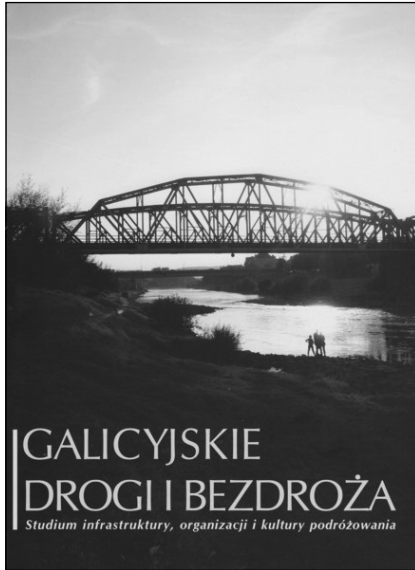


Galicyskie drogi i bezdroża.

Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania,

red. J. Kamińska-Kwak, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów 2013, ss. 292

Książka *Galicyskie drogi i bezdroża* jest pracą zbiorową składającą z 18 artykułów, dotyczących głównie galicyjskiej sieci komunikacyjnej i obejmujących tę problematykę na wielu po-



lach, od źródłoznawczego ujęcia kartografii do budowania tożsamości narodowej. Jak zostało zaznaczone w *Przedmowie*, omawiana pozycja nie jest kompleksowym studium tego zagadnienia, ale jedynie jego zarysem przez podjęcie niektórych wcześniejszych twierdzeń, zaprezentowanie istniejącego materiału źródłowego oraz wysuniętych na jego bazie wniosków (s. 7). 18 artykułów zostało zgrupowanych w czterech częściach: *I. Infrastruktura komunikacyjna i jej utrzymanie* (6 artykułów, s. 9–110); *II. Koncepcje i organizacja komunikacji galicyjskiej* (5 artykułów, s. 111–190); *III. W drodze i o drogach* (6 artykułów, s. 191–274); *IV. Nowe tematy i propozycje badawcze* (jeden artykuł Leonida Zaskilniaka, s. 275–292).

W części pierwszej wyraźną podgrupę ze względu na podstawę źródłową, jaką są mapy

Friedricha von Miega i Josepha Liesganiga, stanowią trzy rozpoczynające ją teksty. Pierwszym z nich jest praca Andrzeja Janeczka *Staropolskie układy komunikacyjne na mapie józefińskiej Galicji z lat 1779–1783. Szansa czy iluzja rekonstrukcji?* (s. 9–24). Jej celem jest przedstawienie mapy Miega jako podstawy badawczej, zwłaszcza do retrogresywnej rekonstrukcji sieci drogowej z okresu staropolskiego (s. 12). Pierwszą część tej deklaracji można uznać za spełnioną. Nieco gorzej wypada kwestia rozważań nad zastosowaniem mapy Miega do retrogresywnego badania sieci dróg. Autor przedstawił zarówno przekazy źródłowe dotyczące czynników wpływających na zmienną strukturę tej sieci, jak i opinie badaczy, którzy musieli zmierzyć się z tym problemem. Zgodził się przy tym z opinią Henryka Rutkowskiego o traktowaniu map z końca XVIII w. jako punkt wyjścia do rekonstrukcji stanu XVI-wiecznego, a nie jako źródło decydujące (s. 21–22). Zagadnienie to nie zostało jednak zilustrowane przykładami z omawianej mapy józefińskiej, a jedynie ogólnymi uwagami, co pozostawia u czytelnika wrażenie, że praca jest niedokończona.

