

Prof. dr hab. Tomasz Kempa

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Wydział Nauk Historycznych

INSTYTUT HISTORII PAN	
Wpłynęło: 16.05.2024	Znak: mail
Ref: 05.06.2024	Za: papier

Bydgoszcz, 15.05.2024 r.

wpł 15.06.24
Kempa

OCENA ROZPRAWY DOKTORSKIEJ MGR JOANNY HELENY KUNIGIELIS

PT. „MOSTY, PRZEPRAWY I MYTO MOSTOWE NA OBSZARZE WOJEWÓDZTW WILEŃSKIEGO I TROCKIEGO OD II POŁ. XIV W. DO REFORMY ADMINISTRACYJNEJ 1565/66 ROKU”

TYTUŁ I UZASADNIENIE TEMATU

Mgr Joanna Helena Kunigielis poświęciła swoją rozprawę doktorską zagadnieniu dotąd niemal nieobecnemu w historiografii, mianowicie mostom i wszelkim innym przeprawom przez przeszkody wodne (głównie rzeczne) oraz pobieranym na nich mytom na obszarze województw wileńskiego i trockiego od połowy XIV do reformy administracyjnej z lat 1565-1566. W odniesieniu do całego Wielkiego Księstwa Litewskiego istnieje ledwie kilka artykułów, które w sposób odrębny poruszają ten problem, w dodatku w sposób dość ogólny. Nieco więcej prac dotyczy szlaków komunikacyjnych na terenie Litwy w okresie późnego średniowiecza i w epoce nowożytnej, w których wspomina się też o mostach. Szczególnie należy wymienić w tym kontekście publikacje litewskiego badacza Tomasa Čelkisa. A zatem z punktu widzenia eksploracji istotnej i niezbadanej problematyki wyznaczenie sobie takiego a nie innego celu badawczego wydaje się jak najbardziej uzasadnione. Jednocześnie przecież było to duże wyzwanie dla doktorantki, która – jak sama pisze we Wstępie do rozprawy doktorskiej – musiała się zmagać z różnymi trudnościami. Największym nie była jednak, moim zdaniem, pandemia wirusa Covid-19, czy wydarzenia polityczne mające miejsce na Wschodzie w ostatnich kilku latach, które przypadły na czas przygotowywania rozprawy, a rozproszona i w sumie niewystarczająca – do choćby w miarę pełnego naświetlenia tytułowego zagadnienia – baza źródłowa. Kwerenda w archiwach – choć nie wszystkich, które pierwotnie zostały do zbadania przewidziane (głównie ze względu na wspomniane wyżej ograniczenia) – dała bardzo połowiczny efekt. Dlatego moim zdaniem już na etapie przygotowywania pracy doktorskiej należało zweryfikować jej ramy chronologiczne i terytorialne.

Zacznijmy od tej pierwszej kwestii. Cezura początkowa pracy została określona trafnie, natomiast nie widzę żadnego uzasadnienia dla przyjęcia jako cezury końcowej litewskich reform administracyjnych z lat 1565-1566. Trudno uznać, że ówczesne zmiany granic powiatów i województw, pozostających w gestii zainteresowania doktorantki, miały znaczenie z punktu widzenia tematu rozprawy. Można to było zresztą, gdyby zachodziła taka potrzeba, wyjaśnić we Wstępie. Reforma administracyjna nie wpłynęła przecież na sposób stawiania mostów i innych przepraw oraz ich dalszego funkcjonowania. Nie zmieniła nic w tej mierze ani od strony prawnej ani – oczywiście – technicznej. Tymczasem ilość źródeł dotyczących istnienia przepraw mostowych w Wielkim Księstwie Litewskim do początków drugiej połowy XVI w. jest znikoma. Autorka rzecz jasna dostrzegła ten problem (s. 8), usprawiedliwiając się, że w związku z tym posiłkowała się również aktami pochodzącymi z późniejszego okresu, nawet z XVIII w. (dopiero wówczas bowiem liczba źródeł dla tego zagadnienia wyraźnie wzrasta). W praktyce zatem większość źródeł (zarówno drukowanych jak i rękopiśmiennych), jakie wykorzystała doktorantka w swej rozprawie, powstała już po wspomnianej reformie administracyjnej. Nie rozumiem więc, jaki był sens takiego chronologicznego zawężenia tematu. Zwłaszcza, że – jak autorka stwierdza we Wstępie – jej badania mają m.in. „na celu rzucenie światła na postęp technologiczny i umiejętności inżynierskie wykorzystywane przy budowie obiektów”. W jaki sposób miała by to jednak uczynić w odniesieniu do wspomnianego w tytule okresu, skoro praktycznie nie ma źródeł, które mogłyby ten proces ukazać?

Mniej kontrowersyjne wydaje się terytorialne ograniczenie tematu do obszaru województw wileńskiego i trockiego, choć i w tym przypadku autorka po wielokroć powołuje się – znów z powodu braku źródeł – na dokumenty dotyczące także innych terytoriów Wielkiego Księstwa Litewskiego, a częściowo nawet Korony. Ograniczenie terytorialne tematu rozprawy autorka tłumaczy tym, że województwa wileńskie i trockie posiadały najlepiej rozwiniętą infrastrukturę drogową, a ponadto swoimi osobistymi zainteresowaniami tym właśnie obszarem. Co do tej pierwszej kwestii to wspomniane uzasadnienie należy uznać chyba bardziej za wyraz intuicji badawczej, choć zapewne słusznej. Natomiast bardziej sensownie wytłumaczyć można by zajęcie się konkretnie tym terytorium racjami historycznymi. Wszakże były to dwa pierwsze województwa powołane do życia w Wielkim Księstwie Litewskim, których obszar obejmował w zasadniczej swej części etnicznie litewskie ziemie Aukštoty.

