

Prof. dr hab. Jan Tęgowski
Prof. emeritus Uniwersytetu w Białymstoku
Ul. Z. Nałkowskiej 18
87 – 100 Toruń

INSTYTUT HISTORII PAN	
Wpłynęło: 15.01.24	Znak:
Ref:	Za:

dyr 15.01.24
pyjelo
P

Ocena rozprawy doktorskiej mgr Joanny Kunigielis, **Mosty, przeprawy i myto mostowe na obszarze województw wileńskiego i trockiego od II poł. XIV w. do reformy administracyjnej 1565/1566**, napisanej pod kierunkiem prof. Adriana Jusupovičia i dr Andrzeja Buczyły

I. Uwagi wstępne o sylwetce naukowej doktorantki

Mgr Joanna Kunigielis (rok urodzenia 1989) jest absolwentką Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Warmińsko – Mazurskiego w Olsztynie, gdzie uzyskała stopień magistra historii na podstawie pracy *Ziemie pruskie, Wielkiego Księstwa Litewskiego i Królestwa Polskiego w oczach Gilberta de Lannoy (1413 – 1421)* napisanej pod kierunkiem Dr. Hab. Marka Radocha w 2014 roku. Od roku 2013 do końca studiów Joanna Kunigielis uczestniczyła w dwóch międzynarodowych projektach. W czasie studiów na Uniwersytecie Warmińsko Mazurskim należała do Studenckiego Koła Historii Średniowiecznej i Nowożytnej Polski i w latach 2011 – 2014 była jego prezesem. Od 2016 roku jest uczestniczką studiów doktoranckich w Instytucie Historii PAN. Jej pierwszym opiekunem naukowym był śp. Dr hab. Henryk Lulewicz, który wytyczył Jej kierunek badawczy. Niestety, najpierw choroba, a następnie śmierć pierwszego promotora w maju 2019 roku, opóźniła z pewnością realizację celu naukowego Doktorantki, a nowym Jej promotorem został prof. dr hab. Adrian Jusupović, zaś promotorem pomocniczym Dr Andrzej Buczyło.. Mgr J. Kunigielis jest wykonawczynią w dwóch grantach badawczych (NPRH i MeiN). Jest ona aktywna w Samorządzie Doktorantów, pełni funkcję sekretarza redakcji Rocznika Lituanistycznego, a także sekretarza Działu Wydawniczego i Komisji Wydawniczej IH PAN. Za swą aktywność w roku akademickim 2018/ 2019 otrzymała stypendium dla najlepszych doktorantów. Nie było to jej jedyne stypendium, bowiem korzystała Ona jeszcze ze wsparcia Polskiej Misji Historycznej w Wurzburgu a także Fundacji z Brzezia Lanckorońskich. Prócz tego J. Kunigielis odbyła dwa staże w naukowe: w Instytucie Historii Litwy w Wilnie, oraz Instytucie Herdera w Marburgu. Doktorantka brała udział w 6 konferencjach naukowych i jest autorką jednej edycji źródłowej, trzech artykułów, jednej publikacji w materiałach pokonferencyjnych oraz siedmiu recenzji.

II. Uwagi o rozprawie doktorskiej Mgr Joany Kunigielis

Rozprawa Mgr J. Kunigielis składa się z czterech rozdziałów tematycznych poprzedzonych Streszczeniem w języku polskim i angielskim, Spisem treści, wykazem skrótów i Wstępem, a zwieńczonych stosunkowo krótkim Zakończeniem. Po nim znajdujemy wykaz bibliograficzny wykorzystanych źródeł oraz literatury. Praca liczy 204 strony.

