

Prof. dr hab. Andrzej Szwarc, em.

Wydział Historii Uniwersytetu Warszawskiego

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Łukasza Podlaszewskiego, *Pasażerska żegluga wiślana a kultura czasu wolnego w Królestwie Polskim 1815-1915*, Gdańsk 2021, ss. 626.

Żegluga parowa na Wiśle, której początki sięgają lat dwudziestych XIX wieku, nie była dotychczas w zadowalającym stopniu przedmiotem dociekań badawczych historyków. Interesowali się nią raczej, z nielicznymi wyjątkami, dziennikarze, amatorzy i pasjonaci, często nie znający warsztatu naukowego twórcy okazjonalnych artykułów prasowych a ostatnio także stron internetowych. Znaczne luki w odnośnej literaturze przedmiotu mogą skądinąd budzić zdziwienie, biorąc pod uwagę, że w XIX i pierwszej połowie XX stulecia żegluga śródlądowa także na ziemiach polskich odgrywała istotną rolę ekonomiczną w zakresie komunikacji, a zwłaszcza przewozu towarów i pasażerów. Jak wiadomo jej znaczenie osłabił dopiero rozwój linii kolejowych i wygodnych dróg oraz związanych z nimi nowoczesnych środków transportu, chociaż w dyskursie publicznym do dziś nierzadko zabierają głos zwolennicy lepszego wykorzystania szlaków wodnych, wskazujący też na tradycje godne kontynuacji w tym zakresie. Dlatego dobrze się stało, że mgr Łukasz Podlaszewski podjął ten ważny temat z punktu widzenia historyka a także opracował go – powiedzmy to już na wstępie – w sposób zasługujący na pozytywną ocenę.

Rozprawa ma układ problemowo-chronologiczny z wyraźną przewagą pierwszej z tych kategorii. Nader zwięzły „Wstęp” zawiera m. in. dość pobieżne wskazanie najważniejszych źródeł i opracowań – w zasadzie nie starczyło miejsca na ich dokładniejszą charakterystykę i krytykę. W rozdziale pierwszym omówiono obszernie warunki naturalne dorzecza Wisły, historię osadnictwa na jej brzegach i próby wykorzystywania jej jako drogi wodnej od wczesnego średniowiecza do XIX wieku. Autor zasygnalizował też różne aspekty

znanych prób eksploracji dorzecza Wisły – aż po Włodawę czy Przemyśl, chociaż nie doprowadziły one i chyba doprowadzić nie mogły do rozpoczęcia regularnych rejsów.

Jak dowiódł Łukasz Podlaszewski w drugiej połowie XIX wieku i w latach późniejszych, do wybuchu I wojny światowej, wiślana żegluga pasażerska rozwijała się na ogół pomyślnie. Zwiększyła się znacznie liczba jednostek pływających i ich pasażerów, wyraźnie wzrósł komfort przewozów osobowych, postęp techniczny przyniósł m.in. oświetlenie elektryczne i ogrzewanie statków, wydane też zostały konieczne przepisy porządkowe i najrozmaitsze regulacje prawne. Pojawiła się konkurencja między armatorami, która prowadziła zarówno do zjawisk korzystnych (obniżka cen biletów) jak i negatywnych (obniżka jakości usług). Prywatni przedsiębiorcy tworzyli spółki, które działały niekiedy na granicy opłacalności szukając nieustannie nowych form zarobku. Z upływem lat w miarę regularne rejsy na ustalonych trasach zaczęły coraz częściej uzupełniać okolicznościowe wycieczki i podróże krajoznawcze. Wiślane statki pasażerskie wrosły niejako nie tylko w krajobraz ukształtowany przez przyrodę lecz również w pejzaż społeczno-kulturowy Królestwa Polskiego.

