

JAN SOSNOWSKI

Uniwersytet Łódzki

KRZYSZTOF TOMASZ WITCZAK

Uniwersytet Łódzki

## POLSKIE NAZWY SŁUŻEBNE ZWIĄZANE Z FUNKCJONOWANIEM I OCHRONĄ ŚREDNIOWIECZNYCH SZLAKÓW KOMUNIKACYJNYCH

### 1. Wprowadzenie

W trzecim tomie trylogii husyckiej zatytułowanym *Lux perpetua* Andrzej Sapkowski (2006) przedstawia wojska husyckie, dowodzone przez wodza taborytów – Prokopa Gołęgo zwanego także Wielkim (ok. 1380–1434), które w roku 1429 podczas wyprawy odwetowej na obszar Łużyc dotarły nad wezbrane wody Muldy, lewego dopływu Łaby. Jednak przekroczenie rzeki wiązało się olbrzymim ryzykiem i niebezpieczeństwem dla wojsk husyckich zaopatrzonych w wozy bojowe. Oto jak opisuje zaistniałą sytuację autor popularnych powieści fantastycznych i historycznych:

Brzegi Muldy były brunatnoszare i spienione, wezbrane tak, że pas wiklin był całkiem pogrążony, wystawał ponad nurt tylko niskim zjeżonym grzebieniem. Nadbrzeżne drzewa zalane były niemal do połowy pni. Na jednym z takich pni zatrzymał się przewrócony na bok wóz. Dalej opierał się o kępę drugi wehikuł, obalony dnem do góry, zatopiony, nad wodę sterczały tylko koła.

– Trzeci zniósł całkiem – uprzedził pytanie Prokopa starszy oddziału czestarzy. – Rzeka porwała. Jeszcze nim na płań dotarlim. Resztę zdołalim wycofać.

– Ano, trzeba przyznać – Jan Kralovec podprowadził konia na sam brzeg, przednimi kopytami w wodę – że niemało wody rzeczka niesie. I sakramencko rwie.

– Ciepła zima, deszcze miast śniegów – kiwnął głową Jakub Kromieszyn z Brzezovic, hejtman wojsk polnych Taboru. – Na innych brodach ani chybi tak samo będzie.

– Rzeka Mulda – Prokop Goły obrócił konia, obrzucił wzrokiem hejtmanów – ma tedy powstrzymać nas w marszu? Te trochę mokrej wody ma pokrzyżować nasze plany? Bracie! Słucham twojego zdania! I decyzji!

Starszy czestarzy długo milczał, ważył słowa. Nikt go nie ponaglał. Wszyscy, wliczając Reynevana, wiedzieli, że doświadczenie miał nieliche. Ze swym oddziałem drogowców przeszedł szlak bojowy Taboru niemal od początku, a sławę zyskał w roku 1424, gdy śmiałą przeprawą przez Łabę wywiódł Żizkę z okrążenia pod Kostelcem. Rąbał dla wojsk polnych przesieki w lasach pod Tachowem i Retzem, mościł pniami przejścia przez mokradła Moraw, budował mosty na Sazawie i Odrze, przeprowadzał wozy przez Nitrę, Kwisę, Bóbr, Regen i Naab (Sapkowski 2006: 374–375).

Z zacytowanego fragmentu dowiadujemy się, że łódzki powieściopisarz przypisał oddziałom pomocniczym cestarzy (w trylogii husyckiej zwanych czestarzami) niebagatelną i godną uwydatnienia rolę w licznych sukcesach wojsk husyckich. W średniowiecznych Czechach za panowania dynastii Przemyslidów (IX–XIII wiek)<sup>1</sup> istniała osobna służba dróżników, zwanych po łacinie *stratifices*, a po czesku cestarzami (por. cz. *cestář* ‘dróżnik’, stczes. *czestarz* ‘stratifex’ XIV wiek w zachowanym przekazie z XVI wieku). Nazwa służebników pochodziła od apelatywu prasłowiańskiego \**cěsta* ‘wyrzebiona droga, prześcieka’, por. cz. *cesta* f. ‘droga’, sch. *cěsta* (Nalepa 1966: 65 = 1968: 301; Sławski 1976: 83). Nie ulega żadnej wątpliwości, że zadaniem owych służebników było „oczyszczanie” dróg, czyli ich wytyczanie i umiejętne dostosowanie do potrzeb transportu kołowego, a także regularna dbałość o drożność szlaków w czasach pokoju i wojny. Andrzej Sapkowski domniemywa, że cestarze (poprawniej: cestarze) w warunkach wojennych budowali leśne przesieki, mościli drogi pniami w celu ich utwardzenia, budowali mosty i czasowe przeprawy przez rzeki. Prawdopodobnie w przypadku zagrożenia zewnętrznego cestarze mogli też niszczyć w odpowiedni sposób drogi i przejścia, by zatrzymać lub opóźnić przeciwnika, a także by uniemożliwić mu szybkie dotarcie do celu.

Czy podobna grupa służebników, dbająca o drogi i zabezpieczająca ich przyjezdność niezależnie od zaistniałych okoliczności, istniała także w Polsce piastowskiej?

Próbę odpowiedzi na to pytanie podjął historyk-mediewista Jerzy Nalepa (1959: 41–44), który jako pierwszy zwrócił uwagę na wieś *Czastary* położoną na obszarze ziemi wieluńskiej. Objaśnił on wspomniany toponim jako nazwę służebną, zawierającą charakterystyczny przyrostek *-ary*. Spróbujmy przedstawić jego hipotezę badawczą i prześledzić reakcje innych badaczy na nią.

## 2. Czastary

Jest to dawna wieś królewska położona w kasztelanii rudzkiej (tj. w późniejszej ziemi wieluńskiej), woj. łódzkie, pow. wierszowski, gm. Czastary, 12,5 km na płd. wsch. od Wieruszowa, 19 km na płn. zach. od Wielunia, 23 km od Rudy. Nazwa miejscowa *Czastary* jest zupełnie ekskluzywna w toponimii polskiej i prawdopodobnie także w całej Słowiańszczyźnie północno-zachodniej (Nalepa 1959: 41). Jej pierwsza atestacja pojawia się stosunkowo późno, bo dopiero na początku XV wieku (w źródle z 1403 roku).