Wstęp (s. 4- 12) wprowadza nas w zagadnienia roli mostu i przepraw mostowych w życiu społecznym Wielkiego Księstwa Litewskiego, a także prezentuje obecność tej tematyki w literaturze, która nie jest w pełni satysfakcjonująca. Autorka wyznacza i uzasadnia ramy czasowe oraz geograficzne, w jakich jej tematyka jest realizowana, czyli od II połowy XIV

wieku do lat 1565/ 1566 na obszarze województw wileńskiego i trockiego. We wstępie też Doktorantka przedstawiła relację z kwerend archiwalnych i bibliotecznych w placówkach krajowych i zagranicznych, które nie zawsze były owocne dla realizowanego tematu badawczego, jednak pozwoliły na pełny ogląd dostępnych źródeł.

Rozdział I poświęcony jest **terminologii**. Podzielony jest na dwa podrozdziały zatytułowane **1/Pojęcie mostu i terminów pokrewnych (s. 13 - 45)** ;**2/ Osoby powiązane z budowaniem mostów (s. 45 - 61)**.

Pierwszy podrozdział omawia takie zagadnienia jak *przeprawa, most, mostek, most murowany (ceglany), most na łodziach, żurawiec (żerawiec), moszczenie, przewóz, arenda i myto mostowe, grobla, gać, gacenie, kamsza, kilgrinda, bród*. Drugi podrozdział omawia rolę takich osób, jak **mostowniczy, borce, bojarzy putni** oraz zagadnienie **posług komunikacyjnych**. Przeszkody wodne utrudniające podróże, takie jak rzeki, jeziora, tereny podmokłe, bagna i torfowiska, wymagały różnych sposobów ich pokonywania i wytyczania szlaków komunikacyjnych. Najbardziej oczywistą konstrukcją służącą do przeprawiania się przez ciekі wodne jest **most**. Autorka rozprawy posłużyła się bogatą literaturą encyklopedyczną definiującą to zagadnienie – w konkluzji jest to konstrukcja najczęściej drewniana służąca do pokonania przeszkody wodnej. Do jej budowy używano drewna dębowego bądź sosnowego, jednak żywotność takiej budowli szacowano na 15 – 25 lat. Stąd konieczność ciągłych napraw a niekiedy budowy od nowa. Nie zawsze opisy mostów znajdowała J. Kunigielis z czasu określonego w tytule rozprawy, toteż korzystała chętnie z dostępnych późniejszych źródeł, jak np. dokument z 1602 roku na rzece Śmigli, gdzie podano wymiary budowli w łokciach. Autorka omawia tu rolę mostu nie tylko w sensie jego użytku do komunikacji ale też jako punktu odniesienia w terenie. Odrębne miejsce ma **mostek** który spełniał podobną rolę co most. Tu chciałbym wskazać na użycie tej nazwy w dokumencie Mikołaja Ilinicza z 1495 roku.¹ Wiódł on przez rzekę Łyntupę. Zwróciłbym jeszcze uwagę na przywilej Zygmunta Starego dla kniazia Wasyla Andrzejewica Połubińskiego z 11 sierpnia 1542 roku, gdzie monarcha podkreśla, iż on „w licznych złych miejscach, na rzekach i na błotach ludźmi swoimi mosty i gacie urządza, a za to od kupców brał myto od wozu po jednym półgroszku”.² Osobną uwagę poświęcono **mostowi murowanemu**, który był rzadko spotykany, jednak do zbudowania takiej przeprawy przez Wilię doszło za sprawą Olbrachta Gasztołda, który otrzymał pozwolenie na jego budowę w 1529 roku. Niewątpliwie podobny ewenement stanowił **most na łodziach**, którego użycie odnotowano w 14010 roku pod Czerwińskiem, a następnie w 1514 r. w bitwie pod Orszą do celów wojennych. Pozostałe formy przeprawy przez tereny podmokłe występujące w źródłach Autorka rozprawy omówiła również wyczerpująco. Zamieszczono też ilustracje obrazujące różne rodzaje przepraw mostowych (s. 25)