Tej ostatniej kwestii poświęcony jest bardzo interesujący rozdział trzeci („Parostatek i kultura czasu wolnego”, s. 376-571). W ciągu kilkadziesiąt lat, które są przedmiotem obserwacji autora, podróże parowcami po Wiśle, początkowo będące przywilejem społecznych elit stawały się też udziałem przedstawicieli uboższych warstw ludności. Ta postępująca demokratyzacja prowadziła niekiedy do niepożądanych zachowań i incydentów o charakterze kryminalnym, coraz częstszych, co należało mocniej podkreślić, w dobie rewolucji 1905 r. i latach następnych. Warto było jak się zdaje podjąć próbę zestawienia cen biletów w kolejnych dziesięcioleciach z przeciętnymi zarobkami. Tak czy inaczej większa dostępność tego środka transportu – podobnie jak kolei żelaznych, wiązała się z bardzo powolnym, ale odczuwalnym wzrostem zamożności istotnej części mieszkańców Królestwa Polskiego, a przedstawiciele tych jego grup, które w największym stopniu stawały się beneficjentami ekonomicznego i cywilizacyjnego rozwoju, chętnie naśladowali elity. W recenzowanej rozprawie zwrócono uwagę na ogólne procesy poszerzania się sfery czasu wolnego oraz nowe formy jego zagospodarowywania i dopiero na tym tle omówiono kulturowe aspekty fenomenu wiślanej żeglugi. Nacisk został położony na rozrywkę i rekreację,

wysiłki zmierzające do urozmaicenia długich nieraz godzin spędzanych na pokładzie. Skądinąd autor dostrzega nie tylko pozytywne strony rzecznych podróży – wspomina m. in. o „przeładowanych, zatłoczonych, brudnych kajutach” (s. 517), zagrożeniu przestępczością (np. s. 530 nn.), ginących bagażach (s. 560 n.), nieuprzejmych członkach załogi itp. Dzięki tej wszechstronnej charakterystyce realiów codziennego pływania parostatków obrazy wiślanych rejsów nabierają kolorytu. Sprzyjają temu również bardzo liczne ilustracje – jest ich w sumie aż 300! Są to przeważnie grafiki oraz fotografie reprodukowane w prasie, chociaż autor sięga też do ikonografii ze zbiorów bibliotecznych i muzealnych. Niektóre są dziełem znaczących artystów warszawskich a zarazem kronikarzy życia codziennego, takich jak Franciszek Kostrzewski czy Ksawery Pillati. Czytelnik a zarazem widz zapoznaje się dzięki nim z wyglądem wielu jednostek pływających, zwiedza ich pokłady i wewnętrzne pomieszczenia, może obserwować załogę i pasażerów, poznaje wizerunki najważniejszych przedsiębiorców żeglugowych, wreszcie uczestniczy w najrozmaitszych scenkach rodzajowych.

Zakończenie (s. 574-576) nosi charakter bardzo krótkiego podsumowania. Wskazuje się w nim na różnice między początkami wiślanej żeglugi pasażerskiej w Królestwie Polskim a jej zaawansowaną fazą w ostatnich latach przed I wojną światową; szkoda, że zabrakło próby porównań z innymi śródlądowymi drogami wodnymi tej epoki. Wskazać też można było dobitniej na ogólny wzrost mobilności społeczeństw europejskich. W ostatnich zdaniach nakreślił autor postulaty badawcze, podkreślając między innymi potrzebę prześledzenia żeglugowej eksploatacji innych odcinków Wisły, czyli jej biegu w zaborze austriackim i pruskim. Są one zresztą okazjonalnie wspomniane, podobnie jak usiłowania wykorzystania w tym zakresie Warty w okolicach Poznania.

Rozprawa Łukasza Podlaszewskiego została bardzo starannie udokumentowana. Wspiera ją aż 1356 przypisów skonstruowanych z zachowaniem wszelkich odnośnych reguł. Niewątpliwym osiągnięciem autora jest „Spis wiślanych statków parowych z Królestwa Polskiego” (s. 576-589) obejmujący 104 jednostki a ułożony w porządku chronologicznym, według dat wodowania. Obejmuje nazwy, daty zakończenia budowy, wskazówki odnoszące się do stoczni oraz armatora a także dane techniczne ze szczególnym uwzględnieniem liczonej w koniach mechanicznych mocy maszyn parowych i obrachowaniu dopuszczalnych liczb pasażerów. Ma niekwestionowaną wartość

jak każdy katalog obejmujący kompletny zbiór nieistniejących już obiektów dawnej kultury materialnej.