Następny jest artykuł Zdzisława Budzyńskiego pt. *Cesarskie gościńce w Galicji. Pierwszy etap budowy sieci dróg bitych (wg mapy józefińskiej Fryderyka Miega)* (s. 25–58). Autor, wykorzystując to samo źródło, analizuje je pod kątem badań nad przemianami i modernizacją sieci drogowej Galicji w początkowym okresie rządów habsburskich. Nie ograniczył się jednak do samego przekazu kartograficznego, ale za pomocą źródeł pisanych przedstawił specyfikę techniczno-organizacyjną budowy dróg. Sam obraz sieci komunikacyjnej na mapie józefińskiej został przeanalizowany pod kątem symbolizacji dróg oraz skonfrontowany z towarzyszącymi im opisami topograficznymi. Na tej podstawie Autor doszedł do wniosku, że mapa Miega nie może służyć jako decydujące źródło do badania

rozwoju sieci dróg bitych w Galicji. Pozytywnie oceniając aspekt merytoryczny artykułu, należy stwierdzić, że problematyczne są opisy załączonych ilustracji. Zostały one umieszczone po tekście i podpisane jako „Aneks I–II”, mimo że nie została zaznaczona żadna wyraźna granica między tymi dwiema częściami. Nie można też przemilczeć chaosu w numeracji rycin, która właściwie rozpoczyna się trzy razy. Pierwszy raz pod ilustracjami w tekście i dwukrotnie w aneksie. W aneksach po czterech reprodukcjach zdjęć została zamieszczona miniatura mapy i seria rysunków technicznych dotyczących budowy dróg, jednak elementy te nie zostały w żaden sposób wyjaśnione ani ponumerowane; nie ma także informacji o ich pochodzeniu. Brak komentarza utrudnia zwłaszcza odbiór rysunków technicznych. W drugiej części (?) aneksu reproduktowane fragmenty mapy Miega są w większości odpowiednio opisane, jednak brakuje tego przy dwóch następujących po nich planach. Konsekwencją tych zaniedbań widać w tekście. Wspominając o mapie Galicji z 1775 r. *Charte von Galicien und Lodomerien* (s. 27), Autor odwołuje się do reprodukcji w następujący sposób: „por. ryc. 31, aneks”. Pomijając brak numeru aneksu, który teoretycznie powinien się tam znaleźć, Autor odsyła czytelnika do złej ryciny. Ryc. 31 (s. 55) to jedna z reprodukcji map Miega, jednak nie ma przy niej numeru; ten znajduje się jedynie w towarzyszącym jej opisie. Właściwa mapa znajduje się na s. 56 i powinna mieć nr 32, którego tam brakuje. Niejasności pojawiają się też na s. 36–37, gdzie Autor kilkakrotnie, opisując fragmenty mapy józefińskiej, odwołuje się tylko do ich lokalizacji w *Aneksie I* bez podania numeru reprodukcji. Sytuację utrudnia to, że w odbiorze czytelnika będzie to raczej *Aneks II*, ponieważ rozpoczyna się tam nowa numeracja (s. 53). Do tego dochodzą różnego rodzaju drobne błędy w przypisach (zwłaszcza brak kropek na końcu). Podsumowując, w artykule wyraźnie widoczny jest brak ostatniej redakcji tekstu, co poskutkowało brakiem spójności między różnymi jego częściami.

Ostatnim z tekstów „kartograficznych” jest praca Franciszka Faluszczaka pt. *Drogi gali-*

cyjskie na mapie cywilnej Josepha Liesganiga (s. 59–68). Jest ona bardzo krótka – tekst zajmuje 5 stron i mimo iż można stwierdzić, że jego treść odpowiada postawionemu w tytule problemowi, to trudno nie zarzucić Autorowi skrótowego potraktowania zagadnienia. Samo *clou* pracy to nieco ponad 1,5 strony, gdzie zreferowano symbolizację na mapie Liesganiga oraz widoczny na niej przebieg dróg. Reszta to informacje o autorze, wydaniach mapy i problemach z kalibracją. Tekst sprawia wrażenie napisanego bez pomysłu na szersze ujęcie tematu.