W drugim podrozdziale mamy do czynienia z ludźmi powiązanymi z budową i obsługą mostów. Na pierwszym miejscu występuje **mostowniczy**, którego funkcja stała się z czasem jednym z niższych urzędów ziemskich. Najwcześniej odnotowaną osobą pełniącą ten urząd w powiecie wileńskim był Jan Dzierżyński (1557). Nie oznacza to jednak, że był to pierwszy urzędnik na tym stanowisku w Wielkim Księstwie Litewskim - mamy bowiem przykład z ziemi łuckiej, gdzie urząd mostowniczego i horodniczego był w posiadaniu Piotra Zahorowskiego,³ a kniaź Andrzej Michałowicz Sanguszko, starosta łucki 9 lipca 1546 r. ubiegał się u króla o nadanie mu tych funkcji. Doktorantka odnotowała kniazia Andrzeja Sanguszkę jako posiadacza wspomnianych urzędów, lecz na podstawie biogramu w PSB.

¹Kodeks dyplomatyczny Katedry i Diecezji Wileńskiej, nr 434, s. 508.

² Метрыка Вялікага Княства Літоўскага (1522 – 1552) , kn. 28, Mińsk 2000, nr 15, s. 63

³ Метрыка Вялікага Княства Літоўскага, kn.30 (1480 – 1546), Mińsk 2008, nr 109, 125, s. 199 - 200.

Warto wspomnieć, że w pierwszej połowie XVI wieku urząd mostowniczych łuckich połączone z urzędem horodniczego i klucznika jest obsadzany co najmniej od 1534 roku.⁴ O ile funkcja mostowniczego była czasowa, o tyle ludzie służebni **borcie**, czy **bojarzy putni** byli zobowiązani do posług komunikacyjnych, przy czym pierwsi byli grupą etniczną przybyłą z Prus w XIII w., osadzoną w środkowym biegu Niemna, zobowiązaną do posług wojennych i dbania o przeprawy, zaś drudzy byli ludźmi o podobnych zadaniach. Bojarzy putni niekiedy zajmowali się też kołodziejstwem, co w przypadkach złego stanu dróg było niezbędne. Wyodrębnione zostały osobno **posługi komunikacyjne** w skład których zaliczano naprawy i konserwacje mostów, a także dostarczanie podróżującemu monarsze i jego posłańcom koni wozów i sań a także pożywienia dla ludzi i koni.

Rozdział II. Mosty w topografii (s. 62 – 128)

Rozdział ten pisany jest nieco chaotycznie, lecz można z niego wydobyć pewne myśli przewodnie. Źródłem informacji do tego rozdziału są mapy, które ukazują nie tyle same mosty ile wizualizację terenu. Autorka rozprawy przedstawia tu najstarsze dzieła kartograficzne ujmujące swym zasięgiem tereny będące przedmiotem pracy, czyli województwa wileńskie i trockie Wielkiego Księstwa Litewskiego. Na ich podstawie możliwe jest odtworzenie rzeźby terenu, stosunków hydrograficznych i pośrednio klimatu oraz podłoża geologicznego. Bez wątplenia najistotniejszym jest stwierdzenie, iż tereny te obfitowały w ciekły wodne, mokradła, trzęsawiska, duże zalesienie. To sprawiało, że teren ten był trudny do przebycia bez melioracji szlaków komunikacyjnych. Na jakość podróżowania duży wpływ wywierał panujący klimat, który charakteryzował się ostrymi zimami i sprzyjał częstym podtopieniom. Mgr J. Kunigielis do odtworzenia warunków klimatycznych wykorzystuje różne źródła narracyjne, takie jak kroniki, czy opisy podróży oraz opracowania. Szczególnym miejscem, gdzie musiały istnieć mosty były miasta położone na obu brzegach rzek. Mamy tu rozważania o sieci mostów w głównych miastach województw wileńskiego i trockiego Wilna, Trok Grodna i Kowna z wykorzystaniem bogatej literatury przedmiotu. To miasta były celem podróży kupców i panującego, zatem ich usytuowanie na ważnych szlakach jest oczywiste. Jednym z wcześniej funkcjonujących mostów w mieście był ten zbudowany na rzece Muchawcu wspomniany w przywileju fundacyjnym Witolda dla kościoła w Brześciu, gdzie wspomniano, że nadanie dla plebana ma się zaczynać „*a gradu et ponte qui vadit de circulo per fluvium Muchaviec ex una parte...*”.⁵ Jest to tylko uwaga marginalna, bowiem Brześć nie leży w obszarze tematu pracy. Można też dołożyć informację o mostku na szlaku wiodącym z jeziora Kumpotia przez rzekę Okczorynę w powiecie brasławskim.⁶

