

Marlena Brzozowska*

Wśród dróg i ulic Ciechanowca (wybrane aspekty)¹

Stan dróg to od bardzo dawna temat kontrowersyjny, a ich naprawy i remonty pojawiały się jako tematy wielu dyskusji na łamach prasy. Zagadnienie warstwy komunikacyjnej należy rozpatrywać nie tylko w kwestii stanu samej nawierzchni drogi i jej przemian, jako że do infrastruktury drogowej należą nasadzenia przydrożne, przystanki autobusowe, parkingi, znaki i inne elementy związane z jej codziennym funkcjonowaniem. Do krajobrazu komunikacyjnego można zaliczyć również szlaki wodne, kolejowe i komunikację lotniczą wraz z ich infrastrukturą².

Krajobraz komunikacyjny ulega przekształceniom pod względem technologicznym (np. zmiany nawierzchni), a również użytkowym i estetycznym. Za przykład może posłużyć redukcja drzew i alei przydrożnych, w przeszłości tak bardzo cenionych ze względu na waloryzację estetyczną

* Marlena Brzozowska, Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu.

¹ Artykuł oparty na tekście opublikowanym przez autorkę w „Ciechanowieckim Roczniku Muzealnym” [2021].

² J. Tyszkiewicz, *Geografia historyczna. Zarys problematyki*, Warszawa 2014, s. 122.

krajobrazu i za walory użytkowe, jak zacienianie przestrzeni drogi, ochronę przed wiatrem i śniegiem, wyznaczanie ciągu drogi nocą. Drogi i ulice oddziałują również na odczucia słuchowe (turkot kół na bruku, szum opon i silników) i zapachowe (spaliny). Artykuł przedstawia garść informacji o ulicach Ciechanowca i drogach do niego prowadzących, w ujęciu historycznym. Na podstawie źródeł archiwalnych: map, dokumentów oraz ikonografii zostały ustalone kwestie dotyczące remontów części ulic, ich wyglądu i przemian, zasygnalizowano także ich znaczenie kulturowe.

*

Rozwój miasteczek na szlakach handlowych można wiązać z upowszechnieniem kupiectwa jako zajęcia stałego. Pierwsze duże trakty handlowe prowadziły przez miasta o większym znaczeniu i omijały region pogranicza mazowiecko-podlaskiego, łącząc Kijów i Kraków z Gdańskiem. Położenie węzłowe miast względem sieci komunikacyjnej warunkowało ich późniejszy rozwój. Zmiany w sieci drożnej oraz sposobu komunikacji zmieniały wartość tego położenia, obniżając lub podnosząc jego status³.

Tam gdzie osadnictwo było stałe, szlaki miały charakter trwalszy i względnie niezmienny, przebiegając wzdłuż parceli o określonej własności. Od średniowiecza poszczególne punkty osadnicze były ze sobą połączone bezpośrednio najprostszymi i najkrótszymi drogami, a gdzie ruch odbywał się z największą częstotliwością, tam drogi prawdopodobnie były najlepiej utrzymane pod względem przejezdności

³ Położeniem węzłowym Daniela Szymańska nazywa „zbieżność i krzyżowanie się dróg różnych kierunków” (D. Szymańska, *Geografia osadnictwa*, Warszawa 2013, s. 190). Podobne jak Ciechanowiec położenie przy szlaku komunikacyjnym miały m.in. Drohiczyn, Goniądz i Tykocin, por. S. Aleksandrowicz, *Powstanie i rozwój miast województwa podlaskiego (XV-I poł. XVII)*, „Acta Baltico-Slavica” 1964, t. I, s. 142.

podczas różnych pór roku⁴. W regionie pogranicza mazowiecko-podlaskiego osadnictwo, którego wpływ na współczesny krajobraz da się zauważyć obecnie, można odnotować od XV w., chociaż wiadomo, że osady i grody w rejonie Mazowska Puszczańskiego, zwanego też Nadnarwiańskim, pojawiły się kilkaset lat wcześniej. Jednak w dużym stopniu zostały one zniszczone przez najazdy Krzyżaków i Jaćwingów.

Według Henryka Samsonowicza drogi w początkowej fazie rozwoju osadnictwa i handlu z nim związanego nie były stałe ze względu na zmieniające się warunki przyrodnicze, np. poziom wód gruntowych. Stałymi punktami, które owe drogi miały łączyć, były miasta i przeprawy przez rzeki. Można wywnioskować, że poruszano się z punktu wyjściowego do celu możliwie najkrótszą i najbezpieczniejszą trasą, bez względu na wcześniej wytyczone szlaki. Drogi łączące konkretne ośrodki opisują jednocześnie stosunki między nimi⁵.

Najwcześniejszy szlak, co do którego można zaryzykować stwierdzenie, że wpływał na rozwój i działalność Ciechanowca, to droga rzeczno-lądowa kierująca się z Rusi Kijowskiej przez drohicki Bug w kierunku Wisły i dalej do Płocka⁶. Ciechanowiec mógł znajdować się również w strefie wpływów traktu pomiędzy Rusią i Jaćwieżą, który prowadził „(...) Bugiem, następnie Narwią, obok Wizny, Bie-

⁴ H. Samsonowicz, *Przemiany osi drożnych w Polsce*, „Przegląd Historyczny” 1973, nr 4, s. 698–699. Według mapy opracowanej przez Stanisława Lewickiego w 1926 r. trasa z Wilna biegła przez Grodno i Nur do Warszawy, a w drugim wariantcie przez Pułtusk do Torunia. Większe znaczenie dla handlu mógł mieć Nur, gdzie składowano sól; *Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich i w. XVI*, S. Lewicki (oprac.), skala 1 : 3500 000, Warszawa 1926 (<https://polona.pl/item/drogi-handlowe-w-polsce-w-wiekach-srednich-i-w-xvi,ODQ1NjI2NjQ/11/#info:metadata> /dostęp: 10.05.2021/).

⁵ H. Samsonowicz, *Przemiany osi drożnych w Polsce*, s. 698–700.

⁶ Tamże, s. 701.

brzą i prawdopodobnie Łęgiem do Jeziora Rajgrodzkiego”⁷. Brak badań archeologicznych nie pozwala odnotować dokładnego przebiegu szlaku ani jego wariantów przebiegających przez miasto. Jerzy Wiśniewski wspomina natomiast o drodze prowadzącej przez pustki osadnicze nad Narwią: „(...) z Grodna kierowała się na Bielsk, Ciechanowiec i do Warszawy”⁸.

Odpowiedź na pytanie, co powstało pierwsze: droga czy miasto? – daje autor jednej z pierwszych monografii Ciechanowca, Stefan Kwiatkowski: „Ciechanowiec obsługiwał również trakt handlowy wiodący z Wilna na ziemie polskie. Jeden z wariantów tego szlaku przebiegał przez Knyszyn, Tykocin i Łomżę, drugi przez Bielsk i Ciechanowiec”⁹. Unia Królestwa Polskiego z Wielkim Księstwem Litewskim sprawiła, że dla polskiego handlu ważnym ośrodkiem stało się Wilno¹⁰. Trakt wileński miał dwie odnogi przebiegające przez Drohiczyn, w kierunku północnym: przez Bielsk, Narew, Gródek, Krynki, Odelsk i Grodno, we wschodnim: przez Mielnik i Brześć, lub przez Ciechanowiec¹¹. Odnoga prowadząca przez Ciechanowiec mogła zyskać na znaczeniu po, jak pisze Józef Maroszek, „zahamowaniu” drogi przez Kowno z powodu wojny z Zakonem Najświętszej Maryi Panny, na rzecz przewozu soli Bugiem i Narwią¹². Można więc zaryzykować stwierdzenie, że to

⁷ K. Musianowicz, *Drohiczyn od VI do XIII wieku*, Wydawnictwo „Pojezierze”, Olsztyn–Białystok 1982, s. 76.

⁸ J. Wiśniewski, *Rozwój osadnictwa na pograniczu polsko-rusko-litewskim od końca XIV do połowy XVII wieku*, „Acta Baltico-Slavica” 1964, t. I, s. 122.

⁹ S. Kwiatkowski, *Ciechanowiec*, Warszawa 1983, s. 13.

¹⁰ Zob. H. Samsonowicz, *Przemiany osi drożnych w Polsce*, s. 704.

¹¹ G. Ryżewski, *Wielki trakt Warszawa–Wilno w XVIII wieku*, Sokołów Podlaski 2013, s. 11; tablica informacyjna o przebiegu traktu i jego historii znajduje się przy Placu 3 Maja w Ciechanowcu.