Natomiast tłumacząc posiłkowanie się w rozprawie źródłami odnoszącymi się do innych terytoriów Wielkiego Księstwa Litewskiego (a także Korony w granicach po 1569 r.) doktorantka słusznie niewątpliwie konstatuje, że zasady fundacji i korzystania z mostów były

podobne w całej polsko-litewskiej Rzeczypospolitej. Stąd zresztą szerokie stosowanie przez autorkę metody porównawczej. Mogę zrozumieć obawy mgr Kunigielis, która wobec potencjalnego terytorialnego rozszerzenia tematu do obszaru całego Wielkiego Księstwa Litewskiego, przynajmniej na początku przygotowywania dysertacji mogłaby się czuć przytłoczona obszernością naukowego wyzwania, jakie spadłoby na jej barki. W miarę prowadzenia badań w doktorantce musiała jednak wzrastać świadomość istnienia ograniczonej ilości źródeł odnoszących się ściśle do tytułowego zagadnienia rozprawy. Był zatem jeszcze czas na korektę tematu. Skoro jednak to się nie stało wcześniej, postulowałbym rozszerzenie tytułowego problemu badawczego – zarówno chronologicznie jak i terytorialnie (najlepiej do obszaru Wielkiego Księstwa Litewskiego) – w przypadku publikacji rozprawy. Dodam, w odpowiedzi na możliwe pojawiające się w tym względzie wątpliwości, że nikt nie może oczekiwać od autorki, że podejmując się takiego rozszerzenia dotrze do wszystkich, czy choćby większości źródeł. W przypadku tego typu monografii chodzi raczej o przedstawienie odpowiednio dobranych przykładów, które możliwie dokładnie zilustrują problem funkcjonowania mostów i przepraw oraz myta mostowego w Wielkim Księstwie Litewskim, co z kolei pozwoli na wysunięcie dobrze udokumentowanych wniosków. Zresztą, jak autorka podkreśliła we Wstępie, „celem jej pracy nie była chęć stworzenia pełnego katalogu miejscowości, w których znajdowały się mosty, gdyż jest to niewykonalne na podstawie dostępnych źródeł” (s. 10).

Jeśli jesteśmy już przy bazie źródłowej, na jakiej powstała dysertacja, to najwięcej informacji z okresu sprzed reformy administracyjnej udało się autorce znaleźć w Metryce Litewskiej, której księgi do lat 60. XVI w. są już w znacznym stopniu opublikowane. Natomiast rozczarowaniem dla doktorantki okazała się kwerenda w archiwach, m.in. w ocalałych księgach sądowych: grodzkich, ziemskich i podkomorskich. Znaleziono tam nieliczne wzmianki związane z opracowywanym zagadnieniem i tak dotyczyły późniejszego okresu, co zresztą oczywiste, zważywszy na czas wprowadzenia tych ksiąg w Wielkim Księstwie Litewskim jak i stan ich zachowania. Nieco lepsze efekty przyniosły natomiast poszukiwania w księgach miejskich (s. 8).

Nie będzie przesadą, jeśli stwierdzę, że taka kwerenda – jakiej podjęła się doktorantka – przypomina poszukiwania igły w stogu siana. W związku z czym nie zgadzam się z autorką, która usprawiedliwia się z niedokonania kwerend w części archiwów czy konkretnych zespołów archiwalnych z powodu niezależnych od niej – wspomnianych wyżej – zdarzeń. Doktorantka choć stwierdza, że „rozpoczęta latem 2019 r. kwerenda w Narodowym Archiwum

Republiki Białorusi w Mińsku została przerwana przez wspomniane wydarzenia”, dodaje przecież jednocześnie, że wcześniejsze „dwie wizyty w mińskim archiwum nie przyniosły żadnych wzmianek o przeprawach” (s. 8). Nie udało się przeprowadzić też kwerend w Kijowie, Grodnie i Moskwie. Można było zatem ten trudny czas dla poszukiwań archiwalnych prowadzonych bezpośrednio w archiwach wykorzystać w inny sposób, mianowicie szerzej przejrzeć źródła drukowane dostępne online. Mam tu na myśli np. wielotomowe wydawnictwa wydane przez Kijowską Komisję Archeograficzną, takie choćby jak *Archiv jugo-zapadnoj Rossii*. Doktorantka w ogóle nie wzięła ich pod uwagę, bo teoretycznie zajmowała się obszarem Auksztoty, a wspomniane publikacje źródłowe dotyczą ziem ukraińskich, które w 1569 r. przeszły w granice Korony Polskiej. Ale przecież jednocześnie w pracy podaje przykłady dotyczące także tego obszaru, a pochodzące z innych źródeł! Wyraźnie więc zabrakło tu konsekwencji. To kolejna kwestia, którą warto wziąć pod uwagę przy ewentualnym przygotowywaniu publikacji do druku.

UKŁAD PRACY, ANALIZA TREŚCI ZAWARTYCH W KOLEJNYCH PARTIACH ROZPRAWY

Ogólny układ rozprawy jest czytelny, niemniej mam do niego kilka uwag i propozycji zmian, o których wspomnę w dalszej części recenzji. Praca składa się zasadniczo z czterech rozdziałów (nie licząc Spisu Treści, Wstępu, Zakończenia i Bibliografii), podzielonych na szereg różnych pod względem objętości podrozdziałów. W pierwszym z rozdziałów wyjaśniono obszerną terminologię związaną z tematem, zawiera on m.in. określenia występujące w wykorzystanych przez doktorantkę źródłach a dziś już nieużywane. Drugi rozdział nosi tytuł „Mosty w topografii” (do jego treści odniosę się za moment). W trzecim autorka przedstawiła ramy prawne istnienia mostów. W ostatnim rozdziale omówione zostały rodzaje myt związanych z przeprawami rzecznyymi.