Na rozległą podstawę źródłową pracy składają się przede wszystkim materiały prasowe. Uwzględnionych zostało aż 89 tytułów gazet i czasopism, w niektórych przypadkach są one eksploatowane bardzo gruntownie (bibliografia wskazuje np. na uwzględnienie kilkuset artykułów, wzmianek, notatek prasowych i inseratów z samego tylko „Kuriera Warszawskiego”!). Nie oznacza to oczywiście wyczerpania jakże obfitych zasobów dziwiennostwieckiej prasy warszawskiej. Pewne wątpliwości budzi np. niemal całkowite ograniczenie kwerendy do prasy ogólnoinformacyjnej i humorystyczno-satyrycznej (skądinąd w danym przypadku bardzo przydatnej). Pominięto natomiast czasopisma specjalistyczne – przypuszczam np., że w „Ekonomiście” czy „Przeglądzie Technicznym” znalazłyby się jakieś interesujące refleksje a co najmniej przyczynki do tematu; niewykluczone, że są też one obecne w takich almanachach jak „Ateneum” czy „Biblioteka Warszawska”. Kontrastowo skromniej przedstawia się lista wykorzystanych druków zwartych zakwalifikowanych jako źródła – jest ich zaledwie 53, w tym pojedyncze utwory literackie i pamiętniki.

Na s. 572 czyli w zakończeniu wspomina autor, że posłużył się metodą optycznego rozpoznania tekstów zdigitalizowanych, która stanowi istotny przełom w zdobywaniu informacji źródłowych nie tylko dla nauki historycznej lecz także dla innych dyscyplin humanistycznych (rzecz inna, że należało to zaznaczyć raczej we wstępie i może nieco szerzej omówić). Nie powinno to jednak prowadzić do zarzucenia metod bardziej tradycyjnych.

Tak się złożyło, że w okresie będącym przedmiotem studiów autora trzech wybitnych pisarzy zajmowało się zarazem dziennikarstwem i pisywało felietony będące zarazem kronikami życia społecznego. Najgorliwiej i najbardziej konsekwentnie czynił to Bolesław Prus; niemal równie pracowity był Aleksander Świętochowski a przez kilka z przerwami lat (najpierw w latach 70-tych a potem 80-tych XIX wieku) sekundował im Henryk Sienkiewicz. Wszyscy oni (młody Sienkiewicz też!) byli przedstawicielami orientacji pozytywistycznej, z jej scjentyzmem, fascynacją postępem technicznym i zainteresowaniem dla nowych zjawisk ekonomicznych, co obejmowało też rozwój środków transportu i komunikacji. Ich felietony są dostępne w całości w przypadku Prusa i Sienkiewicza w edycjach ich dzieł zebranych, opatrzonych spisami treści, komentarzami i indeksami (gdzie znaleźć można np. nazwiska

Andrzeja Zamoyskiego czy Maurycego Fajansa). Kilkunastotomowe wydanie „Kronik tygodniowych” Prusa ma także znakomity indeks rzeczowy, gdzie z kolei napotyka się czasami hasła typu „żegluga pasażerska”, „przystań” lub pokrewne. W przypadku Świętochowskiego dysponujemy tylko dwutomowym wyborem jego felietonów, powtarzającym ich pierwotny tytuł „Liberum veto” i zaopatrzonym w rozbudowane spisy treści. Publikowane były pierwotnie w tygodniku „Prawda”, który niestety umknął uwadze doktoranta.

