które ze wszystkich poczty tego rodzaju najdłużej działały. Trudno uwierzyć, ale spór ten toczył się coś ze 300 lat! Wygrała sprawę poczta państwowa, uzyskując carskie i królewskie w tym względzie gwarancje.

W Polsce po raz pierwszy wzmianka o trąbce ukazała się w 1667 roku w „Ordynacji poczty przemysłowej”.

W czasach późniejszych używanie trąbki przez pocztalterów stało się coraz powszechniejsze. Trąbka wchodziła też obligatoryjnie w skład wyposażenia pocztyliona, a on sam musiał się nauczyć na niej pięknie grać. Nie tylko sygnały w rodzaju – stój! Kłusem! Stępa! Ale i sygnalizować rodzaj poczty, dawać znak – sygnał na trwożę itp. Zarządy poczty wydawały zresztą zbiory nut z sygnałami i ariami na trąbkę. Bo nie tylko grywane na niej były komendy i alarmy, ale i przyjemne dla ucha podróźnych melodie. Przyszedł jednak czas, kiedy niemiłe zaborcom było pocztowe granie. A nawet wręcz – politycznie – niebezpieczne! Bo oto przejeżdżający przez miejscowości i tereny leśne pocztylioni dawali powstańcom sygnały o ruchu wojsk carskich. A ku pokrzepieniu ducha na cały świat – jadąc traktem – grali „Jeszcze Polska nie zginęła”!

Przeto carska władza wojskowa odebrała pocztylionom trąbki. Czy powróciły po odzyskaniu przez Polskę niepodległości? Tak, ale już jako piękne godło Poczty Polskiej.

Marta Denys

P.S. Opracowano na podstawie wydawnictwa pt. *Poczty Polskie* Zuzanny Borcz, materiałów *Z dziejów poczty w Urzędowie* Stanisława Stadnika i Józefa Gałkowskiego oraz *Dziejów Lubelskiej Dwójki* Stanisława Stadnika.