Przejdę teraz do szczegółowego ustosunkowania się do treści poszczególnych partii rozprawy. W rozdziale I na uwagę zasługuje stworzenie przez autorkę – jak to sama określiła – „katalogu terminów związanych z badanym tematem”. Przede wszystkim lista ta dotyczy obiektów i urządzeń, które umożliwiały przeprawy przez rzeki i inne przeszkody wodne. Ten fragment pracy, jeśli nie liczyć językowych błędów (o czym dalej), został opracowany rzetelnie. W drugiej części tego rozdziału doktorantka przedstawiła natomiast nazwy funkcji sprawowanych przez osoby, które bezpośrednio lub pośrednio związane były z

opracowywanym przez nią zagadnieniem badawczym. Część jednak z tych terminów tylko pośrednio wiązała się z problematyką mostów. Mam na myśli grupy osób, które z racji swej prawnej sytuacji zobowiązane były do pełnienia posług komunikacyjnych (np. bojarzy putni). Jednakże przy założeniu, że autorka omawia również takie kręgi osób, zamieszczona lista powinna być dłuższa. Natomiast treść ostatniego podrozdziału w tym rozdziale, zatytułowanego właśnie „Posługi komunikacyjne”, nie odpowiada temu tytułowi. Doktorantka rozważa w nim bowiem głównie kwestie własności i zarządzania mostami. Wydaje mi się, że ten fragment – zwłaszcza w takiej treści – nie pasuje do tego rozdziału.

W rozdziale II autorka najpierw przedstawiła obraz Wielkiego Księstwa Litewskiego, jaki wyłania się z najdawniejszych źródeł kartograficznych, konfrontując go jednocześnie z geograficznymi uwarunkowaniami tego regionu. Ta druga kwestia mogłaby zostać jednakże omówiona bardziej szczegółowo. Oczywiście, zgodnie z tytułem swej rozprawy, doktorantka skupiła się na obszarze województw wileńskiego i trockiego, w odniesieniu do którego podjęła próbę odtworzenia sieci dróg istniejącej w późnym średniowieczu i w czasach nowożytnych, by później określić miejsca przepraw przez rzeki i potencjalnego istnienia mostów. Odrębnie autorka potraktowała w tym rozdziale problem funkcjonowania mostów w przestrzeni miejskiej. Było to możliwe m.in. dzięki temu, że do tego zagadnienia zachowało się więcej materiałów źródłowych, jakkolwiek większość pochodząca już z XVII-XVIII wieku. Nie bardzo natomiast wiąże się z tym podrozdziałem kilka ostatnich akapitów zamieszczonych na stronach 100-102, w których autorka poruszyła kilka drobnych, acz odrębnych, kwestii. Z kolei w ostatnim podrozdziale rozdziału II doktorantka starała się znaleźć potwierdzenie istnienia przepraw mostowych na istniejących szlakach komunikacyjnych. Weryfikacja ta jednak nie zawsze była możliwa z powodu luk w źródłach. Jak sama zaznaczyła, „rzeczywistość źródłowa okazała się zgoła inna, gdyż albo nie zawsze znajdowałam informacje poświadczające istnienie takowego mostu, lub mógł on po prostu nie istnieć, a w jego zastępstwie funkcjonowała przeprawa promowa”. Niemniej podrozdział ten stanowi najobszerniejszą partię rozprawy. Ostatni, krótki zresztą, akapit w tym rozdziale powinien znaleźć się w innym miejscu pracy, mianowicie tam, gdzie autorka wyjaśnia pojęcie „ścieżki holowniczej” (s. 32). Jednocześnie sugerowałbym zamienienie kolejności podrozdziałów w tym rozdziale. Uważam, że lepiej byłoby umieścić jako drugi ostatni podrozdział (ze względu na jego bardziej uniwersalną treść), a na końcu dać bardziej szczegółowy podrozdział o mostach w miastach.

Może należałoby też rozważyć w ogóle inny układ rozprawy. Czy nie warto by najpierw przedstawić w pracy kartograficzny i geograficzny obraz interesującego autorkę obszaru, rzecz

jasna skupiając się na sieci hydrograficznej, co zasadniczo zostało zrobione w rozdziale II? W obecnym układzie doktorantka częstokroć przytacza w pierwszej partii pracy przykłady przepraw odnoszące się do rzek, które opisuje dalej, w rozdziale II. Zamiana kolejności tych rozdziałów oznaczałaby jednocześnie płynne przejście do kolejnej części pracy. Niektóre pojęcia związane z przeprawami rzecznyymi, wyjaśnione przez autorkę w pierwszej partii pracy, wiążą go bowiem z treścią kolejnego rozdziału.

