

scyplinarnych nauk, na tle których geografia historyczna w Polsce, jako odrębna nauka, może mieć niezwykle duże znaczenie. Wskazano przy tym na dorobek polskich badaczy w tym zakresie, będący podstawą do zdefiniowania i rozwoju polskiej szkoły geografii historycznej.

Po dyskusji nad referatem prof. Szadego omówiono sprawę organizacji sesji geografii historycznej na XIX Powszechnym Zjeździe Historyków Polskich we wrześniu 2014 r. w Szczecinie, na której planowane jest sympozjum specjalistyczne o tematyce geograficzno-historycznej. ■

Michał Gochna (Instytut Historii PAN)

„Zapomniane mosty, drogi i przeprawy w Galicji. Problematyka badań nad systemami komunikacyjnymi XVIII–XX w.”. Rzeszów–Przemysł, 19–21 września 2012 r.

Instytut Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego, przy logistycznym wsparciu Instytutu Historii Państwowej Wyższej Szkoły Wschodnioeuropejskiej w Przemysłu, zorganizował trzydniową konferencję naukową poświęconą dziejom systemów komunikacyjnych zaprojektowanych i zrealizowanych w dawnym zaborze austriackim (Galicji). Przedmiotem konferencji były głównie te systemy, które funkcjonowały bez większych zmian w okresie między- i powojennym, a bywa że i obecnie stanowią podstawę modernizowanych właśnie intensywnie w Polsce południowo-wschodniej szlaków drogowych, kolejowych i lotniczych. Z założenia konferencja miała zająć się zarówno zagadnieniami komunikacji i transportu *sensu stricto*, jak również społecznym i obyczajowym kontekstem podróżowania, przemieszczania i komunikowania się ludzi, wreszcie skutkami, jakie tego rodzaju kontakty powodują w sferze kulturowej, zgodnie zresztą z trendami, zaznaczającymi się obecnie w naszej historiografii¹. Dodatkowym

akcentem konferencji była prezentacja nowych technik i technologii kartograficznych (w tym opartych na systemie GIS), usprawniających prowadzenie badań w tej dziedzinie.

Konferencja, przeprowadzona na terenie nowego kampusu akademickiego PWSW w Przemysłu Bakończycach, zgromadziła kilkudziesięciu badaczy, reprezentujących ośrodki naukowe w kraju, na Ukrainie i Słowacji. Przedmiotem dyskusji były historyczne dziś etapy tworzenia w Polsce południowo-wschodniej nowoczesnej struktury komunikacyjnej, w tym sięgające czasów austriackich zrealizowane projekty poprowadzenia nowych dróg bitych, następnie szlaków kolei żelaznej, plany uporządkowania miejskich systemów komunikacyjnych, wreszcie pierwsze próby uruchomienia komunikacji lotniczej, a także zarzucone ostatecznie pomysły wykorzystania do transportu regionalnych szlaków wodnych. Uczestnicy konferencji często przekraczali umowne cezury okresu galicyjskiego, starając się wyodrębnić i ocenić kolejne fazy rozbudowy sieci i poszerzania oferty komunikacyjnej, jakie nastąpiły w XX stuleciu, wskazywali też osiągnięcia i zaniedbania na obecnym etapie transformacji systemów komunikacyjnych.

Przemyskie spotkanie było podzielone na sesję plenarną i dwie równoległe pracujące sekcje tematyczne, przedzielone terenowymi wizytacjami starych szlaków drogowych i kolejowych oraz placu budowy nowej autostrady. Otworzył je referat L. Zaszkiłniaka (Uniwersytet we Lwowie), w którym autor, zgodnie z tytułem wystąpienia, starał się odtworzyć *Galicję na szlakach mentalnych Ukraińców i Polaków XIX i XX wieku*. Obraz jaki przedstawił, wywołał żywą dyskusję, w której akcentowano pewien subiektywizm w ujęciu tematu, ale też dostrzegano walory poznawcze zastosowanej

¹ Podobne założenia programowe, choć szerszy zakres merytoryczny i terytorialny przyjęli organizatorzy październikowej (26–27) sesji naukowej w Krakowie pt. *Mosty w cywilizacji i kulturze Europy Środkowej* (Uniwersytet Jagielloński, Polska Akademia Umiejętności i Międzynarodowe Centrum Kultury). Klasyczne funkcje mostów, przerwanych przez historyczne rzeki środkowoeuropejskie, ustąpiły tu wyraźnie pola analizie roli pogranicznych obszarów, znanych instytucji społecznych i akademickich, które w swoim czasie odgrywały rolę ważnych pomostów kulturowych.

