

Kamienie milowe – o kontekście miejsca zabytku

Adam Płoski

Nagłośniona w mediach lokalnych próba kradzieży dwóch kamieni milowych w maju 2007 r., znajdujących się przy drodze Reszel – Święta Lipka, uświadomiła fakt istnienia na terenie województwa warmińsko-mazurskiego „nowej”, niezauważanej dotychczas – mimo iż znajdującej się tuż obok, przy drodze – grupy wartościowych obiektów zabytkowych, tj. kamieni milowych. W świadomości okolicznych mieszkańców funkcjonowały one do tego czasu jako kamienie graniczne pomiędzy Warmią i Mazurami. Dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności złodziej został złapany na gorącym uczynku i przykładowo ukarany¹. Kradzież wywołała dyskusję. Problem, jaki się wówczas pojawił, spowodował konieczność postawienia kilku nowych pytań dotyczących sposobów ochrony i przyszłości tego typu zabytków.

TROCHĘ HISTORII²

Wiele z dróg Warmii i Mazur istnieje do dziś w swym historycznym, sięgającym minionych wieków przebiegu. Towarzyszą im nie tylko charakterystyczne aleje przydrożne, ale także i inne zabytki związane z drogą, w tym: mosty, wiadukty, karczmy, kapliczki (wyróżnik Warmii), domy szosowe, a także kamienie przydrożne, wśród których wyróżniają się kamienie milowe³. Tradycja umieszczania w pobliżu dróg kamieni milowych sięga czasów starożytnego Rzymu, gdzie co 1481 m (mila rzymska) ustawiano kamienne słupy informujące podróżnych o odległości od stolicy państwa. W państwie pruskim dynamiczny rozwój poczty w XVIII w. i wcześniejsze już zainteresowanie stanem dróg, w połączeniu ze wzmożonym ruchem

związanym z przewozem osób, stały się bodźcem do przeprowadzenia pomiarów szlaków pocztowych i ustawiania przy nich kamieni milowych, co zapoczątkowano w 1722 r. Było to rezultatem wydanego rok wcześniej zarządzenia księcia elektora Fryderyka Augusta I (August II Mocny). W Prusach Wschodnich przy podziale milowym punktem wyjścia był Królewiec jako stolica prowincji i główny węzeł komunikacyjny. W większości ówczesne kamienie milowe były wykonywane z piaskowca w formie obelisku lub sześcianu; później ich formy zostały określone urzędowo. W kolejnych latach powszechnym materiałem, z którego wyrabiano kamienie stał się granit. Kwestie kamieni przydrożnych poruszał regulamin dotyczący dróg wydany przez Fryderyka II Wielkiego z 1764r., w którym określono także szerokość mostów i dróg. W tym czasie również w Polsce postulowano ustawianie przy drogach kamieni milowych. Po rozbiorach Polski, w ramach działań zmierzających do scalenia ziem pruskich z polskimi, także w sferze komunikacji, w 1800 r. postanowiono zinventaryzować urzędnika pocztowe, wymierzyć gościńce i oznaczyć je kamieniami milowymi. Kolejne przepisy dotyczące budowy i napraw dróg zawierały gotowe już projekty kamieni milowych. Były to m.in. projekty wybitnego architekta i wysokiego urzędnika budowlanego Karła Friedricha Schinkla. Znane nam z terenu województwa warmińsko-mazurskiego cylindryczne kamienie milowe (np. wspomniane na początku z okolic Świętej Lipki gm. Reszel, miasto Kętrzyn) pojawiły się przy drogach w związku z wejściem w życie rozporządzenia ministra skar-

¹ Sprawca kradzieży został skazany wyrokiem sądu w Kętrzynie na karę pozbawienia wolności na 18 miesięcy w zawieszeniu oraz grzywną w wysokości 2000 złotych. Jeszcze przed rozprawą tłumaczył się, iż wyciągnął kamienie z ziemi specjalistycznym sprzętem, aby dociążyć przyczepę.

² Tekst dotyczący historii kamieni milowych jest skróconą wersją artykułu pt. „Zapomniane zabytki przy drodze”, któ-

ry porusza także temat domów szosowych (zob. *Aleje przydrożne. Historia, znaczenie, zagrożenie, ochrona*, I. Liżewska, K. A. Worobiec (red.), Kadzidłowo – Olsztyn 2009).