Dwa następne artykuły – Wojciecha Łuczyka *Rozwój i utrzymanie dróg miejskich w Przemyślu (1772–1914)* (s. 69–81) oraz Jana Kwaka *Rozwój i warunki komunikacji w Rzeszowie w dobie autonomii Galicji* (s. 83–94) – poruszają podobną problematykę i wykorzystują jako główną podstawę analogiczne źródła, czyli różnego rodzaju archiwalia będące efektem pracy władz miejskich Przemyśla i Rzeszowa. Obaj Autorzy bardzo szczegółowo przedstawiają kolejne etapy rozwoju infrastruktury komunikacyjnej omawianych przez siebie ośrodków, wliczając w to kwestię oświetlenia, transportu, czystości ulic oraz problemy związane z finansowaniem i uwarunkowaniami zmian. Dobrym uzupełnieniem tych dokładnych opisów byłyby plany obu miast z uogólnionym rozwojem sieci komunikacyjnej, co pozwoliłby czytelnikowi na łatwiejsze uporządkowanie tej masy szczegółów. Towarzyszące tekstom mapy i plany z epoki nie spełniają tego zadania.

Ostatnim tekstem w części pierwszej jest praca Daniela Hanika *Stan dróg i kolej w Karpatach na odcinku polsko-czechosłowackim (1918–1939)* (s. 95–110). Składa się on z dwóch części. W pierwszej przedstawione zostały organizacyjne aspekty nadzoru nad infrastrukturą drogową w II Rzeczypospolitej oraz opinie ówczesnych ekspertów dotyczące jej stanu i koncepcje jej poprawy (głównie na podstawie artykułów z czasopisma „Drogowiec”). W drugiej opisane zostały czynniki, jakie wpływały na kształt sieci dróg i linii kolejowych po polskiej stronie Karpat, jej stan i przebieg w dwudziestoleciu oraz koncepcja ich wykorzystania militarnego przed wojną.

O ile w pierwszej części pracy tematem przewodnim była sama infrastruktura i jej sieć, to w drugiej zebrane zostały prace skupiające się na koncepcjach i organizacji komunikacji w XIX-wiecznej Galicji. Rozpoczynają ją dwa artykuły zajmujące się problematyką żeglugi śródlądowej. W pierwszym z nich, zatytułowanym *Koncepcje i problemy rozwoju dróg wodnych w Galicji* (s. 111–130), Krzysztof Broński przedstawia koncepcje budowy kanałów oraz kanalizacji rzek w Galicji w okresie autonomii (w tym połączenia między Morzem Czarnym i Bałtykiem), jakie pojawiały się wśród jej elit, które widziały w tym szansę na gospodarcze ożywienie kraju. Główną podstawą pracy są projekty, sprawozdania i oceny będące wynikiem działalności organów publicznych lub powstające na ich zlecenie. Plany te jednak nie doczekały się realizacji. W drugim tekście pt. *Koncepcje wykorzystania Dniestru jako szlaku komunikacyjnego w Galicji* Danuta Pustelak przedstawia podobną problematykę w mniejszej skali, koncentrując się głównie na prywatnych przedsięwzięciach wykorzystania Dniestru, których pierwszymi animatorami pod koniec XVIII w. byli posiadacze ziemscy zainteresowani eksportem zboża przez Morze Czarne. Do opisu tych starań wykorzystana została korespondencja prywatna, teksty publikowane dla masowego odbiorcy oraz projekty organizacji chcących tę trasę wykorzystać. Oba artykuły w pewnym stopniu się uzupełniają i dostarczają ciekawy obraz działań różnych czynników w sferze transportu. Z jednej strony mamy ciągłe planowanie i inercję ze strony struktur państwowych i krajowych, a z drugiej aktywną działalność oddolną środowisk żywnościowo zainteresowanych wykorzystaniem żeglugi śródlądowej, które jednak same nie były w stanie skutecznie ich sfinalizować.

