

JAN RUTKOWSKI  
Zakład Zbiorów Kartograficznych Biblioteki Narodowej  
j.rutkowski@bn.org.pl

## ***Atlas Polski Continental dla automobilistów*** **– pierwszy atlas samochodowy odrodzonej Polski**

Zarys treści. W artykule, po przypomnieniu wcześniejszych, pochodzących z XIX i początku XX wieku map drogowych, głównie z terenu Królestwa Polskiego, omówiono *Atlas Polski Continental dla automobilistów*, wydany przez Continental Caoutchouc Compagnie Sp. z o.o. Warszawa. Był on pierwszą publikacją tego typu po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku. W atlasie nie podano daty wydania, dlatego w artykule przeprowadzono próbę jej ustalenia na podstawie treści: linii kolejowych, sieci osadniczej i granic administracyjnych. Można szacunkowo przyjąć, że atlas wydano na początku roku 1926, jednak na jednoznaczne określenie daty nie pozwalają niedociągnięcia dotyczące aktualności treści map.

Atlas, wydany w nakładzie 10 000 egzemplarzy, składa się z 20 jednostronnie drukowanych arkuszy

mapy w skali 1:1 000 000 pokrywających całą Polskę i fragmenty państw ościennych oraz mapy ogólnej pokazującej podział na arkusze. Zasadniczą treść map stanowi pięć kategorii dróg. Tłem dla obrazu dróg są linie kolejowe, miasta i wsie, sieć wodna oraz nieliczne szczyty i przełęcze. Objaśnienie znaków w legendzie dano w pięciu językach: polskim, rosyjskim, niemieckim, francuskimi i angielskim. W atlas wyraźnie widać zróżnicowanie gęstości i jakości dróg między obszarami dawnych zaborów pruskiego i austriackiego, a zaniedbanym pod względem infrastruktury drogowej zaborem rosyjskim.

Słowa kluczowe: historia kartografii, polska kartografia międzywojenna, mapy drogowe, atlasy samochodowe

### **1. Wstęp**

Jednym z podstawowych rodzajów dokumentów kartograficznych, wydawanych wspólnie w Polsce są atlasy samochodowe. Wiele wydawnictw aktualizuje i wydaje corocznie własne atlasy samochodowe, czasem w kilku wersjach różniących się skalą. Jeśli uwzględnimy fakt zarejestrowania obecnie w Polsce około 19 mln samochodów, nie powinno to dziwić. Współczesne atlasy samochodowe są wydawane w różnych skalach i formatach; najpopularniejsze są skale od 1:200 000 do 1:500 000.

Bardzo dynamiczny rozwój elektronicznych urządzeń i oprogramowania do nawigacji bazujących na GPS i mobilnej łączności internetowej, dostępnych masowo także w telefonach komórkowych, niewątpliwie doprowadzi w najbliższych latach do zmniejszenia zainteresowania tradycyjną papierową wersją atlasów

samochodowych, a wraz ze spadkiem popytu zapewne zmniejszy się ich produkcja.

Obecnie jednak rynek atlasów samochodowych wciąż prężnie się rozwija, warto więc przypomnieć początki map dla automobilistów w naszym kraju. Zakład Zbiorów Kartograficznych Biblioteki Narodowej w Warszawie przechowuje wiele publikacji kartograficznych, które są niewątpliwie pierwowzorami późniejszych map i atlasów samochodowych.

Grupę tę otwierają popularne w XIX wieku mapy pocztowe. Co prawda nie były one wykonywane z myślą o automobilistach, ponieważ ich jeszcze nie było, ale przedstawiały stosunkowo dokładny obraz dróg sklasyfikowanych według sposobów ich wykorzystania przez pocztę. Pierwszą tego typu mapą była opracowana przez Juliusza Kolberga w skali 1:1 400 000 *Mappa Pocztaowa i Podróżna Królestwa Polskiego i Wielkiego Xięstwa Poznańskiego wy-*

dana w 1817 roku. Warto także wspomnieć o opracowanej przez Jerzego Egloffa mapie z 1846 roku pt. *Karta pocztowa i przemysłowa Królestwa Polskiego* w skali 1:1 092 000, na której autor przedstawił między innymi drogi bite i zwyczajne, drogi żelazne ze stacjami, wyróżniając także odcinki projektowane i w budowie; przy ważniejszych traktach podał też odległości. Mapa ta doczekała się licznych aktualizowanych wydań (P.G. Ochman 2000).