W rozdziale III autorka zajęła się regulacjami prawnymi dotyczącymi budowy i funkcjonowania mostów w Wielkim Księstwie Litewskim. Słusznie zaczęła swój wywód od zwrócenia uwagi na fakt znaczenia prawa zwyczajowego, które musiało obejmować także tę kwestię. Właściwe i najważniejsze regulacje prawne dotyczące tego zagadnienia znalazły się w Statutach litewskich. Omówione zostały tu również różne rodzaje dokumentów publicznych, które dotyczyły budowy mostów. Autorka słusznie zauważyła, że litewskie prawo umożliwiała inicjatywy oddolne – zwykle podejmowane przez bogatą szlachtę czy magnatów – dzięki którym najczęściej powstawały nowe mosty. Powinno się to dziać za zgodą hospodara, konieczne zaś, gdy dotyczyło ziem podlegających bezpośrednio władcy. Jakkolwiek rzeczywistość pokazuje, że nie zawsze czekano na zgodę monarchy: ze względu na pilne potrzeby komunikacyjne i gospodarcze wznoszono mosty, a szlachta później (np. w instrukcjach sejmikowych) wnioskowała o wynagrodzenie tego, który fundował taką przeprawę. Tę partię pracy doktorantka podzieliła m.in. omawiając różne rodzaje dokumentów publicznych, w których można znaleźć informacje o mostach, ich fundatorach i dzierżawcach. Nie widzę jednak uzasadnienia dla specjalnego, oddzielnego potraktowania potwierdzeń monarszych przywilejów (s. 141). To oczywiste, że takie potwierdzenia były wydawane przez władcę, jeśli zachodziła taka potrzeba. Była to normalna praktyka stosowana w litewskich (zresztą także koronnych) kancelariach. Ogólnie jednak rozdział III wydaje się przemyślany i spójny. Jest w nim zresztą też mniej błędów niż w pozostałych partiach pracy.

Kwestie poruszone w rozdziale III wiążą się też bezpośrednio z ekonomicznym zagadnieniem budowy mostów i czerpania z nich zysków, który został omówiony w rozdziale IV. Autorka obszernie ukazała w tej partii problem istnienia myt mostowych, grobelnych i przewozowych. Ich ustanowienie i wysokość pozostawała decyzją monarchy. Jak słusznie zauważyła doktorantka, „tym samym władca odciążał skarbiec z wydatków i jednocześnie zapewniał ciągłość komunikacyjną na danym obszarze” (s. 4).

SZCZEGÓŁOWE UWAGI MERYTORYCZNE

Autorka stara się analizować materiał źródłowy zgodnie z zasadami naukowej metodologii. W wielu miejscach rozprawy przynosi to dobre efekty, w postaci szczegółowych wniosków. Nie zawsze trzeba się z nimi w pełni zgadzać, ale na pewno stanowią one świadectwo twórczego wysiłku, jaki podjęła doktorantka. Są jednak i takie fragmenty w pracy, w których wypadałoby zadać szczegółowe pytania i – idąc za nimi – być może wyartykułować kolejne konkretne tezy. Przykładowo, na stronie 35 warto by odpowiedzieć na pytanie, dlaczego niektórzy dostawali przywileje od wielkiego księcia litewskiego jedynie na krótką arendę mytną, a inni czerpali zyski z myt dożywotnio. Z kolei na stronie 154 wyraźnie brakuje wyjaśnienia, jak zakończył się wspomniany wyżej konflikt między mieszczanami z Łomaz i Piszczaca. Inne braki w tym względzie zaznaczyłem bezpośrednio w komentarzach do tekstu.

W niektórych przypadkach autorka jest też skłonna przyjmować dość daleko idące wnioski o charakterze ogólnym, jedynie na podstawie pojedynczych przykładów źródłowych, a nawet bez odwoływania się do jakichkolwiek źródeł, polegając jedynie na intuicji badawczej. Rzecz jasna taki sposób wnioskowania należy odrzucić. Odwołam się tu tylko do jednej sytuacji (więcej na ten temat w szczegółowych komentarzach do rozprawy). Mianowicie na stronie 163 doktorantka bez dostatecznego oparcia w źródłach stwierdza: „Można pokusić się o stwierdzenie, że opłata w wysokości 1 grosza była uniwersalną, wyjściową kwotą w trakcie kształtowania się litewskiej państwowości”. Nie wiadomo, skąd taka jednoznaczna – jeśli chodzi o wysokość kwoty myta mostowego – teza. Autorka w żaden sposób jej nie udowadnia.

Jednym z częstych błędów, jakie można spotkać w pracy (s. 51, 138 i inne), jest używanie przez doktorantkę określenia „właściciel” – w znaczeniu właściciela mostu – na osobę, która otrzymała przywilej od hospodara na jego wzniesienie i czerpanie z zysków z jego użytkowania. Widać, że autorka ma z tym problem, gdyż stwierdza: „Na podstawie dostępnych przekazów źródłowych niekiedy trudno jednoznacznie określić, kto był właścicielem mostu w danym mieście. W związku z czym sytuacje związane z funkcjonowaniem konkretnego mostu należy traktować jednostkowo [to jest akurat oczywiste-T.K.]. Właścicielem mogła być zarówno osoba prywatna, która na podstawie pozwolenia władcy wznosiła obiekt i nim zarządzała, mógł być nim także samorząd miejski, a osobą odpowiedzialną za kontrolę mostowniczy lub starosta. Mógł być to także władca, który przekazywał most w dzierżawę” (s. 51). Otóż w tym fragmencie nie wszystko odzwierciedla stan faktyczny. W przypadku mostów stawianych na ziemi hospodarskiej właścicielem zawsze był wielki książę, stąd zresztą konieczność wystawienia przez niego przywileju! Ci, którzy otrzymywali taki przywilej, byli