³ Inne kamienie przydrożne to m.in.: odbojniki – pełniące funkcje ochronną (np. na łukach dróg, w pobliżu mostów i wiaduktów), informacyjne, graniczne, a nawet okolicznościowe.

bu Rorhera z 1835 roku, w którym określono także ich parametry. Kamienie te ustawiano w miejscach, gdzie dotąd nie było żadnych oznaczeń odlegściowych. W ogromnej większości pełniły one rolę kamieni całomilowych, co znajduje potwierdzenie w zachowanych do dziś egzemplarzach na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. W prowincji wschodniopruskiej wykluczono już wówczas, stosowane na innych terenach państwa pruskiego, oznaczenia milowe wykonane z żeliwa. W momencie wprowadzenia w Niemczech systemu metrycznego w latach 1872-1873 oznaczenia kamieni milowych przestały automatycznie spełniać swoją rolę i tym samym kamienie te utraciły na znaczeniu. Nieliczne z kamieni zostały oznaczone w nowy sposób lub przestawione. Na skutek remontów dróg do dziś zachowało się niewiele tego typu obiektów. Obecnie następcami kamieni milowych są ustawiane wzdłuż dróg słupkowe oznaczenia kilometrowe.



1. Kamienie milowe znajdujące się pierwotnie przy drogach w okolicach wsi Sędławki i Łabędnik, w gminie Bartoszyce. Wykopane podczas prac drogowych, obecnie są porzucone na terenie przedsiębiorstwa Rejonu Dróg Wojewódzkich w Kętrzynie (fot. A. Płoski).

2. Kamień milowy przy ul. W. Sikorskiego w Kętrzynie (fot. A. Płoski).

WARMIA I MAZURY

Jak wspomniałem na wstępie, na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego zachowała się dość znaczna grupa kamieni przydrożnych, jednak najbardziej wartościowe i zarazem najmniej liczne z nich to właśnie kamienie milowe. Znajdują się one (lub znajdowały) m.in. w następujących miejscowościach: Lutry (gm. Kolno), Kętrzyn (przy ul. W. Sikorskiego),



2

Sędławki i Łabędnik (gm. Bartoszyce, po demontażu aktualnie znajdują się w Kętrzynie na terenie przedsiębiorstwa Rejonu Dróg Wojewódzkich), przy drodze Kętrzyn–Bartoszyce (obecnie kamień znajduje się na terenie prywatnego Muzeum Mazurskiego w Owczarni, gm. Kętrzyn), Szczurkowo (gm. Sępólno).

Kamienie milowe prezentowane w tym tekście wzbudzają zainteresowanie z racji swojej lokalizacji w pobliżu licznie odwiedzanego przez pielgrzymów i turystów sanktuarium maryjnego w Świętej Lipce.

Droga, przy której pierwotnie się znajdowały, prowadząca z Reszla przez Świętą Lipkę do Kętrzyna, funkcjonowała już w XVI-XVIII wieku. Zaliczana była wówczas do dróg o dużym znaczeniu. Ważność tej drogi potęgowała rola, jaką odgrywała Święta Lipka, tj. miejsce pielgrzymek związanych z kultem maryjnym oraz fakt, iż w miejscowości tej każdego roku od 29 czerwca odbywał się główny w ówczesnych Prusach Wschodnich targ na płótno (tzw. Iniany targ), na który zjeżdżali kupcy z Warszawy, Królewca, Kłajpedy, Tylży i Elbląga. Dodatkowym atutem tej drogi są wzniesione wzdłuż niej w XVIII wieku kapliczki różańcowe. Z powyższym wiązał się bardzo duży ruch, jaki odbywał się na drogach dojazdowych do Świętej Lipki. Ważne było więc odpowiednie oznakowanie drogi. Tego typu cylindryczne kamienie milowe ustawiano przy drogach po 1835 roku. Po przejściu państwa niemieckiego na system metryczny przestały one spełniać swoją rolę. Tak więc możemy przyjąć, iż interesujące nas kamienie zostały wykonane pomiędzy 1835 a 1872 rokiem, co pokrywa się z inwestycjami drogowymi przeprowadzonymi w regionie. Kamienie zostały wykonane z różowego granitu. Otrzymały formę walca zwieńczonego stożkiem, którego podstawa rozszerza się ku dołowi, umożliwiając lepsze zamocowanie po umieszczeniu w ziemi. Na trzonie głównym znajduje się inskrypcja w języku niemieckim informująca o odległości do Bartoszyec. Charakterystyczna forma liternictwa jest typowa dla XIX wieku. Przyjmując, że 1 mila wynosiła wówczas około 7,5 km, to inskrypcja na kamieniu informowała podróżnych, że od miejsca jego usytuowania ma do pokonania jeszcze około 37,5 km do Bartoszyec, które