W zbiorach Biblioteki Narodowej znajduje się również wydany w 1894 roku, a opracowany przez Karola Krasopolskiego *Atlas dróg bitych Królestwa Polskiego ułożony na podstawie atlasu top. Reimanna i in.* To niewątpliwie pierwsza publikacja tej kategorii z użyciem określenia „atlas dróg” i to w dodatku wydana w skali 1:200 000 czyli tej samej, którą można dziś znaleźć w najszczegółowszych polskich atlasach samochodowych. Atlas został wydany w formie czarno-białych itinerariów wzdłuż wybranych głównych szlaków. Wyróżniono w nim cztery kategorie dróg bitych oraz drogi żelazne. Obszar Królestwa podzielono na cztery części; mapę każdej z nich wydano w postaci odrębnego tomiku (17,5×11,0 cm). Biblioteka Narodowa przechowuje dwa z nich: *Cz. I. Drogi Zachodnie*, obejmującej zachodnie rubieże Królestwa od Warszawy po Wielkopolskę, oraz *Cz. II. Drogi Południowe*, przedstawiającą obszar położony na południe od Warszawy – po Kraków. Wiadomo, że ukazała się jeszcze *Cz. III. Drogi Wschodnie*, dla obszarów na wschód od Warszawy, której brak w zbiorach Biblioteki Narodowej. *Część IV. Drogi Północne*, prawdopodobnie nie została wydana; m.in. nie odnotowuje jej *Bibliografia polska XIX wieku* K. Estreichera. Atlas prezentował jedynie teren Królestwa Polskiego, ale można go uznać za najstarszy opracowany na ziemiach polskich atlas drogowy.

W maju 1907 roku powstało w Warszawie Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego jako filia Cesarskiego Klubu Automobilowego w Petersburgu; stało się ono zarzewiem turystyki motorowej na ziemiach polskich. Dla tego towarzystwa na początku 1914 roku Kazimierz Naake-Nakęski opracował *Mapę Królestwa Polskiego z oznaczeniem miast, osad, wsi, komór, kolei, dróg bitych, traktów pocztowych i rzek dla użytku rolnictwa, handlu i turystyki w skali 1:504 000*. Co ciekawe, mapa ta została wydana w formie atlasu, podzielona na 26 po-

numerowanych jednostronnie drukowanych „kart” (rozkładówek) oprawionych w okładki, jednak przy zachowaniu w tytule określenia *Mapa*. Równocześnie ukazała się ona jako mapa luźna zmontowana z 26 stron atlasu pozbawionych ramek i podklejonych płótnem. Mapa K. Naake-Nakęskiego powstała już niewątpliwie z myślą o pierwszych miłośnikach czterech kółek i możemy ją zaliczyć do pierwszych polskich opracowań kartograficznych dla automobilistów. Mapa przedstawia dwie kategorie szos: ministerialne i gubernialne/powiatowe, a ponadto trakty pocztowe i drogi gruntowe. Na głównych szlakach oznaczono odległości w wiorstach. W zbiorach Biblioteki Narodowej znajdują się obie formy mapy – zarówno atlasowa, jak i luźna, a także reprint atlasu wydany w 1996 roku przez Agencję Wydawniczo-Reklamową Moto-Press.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku i ostatecznym ukształtowaniu granic II Rzeczypospolitej pierwszym opracowaniem wydanym z myślą o automobilistach był wymieniony w tytule artykułu *Atlas Polski Continental dla automobilistów*. Atlas zawiera mapy w skali 1:1 000 000 i uchodzi za pierwszy atlas samochodowy obejmujący cały obszar Polski w jej ustalonych granicach. Wydawcą atlasu była Continental Caoutchouc Compagnie Sp. z o.o. Warszawa, czyli przedstawicielstwo na Polskę niemieckiej firmy oponiarskiej Continental-Caoutchouc & Gutta-Percha Compagnie z siedzibą w Hanowerze. Logo tej firmy zostało umieszczone na okładce, wyklejkach oraz stronie tytułowej atlasu. Obecnie mija około 90 lat od ukazania się atlasu drukiem.