metody grupowania przekazów narracyjnych z epoki, według porządku wyznaczonego przez przestrzeń i historyczne dla obu nacji miejsca. Kolejne wystąpienia oparte były na kwerendzie wyjątkowego dla Galicji przekazu kartograficznego, czyli szczegółowej mapy wojskowej zajętej przez Austrię prowincji, wykonanej w latach 1779–1783 przez grupę specjalistów pod kierunkiem Fryderyka von Miega. Stała się ona punktem odniesienia dla dwóch kolejnych wystąpień, odtwarzających staropolski układ komunikacyjny w tej części I RP (A. Janeczek, IH PAN) oraz pierwszy etap budowy cesarskiej szosy w Galicji, nowoczesnej drogi bitej, która do dziś stanowi podstawę szlaków drogowych w Małopolsce, Podkarpaciu i zachodniej Ukrainie (Z. Budzyński, IH UR). Dopelnieniem tego wątku prac konferencyjnych był późniejszy referat F. Faluszcza (IH UR), w którym autor starał się ocenić przydatność cywilnego zdjęcia Galicji Josepha Liesganiga do odtworzenia ówczesnego systemu komunikacyjnego tej austriackiej prowincji. Część plenarną zamknęła prezentacja dużych możliwości (i pewnych ograniczeń) jakie daje GIS w badaniach map historycznych Galicji (B. Szady, KUL). Autor nie tylko przystępnie objaśnił zawłości tego systemu, ale też pokusił się na bazie kilku sekcji wspomnianej wyżej mapy Miega zbadać jakość odwzorowania terenu i najważniejszych elementów środowiska kulturowego; ocena dowiodła wysokich walorów kartograficznych dzieła austriackiej kartografii wojskowej.

Część druga konferencji rozdzieliła uczestników na dwie sekcje. Jedna z nich przedstawiała społeczne ujęcie komunikacji, druga natomiast starała się określić geograficzne, gospodarcze i formalno-prawne ramy rozwoju systemu komunikacyjnego w Galicji. Referaty i inne wystąpienia w sekcji pierwszej dotyczyły takich tematów jak: *Podróże po Galicji* (J. Kamińska-Kwak; UR), *Kolejowa edukacja... Galicyjsko-śląskie spotkania w pociągach i na dworcach* (J. Kurek; UŚ), *Szlak winny – od infrastruktury gospodarczej do formy symbolicznej* (J. Polaczek; UR), *Z Przemysła do Przeszowy. Aleksander Fredro jako propagator kolei żelaznych w Galicji* (A. Uljasz; UR), *Misje dworcowe w bylej Ga-*

licji jako element opieki nad kobietą w podróży i II Rzeczypospolitej (P. Grata, P. Bielec-Cząstka; UR), *Trakty komunikacyjne Galicji. Uwagi na marginesie lektury dawnych przewodników turystycznych* (D. Opaliński; UR), *Rola Dniestru w systemie komunikacyjnym Galicji* (D. Pusteklak). Tematyka prac sekcji drugiej była znacznie szersza, obejmowała bowiem różne formy i rodzaje galicyjskich sieci komunikacyjnych oraz sposoby ich dokumentacji (F. Faluszcza, UR, *Cywilne zdjęcie topograficzne Galicji wykonane pod kierunkiem J. Liesganiga jako źródło do poznania XVIII- i XIX-wiecznych systemów komunikacyjnych*; K. Broński, UE Kraków, *Problemy rozwoju sieci dróg wodnych w Galicji*; D. Hanik, UR, *Sieć drogowa oraz kolejowa w Karpatach polskich, ze szczególnym uwzględnieniem polsko-słowackiego pogranicza do 1939 r.*; lokalnych urzędów drogowych (G. Zamojski, AP Rzeszów, W. Zawitkowska, UR, *Kształtowanie się układu drogowo-wodnego Rzeszowa w XVI-XVII w. w świetle źródeł archiwalnych*; J. Kwak, UR, *Rozwój i warunki komunikacji w Rzeszowie w dobie autonomii Galicji*) oraz zagadnień formalnych (R. Tomczyk, US, *Kolej żelazna w monarchii habsburskiej. Szkic prawno-administracyjny*; S. Rejman, UR, *Prawno-organizacyjne uwarunkowania komunikacji miejskiej w znaczniejszych miastach Galicji Zachodniej w latach 1889–1914*).

