

Mark Brayshay, *Land travel and communications in Tudor and Stuart England: achieving a joined-up realm*, Liverpool University Press, Liverpool 2014, ss. xxiv + 417, ISBN 9781846319501.

Historia podróży jest od dawna popularnym zagadnieniem badawczym, a kolejne nowe opracowania oraz edycje źródłowe relacji podróżniczych pogłębiają jedynie przekonanie o ich istotnej kulturotwórczej roli. W pracach tych wspomina się zwykle o praktycznym wymiarze podróżowania – jakości dróg, czasie przejazdu, czyhających na podróżujących niebezpieczeństwach i niewygodach – jednak zazwyczaj kwestie te traktowane są jako drugo-, jeśli nie trzecioplanowe. Stąd pojawienie się rzetelnej monografii poświęconej przede wszystkim problemowi tego, po co, którądy, w jaki sposób i za ile podróżowano w epoce nowożytnej, byłoby z pewnością dobrą wiadomością dla osób interesujących się szeroko pojętą tematyką podróżniczą. Praca Marka Brayshaya jest w zasadzie taką monografią, przy czym niestety istnieje ryzyko, że jej ograniczenia geograficzne (Autor zajmuje się jedynie Anglią) oraz chronologiczne (praca dotyczy jedynie okresu 1500–1700) spowodują, że grupa jej potencjalnych odbiorców może być niezbyt liczna. Tymczasem po książkę tę powinni sięgnąć w zasadzie wszyscy badacze zajmujący się na co dzień historią podróży, ponieważ stanowi ona ciekawą propozycję sposobu, w jaki można, a nawet należałoby analizować realia podróżowania także w innych krajach.

Land Travel and Communications in Tudor and Stuart England jest pracą opartą na szczegółowej analizie bardzo dużej bazy źródłowej. Na szczególne podkreślenie zasługuje wykorzystanie różnego typu źródeł lokalnych i zakres kwerendy w tego typu materiałach. Autor obok podstawowych dokumentów z zasobu The National Archives (zespoły: State Papers, Exchequer, Post Office) oraz z kolekcji takich jak Bodleian i Hatfield House wykorzystał bowiem też zbiory dwudziestu angielskich archiwów lokalnych, od Anglesey po Hull. Do tego doliczyć należy liczne źródła drukowane, zarówno z epoki, jak i późniejsze edycje, np. relacji podróżniczych i pamiętników lub korespondencji.

Wyniki analizy tego materiału przedstawiono w formie pracy obejmującej wstęp, sześć rozdziałów w układzie problemowym, podsumowanie oraz 6 aneksów. Opatrzona została ona również bibliografią i posiada indeks oraz spis ilustracji i tabel. Niezwykle cennym uzupełnieniem tekstu są liczne (ponad 70) mapy oraz wykresy i tabele, w czytelny i uporządkowany sposób prezentujący liczne użyteczne dla czytelników dane i informacje (o czym nieco więcej poniżej). Praca ma też bardzo jasno postawioną tezę, ponieważ już w pierwszym zdaniu wstępu Brayshar stwierdza: „This book argues that during the sixteen and seventeenth centuries, as a result of a remarkable growth in the volume and diversity of travel and communication, England and Wales became a significantly more joined-up realm” (s. 1). Autor podkreśla również związek pomiędzy wzrostem mobilności, alfabetyzacją i rozwojem aparatu państwowego a upowszechnieniem usług pocztowych, kluczowych dla innej niż bezpośrednia komunikacji.

Kolejne rozdziały zostały skonstruowane tak, by jak najpełniej omówić te kwestie. Pierwszy rozdział poświęcony został sieci drogowej w Anglii w czasach Tudorów i Stuartów. Omawia on jednak nie tyle jej zakres, co raczej jej funkcjonowanie. Szczególny nacisk położono tu na utrzymanie i konserwację dróg i mostów oraz regulacje prawne, które gwarantować miały ich funkcjonalność. Niezwykle ciekawy omówiony tu element to choćby kwestia doboru odpowiednich materiałów i technik wykorzystywanych przy budowie i konserwacji dróg. Z materiału przedstawionego w tym rozdziale wynika w dość przekonujący sposób, że stan infrastruktury drogowej w Anglii przed XVIII w. był zdecydowanie lepszy, niż to się zazwyczaj uważało, a regulacje prawne umożliwiały jego utrzymanie w odpowiednim stanie.

Kolejny rozdział prezentuje czytelnikom praktyczny wymiar korzystania z sieci drogowej – omawia on zatem zarówno literaturę ułatwiającą zaplanowanie podróży i inne „pomoce”, dzięki którym podróżujący mogli odnaleźć właściwą drogę do punktu docelowego, jak i sposoby, w jaki tam docierali, i postrzeganie niebezpieczeństw związanych z podróżowaniem. Poszczególne podrozdziały dotyczą zatem choćby podróży pieszych, konnych, wykorzystywanych w nich pojazdów oraz tempa podróży i infrastruktury pozostającej do dyspozycji podróżujących, w tym oberż i tawern (okazuje się, że jeśli weźmie się pod uwagę dane liczbowe, najlepiej rozwinięta była ona w Yorkshire, co jednak mogło wynikać z wielkości hrabstwa).

