

Recenzja dysertacji doktorskiej mgra Mateusza Zawadzkiego pt. *Sieć komunikacyjna województwa lubelskiego w drugiej połowie XVIII wieku*, przygotowanej w zakresie nauk o Ziemi (dyscyplina geografia) na Wydziale Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej UMCS w Lublinie, pod kierunkiem prof. drów hab. Beaty Konopskiej i Bogumiła Szadego.

Przedstawiona mi do recenzji praca doktorska stanowi klasyczny w formie model dysertacji pisanej na stopień naukowy; jeśli coś odbiega od zwyczajowej formy, to raczej na korzyść, bowiem zawiera elementy nowe lub rzadko jeszcze stosowane w geografii historycznej. Do nich zaliczam oryginalny sposób rekonstrukcji obrazu sieci komunikacyjnej, zawarty w rozdziale 3, zwłaszcza w jego części oznaczonej kolejnym nr 3.3. Stosowany wprowadzie już wcześniej, zwykle jednak dla obszaru lepiej „oświetlonego” źródłami kartograficznymi, w dodatku nie tak odległego w czasie. Wróć do tej kwestii w stosownej części recenzji, tu jedynie dodam, że moje uwagi i opinie w niej zawarte dotyczą tej strony dysertacji, która mieści się w geografii historycznej jako dyscyplinie z zakresu nauk pomocniczych historii.

Układ pracy został zaplanowany zgodnie z regułami obowiązującymi w historiografii, a zapewne też nie odbiega od rozpraw doktorskich z zakresu geografii transportu. Dotyczy to w pierwszym rzędzie tytułu, który dobrze określa zakres rzeczowy pracy oraz sytuuje ją w konkretnym okresie historycznym i administracyjnej przestrzeni (dawne województwo lubelskie). Podobnie oceniam strukturę wewnętrzną dysertacji, na którą składa się spory wstęp, 6 rozdziałów oraz zakończenie; pracę uzupełnia bibliografia oraz spisy rycin i tabel. Pewne wątpliwości do tej części pracy, wynikające z lektury samego spisu treści, mają charakter redakcyjny. Dla przykładu, zakres czasowy rozdziału 2 został ustalony mało precyzyjnie, jako „do XVIII wieku”, czyli biorąc tę cezurę formalnie, od zamierzonych czasów do końca XVII stulecia. To z kolei kłóci się z logiką narracji i cezurą zapisaną w tytule, bowiem formalnie „zagubiono” w rozdziale pierwszą połowę XVIII w.; wątpliwości zostałyby rozwiane, gdyby okres zawarty w tytule rozdziału kończył się tam, gdzie zaczyna się pierwsza cezura dysertacji. Nie widzę też żadnego pożytku z oznaczenia części podtytułów w rozdziałach kursywą, bowiem ta forma wyróżnienia tekstu przypisana jest w naukowej polszczyźnie do innych elementów konstrukcyjnych tekstu.

Konstrukcja wstępu łączy w sobie typowe elementy dysertacji z obszaru nauk humanistycznych oraz nauk o Ziemi. Generalnie, założenia metodyczne referuje autor posługując się współczesną teorią i nomenklaturą geograficzną, opartą na analizie niezwykle rozwiniętych współcześnie form transportu i komunikowania się ludzi. W praktyce badawczej musi jednak ograniczać się do najprostszych form transportu, stosowanych w drugiej połowie XVIII w., w dodatku – jak się dalej okaże – na obszarze historycznej Lubelszczyzny mocno wówczas zredukowanych. To ograniczenie zakresu rzeczowego dysertacji do zagadnień transportowych, z epizodycznym tylko wyjściem w kwestii łączności w kierunku dróg

pocztowych, wydaje się niepotrzebnym zawężeniem tematu. Praca oparta w dużym stopniu na historycznych źródłach dokumentacyjnych mogła ten problem podjąć i rozwinąć bez szczególnego wysiłku ze strony autora. W sumie więc dysertacja dotyczy dziejów sieci komunikacyjnej, drogowej i wodnej, oraz jej infrastruktury transportowej. Kolejne zawężenia tematu, sygnalizowane we wstępie, dotyczą dróg lokalnych i ulic miejskich, mniejszych dróg i ścieżek, podobnie jak małych rzek i strumieni, także części urządzeń komunikacyjnych. Są to ograniczenia stosunkowo małe, nie wpływające na ogólną ocenę stanu sieci komunikacyjnej badanego obszaru. Za sensowne uznaję przyjęcie szczegółowych celów dysertacji, określonych jako poznawcze, metodyczne i aplikacyjne. Szczególnie te drugie brzmią bardzo obiecująco, bowiem wykorzystanie narzędzi GIS do analizy i weryfikacji danych kartograficznych i opisowych wybitnie poszerza możliwości ich interpretacji. Autor też celnie wskazuje, że z braku dokładnych map pochodzących z badanego okresu w pracy można było zastosować tę metodę tylko w oparciu o wiarygodne mapy austriackie z początku XIX w. (s. 8, tu nie wskazane *expressis verbis*!)