¹² J. Maroszek, *Dzieje województwa podlaskiego do 1975 roku*, Białystok 2013, s. 266.

trakt wileński może stanowić najstarszy antropogeniczny element krajobrazu miasta. Ważnym szlakiem był trakt między Brześciem a Królewcem biegnący przez Ciechanowiec, Zambrów, Łomżę, Kolno i Pisz¹³. H. Samsonowicz określa trakt wileński jako jeden z trzech ważniejszych ciągów drożnych w okresie XV–XVI w.¹⁴

Jeszcze w wieku XV centrum lewobrzeżnego miasta mógł stanowić rynek. Według opracowania Zofii Piłaszewicz „(...) z zachodnich narożników rynku wybiegało po dwie ulice: uliczka wiodąca do przeprawy i inna, przypuszczalnie do folwarku Kozarze z narożnika północnego oraz w kierunku Drohiczyzna (ob. Drohicka) i folwarku Malec (ob. Mickiewicza) narożnika południowego. W kierunku wschodnim wytyczono dwie ulice: północna wiodąca zapewne ku zamkowi (ob. Dworska) oraz południowa do traktu Wińskiego i Brańskiego (ob. Kościelna). Z tego narożnika co ul. Kościelna biegła uliczka łącząca się z ul. Kościuszki, usytuowaną po stronie południowej rynku. Równoległe do zachodniej pierzei rynkowej wytyczono ulicę zwaną obecnie Mostową¹⁵. Prawobrzeżny Ciechanowiec składał się wtedy prawdopodobnie z rynku oraz dwóch ulic, obecnie Łomżyńskiej i Kuczyńskiej.

W XVI w. drogi dzielono na dwie kategorie. Lokalne prowadziły do miejsc ważnych dla społeczności, np. do kościoła, młyna i służyły głównie mieszkańcom okolicznych miejscowości. Inną kategorię stanowiły gościńce, które łączyły waż-

¹³ H. Rutkowski, *Drogi*, [w:] *Atlas historyczny Polski. Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku*, W. Pałucki (red.), Warszawa 1973, s. 120.

¹⁴ Zob. H. Samsonowicz, *Przemiany osi drożnych w Polsce*, s. 705.

¹⁵ Archiwum Działu Promocji Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu, „Ciechanowiec, woj. łomżyńskie. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta wykonane na zlecenie Urzędu Wojewódzkiego w Łomży – wydział Kultury i sztuki – wojewódzkiego konserwatora zabytków”, Z. Piłaszewicz (oprac.), A. Juszcak (fot.), Białystok 1977, s. 12.

niejsze ośrodki handlowe. Sejm lubelski wyznaczył szerokość gościńca na sześć metrów (dziesięć łokci). Trasy prowadzące przez tereny podmokłe wykładano faszyną, drewnem lub kamieniami. Według Henryka Rutkowskiego drogi szesnastowieczne nie spełniały warunków nakładanych przez sejm z 1569 r.: były słabo utrzymane, wąskie i okresowo nieprzejezdne. Stan taki utrzymywał się około 200 lat, później rozwinęły się trakty pocztowe już częściowo utwardzane¹⁶.

Pierwsza znana wzmianka o jarmarkach w Ciechanowcu pochodzi z 1594 r.; odbywał się wówczas jarmark na św. Andrzeja (30 listopada). Jarmark na św. Andrzeja miał się odbywać do 1876 r. Jarmark na św. Wojciecha (23 kwietnia) notowany był w latach 1618, 1767, 1779. Na Matki Boskiej Gromnicznej (2 lutego) odbywał się jarmark, odnotowany w 1789 r.¹⁷ Dniami targowymi dla miasta były niedziela, poniedziałek i czwartek. Jarmarki miały odbywać się sześć razy w roku, a duża ich popularność objawiała się udziałem w nich kupców z zagranicy – z „Gdańska, Drezna i Berlina”¹⁸. Ważnym pytaniem pozostaje, którędy owi kupcy z inwentarzem, wołami i końmi, z których jarmarki ciechanowieckie słyneły, docierali do miasta? Można się domyślać, że funkcjonowanie sławnych w całej Europie jarmarków było bardzo silnie związane z utrzymywaniem dróg w jak najlepszym stanie. Konie pędzono nie tylko drogami lądowymi, przeprowiano je również drogą wodną, przez rzeki tratwami¹⁹.

¹⁶ H. Rutkowski, *Drogi*, s. 110–120.

¹⁷ J. Maroszek, *Dzieje województwa podlaskiego do 1795 roku*, s. 248.

¹⁸ M. Baliński, T. Lipiński, *Starożytna Polska pod względem historycznym, jeograficznym i statystycznym*, Warszawa 1886, s. 419–420. Więcej o jarmarkach w Ciechanowcu zob. E. Kotkowicz, *Obraz Ciechanowca w prasie do roku 1939*, [w:] *Małe Miasta. Codziennosc*, M. Zemło (red.), Białystok–Głogów Małopolski–Supraśl 2019, s. 465–511.

¹⁹ Przewóz koni przez Bug na jarmark do Ciechanowca, ok. 1915–1918 r., karta pocztowa w zbiorach Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu, nr inw. C/III/7699.

Najstarsze znane źródło ikonograficzne dotyczące miasta zachowane na pocztówce z początku XX w. – „Panorama Ciechanowca”, miedzioryt autorstwa ks. Krzysztofa Kluka – przedstawia widok obu części Ciechanowca. Książd Kluk przedstawił obraz zapewne drewnianego mostu, który znajdował się w ciągu ulicy Mickiewicza (obecnie tama na zalewie). Po północnej stronie rzeki, na terenie Nowego Miasta, uwidoczniono jako niewielkie osiedle, są dwie drogi. Ta kierująca się na północny wschód pozwalała prawdopodobnie dotrzeć do Kuczyna, a biegnąca na północny zachód prowadziła zapewne w kierunku Nura i Czyżewa. W okolicach zamku widać uliczkę okalającą tereny zamkowe, prawdopodobnie częściowo pokrywającą się z ulicą Parkową²⁰.

Od końca XVIII w. Ciechanowiec był podzielony trwale i rzeką, i granicą administracyjną. S. Kwiatkowski, autor wspomnianej monografii, wskazuje, że miasteczko od początku lokacji miało być zapleczem zamku Kisków, który stanowił odrębną jednostkę niż miasto²¹. Pod koniec XVIII w. z Ciechanowca, leżącego w ziemi drohickiej, wychodziło pięć głównych dróg: na wschód przez Bujenkę w kierunku Rudki, na południe przez Perlejewo w kierunku Drohiczyzna; dwie drogi odchodziły na zachód – jedna przez Zaszków do Nura oraz kolejna przez Boguty Pianki do Czyżewa. Na północ, z późniejszego Nowego Miasta Ciechanowiec (osady Ciechanowiec) droga wiodła przez Kuczyn do Wysokiego Mazowieckiego²². W mieście było dziewięć ulic²³. „W iednej tylko

²⁰ N. Tomaszewski, *Historia Ciechanowca*, Ciechanowiec 2012, s. 121–122; Miedzioryt Krzysztofa Kluka – Widok Ciechanowca, Zbiory Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka, nr inw. III/214.

²¹ S. Kwiatkowski, *Ciechanowiec*, s. 15.

²² K. de Pertees, *Mappa Szczegulna Woiewodztwa Podlaskiego*, skala 1 : 225 000, 1795 r.

²³ Archiwum Działu Promocji Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu, „Ciechanowiec, woj. łomżyńskie. Studium histo-

ulicy jest kamienny bruk w granicach miasteczka, która jest uieta granicami z iednei strony W. Szczuki, z drugiej rzeką Nurcem. Żadnych kamieniarni ani materyałów nie ma” pisał w sprawozdaniu dotyczącym prawobrzeżnego Ciechanowca burmistrz Jan Lange jeszcze w 1820 r.²⁴ W tej części miasta znajdowały się dwa rynki²⁵.

