

Dariusz Piotrowicz (Politechnika Świętokrzyska w Kielcach)

Rogatki miejskie w Kielcach

Struktura każdego miasta jest różnorodna. Składa się z wielu elementów funkcjonalno-przestrzennych. Jedne ze względu na swoją skalę są zauważalne, inne mimo małej wielkości ze względu na swoje przeznaczenie stanowią istotny komponent miasta. Do tych drugich należą roгатki miejskie, nazywane też celbudami, które funkcjonowały jeszcze na początku XX w. Były to domki rogatkowe przeznaczone dla kontrolujących strażników, którzy zabezpieczali miasto przed kontrabandą i pobierali tzw. opłaty kopytkowe. Stanowiły one ważne źródło dochodów do kasy miejskiej¹, z której finansowano nowe inwestycje publiczne. Już w końcu XVI w., na mocy nadanego przez biskupa krakowskiego kardynała Jerzego Radziwiła w 1598 r. przywileju pobierania rogatkowego, czyli myta, od kupców pędzących woły, krowy i trzodę, uzyskiwane środki przeznaczane były na utrzymanie w dobrym stanie ulic, placów i dróg miejskich.

Jednym z najstarszych miejsc celnych w Kielcach była rozebrana w XIX w., tzw. brama krakowska, która zamykała do miasta od strony dzisiejszej ul. Jana Pawła II.

Stosownie do cesarskiego dekretu z 23 stycznia (4 lutego) z 1817 r. sporządzono „Projekt poboru opłaty rogatkowego w mieście wojewódzkim Kielcach”². Na trzech funkcjonujących rogatkach ustalono wysokość stawek w wysokości 2 gr od większych zwierząt – koni, wołów, krów, a po 1 gr od mniejszych zwierząt – cieląt, kóz, skopów, owiec, świń i wieprzy. Prezydent Stanisław Niewiadomski projekt ten przedstawił Komisji Wojewódzkiej 3 kwietnia 1817 r. pisząc: „Aby jednak opłata rogatkowego mogła być dokładniej i ściśle dozorowana, wypadałoby konieczne dwie drogi skasować, to jest jedne ciągnącą się koło zamku i browaru ku Chęcinom, drugą ciągnącą się ulicą Ś. Leonarda ku Zagórzowi i Sukowowi, co pod decyzją Wysokiej Komisji Województwa podaję”³. Dochody uzyskiwane z poboru tych opłat miały być przeznaczone zgodnie z ustaleniem Komisji Województwa na wybrukowanie niektórych placów publicznych i ulic, „tudzież dla zaręczenia zwrotu wyłożonych w tem celu przez mieszkańców

1 J. Pazdur *Dzieje Kielc od XVI do XVIII w.*, w: *Pamiętnik Kielecki. Przeszłość kulturalna regionu. Cz. 1*, Kielce 1947, s. 84.

2 Archiwum Państwowe w Kielcach (APK), Rząd Gubernialny Radomski (RGR), Akta specjalne dotyczące się zaprowadzenia rogatek w mieście Kielcach, sygn. 2347, k. 9–11.

3 Tamże, k. 8.

sum pieniężnych”⁴. Było to skutkiem wniosku Komisji Wojewódzkiej z 2 kwietnia 1818 r., skierowanego do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, w którym stwierdzono: „Ponieważ zaś miasto Kielce z wielu względów wymaga tego koniecznie, aby wszystkie ulice szczególnie zaś Rynek wybrukowane były”⁵. Wynikało to również z raportu prezesa Komisji Wojewódzkiej Kacpra Wielogłowskiego z 7 kwietnia 1818 r., złożonego namiestnikowi Zajączkowi: „Zaprowadzenie bruków [w Kielcach] jest koniecznie potrzebne, bo pomimo niezgruntowanego błota, jakie bywa w Ryнку, nierówność placu tak jest widok rażąca, że nie można sądzić, aby to był plac publiczny miasteczka wojewódzkiego”⁶. W tym celu Komisja Wojewódzka 2 kwietnia 1819 r. zwróciła się do Prezydenta Kielc, pisząc: „Chcąc dla wsparcia Kasy Ekonomicznej Miasta Wojewódzkiego Kielce w dalszem poruszeniu ciężarów na wybrukowanie niektórych placów publicznych i ulic tudzież dla zaręczenia zwrotu wyłożonych w tem celu przez mieszkańców sum pieniężnych, zaprowadzić opłatę rogatkowego w sposobie tym jakim w mieście Warszawie dekretem cesarskim z dnia 23 stycznia 1817 r. ustanowioną została, poleca niniejszym W. Prezydentowi, ażeby w przeciągu 12 godzin powołał K.[omisję] W.[ojewódzką]. Projekt do poboru tejże opłaty, w której zachować należy te same zasady do poboru, jakie powyżej cytowanym Dekretem Cesarskim dla miasta Warszawy wskazane są. [...] Projekt przeto podać się mając ułożyć W[ielmożny]. Prezydent w ten sposób ażeby dochód po odtrąceniu potrzebnych wydatków na utrzymanie dozoru sumy złp 4000 przenosił”⁷. Burmistrz w raporcie z 28 grudnia 1818 r. oznajmił Komisji Wojewódzkiej, że „rogatki i siedlhauzy są ze wszystkim ukończone, i po miejsce przeznaczone zaprowadzone”⁸. Jednak z raportu wynika, że jeszcze nie funkcjonowały, bowiem pozostawały bez straży.

Zaprowadzenie rogatek w Kielcach, z których dochody mogły finansować miejskie bruki, skomplikowało oświadczenie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji z 30 sierpnia 1819 r., skierowane do Komisji Wojewódzkiej, informujące, że: „Najjaśniejszy Pan nie znalazł dogodnym zaprowadzenia kopytkowego po miastach, Książę zaś Namiestnik Królewski uznał, że łatwość dostania materiałów w Kielcach daje sposobność niekosztowną ukończenia tamże bruków”⁹. Ostatecznie sprawa funkcjonowania rogatek zakończyła się pozytywnie, bowiem zgodnie z aneksem do rozporządzenia Komisji z 15 stycznia 1820 r. do dochodów miejskich zaliczało się m.in. czynsze z dzierżaw czasowych, w tym tzw. brukowego i kopytkowego¹⁰.

4 Tamże, Pismo z 2 kwietnia 1819 r. skierowane do Prezydenta Miasta Wojewódzkiego Kielc, k. 7.

5 Za: B. Markowski, *Z dziejów gospodarki miejskiej w Kielcach*, w: *Pamiętnik Koła Kielczan*, t. 3, Nakładem Koła Kielczan. Kielce – Warszawa 1929, s. 79.

6 Za B. Markowski, *Z dziejów gospodarki miejskiej w Kielcach* [Okres od r. 1808 do 1831], Warszawa 1930, s. 21.

7 APK, RGR, Akta specjalne dotyczące się zaprowadzenia rogatek w mieście Kielcach, sygn. 2347, k. 7.

8 Tamże, k. 15, 16.

9 Tamże, k. 14.

10 *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego*, cz. 1. t. III, Warszawa 1866, s. 9–17.

W tym miejscu nasuwa się pytanie badawcze: kiedy, gdzie i ile zbudowano w Kielcach rogatek? Sporządzony „Projekt Poboru Opłaty Rogatkowego w Mieście Wojewódzkim Kielcach”, wymienia trzy celbudy: „Rocznego dochodu z Rogatek Trzech pobierając opłatę, od Bydłat większych jako to Koni, Wołów, Krów, po groszy Dwa. Zaś od Bydłat mniejszych wiezionych żywo, lub pędzonych jako to Cieląt, Kóz, Skopów, Owiec, Świń, y Wiepszy po groszu jednym”¹¹. Z kolei Bolesław Markowski podaje, że w 1828 r. wybudowano w mieście cztery roгатki, a w 1829 r. jeszcze jedną przy ulicy Warszawskiej (ob. ul. Piotrkowska)¹². Potwierdza to protokół rewizyjno-odbiorczy załączony do raportu Komisji Województwa Krakowskiego, nadesłany 12 lutego 1830 r. do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, w którym stwierdzono odebranie „wystawionych pięciu celbud, czyli domów rogatkowych w mieście Kielcach”¹³. Ostateczna ich liczba była sprawą jeszcze otwartą, bowiem Komisja Rządowa nakazała Komisji Wojewódzkiej w miarę potrzeby postawić większą liczbę rogatek. Koszty budowy po połowie ponosiły Kasa Miejska i Skarb Publiczny. Postawienie i oddanie do użytku pięciu celbud dla administracji skarbowej w Kielcach potwierdza protokół z 4 listopada 1830 r. Dokument ten wskazuje ich lokalizację: „Przy trakcie Krakowskim [...]. Przy drodze ku Karczówce [...]. Na trakcie ku Nowemu Folwarku przy ulicy Borzęckiej [...]. Na trakcie ku Domaszowicom [...]. Na trakcie Sukowskim obok Leonarda [...]. Wszystkie powyżej wymienione celbudy są nowe i w najlepszym stanie”¹⁴. Natomiast protokół z 18 kwietnia 1832 r., dotyczący rewizji szlabanów przy rogatkach, wymienia już ich siedem. Oprócz Rogatki Krakowskiej, wskazuje jeszcze celbudy „na alei ku Karczówce [...], przy Rogatce Warszawskiej [...], na drodze ku Szydłowskiemu [...], ku Domaszowicom [...], Przy gościńcu ku Daleszycom [...] wedle gmachu Komisji Wojewódzkiej”¹⁵. Informacje te nie pozwalają dokładnie ich zlokalizować. W przypadku celbud bodzentyńskiej i krakowskiej pomocne okazały się zachowane dokumenty kartograficzne, na których zostały one zaznaczone. Okazuje się, że ta ostatnia miała dwie lokalizacje. Wcześniejsza znajdowała się na początku placu wjazdowego do miasta. Obecnie miejsce to jest u zbiegu ulic Jana Pawła II, Ogrodowej, Ściegienego, Wojska Polskiego i Seminarystycznej. Została ona rozebrana na skutek brukowania drogi kielecko-pińczowskiej. Potwierdza to pismo Urzędu Muncypalnego z 4 grudnia 1822 r.¹⁶, skierowane do Komisji Województwa Krakowskiego, w którym przedstawia się potrzebę usytuowania nowej rogatek przy drodze do Białogona (ul. Krakowska) i trasie kielecko-pińczowskiej (ul. Jana Pawła II). Uwzględniając Bramę Krakowską była to trzecia lokalizacja punktu celnego po południowej stronie miasta. Bardzo cenne źródłowo okazały się dokumenty z II poł. XIX w., które dokładnie opisały lokalizacje

11 APK, RGR, Akta specjalne..., k. 10.

12 B. Markowski, *Z dziejów gospodarki*, [1930], s. 33.

13 APK, RGR, Akta specjalne..., k. 25, 26.

14 Tamże, k. 29, 30.

15 Tamże, k. 45, 46.

16 Tamże, k. 24.



Lokalizacja kieleckich rogatek w XIX w.; opr. autora



Brama Krakowska, fotografia Władysława Krajewskiego z ok. 1865 r.