były ważnym węzłem komunikacyjnym na trasie do Królewca, zwłaszcza po przeprowadzonych inwestycjach drogowych w połowie XIX wieku. Kamienie nie są sygnowane. Można domniemywać, że pochodzą one z lokalnego zakładu kamieniarskiego.

PROBLEMY OCHRONY

Po odzyskaniu przez policję kamieni milowych spod Świętej Lipki, a następnie przeprowadzeniu postępowania administracyjnego i wykonaniu kart ewidencyjnych przez ROBiDZ w Olsztynie kamienie zostały wpisane do rejestru zabytków ruchomych województwa warmińsko-mazurskiego⁴. Nie zakończyło to jednak sprawy, ponieważ kamienie pozostawały nadal w depozycie Muzeum im. Wojciecha Kętrzyńskiego na terenie kętrzyńskiego zamku. I tu dochodzimy do kwestii problemowych związanych z podjętym tematem, wśród których na pierwszym miejscu należy postawić problem powrotu kamieni na ich pierwotne – historyczne miejsce i jednocześnie odpowiedzieć na, jak się wydaje, podstawowe pytanie o to, czy i jak chronić kamienie: wyłącznie jako przedmioty, czy jednak w ich historycznym otoczeniu?

Większość kamieni milowych nie znajduje się dziś w swych historycznych miejscach związanych z pełnionymi przez nie funkcjami. Sytuacja przedstawia się następująco:

- dwa kamienie znajdujące się w pobliżu Świętej Lipki, po odzyskaniu przez policję, znajdują się na terenie Muzeum im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Kętrzynie, co nie oznacza, że zajmują miejsce przeznaczone na ekspozycję,
- dwa kamienie z okolic Sędławek i Łabędnika po wyjęciu ich z ziemi trafiły na „zieloną trawkę” na teren przedsiębiorstwa Rejonu Dróg Wojewódzkich w Kętrzynie,
- kamień przy drodze Kętrzyn–Bartoszyce obecnie znajduje się na terenie prywatnego Muzeum Mazurskiego w Owczarni (gm. Kętrzyn),⁵
- kamień przy szosie z Burszewa do Woli w pobliżu Łęzan (gm. Reszel) został skradziony i jego los nie jest znany.

W swoim historycznym miejscu znajdują się nadal kamienie m.in. w Lutrach (gm. Kolno), Szczurkowie (gm. Sępole) i Kętrzynie przy ul. W. Sikorskiego i mówiąc pół żartem, pół serio może bezpośrednie sąsiedztwo kętrzyńskiego sądu, ulokowanego przy

3. Kamienie milowe znajdujące się pierwotnie przy drodze Reszel – Święta Lipka; obecnie w depozycie na terenie Muzeum im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Kętrzynie (fot. A. Płoski).



tej samej ulicy, spowodowało, że nie podzielili on losu wymienianych wyżej kamieni.

Kolejne problemy, które się w związku tym pojawiają to:

1. kamienie milowe są obiektami, przez swoje usytuowanie, niepożądanymi przez zarządców dróg w bezpośrednim otoczeniu drogi,
2. zgłaszany jest brak możliwości efektywnego zabezpieczenia tego typu zabytków przed kradzieżą przez zarządców dróg,
3. powtarzają się kradzieże kamieni i inne formy przenoszenia ich z historycznych miejsc.