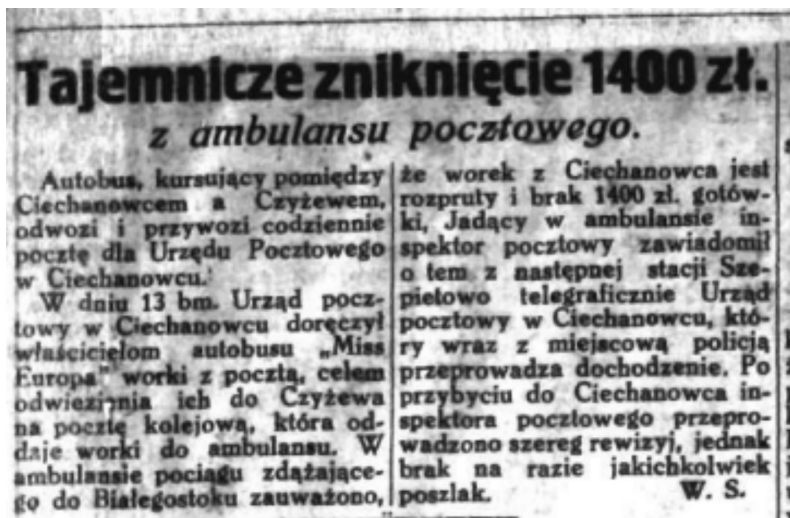
Dla utrzymania dróg ogromne znaczenie miał przebieg traktów pocztowych, ponieważ w najlepszym stanie utrzymywano drogi, którymi wożono pocztę. W 1828 r. do Ciechanowca prawobrzeżnego, gdzie znajdowała się stacja II rzędu, docierał szlak wózkowy i konny z oddalonego o dwie mile Nura. Najbliższy główny szlak pocztowy biegł przez Łomżę²⁶. Przed 1862 r. oprócz drogi z Nura po-

ryczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta wykonane na zlecenie Urzędu Wojewódzkiego w Łomży – wydział Kultury i Sztuki – wojewódzkiego konserwatora zabytków”, s. 14.

²⁴ *Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych, Akta Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych tyżące się opisów Historyczno-Topograficzno-Statystycznych Miast w Guberni Augustowskiej, Opisanie historyczne oraz topograficzno-statystyczne Miasta Nowego Ciechanowca w Województwie Augustowskim, Obwodzie Łomżyńskim położonego, sygn. 4761, za: N. Tomaszewski, Opisanie historyczne i topograficzno-statystyczne Nowego Miasta Ciechanowca z 1820 roku, „Studia Łomżyńskie” 2008, t. XIX, s. 255–263.*

²⁵ Archiwum Działu Promocji Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu, „Ciechanowiec, woj. łomżyńskie. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta wykonane na zlecenie Urzędu Wojewódzkiego w Łomży – wydział Kultury i Sztuki – wojewódzkiego konserwatora zabytków”, s. 14.

²⁶ J. Kościński, „Karta Królestwa Polskiego obeymująca wszystkie miasta i wsie: a mianowicie kościelne, wszystkie trakty pocztowe i komory celne podług ostatniego urzędzenia tudzież rys statystyczny tegóż Królestwa: wydana staraniem J. Kościńskiego Profesora Warszawskiego Liceum”, litografia J. Stawińskiego, Zakład Litografii Mapp przy ulicy Marszałkowskiej No 1397, Warszawa 1828, sygn. ZZK 497 (<https://polona.pl/item/karta-krolestwa-polskiego-obeymujaca-wszystkie-miasta-i-wsie-a-mianowicie-koscielne,MTUxNzMzOTA/0/#info:metadata> /dostęp: 06.08.2021/).



Il. 1. Informacja prasowa dotycząca kradzieży przy drodze pocztowej, „Dziennik Białostocki” z 17 I 1930 r.

jawiła się droga pocztowa do Wysokiego Mazowieckiego (27,5 wiorsty). Na mapie pocztowej oznaczono również drogi zwyczajne (piaskowe) w kierunku Brańska i Siemiatycz²⁷. W roku 1888 otwarto 17 wiorst drogi bitej pomiędzy Ciechanowcem a Czyżewem²⁸. Już przed 1908 r. droga do Nura – oznaczona jako zwyczajna – utraciła rolę na rzecz drogi do Czyżewa. Zapewne było to związane z uruchomieniem

²⁷ „Karta drożna Królestwa Polskiego: z pokazaniem odległości na traktach pocztowych i bocznych”, oprac. Zarząd Jenerał Kwatermistrza 1ej Armii, rys. M. Gotz, skala: 1 : 1 008 000 (1 cal angielski na 24 wiorsty), 1862 r., sygn. ZZK 21 520 (<https://polona.pl/item/karta-droznna-krolestwa-polskiego-z-pokazaniem-odleglosci-na-traktach-pocztowych-i,MTA5NTgwNzAz/4/#info:metadata> /dostęp: 06.08.2021/).

²⁸ „Gazeta Warszawska” 1890, nr 280, s. 3, za: E. Kotkowicz, *Obraz Ciechanowca w prasie do roku 1939*, s. 465–511.

w Czyżewie stacji kolejowej oraz utratą znaczenia gospodarczego Nura²⁹.

W 1820 r. w Królestwie Polskim ogłoszono nowy wymiar świadczeń szarwarkowych: „Od dnia 1 stycznia 1821 roku zamiast ośmiu dni szarwarku, rocznie teraz do dróg publicznych i bitych z dymu odrabianego, będą do roboty wspomnianych dróg, nie w naturze lecz w opłacie pieniężnej używane tylko dni cztery, to jest: dymu ciągłego dwa ciągle i dwa piesze: z dymu pieszego: cztery dni piesze”³⁰. Skarb Królestwa otrzymywał w ten sposób pół miliona rubli³¹. Opłata za dzień ciągły miała wynosić dwa złote, a za pieszy jeden. Z uzyskanych kwot miały być utrzymywane drogi wskazywane przez Komisję Rządową. Po wykonaniu drogi, jej naprawa mogła być finansowana z opłat drogowych (opłaty nie dotyczyły włościan)³². Wydatki okazały się wyższe niż dochody pieniężne, wobec czego wprowadzono dodatkowe opłaty na utrzymanie dróg istniejących i tworzenie nowych, na miejsce myta drogowego. Pobierano opłatę drogową i mostową, ponadto cztery dodatkowe opłaty: piętnaście groszy od złotego dochodu poczty „od furmanów za ceduły”, trzy grosze od innych opłat pocztowych i stemplowych. Dodatkowym obciążeniem były również 24 złote od dymu dworskiego ciągłego i pieszego, jeśli takowy leżał

²⁹ F. J. Kasprzykiewicz, „Mapa pocztowa guberni Królestwa Polskiego: wraz z skorowidzem i wykazaniem wszelkich dróg oraz odległości od nich: ułożona podług najnowszych źródeł urzędowych”, skala 1 : 1 008 000 (1 cal angielski na 24 wiorsty), Warszawa 1908. sygn. ZZK 7225, <https://polona.pl/item/mapa-pocztowa-gubernii-krolestwa-polskiego-wraz-z-skorowidzem-i-wykazaniem-wszelkich,NTQ2MzI1MjY/0/#info:metadata/dostęp:06.08.2021/>).

³⁰ „Dziennik praw Królestwa Polskiego za 1820 r. Wypis z protokołu Sekretaryatu Stanu Królestwa Polskiego dotyczący dróg bitych”, t. 7, nr 28, s. 78–82.

³¹ J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne w Królestwie Polskiem: ich budowa, utrzymanie i warunki dalszego rozwoju*, Warszawa 1889, s. 5.

³² „Dziennik praw Królestwa Polskiego za 1820 r.”, s. 78–82.

przy trakcie bitym, i połowę tej kwoty w pozostałych przypadkach³³. Łączna kwota, którą można było przeznaczyć na remonty dróg państwowych, wynosiła 680 000 rubli³⁴ i nie wystarczała już na drogi niższych klas.

Z dymu dworskiego – karczmy, kuźni, domów rzemieślników pobierano w tym czasie świadczenia ciągłe. Pieszy odrobek szarwarku wykonywano z domów służby dworskiej i robotników. W dymach wiejskich obejmujących ponad 15 morgów odrabiano szarwark ciągły, a poniżej 15 morgów – pieszy. Nieco inaczej ustalano sposób odrobku dymów miejskich. Te, które posiadały grunty orne, uznawano za ciągłe, pozostałe za piesze. Dodatkowo drogi gubernialne utrzymywano z kar uzyskanych z nieodrobionych powinności szarwarkowych, dziesięciu procent dochodów z miast, przez które przechodziły, dobrowolnych wpłat mieszkańców oraz dotacji państwowych. Zdarzały się oszczędności np. na darniowaniu nasypów czy też drenowaniu odcinków gliniastych. Prace wykonywano odcinkami z największymi potrzebami i nastroczającymi największych problemów z przejazdem. W tym czasie wprowadzono walcowanie nawierzchni walcem Majewskiego, który pozwalał na szybsze dostosowanie nawierzchni do ruchu³⁵.