## 2. Datowanie atlasu

Dokładna data ukazania się *Atlasu Polski Continental dla automobilistów* jest trudna do jednoznacznego ustalenia, ponieważ wydawca – Continental Caoutchouc Compagnie w Warszawie, podobnie jak mają to w zwyczaju niektórzy współcześni wydawcy map i atlasów, nie umieścił w nim ani daty opracowania, ani daty wydania, a próby ich ustalenia na podstawie analizy treści nie pozwalają na precyzyjne określenie.

Treść atlasu, mimo że zdaniem wydawcy wyrażonym we wstępie została „oparta na pewnym i dokładnym materiale” oraz opracowana przy wykorzystaniu „doświadczenia naj-

wybitniejszych fachowców i znawców tematu<sup>1</sup>, co miało gwarantować „dobroć tego dziełka”, niepozbawiona jest mankamentów utrudniających datowanie.

Przebieg granicy Polski świadczy, że atlas wydano już po jej ostatecznym ustaleniu, czyli po inkorporacji tzw. Litwy Środkowej z Wilnem (co nastąpiło 24 lutego 1922 roku) i po zajęciu przez Polskę w lipcu tegoż roku terenów plebiscytowych przyznanych decyzją Rady Ambasadorów. Atlas mógł zatem zostać wydany najwcześniej na przełomie lat 1922 i 1923.

Do nieco innego wniosku prowadzi analiza przebiegu linii kolejowych, które oznaczono w atlasie pozornie z dużą starannością. Jak wiadomo, w latach dwudziestych ubiegłego wieku konieczne było uzupełnienie (połączenie) trzech niezależnych pozaborczych układów sieci kolejowej w jedną spójną całość. Wymagało to budowy kilku uzupełniających, zupełnie nowych linii kolejowych, które przy założeniu staranności opracowania mogłyby stanowić wyznacznik czasu wykonania atlasu. W atlasie brakuje ważnej nowej linii kolejowej łączącej najkrótszą trasą Warszawę z Poznaniem na dawnym zaborczym pograniczu między Kutnem a Strzałkowem koło Wrześni. Linia ta została oddana do użytku w 1921 roku. Brak również linii kolejowej z Kutna do Płocka czynnej od roku 1922, co mogłoby świadczyć o wydaniu atlasu przed 1921 rokiem<sup>2</sup>.

Do datowania map można także wykorzystać obraz osadnictwa. Kartuzy i Gdynia, miasta powstałe w latach międzywojennych, które prawa miejskie otrzymały odpowiednio w 1923 i 1926 roku, oznaczono w atlasie jeszcze jako wsie. Wsią jest także Rajgród, który w roku 1924 odzyskał po 54 latach prawa miejskie, co wskazywałoby datę wydania atlasu najpóźniej na rok 1923. Jednak jako wsie oznaczono także podwarszawskie miasta Pruszków i Otwock, które mają prawa miejskie już od 1916 roku,

co z kolei dowodzi, że kategorie miejscowości nie zostały przedstawione zbyt starannie i trudno się nimi kierować przy datowaniu atlasu.

Decydujący w tej kwestii może być ostatni z analizowanych elementów treści, czyli podział administracyjny na województwa. W atlasie pokazano granice województw, wyróżniono siedziby ich władz i podano nazwy, chociaż te ostatnie jedynie w formie powtórzonej nazwy miasta wojewódzkiego. Należy tu zaznaczyć, że podział na województwa w odbudowywanej Polsce nie został wprowadzony jednocześnie w całym kraju. Województwa tworzono na podstawie uchwał Sejmu RP w pięciu etapach w okresie od 2 sierpnia 1919 roku (tzw. województwa centralne) do 20 stycznia 1926 roku, gdy jako ostatnie utworzono województwo wileńskie przekształcając w nie tzw. Ziemię Wileńską. Granica województwa wileńskiego jest oznaczona w atlasie i chociaż jej rysunek pozostawia wiele do życzenia, to musiał powstać po styczniu 1926 roku, chociaż nie można wykluczyć, że nazwy jednostki administracyjnej „Wilno” użyto dla Ziemi Wileńskiej, a nie dla województwa wileńskiego, mimo objaśnień w legendzie.

Może dlatego, gdy w 2011 roku świętowano setną rocznicę pojawienia się na polskim rynku oponiarskim marki Continental, firma Continental wśród osiągnięć stulecia wymieniła wydanie około [?] 1926 roku pierwszego w Polsce atlasu dla automobilistów. Jak widać, *Atlas Polski Continental dla automobilistów* liczy już około 90 lat, ale nawet wydawca nie zna dokładnej daty jego opublikowania.