Wartość pierwszego problemu-argumentu może podlegać takiej samej dyskusji, jak ciągnąca się od długiego już czasu kwestia wycinania alei przydrożnych znajdujących się także w pasie drogowym i sporu jaki się toczy wokół tego tematu. Pozostajemy tu na neutralnym stwierdzeniu, że „prawda leży pośrodku”. Dobra wola i zrozumienie argumentów drugiej strony także i w tym przypadku może wiele pomóc.

Argumenty zarządcy dróg o braku możliwości ochrony nie do końca przekonują, bo właściwie taką samą argumentacją może posługiwać się wielu właścicieli zabytków, zwłaszcza ruchomych. Wpis do rejestru nakłada na właściciela zabytku określone

⁴ Na podstawie decyzji z dnia 3 sierpnia 2007 roku. Z wnioskiem o wpisanie kamieni do rejestru zabytków wystąpiło Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur SADYBA. Do tej pory jest to jedyny kamień milowy wpisany do rejestru zabytków z terenu województwa war-

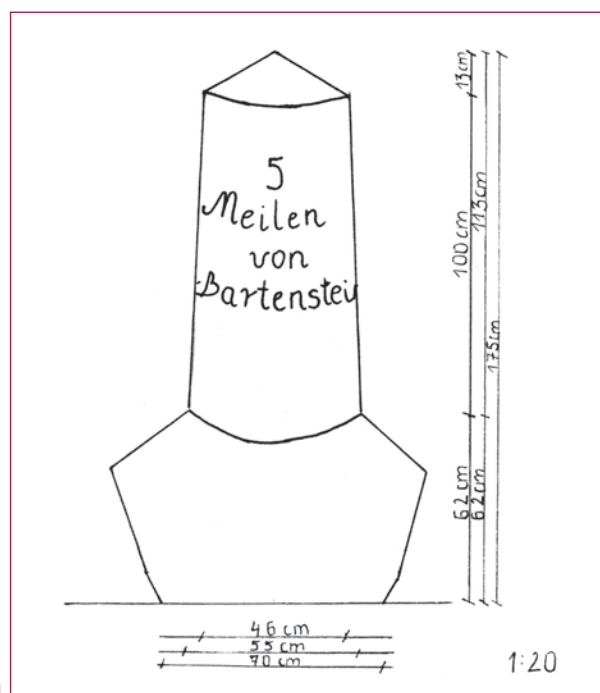
mińsko-mazurskiego. W ramach współpracy z urzędem konserwatorskim, ROBiDZ w Olsztynie przeprowadził wstępne rozpoznanie tego typu zabytków na terenie województwa.

⁵ Na teren tego muzeum zostały przeniesione także inne interesujące kamienie.

obowiązki i biorąc pod uwagę wartość zabytku (do rejestru nie wpisuje się tzw. pierwszego lepszego) powinien się on z nich wywiązywać, zwłaszcza jeśli właścicielem jest jednostka państwowa lub samorząd. Kradzieże nie mogą legitymizować braku zainteresowania i opieki nad tego typu zabytkami. Wydaje się, iż odpowiednie oznakowanie obiektu z informacją o wartości i rodzaju zabytku może stać się dodatkową formą – atutem jego ochrony (co ma miejsce w przypadku innych zabytków) i może spowodować także, iż okoliczni mieszkańcy – lokalna społeczność – będą



4. Rysunek z wymiarami jednego z kamieni znajdujących się pierwotnie przy drodze Reszel – Święta Lipka (rys. P. Szarzyńska).
5. Kamień milowy w Lutrach, w gminie Kolno. W głębi po lewej, obok budki telefonicznej, widoczny inny rodzaj kamienia przydrożnego (fot. A. Płoski).