O drogach prowadzących do Ciechanowca wspomina Joachim Lelewel, który w 1822 r. podróżował z Warszawy do Wilna. Po drodze musiał udać się do Gąsiorowa, co oznaczało zboczenie z tradycyjnej trasy. Wynajęci przewoźnicy żydowscy polecali drogę przez Ciechanowiec i przekroczenie w tym miejscu granicy, a także dalszą trasę do

³³ „Dziennik praw Królestwa Polskiego za 1838 r., Wypis z protokołu Sekretaryatu Stanu Królestwa Polskiego dotyczący podwyższenia taryf opłat drogowych”, t. 22, s. 190–203.

³⁴ J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne w Królestwie Polskiem*, s. 5.

³⁵ Tamże, s. 9.

Grodna jako bardziej komfortową. Dalej trakt prowadził przez Rudkę, bocznymi drogami pomiędzy Bielskiem Podlaskim i Białymstokiem, przez Zabłudów, Krynki³⁶.

W 1842 r. rozpoczęto brukowanie dróg gubernialnych przy pomocy niewykwalifikowanej siły roboczej pochodzącej z szarwarku. Drogi te jednak odbiegały klasą od wykonanych odpłatnie przez fachowców ze względu na brak doświadczenia wykonawców oraz niedobór odpowiednich narzędzi do obróbki kamienia³⁷.

Ukazem z 19 czerwca 1870 r. wprowadzono zmiany do kategorii podziału dróg. Ustanowiono drogi gubernialne większe, dochodzące do kolei i dróg państwowych; boczne (gminne i powiatowe); wiejskie i polne. Wykreślono powinności wobec dróg gubernialnych odrabiane, zamieniając je na kwoty pieniężne (pobór gubernialny drogowy), wynoszące aż piętnaście procent od podatku gruntowego i podymnego na terenach wiejskich. W miastach pobierano ten sam procent od dymu i podatku liwerunkowego. Kwoty na utrzymanie dróg zwiększano, np. o dziesięć procent od patentów akcyzowych w 1879 r.

Drogi gubernialne II rzędu utrzymywała „powinność gminna”, i to gmina decydowała, kiedy należało powinność odrobić, a kiedy dostarczyć materiały. Podobne zasady co do utrzymania dróg tej klasy wprowadzono w miastach, w których decydemtem był zarząd miejski. Drogi najniższej klasy utrzymywali gospodarze mieszkający najbliżej nich.

Pod koniec XIX w. drogi bite w całym Królestwie Polskim osiągnęły długość około 6000 wiorst. Dzielono je wówczas na dwie kategorie: państwowe i gubernialne (większe, powiatowe, wiejskie i polne). Według danych z 1889 r. w gu-

³⁶ Z. Romaniuk, *Podróże Joachima Lelewela przez Podlasie w 1822 i 1824 roku*, [w:] *Bielski Almanach Historyczny*, Z. Romaniuk (red.), Bielsk Podlaski 2016, s. 146–149.

³⁷ Tamże, s. 7.

berni łomżyńskiej znajdowało się 266 wiorst dróg gubernialnych szabrowanych i 313 wiorst zwyczajnych (piaskowych). Drogi II rzędu sięgały 1417 wiorst. Podatek na utrzymanie dróg wynosił 80 486 rubli³⁸.

W 1886 r. rozpoczęto remont drogi prowadzącej do Czyżewa, trwał on co najmniej rok. Według Zygmunta Glogera cała gubernia łomżyńska otrzymała od ludności 10 000 rubli podatku drogowego, z czego wykonano 4 wiorsty szosy z Ciechanowca w stronę Czyżewa (w całym powiecie 19 wiorst). „Opieka gmin i wójtów nad szosami to mówiąc językiem praktycznym, znaczy zaniedbanie i opuszczenie dzieła znacznym kosztem kraju dokonanego a jednocześnie nowy ciężar kilku tysięcy rubli rocznie, włożony na kilka gmin, które zarówno jak cały kraj płacą już ogólny podatek” pisał regionalista komentując powinności podatkowe nakładane na mieszkańców³⁹. Kolejny remont na tym odcinku przeprowadzono w 1901 r. Użyto wtedy materiałów do drenażu: rur stalowych i kamionkowych oraz kamieni. Koszt generalnego, jak się wydaje, remontu był ogromny: wynosił 6531 rubli i 77 kopiejek. Na wcześniejszy remont wydano niespełna 300 rubli. W dwa lata później droga znów podupadła lub wprowadzono dodatkowe usprawnienia do jej funkcjonowania. Przeprowadzono kolejny remont, tym razem na kwotę 289 rubli 85 kopiejek.

Drogi oddalone znacznie od miasta, np. pomiędzy wsiami, musiały przedstawiać jeszcze gorszy stan niż te wskazywane przez Glogera. Nieco wcześniej, w latach sześćdziesiątych XIX w., Julian Borzym podróżując z Wierzbowizny do Korczewa pisał: „(...) do Kuczyna jechaliśmy nogą za nogą po zupełnie rozmięklej ilastej drodze (...) w Ciecha-

³⁸ Tamże, s. 8–12, 25.

³⁹ Rolnik [Z. Gloger], *Z powiatu mazowieckiego*, „Gazeta Warszawska” z 1886, nr 161, s. 2; cyt. za: Z. Gloger, *Pisma rozproszone*, J. Ławski, J. Leończuk (red.), Białystok 2015, s. 557–558.

nowcu i droga szersza więcej piaszczysta pozwalała jechać prędzej⁴⁰.

Podsumowanie stanu dróg przedstawił artykuł „Ech Płockich i Łomżyńskich”: „Drogi tutejsze w czasie dni słotnych są wprost niemożliwe do przebycia”. Zapowiadano remont szosy w kierunku Małkini⁴¹. Podobnie słaby stan przedstawiała sobą droga do Kuczyna, utrudniająca parafianom z Nowego Miasta dotarcie do kościoła: „(...) a ten co chodzi do Kuczyna, musi jak obecnie do jesieni, tonąć w błocie. Zdaje się znalazłyby się środki na zrobienie szosy kilkuwiorstowej, bo kamieni na polach naszych jest co nie miara. Trudno uwierzyć, aby miejscowość posiadająca w całej parafii z miastem z górą 6.000 mieszkańców, tak pod tym względem była upośledzona⁴². Pozytywnie autor artykułu opisuje drogę prowadzącą na stację kolejową do Czyżewa: „(...) droga bita, utrzymana zawsze w należyтым porządku⁴³.

W latach dwudziestych XX w. po bitych szosach w kierunku Małkini i Czyżewa poruszały się pojazdy komunikacji publicznej. Trasa na stację kolejową do Małkini trwała 1,5 h, z czego wynika, że pojazd poruszał się po tej trasie z prędkością 20–25 km/h⁴⁴. Podróż autobusem do Czyżewa trwała około godziny, a pojazd poruszał się z prędkością 18–20 km/h⁴⁵. Kursy odbywały się wieczorem i nocą, zapewne dostosowane do rozkładu pociągów⁴⁶.

Z trudnych czasów odzyskiwania niepodległości Ciechanowiec wyszedł z 23 ulicami o łącznej długości ośmiu i pół

⁴⁰ J. Borzym, *Pamiętnik podlaskiego szlachcica*, Łomża 2009, s. 214.

⁴¹ N. Tomaszewski, *Historia Ciechanowca*, s. 246.

⁴² „Echa Płockie i Łomżyńskie” 1901 nr 99, s. 3–4.

⁴³ Tamże.

⁴⁴ Przyjmując odległość 33 km.

⁴⁵ Przyjmując odległość 18 km.

⁴⁶ N. Tomaszewski, *Historia Ciechanowca*, s. 281.

kilometra. Brukiem utwardzono szesnaście ulic o łącznej długości sześciu i pół kilometra⁴⁷.