Rozdział III. Prawne ramy funkcjonowania mostów (s. 129 - 151)

Rozdział podzielony jest na następujące części 1. *Ogólnopaństwowe regulacje prawne dotyczące funkcjonowania mostów*, gdzie Autorka przywołuje *prawo zwyczajowe i statuty litewskie*; 2. *Publiczne dokumenty prawne dotyczące funkcjonowania mostów*, gdzie najważniejsze są przywileje na zbudowanie i obsługę tych obiektów. Wpisy w Metryce Litewskiej, jak stwierdza Autorka rozprawy, najczęściej dotyczyły tych obiektów „*w miejscach strategicznych, które ułatwiały komunikację oraz przynosiły zysk właścicielowi*” (s. 140), a następnie daje przykłady przywilejów monarszych zezwalających na ich budowę i

⁴. Urzędnicy wołyńscy XIV – XVIII wieku. Spisy, opr. M. Wolski, Kórnik 2007, s. 81; jeszcze wcześniej pojawił się ten urząd w ziemi pińskiej.

⁵. AGAD, Archiwum Skarbu Koronnego, nr 73, s. 17 – 21 (Dokument Witolda jest nieco podejrzany, bowiem książkę używa w nim tytułatury kijowskiej -nosi datę w Trokach 12 VIII 1412 r., jednak był potwierdzany przez wielkiego księcia Aleksandra Jagiellończyka 7 VII 1501 r. i jego następców)

⁶. Метрыка Вялікага Княства Літоўскага (1541 – 1542), kn. 560/3, Mińsk 2010, s. 52.

eksploatację. Na gruncie lokalnym według przypuszczenia J. Kunigielis pozwolenie za budowę mostu mógł odpowiadać lokalny urzędnik, jak np. starosta. Doktorantka na s. 144 m. in. poświęca uwagę mostowi w Lubczy, którą posiadał Teodor Chreptowicz, a następnie od 1528 roku stała się własnością Olbrachta Gasztołda gdzie to właśnie zbudowanie mostu przyczyniło się do rozwoju miasta. Niezbyt jasny jest fakt, że przywilej na zbudowanie mostu i innych urządzeń otrzymali kniaziowie Wideeniccy (Drucy), co tym bardziej dziwi, że w 1547 roku Lubczę posiadała wdowa po Olbrachcie Gasztołdzie,⁷ która wydzierżawiła mieszczaninowi bobrujskiemu Własowi karczmę i myto w tym mieście za 170 kop groszy i 60 kunie rocznie, a następnie zabrała je przez swego urzędnika Kimbara. Jest jedno wytłumaczenie tego, iż zarówno Olbracht Gasztołd, jak i kniaziowie Drucy Wideeniccy posiadali tylko części tej majątności.⁸ Ważniejsze mosty arendowały najczęściej osoby pochodzenia żydowskiego, posiadające własny kapitał i umiejętnie egzekwujące opłaty od korzystających z przepraw. Kolejną formą były **listy**, za pomocą których monarcha zlecał swym poddanym czynności mające służyć budowie i remontom mostów i grobli, bądź też pozwalał pobierać myta. Niekiedy ważne informacje o zwolnieniach osób z posług na rzecz moszczenia i remontów znajdujemy w **potwierdzeniach** dawnych uprawnień. Mostami zajmowały się też niekiedy sejmy, jak np. sejm wileński z 1544 r., na którym przedstawiono petycję o zwolnienie z opłaty mostowej i grobelnej na towary leśne, która została odrzucona. Podobną prośbę złożono także przed sejmem wileńskim w latach 1565 = 1566. Monarcha niechętnie czynił odstępstwa od pobierania opłat, bowiem one zasilaty znacząco jego skarb. Można tu wskazać jeszcze na przywilej Stefana Batorego z 26 XI 1584 roku dla Wasyla Mieńskiego na mostownictwo po drodze z Mińska do Kijowa