Fragment planu sytuacyjnego opracowanego przez Wilhelma Giersza 1820 r., ukazujący dwa place i łączącą je bramę krakowską oraz po prawej stronie roгатkę zwaną krakowską; Archiwum Główne Akt Dawnych, KRSW, sygn. 2424, k. 149, przerys J.L. Adamczyk



Rogátka Karczówkowska (zaznaczona kółkiem) na planie Kielc, 2. poł. XIX w.; Archiwum Państwowe Kielce, Akta miasta Kielce, sygn. 367

i wygląd siedmiu, wówczas funkcjonujących rogatek. Wśród nich są protokoły dotyczące sprawdzenia inwentarza, będącego własnością kasy miejskiej i komorniczej, które komisyjnie sporządzono zgodnie z postanowieniem Rady Miasta z 14 (26) kwietnia 1862 r.

Protokół z 5 (17) lipca 1862 r.¹⁷ przedstawia budowlę zwaną Rogatka Domaszowska. Zlokalizowana została ona przy przedmieściu Borzęckim, na kierunku wsi Maśłów i Domaszowice, po stronie lewej, pomiędzy posesją Jana Królikowskiego i stodołą Kaźmierza Nowickiego. Murowana celbuda z kamienia i cegły była długa na 16 stóp (ok. 4,80 m)¹⁸, szeroka $15\frac{3}{4}$ (ok. 4,70 m) i wysoka $11\frac{1}{4}$ (ok. 3,50 m). Usytuowana została frontem na wschód do ulicy, tak, że budynek można było obejść dookoła. Przy budynku znajdował się szlaban do zamykania w poprzek drogi, który wykonano z 2 słupków wkopanych w ziemię – biegunowego i zamkowego o przekroju 12 x 11 cali i belki biegunowej dłuższej na $39\frac{1}{2}$ stopy (ok. 11,80 m) o przekroju 9 x 9 cali. Do jej ściągania służył łańcuch długości $11\frac{1}{2}$ stopy (ok. 3,40 m), a do zamykania zamek z wrzeciążem i skoblem. Obok stał słup z tablicą taryfową.

Dwuspadowy dach budynku na czterech parach krokwi o przekroju 6 x 6 cali pokryto gontem. Dwa szczyty, od frontu i tyłu, wykończono równolegle do spadku całowymi deskami z listwami na ich łączeniach. W jednym ze szczytów znajdował się kwadratowy otwór do wchodzenia na stryszek. Wchodziło się tam po przystawionej drabinie. Od tylnej strony wznosił się zniszczony ceglany komin. Na bocznych ścianach były okna, zaokrąglone u góry. Na skutek płytkiego fundamentu otynkowane mury były spekane pod gzymsem.

Wejście do lokaliku znajdowało się od frontu po dwóch zrujnowanych stopniach z bruku. Dwuskrzydłowe drzwi płycinowe były zupełnie zniszczone wraz z futryną drewnianą wykonaną z trzycalowych bali sosnowych. Ich wyposażenie stanowiły zawiasy typu francuskiego, zamek pudełkowy, dwie klamki oraz hak i skobel do zamykania. Dwa okna doświetlające pomieszczenie z dwu stron, były spróchniałe. Miały one po jednym skrzydle, oszklonym trzema szybami, osadzonymi w drewnianych sprosach. W pomieszczeniu stał „komin szafiasty” w złym stanie i piec ceglany z klapą blaszaną do zamykania. Podłoga z tarcic była zgniła. Powalę z desek sosnowych dano na zakład i umocowano na 4 belkach o przekroju 8 x 8 cali.

Zdaniem komisji sprawdzającej budowla ta była kiedyś „gustowna” i odpowiadała wcześniejszym potrzebom jej właściciela. Później jednak przez zaniedbanie uległa zniszczeniu na tyle, że przywrócenie jej do pierwotnego stanu pociągałoby za sobą znaczne nakłady finansowe. Stwierdzono również, że rogatka nie stoi w odpowiednim miejscu. Miasto rozbudowało się, skutkiem czego należało przenieść ją w kierunku północnym.

17 APK, Kielcach, Akta m. Kielc (AmK), sygn. 3, k. 154–158.

18 Wówczas obowiązywała miara w stopach warszawskich, zwana też staropolską, która wynosiła 0,29777 m. I. Ihnatowicz, *Vademecum do badań nad historią XIX i XX wieku*, t. 1, Warszawa. 1967, s. 31. Miara ta została wprowadzona 6 grudnia 1764 r. w systemie miar Rzeczypospolitej.

Następny protokół, z 5 (17) lipca 1862 r.¹⁹, opisuje budowlę zwaną Rogatka Nowo Warszawska i jej lokalizację. Znajdowała się ona na wylocie z miasta, poza działką Szczepanowskiego i Latkiewicza, tuż po prawej stronie drogi do Radomia. Był to parterowy, murowany budynek o długości 37 stóp (ok. 11,0 m), szerokości 24 (ok. 7,15 m) i wysokości do okapu $15\frac{3}{4}$ (ok. 4,70 m). Zbudowany został w sposób właściwy dla potrzeb straży celnej i warty wojskowej. Dach pokryto gontem ze spadkami na cztery strony, pośród którego znajdował się murowany komin. Frontowa ściana, skierowana na zachód, miała cokół wysoki na 2 stopy (ok. 0,60 m) i dwa okna oraz wejście pomiędzy nimi. Widoczne na ścianie ślady wskazywały, że pierwotnie istniał jeszcze przedsionek w formie ganku, przekrytego trójkątnym daszkiem, wspartym na dwóch murowanych kolumnach. Jednak w wyniku zaniedbań, uległ on tak dużemu uszkodzeniu, że zagrażał bezpieczeństwu i władze poleciły jego rozebranie. Do budynku dochodziło się z drogi bitej, przez drewniany mostek, nad bocznym rowem, po jednym drewnianym stopniu przed wejściem. Obok celbudy znajdował się szlaban zamykający drogę, budka wartownicza²⁰ i słup z tablicą taryfową. Wokół budynku nie było żadnego placu, a jedynie obejście. Drzwi wejściowe z ferkłajdunkiem²¹ osadzono w futrynie drewnianej z bali sosnowych o przekroju 3 x 10 cali, szerokiej w prześwicie na 4 stopy (ok. 1,20 m) i wysokiej $8\frac{1}{2}$ (2,53 m), z okienkiem nad drzwiami. Skrzydła drzwiowe wzmocniono spągami²² i zakryto z wierzchu szlaklistwą²³, ozdobiono w deseń deskami i osadzono na zawiasach pasowych z hakami oraz pomalowano farbą olejną na kolor perłowy, podobnie jak świetlik nad drzwiami z trzema drewnianymi szprosami pośrodku, w którym z czterech szyb brakowało trzech. Drzwi zamykano na zamek pudełkowy z żelaznymi klamkami i hak. Wewnątrz budynku była sień, długa na 6 stóp (1,80 m), szeroka $6\frac{1}{2}$ (1,94 m) i wysoka $13\frac{1}{2}$ (ok. 4,0 m). W niej znajdowała się zniszczona podłoga z desek sosnowych na legarach i sufit trzcinowy, pośrodku którego był kwadratowy otwór do wychodzenia na strych po przystawionej drabinie. Z sieni prowadziły wejścia do trzech oddzielnych lokali, dwu bocznych i jednego – o pół mniejszego – pośrodku. Drzwi do nich były jednakowe, jednoskrzydłowe o czterech płycinach, w futrynie drewnianej z bali sosnowych w świetle wysokich $6\frac{1}{2}$ stopy (1,94 m) i szerokich $2\frac{3}{4}$ (0,88 m) z zewnętrznym ferkłajdunkiem, pomalowane na kolor perłowy. Drzwi miały zawias pasowy, zamek pudełkowy z kluczem i dwie żelazne klamki oraz szyld i gałkę pociągową u spodu. Lokal po prawej stronie, o długości $19\frac{1}{2}$ stopy (ok. 5,80 m), szerokości 12 (ok. 3,60 m) i wysokości $13\frac{1}{2}$ (ok. 4,0 m), posiadał podłogę i sufit, zamykaną szafeczką zagłębioną w murze, piec i komin oraz dwa okna. Okno frontowe było dubeltowo oszklone i osadzone w futrynie z bali sosnowych trzyczalowych, w świetle wysokie