Dokumentacja historyczna: *Czastary* 1403 Koz VIII 163, *Czyestari* 1460 AC II nr 821, *Czasthary* 1461 KGWiel I f. 67; *Czasthari* 1511 ŻDz XIII 210; *Czaschary* 1511–1512 VisitGn 388; *Czastary* 1511–1523 ŁLB II 149; *Czastary* 1513 AC III nr 805; *Czastary* 1520 AC III nr 814; *Czastari* 1628–1632 Luwlkp II 193; *Czastary* 1827 Tab I 83; *Czastary* 1880 SG I 775; *Czastary* 1900 SG XV(1) 355; *Czastary* 1921 Sk II 124; *Czastary*, *-tar*, *czastarski* 1974 UN 53, 7 (Kozierowski 1926: 75; Rosin 1961: 104; 1963: 71–72; Rymut 1997: 201; Wójcik 2013: 115; Witczak 2014: 132).

Historyk-mediewista Jerzy Nalepa (1959: 41–44) jako pierwszy zaliczył wieś *Czastary* do tzw. osad służebnych. Jego zdaniem, wczesnośredniowieczna osada była siedliskiem

<sup>1</sup> Wacław III, ostatni czeski władca z rodu Przemyslidów, zmarł w 1306 roku, czyli w początkowej dekadzie XIV stulecia.

dróżników, czyli służebników kontrolujących i poprawiających jakość dróg (łac. *stratifices*). Badacz zwrócił uwagę, że omawiany toponim dokumentuje nieznaną w polskim języku literackim apelatyw *\*castarz* (< ogólnosłow. *\*čěstar'ь*), który jednak został zarejestrowany w polskich dialektach Orawy, por. pol. dial. *cestarz*, *cestorz* m. 'dróżnik'. Postać *Czastary* (zamiast *Castary*) pojawiła się wskutek ogólnopolskiej tendencji do unikania mazurzenia. Nie można wykluczyć, że hiperpoprawna forma *Czastary* mogła się ustalić w wyniku literalnego odczytywania dawnych zapisów oddających dźwięk [c] za pomocą grafemów <cz> lub <czy>.

Jerzy Nalepa powtórzył swój wywód dotyczący klasyfikacji i etymologii nazwy miejscowej *Czastary* w kolejnych publikacjach poświęconych nazwom służebnym ziemi kalińskiej (Nalepa 1966: 65–67; 1968: 302–303). Wypowiedź Nalepy doczekała się ostrej i niezasłużonej krytyki ze strony historyka Karola Buczka:

«Całkiem bezpodstawnie orzekł Nalepa (s. 301), że mieszkańcy wsi Czastary (w pow. Wieruszów) „byli zapewne służebnikami sprawującymi nadzór nad budową, stanem używalności, a może też bezpieczeństwem dróg”, dlatego że prasłow. *česta* = droga i że nazwa tej osady kończy się na ary. Jeśli nawet ma ona coś wspólnego z drogami, to i tak nie oznacza służby drogowej, gdyż takiej w Polsce wczesnośredniowiecznej nie było, bo być po prostu nie mogło, a gdyby już istniała, toby pozostawiła więcej po sobie śladów” (Buczek 1969: 696)<sup>2</sup>.

Łatwo zauważyć, że Karol Buczek wykorzystuje przypadkowy brak polskiej dokumentacji odnoszącej się do dróżników, by poddać krytyce istnienie takiej służebności i zarazem podważyć służebny charakter średniowiecznej osady *Czastary*. Ludność służebna dbająca o sieć komunikacyjną (łac. *stratifices*) została w sposób bezsporny potwierdzona na gruncie zachodniosłowiańskim, a także południowosłowiańskim, w postaci apelatywu oznaczającego działacza, zob. stczes. *czestarz* 'stratifex', cz. *cestář* 'dróżnik'; pol. dial. (orawskie) *cestarz* 'dróżnik' (Reichan, Urbańczyk 1990: 405); sch. *cěstār* 'dróżnik / Strassenmeister' (Skok 1971: 259); słoweń. *cěstar* 'robotnik drogowy, drogowiec / Straßenarbeiter, Straßeneinräumer' (Pleteršnik 2006: 81)<sup>3</sup>. W kilku zatem językach słowiańskich (czeskim, polskim, serbskochorwackim i słoweńskim) mamy dowodnie potwierdzoną dokładnie taką nazwę działacza, jaka stała się podstawą wskazanej nazwy służebnej. Twierdzenie, że w państwie piastowskim nigdy nie stworzono służby dróżniczej, wydaje się całkowicie gołosłowne. Co więcej, trudno sobie wyobrazić prawidłowe funkcjonowanie państwa piastowskiego bez zorganizowania szybkiej międzydzielnicowej komunikacji, bez rozwijania sieci stałych i bezpiecznych połączeń, a tym samym bez istnienia ludności służebnej dbającej o utrzymanie ówczesnych dróg i traktów, troszczącej się o ich przejezdność, a także bez służebników budujących mosty i groble, czy bez służebników dostarczających koni i wozów dla potrzeb podróżującego dworu książęcego i drużyny książęcej.

Krytyka krakowskiego historyka, który zagadnieniu osad służebnych poświęcił około 20 rozmaitych publikacji (zob. np. Buczek, 1956; 1957; 1958a; 1958b; 1959; 1969; 1975),

<sup>2</sup> Należy odnotować, że Buczek wprowadza do polemiki szereg anachronizmów, np. rzekome psł. *\*česta* (sic!) zamiast psł. *\*cěsta* f. 'droga'.