W latach 1928–1930 remontowano drogi na trasie Ciechanowiec–Pobikry. Jednak ich stan w ciągu kolejnych dwóch lat znacznie się pogorszył: „Komunikacja na powyżej wspomnianej drodze a pobliskich lasach majątku Malec i Kułaki nawet podczas pogody jest utrudniona z powodu olbrzymich dołów, a cóż mówić podczas roztop, wówczas przejazd po drodze jest niemożliwy, trzeba objeżdżać lasem lub polem, narażając się na połamanie woza ewentualnie wymiasty właścicieli gruntu. Zważywszy, że my również ponosimy ciężary i to znaczne na rzecz naprawy dróg i budowy szos z których mało będziemy korzystali uprzejmie prosimy o spowodowanie naprawy powyższej wspomnianego odcinka drogi Ciechanowiec–Pobikry, ponieważ komunikacja po takowy jest wprost niemożliwo co zresztą upraszamy o sprawdzenie. Jednocześnie prosimy o naprawę drugostronnie wymienionej drogi jeszcze w roku bieżącym na rachunek świadczeń drogowych na rok 1933” – dokument został podpisany przez siedmiu mieszkańców wsi Radziszewo Króle⁴⁸.

W 1933 r. została wydana „Instrukcja dla Komisji Drogowych przy przeprowadzaniu robót szarwarkowych na drogach gruntowych gminnych w powiecie Bielsk – Podlaski” opracowana przez Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego w Bielsku Podlaskim, inż. Władysława Rudowskiego⁴⁹. Ustalił on, że droga bez rowów miała mieć szerokość sześciu metrów, a szerokość rowu 190 centymetrów. Instrukcja dzieliła gminy na strefy, tak aby szarwarkowicze

⁴⁷ Tamże, s. 297.

⁴⁸ Pismo mieszkańców wsi Radziszewo Króle do Zarządu drogowego w Bielsku Podlaskim, Zbiory Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka, nr inw. III/2826.

⁴⁹ „Instrukcja dla Komisji Drogowych przy przeprowadzaniu robót szarwarkowych na drogach gruntowych gminnych w powiecie Bielsk – Podlaski”, W. Rudowski (oprac.), Bielsk Podlaski 1933, s. 1–8.

nie mieli dalej niż sześć kilometrów do miejsca robót. Powoływano również podkomisje drogowe, których celem była organizacja prac i nadzór nad nimi. Plan miał wykonywać delegat Powiatowego Zarządu razem z podkomisją. Wspólnie wytyczano oś drogi przy użyciu ponumerowanych palików, które wbijano w odległości sześciu metrów od osi, co 100 metrów. Później delegat miał wytyczać zakres planowanych prac i nanieść go do formularza umieszczonego w instrukcji. Liczbę dni pracy wyznaczano przy pomocy załączonych tabel. Wykazy robót wraz z nazwiskami dawano do informacji publicznej do 15 maja, wtedy też zaczynał się miesięczny okres wyznaczony do wykonania pracy. Wyjątkiem były roboty związane z wykonywaniem przekopów, które należało wykonać do pierwszego czerwca, oraz 10–15 procent prac przesuwanych na początek lipca. Żwir oraz piasek miały być ułożone w przyzmacz na poboczu⁵⁰.

W 1935 r. opublikowano ustawę, która jasno określała należności w naturze, jakie mieszkańcy mieli ponosić wobec gminy. Wśród nich jako jedno ze świadczeń znajduje się szarwark. Szarwark mógł odbywać się pieszo lub sprzężajnie. Do gospodarki drogowej należało: „utrzymanie gruntów pod budowę, wybudowanie drogi wraz z mostami, przepustami i poręczami na wyższych nasypach, ustawienie drogowych znaków kilometrowych, znaków orjentacyjnych i znaków ostrzegawczych, zadrzewienie drogi, ew. ułożenie chodników. Do utrzymania drogi będzie należała naprawa i konserwacja wyliczonych wyżej części składowych drogi”⁵¹. Do dróg samorządowych zaliczano wówczas drogi gminne, powiatowe i wojewódzkie, to gmina była zobowiązana do utrzymywania dróg i placów miejskich. Świadczenie w naturze jednostki podatkowe mogły wykonywać jedynie na obszarze danej gminy, a na terenach rolniczych poza sezonem

⁵⁰ Tamże.

⁵¹ L. Stasek, *Świadczenia w naturze*, Warszawa 1936, s. 8.

prac polowych. Robociznę można było odrobić pieszo bądź ze sprzężajem w określoną liczbę dni. Podstawową jednostką pracy była dniówka robocizny pieszej. Dniówki można było zamienić na zadania do wykonania, zgodnie ze średnią wartością ustaloną wydajnością pracy⁵². Jeśli praca nie została wykonana, wtedy podatnik musiał zapłacić jej równowartość w gotówce. Zakres i szczegóły świadczeń w naturze określał wojewoda dla województwa, mogły się różnić dla poszczególnych jego części⁵³.

Zgodnie z „Ustawą Budowlaną”⁵⁴ i komentarzem do niej wydanej przez Zygmunta Racięckiego w 1936 r. nowo powstałe budynki powinny być wznoszone w odległości trzech i pół metra od drogi publicznej. Według zaleceń wymiar ten powinien dotyczyć zewnętrznej krawędzi rowu lub ścieku, ewentualnie jeśli takowy nie istniał – od nasypu drogi. Zalecono również w przypadku braku rowów wykonanie ich, ze względu na możliwości odwodnienia drogi⁵⁵.

W okresie międzywojennym prowadzono dość intensywne prace brukarskie na ulicach miasta i w ciechanowieckim rynku. Głównym majstrem robót brukarskich był Froim Okrągły⁵⁶, którego nazwisko pojawia się przy większości prac, oraz nieznany z imienia Butkiewicz z Białegostoku. W sekcji drogowej znajdowali się Pinkus Wojnowicz, Bronisław Bartosiak, Onufry Tymiński. W 1934 r. wybrukowano 437,33 m ulicy Łomżyńskiej oraz wykonano 157 m chodnika przy ulicach Łomżyńskiej i Kozarskiej (ob. Wspólna). Przy

⁵² Tamże, s. 25.

⁵³ Tamże, s. 29.

⁵⁴ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 roku o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz.U. 39.34.216).

⁵⁵ Z. Racięcki, *Jak należy budować na wsi, ku własnemu użytkowi i zgodnie z ustawą budowlaną*, Warszawa 1936, s. 7.

⁵⁶ W „Księdze wpisów robót miejskich sołtysa Leopolda Dybrowskiego za lata 1934–1935”, Zbiory Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka, nr inw. III/751, nazwisko pojawia się w formach „Okrągły” i „Okrągły”.

ulicy Łomżyńskiej chodnik mierzył aż 732,5 m. Roboty drogowe przy ulicy Kuczyńskiej odebrano 14 sierpnia. Wybrukowano wtedy 477 m² szosy po „30 groszy”, co kosztowało 143 zł 10 gr. W pracach brali udział Jan Mazur, Miliszkiwicz, Antoni Olecki i Antoni Gieros. W związku z robotami przyjęto 52,5 m kamienia. Froim Okrągły wykonał również reperację ubytków w rynku (99,36 m) po 30 groszy za metr⁵⁷. Rok później on i Krukowski wykonali roboty naprawcze przy użyciu piasku i kamieni (85 m²). W 1936 r. wybrukowano 400 m ulicy Kuczyńskiej⁵⁸.

Według filmu propagandowego przedstawiającego 102. Oddział *Nederlandse Arbeids Dienst*⁵⁹ latem 1943 r. brał on udział w pracach remontowych drogi z Ciechanowca do Kuczyna. Prace objęły całkowite i głębokie zdjęcie starej nawierzchni ziemno-kamiennej, wykopanie rowów odwadniających. Wśród scen pojawiają się młode, świeżo wykonane nasadzenia przydrożne przy remontowanym odcinku. Według materiału filmowego *Holendrzy* wykonali remont na odcinku 600 m⁶⁰.

Dopiero w latach trzydziestych XX w. podjęto prace oświetleniowe miasta. „Kto nie pamięta ciemności na naszych ulicach, zanim nie została zbudowana stacja świetlna? Jeśli nie było księżyca, niewiele było widać i trzeba było wyczuć drogę, którą się szło. A dzieci wracały ze szkoły do domu mrocznymi ulicami, wpadając w błotne kałuże, których było bez liku. Albo zaczepiały się i przewracały o kamienie, które zaśmiecały nierówne ulice. Ich towarzy-

⁵⁷ „Księga wpisów robót miejskich sołtysa Leopolda Dybowskiego za lata 1934–1935”, brak paginacji.

⁵⁸ Tamże.

⁵⁹ *Holenderska Służba Pracy. Oddział 102.* miał siedzibę w Ciechanowcu.