W artykule *Kolej żelazna w monarchii habsburskiej. Szkic prawn-administracyjny* (s. 153–168) Ryszard Tomczyk na podstawie źródeł normatywnych (takich jak dzienniki ustaw) przedstawił organizację transportu kolejowego w monarchii Habsburgów od samych jej początków. Nie ograniczając się tylko do opisanego rozwoju i zmian administracji nadzo-

rującej kolej (zarówno na poziomie centralnym, jak i lokalnym), poruszył również kwestie pracownicze. Tekst w większej części odnosi się do całej monarchii, jednak Autor zwraca szczególną uwagę na Galicję, w tym na kwestię prób germanizacji służby kolejowej przez narzucenie jej języka niemieckiego.

W następnej pracy: Marii Dutkowskiej *Rozwój komunikacji pocztowej w Galicji XIX wieku. Zarys problematyki* (s. 169–176), zostały krótko przedstawione różne aspekty działania poczty (w tym czasie obejmowała ona również transport ludzi) – przebieg szlaków, organizacja placówek, opłaty pocztowe, środki transportu pocztowego i wprowadzanie nowinek technicznych (telegrafu oraz telefonu). Artykuł jest niestety chaotyczny, jeżeli chodzi o treść i konstrukcję. Dotyczy to zwłaszcza fragmentu przedstawiającego szlaki pocztowe (s. 170). Ich wykaz jest mętny i pozbawiony podstawy źródłowej. Autorka najpierw pisze „Cesarzowa Maria Teresa [...] wydała 7 stycznia 1775 r. polecenie utworzenia połączenia pocztowego na trasie Wiedeń – Bielsko – Lwów”.

Dalej, przy wyliczeniu tras, które miały istnieć tuż po rozbiorach (nie podając przy tym konkretnej daty), pisze: „Dwa razy w tygodniu wyruszała poczta wiedeńska (w środy) [środa wypada raz w tygodniu – A.B.] na szlaku 4) Rzeszów – Wiedeń, we czwartek i niedzielę 5) Rzeszów – Kazimierz – Bielsk [? Bielsko – A.B.] – Wiedeń”. Czy różnica między trasami 4 i 5, polega na tym, że ta pierwsza przebiegała z pominięciem jakichkolwiek innych większych miejscowości? Brakuje też wspomnianej wcześniej przez Autorkę trasy lwowskiej. Problemem jest ponadto brak jasnego uporządkowania przedstawionych zagadnień i następujące po sobie zdania, w których brakuje logicznego łącznika, np. „Często dla oszczędności pisano na cienkim i nietrwałym papierze, tak przezroczyстым jak kalka. Poczta, którą wieziono na dalsze odległości, docierała po kilku dniach” (s. 169). Bardziej uporządkowana jest część poświęcona środkom komunikacji i transportu pocztowego, jednak wiele znajdujących się tam zdań i informacji ma charakter nie do końca potrzebnych ogólników, np. „Oba wynalazki – telegraf

i telefon – znalazły zastosowanie w komunikacji na dalsze odległości i były udoskonaleniem systemu łączności stosowanej w urzędach pocztowych”. Skromna jest też podstawa źródłowa. Jedynym tekstem, który można uznać za źródło *sensu stricto*, jest *Pierwszy polski podręcznik pocztowy* z 1894 r. W innych miejscach Autorka odwołuje się tylko do opracowań i syntez (i to niezbyt wielu), z których tylko dwie zostały wydane przed pierwszą wojną światową.

W ostatniej rozprawie tej części pt. *Prawno-organizacyjne uwarunkowania komunikacji miejskiej w znaczniejszych miastach Galicji zachodniej w latach 1889–1914* (s. 177–190) Sabina Rejman – opierając się na źródłach normatywnych, zarówno państwowych, jak i lokalnych, wydanych oraz znajdujących się w archiwach – przedstawiła rozwiązania prawne zaprowadzone w 11 miastach zachodniej Galicji, zakwalifikowanych w 1889 r. do grupy znaczniejszych ośrodków. Tekst obejmuje kwestie organizacji i bezpieczeństwa ruchu zarówno tradycyjnych dorożek, jak i pojawiających się tym okresie i zdobywających coraz większą popularność rowerów, a także ciągle rzadkich automobili. Nie ograniczając się tylko do przepisów prawnych, Autorka wykorzystała także prasę, dzięki której zasygnalizowała niektóre problemy i zagrożenia, z jakimi musieli liczyć się uczestnicy ruchu.