Istotna dla prawidłowej oceny dorobku historiografii, polskiej i zagranicznej, dotyczącej sieci drogowej jest obszerna (sięgająca aż czasów przedpiastowskich i niemalże całego kontynentu europejskiego!), ale kompetentna analiza stanu badań (s. 8-17).

Przeprowadzona dalej ocena podstawy źródłowej uwzględnia obie kategorie przekazów, kartograficznych i pisanych. We wstępie autor ograniczył się jedynie do krótkiej prezentacji źródeł (s. 17-19), gdyż poświęcił jej dalej cały rozdział 3. Wykaz źródeł uznanych za ważne dla tematu pracy poprzedził konstatacją, iż „nie faworyzuje żadnego rodzaju źródła”. Przyjmuje a priori oczywiste założenie („każde źródło trzeba wcześniej zweryfikować, tu metodą krzyżową, zestawiając ze sobą dane opisowe i kartograficzne”), z czego wyciąga jednak daleko idący wniosek, iż każde źródło jest równie ważne w procesie odtwarzania przebiegu dróg. Inaczej niż Karol Buczek, dla którego mapa stanowiła podstawowy, niczym niezastąpiony przekaz informacyjny. Zapewne wkradła się tu (s. 17/18) jakaś niezręczność redakcyjna, gdyż nie sposób podważać opinii krakowskiego historyka, porównującego jednostkowy z reguły opis narracyjny z wizualnym obrazem kartograficznym!

Inny problem to przeprowadzona dalej waloryzacja map z punktu widzenia realizacji wcześniej zapisanych celów rozprawy. Do podstawowej grupy zalicza mapę specjalną K. Perthéesa z 1786 r., następnie 3 inne mapy staropolskie (Folina z 1770, Rizzi-Zannoniego z 1773 i starszą mapę Perthéesa z 1773 r.). Najwyżej ocenioną wcześniej mapę Galicji Zachodniej / Nowej wskazuje dalej tylko jako „materiał referencyjny i porównawczy” (s. 18), na równi ze znacznie późniejszą rosyjską mapą Kwatermistrzostwa (1822-1843) i całkiem odległą w czasie polską mapą taktyczną WIG z lat 1930-1936. Moim zdaniem prymat austriackiego zdjęcia wojskowego, zrealizowanego w typowej skali 1:28 800 powinien być oczywisty, tak ze względu na bliskość czasową, niezrównane walory techniczne i

nieporównywalnie bogatszą treść kulturową i nazewniczą; także ze względu na dołączone doń synchroniczne opisy, czyli źródło równoważnej – także według autora rozprawy – wiedzy o stanie dróg. Mapa płka Antona M. Heldensfelda jest dostępna od pewnego czasu w wersji internetowej, także kopie elektroniczne opisów wojskowych znajdują się już w kraju. Lektura całej pracy przekonuje, że autor obficie korzystał z tego zdjęcia wojskowego, głównie jednak pomocniczo, do odtworzenia ogólnej geometrii dróg głównych i lokalizacji urządzeń komunikacyjnych (s. 204), natomiast zasadnicze ustalenia ws. identyfikacji dróg i ich zaplecza inwentaryzacji zaplecza oparł na mapie specjalnej K. Perthéesa z 1786 r. i opisach, które posłużyły do jej zredagowania.

Pomijam w swojej ocenie dwa pierwsze rozdziały, które – według samego autora (s. 19) – mają charakter wstępny. Pierwszy z nich dotyczy materii stricte geograficznej, drugi natomiast jest przeglądem wyników badań nad kształtowaniem się sieci komunikacyjnej województwa lubelskiego od zamierzonych czasów „do XVIII wieku”.