Co autor naszej rozprawy mógłby znaleźć w publicystyce tych znakomitości polskiej literatury? Bolesław Prus pisywał np. o liczbie rejsów w roku 1876 i perspektywach regulacji Wisły (B. Prus, Sprawy bieżące, „Nowiny” [tytuł pominięty przez autora pracy – p. m.], t. IX, nr 26 z 15 stycznia 1876 – zob. B. Prus, Kroniki t. I cz. II, oprac. Z Szweykowski, Warszawa 1956, s. 283; por. też komentarze wydawcy na s. 455-456 wsparte odnośnymi cytatami z „Kuriera Codziennego” (1875 nr 212) oraz „Gazety Warszawskiej” (1875, nr 258 - obydwu tych lokalizacji bibliograficznych również nie znajdujemy w bibliografii zamieszczonej w recenzowanej rozprawie). Autor „Lalki” zabrał też głos w sprawie zbiorowych wycieczek parowcami i możliwościach związanych z wynajmowaniem na ten cel całych statków pasażerskich (B. Prus, Kronika tygodniowa. „Nowiny” nr 177 z 15 lipca 1883 – zob. B. Prus, Kroniki t. VI, oprac. Z. Szweykowski, Warszawa 1957, s. 165-166 – w komentarzu na s. 523 dość istotny cytat z „Kuriera Warszawskiego” 1883 nr 136, także nieobecny w bibliografii).

W przypadku Henryka Sienkiewicza w grę wchodzi m. in. fragmenty jego felietonów na temat przypadków zatrzymywania się parostatków na mieliznach i konieczności uregulowania rzeki (H. Sienkiewicz, Chwila obecna XXVI, „Gazeta Polska” nr 151 z 13 lipca 1875 – zob. Tenże, Publicystyka. Krytyka, studia i wrażenia literackie i artystyczne t. III, wyd. L. Bernacki, Lwów 1939, s. 83-84) oraz nadużyć kapitana statku „Andrzej” (H. Sienkiewicz, Wiadomości bieżące, rozbiory i wrażenia literacko-artystyczne, „Gazeta Polska” nr 139 i 140 z 25 i 26 czerwca 1880- zob. Tenże, Publicystyka... t. V, wyd. L. Bernacki, Lwów 1937, s. 123-124 i 130-131). Z kolei Aleksander Świętochowski komentował np. rywalizację przedsiębiorstw żeglugowych Maurycego Fajansa i Stanisława Górnickiego, skądinąd omówioną dość szczegółowo przez autora omawianej rozprawy (zob. Poseł Prawdy [Aleksander Świętochowski], Liberum veto, „Prawda” nr 35 z 29 sierpnia – wzmianki w: Tenże, Liberum veto, oprac. S. Sandler, M. Brykalska, Warszawa 1976, t. I, s. 513, t. II, s. 647).

Podobnych luk można by wskazać więcej – nie jest jednak rolą recenzenta uzupełnianie kwerendy autora lecz raczej wskazywanie pominiętych tropów źródłowych. W danym przypadku ograniczyłem się tylko do przejrzenia kilku tomów z półek prywatnej biblioteki. Zdaję sobie w pełni sprawę, że wobec większości prac z zakresu historii społecznej XIX wieku nie można formułować postulatu wyczerpania przekazów źródłowych dotyczących danego tematu, jest to bowiem po prostu niemożliwe. Czy wskazane tu i dalsze jeszcze wypowiedzi Prusa, Sienkiewicza i Świętochowskiego uzupełniłyby w sposób znaczący faktograficzną bazę rozprawy? Oczywiście, że nie: wszyscy oni piszą o sprawach dobrze znanych autorowi z relacji innych świadków epoki. O ile mogłem to stwierdzić na podstawie zaledwie kilku przypadkowo wybranych tekstów ich opinie nie różnią się zbyt od zdania innych ówczesnych dziennikarzy warszawskich, dziś już gruntownie zapomnianych. Ze względu jednak na rangę wypowiadających je postaci mogłyby zostać choć częściowo uwzględnione np. w rozdziale „Parostatek i kultura czasu wolnego”, ponieważ w jakiejś mierze świadczą o gospodarczej a przede wszystkim społecznej i kulturowej roli wiślanych statków pasażerskich, którymi zajął się Łukasz Podlaszewski.