⁶⁰ Ciechanowiec 1 sierpień 1943 – *Nederlandse Arbeids Dienst, afdeeling 102 (Holenderska Służba Pracy)* (<https://www.youtube.com/watch?v=1yaY3QbNQ04> /dostęp: 07.12.2021/).

się śmiali się: »Bóg pomaga upadłym«. Ten jednak kto został podrapany i posiniaczony nie miał nastroju do śmiechu. Pewnego dnia władze miejskie zarządziły wykopanie dołów i postawienie słupów. Ulice zostały w końcu oświetlone lampami gazowymi. Prace postępowały i pewnego dnia Rada Miasta wydała zarządzenie, aby latarnie zostały opuszczone, gaz został napompowany, a knoty zapalone. Radość była niewiarygodna. Starzy i młodzi chodzili ulicami tam i z powrotem do późna w nocy (...). Kilka lat później byliśmy już przyzwyczajeni do lamp gazowych, ale wtedy pojawiła się nowa sensacja. Magistrat zdecydował się na budowę stacji generującej prąd⁶¹ – wspomina mieszkaniec miasta. W 1936 r. oświetlono lampami ulice Uszyńską i Mogilną, a także Łomżyńską na odcinku mostu⁶².

W latach 1939/1940 drogi prowadzące z miasta w kierunku większych miejscowości, tj. Brańska, Ciechanowca i Czyżewa, były bite i zostały ocenione jako dobre. Nieco gorszy stan przedstawiała droga prowadząca do Nura⁶³.

Wyjątkową historię ma ulica Kościelna we wspomnieniowej książce Adama Anastaziuka *Tak się żyło w Ciechanowcu*: „Nasza ulica nie różniła się specjalnie od innych, może tym, że była w całości brukowana. Bruk ten – wedle relacji starszych mieszkańców – ułożyli Żydzi w czasie ostatniej okupacji, przymuszeni do tej roboty przez Niemców. Żydzi uchodzili podobno za najlepszych brukarzy. Po obu stronach ulicy były chodniki ułożone z płyt betonowych i obramowane kamieniami. (...) W latach 60. XX wieku przy ulicy Kościelnej zasadzono lipy i ustawiono latarnie. (...) to ważna arteria komunikacyjna. Tędy prowadzi najkrótszy szlak z Warszawy

⁶¹ H. Ber Pasternak, *Humor Ciechanowiecki*, [w:] *Księga pamięci Gminy Żydowskiej w Ciechanowcu*, E. Leoni (red.), Łomża 2020, s. 311.

⁶² *Księga wpisów robót miejskich*.

⁶³ Mapa stanu dróg bitych w Polsce na rok 1939/40: część północna, oprac. Jan Górski, Automobil Klub, 1939, skala 1 : 600 000.



Il. 2. Widok na ulicę Kościelną, 1977 r., fot. A. Juszczyk, źródło: „Ciechanowiec, woj. łomżyńskie. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta wykonane na zlecenie Urzędu Wojewódzkiego w Łomży – wydział Kultury i sztuki – wojewódzkiego konserwatora zabytków”, Z. Piłaszewicz (oprac.), Białystok 1977

do Białowieży. Tędy dawniej jechały wozy konne na miejskie targowisko. Tędy podróżowali Cyganie w swoich kolorowych taborach. Tędy pędziły do kościoła wolanty z orszakami weselnymi. Tędy wiodła ostatnia droga zmarłych na cmentarz parafialny⁶⁴.

W okresie Polski Ludowej Ciechanowiec starał się o nadanie statusu miasta „czystego i gospodarnego”⁶⁵, co uda-

⁶⁴ A. Anastaziuk, *Tak się żyło w Ciechanowcu*, Białystok 2012, s. 13–17.

⁶⁵ „Arcymistrzem gospodarności” miasto zostało w 1974 r., „Mistrzem gospodarności” Ciechanowiec był w latach 1971–1972; nagradzany był

wało się dość skutecznie. „Kosmetyce upiększającej poddane zostały główne ciągi komunikacyjne Ciechanowca, ulice: Czyżewska, Łomżyńska, Plac 1 Maja, ulice nad zalewem – Wspólna, Mickiewiczza, Kościelna, Sienkiewiczza”⁶⁶. W czerwcu tego roku Wiesław Gelbard napisał o Ciechanowcu: „Główne ulice, Czyżewska, Łomżyńska, Plac 1 Maja – czyściutkie, jak po zabiegu kosmetycznym. Lśnią świeżą farbą znaki drogowe i ogrodzenia łańcuchowe na skrzyżowaniach. Przy 11 Listopada dobrze utrzymany zieleniec, rabaty przy Dworskiej i Szkolnej”⁶⁷.

W okresie międzywojennym wśród Żydów funkcjonowało powiedzenie-przekleństwo⁶⁸ „pójdź drogą Uszyńską”. Miało znaczyć tyle co ostatnia droga; przy tej ulicy miał znajdować się kirkut. W społeczności żydowskiej podczas II wojny światowej funkcjonowała tzw. droga do zagłady; prowadziła do Czyżewa i koleją do Majdanka⁶⁹.

Technologia budowy dróg

Pierwsze miejskie ulice były wklęsłe, a rynsztok znajdował się po środku jezdni, co ułatwiało odpływ wody. Z czasem podniesiono poziom chodników, dzięki czemu rynsztoki mogły trafić do krawędzi jezdni, bez zalewania trotua-

w latach 1970 i 1973, por. W. Gelbard, *Ich miasta*, „Kurier Polski” z 9 VI 1973, nr 34. Sukcesy miasta przyczyniły się do udziału w turnieju „Bank Miast” – przy tej okazji na kilku ulicach ułożono asfalt, por. (CH), *Bank Miast. Ciechanowiec zaczął od porządków*, „Gazeta Białostocka” z 14 X 1974.

⁶⁶ E. Chaniewska, I. Gęsinowski, *Panorama Białostoczczyzny. Od czystości do gospodarności. Relacji ciąg dalszy*, „Gazeta Białostocka” z 23 V 1973, nr 140, s. 3.

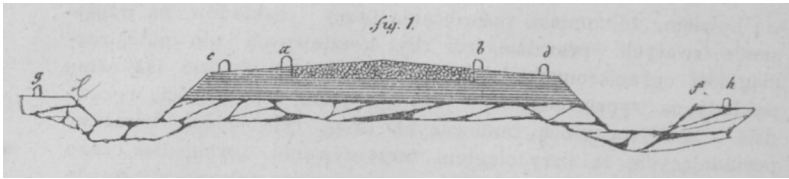
⁶⁷ W. Gelbard, *Ich miasta*, „Kurier Polski” z 9 VI 1973, nr 34.

⁶⁸ Ch. Werba, *Żydzi z dzielnicy Wola*, [w:] *Księga pamięci*, s. 115.

⁶⁹ T. Silberberg, K. Vitkin, *Nurzec i lasy*, [w:] *Księga pamięci*, s. 54.

rów⁷⁰. Podobnie jak współcześnie, drogi budowane pod koniec XIX w. musiały spełniać pewne normy, które zwiększały ich żywotność. Droga powinna być budowana ekonomicznie, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa użytkowania. Składała się z kilku elementów, były to:

- a) droga właściwa utwardzona podkładem kamiennym;
- b) burty ze skarpami – ścieżki, służące również do magazynowania materiałów do naprawy drogi;
- c) rowy ograniczone skarpami i przeciwskarpami;
- d) ustępy za rowami przeznaczone na składowanie błota i piasku⁷¹.



Il. 3. Profil poprzeczny drogi,

źródło: F. Pancer, *O budowie i konserwacji dróg bitych i zwyczajnych*, T. Przesmycki (oprac.), Warszawa 1895, s. 6

Drogi należało budować w możliwie najprostszycch odcinkach, pomijając użytki rolne i zabudowania. Należało ograniczyć gwałtowne spadki, mosty budować prostopadle do nurtu rzeki, wybierać trasy z potencjałem materiałowym do budowy. Podkreślano znaczenie przebiegu i cech obronnych miejsc, przez które przechodzą drogi i mosty. Uwzględniano walory widokowe otoczenia, zakręty wyznaczano po-

⁷⁰ A. Kühnel, *Ulice: projektowanie, budowa i utrzymanie*, Lwów–Poznań 1925, s. 9.

⁷¹ F. Pancer, *O budowie i konserwacji dróg bitych i zwyczajnych*, T. Przesmycki (oprac.), Warszawa 1895, s. 5–6.