<sup>3</sup> Warto odnotować, że w języku słoweńskim funkcjonuje też alternatywna forma *cěstnik*, która nie tylko jest synonimem wyrazu *cěstar*, ale też przybiera dodatkowe znaczenia 'wędrowiec, turysta; furman, woźnica / Wanderer; Fuhrmann'.

przyczyniła się do tego, że zarówno historycy, jak i językoznawcy podchodzili do stanowiska Jerzego Nalepy z dużą ostrożnością, chociaż nikt nie był w stanie zaproponować jakiegoś konkurencyjnego objaśnienia nazwy miejscowej *Czastary*. W literaturze przedmiotu utworzyły się cztery stanowiska w stosunku do etymologii zaproponowanej i uzasadnionej przez Jerzego Nalepę:

[1] stanowisko jednoznacznie negatywne, zajęte przez K. Buczka (1969: 696). Do tej opinii wydaje się ostatnio przychylić Iwona Nobis (2013), która – w przeciwieństwie do Urszuli Wójcik (2013: 54, 76) – nie uwzględnia nazwy miejscowej *Czastary* w swojej monografii nazw służebnych utworzonych w dobie monarchii piastowskiej, ani też nie sygnalizuje odpowiedniej grupy służebników, dbających o system dróg i traktów.

[2] stanowisko wyczekujące, uznające objaśnienie J. Nalepy za wysoce kontrowersyjne lub nie w pełni akceptowalne (Gąsiorowski 1975: 309).

[3] stanowisko uznające wywód Nalepy za prawdopodobny, np. według Ewy Borysiak nazwa miejscowa *Czastary* «może ma związek z psł. \**cěsta* ‘droga’» (Rymut 1997: 201)<sup>4</sup>.

[4] stanowisko w pełni aprobatywne, akceptujące zarówno wywód od apelatywu \**cěstarji* ‘dróżnicy, stratifices’ (< psł. \**cěsta* ‘droga’), jak i zaliczenie miejscowości do dawnych osad służebnych (Bańkowski 1982: 122; Rospond 1984: 61; Wójcik 2013: 54, 76, 115; Witczak 2014: 132–133).

Przytoczmy w tym miejscu wybrane wypowiedzi niektórych badaczy, którzy zgadzają się z opinią Jerzego Nalepy:

„Spośród licznych toponimów, które zachowały przed sufiksalską spółgłoskę twardą, na wzmiankę zasługują przed innymi: *Castary* || *Czastary* Łw, *Dziektarzew* || *Dziechtarzew* Łz, *Kosarzew* Lu, *Miodary* || *Niedary* Qc, jako pośrednie poświadczenia stp. rzeczowników pospolitych *castar* (od *casta* ‘droga’), *dziektarz* (od *dziegieć*), *kosarz* (od *kosa*), *miodarz* (od *miód*). Na Śląsku mamy też dziś *Siodlary* (*Siodlare* 1300) od stp. *siodlarz*” (Bańkowski 1982: 122).

„**CZASTARY**, -ar, czastarski, gm. kal. D – 5: jest to izolowana reliktowa forma nazewnicza, występująca jedynie koło Wielunia. Najdawniejszy przekaz dok. z 1403 r. zaświadcza formę *Cestary* (*Czyestary*), przeinaczoną na *Czistari*, *Castari*, *Czaschary*; w 1499 r. była tu już parafia. W języku ps. był wyraz *cěsta* = ‘droga’, zachowany w języku czeskim i ongiś używany też w języku polskim, ale szybko zapomniany, gdyż np. tłumacze biblii, mający jako podkład tłumaczenie staroczeskie, nie rozumieli czeskiej *cesty* (drogi) i przekręcali ją na: ‘prawdę *czystą*’ zamiast prawą *cestą*. *Cestarem* nazywano dróżnika, który spełniał nadzór nad budową i utrzymaniem dróg, ich używalnością. Por. czes. *cěsta*, *cestář*, serbsko-chorw. *cestar* = ‘dróżnik’. A zatem *Cestary* były n. służ. oznaczającą brać służebną, dróżniczą. Po łacinie zwani oni byli *stratifex*, *stratifices*. Oczywiście niezrozumiałe zupełnie *Cestary* zmieniono na *Czastary*, częściowo przez tendencję do rzekomego poprawnego odmazurzenia, czyli zastępstwa gw. *c* przez literackie *cz*. Zresztą grupa głosowa *czas* była w jęz. pol. wyrazistsza niż *ces*. Zakończenie *stary* było wyrazistsze, choć również pseudoetymologiczne z punktu widzenia historycznego” (Rospond 1984: 61).

„**CZASTARZE** – od ap. \**czastarz* ‘osoba trzebiąca las pod drogę lub przesiekę’. Por. psł. ap. (płd. i zach.) \**cěsta* ‘wyrzeźbiona droga, przesieka’, stczes. *cěsta*, *ciesta* ‘droga’ Spśl II 83; Ma-

<sup>4</sup> Niestety, Ewa Borysiak zupełnie nie dostrzega, że słowiańskie zasoby leksykalne (w tym także polskie gwary) dokumentują dawną nazwę działacza \**cěstarjь* m. ‘dróżnik’.

chek 84. Zachowane w gwarach polskich na pograniczu czeskim i słowackim *cesta* ‘droga’. Ten sam pierwiastek w \**cěstiti* (dial. pld.) ‘czyścić, oczyszczać’ Spół II 83. *Czastarze* najprawdopodobniej utrzymywali przejezdność dróg przez wycinanie drzew i krzewów. Mniej prawdopodobny związek z przesieką obronną, ze względu na położenie wsi w centralnej Polsce. W toponimii polskiej zachowana tylko jedna nazwa *Czastary* (1403), określająca wieś w ziemi wieluńskiej, por. *Czastary*” (Wójcik 2013: 54).