Warto dodać, że według danych statystycznych w końcu 1926 roku w Polsce było zarejestrowanych 16,5 tys. samochodów, łącznie z ciężarowymi, oraz 3 tys. motocykli (w Warszawie były 92 samochody!). Nie był to więc tak masowy środek lokomocji jak dzisiaj; tym bardziej należy docenić ideę i trud włożony w wydanie atlasu, i to w nakładzie 10 000 egzemplarzy, czyli więcej niż dla co drugiego z ówczesnych kierowców!

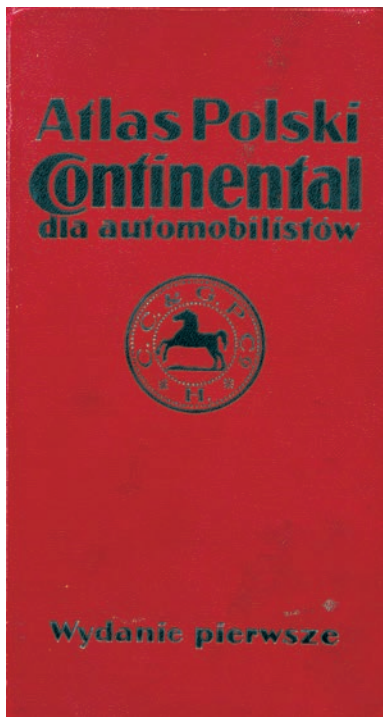
### 3. Forma i układ atlasu

Atlas wydano w bardzo poręcznym formacie 23,5×13,0 cm, w sztywnej okładce (ryc. 1) zaopatrzonej w praktyczną kieszeń na luźne kartki lub zapiski oraz z zakładką w formie taśmki.

<sup>1</sup> Wydawca nie ujawnia niestety nazwisk tych „najwybitniejszych fachowców”.

<sup>2</sup> Przy ustalaniu dat otwarcia lub likwidacji poszczególnych odcinków linii kolejowych w Polsce cennym źródłem pozostaje od lat opublikowana w 1973 r. mapa Teofila Lijewskiego *Sieć kolejowa – rozwój historyczny* w skali 1:2 000 000, ark. 106 w *Narodowym Atlasie Polski*, Wrocław: Zakł. Nar. im. Osolińskich 1973–1978 (J. Ostrowski 2011). Bardzo pomocny jest także *Atlas linii kolejowych Polski 2014* opracowany przez Marcina Stiasnego, wydany przez firmę Euro-sprinter z Rybnika.

Całość otwiera krótka przedmowa z pochwałą „dobroci tego dziełka” oraz z instrukcją, jak z niego korzystać. Następnie umieszczono objaśnienia znaków (legendę) – i to w pięciu językach: polskim, rosyjskim, niemieckim, francuskim i angielskim. Wybrane elementy legendy są także powtórzone na marginesie poszczególnych kart atlasu i co ciekawe – z nieco innymi objaśnieniami.



Ryc. 1. Okładka atlasu (zmniejszona)

Na część kartograficzną składa się 21 rozkładówek jednostronnie drukowanych kolorowych map. „Mapa ogólna” w skali około 1:5 000 000, którą nazwalibyśmy dziś skorowidzem arkuszy, przedstawia podział terytorium Polski na arkusze głównej mapy, a w tle oznaczono jedynie ważniejsze miejscowości i sieć głównych dróg. Po niej w atlasie umieszczono 20 arkuszy mapy w skali 1:1 000 000 (ryc. 2), pokrywających terytorium ówczesnej Polski, a także częściowo państw ościennych, tzn. Niemiec, dużego fragmentu Litwy i znacznej części Czechosłowacji. W zasięgu atlasu znalazł się

nawet Wiedeń. Poszczególne arkusze atlasu oznaczono numerami i nazwą głównej miejscowości. Każdą ze stron opatrzono także skróconą wersją tytułu: „Continental” Atlas dróg bitych. W tym miejscu należy zauważyć, że skala 1:1 000 000 nie jest już dziś stosowana w atlasach samochodowych jako zbyt mała i niepozwalająca na szczegółowe pokazanie gęstej sieci dróg i licznych elementów infrastruktury drogowej. Pamiętajmy jednak, że w 1926 roku liczba dróg bitych w Polsce była znikoma, zwłaszcza na terenach wschodnich. Ponadto w atlasie nie pokazano żadnych dodatkowych elementów treści dla kierowców, brak nawet stacji benzynowych czy warsztatów, a więc mapy mimo niewielkiej skali nie są przeładowane treścią. Autorzy skupili się na obrazie samych dróg i ich kategoriach.