19 APK, AmK, sygn. 3, k. 160–175.

20 Zwana często *domkiem ucznia*, *szulerhausem*, czy *учебным домом* (uciebnym domem).

21 Verkleidung – niem.: oblicówka dekoracyjna, obudowa, okładzina, osłona, pokrycie.

22 Spągi: poziome listwy wzmacniające drzwi.

23 Szlaklistwa lub anszlag: listwa przymykowa, zakrywająca styk dwóch skrzydeł drzwiowych lub okiennych.

5 $\frac{3}{4}$ stopy (ok. 1,70 m), szerokie 3 $\frac{1}{2}$ (1,04 m). Skrzydła miały po trzy oszklone tafle z drewnianymi szprosami. Okno od strony południowej, było typu weneckiego, wysokie 5 $\frac{1}{2}$ stopy (1,64 m), szerokie 6 (ok. 1,80 m), osadzone w futrynie z bali sosnowych trzycalowych; pośrodku miało dwa słupki, które dzieliły je na trzy jednakowe kwatery, mające podwójne oszklenie i po trzy tafle z dwoma drewnianymi szprosami. Piec kaflowy sklepiony w framudze ogrzewał na dwie strony, był opalany z przyległego pomieszczenia. Kominiek szafiasty z klapą i żelaznym prętem do zamykania urządzony był wzdłuż komina. W murze przy drzwiach była murowana framuga z dwoma półoknami z desek na szpągach i zawiasach. Zamykało się je dwoma skobelkami i zasuwką. Podłogę z tarcic sosnowych przytwierdzono do legarów i wykończono listwą podłogową. Sufit trzinowy był w dobrym stanie. Wychodząc z tego pomieszczenia do sieni i udając się na prawo, wchodziło się do drugiego lokalu długości 11 $\frac{1}{3}$ stopy (ok. 3,40 m), szerokości 9 $\frac{1}{4}$ (ok. 3,75 m). Miało ono jedno okno wychodzące na wschód i dwie rury po bokach, odchodzące od pieców, które znajdowały się w przyległych pomieszczeniach. Podłoga była drewniana. Okno na zawiasach francuskich osadzone w futrynie z bali sosnowych, dubeltowo oszklone, skrzydła okienne miały po trzy tafle z dwoma pośrodku drewnianymi szprosami. Trzeci lokal znajdował się naprzeciwko pierwszego. Jego frontowe okno zachodnie było takiego samego rozmiaru, jak w pozostałych izbach. Drugie okno, też typu weneckiego, skierowane było na północ. W pomieszczeniu znajdował się zdezelowany piec kaflowy bez drzwiczek z rurą blaszaną wpuszczoną w komin, kominiek szafiasty z cegły z drzwiczkami i frezowaną, blaszaną klapą oraz prętem do zamykania. Podłogę z desek sosnowych na legarach ułożono wzdłuż lokalu. Sześć belek stropowych, sosnowych 10 x 10 cali, z sufitem tynkowanym na trzcinie i powalą z desek, na której ułożono polepę z deptanej gliny grubości 4 cali. Wzdłuż strychu, na podwalinie z belek sosnowych 8 x 8 cali, po obydwu stronach osadzono 6 stalowych słupów z mieczami, które podtrzymywały dwie stalowe płatwie i 6 par krokwi 6 x 6 cala. Więźbę uzupełniało 10 takich samych krokwi szczytowych. Dach pokryto pojedynczym gontem na łątach. Ze wszystkich czterech stron był on pochylony ku kominowi, co spowodowało jego zniszczenie i zaciekanie wody, co spowodowało uszkodzenie sufitu. W obydwu szczytach południowym i północnym urządzono półokrągłe dymniki²⁴ bez zamknięcia. Ceglany komin wychodził od dołu z prawej i lewej strony, schodząc się na środku dachu; groził zawaleniem. Na drogę przechodziło się przez mostek bez poręczy, długości 17 stóp (ok. 5,0 m), szerokości 10 (ok. 3,0 m), wsparty na dwóch belkach, pokryty siedemnastoma nadgnitymi, nieprzytwierdzonymi sosnowymi dylami. Szlaban z belki sosnowej o przekroju 7 x 8 cali osadzony był na żelaznym swożniu w słupie „na sposób żurawia”. Z drugiej strony miał odcięte zamknięcie z powodu spróchniałego słupa. Szlaban pomalowano farbą olejną na kolor „rządowy”²⁵, ściąganp go łańcuchem długości 15 $\frac{1}{2}$ stopy (ok. 4,60 m),

24 Dymnik: małe okienko albo otwór w dachu lub w szczycie pod kalenicą, którego zadaniem było odprowadzanie dymu i doświetlenie poddasza.

25 Kolor rządowy, inaczej narodowy, to sposób malowania w pasy biało-czerwone.

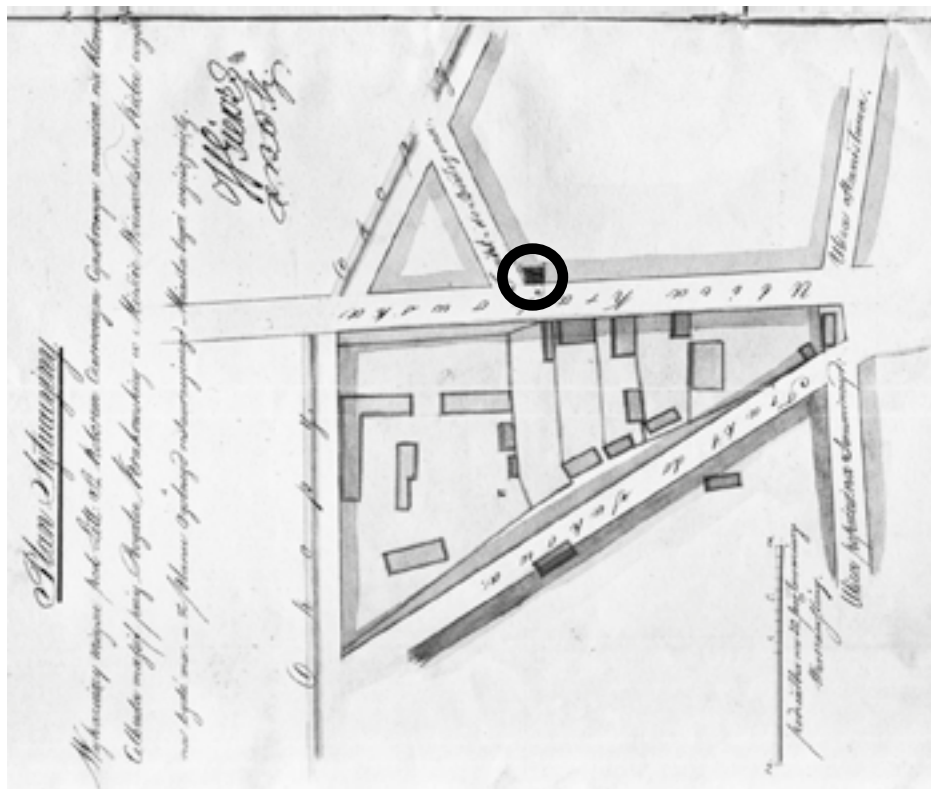
którego dwa zerwania podreperowano sznurkiem. Tak samo pomalowano budkę wartowniczą dla szyldwacha lub strażnika, która była zupełnie zniszczona, a przez to mało wykorzystywana. Obok niej znajdowała się pozostałość zupełnie spróchniałej barierki długości 22 stóp (6,55 m), pomalowanej na kolor „rządowy”, której jeden koniec był jeszcze podparty na słupku, a drugi leżał na ziemi ponad rowem.

Kolejny protokół z 6 (18) lipca 1862 r.²⁶ przedstawia opis budowli zwanej Rogatka Bodzentyńska. Znajdowała się ona przy ulicy Bodzentyńskiej, za mostem i posesją zwaną Scholasteria. Zbudowana z kamienia i cegły była skierowana frontem na południe, do drogi. Budynek długości 16 stóp (4,76 m), szerokości $15\frac{3}{4}$ (ok. 4,70 m), wysokości 12 (3,57 m) miał od frontu wejście i dwa okna skierowane na wschód i zachód, dach dwuspadowy kryty gontem oraz ozdobny gzyms wykończony blachą. Gzyms zdobił też murowane szczyty od frontu i tyłu. Otynkowane ściany miały po cztery ceglane pilastry wysunięte na 3 cale, zwieńczone kamiennymi, jońskimi głowicami. Przed roгатką urządzono chodnik szerokości 5 stóp (ok. 1,50 m) i wybrukowano kamieniami polnymi rynsztok. W odległości dwóch łokci (1,15 m) od budynku znajdował się szlaban, który osadzono na dwóch dziesięciocalowych słupach – biegunowym i zamkowym, wkopanych w ziemię. Belkę szlabanową z drewna sosnowego o przekroju 8 x 8 cali, długości $41\frac{1}{2}$ stopy (ok. 12,4 m), pomalowano na kolor „rządowy”, ściągano łańcuchem długości $14\frac{1}{2}$ stopy (ok. 4,30 m) i zamykano na zamek i skobel. Słup z tablicą taryfową był znacznie przechylony. Plac roгатkowy miał długość 96 stóp (ok. 28,60 m) i szerokość 46 (13,70 m). Do wnętrza budynku wchodziło z drogi po dwóch stopniach urządzonych z boku, przez drzwi wysokie w świetle $6\frac{5}{6}$ stopy (2,04 m), szerokie $3\frac{3}{4}$ (0,82 m), osadzone w futrynie drewnianej z bali sosnowych trzycalowych. Drzwi były dwuskrzydłowe, płycinowe w połowie oszklone, na zawiasach francuskich. Wyposażono je w zamek pudełkowy, dwie klamki i hak do zamykania od wewnątrz oraz zewnętrzny skobel. Pomieszczenie było długie $12\frac{2}{3}$ stopy (ok. 3,80 m), szerokie 12 (ok. 3,60 m) i wysokie 10 (ok. 3,0 m), miało podłogę, sufit, piec, kominiek oraz dwa okna z prawej i lewej strony. Okna osadzone w futrynach z bali trzycalowych, na zawiasach francuskich, z dwoma skrzydłami pojedynczo oszklonymi, podzielone dwoma drewnianymi szprosami na trzy szyby. Nie do użycia był przepalony piec ceglany z zardzewiałymi drzwiczkami. Kominiek szafiasty posiadał klapę blaszaną do zatykania wylotu do komina. Podłoga z desek na legarach była zgniła, sufit pobity trzcina w dobrym stanie. Ślepą podłogę urządzono między pięcioma belkami sosnowymi o przekroju 8 x 8 cala. Powąła z tarcic została zerwana, o czym świadczyły widoczne ślady. Dach wsparto na pięciu parach krokwi. Komin był zrujnowany i podparty deską z jednej strony.

Protokół z 7 (19) lipca 1862 r.²⁷ opisuje budowlę zwaną Rogatka Krakowska. Zlokalizowana była przy ulicy Krakowskiej (ob. ul. Jana Pawła II), po prawej stronie połu-