Wyraz ten ma dokładne odpowiedniki zarówno w języku czeskim (stczes. *czestarz* ‘stratifex’ [XIV wiek] – termin zachowany w przekazie z XVI wieku; cz. *cestář* m. ‘dróżnik, wykonawca dróg’), jak i w idiolektach południowosłowiańskich, por. chorw. *čestār* ‘dróżnik’, bośn. *cestar* ‘ts.’, słoweń. *cēstar* ‘robotnik drogowy, drogowiec’ (Nalepa 1959: 41–44; 1966: 65; 1968: 301; Rospond 1984: 61). Owo zapomniane w literackiej polszczyźnie *nomen agentis* zostało derywowane od apelatywu prasłowiańskiego \**cěsta* f. ‘wytrzebiona droga, przesieka’ (Куркина 1971: 93; Sławski 1976: 83; Трубочев 1976: 188; Коломиец 1986: 100–101; Błażek 2006: 194; Dočkalová, Błażek 2011: 301), por. stcsł. *цѣста* f. ‘ulica, platea’, cz. *cesta* f. ‘droga’, słowac. *cesta* f. ‘ts.’, sch. *cěsta* f. ‘ts.’, srbułg. *цѣста* f. ‘droga, ulica’, słoweń. *cěsta* f. ‘droga’ (Bezłaj 1976: 62–63; Snoj 1997: 59), pol. dial. *cesta*, rzadziej *czesta* f. ‘droga’, niekiedy ‘droga polna; droga bez nawierzchni trwałej; trawiasta droga polna’, zdrobn. *cesteczka* ‘dróżka’ (Karłowicz 1900: 168; Reichan, Urbańczyk 1990: 404–405). Ponieważ ów prasłowiański apelatyw jest motywowany przez czasownik \**cěstiti* ‘utrzymywać w stanie czystym, czyścić, oczyszczać’ (Sławski 1976: 83–84; Трубочев 1976: 187), będący dawnym causativum w stosunku do podstawowego verbum \**čistiti* ‘czynić czystym przez usuwanie zanieczyszczeń, brudu, domieszek, zbędnych składników, oczyszczać; przerzedzać, trzebić las; kastrować, wałaszyć’ (Sławski 1976: 209–210), nie ulega żadnej wątpliwości, że już w języku prasłowiańskim \**cěsta* oznaczała ‘drogę oczyszczoną, pozbawioną nierówności, zarośli, korzeni’, a zatem drogę prawidłowo przygotowaną do celów transportowo-komunikacyjnych. Kto miał dbać o taką drogę w czasach wczesnopiastowskich, jak nie profesjonalni służebnicy zwani *castarzami*?

Budowa słowotwórcza rozpatrywanej nazwy służebnej jest analogiczna do struktury innych ojkonimów zakończonych na *-ary*, np. *Bednary* (4 n.), *Konary* (25 n.), *Kuchary* (25 n.), *Miedary/Miodary* (5 n.), *Młynary* (1 n.), *Owczary* (3 n.), *Piekary* (16 n.), *Psary* (27 n.), *Rzeszotary* (7 n.), *Świnary* (21 n.), *Tokary* (7 n.), *Winary* (15 n.)<sup>5</sup>.

Nazwa *Castary* (wtórnie *Czastary*) określała z całą pewnością osadę służebną, jak to wykazał historyk-mediewista Jerzy Nalepa (1959: 41–44; 1966: 65; 1968: 301), a potwierdzili językoznawcy onomaści (Bańkowski 1982: 122; Rospond 1984: 61; Wójcik 2013: 54, 76, 115; Witczak 2014: 132–133).

### 3. Inne osady służebne powiązane z funkcją transportowo-komunikacyjną

Chociaż niektórzy historycy polscy uporcezywie twierdzili, że „służby drogowej [...] w Polsce wczesnośredniowiecznej nie było, bo być po prostu nie mogło” (Buczek 1969: 696), to jednak liczne osady służebne, funkcjonujące na terenie Polski piastowskiej, wskazują niedwuznacznie na intencjonalną działalność władców i dworu książęcego, polegającą

<sup>5</sup> Liczbę poświadczonych nazw służebnych na *-ary* podajemy w ślad za I. Nobis (2013: 132–134).

na stopniowej rozbudowie sieci bitych dróg, a także na rozwoju systemu transportowo-komunikacyjnego, co polegało m.in. na zastosowaniu różnorodnych usług, ułatwień lub usprawnień w podróżowaniu dworu książęcego i urzędników do najważniejszych ośrodków administracji państwowej (np. do grodów kasztelańskich). Wymieńmy najważniejsze grupy służebne partycypujące w mniejszym lub większym stopniu w usprawnianiu komunikacji, uczestniczące w usługach transportowych lub w inny sposób biorące udział w funkcjonowaniu systemu transportowo-komunikacyjnego:

3.1. Kołodzieje i koleśnicy to rodzaj służebników wyrabiających koła i wozy na potrzeby dworu książęcego. Użycie wozów i kół wymaga wytyczenia równej, oczyszczonej i dobrze przygotowanej do transportu drogi.

3.2. Koniarze (ongiś konarze) zajmowali się hodowlą i dostarczaniem koni na potrzeby dworu książęcego i urzędników dworskich. Zachowały się informacje o niebagatelnej liczbie 27 osad służebnych noszących nazwę *Konary* (Wójcik 2013: 59, 123–125). Rozmieszczenie tych miejscowości przy głównych traktach komunikacyjnych sugeruje, że koniarze pełnili istotną funkcję w procesie komunikacji drogowej. Jak podkreśla wybitny historyk-mediewista, „do dziś zachowały się bardzo prawdopodobne ślady planowego systemu, który mógł zapewnić księciu i jego drużynie oraz urzędnikom możliwość zmiany wierzchowców w rozmieszczonych u granic ziemi „bazach”, ułatwiając tym samym tak ważną zwłaszcza w działaniach wojennych „błyskawiczność” pokonywania odległości” (Nalepa 1966: 103; 1968: 325).

3.3. Nie mamy pewności, jaką funkcję w państwie piastowskim pełnili służebnicy zwani narocznikami (Wójcik 2013: 100). Przypuszcza się jednak, że była to funkcja łączności (Buczek 1959: 665–697). Jednak szybka i regularna łączność pomiędzy poszczególnymi prowincjami państwa piastowskiego nie mogła funkcjonować bez rozbudowanej sieci bitych dróg, a co więcej bez służebników dostarczających koni, a nadto bez poprzędników dostarczających poprzęgów czy bez siodlarzy dostarczających siodeł.