tylko dzierżawcami, niezależnie czy dożywotnimi czy czasowymi. Należy więc pisać precyzyjnie: o dzierżawie a nie o "władaniu" mostem przez fundatora. Zatem pobieranie myta od przeprawy mostowej nie oznaczało, że ktoś był właścicielem mostu znajdującego się w dobrach wielkoksiażeńcych, czy już w okresie późniejszym także w państwowych, nawet wówczas, gdy ta osoba zbudowała taką mostową przeprawę. Podobnie w miastach gospodarskich magistrat sprawował nad mostami jedynie opiekę w imieniu władcy, który nakładał na władze miejskie konkretne obowiązki z tym związane (s. 52). W miastach i dobrach prywatnych analogicznie władza nad przeprawami należała do ich właściciela. Jak słusznie jednak zaznaczyła autorka w podsumowaniu do rozdziału IV, nie oznaczało to, że prywatny właściciel mógł na zbudowanej przez siebie przeprawie w swoich dobrach pobierać myto. Zgodnie z zapisami kolejnych litewskich Statutów musiał uzyskać na to zgodę władcy. W ten sposób monarcha czuwał nad tym, by zbyt rozbudowany system mytny nie ograniczał rozwoju handlu. W kontekście tego problemu chcę jeszcze dodać, że generalnie brakuje mi w rozprawie wyraźnego oddzielenia funkcjonowania mostów w dobrach prywatnych i monarszych. Może należałoby rozróżnić to poprzez podjęcie tych kwestii w oddzielnych podrozdziałach. Wówczas także przydałoby się zwrócić uwagę na sytuację istniejącą w miastach prywatnych, o których doktorantka właściwie w ogóle nie pisze w swej rozprawie.

Na stronie 56 autorka wskazuje, że „do rozwoju kartografii w okresie wczesnonowożytnym, szczególnie tej miejskiej, przyczyniły się także prowadzone w XVII w. wojny”. Tymczasem przykłady, jakie przytacza, nie dotyczą map ukazujących przestrzeń miejską. To już są czasy późniejsze. Poza tym warto podkreślić dla rozwoju kartografii Wielkiego Księstwa Litewskiego znaczenie pierwszych pomiarów dokonywanych bezpośrednio w terenie, co poświadczane jest już dla mapy radziwiłłowskiej powstałej na początku XVII wieku.

Nie do końca podoba mi się używane dość często przez autorkę określenie „gospodarka stawowa” (np. s 36, 156). Lepiej napisać konkretnie, że chodziło o hodowlę ryb w stawach.

Na stronach 46-47 doktorantka użyła terminu „województwa ruskie” Korony. Jednakże ze względu na to, że mamy do czynienia z jednym województwem w Koronie noszącym tę nazwę, to lepiej chyba użyć nazwy opisywanego w tekście rozprawy konkretnego województwa, w tym przypadku wołyńskiego. Swoją drogą wysnuwanie ogólnych wniosków na podstawie wspomnianego na tych stronach jednego przykładu w odniesieniu do całości obszarów ruskich w składzie Korony należy uznać za ryzykowne, czemu bardziej szczegółowo dałem wyraz w komentarzu. Natomiast, by wspomnianą tam praktykę potwierdzić, wystarczyło sięgnąć do wydanych spisów urzędników województw ukraińskich i wołyńskiego.

Czasami zdarzają się w rozprawie kuriozalne błędy merytoryczne, na szczęście jest ich bardzo mało. Na stronie 66 doktorantka stwierdza, że najdokładniejszy opis umieszczony na mapie radziwiłłowskiej dotyczy państwa Zakonu Krzyżackiego, które w części pruskiej nie istniało przecież wówczas już od prawie wieku. Na stronie 97 autorka podaje, że za udział w zamachu na Kazimierza Jagiellończyka został ścięty Jan Olelkowicz Słucki, podczas gdy chodziło o Michała.

W rozprawie słabo została naświetlona kwestia ochrony mostów i ich bezpieczeństwa, a także osób pełniących na nich straż. Można było ten wątek rozszerzyć, choćby posiłkując się – tak jak w przypadku innych zagadnień – źródłami z XVII i XVIII wieku. Poza tym sprawa ta została omówiona w niektórych publikacjach, choćby w artykule Domininkasa Burby poświęconego mostom i przeprawom promowym w XVIII w., który przecież autorka zna.

OCENA WYKORZYSTANIA LITERATURY I ŹRÓDEŁ

W ten sposób przechodzę do krótkiej oceny wykorzystania literatury i źródeł przez doktorantkę. Sama literatura nie budzi moich większych zastrzeżeń. Wobec niemal zupełnego braku publikacji dotyczących zagadnienia budowy i funkcjonowania mostów w Wielkim Księstwie Litewskim autorka musiała w szerszym zakresie wykorzystać prace z tej problematyki odnoszące się do innych państw. Na uwagę zasługuje także sięgnięcie – dość szeroko – po prace naukowe stanowiące pokłosie badań archeologów. Nie zabrakło poza tym w rozprawie wykorzystania publikacji z dziedziny historii kartografii. Trzeba poza tym pochwalić doktorantkę za dotarcie do ważnej rozprawy doktorskiej (pozostającej w rękopisie) autorstwa Larysy Żerebcowej, poświęconej formowaniu się systemu opłat mytnych na ziemiach ukraińskich, która została obroniona w Dniprze w 2008 roku.

W celu ustalenia przebiegu szlaków komunikacyjnych i przepraw przez rzeki mgr Kunigielis wykorzystwała też m.in. intineraria polsko-litewskich monarchów. W tym przypadku zabrakło jednak sięgnięcia przez autorkę do itinerarium Zygmunta III. Opracował je – podobnie jak itinerarium Stefana Batorego, z którego korzystała autorka – Marek Wrede (wydane zostało w 2019 r.).

Poza tym niektóre ważne prace, wymienione przez autorkę w Bibliografii, zostały przez nią wykorzystane jedynie w minimalnym zakresie. Warto by było wyzyskać je w szerszym stopniu. Jako przykład podam tu obszerną monografię Walerego Czornija o systemie mytnym

na ziemiach ukraińskich, wydaną w Kijowie w 2000 r., wspomnianą przez doktorantkę tylko w jednym przypisie. Takich przykładów można podać więcej.