26 APK, AmK, sygn. 3, k. 178–184.

27 Tamże, k. 134–140.



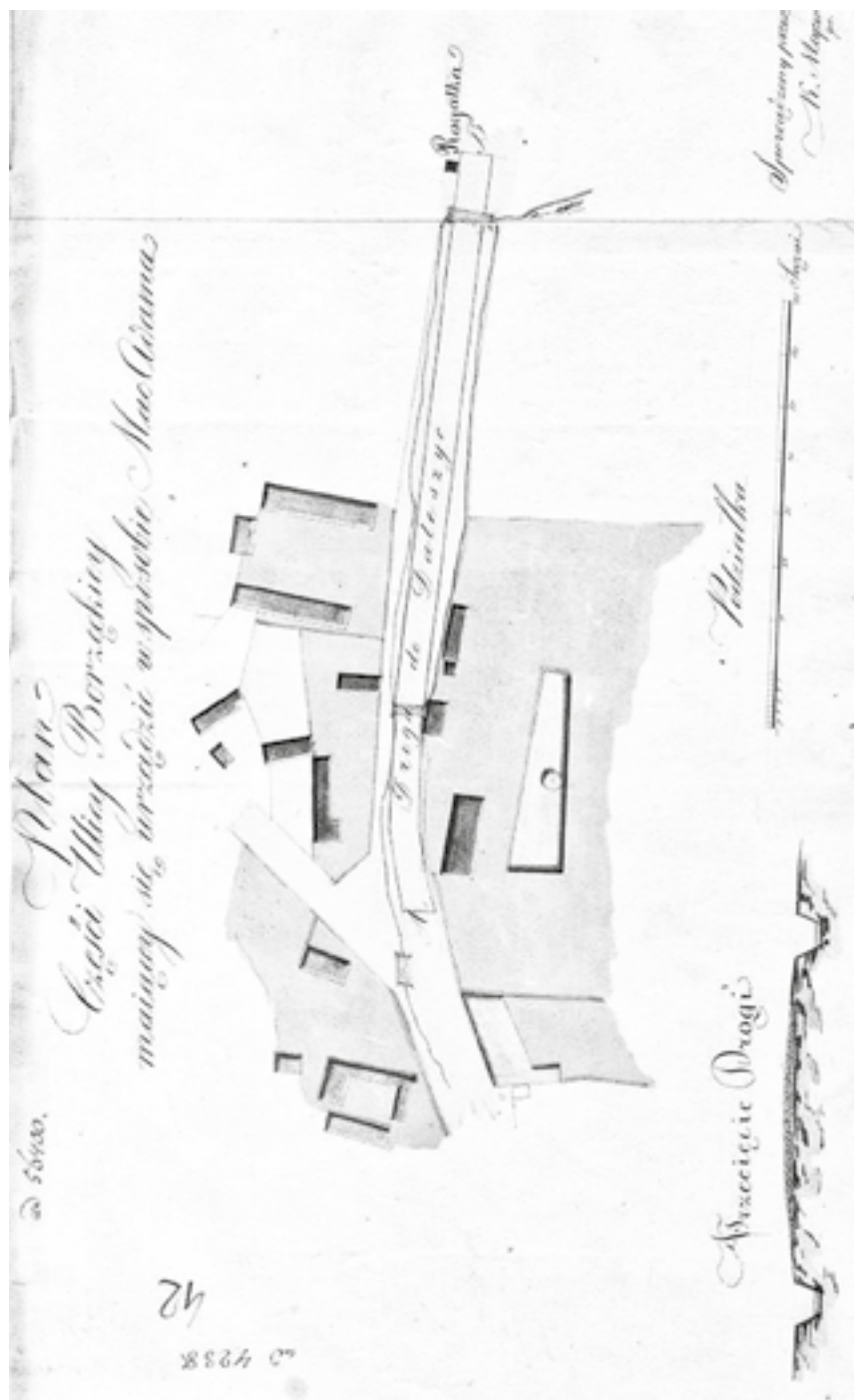
Lokalizacja dwóch rogatek krakowskich: wcześniejsza na fragmencie planu sytuacyjnego 1820 (przerys); późniejsza na planie sytuacyjnym 1825 r., zaznaczona kółkiem; Archiwum Państwowe Kielce, Rząd Gubernialny Radomski, sygn. 2354

dniowego narożnika ogrodu należącego do budowniczego Aleksandra Borkowskiego, na wzniesieniu, w miejscu, z którego rozchodziły się drogi do Białogona i Chmielnika. Budynek z „cegły i kamienia na wapno murowany w kształcie świątyni / rotundy”. Miał on średnicę przy gruncie $14\frac{1}{2}$ stopy (ok. 4,30 m) i wysokość $11\frac{1}{2}$ (ok. 3,40 m), spiczasty daszek kryty blachą, który otoczono koroną kolistego muru tak, że zakrywał dach. Wodę deszczową odprowadzano za mury od strony zachodniej, za pomocą blaszanej rynny. Do budynku dochodziło się od drogi, po ośmiu zrujnowanych schodach wykonanych z bali sosnowych na murowanych wangach²⁸. Do wnętrza wchodziło się po jednym stopniu ułożonym z polnych kamieni. Drzwi osadzono w futrynie drewnianej z bali sosnowych trzycalowych, wysokich na 7 stóp (2,08 m), szerokich $3\frac{3}{4}$ (1,12 m), które znajdowały się między wystającymi na zewnątrz dwoma doryckimi półkolumnami. Budynek doświetlono po obu stronach po jednym oknie, umieszczonym między półkolumnami. Okna pojedynczo szklone, dwuskrzydłowe zamocowano w futrynach z bali trzycalowych, wysokich $4\frac{1}{2}$ stopy (1,34 m), szerokich $3\frac{1}{2}$ (ok. 1 m), miały po trzy tafle w szprosach drewnianych. Drzwi dwuskrzydłowe były w połowie płycinowe i oszklone po trzy tafle z drewnianymi szprosami, wyposażone w zamek pudełkowy, dwie żelazne klamki i hak do zamykania. Pomieszczenie zostało urządzone w ośmiokąt o średnicy $14\frac{1}{2}$ stopy (ok. 4,30 m) i wysokości $9\frac{3}{4}$ (2,90 m). Wewnątrz znajdował się piec węglowy postawiony na glinie, w złym stanie, i kominiek szafisty. Podłogę całkiem zgniłą wysypano kamieniami. Sufit trzcinowy nad piecem odpadł z powodu zaciekania, co było skutkiem zniszczonego dachu gontowego w kształcie lejka, wklęsłego do środka. Na szczycie dachu osadzono na drewnianym wsporniku obrotową chorągiew i wiatrowskaz w kształcie ręki. Komin ceglany wyprowadzono nad dach na wysokość 18 cali i przekryto z wierzchu kapą. Wysunięty gzyms i zwieńczenie korony muru wykończono blachą. W koło budynku ułożono bruk z kamieni polnych na szerokość 4 stóp (ok. 1,20 m). Szlaban z belki sosnowej o przekroju 8 x 8 cali, dłużej na 50 stóp (ok. 14,90 m), pomalowano na kolor „rządowy” i przymocowano do słupka sosnowego wkopanego w ziemię. Tam znajdowała się przeciwwaga z kłoca zamocowanego dwoma obręczami. Drugi koniec szlabanu, po ściągnięciu na dół za pomocą łańcucha długości 22 stóp (ok. 6,50 m), zamykano na klucz do słupka. W 1862 r. postawiono obok budkę wartowniczą o boku 4 stóp (ok. 1,20 m) i wysokości 8 (ok. 2,40 m), z wyciętym wejściem, daszkiem dwuspadowym i pomalowaną na kolor „rządowym”, podobnie jak trzon latarni. Słup taryfowy był od spodu spróchniały, a na tablicy nie dało się odczytać napisu. Za przyczynę tak złego stanu rogatki uznano uchybienia, jakie miały miejsce przy częstych zmianach straży, która tylko doraźnie je odbierała i oddawała swoim następcom, bez żadnej kontroli oraz oceny ich stanu.

Protokół z 9 (21) lipca 1862 r.²⁹ przedstawia budowlę zwaną Rogatka Leonarda. Dochodziło się do niej z miasta ulicą Leonarda lub Konstantego, stała obok Gmachu

28 Wanga: belka, na której opierają się schody, prostopadła do ich linii.

29 APK, AmK, sygn. 3, k. 142–146.



Rogatka przy ul. Borzęckiej (Bodzętyńskiej) 1835 r.; Archiwum Państwowe w Kielcach, Rząd Gubernialny Radomski, sygn. 2329

Rządowego zwanego Leonard, po jego stronie prawej. Budynek murowany stał frontem do drogi, na kwadratowym rzucie o boku 16 stóp (ok. 4,80 m) i wysokości $11\frac{1}{4}$ (3,35 m). Dach dwuspadowy ze spadkami na stronę wschodnią i zachodnią, kryty gontem, wsparto na 12 krokwiach; miał posiadał wysunięte od frontu i tyłu szczyty, które obłożono w trójkąt calowymi deskami i wzbogacono drewnianym gzymsem. Komin z ceglanym daszkiem i odpadłym tynkiem znajdował się pośrodku tylnej ściany. Na zewnątrz budynek był otynkowany wraz z fryzami i gzymsem w koło okapu. Od strony wschodniej i zachodniej, na długości 20 stóp (ok. 6,0 m) i szerokości 4 (ok. 1,20 m), znajdowały się bruki z kamieni polnych. Szlaban z belki sosnowej długości 42 stóp (12,50 m) i przekroju 8 x 8 cali z kontrwągą, umocowano na biegunie i pomalowano na kolor „rządowy”. Posiadał on dwa słupki wkopane w ziemię, jeden do utrzymywania bieguna, a drugi do jego zamykania. Do ściągania belki na dół służył łańcuch długości 11 stóp (3,28 m). Słup z tablicą taryfową był spróchniały, a napis splukany. Wejście do budynku wiodło z drogi do góry, po jednym stopniu ułożonym z kamieni, przez drzwi w futrynie z bali sosnowych trzycalowych, która miała w świetle wysokość 7 stóp (ok. 2,10 m) i szerokość $3\frac{1}{2}$ (ok. 1 m). Dwuskrzydłowe drzwi płycinowe ze skośnymi listwami były w połowie od góry oszkłone trzema szybami. Zamykały się od wnętrza na zamek pudełkowy z klamkami i hak, a na zewnątrz na dwa skoble. Pomieszczenie było na rzucie kwadratu o boku $12\frac{2}{3}$ stopy (ok. 3,80 m) i wysokie 10 (ok. 3,0 m), z podłogą, pułapem i oknami po obu stronach oraz zdezelowanym piecem murowanym i kominem. Okna dwuskrzydłowe na zawiasach francuskich, miały po trzy szyby; pierwotnie półkoliste łuki nadproży zostały zamurowane. Komin z gzymsem i klapą blaszaną odsunięty był od tylnej ściany o 12 cali. Podłoga drewniana na legarach zgniła, w dobrym stanie była deskowa powała z polepą.

Protokół z 11 (23) lipca 1862 r.³⁰ opisuje budowlę zwaną Rogatka Karczówkowska. Dochodziło się do niej od miasta ulicą nazwaną Żelazną³¹ i dalej przez ogród publiczny lub obok składu solnego w kierunku drogi wiodącej do klasztoru bernardynów na Karczówce i do kolonii Czarnów. Tam za mostem, po stronie prawej znajdowała się celbuda, którą wymurowano w kształcie ośmiokątnej altanki z okalającym na około gzymsem. Na narożach posiadała osiem pilastrów, które w widoku niby miały wspierać dach w formie piramidy w stylu chińskim, pokryty falistą blachą żelazną. Budynek znajdował się przy skarpie stawu i dlatego był przechylony w pionie o 5 cali, co było skutkiem słabych fundamentów i bliskości grobli stawu. Dlatego od jego strony zabezpieczono go ceglaną przyporą. Do budynku wchodziło się od drogi, po bokach były pojedyncze okna, ściany tynkowane nad cokołem, a wokół budynku była opaska brukowa z kamienia polnego, szerokości 2 łokci (ok. 1,20 m). Do wnętrza prowadził jeden brukowy stopień, dalej były drzwi dwuskrzydłowe, płycinowe, w większej czę-

30 Tamże, k. 128–132.

31 Nazwa tzw. ulicy Żelaznej, prawdopodobnie odnosiła się do końcowego odcinka ul. Pocztowej (Sienkiewicza), która na planie Kielc z 1862 r. została przedłużona do dworca i drogi żelaznej. Oryginał tego planu znajduje się w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie, sygn. PL_1_402_302-47.