Następne dwa rozdziały poświęcone są osobnym kategoriom osób korzystających z sieci drogowej: „przeciętnym ludziom” oraz przedstawicielom elit. Przedstawiony w nich materiał został uporządkowany według profesji podróżników lub głównych powodów, dla których chcieli lub musieli się oni przemieszczać. W pierwszym z nich obok podróży związanych z aktywnością handlową lub koniecznością poczynienia większych zakupów lub podróży zawodowych kurierów Autor omawia także m.in. podróże sędziów, duchownych, rzemieślników, domokrażców, wojskowych czy wędrownych artystów i żebraków. Wnioski przedstawione w podsumowaniu tego rozdziału nie są – bo i nie mogą być – rewolucyjne, ponieważ nie ulega wątpliwości, że główną grupą podróżujących były osoby, które musiały przemieszczać się ze względów zawodowych, w tym przede wszystkim kupcy i obwoźni sprzedawcy, ale ciekawe wydają się choćby ustalenia dotyczące organizacji i zasad „podróży służbowych” podejmowanych choćby przez przedstawicieli władz lokalnych.

W rozdziale dotyczącym elit przedmiotem zainteresowania są z kolei sami władcy i ich otoczenie oraz angielscy dyplomaci i przedstawiciele elit odbywający podróże edukacyjne (te fragmenty mogą jednak wzbudzać pewne wątpliwości, bo zajmują się przede wszystkim podróżami zagranicznymi). Rozdział dotyczący podróży elit jest niestety chyba najslabszy w całej pracy – wywołuje wrażenie dość chaotycznego i z pewnością nie wyczerpuje tematu. Omawiając królewskie podróże, Autor ogranicza się w zasadzie jedynie do tzw. *royal progress*, czyli wielotygodniowych objazdów poszczególnych części kraju przez władcę i dwór, a pomija niemal zupełnie inne formy mobilności, np. przemieszczane się pomiędzy poszczególnymi rezydencjami królewskimi.

Ostatnie dwa rozdziały opisują realia związane z komunikacją pocztową i przekazywaniem korespondencji, przy czym drugi z nich jest szczegółową analizą sposobu działania angielskiego systemu pocztowego po 1635 r., tj. od momentu powołania Inland Letter Office, co umożliwiło korzystanie z komercyjnych usług pocztowych znacznie szerszej niż dotychczas grupie osób. Oba stanowią bardzo ciekawe i szczegółowe omówienie praktycznej strony funkcjonowania usług pocztowych, w tym zawierają dane takie jak czas przekazywania poczty pomiędzy różnymi ośrodkami zarówno w Anglii, jak i pomiędzy Anglią a obcymi krajami. Ta część pracy Brayshaya jest o tyle ważna, że tematyka związana z funkcjonowaniem poczty w Anglii była bardzo długo zaniedbywana (świadczy o tym choćby fakt, że jeszcze kilka lat temu jedyną podstawową pracą, do której trzeba było sięgnąć, by móc zapoznać się bliżej z tym tematem, był tekst J.A.J. Housdena z 1903 (!) roku). W ostatnich latach dzięki pracom najpierw Petera Gaunta, a następnie Jamesa Daybella i, przede wszystkim właśnie, Marka Brayshaya sytuacja znacznie się poprawiła.

W posumowaniu Autor powtarza swe główne tezy oraz podkreśla relacje pomiędzy szerszymi zmianami polityczno-społeczno-ekonomicznymi a ewolucją w sposobie podróżowania i przekazywania korespondencji w Anglii pomiędzy 1500 a 1700 rokiem. Trzeba przyznać, że cała praca w dużym stopniu skłania do przyjęcia argumentów Autora. Jego przekonanie o powszechności podróży i znacznie większej mobilności – nawet jeśli miała ona jedynie lokalny wymiar – wydaje się jak najbardziej uzasadnione dzięki np. przedstawieniu w formie wykresów i map danych liczbowych dotyczących mobilności w obrębie danych wspólnot lokalnych. Równie mocny wydaje

się argument, że dzięki postępowi technicznemu oraz rozwiązaniom prawnym stan angielskiej sieci drogowej w epoce wczesnonowożytnej był znacznie lepszy niż do tej pory sądzono, a dzięki dostępności różnego rodzaju form informacji na temat podróży były one dla ówczesnych ludzi jeśli nawet nie zjawiskiem całkowicie codziennym, to jednak na pewno nie szczególnie wyjątkowym.

Wspomniane tu mapy, wykresy oraz aneksy nie tylko ułatwiają odbiór wielu danych będących wynikiem analizy dużej ilości materiału źródłowego, ale stanowią też bardzo cenną pomoc praktyczną dla osób szukających konkretnych informacji, np. na temat tras czy standardowego czasu trwania podróży pomiędzy poszczególnymi ośrodkami. Wiele wnoszą też ciekawe i starannie dobrane ilustracje, które m.in. ułatwiają prześledzenie pewnych kwestii technicznych, np. metod konserwacji nawierzchni drogowej.

Podsumowując, książka Brayshya jest niezwykle ciekawą pozycją i nie ulega wątpliwości, że stanowi unikalne studium komunikacji lądowej w jednym z krajów europejskich w epoce nowożytnej. Może też ona stanowić – podkreślmy to jeszcze raz – swego rodzaju wzór, w jaki sposób należałoby badać i opisywać podobne zagadnienia w doniesieniu do innych krajów (uwzględniając oczywiście jednak różnice lokalne oraz różnice w zachowanym materiale źródłowym). Co bardzo istotne, zawiera ona informacje, które mogą okazać się niezwykle pożyteczne nie tylko dla badaczy zainteresowanych przede wszystkim historią podróży jako takich, ale także dla historyków dziejów społecznych, gospodarczych czy badaczy zajmujących się historią dyplomacji, prasy lub nawet techniki.

Anna Kalinowska