3.4. Sannicy wytwarzali sanie, czyli pojazdy na płozach, służące do przemieszczania się po śniegu w porze zimowej. Nie można wątpić, że przy podróżowaniu saniami korzystano z istniejącej sieci dróg. Istnieją 4 osady służebne o nazwie Sanniki (Buczek 1958: 61; Wójcik 2013: 66, 146).

3.5. Woźnicy wyrabiali i dostarczali wozy służące do przewozu ludzi i dobytku, a być może też sami przewozili dwór książęcy i książęcych urzędników do miejsca docelowego. Wyróżniono aż 13 osad służebnych o nazwie Woźniki (Wójcik 2013: 71, 161–163). Wozy – jak już wyżej podkreślono – potrzebują odpowiednio przygotowanej sieci dróg.

3.6. Wodnicy i wodzierady byli odpowiedzialni za utrzymanie spławności rzek, budowę kanałów oraz być może wytyczanie brodów (Wójcik 2013: 71, 161). Sieć wodna w znaczący sposób uzupełniała sieć drożną i pozwalała na użycie alternatywnego sposobu podróżowania.

W pełni zgadzamy się z opinią Urszuli Wójcik, że „[m]onarchia piastowska zorganizowała sprawnie funkcjonujący system transportowo-komunikacyjny państwa oparty na usługach prawa książęcego” (Wójcik 2013: 105). W istotny sposób wspierały go powinności zwane *podwodą* (*podwodem* lub *powodem*), *powozem* i *przewodem* (Modzelewski 1987: 95). Ślady toponimiczne tych trzech powinności zachowały się także w nazwach miejscowych, np. *Podobowice* (dawniej *Powodowice*), *Pozowice* (wcześniej *Powozowice*) i *Przewodowice* (Wójcik 2013: 106–107).

Dotychczas w literaturze przedmiotu (historycznej lub onomastycznej) nie wyróżniono jednak takiej służby, która była odpowiedzialna za budowanie, utrzymanie i remont kładek i mostów, które w znaczący sposób ułatwiały przejazdy przez większe (i najczęściej też głębsze) ciek wodne. Źródła historyczne odnoszące się do zagadnienia ludności służebnej, skromne objętościowo i zachowane w sposób dość przypadkowy, nie dają żadnej możliwości rozwiązania tego zagadnienia. Sądzymy jednak, że materiał onomastyczny może być niezmiernie pomocny w rozstrzygnięciu powyższej kwestii.

#### 4. Bierwce / Bierwniki

Nazwy te, jak sądzimy, określały dawną (prapolską) ludność służebną budującą mosty, kładki, utrzymującą przejścia i brody przez rzeki i stale dbającą o te przeprawy. Wydaje się, że w oparciu o materiał onomastyczny można wyróżnić dwie wariantowe nazwy działacza utworzone od apelatytu psł. *\*brъvъ* f. ‘kłoda, belka; kłoda drzewa, belka służąca do przejścia, np. przez wodę’ (Sławski 1974: 400–401)<sup>6</sup> za pomocą dwóch odmiennych przyrostków *\*-bъ* (pl. *\*-bci*) oraz *\*-bnikъ* (pl. *\*-bnici*), por. ros. dial. *бревеник* ‘drwal’ (Siatkowski 2005: 156). Nazwy służebne (i zawodowe) zakończone na *-ce* są rzadsze, ale doskonale potwierdzone w toponimii polskiej, np. **Strzelce** (25 nazw), **Szewce** (13 nazw), **Węgrzce** (4 nazwy), **Łowce** (1 nazwa)<sup>7</sup>.

**4.1. Bierwce** (dawn. **\*Birwce** i **\*Bierzwce**), wieś, woj. mazowieckie, pow. radomski, gm. Jedlińsk

Dokumentacja historyczna: *Byrwce* 1470–80 LD I 337; *Byerwycze* 1508 Mp 471; *Byerwce* 1511 VisitGn 349; *Byerzwce* ok. 1520 ŁLB I 671; *Byerzwce* 1569 Mp 303; gw. *b'irce*, *b'irv'ec* (Kamińska 1964: 28; Bańkowski 1984: 123).

Maria Kamińska (1964: 28) dostrzega tu nazwę topograficzną utworzoną od leksemu psł. *\*brъvъ* lub *\*brъva* f. ‘mostek, kładka’, por. stcz. *břev* f. ‘mostek’, pol. dial. *bierzwa* f. ‘kładka’ (termin użyty po raz pierwszy dopiero w XIX wieku przez Ryszarda Wincentego Berwińskiego, 1819–1879), ukr. dial. *бѣрва* f. ‘kładka’, hucul. *ber* (dop. *běrvy*) f. ‘kładka, przejście przez potok, mostek’, sch. dial. *brva* f. ‘kładka’, bułg. dial. *бръв* m. lub f. ‘drzewo położone w poprzek rzeki dla ułatwienia przejścia; kładka, mostek’. W okresie staropolskim poświadczony jest wyłącznie apelatyt *bierwno* n. ‘belka, kłoda’ (< psł. *\*brъvъno* n. ‘belka mostowa’), skąd wtórnie *bierwiono* (Bańkowski 1984: 123–125).

Sądzimy, że niegdyś istniał termin prapolski *\*brwec*, pl. *\*bierwci* (< psł. *\*brъvъbъ* < *\*bruvikas*) ‘budowniczy mostków, kładek’, którego struktura przypomina apelatyt stpol. *szwiec* (pl. *szewce*) ‘szewc’ (< psł. *\*šъvъbъ* < bsł. *\*siuvikas*). Jeśli przyjmiemy ten punkt widzenia, to nazwa miejscowa *Bierwce* powinna być zaliczona do nazw służebnych.