Natomiast w odniesieniu do bazy źródłowej, częściowo już ten problem został przeze mnie już poruszony wyżej. Podkreślę jeszcze raz, że zamiast prowadzonych nieefektywnych kwerend w niektórych archiwach – zwłaszcza wobec trudności związanych z pandemią i sytuacją polityczną na Wschodzie – należało w większym zakresie wykorzystać źródła wydane drukiem.

Ponadto, w kwestii wykorzystania przez autorkę źródeł, chciałbym zaznaczyć, że mimo ich stosunkowo niewielkiej liczby autorka nie zawsze do końca wykorzystuje te dokumenty, do których udało się jej już dotrzeć. W niektórych miejscach pracy aż się prosi, by napisać nieco więcej o przywilejach, na które powołuje się doktorantka, przedstawić ich treść, a niekiedy dokonać też krótkiej analizy (np. s. 29, 34, 149). Przykładowo na stronie 149 doktorantka stwierdza: „W akcie arendy myt wołyńskich, podlaskich oraz myta mińskiego i nowogródzkiego z 21 grudnia 1556 r. wyraźnie wyróżniono rodzaje opłat uiszczanych w poszczególnych ziemiach”. Nie ma tu jednak żadnego rozwinięcia tej istotnej kwestii! Warto by było ten podział poznać! W wielu miejscach autorka nie podaje poza tym datacji dokumentów (np. s. 88, 90, 95, 97, 134, 143), a przecież w zdecydowanej większości jest ona znana. Z kolei w innych przypadkach autorka stwierdza, że władca wystawił akt, nie podając, o którego z monarchów chodzi. Nawet jeśli w tekście jest podana data wystawienia dokumentu, wypadaloby podać imię hospodara. Spotyka się też i takie sytuacje: na stronie 151 autorka wspomina wystawienie przywileju przez wielkiego księcia Mikołajowi Radziwiłłowi. Nie wiemy, ani kiedy ten przywilej został wystawiony, ani przez kogo i dla którego Mikołaja Radziwiłła. Z kolei na stronie 142 autorka stwierdza, iż na „sejmie wileńskim z 1554 r. wśród próśb [szlachty] znalazła się także taka dotycząca zwolnienia z opłaty mostowej i grobelnej w przypadku transportu towarów leśnych, została jednak przez hospodara odrzucona”. Nie dowiadujemy się jednak, szlachta jakiej ziemi złożyła tę prośbę, ani też o jaki most chodziło. Wszystko to należy uznać to za przejaw pewnego niechlujstwa, dość często spotykany na poziomie prac licencjackich czy magisterskich, który jednakże nie powinien mieć miejsca w rozprawie doktorskiej.

W załączonej do rozprawy Bibliografii znalazłem kilkanaście różnego rodzaju pomyłek. Pomijam tu już oczywiście mniejsze błędy językowe w nazwiskach czy tytułach. Natomiast kilka pozycji umieszczonych przez doktorantkę w „Opracowaniach” powinno znaleźć się wśród „Źródeł drukowanych” (odsylam autorkę do moich komentarzy). Poza tym tak się

złożyło, że doktorantka pominęła mnie jako wydawcę źródła (także na s. 137), na które powoływała się w pracy, a którego wydanie przypisała prof. Stanisławowi Alexandrowiczowi. Wspomniany tekst źródłowy (jeden z dwóch) przygotowałem na prośbę mego Mistrza do jego monografii zawierającej artykuły i mniejsze publikacje źródeł dotyczące miasteczek Wielkiego Księstwa Litewskiego. Opublikowałem te dwa teksty wszakże pod własnym nazwiskiem, co wyraźnie zaznaczono w tej publikacji. W przypadku tego opracowania S. Alexandrowicza autorka zastosowała też generalnie zły zapis bibliograficzny, co szczegółowo wyjaśniłem w jednym z komentarzy do rozprawy. I jeszcze jedna uwaga: w Bibliografii nie ma zachowanej w pełni kolejności alfabetycznej, co dotyczy zwłaszcza tytułów prac przypisanych do konkretnych autorów.

KWESTIE JĘZYKOWE

W tym miejscu przechodzę do oceny języka dysertacji. Krytycznie należy ocenić operowanie przez doktorantkę językiem w rozprawie, która ma przecież charakter naukowy. Miejscami autorka ma problem z wyrazistym artykułowaniem tego, co chce napisać. Czasami nawet proste rzeczy wyjaśnia w sposób zawiły (s. 148 i wiele innych). W rezultacie „zalewa” czytelnika zbędnymi zdaniem, co zaburza narrację. Niektóre fragmenty stają się wówczas wręcz niezrozumiałe. Ten sposób pisania prowadzi ponadto do niepotrzebnych powtórzeń, czasami nawet na tej samej stronie (zob. np. s. 150, 155, 167). Innym skutkiem są pewne sprzeczności występujące w tekście, choć na szczęście nie są one częste i nie dotyczą kwestii zasadniczych. O tym, że autorka nie zawsze panowała nad tekstem, świadczy też fakt, że niektóre mniej znane terminy występujące w tekście są wyjaśnione nie w miejscu ich pierwszego występowania, ale dalej. Dotyczy to np. określenia „promyto”, które po raz pierwszy wzmiankowane jest na stronie 153, a próba jego wyjaśnienia została podjęta dopiero dwie strony dalej w przypisie. W związku z wyżej wspomnianymi nieścisłościami znalazło się wiele moich poprawek do tekstu, w których zwykle rekomendowałem skrócenie, a czasami wyrzucenie, niektórych fragmentów (zob. m.in. moją uwagę na s. 149).