Rozdział 3 rozwija szerzej metodę rekonstrukcji obrazu sieci komunikacyjnej Lubelszczyzny w okresie stanowiącym właściwe ramy czasowe ocenianej dysertacji. Autor ponawia w nim krytykę K. Buczaka w odniesieniu do map jako źródła, powołując się na prace A. Janeczka, który wskazuje na wiodącą rolę źródeł pisanych w odtwarzaniu sieci dróg. Lektura przywołanej pracy A. Janeczka (*Staropolski układ komunikacyjny na mapie józefińskiej Galicji...*) przekonuje, że dotyczy ona odległych czasów, gdy mapy nie posiadały tej ścisłości odwzorowania terenu i elementów środowiska kulturowego, jak mapa Galicji F. Miega i stworzone równoległe z nią opisy wojskowe. Mam wrażenie, że tak jak w przypadku K. Buczka czy A. Janeczka, a na końcu B. Szadego (2018) różnice stanowisk nie zostały podane na tyle klarownie, aby ten dyskusyjny wątek uznać za zredagowany poprawnie.

W części rozdziału dotyczącego oceny podstawy kartograficznej pracy wartość informacyjną 3 map staropolskich autor ocenia krytycznie i słusznie przechodzi nad nimi do porządku dziennego. W dalszej analizie skupia się niemal wyłącznie na mapie specjalnej Perthéesa z 1786 r., mimo znanej mu opinii K. Buczka, że należy ona do grupy ujęć dużych obszarów, sporządzonych przez jednego człowieka, który nie widział osobiście kartowanych terenów (s. 65). W tym rozdziale pierwsza, wspomniana mapa topograficzna Galicji Zachodniej Heldensfelda została potraktowana jako źródło referencyjne, analizowane pobieżnie i pośrednio, przez objaśnianie techniki jej wykonania na podobieństwo z mapą Galicji F. Miega. Niektóre z tych objaśnień bywają mylące, np. gdy autor automatycznie przenosi na nią legendę, ustaloną współcześnie w ramach jej pełnej, polskiej edycji źródłowej. Należało tu doprecyzować, że przedstawione na ryc. 13 sygnatury stanowią tylko część z kilkunastu rodzajów dróg, ujęte w odtworzonej legendzie A. Janeczka, skądinąd pokrywających się z opublikowaną przez L. Sawickiego legendą do mapy Heldensfelda (dodatkowo: drogi pocztowo-handlowe, inaczej drogi krajowe oraz drogi bite, czyli szosy). Ma to spore

konsekwencje dla oceny sieci dróg na terenie Lubelszczyzny, bowiem może sugerować, że nowoczesnych dróg pocztowo-handlowych, a zwłaszcza dróg bitych przed 1804 r. na jej terenie nie było, a jeśli były to z pewnością nie spełniały standardów drogi bitej, jakie stosowano w Galicji i ogólnie na obszarze monarchii habsburskiej. Nie mogły zresztą spełniać, skoro Autor sam dalej podaje, że były to drogi gruntowe (s. 146-149). Dodam na koniec tego wywodu, że dokonana analiza porównawcza 4 map topograficznych (s. 80), bynajmniej nie potwierdza, że mapa Heldensfelda przedstawia obraz dróg zbieżny z wizerunkiem mapy specjalnej Perthéesa¹.

Dalsze uwagi autora rejestrują interesujące, choć nieliczne przykłady zmian ukierunkowanych na tworzenie nowego układu dróg, przedstawiony na mapie Galicji Zachodniej (wycinka lasów pod nowe drogi, s. 81), charakterystyczne wcześniej dla Galicji, a spotykane przy budowie odnóg od głównej szosy w kierunku Wisły oraz innych szlaków wodnych. W pracy wysoko oceniono walory rosyjskiej mapy Kwatermistrzostwa oraz polskie mapy WIG, i słusznie, ale bez wskazania, że rejestrują one stan dróg ze znacznie późniejszej perspektywy czasowej (s. 80-81). Dodajmy jeszcze, że analizą źródłową objęto też źródła narracyjne, w tym zwłaszcza opisy i odręczne szkice do mapy wspomnianego Perthéesa z 1786 r., również tzw. kartotekę K. Buczka i kilka innych źródeł o charakterze dokumentacyjnym.