Całość zamyka ośmiostronicowa czarno-biała część z reklamami, głównie samochodów i materiałów do ich eksploatacji oraz opon producentów niemieckich, co wynika zapewne z faktu, że wydawcą atlasu jest przedstawicielstwo niemieckiej firmy Continental na Polskę.

#### 4. Zakres treści

Zasadniczą treść atlasu, zgodnie z jego przeznaczeniem, stanowi obraz dróg. Wyróżniono pięć kategorii dróg; poniższe objaśnienia kategorii podaje w ujęciu oryginalnym w wersji pochodzącej z głównej legendy atlasu (ryc. 3) oraz w nawiasach, w nieco innym brzmieniu podanym na marginesach każdego z arkuszy:

– Główne drogi (szosy) państwowe dla automobilistów z podaniem oddalenia w kilometrach. [...] (Szosy główne dla automobili).

– Wschodnia sieć dróg, która ma być w najbliższych latach całkowicie rozbudowana; obecnie na wschód od 24-go stopnia długości [geograficznej] droga ta jest jeszcze dla jazdy bardzo niedogodna. Znaki kilometrowe i mosty już są postawione.

– Drogi boczne co do jakości równe z szosami. (Szosy poboczne dla automobili).

– Drogi poboczne w większości wypadków zdadne także dla automobilistów. (Boczne drogi).

– Ścieżki. (Polne drogi).

Oddalenie w kilometrach, zwane dziś kilometrażem, podano jedynie między większymi miejscowościami i tylko na drogach głównych, jednak z godną podziwu dokładnością do 0,1 km.

W powyższych kategoriach dróg zwraca uwagę droga z nich – „wschodnia sieć dróg”.



Ryc. 2. Jeden z arkuszy atlasu. Warszawa 10 (zmniejszony)

Kategoria ta to nic innego jak drogi w budowie („znaki i mosty już postawione”) oraz drogi projektowane. Wszystkie znajdują się na wschodzie kraju, gdzie infrastruktura drogowa była najbardziej zaniedbana.