Dramatycznie wręcz w rozprawie wygląda pisownia końcówek wyrazów, co z jednej strony może wynikać z braku znajomości podstawowych zasad polskiej ortografii przez doktorantkę, ale w większości przypadków wskazuje raczej na jej niedbalstwo na etapie pisania i korekty rozprawy. W stosunkowo krótkiej objętościowo pracy takich pomyłek znalazłem grubo ponad pół tysiąca! Kwestia ta wiąże się ściśle z błędami składniowymi. Są w rozprawie

przypadki świadczące o tym, że autorka nie zna znaczenia pewnych słów, a przynajmniej nie wie, jak ich używać w złożeniach z innymi wyrazami. W niektórych zdaniach brak orzeczenia. W innych są powtórzenia lub brakuje jakichś wyrazów. Jednocześnie – niezależnie od błędnych końcówek wyrazów – w pracy nie brakuje też różnego rodzaju tzw. literówek. Czasami tego typu pojedyncze błędy zmieniają znaczenie wyrazów. Np. na stronie 104 jest „statut” zamiast „statusu”. Podobnych przykładów, w których błąd w literze zmienia sens zdania, jest w rozprawie sporo. Wszystko to świadczy o ogromnej niestaranności autorki podczas pisania rozprawy, a zwłaszcza w czasie dokonywania przez nią ostatecznej korekty pracy. Mogę się domyślać, że znaczna część tych błędów wynikała z przygotowywania rozprawy w jakimś pośpiechu (być może wiązało się to z koniecznością dotrzymania jakichś terminów), ale to nie usprawiedliwia doktorantki.

Podobnie fatalnie wygląda kwestia interpunkcji. W wielu miejscach – znów mówimy o kilkuset moich poprawkach! – brakuje przecinków, a w niektórych są, mimo że nie powinny się tam znaleźć (dotyczy to zwłaszcza przeciwstawności ze spójnikiem „a”). To pierwsze można by zrzucić na karb niechlujstwa, drugie świadczy o tym, że autorka nie zna jednak dokładnie zasad interpunkcji.

Ponadto doktorantka nie wszędzie odmienia imiona i nazwiska, co dotyczyło zwłaszcza zagranicznych autorów (np. s. 5,7), choć nie tylko. Zdarzają się poza tym błędy w nazwiskach oraz w nazwach własnych odnoszących się do miast. Na stronie 65 autorka pisze o Macieju Strumbiczu, zamiast o Strubiczu. Powinno być też „Gieranony”, a nie „Geranony” czy „Gieraniony”, które to błędne zapisy pojawiły się w pracy kilkakrotnie (s. 20, 117). Dotyczy to także pisowni takich miejscowości jak: Siemiatycze (na s. 116 jest Siemiatyczne), Birsztany (w tekście na s. 118 jest Birsztaty), Simno (na s. 118 jest Simany), Wiejsieje (s. 188 – Wiesieje), Niemenczyn (kilkakrotnie w tekście: Niemeczyn, s. 86, 92, 121), Niewiaża (w tekście na s. 45 jest Niewieża). Na stronie 140 autorka pisze o mieszczaninie „krzemieńskim” zamiast „krzemienieckim” (od Krzemieńca). Z kolei na stronie 151 wspomniano dzierzawcę „bierżnickiego” zamiast „berżnickiego” (od Berżnik).

Ujednolicenia wymaga też użycie przez doktorantkę wielkich liter w niektórych przypadkach. Np. bardzo różnie zapisuje ona nazwę: Statut(y) litewski(e). Jeśli zasady polskiej gramatyki dopuszczają różne możliwości, wówczas należy wybrać jedną z nich i zachować konsekwencję w jej stosowaniu w rozprawie. Słowo „wilnianie” – podobnie jak mieszkańców innych miast - zapisujemy wciąż jeszcze małą literą (duża litera użyta np. na s. 141), z kolei krainy geograficzne, takie jak Pomorze Zachodnie (na s. 145), wielką literą.

Nie rozumiem też, dlaczego autorka nie podjęła choćby częściowej modernizacji cytowanych przez nią – zresztą dość obficie – źródeł. Brak takiej modernizacji oznaczał zgodę na pewien językowy chaos, który utrudnia czytanie dawnych źródeł. Wypadało przynajmniej zastosować współczesną interpunkcję, zasady pisowni małą i wielką literą (zob. np. s. 107), czy też użycie partykuły „nie” z różnymi wyrazami (zob. np. s. 17 i 18, gdzie w cytacie dwukrotnie występuje „niemożna”).

KOŃCOWE WNIOSKI AUTORKI I ICH OCENA

Zakończenie, w którym autorka zawarła najważniejsze wnioski, zasadniczo podsumowuje tezy, które zostały już wyartykułowane w kolejnych rozdziałach. Doktorantka podkreśliła tu, że władcy litewscy mieli świadomość, jak ważne jest dla gospodarki państwa utrzymywanie szlaków komunikacyjnych i znajdujących się w ich ciągu przepraw rzecznych w dobrym stanie. Znalazło to odzwierciedlenie również w prawodawstwie litewskim, co najpełniej widać w Statutach. Jednocześnie – jak udowadnia doktorantka – wielcy książęta litewscy posiadali monopol na ustanawianie opłat mytnych. Utrzymywanie tego systemu w taki sposób, by służył on rozwojowi handlu, a jednocześnie zapewniał też wpływy do skarbu hospodarskiego, stanowiło główną troskę kolejnych monarchów.

Autorka podkreśliła także w swej pracy, że mosty odgrywały ważną rolę w systemie obronnym państwa. Natomiast być może trochę niepotrzebnie wracała kilkakrotnie do kwestii estetyki mostów, gdyż w odniesieniu do obszaru i okresu, którym się zajmowała, trudno dostrzec w źródłach, że zwracano jakąkolwiek uwagę na tę ich potencjalną funkcję.