Alternatywna interpretacja, objaśniająca ojkonim *Bierwce* jako nazwę topograficzną lub raczej kulturową, urobioną przyrostkiem zdrabniającym *-bъ* użytym w liczbie mnogiej (w pierwotnym sensie „małe mostki/kładki”), zakłada automatycznie istnienie kilku (co

<sup>6</sup> O.H. Трубачев (1976: 71–72) daje dwie odmienne rekonstrukcje prasłowiańskie, zawierające jer miękki *\*b* w rdzeniu: *\*brъva* f. ‘mostek, kładka, belka mostowa, kłoda’ oraz *\*brъvъ* f. (lub m.) ‘ts.’.

<sup>7</sup> Liczbę poświadczonych nazw służebnych na *-ary* podajemy w ślad za I. Nobis (2013: 132–134).

najmniej trzech) mostów lub kładek w obrębie danej miejscowości. Można zatem zapytać: czy w jednej, małej miejscowości potrzebne były liczne (co najmniej trzy) mostki? A nadto pojawia się kolejne istotne pytanie: jeśli w tej osadzie takowe mostki istniały, to kto był ich budowniczym? Czy zrobiła je samorzutnie społeczność miejscowa, czy raczej ludność służebna wyspecjalizowana w budowaniu mostów? Interpretacja topograficzna (lub kulturowa) wywołuje więcej pytań i kontrowersji, nie dając żadnej jasnej na nie odpowiedzi.

W tej sytuacji interpretacja służebna (*Bierwce* to pierwotna „osada budowniczych mostów i kładek”) wydaje się zdecydowanie bardziej umotywowana od alternatywnego rozwiązania.

Interpretację służebną (lub zawodową) można z powodzeniem zastosować przy dwóch kolejnych ojkonimach:

**4.2. Bierniki** (wcześniej **\*Bierwniki**), wieś, woj. podlaskie, pow. sokólski, gm. Sidra Andrzej Bańkowski (1984: 123) zakłada związek z ap. psł. *\*brъvъ* ‘mostek, kładka’ (Gluhak 1993: 153; Rejzek 2015: 59), słusznie sugerując redukcję *rv’ń > rń*. Badacz nie wypowiada się jednak w sprawie pierwotnego znaczenia nazwy miejscowej *\*Bierwniki*. Sufiks *-niki* wydaje się sugerować nazwę służebną, dlatego skłonni jesteśmy sądzić, że w osadzie *Bierwniki* mieszkali pierwotnie budowniczowie mostków i kładek. Istotnie, w dialektach rosyjskich spotykamy archaiczną nazwę działacza *бревенник* [*br’ev’en’ik*] ‘drwal’, wywodzącą się z archetypu psł. *\*brъvъникъ* (Siatkowski 2005: 156). W *Słowniku gwar rosyjskich* występuje rzeczownik *бревенник* (utworzony od apelatywu ros. *бревно* ‘pień drzewa z odrąbanymi gałęziami; kłoda’) w następujących znaczeniach: (1) ‘dorodny las, odpowiedni do wyrębu, dający drewno budulcowe’; (2) ‘śródlądne miejsce wyrębu drzew’; (3) ‘pracownik leśny, zajmujący się wyrębem drzew’ (Филин 1968: 169). Gwarowy materiał rosyjski poświadcza użycie w dwojakiej funkcji: zarówno *nomen loci*, jak i *nomen agentis*.

**4.3. Biernik** (dawniej **Bierniki** < **\*Bierwniki**), wieś, woj. mazowieckie, pow. żyrardowski, gm. Puszcza Mariańska

Dokumentacja historyczna: *Bierniki* 1792 МрPerRw; *Biernik* 1827 Tab I 22; *Biernik* 1900 SG XV–1 147; *Biernik Włociański* 1921 Sk I 175; *Biernik* i *Biernik Włociański* 1952 UW 105; *Biernik-Towarzystwo*, *Biernik Włociański* 1967 SM 61, 1980 WUN I 88 (Bańkowski 1984: 123; Wójcik 2001: 24).

Andrzej Bańkowski (1984: 123) sugeruje związek ojkonimu z apelatywem psł. *\*brъvъ* ‘mostek, kładka’. Urszula Wójcik nie daje jasnej wykładni: „Pochodzenie niepewne. Może od *biernia* ‘danina, pobór’. Wieś należała po części do włocian, po części do ziemskiego towarzystwa kredytowego, stąd człony odróżniające” (Wójcik 2001: 24). Zapisy historyczne dokumentują jasno, że dawna nazwa miejscowa występowała pierwotnie w liczbie mnogiej *Bierniki* (tak w najstarszym zapisie), a liczbę pojedynczą przyjęła dopiero po podziale wsi na dwie osobne części.

Interpretacja służebna lub zawodowa (*Bierwniki* jako osada budowniczych mostków i kładek) wydaje się bardziej uzasadniona niż alternatywna interpretacja topograficzna, która zakładałaby pierwotność formy liczby pojedynczej (apelatyw kolektywny *\*biernik* jako ‘las dający drewno budulcowe; miejsce wyrębu drzew’ nie ma poświadczenia w języku polskim). Relatywnie późna atestacja obu wyżej omówionych ojkonimów *Bierniki* (4.2., 4.3.) skłania do uznania tych nazw za zawodowe raczej niż służebne. Ich ewentualne odniesienie do okresu Polski piastowskiej ma charakter hipotezy.



## 5. Wnioski

W niniejszym opracowaniu omówiono dwie grupy służebników z okresu monarchii wczesnopiastowskiej, których funkcje wiązały się z utrzymaniem i rozbudową sieci dróg bitych oraz z budową mostów lub kładek, gwarantujących bezpieczny przejazd przez rzeki lub zbiorniki wodne. Obie omawiane służebności pozostawiły trwałe ślady w toponimii polskiej.

Nazwa wsi *Czastary* (woj. łódzkie, pow. wierszowski, gm. Czastary) jest motywowana dawnym apelatywem *\*castarze*, określającym służebników, którzy tworzyli drogi bite, oczyszczone z kamieni, naturalnych przeszkód i nierówności, a później dbali o nie.