śród zabudowań, a ciąg powinien łączyć się z istniejącymi w danej miejscowości ulicami.

Według instrukcji F. Pancera pod bruk można było położyć trzy rodzaje podkładu: bruk lub szaber z potłuczonych kamieni lub żwirowy, lub też szaber (ewentualnie żwir) bezpośrednio na powierzchni ziemi. Autor proponuje dwa rodzaje bruku. Pierwszy z nich, czyli bruk z kamieni polnych, układano na podkładzie z piasku równą stroną do góry, lub z kamieni na sztorc. Kamienie powinny być podobnej wielkości, a ze względu na nietrwały charakter i możliwość osuwania bruku przy brzegach układano większe kamienie. Nawierzchnia tego rodzaju w miastach o dużym natężeniu ruchu mogła wytrzymać około trzech lat. Jej żywotność zwiększało szabrowanie, czyli podsypywanie tłuczniem, a później ubicie całości materiału specjalnym wałem. Gotowy bruk należało posypać żwirem, który wnikał w powstałe szpary. Innym rodzajem nawierzchni był bruk układany z kostki, czyli obrobionego granitu⁷². Bo bokach wykonywano ławy z większych kamieni, aby bruk nie zsuwał się na pobocza. Ulice w miastach miały składać się z wypukłej środkowej części, rynsztoków oraz „trotuarów” (trotuarów).

Przykładem brukowanej przed 1914 r. drogi może być dawna ulica Malecka, obecnie ulica Adama Mickiewicza, wybrukowana kamieniem polnym, zgodnie z przyjmowaną w podręcznikach zasadą stosowania z zewnątrz kamieni o większych gabarytach. Po obu stronach wykonano wzmocnione kamieniem brukowym rynsztoki i kamienne trotuary. Z podobnego okresu pochodzi fotografia nieistniejącej kirkichy. Na pierwszym planie znajduje się zbieg ulic, obecnie Drohickiej i Tadeusza Kościuszki. Ulica również została wybrukowana i zaopatrzona w rynsztoki.

⁷² Współczesna kostka ma średnio wymiar od 8 do 12 cm.



Il. 4. Dawna ulica Malecka, obecnie Adama Mickiewicza,
źródło: Zbiory Muzeum Rolnictwa w Ciechanowcu,
nr inw. III/4761



Il. 5. Fotografia kościoła ewangelickiego, obecnie nieistniejącego,
źródło: Zbiory Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka
w Ciechanowcu, nr inw. III/4765

Trzecim rodzajem nawierzchni mogła być cegła wypalana w wysokiej temperaturze – zendrówka (cegła żelazna), którą należało posypać miałem ceglany. Cegłę należało ułożyć pod kątem ostrym do krawędzi jezdni, a boki dwoma rzędami wzdłuż drogi. W przypadku dużej dostępności drewna dębowego lub grabowego dopuszczano możliwość wykonania z niego kostki, ta bez uszkodzeń mogła wytrzymać nawet 15 lat⁷³.

Po zakończeniu II wojny światowej odbudowywano nawierzchnie ulic. Remontów wymagały zniszczone drogi uznawane za ważniejsze arterie komunikacyjne – szosy

⁷³ F. Pancer, *O budowie i konserwacji*, s. 54–58; szerzej na temat wykorzystania bruków drewnianych: M. Skowron, *Z historii stosowania bruku drewnianego*, „Drogownictwo” 2019, nr 7–8, s. 235–238.

w kierunku Nura i Czyżewa. W mieście ulice miały długość 23 km, w tym 14 km zabrukowane, pozostałe gruntowe⁷⁴. Anastaziuk wspomina, że wyłącznie trasa do Siemiatycz była brukowana, inne główne drogi miały być szutrowe i w bardzo kiepskim stanie⁷⁵. Drogę wybrukowano prawdopodobnie po raz pierwszy latem 1933 r.⁷⁶

O G Ł O S Z E N I E

o przetargu na roboty brukarskie na nowobudujących się drogach bitych w powiecie Bielsko-Podlaskim

Wydział Powiatowy w Bielsku-Podl. ogłasza, że w dniu 12 czerwca 1933 r. o godz. 12-ej odbędzie się w lokalu Wydziału Powiatowego (ul. Sportowa Nr. 6) przetarg nieograniczony na wykonanie robót brukarskich w ilości około 75.000 m² na następujących drogach:

Na drodze Siemiatycze—Ciechanowiec	55.000 m ²
Na drodze Radziwiłłówka—Mielnik	10.000 „
Na drodze Siemiatycze—Kleszczele	5.000 „
Na drodze Bielsk—Narew	5.000 „
R a z e m . . .	75.000 m ²

Roboty brukarskie winny rozpocząć się dnia 1.VII b. r. i muszą być zakończone do dnia 15 października 1933 r.

Oferty w zalakowanych kopertach należy składać do wydziału Powiatowego do godz. 11-ej w dniu przetargu z zaznaczeniem ceny od jednego m² ułożonego gotowego bruku, przy czym zaznacza się, że do robót brukarskich będzie przygotowany przez Zarząd Drogowy niezbędny kamień i żwir, jak również sporządzona podsypka z piasku, natomiast tłuczenia kamienia na szaber do klinowania bruku przedsiębiorca uskutecznia sam.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacenie dwóch tysięcy zł. do kasy Wydziału Pow. tytułem wadium.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie wybór oferenta oraz możliwość zredukowania względnie powiększenia o 20 proc. ilości robót przy tej samej oferowanej cenie jednostkowej.

Blizszych szczegółów i wzoru umowy udziela Zarząd Drogowy mieszczący się przy Wydziale Pow. w Bielsku-Podl. w godzinach urzędowych (Adres Bielsk-Podlaski Powiatowy Zarząd Drogowy).

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego
(—) Inż. W. Rudowski
Przewodniczący Wydziału Powiatowego Starosta Powiatowy
(—) Januszkiewicz

Il. 6. Ogłoszenie o przetargu na roboty brukarskie m.in. przy trasie Ciechanowiec—Siemiatycze, źródło: „Dziennik Białostocki” z 8 VI 1933, nr 157, s. 6

⁷⁴ N. Tomaszewski, *Historia Ciechanowca*, s. 391, 398.

⁷⁵ A. Anastaziuk, *Tak się żyło w Ciechanowcu*, s. 146.

⁷⁶ Ogłoszenie o przetargu na roboty brukarskie, „Dziennik Białostocki” z 8 VI 1933, nr 157.

Wspomniana droga była remontowana odcinkami w roku 1968. Słaby jej stan potwierdza operat techniczny wykonany na potrzeby remontu odcinka drogi na 30–33 kilometry (Skórzec-Moczydły): „1. Charakterystyka terenu – istniejąca droga o powierzchni brukowcowej przechodzi po terenie lekko falistym, w nieznacznym stopniu zalesionym. Istniejąca droga na pewnych odcinkach nie posiada nasypu i odpowiednich rowów przydrożnych przez co w sezonie wiosennym korpus drogowy jest nadmiernie nawilgocony i ulega przełomom. 2. Usytuowanie trasy – projektowany odcinek drogi pokrywa się z istniejącą osią nawierzchni brukowcowej, która w okresie roztopów wiosennych 1967 i 1968 roku uległa poważnemu zniszczeniu i deformacji na skutek wystąpienia licznych przełomów. Projektowany korpus drogowy z rowami przydrożnymi znajduje się w granicach pasa drogowego (...)” w miejscach o znacznym narażeniu drogi na podmakanie i nawiewanie śniegu, powierzchnię podniesiono o 40 centymetrów, grunt wymieniono na odcinkach o dużych zniszczeniach nawierzchni. Podobne rozwiązania zastosowano na odcinku Malec-Skórzec⁷⁷. Ustalono, że materiały należy pozyskiwać z miejscowości najbliższej położonych, toteż smołę przewieziono z Bielska Podlaskiego, cement, mączki i wapno z Czyżewa, rury zbrojone z Białegostoku, natomiast rury betonowe na przepusty pochodziły z Ciechanowca. Kamień polny przywieziono w Kobyli, żwir z Osnówki, piasek ze Skórcza, wodę pozyskiwano z lokalnego stawu i rzeki Nurzec. Odzyskany na pewnych etapach kamień zwieziono do bazy w Malcu. Większość robót wykonywano ręcznie lub przy użyciu ciągników⁷⁸.