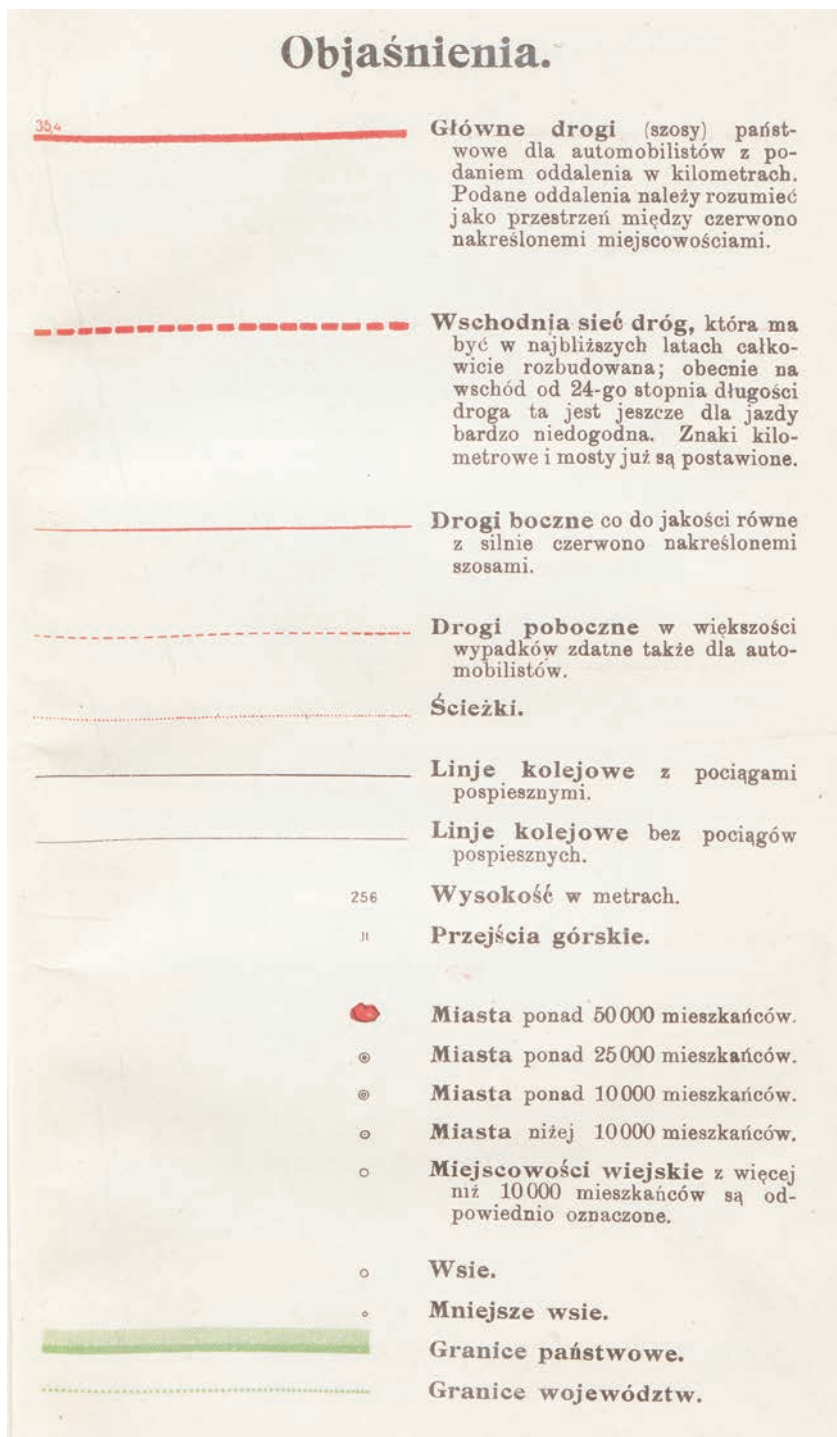
Na kartach atlasu bardzo wyraźnie widać duże zróżnicowanie gęstości sieci drogowej oraz kategorii czyli jakości dróg między obszarami dawnych zaborów pruskiego i austriackiego a zaniedbanym wschodnim obszarem zaboru rosyjskiego. To zróżnicowanie obszarów zaborów można do dziś zauważyć na wielu mapach tematycznych, co świadczy o tym, jak trudno jest zniwelować różnice w rozwoju pań-

stwa podzielonego przez ponad 120 lat między trzech zaborców. Do wielu miejscowości, zwłaszcza na wschodnich rubieżach, np. do liczącego wówczas ponad 10 000 mieszkańców miasta Ostroga leżącego przy granicy ze Związkiem Radzieckim dojazd był możliwy jedynie gruntowymi drogami bocznymi.

Sieć dróg została uzupełniona przez obraz linii kolejowych, które podzielono na dwie kategorie:

- Linie kolejowe z pociągami pośpiesznymi,
- Linie kolejowe bez pociągów pośpiesznych.

Koleje zostały przedstawione bardzo cienkimi czarnymi liniami, które nie kolidują z czerwoną siecią dróg, a rzetelność ich obrazu, jak już



Ryc. 3. Objąśnienia znaków (zmniejszone)

wykazano wyżej, pozostawia wiele do życzenia. W atlasie potraktowano je jako drugoplanowy element treści niewymagający specjalnej uwagi.

Znacznie ważniejszym elementem treści atlasu jest sieć osadnicza, czyli obraz miejscowości, do których prowadzą prezentowane w atlasie drogi automobilowe. Wyróżniono siedem kategorii miejscowości z podziałem na miasta i wsie oraz z uwzględnieniem liczby mieszkańców. Trudno ocenić rzetelność tej prezentacji, jednak jak pokazuje analiza kilku przypadków przeprowadzona w celu ustalenia daty wydania atlasu, nie zawsze przedstawione informacje są zgodne ze stanem faktycznym.