Rozdział IV Myto mostowe, grobelne i przewozowe (s. 152 - 175)

Ta część rozprawy poprzedzona objaśnieniami czym jest myto, o którym mowa w rozdziale, a następnie Autorka referuje informacje o jego funkcjonowaniu na przeprawach na podstawie przekazów źródłowych. Pierwszym z takich źródeł jest gramota Kazimierza Jagiellończyka z II połowy XV skierowana do bojarów łuckich, a dotyczyła ona ustanowienia nowych, a także podtrzymania starych myt w poszczególnych majątnościach. Następne informacje to dzierżawa myta smoleńskiego przez mieszczanina wileńskiego Marcina Jancelewicza w 1495 roku, аренда myta kowieńskiego przez Abrama Ezofowicza i innych. Wspomniany Jancelewicz wkrótce potem dzierżawił też myto w Mińsku i Nowogródku. Myto w Brześciu arendowali dwaj żydzi Michel i Izaak Rebiczkowie. W Mereczu i Grodnie jeszcze w latach 80. XV w. myto mostowe dzierżawił Jan Jackowicz. Listy dzierżawne świadczyły o istnieniu mostów, ale też niekiedy określały taryfę pobieranych opłat. Wydzierżawianie myta było praktyką stosowaną przez gospodarów gwarantującą stały dopływ pieniądza do skarbu, ale też zapewniało bezpieczny przejazd podróżującym. Można tu jeszcze dodać, że w II połowie XVI w. myta WKL dzierżawili żydzi Hercyk Salemonowicz i Łazar Abramowicz, za których długi ręczył chorąży kowieński Jan Wydra.⁹ Ten tłumaczył, że poręczał za myta stare, lecz gdy monarcha, będąc w Knyszynie ustanowił nowe myta i zakazał kupcom handlować z Gdańskiem, skąd wynikły kłopoty dla dzierżawców i poręczyciela. Ryzyko dzierżawienia myta wynikało z faktu konieczności uiszczenia określonej sumy pieniędzy, która nie zawsze była możliwa do odzyskania. Jeszcze trudniej uchwytnie są myta pobierane z przejść przez groble. Bojarzy i panowie dysponujący własnymi majątkami ziemskimi dość często samowolnie wprowadzali opłaty za przejazd, co budziło niekiedy kontrowersje, które były rozstrzygane przez monarchę. Jak konstatuje to Doktorantka, *skodyfikowanie prawa*

⁷ Litovska Metrika (1547 – 1549, nr 235, Kyiv 2019, nr 7 (25 . X 1547). trzymały

⁸ zob. Вячеслаў Насевіч, Друцкія – Любецкія [w:] Вялікае Княства Літоўскае. Энцыклапедыя ў двух тамах, том 1, 2-е wydanie, Mińsk 2007, s.602.

⁹ Метрыка Вялікага Княства Літоўскага, кн. 272, Mińsk 2015, nr 29 i 115.

odpowiadało ówczesnym potrzebom i gwarantowało utrzymanie porządku publicznego. Już w I Statucie Litewskim zapisano o zakazie stanowienia nowych myt, co podtrzymały jego nowelizacje.