W trzeciej części książki umieszczono prace, w których głównym zagadnieniem są związki między kulturą i komunikacją. Pierwszy artykuł: Jolanty Kamińskiej-Kwak *Podróżowanie po Galicji* (s. 191–220), ma najbardziej ogólny i przeglądowy charakter. Opierając się na źródłach narracyjnych w postaci dzienników, pamiętników, przewodników i artykułów prasowych, Autorka przedstawiła opinie ówczesnych, które umieściła na tle informacji z literatury przedmiotu. Całość została podzielona na cztery części dotyczące wybranych aspektów podróżowania. Pierwszy to odbiór stanu dróg, wygody podróżowania różnymi środkami transportu i możliwości odpoczynku w drodze (cieszące się złą sławą karczmy). Drugim zagadnieniem jest kolej od strony jej infrastruktury i jakości podróży. Nie można nie zadać Autorce

pytania o trasę, jaką miały docierać do Lwowa pociągi dalekobieżne z Londynu (!?), o czym wspomina na s. 207. Dwie ostatnie kwestie dotyczą samych celów podróży, czyli wyjazdów do uzdrowisk i wycieczek po Tatrach.

W następnej pracy pt. *Z Przemysła do Przeszowy. Aleksander Fredro jako propagator kolei żelaznej w Galicji* (s. 221–233) Adrian Uljasz stara się zaprezentować mniej znaną sferę aktywności znanego komediopisarza. Niestety nie można powiedzieć, że zagadnienie postawione w tytule zostało należycie przedstawione czytelnikowi. W znacznym stopniu Autor odchodzi od postawionego przez siebie tematu pracy. Sporo miejsca poświęca trzem komediom Fredry: *Dylichans* (1827), *Świeczka Zgasła* (1865) i *Z Przemysła do Przeszowy* (1867), w których tłem dla akcji są środki transportu. O ile przy dwóch pierwszych dziełach Autor ograniczył się jedynie do opisanie fabuły, to w wypadku ostatniego kilka akapitów poświęcił na poinformowanie czytelnika o jej współczesnej inscenizacji. Nie wiadomo jednak, czemu ma służyć poświęcenie znacznej ilości miejsca tym sztukom w omawianym artykule. Autor nawet nie próbuje przekonać czytelnika, że są one częścią jakiegoś programu Fredry mającego na celu zachęcić publiczność do korzystania z kolei. Właściwa treść merytoryczna opiera się głównie na wydanej korespondencji Fredry oraz pismach oficjalnych i przedstawia jego rozpoczętą w 1839 r. współpracę z księciem Leonem Sapiehą, mającą na celu utworzenie linii kolejowej w Galicji. Mimo iż obie treści artykułu (literacka i historyczna) są uporządkowane chronologicznie, to przejście między nimi sprawia wrażenie nad wyraz sztucznego.

Ciekawe zagadnienie kolei jako środka nie tylko transportu, ale też swoistego medium wymiany idei i zbliżenia kulturowego przedstawił Jacek Kurek w pracy *Kolejowa edukacja... Galicyjsko-śląskie spotkania w pociągach i na dworcach* (s. 235–242). Wykorzystując zarówno obserwacje działaczy z epoki, jak też dość bogatą literaturę przedmiotu, Autor przedstawia rolę kolei w budowaniu poczucia wspólnoty między polskojęzycznymi Ślązakami i mieszkańcami Galicji.