Tę dla szlaków komunikacyjnych i sieci osadniczej pozostaje dość szczegółowy jak na przeznaczenie i skalę mapy rysunek sieci wodnej, punkty wysokościowe, które należałoby raczej nazwać szczytami górskimi, gdyż oznaczono je tylko na obszarach górskich, oraz przejścia górskie, czyli przełęcze. Niektóre szczyty i przełęcze opatrzone nazwami własnymi, podobnie jak ważniejsze pasma górskie. Na mapie widzimy także wspomniane wyżej granice województw i ich nazwy oraz granice i nazwy państw, a także siatkę geograficzną z długością liczoną od południka zerowego Greenwich.

Na ramce opisano wyloty dróg głównych z odległościami do najbliższych miejscowości, a na marginesach numery sąsiednich arkuszy dla ułatwienia korzystania z atlasu. Każda z 20 rozkładówek ma na dolnym marginesie objaśnione wybrane elementy legendy: oznaczenia dróg, linii kolejowych, wysokości i przełęczy.

Drobnym mankamentem utrudniającym posługiwanie się atlasem jest brak zachodzenia treści sąsiednich arkuszy – zostały one spawane na styk.

## 5. Porównanie z podobnymi opracowaniami

Kiedy porówna się ten pierwszy atlas samochodowy do opracowań współczesnych, rzuci się w oczy jego uboga treść. Właściwie z informacji dla automobilistów pokazano tylko drogi i kilometrą na głównych szlakach. Dziś atlasy i mapy samochodowe prezentują numerację dróg, rozmieszczenie stacji paliwowych, warsztatów i serwisów samochodowych, parkingów przydrożnych, a także dodatkowych atrakcji turystyczno-krajoznawczych wzdłuż tras. Atlasy współczesne zawierają także plany miast lub

schematy przejazdów oraz zbliżenia w większych skalach obszarów najbardziej zurbanizowanych. Wiele z tych elementów treści pojawia się także w przedwojennych atlasach samochodowych. Oczywiście takie informacje w 1926 roku w Polsce były w większości niemożliwe do pokazania. Nieliczne warsztaty i serwisy samochodowe były tylko w największych miastach; poza miastami co najwyżej można było skorzystać z pomocy kowala. Podobnie sieć stacji paliwowych była bardzo skąpa, a o przydrożnych parkingach w dzisiejszym rozumieniu nawet nikt nie marzył. Tę funkcję mogły spełniać przydrożne karczmy i restauracje, których na próżno szukać w atlasie. Polska na mapie samochodowej w porównaniu do zachodnich i południowych sąsiadów była prawie pustkowiem. W kolejnych latach miało się to jednak szybko zmieniać na lepsze; świadczy o tym chociażby wyróżniona w legendzie „wschodnia sieć dróg” głównych w budowie i w planach. Plany te do września 1939 roku udało się jednak tylko częściowo zrealizować.

Na tle innych opracowań dla automobilistów firmy Continental polski atlas prezentuje się skromnie, ale nie najgorzej. Przykładowo wydany mniej więcej w tych samych latach, lecz w dwukrotnie większej skali 1:500 000 *Continental Atlas für Kraftfahrer Deutschland* (dostępny w zbiorach Biblioteki Narodowej w kilku wydaniach) oferuje niewątpliwie bogatszą treść. Było to możliwe dzięki zastosowaniu większej skali, a ta z kolei była konieczna ze względu na znacznie gęstszy sieć dróg automobilowych w Niemczech. Bardzo przydatne dla użytkownika były także plany stu miast z wyróżnieniem ulic przelotowych. Atlas ten wydawano wielokrotnie i takich praktycznych rozwiązań po prostu się dopracowano. Nasz atlas, jako pierwszy w Polsce, jeszcze bez tradycji, w dodatku prezentujący tereny o znacznie uboższej sieci dróg i w mniejszej skali, nie wypada w tym kontekście źle.

## 6. Podsumowanie

*Atlas Polski Continental dla automobilistów*, mimo skromnej formy i treści, niewielkiej skali oraz paru niedociągnięć był opracowaniem wartościowym i niewątpliwie przydatnym. Jeśli uwzględni się ówczesną liczbę samochodów, a więc i liczbę potencjalnych nabywców oraz niewielką ilość dróg utwardzonych możliwych

do pokonania samochodem, to podjęcie się opracowania atlasu samochodowego Polski przez firmę Continental świadczy o patrzeniu w przyszłość i jest godne pochwały. Było to niewątpliwie opracowanie jedyne w swoim rodzaju, które dało początek nowemu rodzajowi mapy w naszym kraju. W pewnym stopniu potwierdza to krótka recenzja Józefa Wąsowicza zamieszczona we lwowskim „Polskim Przeglądzie Kartograficznym” bezpośrednio po ukazaniu się dzieła, w której autor stwierdza, że atlas daje „niewątpliwie dobry i poprawny przegląd komunikacji drogowej w Polsce”. Józef Wąsowicz zarzuca jedynie błędy językowe będące „zlekceważeniem języka polskiego”, wynikające z faktu opracowania

atlasu prawdopodobnie poza granicami Polski (J. Wąsowicz 1926).