Nazwa wsi *Bierwce* (woj. mazowieckie, pow. radomski, gm. Jedliński) określała prawdopodobnie osadę *\*bierwców*, czyli służebników budujących mosty i kładki przez rzeki. Ta ludność służebna mogła być określana alternatywną nazwą *\*bierwnicy*, jak można domniemywać na podstawie dwóch nazw miejscowych: *Bierniki* (woj. podlaskie, pow. sokólski, gm. Sidra) oraz *Biernik*, dawniej *Bierniki* (woj. mazowieckie, pow. żyrardowski, gm. Puszcza Mariańska).

## Skróty słowników i źródeł

- AC – *Acta capitulorum nec non iudiciorum ecclesiasticorum selecta*, vol. I–III, ed. B. Ulanowski, Kraków 1894–1908.
- KGWiel – *Księgi ziemskie i grodzkie wieluńskie*, Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, zesp. 1/60-61.
- Koz VIII – ks. S. Kozierowski, *Badania nazw topograficznych starej Wielkopolski. A. Nieistniejące miejscowości Wielkopolski. B. Uzupełnienie poprzednich tomów*. Całego wydawnictwa t. VIII, Poznań 1939.
- ŁLB – Jana Łaskiego arcybiskupa gnieźnieńskiego, prymasa, legata urodzonego *Liber beneficiorum archidiecezyi gnieźnieńskiej*, t. I–II, wyd. J. Łukowski, J. Korytkowski, Gniezno 1880–1881.
- LD – J. Długosz, *Liber beneficiorum*, t. I–III, Kraków 1863.
- Luwlkp II – *Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich 1564–1565*, t. I–II, wyd. A. Tomczak, C. Ohryzko-Włodarska, J. Włodarczyk, Bydgoszcz 1961–1963.
- Mp – A. Pawiński, *Polska XVI wieku pod względem geograficzno-statystycznym opisana. Małopolska*, t. III–IV, (*Źródła Dziejowe*, t. XIV–XV), Warszawa 1886.
- MpPerRw – *Mappa szczególna woiewodztwa rawskiego zrzządzona ...* przez K. de Perthées, 1792.
- SG – *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*. Red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, t. I–XV, Warszawa 1880–1902.
- Sk – *Skorowidz miejscowości Rzeczypospolitej Polskiej*, t. II: woj. łódzkie, Warszawa 1925; t. X: woj. poznańskie, Warszawa 1926.
- SM – *Spis miejscowości Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, Warszawa 1967.
- Tab I, II – *Tabella Miast, Wsi, Osad Królestwa Polskiego...*, t. I–II, Warszawa 1927.
- UN – *Urzędowe nazwy miejscowości i obiektów fizjograficznych*, red. W. Taszycki, zes. 52: pow. wieluński, Warszawa 1974; zes. 53: pow. wierszowski, Warszawa 1971.
- UW – *Wykaz gromad Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej według stanu z dnia 1 VII 1952*, Warszawa 1952.
- VisitGn – *Visitationes bonorum archiepiscopus necnon capituli Gnesnensis saeculi XVI*, ed. B. Ulanowski, Cracoviae 1920.

WUN – *Wykaz urzędowych nazw miejscowości*, t. I–III, Warszawa 1980–1982.  
ŻDz XII–XIII – *Polska XVI wieku pod względem geograficzno-statystycznym*, t. I–II, *Źródła Dziejowe*, t. XII–XIII: *Wielkopolska*, wyd. A. Pawiński, Warszawa 1883.

## Bibliografia

- Bańkowski A., 1982, *Zmiany morfemiczne w toponimii polskiej*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź.
- Bańkowski A., 1984, *Ciekawe reliktory leksykalne wśród mazowieckich nazw polnych*, „*Język Polski*” 64, z. 1–2, s. 122–143.
- Bańkowski A., 2000, *Etymologiczny słownik języka polskiego*, t. 1, Warszawa.
- Bezlej F., 1976, *Etimološki slovar slovenskega jezika*, vol. 1, Ljubljana.
- Blažek V., 2006, *Jsou cesty Indoevropanů nevyzpytatelné?*, w: *Teorie a empirie. Bichla pro Krčmovo*, red. T. Hoskovec, O. Šefčík, R. Sova, Brno, s. 193–217.
- Buczek K., 1956, *Łagiewniki*, „*Język Polski*” 36, s. 245–257.
- Buczek K., 1957, *Kto to byli źyrdnicy (źerdnicy)?*, „*Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*” 5, zes. 3–4, s. 454–461.
- Buczek K., 1958a, *Książęca ludność służebna w Polsce wczesnofeudalnej*, Wrocław–Kraków.
- Buczek K., 1958b, *Podstolice, pstrościce i węgierce. Przyczynek do badań nad toponomastyką staropolską*, „*Onomastica*” 4, zes. 1(7), s. 1–27.
- Buczek K., 1959, *Zagadnienie polskiego naroku*, „*Przegląd Historyczny*” 50, nr 4, s. 665–697.
- Buczek K., 1969, *O wsiach służebnych w ziemi kaliskiej*, „*Kwartalnik Historyczny*” 76, zes. 3, s. 695–698.
- Buczek K., 1975, *O chłopach w Polsce piastowskiej*, cz. 2, „*Roczniki Historyczne*” 41, s. 1–79.
- Dočkalová L., Blažek V., 2011, *On Indo-European Roads*, „*The Journal of Indo-European Studies*” 39, zes. 3–4, s. 299–341.
- Domański J., 1967, *Nazwy miejscowe dzisiejszego Wrocławia i dawnego okręgu wrocławskiego*, Warszawa.
- Domański J., 1974, *Śląskie nazwy służebne*, cz. 1, „*Onomastica*” 19, s. 5–42.
- Domański J., 1975, *Śląskie nazwy służebne*, cz. 2, „*Onomastica*” 20, s. 5–34.
- Филин Ф.П. (red.), 1968, *Словарь русских народных говоров*, вып. 3, Москва.
- Gąsiorowski A., 1975, *Służebne osady*, w: *Słownik starożytności słowiańskich. Encyklopedyczny zarys kultury Słowian od czasów najdawniejszych do schyłku wieku XII*, t. 5, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk, s. 309–312.
- Gluhak A., 1993, *Hrvatski etimološki rječnik*, Zagreb.
- Kamińska J., 1953, *Grody wczesnośredniowieczne ziem Polski środkowej na tle osadnictwa*, Łódź.
- Kamińska M., 1964, *Nazwy miejscowe dawnego województwa sandomierskiego*, Wrocław–Warszawa–Kraków.
- Karłowicz J., 1900, *Słownik gwar polskich*, Kraków.
- Kostrzewski J., 1947, *Kultura prapolska*, Poznań.
- Kolańczyk K., 1950, *Osady służebne w Polsce piastowskiej*, „*Sprawozdania z czynności i posiedzeń Polskiej Akademii Umiejętności*” 51, nr 6, s. 365–368.
- Коломеец В.Т., 1986, *Названия дорог в индоевропейских языках*, „*Этимология 1984*”, Москва.
- Kozierowski S., 1921, *Badania nazw topograficznych na obszarze dawnej zachodniej i środkowej Wielkopolski*, Poznań.
- Kozierowski S., 1926, *Badania nazw topograficznych na obszarze dawnej wschodniej Wielkopolski*, t. 6, Poznań.
- Куркина И.В., 1971, *Из наблюдений над некоторыми названиями дорог и тропинок в славянских языках*, „*Этимология 1968*”, Москва.