ści oszklone trzema taflami w drewnianych szprosach. Były one osadzone w futrynie drewnianej wysokiej na $9\frac{1}{4}$ stopy (2,75 m) i szerokiej $3\frac{1}{3}$ (1,0 m). Pomieszczenie miało długość 10 stóp (ok. 3 m), szerokość $9\frac{2}{3}$ (ok. 2,90 m) i wysokość $9\frac{1}{2}$ (ok. 2,80 m). Wewnątrz znajdowała się podłoga z desek, sufit trzcinowy, zniszczony kominek szafiasty i ceglany piec. Okna osadzone w futrynie z bali sosnowych trzycalowych, wysokiej w świetle $3\frac{1}{4}$ stopy (ok. 1 m) i szerokiej 3 (0,90 m), przeszkłone trzema szybami w drewnianych szprosach. Na szczycie dachu znajdowała się żelazna sztyca wysoka na 4 stopy (ok. 1,20 m), którą zwieńczono ażurowym wiatrowskazem w kształcie chorągiewki. Celbuda miała duży, otynkowany, ceglany komin o boku 2 stóp (0,60 m). Obok stał sosnowy szlaban z kontrwagą, który miał długość 41 stóp (ok. 12,20 m) i przekrój 8 x 8 cala, wsparty na dwóch wkopanych w ziemię słupkach (biegunowym i zamkowym), który ściągano łańcuchem długości $16\frac{1}{4}$ stopy (ok. 4,80 m). Pochylony słup taryfowy miał połamaną tablicę, na której brakowało napisu.

Ostatni protokół – z 13 (25) lipca 1862 r.³² – przedstawia budowlę zwaną Rogatka Starowarszawska. Znajdowała się ona przy ulicy Starowarszawskiej (ul. Piotrkowska) idąc z Rynku, poza murowanym mostem po stronie prawej, skąd prowadził trakt do Końskich i odchodziła w lewo droga przez Czarnów do Łopuszna i Przedborza (ob. rondo przy al. IX Wieków Kielc) Konstrukcja tej celbudy różniła się od pozostałych, bowiem była całkowicie drewniana, postawiona na słupkach i płatwiach, obita deskami oraz pokryta gontowym dachem dwuspadowym z dwoma szczytami z połatanych desek. Do wnętrza wchodziło się przez pojedyncze drzwi wysokie na 5 stóp (ok. 1,50 m) i szerokie szerokie $2\frac{2}{3}$ (0,80 m), w złym stanie. Zaopatrzone były w hak i klamkę, podnoszoną „dawnym sposobem w miejscu zamka” oraz w skobel do zamykania od zewnątrz. Pomieszczenie było długie na 12 stóp (ok. 3,60 m), szerokie 10 (ok. 3,0 m) i wysokie $6\frac{1}{2}$ (1,94 m). Belki podłużne i powała z tarcie wspierały się na trzech beleczkach. Okienka były na trzy strony, jednotaflowe i bez okuć. Wewnątrz znajdował się okrągły piec żeliwny postawiony na kamieniach, wysoki na $3\frac{1}{2}$ stopy (ok. 1,0 m) i o średnicy 2 (0,60 m), z rurą pokrytą gliną, bez drzwiczek, natomiast z kawałkiem blachy do zatykania paleniska. Obok budynku znajdował się szlaban dwubiegunowy z belek sosnowych, pomalowany na kolor „rządowy”, podtrzymywany supkami wkopanymi w ziemię. Belka szlabanowa miała długość 46 stóp (13,70 m) i przekrój 12 x 12 cala. Na jednym końcu znajdowała się kontrwaga, a na drugim łańcuch do ściągania belki szlabanowej długości 24 stóp i 10 cali (7,40 m). Brak było zamka zamykającego szlaban. Obok niego stał spróchniały słup taryfowy z tablicą pokrytą blachą, na której napisy były zupełnie splukane. Członkowie komisji opisującej stan rogatki stwierdzili, że: „Rogatka ta, jak dotąd zdać się być w miejscu dla siebie najwłaściwszym – jednakże z powodu niedostatku [...], kiedyś postawiona buda drewniana z desek dziś popróchniałych, pochylona w zgniłej podstawie i lada chwila grożąca zawaleniem i pokaleczeniem, jeśli nie śmiercią lokatorów, obok czego szpeci wjazd do Miasta od tej

32 APK, AmK, sygn. 3, k. 148–152.

strony dość częsty. Wnioskiem więc jest Delegowanych, aby ile być może spieszniej rozebrany i innym budynkiem murowanym w kształcie przynajmniej, jak wg rogatki Borzęckiej celbuda jest wymurowana³³. Uznano również, że budowa murowanego obiektu w dotychczasowym miejscu, z powodu podmokłego terenu może być trudna w realizacji. W tym celu należało wzmocnić mury lub nadsypać teren z dwóch stron, co dodatkowo zwiększyłoby koszty budowy. Ostatecznie komisja zaproponowała dwa rozwiązania. Pierwsze polegało na postawieniu budynku w „tym samym kształcie i rozległości, co w rogatce Borzęckiej, celbudzie drewnianej z bali czterociałowych rżniętych w węgiel postawione, zawsze jednakże dachem blaszanym pokryta”³⁴. Drugim pomysłem było przesunięcie jej lokalizacji z uwagi na fakt, że Kielce zaczęły rozrastać się w kierunku Niewachłowa i Czarnowa. Prawdopodobnie zrealizowano drugi wariant, o czym świadczy fakt, że tej rogatki nie zaznaczono na pomiarze miasta z 1872 r., co świadczy o rozebraniu starej drewnianej celbudy.

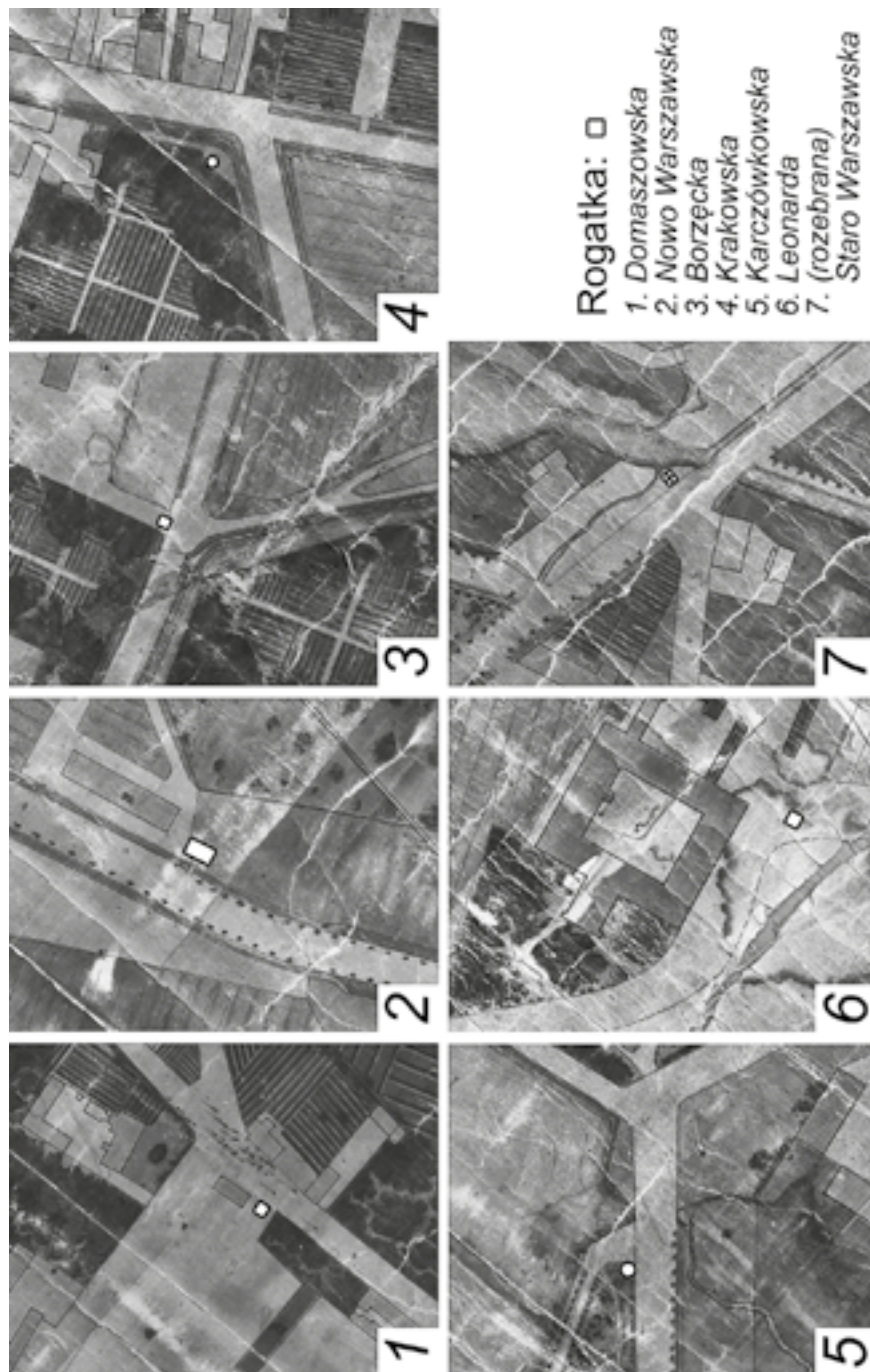
Szczegółowe lokalizacje opisanych siedmiu rogatek pokazano na fragmentach pomiaru miasta z 1872 r. Sześć z nich jest zaznaczonych jako działające. Natomiast lokalizacja rozebranej celbudy Staro Warszawskiej została ustalona na podstawie materiału źródłowego. Ujęcie wszystkich rogatek w skali całego miasta pozwala określić zasięg funkcjonowania ówczesnych Kielc, bowiem rogatki usytuowane były przy ulicach wylotowych na granicy zabudowy miasta. Miejsca dawnych rogatek można określić we współczesnej przestrzeni miasta. Idąc od śródmieścia, Rogatka Domaszowska znajdowała się przy ul. Starodomaszowskiej, po lewej stronie, pomiędzy ulicami Szpitalną i Niską. Rogatka Nowo-Warszawska usytuowana była między pasami jezdni ul. Warszawskiej, na wysokości ul. Polnej. Rogatka Bodzentyńska istniała w okolicach ronda u zbiegu alei IX Wieków Kielc i Solidarności. Rogatka Krakowska stała po prawej stronie skrzyżowania ulic Jana Pawła II i Krakowskiej. Rogatka Leonarda znajdowała się w południowej części pl. Moniuszki, na przedłużeniu ul. Zagórskiej, nieopodal ul. Winnickiej. Rogatka Karczówkowska stała tuż przy ogrodzie publicznym, za mostkiem obok stawu, na przedłużeniu głównej alei parku miejskiego. Natomiast Rogatka Staro-Warszawska miała miejsce za mostem, przy al. IX Wieków Kielc, po prawej stronie między korytem rzeki Silnicy, a zabudową ronda.