nie podnosi jego wartość jako źródła historycznego. Na określenie wartości zabytku (z archeologicznymi włącznie) wpływa jego lokalizacja, otoczenie – kontekst w jakim się znajduje lub historycznie znajdował. Podobnie w przypadku kamienia milowego ważnym wyznacznikiem jego wartości jest lokalizacja związana z historyczną funkcją jaką pełnił, w końcu nie była ona przypadkowa, bo odnosiła się do niej także wspomniana inskrypcja, jaką na nim umieszczono. Zmieniając otoczenie zabytku – kontekst w jakim się historycznie znajdował i znajduje, zmieniamy jednocześnie jego wartość. Doskonałym przykładem wartości, jakie niesie ze sobą kamień milowy pozostawiony w swym pierwotnym – historycznym miejscu jest kamień znajdujący się we wsi Lutry, gm. Kolno, który poprzez swoją lokalizację w newralgicznym punkcie wsi (przy skrzyżowaniu dróg) wpisuje się harmonijnie w układ ruralistyczny, będąc także wyznacznikiem jego wartości⁷. W związku z powyższym można także zastanowić się, czy miejsce kamienia jest w rejestrze zabytków ruchomych, czy może nieruchomych, w przypadku których możemy dobitnie mówić o otoczeniu zabytków – kontekście miejsca?

Jak odnieść do powyższego porozumienie zawarte w maju 2008 r. pomiędzy Warmińsko-Mazurskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Zarząd

szczególnie uczuleni na ten wartościowy obiekt, który przecież jest także ich własnością, należy do ich historii i tradycji.

Interesującą kwestią jest zatem kwestia powrotu kamieni na swoje pierwotne – historyczne miejsce⁶.

Kamienie milowe to specyficzna grupa zabytków związanych z drogą i najprościej byłoby tu stwierdzić, że w związku z tym ich miejsce jest przy drodze. Z ich lokalizacją w konkretnym miejscu wiążą je także inskrypcje informujące o odległości, jaka pozostała podróżującemu do celu wyprawy. Fakt, iż jednostki miary znajdujące się na kamieniu uległy już zmianie nie pomniejsza tu wartości obiektu, a wręcz przeciw-

⁶ W uzupełnieniu należy dodać kolejny powstały tu problem, iż kamienie mogłyby wrócić z depozytu na swoje pierwotne miejsce wyłącznie na wniosek właściciela zabytku. Wydaje się, że tu „koło się zamyka” i problem ten powinien znaleźć rozwiązanie w wyniku nowych rozwiązań legislacyjnych.

⁷ W bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania znajdują się także: kościół, kapliczka, krzyż, inny kamień dystansowy oraz miejsce po nieistniejącej już karczmie, a więc elementy odgrywające dużą rolę w funkcjonowaniu wsi i życiu jej mieszkańców.

Dróg Wojewódzkich w Olsztynie i Gminą Reszel, na mocy którego kamienie milowe spod Świętej Lipki mają zostać umieszczone na parkingu przy drodze pielgrzymkowej? Tym samym zamyka się im drogę powrotną na swe historyczne miejsce, mimo pojawienia się i takiej propozycji. Nie możemy tu odmówić dobrych intencji wszystkim ze stron, należy także pozytywnie ocenić szukanie kompromisu i podjęte działania na szczeblu urzędowym, jednak kamienie milowe po oczyszczeniu i konserwacji powinny powrócić na swoje pierwotne – historyczne miejsce.

WARTOŚCI ZABYTKOWE. JAK TO ROBIĄ INNI?

Kwestia ochrony konserwatorskiej i wartości zabytkowych kamieni milowych nie budzi zastrzeżeń (może z wyjątkiem wartości otoczenia – kontekstu zabytku), dlatego też ograniczymy się tu do dość ogólnych stwierdzeń na ten temat. Kamienie milowe możemy traktować jako ciekawe i oryginalne źródła historyczne związane z dziejami komunikacji i drogownictwa dawnych Prus Wschodnich. Ich wartość wzrasta, kiedy uwzględnimy fakt, jak niewiele zachowało się tego typu zabytków. Bardzo ważne jest tu również (także w kontekście wartości miejsca posadowienia), iż zachowane kamienie milowe wpisały się w krajobraz kulturowy regionu oraz funkcjonują już w świadomości okolicznych mieszkańców, a także turystów i pielgrzymów, co może także przemawiać za tym, aby wróciły one na swoje historyczne miejsce. W przypadku szlaku pielgrzymkowego z Reszla do Świętej Lipki kamienie na swym historycznym miejscu mogą podnieść wartość – atrakcyjność trasy. Kamienie milowe możemy także traktować jako wartościowe świadectwo lokalnej tradycji i myśli technicznej.