Brak jest informacji na temat ewentualnych wznowień atlasu w kolejnych latach. Mimo wyeksponowania na okładce atlasu informacji „Wydanie pierwsze” kolejnego raczej nie było. Mapy samochodowe w formie atlasu nie cieszyły się uznaniem międzywojennych wydawców. W zbiorach Biblioteki Narodowej kolejną polską publikacją tego typu jest *Samochodowy atlas Polski* Wojciecha Walczaka wydany już po II wojnie światowej nakładem krakowskiego wydawnictwa „Przełom” w 1947 roku (J. Ostrowski 1998)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Wszystkie wymienione w artykule mapy i atlasy ze zbiorów Biblioteki Narodowej są dostępne w formie cyfrowej w cyfrowej witrynie Biblioteki Narodowej POLONA.

## Literatura

- Ochman, P.G., 2000, *Atlasy i mapy komunikacyjne królestwa Polskiego do końca XIX wieku*. „Z Dziejów Kartografii” T. 10, *Kartografia Królestwa Polskiego 1815–1915*, s.168–190.
- Ostrowski, J., 1998, *Pierwszy powojenny atlas samochodowy Polski*. „Polski Przegl. Kartogr.” T. 30, nr 1, s. 26–28.
- Ostrowski, J., 2011, *Kartografia w dorobku naukowym profesora Teofila Lijewskiego (w pierwszej*

- rocznicę śmierci)*. „Polski Przegl. Kartogr.” T. 43, nr 4, s. 391–398.
- Wąsowicz, J., 1926, rec. *Atlas Polski „Continental” dla automobilistów z 1 mapą ogólną oraz 20-oma mapami poszczególnymi*. „Polski Przegl. Kartogr.” T. 2, nr 13–14, s. 138.
- Motoryzacja w Polsce w XX-leciu międzywojennym*; <http://oldtimery.com>

## Continental Atlas of Poland for Automobiles – the first road atlas in the independent Poland

### Summary

The 90th anniversary of the appearance of *Atlas Polski Continental dla automobilistów* (*Continental Atlas of Poland for Automobiles*) published by Continental Caoutchouc Compagnie Ltd Warsaw is nearing. The Atlas was the first publication of its kind after Poland had regained its independence in 1918.

After mentioning the earlier 19th and the beginning of 20th century road maps, mainly from the region known as the Kingdom of Poland being at the time under the rule of the Russian Empire, the author of the article discusses the Continental road atlas.

The date of publishing the Continental road atlas is not known, nevertheless, the date may be estimated as the beginning of the year 1926.

The atlas consists of 20 single-sided map sheets (foldouts) at the scale of 1:1,000,000, which cover the whole territory of Poland as well as some parts of neighboring countries, and a general map showing the division into sheets. The maps' main contents consists of five categories of roads marked in red. Their background is composed of railroad lines, towns and villages in seven size classes according to the number of inhabitants, water network, some

peaks and passes as well as mountain range names. Explanations of map symbols in the legend are given in Polish, Russian, German, French, English.

The atlas very clearly shows the differences in the density and quality of roads between the regions of the Prussian and Austrian partitions and the road infrastructure-wise neglected Russian partition, especially its eastern part. Apart from mileage information for roads, the maps do not contain additional information specifically for motorists. They do not even show petrol stations or auto repair shops.

What is really worth praise is the sole idea of creating such an automobile atlas and publishing it in 10,000 copies, a copy for every other Polish driver at the time! The fact speaks for the publisher's, Continental Caoutchouc Compagnie's, perspective. Despite numerous shortcomings discussed in the article, the *Continental Atlas of Poland for Automobiles* remains an unique work, which gave a beginning to a new kind of maps in Poland.

**Keywords:** history of cartography, Polish inter-war cartography, road maps, road atlases