Ocena drugiej części tego rozdziału, związana z przetwarzaniem danych źródłowych z wykorzystaniem narzędzi GIS, wystawia dobre świadectwo autorowi, który sprawnie posługuje się tą nowoczesną formą analizy map dawnych. Jeśli coś budzi drobne wątpliwości to sposób potraktowania map referencyjnych, używanych tylko do ustalania prawidłowej geometrii dróg i wybranych elementów środowiska naturalnego; same drogi i obiekty im towarzyszące zostały podane za Perthéesem. Oznacza to, że autor rozprawy nie bierze pod uwagę sytuacji, gdy część z licznej grupy młynów (337) i karczem (68), zarejestrowanych w 1786 mogła nie istnieć w chwili kartowania Galicji Zachodniej przez oficerów austriackich (1801-1804); ryzykowne jest też rekonstruowanie zasięgu lasów w drugiej połowie XVIII w. wg ustaleń H. Maruszczaka (1955, wg bibliografii 1951, s. 216), obejmujących okres po 1830, skoro dziś dysponujemy precyzyjnym ujęciem Heldensfelda.

Rozdział 4 przedstawia wyniki ustaleń autora w zakresie dróg lądowych województwa lubelskiego. Swoim zwyczajem poprzedza je dłuższy wywód nt. aspektów prawnych funkcjonowania dróg publicznych w I Rzeczypospolitej; pożyteczny, acz osłabiony konstatacją, że większość postulatów i programów naprawy dróg i zaplecza pozostała na papierze (s. 99-100). Kolejny podrozdział (4.2) omawia kategorie i funkcje dróg, rozumianych przez autora wg współczesnych kryteriów (Lijewski 1977). Odniesienie tych kryteriów do drugiej połowy może być jednak mylące. Dla przykładu, kategoria dróg galicyjskich nie zależała tylko „od znaczenia ośrodków lub regionów, które są nią połączone” (s. 100); główna

¹ Przedstawiona jako dowód 4-połowa rycina nr 18 pokazuje generalnie rozbieżny obraz układu dróg i innych elementów środowiska kulturowego, nie mówiąc już o środowisku naturalnym (zasięg lasów, nadrzeczne mokradła!), z ewidentną korzyścią dla mapy Galicji Zachodniej Heldensfelda.

droga bita (trakt cesarski) otrzymał swoją pozycję w prowincji ze względu na parametry budowlane, z tego samego powodu nieco niższą kategorię otrzymał wcześniej poprowadzony z Barwinka do Przemyśla trakt węgierski, skądinąd omijający w swoim biegu wszystkie ważniejsze miasta w pobliżu (jak Krosno czy Dynów). W żadnej z licznie przytaczanych przez autora odniesień do końca XVIII w., krajowych i zagranicznych, ten techniczny element klasyfikacyjny nie występuje (s. 100-103). Zauważa je dopiero i wysoko ocenia T. Panecki (2018, s. 103), jednak tylko jako podstawę klasyfikacji dróg na mapach późniejszych (XIX-XX w.). Inny problem to nazewnictwo dróg głównych, zwłaszcza gościńców i dróg pocztowych. Te drugie pojawiły się na mapach pod koniec drugiej połowy XVIII w. (s. 104), gościńce miały natomiast istnieć już w XV w. i przetrwać do XIX stulecia. Tymczasem między gościńcem staropolskim a późnonowożytnym wspólna była tylko sama nazwa; w Polsce południowej gościniec oznaczał drogę bitą drugiej kategorii i przetrwał w świadomości mieszkańców do końca XX w.; a w innej formie (jako typ zajazdu przydrożnego) zachował się do naszych czasów. Nigdy gościniec nie był utożsamiany z „drogą furmańską”! (s. 106). W sumie ten wywód nie prowadzi do ustalenia w miarę rozłącznej definicji drogi lądowej. Pewna bezzadność autora w tym względzie, wynikająca zresztą z braku w literaturze przedmiotu ujednoliconych określeń odnoszących się do kategorii dróg, sumuje się w tab. nr 11, gdzie wszystkie rodzaje dróg odnotowanych w taryfie mostowego (1767) i *Opisaniu* K. Perthéesa (ogólnopolskie, regionalne i lokalne) określa traktami (s. 109)..