Rogatki miejskie istniały i działały jeszcze w XX w., mimo że na mocy rozporządzenia Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych z 9 (21) lipca 1853 r., „budowle rogatkowe w przyszłości nie miały już być stawiane”³⁵. Wynikało to z faktu zniesienia linii celnej między Cesarstwem a Królestwem i było skutkiem zmiany systemu służby celnej oraz braku wewnętrznej kontroli handlu przez służby skarbowe. Potwierdzają to ówczesne przepisy: „[...] a ponieważ budowle te z przyczyny zniesienia kontroli wewnętrznej handlu, nie są konieczne potrzebne, ponieważ dzierżawcy dochodów skarbowych i miejskich, dla swych straży, nająć mogą pomieszczenia w do-

33 Tamże, k. 150.

34 Tamże.

35 *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego*, cz. 1. t. II, Warszawa 1866, s. 607



Fragmenty pomiaru Kielc 1872 r., ukazujące lokalizacje rogatek. Inne elementy zagospodarowania zostały obrysowane celu poprawy czytelności dokumentu; opr. autora

mach prywatnych; przeto Kommissya Rządowa poleca Rządowi Gubernialnemu, aby ograniczywszy się na samą tylko reperacyi egzystujących już budowli rogatek, z funduszu ad lum wskazanego, stawiania nowych tego rodzaju budowli nie przedsiębrał i nie projektował, a nawet gdyby egzystujące, skutkiem czasu, przyszły do takiego stanu, iż rozebraniu uległyby musiały, odbudowa onych zaniechaną być winna, z wyjątkiem takich tylko miast, gdzie konsystują Sztaby dywizyjne i pułkowe, i w którychby uznaną została potrzeba utrzymania przy rogatek odwachów lub szyldwachów wojskowych³⁶. Zatem prawo to nie likwidowało funkcji rogatek, a jedynie eliminowało potrzebę budowania nowych budynków, ograniczając ich funkcję do samego szlabanu i budki strażniczej. Z protokołu posiedzenia kieleckiej Rady Miasta z 16 października 1917 r. wynika, że na prośbę strażnika Edmunda Dobrowolskiego postawiono na rogatce Staro Warszawskiej budkę strażniczą.³⁷ Z kolei na wniosek starszego dozorczy rogatek z 5 sierpnia 1918 r. wybudowano przy szlabanach trzy kolejne budki. Dowodzi to tezy, że nowe rogatki nie miały już tak rozbudowanej formy, jak w XIX w., lecz ich zagospodarowanie ograniczało się do budki wartowniczej i samego szlabanu, o czym świadczy też zwrot „dzierzawca szlabanu przy rogatce Bodzentyńskiej”³⁸.

Zatem nie należy oczekiwać, że pozostały w archiwach materiał źródłowy ukaże nowe formy architektoniczne budynków rogatek, bo takich nie było. W tej sytuacji zadanie badawcze sprowadza się do określenia ilości rogatek i zrekonstruowania ich lokalizacji. Początkowo funkcjonowały one w dawnych celbudach. Potwierdza to jeden z dokumentów, dotyczący bilansów budżetowych w 1916 r., z którego wynika, że rogatek było sześć: nr 1 Krakowska, nr 2 Morawicka, nr 3 Warszawska, nr 4 Piotrkowska, nr 5 Bodzentyńska i nr 6 Szczeszowska³⁹. Nie wymieniono celbudy Leonarda, natomiast wskazano nowe rogatki – Szczeszowską i Morawicką. Ta ostatnia znajdowała się przy szosie do Chmielnika⁴⁰. W latach dwudziestych XX w., pojawiają się też nowe nazwy rogatek. Rogatkę nr 1 Krakowską nazwano – Białogońską, nr 3 Warszawską – Nowo Warszawską, nr 4 Piotrkowską – Staro Warszawską i nr 6 Szczeszowską – Lipową⁴¹, która, jak sama nazwa wskazuje, usytuowana była przy ul. Lipowej (ul. Wojska Polskiego). Potwierdza to pismo mieszkańców przedmieścia Wietrznia z 18 lutego 1920 r.: „Mieszkańcy z przedmieścia Wietrzni znaleźliśmy się w tym przykrem położeniu, że z jednej strony szlabanu, który jest przy ulicy Lipowej, mamy zabudowania gospodarskie, a z drugiej strony mamy pola”⁴².

36 Tamże, s. 609–611.

37 Tamże, sygn. 2082, k. 14.

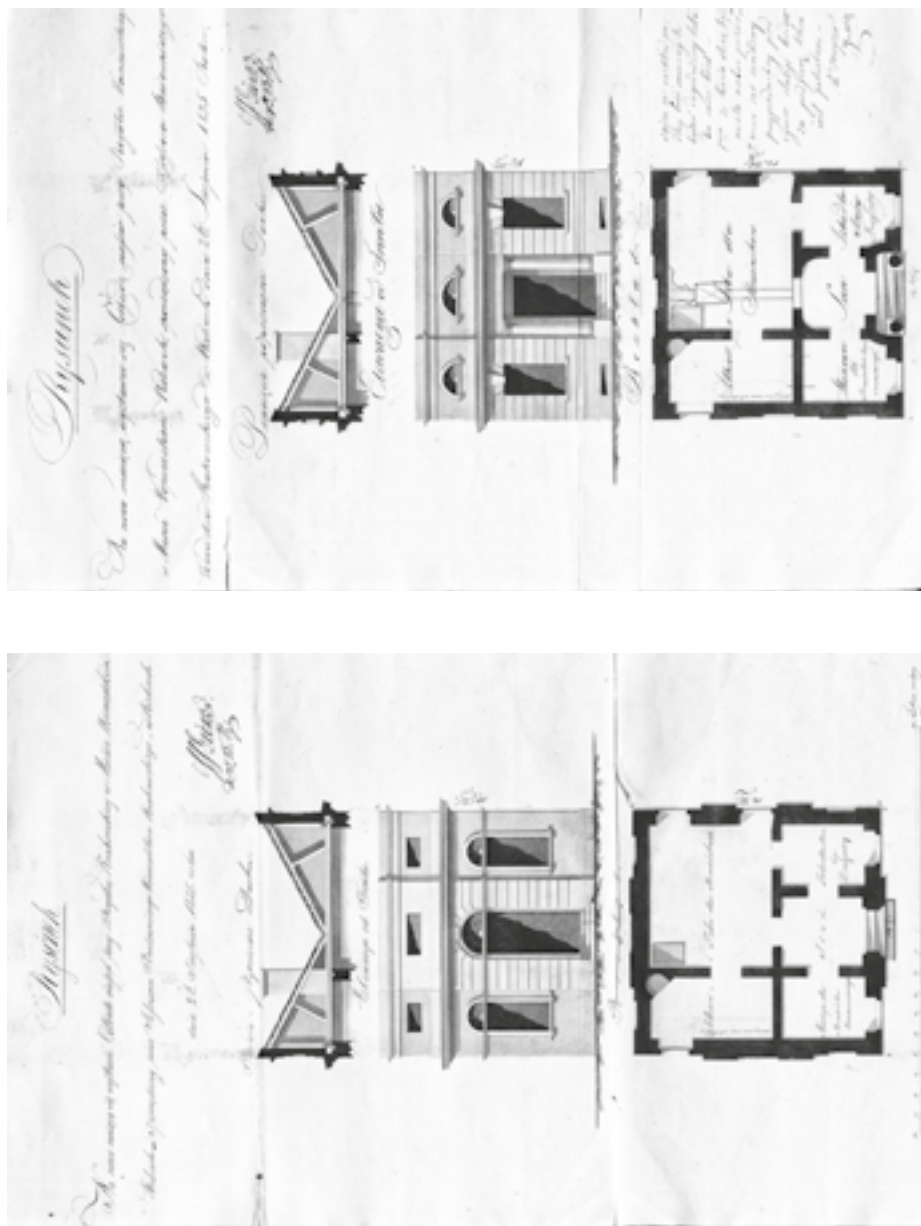
38 Tamże, sygn. 2080, Pismo właściciela browaru miasta Kielc Józefa Ungera do Magistratu z 4 stycznia 1920 r. k. 94.

39 AOPK, AmK, sygn. 2079, Sprawozdanie dochodu rogatek miejskich za 1916 r., k. 22.

40 APK, AmK, sygn. 2080, k. 4.

41 Tamże, sygn. 2082, Sprawozdanie dochodu rogatek miejskich za 1925 r., k. 32–34.

42 Tamże, sygn. 2080, k. 98.



Projekty architektoniczne rogatki Warszawskiej i Warszawskiej, Wilhelm Giersz, 1825 r.; Archiwum Państwowe Kielce, Rząd Gubernialny Radomski, sygn. 2354

Zmiana lokalizacji tych rogatki była skutkiem rozbudowy miasta i przesunięcia jego granic administracyjnych oraz weryfikacji funkcjonowania istniejących. Dowodzą tego kolejne dokumenty. Z pisma nadzorcy rogatkowego Tadeusza Ambrowicza z 17 lutego 1922 r., dowiadujemy się, że „rogatka przy ul. Domaszowskie Przedmieście daje miastu bardzo niewielkie dochody, natomiast przez drogę wiodącą do miasta od strony Zagnańska przejeżdża codziennie z pobliskich wsi większa ilość furmanek, przeto [...] należałoby postawić również budkę w końcu ulicy Staro-Zagnańskiej, poza fabryką Superfosfatów”⁴³. Skutkiem tego wniosku na posiedzeniu magistratu 20 lutego 1922 r. uchwalono próbne ustanowienie, na jeden miesiąc, budki rogatkowej przy ul. Nowo-Zagnańskiej⁴⁴. Z kolei protokół z posiedzenia Rady Miasta z 30 sierpnia 1923 r. informuje o przeniesieniu rogatki Bodzentyńskiej za posesję Majewskiego, a Morawickiej za posesję fabryki marmurów⁴⁵: „szlaban miejski, który stoi na ulicy 3-go Maja obok fabryki marmurów”⁴⁶. W ww. piśmie Ambrowicza czytamy też, że: „Dla uniknięcia strat dla kasy Miejskiej proponuję postawić budkę przy ul. Młynarskiej tak, jak na Nowo-Zagnańskiej”. Ten wniosek wynikał z faktu, iż „mieszkańcy okolicznych wsi Piekoszów, Czarnów i Sukowskie-Górki [wł. Szczukowskie-Górki] omijają roгатkę niewachlowską, a wyjeżdżając drogą polną przez pola do ul. Młynarskiej [Mielczarskiego], następnie pod most kolejowy do ul. Żelaznej lub Karczowskiej [Karczówkowskiej], a stąd do miasta, nieopłacają opłaty brukowej”⁴⁷. Skutkowało to przesunięciem na wniosek Wydziału Gospodarczego rogatki Niewachlowskiej za most Herbski⁴⁸. Więcej informacji co do zmiany lokalizacji rogatki pochodzi z zestawień dochodów kasy miejskiej z pobieranych opłat brukowych na sześciu rogatkach. W okresie od 1 stycznia 1926 r. do 1 stycznia 1927 r.: „Dzierżawca rogatki Chęcińskiej ma prawo pobierać opłaty brukowe na Karczowskiej Alei i w bliskości mostu kolejowego przy ul. Żelaznej, dzierżawca rogatki Niewachlowskiej na drogach: przy fabryce Starkego i przy Głębozce, dzierżawca rogatki Sukowskiej – na drodze około prochowni i około rzeźni, dzierżawca rogatki Bodzentyńskiej oraz na drodze przy wjeździe na przedmieście Domaszowskie i w ogóle w tych miejscach, gdzie prowadzą drogi do miasta”⁴⁹. Z kolei w czasie od 1 grudnia 1933 r. do 30 listopada 1936 r.: „Dzierżawca ma prawo pobierać opłaty brukowe na Karczówkowskiej Alei i w bliskości mostu kolejowego przy ulicy Żelaznej na drogach: przy fabryce Starkego [Niewachlowskiej] i przy Głębozce – [Sukowskiej] na drodze około prochowni i około rzeźni, oraz na drodze przy wjeździe na przedmieście Domaszowskie i w ogóle w tych miejscach, gdzie prow-