- Modzelewski K., 1987, *Chłopi w monarchii wczesnopiastowskiej*. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź.
- Nalepa J., 1959, *Czastary*, „Språkliga Bidrag” 3, nr 13, s. 41–44.
- Nalepa J., 1966, *Studia nad wczesnośredniowiecznym nazewnictwem i osadnictwem Ziemi Kaliskiej. Wsie służebne Wielkopolski południowo-wschodniej*, „Årsbok” 1963/1964 [wyd. 1966], s. 51–141.
- Nalepa J., 1968, *Studia nad wczesnośredniowiecznym osadnictwem i nazewnictwem Ziemi Kaliskiej. Wsie służebne Wielkopolski południowo-wschodniej*, „Rocznik Kaliski” 1, s. 292–347 (nieco poprawiona wersja pracy: Nalepa 1966).
- Nobis I., 2013, *Służebne nazwy miejscowe w Polsce piastowskiej*, Kraków.
- Pleteršnik M., 2006, *Slovensko-nemški slovar*, t. 1, Ljubljana.
- Reichan J., Urbańczyk S. (red.), 1990, *Słownik gwar polskich*, t. 3, z. 2(8), Wrocław–Warszawa–Kraków.
- Rejzek J., 2015, *Český etymologický slovník*, Praha.
- Rosin R., 1961, *Ziemia Wieluńska w XII–XVI w. Studia z dziejów osadnictwa*, Łódź.
- Rosin R., 1963, *Słownik historyczno-geograficzny ziemi wieluńskiej w średniowieczu*, Warszawa.
- Rospond S., 1984, *Słownik etymologiczny miast i gmin PRL*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź.
- Rymut K., 1975, *Służebne i zawodowe nazwy miejscowe w Małopolsce*, „Onomastica” 20, s. 143–168.
- Rymut K., 1997, *Nazwy miejscowe Polski. Historia – pochodzenie – zmiany*, t. 2, Kraków.
- Sapkowski A., 2006, *Lux perpetua*, Warszawa.
- Siatkowski J., 2005, *Słowiańskie nazwy wykonawców zawodów w historii i dialektach*, Warszawa.
- Skok P., 1971, *Etimologijski rječnik hrvatskoga ili srpskoga jezika*, t. 1, Zagreb.
- Sławski F., 1974, *Słownik prasłowiański*, t. 1, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk.
- Sławski F., 1976, *Słownik prasłowiański*, t. 2, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk.
- Smoczyński P., 1972, *Problematyka polskich nazw służebnych w oświetleniu historyków i językoznawców*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Lublin – Polonia”, vol. 27(1), Sectio F, Lublin, s. 161–196.
- Snoj M., 1997, *Slovenski etimološki slovar*, Ljubljana.
- Трубачев О.Н., 1976, *Этимологический словарь славянских языков. Праславянский лексический фонд*, вып. 3, Москва.
- Witczak K.T., 2014, *Nazwy służebne w ziemi wieluńskiej*, [w:] *In honorem. Studia ofiarowane Profesorowi Stanisławowi Tadeuszowi Olejnikowi w 80. rocznicę urodzin*, red. ks. S. Zabraniak, Z. Włodarczyk, („Rocznik Wieluński” 14), Wieluń, s. 125–143.
- Wójcik U., 2001, *Nazwy miejscowe dawnego województwa rawskiego*, Warszawa–Kraków.
- Wójcik U., 2013, *Polskie toponimy związane z organizacją gospodarczą państwa wczesnopiastowskiego. Nazwy miejscowe motywowane antroponimami zbiorowymi*, Kraków.

JAN SOSNOWSKI, KRZYSZTOF TOMASZ WITCZAK

### Polish Service Names Connected with Operating and Maintaining medieval routes of communication

#### Summary

The article focuses on two different categories of Old Polish service peasants, which were connected with operating and maintaining medieval routes (roads) in the Polish state under the early Piast dynasty. The first question, discussed by the authors, refers to the Polish place name *Czastary* (Wieluń district), which seems to

represent a service village, inhabited earlier by “road-workers” (Lat. *stratifices*) originally called *\*castari* (< Proto-Slavic *\*cěstarjь*, pl. *\*cěstarji*). The second problem concerns Old Polish “bridge-makers”. It is suggested, on the basis of the toponomastical data (see three Polish place names *Bierwce*, *Bierniki* and *Biernik*), that the peasants who were obliged to create bridges or foot-bridges, were called *\*bi(e)rwci* (< Proto-Slavic *\*brьvьci*) or *\*bi(e)rwnci* (< Proto-Slavic *\*brьvьnici*).

**Keywords:** place names, service villages, Poland of the Piast dynasty, road service.