Artykuł *Misje dworcowe w byłej Galicji jako element opieki nad kobietami w podróży w Drugiej Rzeczypospolitej* (s. 243–254) Pawła Grata i Patrycji Bielec-Cząstki odchodzi znacznie od „mobilnego” charakteru całego tomu i przeważającego w nim zakresu chronologicznego. Dworce kolejowe są przedstawione jako miejsce działania misji, interesujących przejawów aktywności społecznej, mających na celu walkę z prostytucją. Autorzy omawiają historię ich funkcjonowania w II RP oraz zakres działalności, zwracając szczególną uwagę na placówki zlokalizowane w Galicji i na efekty ich prac przedstawione na podstawie publikacji rządowych i oficjalnych sprawozdań z działalności misji.

Do problemów komunikacyjnych powraca Dariusz Opaliński w pracy *Galicyjskie trasy w przewodnikach turystycznych* (s. 255–264). Prezentuje on recepcję przemian komunikacyjnych w przewodnikach turystycznych. Dość ciekawe są wnioski, do jakich dochodzi Autor, analizując statystycznie treść przewodnika turystycznego Kazimierza Hemerlinga z 1898 r. skierowanego do cyklistów i wskazując na dobry stan większości dróg w Galicji w tym czasie. Autor nie musiał jednak zarzucać czytelnika wyliczeniami tych tras, co jest dość trudne w odbiorze, lecz mógł pozostać tylko przy statystyce. Nieestetycznie wyglądają również umieszczone w tekście wykresy. Są one wykonane w niskiej rozdzielczości, a i szarawa tonacja nie zawsze pozwala na łatwe rozpoznanie danej kategorii. W zupełności wystarczające w tym przypadku byłby proste tabele.

Ostatnim artykułem w tej części jest tekst pt. *Szlak winny – inny wymiar. Od infrastruktury gospodarczej po formę symboliczną* Janusza Polaczka (s. 265–274). Wychodząc od znanego przysłowia „Polak, Węgier, dwa bratanki...”, przedstawia on jego genezę oraz metamorfozę stosunków handlowych, które zaczęły być interpretowane jako część więzi o charakterze ide-

owym, najistotniejszym elementem której było braterstwo dwóch narodów oparte na zamiłowaniu do węgierskiego wina. Autor nie porzuca jednak sfery materialnej i za literaturą przedmiotu dostarcza informacji o funkcjonowaniu węgryzna jako towaru w Polsce.

W czwartej części umieszczono tylko jedną pracę Leonida Zaszkiłniaka *Галичина на ментальних мапах українців XIX – початку XX століття* (s. 275–292). W swoim artykule nie porusza on problemów komunikacyjnych, ale przedstawia miejsce Galicji, jako przestrzeni geograficzno-kulturowej, w budowaniu tożsamości narodu ukraińskiego i interpretację tej przestrzeni przez XIX-wiecznych ukraińskich historyków. Na zdecydowanie negatywną ocenę zasługuje praca osoby odpowiedzialnej za redakcję tekstu – dwukrotnie doszło do rozrwanienia zdań przez akapity (s. 277 i 278).

Omawiany tom prezentuje szerokie spojrzenie na tematykę komunikacji w Galicji, mimo kilku słabszych prac oraz błędów technicznych i redakcyjnych (poza wymienionymi wyżej). Autorzy, wykorzystując różnorodne źródła, przedstawiają to zagadnienie od strony infrastruktury i jej stanu, organizacji, norm prawnych, planowania i koncepcji, percepcji tych problemów, kwestii społecznych, a także wymiany kulturowej oraz ideowej. Sięgnięto po perspektywę na poziomie państwowym, krajowym oraz ściśle lokalnym; uwzględniono aktywność w tej sferze zarówno czynników publicznych, jak i prywatnych. Większość pracy ma charakter bardziej opisowy niż analityczny, w związku z czym książka jest punktem wyjścia do dalszych studiów w tym kierunku, przedstawiając najważniejsze problemy oraz zasób źródełowy i przykłady jego wykorzystania. ■

Arkadiusz Borek
Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla
Polska Akademia Nauk