43 Tamże, k. 135.

44 Tamże, k. 138.

45 Tamże, sygn. 2082, k. 10.

46 Tamże, Pismo posterunkowego Stanisława Marko z 29 lutego 1924 r. do kierownika Państwowej Policji w Kielcach, k. 7.

47 Tamże, k. 17.

48 Tamże, Wyciąg z protokołu posiedzenia Rady miejskiej nr 37 z 7 listopada 1923 r., k. 18.

49 Tamże, k. 27.

adzą drogi do miasta”⁵⁰. Niestety, w większości informacje te są ogólnikowe, co nie pozwala na precyzyjne zlokalizowanie nowych rogatek. W tej sytuacji dalsze badania sprowadzają się do wyjaśnienia uwarunkowań prawnych ich funkcjonowania i określenia skali dochodowości.

Podstawą formalną pobierania opłaty rogatkowej, tzw. brukowej, był przepis art. 24 ustawy z 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej, który stanowił, że: „Myta na drogach publicznych znosi się bez odszkodowania i odtąd opłaty mytnicze mogą być pobierane na drogach publicznych tylko w razach wyjątkowych na mocy zezwolenia, udzielonego na przeciąg najwyżej dziesięciu lat przez Ministra Robót Publicznych co do dróg państwowych, względnie uchwałą związku samorządowego, zatwierdzoną przez Ministerstwo Robót Publicznych, co do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Postanowienia tego artykułu nie obejmują opłat kopytkowych, pobieranych na korzyść gmin miejskich przy wjeździe do miast”⁵¹. Skutkiem tego Ministerstwo Robót Publicznych wezwało wojewodę, aby dopilnował, by wszystkie myta, co do których nie udzielono specjalnych zezwoleń, bezzwłocznie zostały zniesione do końca 1921 r.

Zgodnie z Okólnikiem L. XI 2995 Ministra Robót Publicznych z 22 grudnia 1921 r.⁵², zezwoleń udzielano tylko w wyjątkowych sytuacjach, dlatego postanowiono, że fundusze na budowę i utrzymanie dróg będą zbierane w formie podatku, lub innych opłat specjalnych, a nie w formie zlikwidowanych myt, które coraz bardziej utrudniały ruch na drogach i jako takie nie były właściwe do pozyskiwania środków na ich utrzymanie. W celu ujednolicenia procedury przydzielania zezwoleń do pobierania myt na drogach publicznych zarządzone, że w stosunku do dróg państwowych, należało przedłożyć stosowne wnioski tylko w sytuacjach szczególnych. W tej sytuacji wojewoda musiał przedłożyć wniosek do Ministerstwa z propozycją opłat, wykazując taką potrzebę oraz przedstawić koszty utrzymania i dobową statystykę ruchu kołowego i pieszego, jak również wysokość planowanych opłat, sposób ich ściągania, przewidywane z tego tytułu dochody i wydatki administracyjne oraz sposób i czas wydatkowania pozyskanych tych środków. W takiej sytuacji były Kielce, które zgodnie z wykazem dróg państwowych zawartym w załączniku do ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej, zostały wymienione, jako element magistrali Warszawa-Zakopane z odnogą do Częstochowy⁵³. Na drogach samorządowych myta były ustanawiane uchwałą samorządu i zatwierdzone przez Ministerstwo Robót Publicznych również tylko w wyjątkowych sytuacjach i na czas nie dłuższy niż 10 lat. Dochody z opłat mytniczych mogły być użyte tylko na utrzymanie tych dróg, z których pobierane było myto. Ministerstwo udzielało zwolnień od opłat mytniczych dla: wszelkiego rodzaju pojazdów i zwierząt, które stanowiły własność władz państwowych cy-

50 Tamże, k. 45.

51 Dz. U. 1921 nr 6 poz. 32.

52 Ogłoszony w Monitorze Polskim nr 48 z 28 lutego 1922 r.

53 Dz. U. 1921 nr 6 poz. 32.

wilnych i wojskowych, oraz samorządów; zaprzęgów będące własnością mieszkańców gmin, na obszarze której myto miało być ustanowione, pod warunkiem, że znajdowało się na drodze między zabudowaniami gospodarczymi, a polami, pastwiskami i lasami mieszkańców; pojazdów wiozących funkcjonariuszy publicznych, wykonujących obowiązki służbowe mający stosowne zaświadczenia⁵⁴. Wojewoda miał przedłożyć do Ministerstwa Robót Publicznych najdalej do 30 stycznia 1922 r. odpisy uchwał miejskich i ich ministerialne zatwierdzenia, dotyczące dróg samorządowych oraz kopie zezwoleń myt na drogach państwowych, jeśli takie wydano w obszarze województwa.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w piśmie z 20 października 1926 r.⁵⁵ wyjaśniało, że na mocy art. 24 ustawy drogowej z 10 grudnia 1920 r. zniosło myta na drogach publicznych, ale utrzymano opłaty kopytkowe, tłumacząc, że dawniej należności te nie pobierano za korzystanie z dróg miejskich, lecz za prawo wjazdu do miasta, przez co miały one charakter opłat konsumpcyjnych, które były prawem, otrzymywanym na mocy przywilejów erekcyjnych. Dlatego tylko miasta mogły nadal pobierać opłaty kopytkowe. Mimo takiego stanowiska Prezydent Kielc w piśmie z 9 grudnia 1926 r. skierowanym do Wydziału Powiatowego Sejmiku Kieleckiego⁵⁶, powołując się na okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych z 20 października 1926 r. i Wojewodę kieleckiego, zalecających związkom komunalnym, gdzie jeszcze były pobierane opłaty mytnicze, poruszył ich zniesienie, jako szczególnie uciążliwe dla włościan, mimo, że w Kielcach dawały przeszło 50 000 zł zysku. Wobec faktu, iż opłaty pochodziły przede wszystkim od mieszkańców powiatu kieleckiego, którzy byli związanymi handlowo i gospodarczo z Kielcami, magistrat zwrócił się do Sejmiku z zapytaniem, czy ten byłby skłonny w zamian za skasowanie opłat rogatek, przyznać miastu odszkodowanie w wysokości 25 000 zł rocznie, na zasadzie partycypacji kosztów, jak proponowało Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w okólniku nr 120⁵⁷. Jednak takie rozwiązanie problemu upadło, bowiem na posiedzeniu Wydziału Powiatowego w dniu 17 grudnia 1926 r., postanowiono odmówić takiemu stanowisku uważając, że żądana przez Magistrat suma obciążałaby bardzo poważnie skromny budżet powiatowy. Wyrażono jednocześnie stanowisko, iż „szybki rozwój automobilizmu w Polsce spowoduje w niedługim czasie ustawowe zniesienie wszelkich rogatki i szlabanów, jako przeżytego sposobu gromadzenia dochodów miejskich⁵⁸. W związku z odmowną odpowiedzią Sejmiku, Rada miejska uchwaliła 23 grudnia 1926 r. „rogatki pozostawić do czasu spłacenia przez miasto pożyczki ulen'owskiej. Od opłat brukowych zwolnić jedynie samochody ze względu na różnicę, jaką im czyni zatrzymywanie się na rogatkach miejskich”⁵⁹.

54 Tamże.

55 APK, AmK, sygn. 2083, k. 7, 8.

56 Tamże, k. 13, 14.

57 Tamże, k. 10-11.

58 Tamże, k. 21.

59 Tamże, Wyciąg z protokołu posiedzenia kieleckiej Rady Miasta nr 17 z 23 grudnia 1926 r., k. 24.

Rogatki miały istnieć do 31 grudnia 1926 r., dlatego wojewoda kielecki pismem z 12 listopada 1926 r., zwrócił się z wezwaniem „do tych miast, które jeszcze opłaty rogatek pobierają, by zaniechały ich poboru z dniem 31 grudnia 1926 r.”⁶⁰. Jednak stało się to dopiero na mocy ustawy z 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym, która weszła w życie 1 kwietnia 1931 r. Stanowiła ona, że: „Od tego terminu znosi się: [...] pobieranie od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, wymienionych w art. 8 opłat kopytkowych na rzecz gmin miejskich, dozwolone w art. 24 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych”⁶¹. Opłaty rogatek wpływały negatywnie zarówno na samą komunikację, jak i na życie gospodarze w miastach, co wywoływało liczne skargi ich mieszkańców. Z drugiej strony funkcjonowanie rogatki miało aspekt czysto ekonomiczny i było istotnym źródłem finansowym, zasilającym miejską kasę, co tłumaczy ich długie istnienie i próby obchodzenia przepisów, by te nie zostały zlikwidowane.