Konferencję zaplanowano w taki sposób, aby przynajmniej niektóre wystąpienia audytoryjne, wsparte prezentacją kartograficzną i ikonograficzną, mogły być konfrontowane z zachowanymi na miejscu elementami dawnej infrastruktury komunikacyjnej, a nawet kompletnymi układami galicyjskiej sieci drogowej i kolejowej. Przemysł okazał się pod tym względem szczególnie skansenem obiektów i urzędów pochodzących jeszcze z czasów austriackich. Uczestnicy konferencji mieli m. in. okazję zobaczyć początek Traktu Węgierskiego i rozwidlenie szosy (wcześniej gościńca) jarosławskiego, wychodzące z dawnego kamiennego mostu na Sanie, zaznaczone już na mapie wojskowej z 1779–1783 r., a także przebieg cesarskiej szosy na odcinku do przemyskich Bud do Radymna, wreszcie układ dróg miejskich Przemysła

i historyczny, świeżo odnowiony dworzec kolei żelaznej w tym mieście oraz system bocznic kolejowych w podmiejskich Bakończech. Uczestnikom konferencji umożliwiono też zwiedzenie nowoczesnego mostu, budowanego właśnie ponad Sanem w ciągu obwodnicy łączącej drogę krajową nr 77 z drogą krajową nr 28. Największy obecnie most podwieszony Podkarpacia, nazwany Bramą Przemyską, z wachlarzowym układem stalowych want, ma 21,5 m szerokości i 230 m długości z pylonem mierzącym 61 m wysokości, a całkowita długość przeprawy wynosi 531,10 m. (został oddany do ruchu w listopadzie br.).

Zainteresowanie tematem konferencji było na tyle duże, że organizatorzy zdecydowali o poszerzeniu jej profilu merytorycznego i ustaleniu terminu corocznych jesiennych spotkań. Materiały z konferencji zostaną opublikowane w pierwszej połowie 2013 r. ■

Zdzisław Budzyński,
Jolanta Kamińska-Kwak
(Instytut Historii UR)

„Sacrum w krajobrazie”. Sprawozdanie z XV Interdyscyplinarnego Seminarium Naukowego Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG, Lublin, 25–27 września 2012 r.

Antropologicznym podłożem funkcji sacrum jest potrzeba sensu, dlatego aby odnaleźć orientację w świecie, człowiek odczytuje pewne przedmioty jako znaki przejawiania się sacrum i przedmioty te wydziela z rzeczywistej przestrzeni, w której przebiega jego codzienna egzystencja. Sacrum może więc zachwycać, może nieść nadzieję, może kierować ku temu co niedostrzegalne dla oczu.

ks. prof. abp Stanisław Budzik

W dniach 25-27 września 2012 r. w Lublinie, na Wydziale Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej UMCS oraz na Roztoczu, miało miejsce XV Interdyscyplinarne Seminarium Naukowe *Sacrum w krajobrazie*. Jego głównymi

organizatorami był Zakład Ochrony Środowiska oraz Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej WNoZiGP oraz Komisja Krajobrazu Kulturowego Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Do organizacji Seminarium włączył się także Oddział Lubelski Polskiego Towarzystwa Geograficznego, Fundacja im. Mikołaja z Radomia, Parafia św. Rodziny w Lublinie oraz Roztoczański Park Narodowy.

Honorowy patronat nad Seminarium objął JE ks. prof. Stanisław Budzik, Arcybiskup Metropolita Lubelski oraz JM prof. nadzw. dr hab. Stanisław Michałowski, Rektor UMCS. Konferencja miała charakter interdyscyplinarny, w związku z czym w Komitecie Naukowym znaleźli się przedstawiciele różnych dziedzin wiedzy: geografowie, architekci krajobrazu, jak również reprezentanci nauk humanistycznych.

Seminarium zgromadziło 63 uczestników z Lublina oraz innych krajowych ośrodków naukowych m.in. Gdańska, Olsztyna, Warszawy, Krakowa, Poznania, Rzeszowa oraz ze Śląska. Gościem konferencji był także przedstawiciel słowackiego Prešova. Uczestnicy reprezentowali szeroki wachlarz specjalności badawczych: od nauk humanistycznych, poprzez społeczne i przyrodnicze, aż po nauki ścisłe. Na Seminarium złożyło się 5 sesji referatowych i sesja posterowa, w trakcie których wygłoszono 29 referatów oraz zaprezentowano 10 posterów.

Zasadniczą ideą Seminarium było szerokie, interdyscyplinarne spojrzenie na sferę *sacrum* i jej przejawy w krajobrazach różnych regionów Polski i świata. Ważną kwestią było również zagadnienie udostępniania i ochrony krajobrazów sakralnych tak, aby nie traciły autentyczności w dobie współczesnych przemian. Uczestnicy Seminarium postawili przed sobą szereg pytań, na które próbowano wspólnie znaleźć odpowiedzi podczas wystąpień oraz w dyskusji. Wśród zagadnień problemowych pojawiły się następujące: „Jakie relacje łączą *sacrum* i naukę? Czy *sacrum* można badać naukowo, a jeśli tak – to w jaki sposób? Pod jakimi postaciami *sacrum* jest obecne w krajobrazach XXI wieku? Jaką rolę spełniało ono w krajobrazie w przeszłości, a jaką ma obecnie? Jak człowiek wpływa na *sacrum* w krajobrazie, szczególnie – jak kształtuje krajo-