Nieco pozycji można by dodać również do działu bibliografii obejmującego druki zwarte. Na s. 574 autor przyznaje się szczerze, że z braku kompetencji językowych nie sięgał do pozycji rosyjskich. Są też jednak niemieckie (z kilku znalezionych bez większego trudu dzięki wyszukiwarkom internetowym wymieniłem tylko dwie najbardziej obiecujące: Hermann Steinert, *Die Weichsel und Ihre Verkehr*, Königsberg 1916, ss. 129 (dysertacja doktorska obroniona na królewieckiej Albertynie) oraz *Die Weichsel. Ihre Bedeutung als Strom und Schifffahrtstrasse und ihre Kulturaufgaben*, hrsg. Richard Winkel, Leipzig 1939, ss. XVI, 445 (praca zbiorowa złożona z artykułów rozwijających różne aspekty tematu). Z polskich książek przydatne mogłyby być: Dariusz Opaliński, *Przewodniki turystyczne na ziemiach polskich w okresie zaborów. Studium historyczno-źródłoznawcze*, Krosno 2012 (z obszerną, niemal kompletną bibliografią przewodników turystycznych wydanych na ziemiach polskich, gdzie znalazłyby się może pozycje, do których warto by zajrzeć) a także niedawno wydrukowana monografia Lecha Królikowskiego, *Wiśła na Mazowszu. XIX-wieczne plany regulacji rzeki w granicach byłego zaboru rosyjskiego*, Warszawa 2019.

Chętnie dowiedziałbym się też, czy autor wziął pod uwagę możliwość skorzystania z doświadczeń i dorobku Narodowego Muzeum Morskiego, z jego oddziałem – Muzeum Wisły w Tczewie. W jego składzie odnotować należy m. in. Dział Historii Żeglugi Śródlądowej i Zespół ds. Techniki Morskiej i Rzecznej. Dostępny w Internecie jest katalog biblioteki prowadzonej przez tę zasłużoną placówkę, a niewykluczone, że dysponuje ona jeszcze jakimiś niedrukowanymi pozycjami, katalogami dawnych wystaw itp. Przyznam też, że zdziwiło mnie trochę (mimo zastrzeżenia sformułowanego w drugim zdaniu niniejszej recenzji), że autor nie sięgnął jednak do żadnych stron internetowych. Pobieżne spojrzenie na niektóre z nich (jak np. „Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro w Polsce i w Europie”) potwierdza opinie o amatorskim na ogół charakterze tych przedsięwzięć. Niektóre prezentują jednak interesującą ikonografię i choć pozbawione są na ogół wszelkiej dokumentacji, mogą prowadzić do ciekawych a zarazem ważnych informacji i nowych tropów źródłowych.

Sformułowane tu zastrzeżenia i postulaty nie wpływają na moją ogólną pozytywną ocenę rozprawy mgr Łukasza Podlaszewskiego. Traktuję je raczej jako wskazówki do niewielkich w sumie uzupełnień, które byłyby pożądane w przypadku przygotowania książki do publikacji (co wydaje się zasadne) i prowadziłyby do jej udoskonalenia. Nie ulega wątpliwości, że autor zgromadził bogaty materiał źródłowy, który przekonująco opracował i zaprezentował wykazując w wysokim stopniu opanowanie zasad i narzędzi warsztatu badawczego historyka. Zdołał w sposób istotny powiększyć naszą wiedzę o żegludze pasażerskiej na Wiśle w XIX wieku oraz jej gospodarczych, społecznych i kulturowych kontekstach. Napisał rozprawę nienaganną pod względem formalnym, bogato udokumentowaną i odznaczającą się potoczystym językiem. Równocześnie otworzył też drogę do dalszych badań nad stosunkowo zaniedbaną problematyką. Jestem przekonany, że rozprawa mgr Łukasza Podlaszewskiego *Pasażerska żegluga wiślana a kultura czasu wolnego w Królestwie Polskim 1815-1915* stanowi istotne osiągnięcie badawcze i spełnia wszelkie wymogi stawiane rozprawom doktorskim określone w art. 187 Ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2018 nr 1669) i ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce z dnia 20.07.2018 r. (Dz.U. 2018 nr 1668 z późniejszymi zmianami). Zwracam się zatem do Rady Dyscypliny Historia na Uniwersytecie Gdańskim o dopuszczenie doktoranta do dalszych etapów przewodu.

Wojna ma, 8 marca 2022

Andrzej Dzwon