Dokumenty archiwalne ujawniają wysokości opłat brukowych i rodzaje zwolnień od nich. Na posiedzeniu Rady miejskiej w dniu 9 marca 1920 r. przedłożono wniosek o zatwierdzenie taryfy opłat brukowych przy wjeździe do miasta i regulamin dla stróżów rogatek przy ich poborze⁶². Taryfę opłat zatwierdziła Rada 18 marca 1920 r.⁶³. Od każdego konia i wołu w zaprzęgu opłata wynosiła 1 markę, od konia, wołu, krowy wieprza i świnii wprowadzanego do miasta na handel 2 marki a od cielęcia, owcy i prosięcia 1 markę. Wolne od opłaty brukowej były: wozy władz cywilnych i wojskowych; konie i bydło wojskowe; wozy przewożące materiał budowlany dla budynków rządowych i gminnych miejskich; wozy wiozące towar od którego pobiera się podatek wwozowy na rogatek i na stacjach dróg żelaznych; konie mieszkańców miasta Kielc płacących podatek od przemysłu przewozowego; bydło mieszkańców miasta Kielce wyprowadzane na paszę i powracające z pola; wozy obywateli miasta Kielc z nawozem (z wyjątkiem beczek asenizacyjnych), zbożem jak też wyjeżdżające na pole z narzędziami rolniczymi dla upraw roli, i wracające z pola⁶⁴. Wydział Gospodarczo-Skarbowy wniósł poprawkę o ujęcie w opłatach brukowych: od samochodów osobowych i ciężarowych na obręczach żelaznych po 50 marek, od większych osobowych na gumowych obręczach po 20 marek, a od takich, tylko mniejszych po 10 marek⁶⁵. Korekta została uwzględniona na posiedzeniu Rady 24 czerwca 1920 r.⁶⁶. Ostatecznie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych pismem z 19 listopada 1920 r. zatwierdziło taryfę opłat z zastrzeżeniem, „że samochody władz cywilnych i woj-

60 Tamże, k. 6.

61 Dz. U. 1931 nr 16 poz. 81

62 APK, AmK, sygn. 2080, k. 42.

63 Tamże, k. 44.

64 Tamże, k. 43.

65 Tamże, k. 47, 48.

66 Tamże, k. 49.

skowych od opłaty brukowej są zwolnione⁶⁷. Ostateczną postać taryfikatora opłat zamieściła w ogłoszeniu „Gazeta Kielecka”⁶⁸. Ich podstawą poboru był statut zatwierdzony przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych z 7 marca 1921 r. Nr 7/6, publikowany w „Gazecie Kieleckiej”⁶⁹. Opłaty brukowe przy wjeździe do miasta pobierano od: konia i wołu w zaprzęgu 5 mk, konia, wołu, krowy, wieprza i świni 10 mk, cielęcia, owcy i prosięcia 5 mk, samochodów ciężarowych 50 mk, większych samochodów osobowych 20 mk, mniejszych osobowych 10 mk. Dla uzmysłowienia wysokości tych opłat można podać, że w tym czasie egzemplarz „Gazety Kieleckiej” kosztował 5 mk. Zatem jednostkowe kwoty były małe, chociaż znacznie obciążały okoliczną społeczność, przy częstym przekraczaniu rogatek, natomiast dawały znaczne kwoty do budżetu miasta w perspektywie dłuższego czasu. Uzyskiwane dochody były uzależnione od intensywności i przedmiotu przekraczania rogatek. Wolne od opłaty były: samochody i wozy władz cywilnych i wojskowych, konie i bydło wojskowe, wozy przywożące materiał budowlany dla budynków rządowych i gminnych miejskich, samochody i konie mieszkańców miasta Kielc płacących podatek od przemysłu przewozowego, bydło mieszkańców miasta Kielc wyprowadzane na paszę i powracające z pola, samochody i wozy obywateli miasta Kielc mieszkających poza rogatkami miejskimi – jednakna terytorium miasta, tudzież wyjeżdżające na pole z narzędziami rolniczymi dla uprawy roli i wracające z pola próżno lub ze zbożem i ziemiopłodami.

Dochód z opłat za 1916 r. od rogatek miejskich wyniósł 9168,06 kor.⁷⁰, a od podatku komunikacyjnego 24 909,45 kor.⁷¹, co łącznie wyniosło 34 077,06 kor.⁷². Natomiast w poszczególnych miesiącach 1917 r. łączny ten dochód wyniósł: w styczniu 2166,08 kor.⁷³, lutym 1136,58 kor.⁷⁴, marcu 1233,99 kor.⁷⁵, kwietniu 1790,71 kor.⁷⁶, od 1 do 15 maja 733,36 kor.⁷⁷ i od 15 do 31 maja 978,42 kor.⁷⁸, czerwcu 2202,55 kor.⁷⁹, lipcu 2410,60 kor.⁸⁰, sierpniu 3844,70 kor.⁸¹, wrześniu 4824,55 kor.⁸², październiku 3839,51

67 Tamże, k. 51.

68 „Gazeta Kielecka” 1920, nr 148, s. 4.

69 Tamże 1921, nr 25, s. 6.

70 APK, AmK, sygn. 2080.

71 Tamże.

72 Tamże, sygn. 2079, k. 22.

73 Tamże, k. 1.

74 Tamże, k. 11.

75 Tamże, k. 26.

76 Tamże, k. 44.

77 Tamże, k. 56.

78 Tamże, k. 63.

79 Tamże.

80 Tamże, k. 95.

81 Tamże, k. 115.

82 Tamże, k. 136.

kor.⁸³, listopadzie 2100,26 kor.⁸⁴. Daje to, bez miesiąca grudnia, łączną kwotę 27 261,31 kor., co jest porównywalną sumą w stosunku do całego roku poprzedniego. Uwzględniając wartość nabywczą takiej kwoty, potwierdza to zyskowość funkcjonowania miejskich rogatek i tłumaczy fakt, wielu starań i działań formalnych, o ich prolongowanie w czasie. Skutkiem tego pobieranie opłat rogatek i podatków komunikacyjnych odbywało się przez 333 lat, od 1589 r. do 1931 r.

Podsumowanie

Pozyskane materiały źródłowe okazały się ciekawym i bogatym w treść materiałem badawczym. Dotyczył on historii urbanistyki i miejskiej gospodarki Kielc w ostatnich wiekach. Niektóre dokumenty archiwalne miały większą wartość poznawczą, inne mniejszą, jednak wszystkie umożliwiły, całościowe zobrazowanie poruszonego przedmiotu badawczego. W życiu mieszkańców pojęcie rogatki jest kojarzone z jedną tylko nazwą – rogatki krakowskiej. Wynik tych badań daje szerszą wiedzę, co do ich ilości, lokalizacji, funkcji i wyglądu, czy okresu istnienia. Rogatki dziewiętnastowieczne stanowią ciekawszy ich obraz, na co miał wpływ nie tylko bogatszy materiał źródłowy, ale przede wszystkim dlatego, że posiadały architekturę. Natomiast rogatki w XX w., ograniczały się w swym zagospodarowaniu jedynie do szlabanu, butki wartowniczej, a czasami wynajmowanego na ten cel pomieszczenia. O ile wcześniejsza forma niosła ze sobą ładunek estetyczny, to późniejsza funkcja była sposobem, wręcz „maszyną” zasilającą budżet miasta, który umożliwiał finansowanie wielu publicznych inwestycji, głównie związanych z brukowaniem ulic i placów oraz ich utrzymywaniu w należytym stanie. Wydaje się, że było to ekonomiczne „perpetuum mobile”, które nie przetrwało pod naciskiem późniejszych czasów. Absurdalnie urbanizacja miasta i rozwój komunikacji, wzrost intensywności ruchu spowodował, że nie mogły one dalej funkcjonować. Krępujące ruch rogatki, nie nadążyły za cywilizacją i opuszczone przeszły do historii miasta. Teraz jej karty ponownie ukazują ich oblicze nowemu pokoleniu. W sposób rzeczywisty uzmysławiają funkcjonalną wielkość ówczesnego miasta. To w linii rogatek, w wyniku ustaleń planu regulacyjnego z 1821–1823 r. i na mocy zarządzenia z 20 grudnia 1823 r., granice Kielc miały być wyznaczone przez usypane wały⁸⁵, jako zabezpieczenie miasta przed kontrabandą. Takiego obwałowania domagała się Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu: „[...] zamknięcie tym sposobem miasta ochronić zdoła administratora dochodów konsumpcyjnych od strat, na jakie dziś, przy łatwym z każdej strony przystąpieniu, a przez to popełniane defraudacje, mogłyby być wystawianymi”⁸⁶. Była to inwestycja zbyt kosztowna i skomplikowana, ze względu na stan własności, dlatego Komisja Rządowa musiała zadowolić się tylko pobudowaniem rogatek.

83 Tamże.

84 Tamże.

85 J. Piwek, *Kielce w latach 1816-1866: ludność i gospodarka*, Ostrowiec Świętokrzyski 2005, s. 71.

86 AGAD, KRSW, sygn. 2425.

Autor nie zilustrował lokalizacji celbud funkcjonujących w XX w., bowiem źródła ukazują zbyt ogólnikowe informacje, dla stworzenia takiego obrazu na mapie z tamtego okresu, której nie udało się pozyskać z zasobu archiwum Wydziału Gospodarki Nieruchomościami i Geodezji, Urzędu Miasta, który odmówił jej udostępnienia ze względu na ochronę danych osobowych.

Te okruchy historii, które tworzą oblicze tzw. małej ojczyzny, nasuwają konkluzję, że dzięki przeprowadzonym badaniom dokumentów archiwalnych, pozyskano znaczącą wiedzę, która pozwala pokazać współczesnemu społeczeństwu Kielc częściowy, ale istotny obraz ówczesnej struktury miasta. Daje to podstawę postawienia władzom miasta, postulatu upamiętnienia i uczynienia lokalizacji rogatek, jako świadectwa minionej historii Kielc.

Dariusz Piotrowicz (Kielce University of Technology)

Tollgates in Kielce

The present paper describes the seven tollgates of the city, which functioned in Kielce in the nineteenth and the twentieth centuries. They were a source of raising funds for the city budget. Based on the analysis of archival historical sources their location was reconstructed. Domaszowska Tollgate was situated on the left-hand side of the road to Domaszewice; Nowo Warszawska Tollgate – in Warszawska Street at the intersection with Polna Street; Bodzentyńska Tollgate - at the intersection of IX Wieków Kielc Avenue and Solidarności Avenue; Krakowska Tollgate – at the intersection of Jana Pawła II Street and Krakowska Street; Leonarda Tollgate – at the end of Leonarda Street at the junction with Zagórska Street and Karczówkowska Tollgate – next to the city park just behind a bridge close to the park's pond. The last tollgate called Starowarszawska was located in Piotrkowska Street just behind a bridge on the Silnica River. All of these locations determine the functional and spatial range of Kielce and illustrate the scale of the city in the nineteenth century. What is more, the approximate location of the six twentieth-century tollgates is presented in the paper together with a more detailed description of the architecture and technical condition of the nineteenth-century tollgates, their functional layout and equipment. Only one of them had a wooden construction and was demolished due to its poor technical condition. The remaining tollgates were made of brick. The Author explains formal aspects of establishing the tollgates and their functioning as well as the reasons for their final closure at the beginning of the 1930s. The final conclusion of the paper is the demand addressed to decision-makers to take appropriate action in order to show the location of the nineteenth-century tollgates in the contemporary space of the city.

Key words: city tollgates, urban planning in the 19th and 20th centuries, Kielce