Jednym z najmocniej wyartykułowanych przez autorkę wniosków jest ten, mówiący o tym, że hospodar zlecał osobom prywatnym, lub też wydawał im pozwolenie (stanowiło ono zwykle odpowiedź na złożoną propozycję) na budowę mostu na ziemiach wielkksiążęcych (niekiedy także w dobrach prywatnych) i w związku z tym wyrażał jednocześnie zgodę – na określony czas lub dożywotnio – na pobieranie myta na tej przeprawie. W ten sposób skarb wielkksiążęcy nie ponosił bezpośrednich kosztów budowy mostów na ważnych komunikacyjnych szlakach. Jednocześnie wielki książę zobowiązywał osoby zarządzające mostem (dzierżawców, w miastach często magistraty) do dbałości o ich odpowiedni stan. Doktorantka podkreśla, że cały ten system w przypadku Wielkiego Księstwa Litewskiego funkcjonował całkiem sprawnie. Natomiast za nadinterpretację można chyba uznać słowa

autorki, że władcy litewscy tworząc powyższy system świadomie „wprowadzali rozwiązania oparte na (w pewnym sensie) wspólnotowym działaniu”.

W Zakończeniu znalazło się też kilka wniosków, które nie zostały dostatecznie potwierdzone w rozprawie, lub też autorka nie omówiła ich wcześniej. Przykładowo doktorantka stwierdza, że „to właściciel bądź dzierżawca mostu był odpowiedzialny za jego stan i to on ponosił zarówno koszty jego cyklicznych napraw, jak i odpowiedzialność w razie wypadku podróżującego”. Podczas gdy rzecz jasna można zgodzić się z pierwszą częścią tego zdania (eliminując wszakże błędnie rozumiany przez autorkę termin „właściciel”), to doktorantka nie udowodniła w swej rozprawie, że osoby odpowiedzialne za stan mostów rzeczywiście ponosiły „odpowiedzialność w razie wypadku podróżującego”, gdy doszło do niego na przeprawie mostowej.

W ostatniej części Zakończenia przedstawiono kilka słabo zrozumiałych tez. Znajdziemy tam też kolejne powtórzenia. Należy uznać to chyba za przejaw wspomnianych wcześniej przeze mnie problemów językowych doktorantki. Sugerowałbym w związku z tym szczególne zwrócenie uwagi na ostatnie trzy strony pracy i ich ponowne przemyślenie oraz poprawę. W komentarzach zawarłem sugestie, w jakim kierunku winny iść te poprawki i jak ewentualnie zrehabilitować je pod względem językowym. Poza tym lepiej chyba nieco skrócić Zakończenie niż na siłę tworzyć słabo przemyślane twierdzenia.

Dodam jeszcze, że w rozprawie znalazł się dobrze dobrany i w sumie interesujący materiał ilustracyjny.

PODSUMOWANIE I GENERALNA OCENA ROZPRAWY

Jeszcze raz wypada podkreślić, że badania podjęte przez mgr Kunigielis mają charakter pionierski, stąd też ocena rozprawy musi uwzględniać problemy z tym związane. Dobrze, że doktorantka szybko zdała sobie sprawę z obiektywnych trudności wynikających z realizacji tematu doktoratu. Najważniejszym z nich była kwestia dotarcia do źródeł, wynikająca najczęściej po prostu z ich niedostatecznej liczby (zwłaszcza dla badanego okresu), a także rozproszenia. Utrudniało to stawianie autorce jednoznacznych tez. Świetnie oddają to słowa doktorantki ze Wstępu: „ilość informacji dla XV-XVI w. okazywała się zazwyczaj mocno rozczarowująca”. Żle się natomiast stało, że – uwzględniając powyższe trudności – już w

trakcie przygotowywania rozprawy temat nie został rozszerzony (przynajmniej chronologicznie).

Niewątpliwą zasługą autorki jest wyjaśnienie szeregu pojęć związanych z przeprawami rzecznyymi, a także osobami, które za nie odpowiadały. Podobnie podkreśliłbym znaczenie rozdziału III, o prawnych ramach budowy i funkcjonowania mostów na Litwie, a także ostatniego, w którym doktorantka opisała zawilosci opłat mytnych istniejących w Wielkim Księstwie Litewskim.

Doktorantka w różnych fragmentach swej pracy zawarła pewne nowe wnioski, nie zawsze jednoznaczne w swej wymowie, ale niewątpliwie skłaniające do refleksji. Stanowią one dobrą bazę do dalszych naukowych dociekań. Należy uznać te ustalenia – zarówno cząstkowe jak i natury ogólniejszej – za najważniejszy z punktu widzenia naukowego walor recenzowanej rozprawy doktorskiej. W Zakończeniu doktorantka wskazała zresztą sama ewentualne obszary takich dalszych eksploracji (s. 174-175). Większość z tych zagadnień jest jednak możliwa do dokładniejszego zbadania dopiero dla czasów późniejszych, część z nich począwszy dopiero od XVIII wieku.

Wobec powyższych moich końcowych uwag, niezależnie od podniesionej przeze mnie wcześniej bardzo dużej skali błędów językowych¹, które mocno obniżają ocenę całości rozprawy, nie mam wątpliwości, że mgr Joanna Helena Kunigielis przygotowała dzieło, stanowiące „oryginalne rozwiązanie problemu naukowego”, spełniające warunki stawiane rozprawom doktorskim w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. „Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce”. W związku z tym wnioskuję o dopuszczenie doktorantki do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

¹ Szczegółowe moje poprawki zostały uwzględnione bezpośrednio w rozprawie, w pliku pdf. Zdecydowanie najwięcej z nich dotyczy właśnie błędów językowych. Łącznie jest ich olbrzymia ilość, co odzwierciedla liczba moich ponad 1500 komentarzy do rozprawy.