⁷⁷ Archiwum Państwowe w Białymstoku (dalej: APB), sygn. 277, 278, 409, „Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych w Białymstoku, Załącznik numer 7. Projekt techniczny przebudowy przełomów na drodze państwowej Ciechanowiec-Siemiatcze”.

⁷⁸ APB, sygn. 219, „Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych w Białym-



Il. 7. Fragment ulicy Parkowej, 1977 r., fot. A. Juszczyk,
 źródło: „Ciechanowiec, woj. łomżyńskie. Studium historyczno-
 -urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta
 wykonane na zlecenie Urzędu Wojewódzkiego w Łomży –
 wydział Kultury i sztuki – wojewódzkiego konserwatora zabytków”,
 Zofia Piłaszewicz (oprac.), Białystok 1977

W 1966 roku sporządzono plany wyłączeniowe na cele przebudowy ulicy Czyżewskiej oraz mostu przy ulicy Łomżyńskiej. W związku z tym wyłączono częściowo dziewięciu właścicieli działek zarówno właścicieli prywatnych, jak i spółki państwowe⁷⁹.

stoku, Kosztorys podstawowy przebudowy przełomów na drodze państwowej Ciechanowiec-Sięmiatycze. Założenia kosztorysowe na budowę odcinka drogi państwowej Ciechanowiec-Sięmiatycze od km 27+150 do 30+250, 1968–1968”, dokumentację wykonali inż. Mikołaj Klimiuk i inż. Anatol Tiszczenko.

⁷⁹ APB, sygn. 219, „Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych w Białymsto-

Obecnie ulice Ciechanowca prawie w całości pokryte są asfaltem. Wyjątek stanowią Mostowa i Przechodnia, wybrukowane współczesną kostką granitową. Tradycyjny bruk zwany „kocimi łbami” zachował się w ciągu ulicy Parkowej.

Mosty na Nurcu

Obydwie części miasta, łomżyńską i grodzieńską, łączyły mosty na Nurcu oraz droga III klasy biegnąca po obu jego stronach. Utrzymanie grobli przy mostach należało do mieszkańców Nowego Miasta Ciechanowca, co stanowiło warunek korzystania z pastwisk po drugiej stronie rzeki⁸⁰.

Na uwagę zasługuje fakt sporu pomiędzy mieszkańcami Osady Ciechanowiec a firmą Winer i Synowie. Zgodnie z pismem wystosowanym przez mieszkańców w 1935, mosty na Nurcu przedstawiały sobą nieciekawy obraz. Z tego powodu domagają się „(...) dla wygodniejszej komunikacji między miastem Ciechanowcem, a osadą Ciechanowcem. Pobudowanie takiej kładki wymaga nie tylko dogodniejsze połączenia, które ma wielkie znaczenie dla ruchu handlowego, gdyż ta kładka łączyłaby dwa skupiska handlowe tj. rynki, ale wymagają tego również względy bezpieczeństwa publicznego, gdzie publiczność nie bacząc, pomimo stosowanych ogrodzeń na niebezpieczne przechodzenie po oślizłych belkach zniszczonego mostu i niedogodne wspinanie się dla skrócenia sobie drogi, tego

ku, Regulacja stanu prawnego nieruchomości drogowych (wywłaszczenia). Droga państwowa w Ciechanowcu. Poszerzenie ulicy w związku z budową mostu. Miejscowość Ciechanowiec, ul. Czyżewska, pow. Siemiatycze”.

⁸⁰ APB, sygn. 1150, k. 79, 84, „Zarząd Powiatowy Mazowiecki. Wypiska z dziennika postanowień Łomżyńskiej Komisji ds. Chrześcijan z 24 sierpnia 1869”, za: N. Tomaszewski, *Historia Ciechanowca*, Ciechanowiec 2012, s. 209.

przejścia”⁸¹. Alternatywą miała być ufundowana i utrzymywana z budżetu firmy kładka, która jednak nigdy nie powstała⁸².

Według wspomnień przedwojennych mieszkańców duży problem z utrzymaniem mostów generowały wiosenne roztopy. Mosty starano się zabezpieczać przed krą wbijaniem pali, jednak wody Nurca silnie podnosiły swój poziom, niosąc jednocześnie płyty kry lodowej, która uderzając w drewniane elementy mostu niszczyła go. Zanim odbudowano stałe mosty, stawiano kładki tymczasowe⁸³.

Wszystkie mosty miały spłonąć razem z miastem podczas I wojny światowej i zostać odbudowane przez Niemców po zajęciu przez nich tych terenów⁸⁴. Wojska carskie miały podłożyć pod nie beczki z paliwem oraz dynamit, po czym wysadzić w powietrze razem z większością miasta przy wycofywaniu się na wschód. Według wspomnień Kaliksta Zalewskiego, w 1915 r. to saperzy rosyjscy ustawili dwa dodatkowe mosty i wykonali nową groblę⁸⁵, co wydaje się mniej prawdopodobne, jako niezgodne z taktyką spalonej ziemi stosowaną przez Rosjan.

Odbudowane przez saperów niemieckich „mostki” zniszczyli Polacy. Korespondent „Gazety Świątecznej” pisze: „Zrozumieliśmy, że Niemcy będą już musieli od nas się wycofać. Zaraz też porujnowano mostki, żeby nie mogli wywieźć samochodami tego, co jeszcze zamierzali zabrać”⁸⁶.

⁸¹ „Protest mieszkańców Ciechanowca skierowany do ministra rolnictwa i reform rolnych 06.08.1935”, Zbiory Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu, nr inw. III/749.

⁸² Tamże.

⁸³ E. E. Rybak, *Natura i klimat Ciechanowca*, [w:] *Księga pamięci*, s. 51–53.

⁸⁴ T. Silberberg, K. Vitkin, *Nurzec i lasy*, [w:] *Księga pamięci*, s. 53.

⁸⁵ N. Tomaszewski, *Historia Ciechanowca*, s. 263–264.

⁸⁶ „Gazeta Świąteczna” z 1918, nr 1976, s. 6–7, za: E. Kotkowicz, *Obraz Ciechanowca w prasie do roku 1939*, s. 465–511.

Odbudowane po raz kolejny, miały spłonąć podpalone podczas wojny z Rosją w 1920 r.⁸⁷ Nadzór nad naprawą mostów jeszcze podczas pobytu bolszewików w mieście mieli prowadzić trzej bracia London: Bejnusz, Hlawne i Mordechaj, później zabici za współpracę z komunistami⁸⁸.

W 1937 r. na mapie topograficznej oznaczono dwa mosty. Główny, największy drewniany most znajdował się w miejscu obecnej tamy na zalewie. Oznaczono również most przy przedłużeniu obecnej ulicy Młyńskiej, jednak tylko jako dojazd do wyspy od strony północnej. Nie został wykazany most w ciągu ulicy Łomżyńskiej, prawdopodobnie jeszcze nie odbudowany po zniszczeniach wojny z bolszewikami⁸⁹.

Na niemieckich zdjęciach lotniczych z 1944 r. oznaczono trzy mosty: w biegu obecnych ulic Łomżyńskiej, Mostowej i Mickiewicza⁹⁰. Mosty uległy zniszczeniu podczas wycofywania się Niemców w 1944 r.⁹¹ Mosty odbudowywano z budżetu zarządu dróg oraz dzięki szarwarkowi mieszkańców, którzy własnymi siłami transportowali drewniane elementy ze stacji kolejowej w Czyżewie. Jeszcze w latach pięćdziesiątych XX w. jedyny uratowany po wojnie most był w złym stanie, poruszał się podczas roztopów i spiętrzającej się kry, a „(...) każdy przejeżdżający pojazd wprawiał go w bardzo nieprzyjemne drgania”⁹².

⁸⁷ T. Silberberg, K. Vitkin, *Nurzec i lasy*, [w:] *Księga pamięci*, s. 53.

⁸⁸ J. London, *Pogromy w czasie polskiego powstania*, [w:] *Księga pamięci*, s. 101.

⁸⁹ Mapa topograficzna, arkusz: Ciechanowiec pas 38 słup 36, Wojskowy Instytut Geograficzny, 1937 r., skala 1 : 100 000.

⁹⁰ Zdjęcie lotnicze Ciechanowca z 22 sierpnia 1944 roku, (<https://foto.polska.eu/1064699,foto.html?o=b251651&a=7060&b=5318.125&c=4> /dostęp: 24.07.2021/).

⁹¹ N. Tomaszewski, *Historia Ciechanowca*, s. 378.

⁹² A. Anastaziuk, *Tak się żyło w Ciechanowcu*, s. 137.