Za doskonały przykład działań w zakresie ochrony kamieni milowych mogą posłużyć nam inicjatywy naszych zachodnich sąsiadów – Niemców. Powołano tam do życia stowarzyszenia zajmujące się kamieniami milowymi i domami szosowymi, które propagują wiedzę na ich temat oraz inspirujące działania – także służb konserwatorskich⁸ i zarządów dróg – zmierzające do ich ochrony. Opracowano również standardy dokumentacji dla kamieni milowych oraz programy opieki nad tymi zabytkami. W Saksonii podjęto nawet działania związane z rekonstrukcją i odnowieniem słupów i kamieni milowych, w co

włączył się także odpowiedni urząd konserwatorski oraz Ministerstwo Gospodarki i Pracy. Stworzono z tego wręcz produkt turystyczny. Dla „równowagi” musimy także poinformować o inicjatywach krajowych w tym samym temacie. W Skwierzynie w woj. lubuskim Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad utworzyła Izbę Pamięci Drogownictwa, w której urządzono skansen z obiektami stosowany-



5. Czerniki w gminie Kętrzyn. Ciosane kamienie przydrożne, chyba najczęściej jeszcze spotykane dziś przy warmińsko-mazurskich drogach, znalazły zastosowanie w jednym z przydomowych ogródków (fot. W. Knercer).

mi w drogownictwie. Podobną inicjatywą jest Witnicki Park Drogowskazów i Słupów Milowych Cywilizacji, na którego terenie zgromadzono oryginały lub kopie zabytków związanych z historią drogownictwa, m.in.: kamienie milowe. Są to oczywiście przykłady pozytywnego działania, przeprowadzone ze sporym rozmachem, jednak na zupełnie inną skalę niż doraźny pomysł z umieszczeniem kamienia spod Świętej Lipki na parkingu.

*

„Kłopotliwa” sprawa kamieni przydrożnych wiąże się z ich usytuowaniem w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, powtarzającymi się kradzieżami oraz brakiem pomysłu na wykorzystanie – zagospodarowanie większości z nich stwarza potrzebę rozwiązania tych problemów. Warto, aby głośnej w coraz większej liczbie województw naszego kraju akcji

⁸ Ze strony polskiej włączył się do tych inicjatyw Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Zielonej Górze, m.in. przyczyniając się do wydania książki na temat słupów i kamieni milowych w Lubuskim (2002 rok).

ratowania alei przydrożnych towarzyszyły też działania zmierzające do ochrony innych zabytków znajdujących się w otoczeniu dróg, w tym kamieni milowych. Na pewno problem został już dostrzeżony (do czego przyczyniły się niestety kradzieże). Wyrazem tego są chociażby podejmowane działania w województwie warmińsko-mazurskim⁹. Konieczne jest tu współdziałanie służb konserwatorskich, organizacji społecznych i zarządów dróg, aby wspólnie wypracować kompromisową strategię uwzględniającą potrzeby i oczekiwania wszystkich stron (standardy ochrony, eksponowania itp.).

Zdaję sobie sprawę, że są sytuacje wyższej konieczności zmuszające do przeniesienia zabytku

w nowe miejsce, aby go uratować, ale czy rzeczywiście jest tak w przypadku kamieni milowych spod Świętej Lipki? Mam nadzieję, że jest jeszcze czas na refleksję nad ostatecznym miejscem ich lokalizacji, bo nie chodzi tu tylko o te kamienie milowe, ale także i inne zachowane tego typu obiekty w województwie warmińsko-mazurskim (także te czekające na odkrycie), które wyrwane z kontekstu nie służą nikomu lub prawie nikomu (vide prywatne muzeum). Nie możemy przecież wykluczyć, iż te, które dalej stoją na swoim pierwotnym miejscu, spotka w niedalekiej przyszłości ten sam los. Warto mieć już wówczas gotowe rozwiązanie.

⁹ Obecnie WUOZ w Olsztynie podchodzi ze szczególnym zainteresowaniem do tematu różnego rodzaju kamieni o wartościach zabytkowych (granicznych, milowych itd.), co daje

dobrze podstawy do stworzenia szerszego programu ochrony tego typu zabytków, także we współpracy z nadleśnictwami, na terenie których również się one znajdują.