Rozprawę wieńczy *Zakończenie* (s. 176 – 182) oraz *Bibliografia*, gdzie wykazano wykorzystane źródła rękopiśmienne i drukowane oraz wykaz literatury (s. 183 – 211). Zarówno wykorzystane źródła, jak i literatura różnojęzyczna są imponujące, chociaż brak mi dogłębnego wykorzystania itinerariów monarszych do zobrazowania pokonywanych przestrzeni między różnymi miejscowościami w określonym czasie. Dla porównania można byłoby przywołać pracę Janusza Bieniaka o osobie włodarza kujawskiego Mikołaja i ochronie dróg w czasie panowania Władysława Łokietka.¹⁰ Nie ma tam mowy o mostach, lecz o bezpieczeństwie przed rabunkami, za które odpowiadał wspomniany urzędnik Łokietka. Nasuwa się pytanie, czy podobne zadania mieli na Litwie urzędnicy pełniący funkcje mostowniczego i horodniczego? Jest to z mej strony jedynie podpowiedź mająca na celu ewentualne porównania systemów ochrony dróg i mostów w Koronie i na Litwie.

III. *Opinia o wartości rozprawy doktorskiej*

Zapoznawszy się z treścią i przedstawivszy w miarę skrupulatnie zawartość dysertacji należy zbilansować zalety i mankamenty rozpatrywanego dzieła. Bez wątpienia jest **to tematyka w całości dotąd nie przebadana** i jak najbardziej **pochwalam jej podjęcie**, choć z pewnością po stracie doświadczonego promotora, jakim był śp. Henryk Lulewicz, trudna do całościowego ogarnięcia. Nowi promotorzy jednak udźwignęli te trudności. Autorka przedstawia w dynamicznym ujęciu zmiany klimatu, które determinowały konieczność radzenia sobie z transportem i podróżami w porach szczególnie niesprzyjających. Przez to rozprawa jest dziełem interdyscyplinarnym zawierającym wątki klimatologii, geografii historycznej, historii gospodarczej. **Ślusznie też nie ograniczyła się ona jedynie do samych mostów, gdyż nie same rzeki były przeszkodą w przemieszczaniu się osób i towarów**, lecz liczne mokradła i trzęsawiska, które w celu uzdatnienia do transportu należało ogacić i uczynić przejezdnymi.

To uzmysławia jak wielkie ryzyko ponosili kupcy usiłujący przemieścić swe towary do miast i miasteczek położonych w tak trudnym terenie. Bez wątpienia ważnym jest stwierdzenie ciągłej potrzeby naprawy mostów i przepraw, gdyż budulec, z którego były zrobione, drewno ulegało zmurszeniu i niszczeniu. Te naprawy spoczywały na zarządcach, bądź właścicielach wspomnianych urządzeń. Wymuszało to dzielenie się kosztami z korzystającymi z nich kupcami, bądź ziemianami, poprzez pobieranie opłat mytnych, a to było przyczyną wielu kontrowersji. Gdy chodzi o poprawność formalno – językową, stylistyczną i interpunkcyjną, to recenzowana rozprawa wykazuje pewne **kosmetyczne mankamenty**. Od strony metodologicznej nie mam większych zastrzeżeń – zarówno dobór, jak i wykorzystanie literatury oraz źródeł uważam za **prawidłowe**. Moje uwagi w przypisach mają za zadanie wzbogacić argumentację w ewentualnej przyszłej publikacji niektórych fragmentów pracy.

¹⁰ J. Bieniak, List kanclerza kujawskiego do rady Starego Miasta Torunia ze stycznia 1331 roku, „Zapiski Kujawsko – Dobrzyńskie”, 1, 1978, s. 114 – 125.

IV. Wnioski końcowe

Stwierdzam, że dysertacja mgr Joanny Kunigielis spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim zawarte w ustawie z dnia 20 lipca 2018 roku **Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. Ustaw z 2023 r., poz. 742)**. Wnoszę zatem o dalsze procedowanie przewodu.

Toruń, 8 maja 2024 r.

Prof. dr hab. Jan Tęgowski