Traktom też poświęca kolejne podrozdziały (4.3.1 oraz 4.3.2). W treści pierwszego z nich podrozdziału rejestruje na podstawie źródeł opisowych 4 główne trakty, wychodzące z Lublina (do Warszawy, Krakowa, Brześcia/Wilna i Lwowa/Kamieńca Pod.). W treści podrozdziału drugiego opisuje „gościńce zwane traktami” (s. 118), rejestrując jednak mnóstwo niezgodności w ich przebiegu i nazewnictwie, tak w starszych ujęciach kartograficznych oraz w opisach, a już szczególnie w zestawieniu z mapami referencyjnymi z XIX w. Dalej wylicza po kilkanaście „traktów”, pogrupowanych osobno jako: ogólnokrajowe (międzynarodowe), międzyregionalne (międzywojewódzkie), regionalne (wewnątrzwojewódzkie) oraz lokalne (międzymiastowe). W moim przekonaniu zarówno klasyfikacja i nomenklatura dróg lądowych, jak i trasy ich przebiegu wymagają starannego przemyślenia i wtórnej redakcji. W takiej sytuacji warto też zastanowić się, czy precyzyjne pomiary długości owych traktów i stopnia ich zagęszczenia na km² (kartogram nr 39, s. 133) oraz ich korelacji z siecią jednostek osadniczych (ryc. 41, s. 135) ma uzasadnienie metodyczne.

Charakterystyka szlaków wodnych, przedstawiona w rozdziale 5., uwzględnia w odpowiednim stopniu treść map oraz opisów. Podobnie jest w rozdziale 6., poświęconym urządzeniom komunikacyjnym, spotykanym na terenie Lubelszczyzny: groblom, mostom, przeprawom, przystaniom, karczmom, stacjom pocztowym i innym. I tu ocena jest pozytywna, może poza drobiazgami (zbędna współczesna klasyfikacja obiektów BDOT10k, łącznie z wałem przeciwpowodziowym, s. 166; niepotrzebne definicje słownikowe „grobli”, s. 167, „mostu”, s. 174-175, „przeprawy”, s. 180, czy „portu wodnego”, s. 193).

Podsumowanie. Lektura przesłanej mi rozprawy doktorskiej wystawia generalnie dobre a nierzadko bardzo dobre świadectwo kompetencjom naukowym mgra M. Zawadzkiego jako geografa, biegle operującym nowoczesnymi systemami informacji przestrzennej (asystent naukowo-dydaktyczny w Pracowni Geoinformacji WNoZiGP UMCS), a jednocześnie wykształconego historyka (mgr KUL). Przedstawiona mi do oceny praca od strony konstrukcyjnej i w większości metodologicznej nie budzi wątpliwości. Ma formę klasycznej monografii naukowej z zakresu geografii historycznej i geografii transportu, na którą składa się typowy, rozwinięty wstęp, 6 rozdziałów merytorycznych, zakończenie i bibliografia. Ocena kolejnych części rozprawy jest ogólnie pozytywna, choć redakcyjnie miejscami nierówna. Autor przedstawia w niej obszerną analizę literatury przedmiotu, daleko wykraczającą poza cezury wskazane w tytule! Zna i prawidłowo ocenia wszystkie staropolskie mapy do dziejów dróg na Lubelszczyźnie, eliminując z dalszych badań 3 mapy najwcześniejsze, a pozostawiając przy najpóźniejszej z nich, mapie K. Perthéesa z 1786 r. i opisom jej towarzyszącym. Nie docenia jednak dostatecznie austriackiego zdjęcia wojskowego Galicji Zachodniej, jako podstawowego a nie tylko pomocniczego źródła informacji w realizacji ocenianej dysertacji doktorskiej. W kluczowym dla oceny merytorycznej rozdziale 4 staje się bardziej geografem (doby współczesnej) niż historykiem (drugiej połowy XVIII w.). Przy czym nie chodzi tylko o stosowanie terminologii komunikacyjnej współczesnej, niezbyt przystającej do czasów odległych, lecz rekonstruowanie sieci drogowej d. województwa lubelskiego na wzór i podobieństwo współczesnej praktyki. Czasem przy tym zapomina, że pogłębione analizy parametryczne można realizować przy absolutnej pewności co do wierności i ścisłości przekazu źródłowego, a o to w badanym okresie jest bardzo trudno! Dwa ostatnie rozdziały oceniam wysoko, jako przynoszące nowe ustalenia do dziejów szlaków wodnych oraz lądowych i rzecznych urządzeń komunikacyjnych.

W moim przekonaniu praca jako całość znacznie poszerza naszą wiedzę nt. sieci komunikacyjnej województwa lubelskiego w drugiej połowie XVIII w. Jako taka w pełni spełnia kryteria nakładane na dysertację naukową, stanowiącą podstawę przewodu doktorskiego na Wydziale Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej UMCS w Lublinie. Wnoszę na tej podstawie o dopuszczenie mgra Mateusza Zawadzkiego do dalszych etapów postępowania w uruchomionym przewodzie doktorskim.

W Rzeszowie, 16 III 2019 r.

prof. dr hab. Zdzisław Budzyński
Instytut Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego

