

Możliwości badawcze odtworzenia sieci karczem zajezdnych w okresie staropolskim. Studium przypadku na przykładzie powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII wieku

Kamil Jakimowicz, Mateusz Zawadzki

PL ISSN 0023-5881; e-ISSN: 2719-6496

DOI: <https://doi.org/10.23858/KHKM71.2023.4.001>

<https://rcin.org.pl/dlibra/publication/276476>

Jak cytować

Jakimowicz, K., & Zawadzki, M. (2023). Możliwości badawcze odtworzenia sieci karczem zajezdnych w okresie staropolskim. Studium przypadku na przykładzie powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII wieku. *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 71(4), 407–426.
<https://doi.org/10.23858/KHKM71.2023.4.001>

*Kamil Jakimowicz, Mateusz Zawadzki**

Możliwości badawcze odtworzenia sieci karczem zajezdnych w okresie staropolskim. Studium przypadku na przykładzie powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII wieku

Possible methods of reconstruction of roadside inns' network in the Old Polish period. A case study on the example of the Lublin district in the second half of the eighteenth century

Abstrakt: Celem artykułu jest przedstawienie możliwości badawczych odtworzenia staropolskiej sieci karczem zajezdnych na przykładzie historycznego powiatu lubelskiego. Autorzy omawiają źródła i metody badawcze oraz procedurę ustalania charakteru zajezdnego karczem i lokalizacji tych obiektów komunikacyjnych. Wskazują na konieczność wykorzystania i korelacji źródeł tekstowych z drugiej połowy XVIII w. oraz kartograficznych (osiemnasto- i dziewiętnastowiecznych) o zróżnicowanej treści i dokładności geometrycznej. Proponowana metodyka obejmuje użycie narzędzia GIS do analizy i weryfikacji danych pozyskanych z obu typów materiału źródłowego.

Słowa kluczowe: karczma zajezdna, powiat lubelski, geografia historyczna, wieś, infrastruktura publiczna, XVIII w.

Abstract: The aim of the text is to present the possible methods for reconstructing roadside inn's network in the Old Polish period using the Lublin district, in its historical boundaries, as a case study. The authors characterise and evaluate the evidence provided by different sources and the applicability of various methodologies. The detailed research procedure for distinguishing the inns from public houses (establishments offering no lodging) and for identifying their locations is also proposed. It is based on comparison and correlation of information derived from written records with eighteenth- and nineteenth-century maps (varying in content, depiction precision and scale). Thereafter, the GIS tools are employed to analyse and verify the acquired data.

Key words: roadside inn, Lublin district, historical geography, countryside, public infrastructure, 18th c.

* dr Kamil Jakimowicz, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Wydział Historii i Archeologii, Instytut Historii, Katedra Historii XVI–XIX w. i Europy Wschodniej
kamil.jakimowicz@umcs.pl; <https://orcid.org/0000-0001-8529-1983>

dr Mateusz Zawadzki, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Katedra Geomatyki i Kartografii; mateusz.zawadzki@mail.umcs.pl; <https://orcid.org/0000-0002-2126-2822>

- I. Wstęp — przedmiot i cele badawcze. II. Źródła danych. 1. Źródła kartograficzne.
2. Źródła dokumentowo-tekstowe. III. Opis postępowania badawczego.
IV. Zakończenie — rezultaty badań

I. Wstęp — przedmiot i cele badawcze

Badania nad karczmami z okresu I Rzeczypospolitej mają długą tradycję w historiografii polskiej. Jednym z pierwszych historyków, którzy podjęli tematykę roli karczmy w dobie przedrozbiorowej, był Michał Bobrzyński. Swoje rozważania, opublikowane w 1888 r., skoncentrował jednak na kwestiach dotyczących propinacji i sprzedaży alkoholu¹. Podobnie kolejni autorzy eksplorowali to zagadnienie raczej w ramach paradygmatu historii gospodarczej². Stosunkowo popularny przez lata był również nurt refleksji nad gospodami zajezdnymi w obszarach historii architektury, historii regionalnej czy toponomastyki³. Sporadycznie natomiast zajmowano się ich rozmieszczeniem przestrzennym, pozostawiając ten problem geografii historycznej⁴.

W badanym okresie karczmy były przedsiębiorstwami, w których szynkowano i/lub sprzedawano alkohol. Wykorzystywano je również w innych celach. Na wsi stanowiły swoiste centrum życia lokalnej społeczności, służyły za miejsce spotkań towarzyskich, wydarzeń rozrywkowych związanych ze zwyczajami, zebrań gromady czy produkcji rzemieślniczej⁵. Często, a może przede wszystkim, pełniły również funkcje gastronomiczne i noclegowe⁶. Katalog nadawanych im funkcji ukształtował się zasadniczo już w XV w.⁷, natomiast w kolejnych stuleciach był poszerzany, np. poprzez związanie ich z organizacją poczty. W dużym stopniu uzależniony był jednak od charakteru danej gospody.

Istnieje szereg kryteriów wyodrębniania typów karczem. Jedno z podstawowych wiąże się z uprawnieniami w zakresie produkcji i handlu alkoholem. Stosując je, możemy wskazać karczmy szynkowe, czyli posiadające prawo wytwarzania i sprzedawania własnego piwa, a często również innych rodzajów alkoholu, oraz karczmy przewożne, czyli wyszynki o charakterze zajazdu, w których swobodnie handlowano piwem sprowadzanym z różnych miejsc w kraju. Na podstawie funkcji karczem w systemie komunikacyjnym dzieli się je na zajezdne (wjezdne) i niewjezdne. Pierwsze, stanowiące przedmiot niniejszego artykułu, miały szczególne znaczenie jako element sieci komunikacyjnej, ponieważ wyposażone były w izby noclegowe oraz stajnie, w związku z czym nazywano je również „gościńcami”⁸. Ich specyfika sprawiała, że nastawione były przede wszystkim na obsługę ruchu tranzytowego. Drugie natomiast mieściły zazwyczaj jedynie izby szynkowe oraz pomieszczenia przeznaczone dla samych karczmarzy, a ich rola dla podróżowania i transportu była ograniczona. Ich zadanie sprowadzało się głównie do zaspokajania potrzeb

¹ Bobrzyński M. 2016.

² Burszta J. 1950; Chrzanowski T. 1958; Libiszowska Z. 1958; Szczepaniak M. 1972; Baranowski B. 1979.

³ Szurowa B. 1978; Olszański H. 1998; Janicka S. 1999; Chłudziński A. 2002; Błądek Z., Tulibacki T. 2003; Dudzik G.P. 2005; Starzykiewicz A. 2014.

⁴ Sobczyński M. 2019.

⁵ Baranowski B. 1964, s. 289; Srogosz T. 1979, s. 169. Sami karczmarze często wykonywali jednocześnie więcej niż jeden zawód (kowalstwo, kuśnierstwo, rzeźnictwo, szewstwo); Jawor G. 1991, s. 31.

⁶ Boroda K. 2016, s. 720–724.

⁷ Jawor G. 1991, s. 30.

⁸ Baranowski B. 1964, s. 289–291; Szczepaniak M. 1977, s. 71.

ludności miejscowej. Oczywiście przedstawiony powyżej podział funkcji, stosowany w dotychczasowej literaturze przedmiotu, ma charakter umowny. Względy ekonomiczne, wynikające m.in. z sezonowości handlu, przyczyniały się zapewne do tego, że w okresach spadku intensywności ruchu drogowego rosło znaczenie miejscowych konsumentów w obrotach karczem zajezdnych.

Badania staropolskiego krajobrazu kulturowego, a bardziej szczegółowo rzecz ujmując, krajobrazu komunikacyjnego, do którego zaliczają się karczmy zajezdne, wymagają analizy szerokiego spektrum źródeł historycznych⁹. Dotychczas próby umiejscowienia takich obiektów w przestrzeni Rzeczypospolitej przedrozbiorowej podejmowano dla XVI w.¹⁰, co dzięki zachowaniu rejestrów podatkowych z tego czasu jest zadaniem łatwiejszym niż w przypadku XVIII stulecia. Jednak dla tego wcześniejszego okresu charakter materiału kartograficznego uniemożliwia precyzyjną lokalizację gospód¹¹. W opinii autorów druga połowa XVIII w. to jedyny przedział chronologiczny, dla którego podstawa źródłowa, zarówno kartograficzna, jak i dokumentowo-tekstowa, pozwala względnie wiarygodnie i dokładnie odtworzyć strukturę sieci karczem zajezdnych powiatu lubelskiego¹².

W postępowaniu badawczym uwzględnione zostały jedynie obiekty znajdujące się na obszarach wiejskich. Miejskie pominięto m.in. dlatego, że gospody wjezdne sytuowano zazwyczaj poza miastami, w których działały raczej austerie świadczące usługi wykraczające poza funkcje karczem, a ich rola w obsłudze podróży i transportu nie ulega wątpliwości.

Karczmy zajezdne w odróżnieniu od szynkowych nie mogły istnieć w oderwaniu od innego elementu wchodzącego w skład systemu komunikacyjnego — dróg. Stąd studiów nad nimi nie można prowadzić z pominięciem problematyki tych ostatnich. W drugiej połowie XVIII w. system komunikacyjny ulegał przekształceniom związanym z modernizacyjnymi działaniami władz państwowych, ale dopiero wraz z powstaniem w 1815 r. Królestwa Polskiego zaczęto sukcesywnie wprowadzać ustawodawstwo drogowe, centralnie regulujące proces wytyczania oraz utrzymania dróg kołowych. Ukonstytuowanie się w 1819 r. Dyrekcji Jeneralnej Dróg i Mostów Królestwa Polskiego doprowadziło do systematycznej rozbudowy połączeń lądowych i wodnych. Zmieniło to staropolski układ komunikacyjny, który kształtował się na tym obszarze przez stulecia¹³. W badanym okresie sieć drożna powiatu lubelskiego¹⁴ uzależniona była od jego tranzytowego położenia na granicy Korony i Wielkiego Księstwa Litewskiego, u styku trzech województw. Od zachodu graniczyło z nim województwo sandomierskie (Korona), od północy powiat łukowski (Korona, woj. lubelskie), od północnego wschodu województwo brzesko-litewskie (Wielkie Księstwo Litewskie), od wschodu ruskie (Korona), a od południowego zachodu powiat urzędowski (Korona, woj. lubelskie)¹⁵. Jeszcze w XVII w. obszar ten zajmował istotne miejsce na mapie handlu ogólnopolskiego i międzynarodowego. Przez Lublin prowa-

⁹ Tyszkiewicz J. 2014, s. 122–137; Zawadzki M. 2019, s. 131–132.

¹⁰ Np. Kozdrach M. 2013; Związek T. 2017.

¹¹ Wspomniane badania wymagały zastosowania metody retrogresywnej i wykorzystania źródeł późniejszych, w tym osiemnastowiecznych. Zob. Wojciechowski S. 1966, s. 33–34, Rutkowski H. 1973, s. 111–113, Związek T. 2017, s. 276.

¹² W dotychczasowej literaturze przedmiotu brak jest szczegółowego omówienia karczem zajezdnych na obszarze powiatu lubelskiego oraz województwa lubelskiego w różnych ramach czasowych. Dlatego niniejszy tekst ma na celu wypełnienie tej luki. Jest też próbą zapoczątkowania badań nad wpływem gospód wjezdnych na komunikację na analizowanym obszarze w dobie staropolskiej. Przyjmujemy, że powiat lubelski jest nazwą stosowaną na określenie historycznej ziemi lubelskiej; Ćwik W., Reder J. 1977, s. 39.

¹³ Wojciechowski S. 1966, s. 34; Dunin-Źasowicz T. 2011, s. 191.

¹⁴ Odtworzenie dokładnego przebiegu granicy powiatu lubelskiego jest zadaniem trudnym, zwłaszcza w odniesieniu do granicy z powiatem urzędowskim. Granica ta była sztuczna i nie opierała się na obiektach naturalnych. Stąd w artykule wykorzystano demarkację przyjętą w Atlasie Historycznym Polski; Wojciechowski S. 1966, mapa; por. Ćwik W., Reder J. 1977, s. 40.

¹⁵ Ćwik W., Reder J. 1977, s. 39–44.

dziły szlaki łączące Wołyń i tereny czarnomorskie z Gdańskiem oraz arteria z Wilna do Krakowa. Chociaż w XVIII stuleciu znaczenie handlowe Lublina zmalało i stał się on raczej ośrodkiem wymiany o zasięgu lokalnym¹⁶, to przebieg wspomnianych połączeń wpływał na natężenie ruchu drogowego, a co za tym idzie na zapotrzebowanie na gospody wjezdne.

Lokalizacja karczm w dużej mierze decydowała o powodzeniu finansowym przedsięwzięcia. Te zajezdne prosperowały, zaspokajając potrzeby osób przejeżdżających przez dany obszar, dlatego ich dochodowość zależała od umiejscowienia w sieci drożnej¹⁷. Poza tym odgrywały one istotną rolę w funkcjonowaniu poczty, szczególnie w dobie jej modernizacji po 1764 r. W tym okresie stacje pocztowe miały być rozmieszczone zwykle co 3–4 mile, a na obszarach o mniejszej gęstości zaludnienia co 6–8 mil (1 mila = ok. 7400 metrów)¹⁸. Jednak sieć urzędów pocztowych często nie spełniała tych wymogów. W tej sytuacji korzystano z karczem zajezdnych, ponieważ dysponowały one odpowiednimi pomieszczeniami, takimi jak stajnie, wozownie czy izby noclegowe¹⁹. W drugiej połowie XVIII w. w powiecie lubelskim znajdowało się pięć stacji pocztowych (Bełżyce, Lublin, Markuszów, Piaski, Puławy). Przeciętna odległość pomiędzy tymi miejscowościami wynosiła 3–4 mile, co wypełniało założenia ustawodawstwa²⁰.

Usytuowanie karczem zajezdnych miało prawdopodobnie związek także z udzielaniem podwód dla wojska, które były istotne np. w przypadku transportu żywności niezbędnej oddziałom. Konstytucja z 1789 r., na mocy której jako organy administracji terytorialnej zostały powołane komisje porządkowe cywilno-wojskowe, określała że podmiot zapewniający podwoły dla armii nie może wysyłać ich na odległość większą niż 3 mile²¹. Oznaczało to konieczność wymiany koni po pokonaniu takiego dystansu, co wyraźnie pokrywa się z regulacją dotyczącą rozmieszczania stacji pocztowych. Wyposażenie gospód wjezdnych w stajnie oraz ich częste wykorzystywanie jako alternatywy dla infrastruktury pocztowej wskazuje na ich możliwe powiązanie z organizacją systemu aprowizacji wojska.

Celem niniejszego artykułu jest prezentacja: 1) możliwości odtwarzania sieci karczem; 2) sposobów identyfikowania wśród odnalezionych obiektów karczemnych tych, które miały charakter zajezdny; 3) efektów zastosowania tych metod; 4) zróżnicowania liczby karczem i ich charakteru w schyłku I Rzeczypospolitej. Z tego względu wypracowano metodykę identyfikowania obiektów karczemnych o charakterze zajezdnym wśród wszystkich występujących w źródłach informacji o karczmach. W dotychczasowej literaturze przedmiotu i źródłach określone były one m.in. jako zajezdne, wjezdne lub gościńce²². Potwierdzeniem, że dany obiekt pełnił taką funkcję, są następujące dwie cechy charakterystyczne:

- budowa — wyposażenie w stajnie i pomieszczenia noclegowe;
- lokalizacja — przy gościńcu (droga o znaczeniu ponadlokalnym lub ponadregionalnym), rozwidleniu szlaków lub we wsi leżącej na istotnym trakcie²³.

II. Źródła danych

Opracowanie metodyki odtwarzania struktury sieci karczem zajezdnych w drugiej połowie XVIII w. wymaga szerokiego spektrum źródeł pisanych i kartograficznych. W literaturze przedmiotu od blisko stu lat trwa dyskusja na temat sposobu i zakresu wykorzystania wybranych typów

¹⁶ Myśliński K. 1997, s. 47; Tkaczyk J. 2016, s. 35.

¹⁷ Historia. 1978, s. 309.

¹⁸ Stamm E. 1938, s. 34.

¹⁹ Zimowski L. 1972, s. 193, 202–211; Historia. 1978, s. 310; Zawadzki M. 2018, s. 236–237.

²⁰ Zawadzki M. 2018, s. 237–238.

²¹ Jakimowicz K. 2020, s. 396.

²² Broniewski T. 1959, s. 500–503.

²³ Wosch J. 1984, s. 55.

materiału historycznego w rekonstrukcji układów komunikacyjnych i ich elementów. Według Karola Buczka nawet najdoskonalszy przekaz tekstowy nie dorówna w tej roli kartograficznemu²⁴. Stwierdzenie to wymaga doprecyzowania. W przypadku braku dla danego okresu wiarygodnych map dawnych właściwsze wydaje się podejście zastosowane przez Andrzeja Janeczka, który zauważa, że „podstawą odtwarzania powinny być źródła odpowiednie do czasu, dla którego staramy się uzyskać obraz”²⁵. Wskazuje więc na główną rolę danych pisanych i archeologicznych, mapom dawnym przeznaczając rolę pomocniczą do retrospektywnego stosowania w lokalizowaniu obiektów historycznych. Takie traktowanie późniejszego w stosunku do badanej epoki materiału kartograficznego budzi wątpliwości niektórych badaczy i rodzi pytanie, czy „nie oznacza podważenia samej istoty metody retrogresywnej”²⁶. Mimo wskazania na największą wartość przekazów pisanych Janeczek zaznacza, że „mapa musi być podstawą studiów, narzędziem pozwalającym na osadzenie pojedynczych wzmianek źródłowych w przestrzeni, środkiem pomocniczym przy rozstrzygnięciu wątpliwości, a w końcu podłożem do scalenia rozproszonych, fragmentarycznych, urywkowych informacji w jeden spójny obraz”. Nie może być jednak używana jako samodzielne źródło, a rekonstruowany na jej podstawie obraz powinien być zweryfikowany na podstawie innego typu danych²⁷. Uznając powyższe uwagi za celne, kwerendą objęliśmy zarówno materiał kartograficzny, jak i dokumentowo-tekstowe.

1. Źródła kartograficzne

Dawne mapy stanowią nieocenione źródło w odtwarzaniu elementów przeszłego krajobrazu komunikacyjnego, należy jednak zachować świadomość ich różnej wartości informacyjnej²⁸. Zależy ona od czasu wykonania zdjęcia, jego skali i treści. Według Buczka do drugiej połowy XVIII w. nie ukazała się drukiem żadna istotniejsza mapa ziem polskich²⁹. W kontekście badania karczem zajezdnych pierwszą mającą rzeczywiste walory informacyjne jest mapa województwa lubelskiego Karola Perthéesa z 1786 r. w skali 1:225 000³⁰. Jej przydatność badawcza była już analizowana w literaturze przedmiotu³¹. Z racji braku kartometryczności jest ona cenniejsza jako przekaz danych historycznych niż kartograficznych³² (ryc. 1).

W badaniach nad karczmi zajezdny ich lokalizacja ma kluczowe znaczenie. Ze względu na brak kartometrycznych map osiemnastowiecznych, a co za tym idzie na brak precyzyjnych przedstawień nawet przybliżonego usytuowania zabudowań karczemnych, do określenia charakteru gospód konieczne jest odwołanie się do późniejszych materiałów kartograficznych. Jako podstawowe źródło w tym zakresie wykorzystano rękopiśmienną mapę Galicji Zachodniej Antona Mayera von Heldensfelda wykonaną w latach 1801–1804³³. Ma ona bardzo

²⁴ Buczek K. 1930, s. 82.

²⁵ Janeczek A. 2013, s. 21.

²⁶ Szady B. 2018, s. 137.

²⁷ Janeczek A. 2013, s. 22.

²⁸ Affek A. 2012; Tyszkiewicz J. 2014; Zawadzki M. 2019.

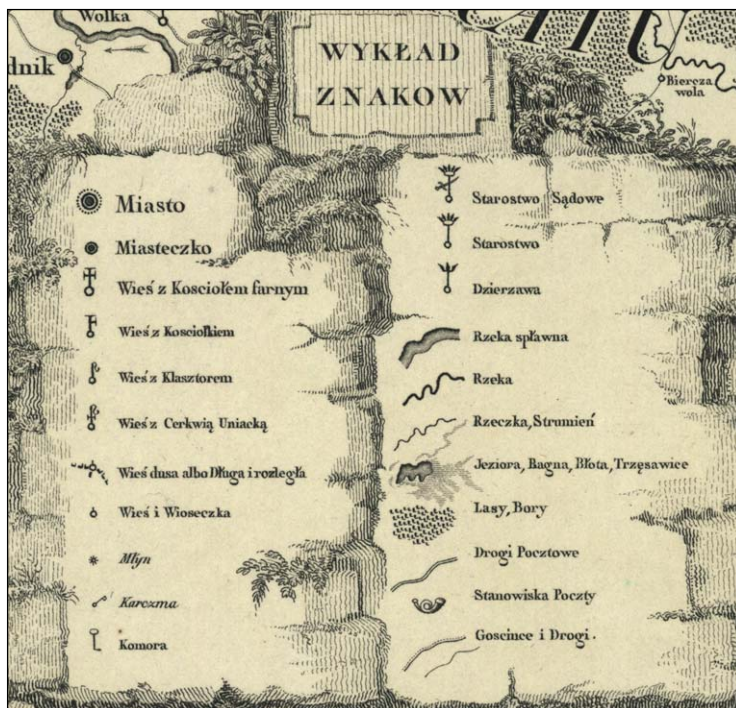
²⁹ Buczek K. 1963, s. 28-60.

³⁰ *Mappa szczegulna woiwodztwa lubelskiego: zrzadzona z innych wielu mapp miejscowych tak dawniej iak i swiezo odrysowanych tudziez goscincowych i niewatpliwych wiadomosci wszystko wedlug regul geograficznych i obserwacji astronomicznych*. W badaniach wykorzystano cyfrową podobiznę czwartego wydania mapy udostępnioną przez Bibliotekę Narodową na portalu Polona.pl; Perthées K. de. [1806]. W drugiej połowie XVIII w. ukazały się też trzy małoskalowe dzieła: *Polonia secundum legitimas projectionis stereographicae regulas* [...] (1770) i *Carte générale et itineraire de Pologne* (1773) autorstwa Perthéesa oraz *Carte de la Pologne* (1772) Giovanniego A. Rizzi Zannoniego i Józefa Aleksandra Jabłonowskiego. Tych trzech ostatnich map nie analizowano, ponieważ nie zawierały informacji na temat karczem.

³¹ Ertman A. 2007; Szady B. 2012; Zawadzki M. 2019.

³² Szady B. 2012, s. 33.

³³ Mayer von Heldensfeld A. 1804. Wykorzystano skany map udostępnione za pośrednictwem portalu Arcanum <<https://maps.arcanum.com>>.



Ryc. 1. Fragment legendy („Wykład znaków”) z *Mappy szczegulnej woiewodztwa lubelskiego* [...] z 1786 r. autorstwa Karola de Perthéesa (skala 1:126 000), wyd. 4 (ok. 1806 r.); źródło: Perthées K. de. [1806]

Fig. 1. Detail of the key to the 1786 map *Mappa szczegulna woiewodztwa lubelskiego* by Karol de Perthées (scale 1:126 000), 4th ed. (c. 1806); source: Perthées K. de. [1806]

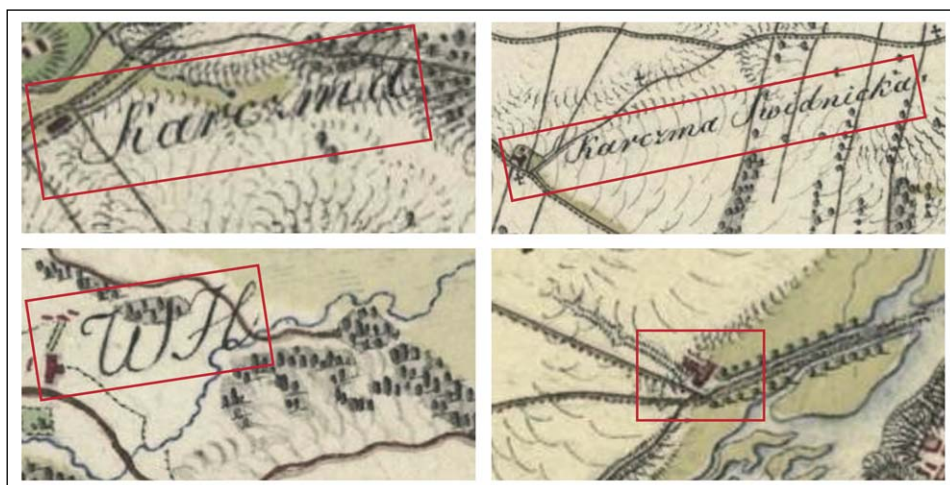
duże znaczenie referencyjne ze względu na dużą skalę (1:28 800) oraz wysoki poziom szczegółowości, zwłaszcza w zakresie umiejscowienia obiektów infrastruktury komunikacyjnej, np. karczem³⁴. W ich przypadku mankamentem jest jednak brak rozróżnienia między niewjezdnymi a wjezdnymi (ryc. 2).

Porównawczo posłużono się *Topograficzną kartą Królestwa Polskiego* z 1843 r. w skali 1:126 000, określaną również jako mapa Kwatermistrzostwa³⁵. Jej treść kartograficzna bogata jest w szczegółowe informacje dotyczące elementów krajobrazu komunikacyjnego, w tym karczem zaprezentowanych w postaci obiektów punktowych z rozróżnieniem na murowane i drewniane (ryc. 3). Oprócz podanych w legendzie sygnatur lokalizacja niektórych gospód jest oznaczona na mapie etykietą *K. Drog.*, co z dużym prawdopodobieństwem poświadcza zajezdny charakter danego miejsca³⁶. Ponieważ omawiane źródło pochodzi z połowy XIX w. (zdjęcie zostało zakończone w 1839 r.), wykorzystano je jedynie pomocniczo, porównując z danymi o karczmach o udokumentowanej metryce staropolskiej.

³⁴ Sawicki L. 1928, s. 63–64, 72–76; Cebrykow P. 2015, s. 89–90.

³⁵ Karta. 1839–[1843]. Cyfrowe podobizny arkuszy mapy Kwatermistrzostwa dostępne są online w zasobach Biblioteki Uniwersyteckiej im. Jerzego Giedroycia w Białymstoku: <<https://bg.uwb.edu.pl/TKKP>>.

³⁶ W legendzie do mapy nie rozwinięto skrótu „*K. Drog.*”. Nie został on też omówiony w literaturze przedmiotu. Wobec tego można jedynie przypuszczać, że wskazuje on właśnie na zajezdny charakter karczmy.



Ryc. 2. Detale z wybranymi sygnaturami i etykietami karczem na mapie Heldensfelda z lat 1801–1804 (skala 1 : 28 800); oprac. własne na podstawie: Mayer von Heldensfeld A. 1804

Fig. 2. Details with the selection of markers and labels denoting public houses on the Heldensfeld's Map (1801–1804, scale 1 : 28 800); prepared by the authors, based on: Mayer von Heldensfeld A. 1804



Ryc. 3. Sygnatury karczem w legendzie i na mapie Kwatermistrzostwa, 1843 r. (skala: 1 : 126 000); źródło: Karta. 1839–[1843]

Fig. 3. Markers denoting public houses on the 1843 Quartermaster's Corps Map (scale 1 : 126 000); source: Karta. 1839–[1843]

2. Źródła dokumentowo-tekstowe

Kluczowym źródłem pisanim do badań nad siecią karczem zajezdnych w powiecie lubelskim w drugiej połowie XVIII w. są dokumenty o charakterze skarbowym. Przeprowadzona w 1775 r. reforma aparatu fiskalnego Rzeczypospolitej wprowadziła nowy podatek, czyli podymne generalne, które — w zależności od sposobu interpretacji zapisów konstytucji — pobierano z każdego dymu lub domu w miastach oraz wsiach³⁷. Zachowana taryfa podymnego z 1790 r., cechująca się wysokim stopniem wiarygodności i kompletności, stanowiła punkt wyjścia do ustalenia liczby gospód w powiecie lubelskim³⁸. Jej przydatność okazała się jednak ograniczona ze względu na brak informacji o charakterze poszczególnych obiektów. Ponieważ karczmy zajezdne nie stanowiły odrębnej kategorii podatkowej, wyróżnianie ich nie leżało w sferze zainteresowań urzędników aparatu skarbowego.

Pewne uzupełnienie w stosunku do taryfy podymnego stanowi chronologicznie wcześniejsze *Geograficzno-statystyczne opisanie parafii Królestwa Polskiego* Karola Perthéesa. To liczące dwanaście tomów źródło jest efektem realizacji ankiet parafialnych przeprowadzanych w latach 1783–1785 w celu zgromadzenia danych topograficznych potrzebnych do wykreślenia map wszystkich województw Korony i Wielkiego Księstwa Litewskiego³⁹. Dostarcza ono dokładnych danych lokalizacyjnych karczem wiejskich, a tym samym pozwala na wysunięcie hipotez o ich ewentualnym charakterze zajezdnym. Za przykład może posłużyć następujący opis, który umożliwia dokładne zidentyfikowanie umiejscowienia karczmy: „Do Garbowa na wsch[ód] let[ni] przejechawszy pagórek zaczynająca się za Cegielnią Markuszowską o 1,5 staja [...] po prawej ręce drogi stojąca, jest Karczma Wymysłowska, przy której cegielnia, a dalej na pagórku wiatrak. Od tej karczmy przejechawszy pół stajowy zakręt, jedzie się przez mostek na smudze błotnistej postawiony pod pagórek, na którym przy samym prawie spuszczeniu się w wąwóz do Sorbowa jest drugi wiatrak. Obydwa te wiatraki z karczmą i cegielnią stoją po lewej ręce drogi, po prawej widać Przybysławice [...]”⁴⁰.

Szersze spektrum informacji o karczmach udało się pozyskać dzięki kwerendzie w lustracjach królewskich (1789 r.), inwentarzach starostw oraz inwentarzach dóbr ziemskich. W przypadku pierwszego z wymienionych źródeł zasadnicze ograniczenie stanowi to, że sporządzając je, uwzględniano jedynie określony typ dóbr oraz że odnotowywano przede wszystkim dochód z poszczególnych przedsiębiorstw znajdujących się na obszarze danej królewskiej. W związku z tym lustracje dostarczają informacji o kwocie rocznych zysków z arendy karczemnej, potwierdzając tym samym wyłącznie fakt istnienia karczem w określonych wsiach, nie wnosząc natomiast wiele nowego w kontekście ustalenia ich zajezdnych charakteru. Pod tym względem zdecydowanie bardziej przydatne są inwentarze starostw, które często zawierają dokładne opisy wszystkich budynków znajdujących się w danych dobrach (znów jednak tylko w tych zaliczanych do domeny monarszej). W ten sposób *explicite* wskazane są w nich gospody wjezdne funkcjonujące w konkretnych miejscowościach. Niestety dla powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII w. dysponujemy ograniczoną, kilkunastoprocentową w stosunku do ogólnej, liczbą inwentarzy starostw. Źródła takie zachowały się jedynie dla starostw: gołubskiego⁴¹, zamimierskiego⁴², lubelskiego⁴³, przybysławickiego⁴⁴ oraz wąwolnickiego⁴⁵.

³⁷ Pszczołkowski A.A. 2011, s. 26–27; Szewczyk J. 2012, s. 39–40.

³⁸ *Tabela Dymów Ziemi Lubelskiej y Powiatu Urzędowskiego w 1790 r. opisana*; Tabela. 1790.

³⁹ Wernerowa W. 1990; Wernerowa W. 1993; Wernerowa W. 1994; Wernerowa W. 2003; Szady B. 2012, s. 27.

⁴⁰ NBU, sygn. I 5975, 1, k. 72.

⁴¹ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 75.

⁴² AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 135.

⁴³ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 156, 157.

⁴⁴ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 218.

⁴⁵ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 314.

Bardziej owocna okazała się kwerenda w inwentarzach dóbr ziemskich, rozproszonych przede wszystkim w serii relacji, manifestacji i oblat ksiąg grodzkich lubelskich, zachowanych kompletnie dla badanego okresu. Przejrzenie pełnego materiału źródłowego zajęłoby nieproporcjonalnie wiele czasu w stosunku do spodziewanych efektów, w związku z czym odwołaliśmy się do *Katalogu inwentarzy dóbr ziemskich XVI–XVIII wieku sporządzonego na podstawie ksiąg grodzkich i ziemskich*⁴⁶. Zastosowany w nim podział na województwa, ziemie i powiaty umożliwił stosunkowo szybkie odnalezienie zapisów inwentarzowych odnoszących się do badanej przez nas jednostki administracyjnej. Należy jednak zwrócić uwagę, że znalazło się wśród nich stosunkowo mało klasycznych inwentarzy, zawierających pełny opis zagospodarowania przestrzeni w obrębie danej jednostki osadniczej. Dominują spisy wykonywane podczas zajmowania dóbr ziemskich należących do dłużników (tradowanie), które ze względu na cel ich sporządzania zawierają charakterystykę jedynie części majątku stanowiącej przedmiot postępowania.

Wśród skatalogowanych materiałów znajdują się ponadto akty limitacji dóbr, wyroki sądów polubownych oraz akta działów majątkowych. Pozwalają one na ustalenie zajezdnego charakteru dla kilkunastu obiektów ze wsi w powiecie lubelskim, chociaż funkcja tychże nie była zazwyczaj istotna z punktu widzenia okoliczności wymagających sporządzenia inwentarza. Przywoływano je najczęściej jako punkt odniesienia dla określenia lokalizacji innych obiektów. Przykładem może być zapiska o tradycji części wsi Radawiec (1767 r.), w której przy opisie przebiegu płotu oddzielającego sad jabłoniowy i stajnię od innych zabudowań karczma została wspomniana właśnie w takim kontekście⁴⁷. Co ciekawe była to prawdopodobnie gospoda niefunkcjonująca, po której został jedynie gmach, skoro w zapisce zastosowano czas przeszły: „była pomiędzy gościńcem”. Jako referencję przestrzenną potraktowano też karczmę w Trawnikach. Przy oznaczeniu pól podlegających egzekucji sądowej znalazła się informacja, że „niwa trawnicka zwana wprost browaru i karczmy zaczynająca się”⁴⁸. Z kolei w przypadku gospody w Starej Wsi odnotowano jej istnienie w akcie z 1783 r., ale w związku z faktem, iż „jest w posesji księdza Ratyńskiego i nie podciąga się pod tradycję”, nie przytoczono bardziej szczegółowych informacji na jej temat⁴⁹. W tej sytuacji trudno uznać inwentarze starostw i dóbr ziemskich oraz lustracje królewszczyzn za źródła, które pozwoliłyby na pełną rekonstrukcję sieci karczem zajezdnych. Stanowią one natomiast istotny materiał uzupełniający wobec danych pozyskanych z analizy źródeł kartograficznych.

Niewiele danych przyniosła kwerenda w aktach wizytacji kanonicznych. W materiałach tych znajdują się stosunkowo dokładne opisy zabudowań istniejących w dobrach kościelnych, charakterystyki stanu ekonomicznego oraz dochodów poszczególnych parafii. Analizie poddano wizytację z lat 1781–1782 przeprowadzoną w dekanatach chodelskim, urządowskim i kazimierskim⁵⁰. Obszar powiatu lubelskiego w dużej mierze pokrywał się z granicami tego pierwszego. Przebadano zapisy wizytacyjne odnoszące się do trzydziestu dwu wsi, które dostarczyły jednak informacji o tylko dwóch karczmach — w Wilkołazie i Zemborzycach. W tym drugim wyraźnie został zaznaczony charakter obiektu — „Karczmenka do propinacji bez zajazdu, także bardzo stara niemałej potrzebuje reparacji”⁵¹. Biorąc pod uwagę stopień dokładności dokumentacji sporządzanej w trakcie wizytacji, wydaje się, że wynik kwerendy jest determinowany przez małą liczbę gospód leżących w dobrach kościelnych.

⁴⁶ Karczowa H., Maciejewska W., Piechota R. 1959.

⁴⁷ APL, KGL, sygn. 387, k. 240.

⁴⁸ APL, KGL, sygn. 462, s. 2912.

⁴⁹ APL, KGL, sygn. 472, s. 2219.

⁵⁰ AAL, Rep 60A, sygn. 105.

⁵¹ AAL, Rep 60A, sygn. 105, s. 145.

III. Opis postępowania badawczego

Postępowanie badawcze przeprowadzono, wykorzystując narzędzia systemu informacji geograficznej (GIS). Utworzono punktową warstwę wektorową, która reprezentowała lokalizację miejscowości z obszaru badań. Dane wejściowe stanowiła warstwa „Miejscowości” pobrana z zasobów Atlasu historycznego Polski XVI w.⁵², którą uzupełniono o jednostki osadnicze zgodne ze stanem dla drugiej połowy XVIII w. na podstawie spisu ludności diecezji krakowskiej z 1787 r.⁵³. Ponadto dodano atrybuty pozwalające na uwzględnienie informacji z następujących źródeł: taryfa podymnego, inwentarze dóbr, inwentarze starostw, *Opisanie parafii* [...] oraz omawianych map Perthéesa, Heldensfelda i Kwaternistrzostwa.

Tabela 1. Zestawienie liczby miejscowości z daną liczbą karczem w powiecie lubelskim; oprac. własne na podstawie: Tabela. 1790

Table 1. The number of settlements with a given number of public houses in the Lublin district; prepared by the authors, based on: Tabela. 1790

Liczba karczem w miejscowości	Liczba miejscowości	Procentowy udział miejscowości z daną liczbą karczem
—	187	30
1	323	52
2	81	13
3	17	2,7
4	8	1,3

Punktem wyjścia było ustalenie ogólnej liczby karczem staropolskiego powiatu lubelskiego. Na podstawie taryfy podymnego z 1790 r. każdej miejscowości (wyłączając miasta) przypisano liczbę zidentyfikowanych w niej obiektów — sumarycznie 580 dla całego badanego obszaru⁵⁴. W 425 z 616 wsi znajdowała się przynajmniej jedna karczma⁵⁵ (tab. 1; ryc. 4). Następnym, zasadniczym etapem było sprawdzenie możliwości identyfikacji, które z odnalezionych gospód miały charakter zajezdny. Na problem z określaniem ich przeznaczenia zwracano już uwagę, wskazując przede wszystkim na brak informacji o funkcjach gastronomiczno-hotelarskich w źródłach dokumentowo-tekstowych⁵⁶. Dzięki uwzględnieniu nieszablonowych danych odnalezionych w inwentarzach królewskich, starostw i dóbr ziemskich, po analizie kilkuset przekazów tego typu dla 124 wsi uzyskaliśmy jednak podstawę do stosunkowo pewnego uznania za zajezdne dwunastu karczem w jedenastu różnych miejscowościach — po jednej w Ćmiłowie⁵⁷, Mełgwi⁵⁸, Piotrkowie⁵⁹, Rzeczycy⁶⁰,

⁵² Dane dostępne na platformie Atlas Fontium pod adresem <<https://data.atlasfontium.pl>> (dostęp 12.03.2021).

⁵³ Kumor B. 1978.

⁵⁴ Tabela. 1790.

⁵⁵ Daje to 68,9% wsi z karczmami na obszarze powiatu lubelskiego w końcu XVIII w. Na terenie ziemi lubelskiej w XV stuleciu karczmy istniały w około 25% wsi; Jawor G. 1991, s. 30.

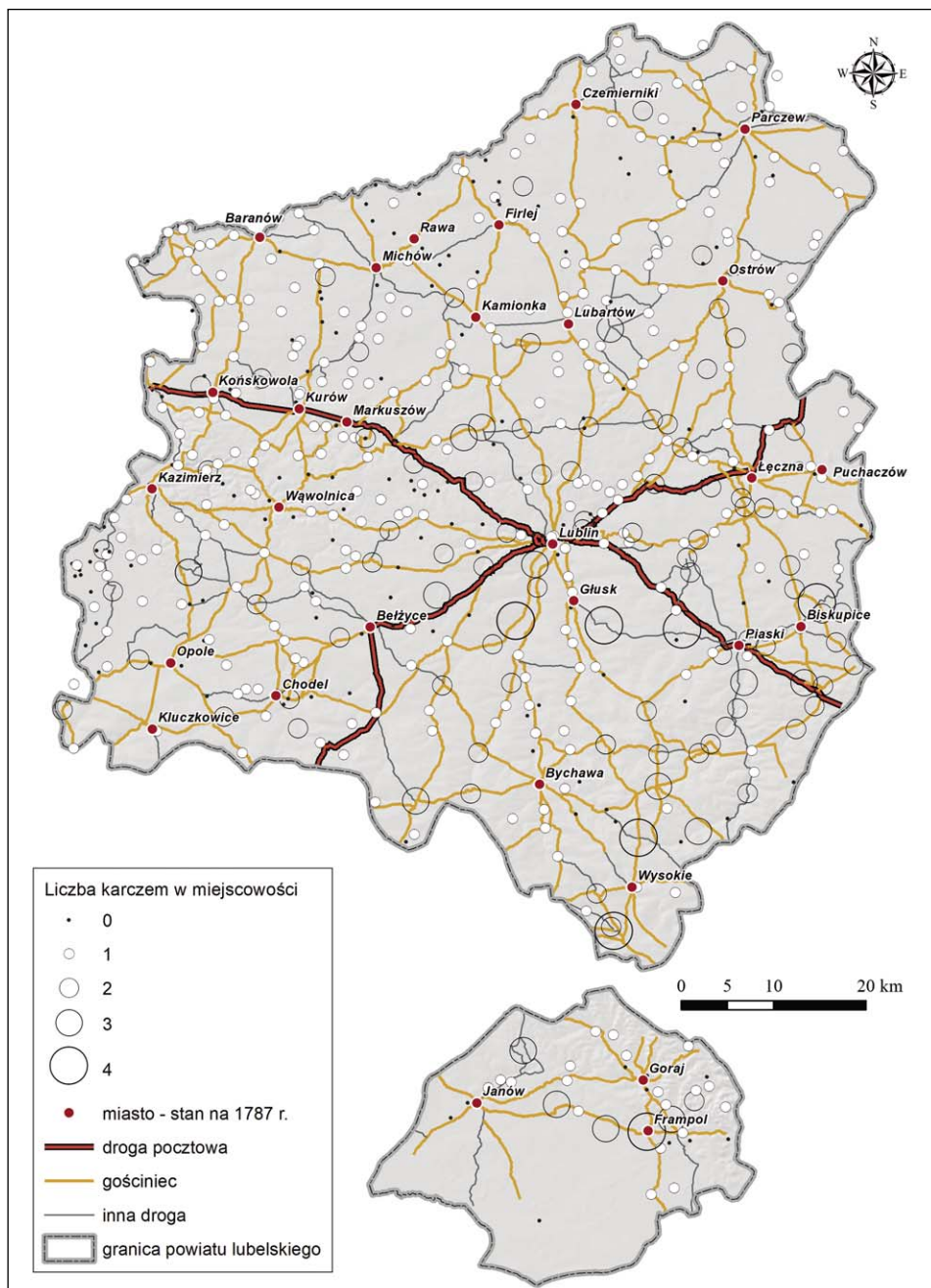
⁵⁶ Związek T. 2017, s. 281.

⁵⁷ APL, KGL, sygn. 404, k. 619v.

⁵⁸ APL, KGL, sygn. 476, s. 69.

⁵⁹ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 156, k. 58.

⁶⁰ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 135, k. 16v.



Ryc. 4. Lokalizacja miejscowości z karczmi na terenie powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII w.; oprac. własne na podstawie: Tabela. 1790

Fig. 4. Locations of settlements with public houses in the Lublin district in the second half of the eighteenth century; prepared by the authors, based on: Tabela. 1790

Rurach⁶¹, Siemieniu⁶², Siostrzytowie⁶³, Tulnikach⁶⁴, Skokach⁶⁵, Wojszynie⁶⁶ oraz dwóch w Karczmiskach⁶⁷. W każdym z tych przypadków źródło zawiera bezpośrednią informację o istnieniu „karczmy zajezdnej” lub „karczmy wjazdnej”.

Jednocześnie powyższe rezultaty wskazują na nieefektywność prób odtwarzania sieci karczem zajezdnych na podstawie dosłownych określeń ich rodzaju w źródłach o charakterze opisów gospodarczych. Dwanaście obiektów zajezdnych stanowi zaledwie 2% ogółu gospód (580) zidentyfikowanych na podstawie taryfy podymnego. To liczba, której w żaden sposób nie można przyjąć za wiarygodną. Marian Szczepaniak w swoich badaniach nad karczmami wielkopolskimi wyliczył, że odsetek tych wjazdnych w stosunku do sumy wjazdnych i niewjazdnych wynosił odpowiednio 57,4% dla lat 1751–1770 i 56,9% dla lat 1771–1790⁶⁸. Różnica w poziomie rozwoju gospodarczego między Wielkopolską a powiatem lubelskim oraz związane z nią inne natężenie ruchu tranzytowego nie może powodować takiej dysproporcji statystycznej. Nie tłumaczą jej również wątpliwości co do wiarygodności przedstawionych przez tego badacza danych. Przede wszystkim przytoczone liczby odnoszą się do relacji między obiektami, które badacz ten określił jako odpowiednio „karczmy” (niewjazdne) i „gościńce” (wjazdne). W obliczeniach pominął on natomiast gospody o niezidentyfikowanym charakterze, których dla lat 1771–1780 zarejestrował 399 (spośród ogólnej liczby 894)⁶⁹.

Wobec powyższego kolejny etap postępowania badawczego obejmował określenie cech wskazujących na zajezdność karczem, nawet jeśli nie zostały tak *expressis verbis* nazwane w źródle. Przyjmując wcześniejsze uwagi o charakterze informacji występujących w opisach gospodarczych, możliwe stało się ich pełniejsze wykorzystanie w odniesieniu do obiektów, których funkcji bezpośrednio nie określono. Na podstawie wniosków z analizy materiału źródłowego oraz literatury przedmiotu dwie cechy karczem zajezdnych należałoby uznać za kluczowe:

Rozplanowanie obiektu (1)⁷⁰. Specyfika wynikała z pełnionych funkcji gastronomiczno-hotelarskich. Nastawienie na obsługę i zaspokajanie potrzeb osób podróżujących sprawiało, że obiekty o charakterze zajezdnym wyposażone były nie tylko w izbę karczemną, ale również w pomieszczenia noclegowe oraz stajnie wjazdne mogące pomieścić zaprzęgi.

Lokalizacja (2). Specyficzna grupa docelowych klientów wpływała także na usytuowanie gospód zajezdnych w przestrzeni geograficznej. O ile te szynkowe stawiano z myślą o potrzebach miejscowej ludności i budowano zazwyczaj w środku wsi lub przy najbardziej uczęszczanych drogach wewnętrznych (lokalnych), tak wjazdne lokalizowano przy sieci drogowej

⁶¹ APL, KGL, sygn. 414, k. 541v. Obecnie część miasta Lublina. W okresie XV–XVIII w. wieś złożona z folwarków stanowiących własność klasztorów lubelskich, funkcjonujących pod nazwami: Rury Bonifraterskie, Rury Brygidkowskie, Rury Świętego Ducha czy Rury Jezuickie; Osady. 1986, s. 124–125.

⁶² APL, KGL, sygn. 474, s. 811.

⁶³ APL, KGL, sygn. 400, k. 418. Wieś położona 9 km od Piask. W XV w. istniała pod nazwą Siostrzewitów; Słownik. 1983, s. 211.

⁶⁴ APL, KGL, sygn. 474, s. 808.

⁶⁵ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 75, k. 25, 38.

⁶⁶ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 135, k. 19v.

⁶⁷ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 135, k. 13.

⁶⁸ Szczepaniak M. 1977, s. 89.

⁶⁹ Szczepaniak M. 1977, s. 178. Dla tej dekady udział poszczególnych typów gospód wśród wszystkich karczem (uwzględniając te o nierozpoznanym przeznaczeniu) wyglądałby następująco: wjazdne — 30,42% (272 obiekty), niewjazdne — 24,95 (223), nieokreślone — 44,63% (399).

⁷⁰ Na kwestię rozplanowania wnętrza już w XVIII w. zwracał uwagę ks. Piotr Świtkowski w dziele pt. *Budowanie wiejskie* [...], pisząc: „Gościńiec choć nie wielki, będzie wygodny, kiedy w środku będzie miał sien, za nią kuchnię. Zaś po prawej stronie izbę wielką do szynku i zabaw chłopskich z komorą dla karczmarza. A po lewej izbę mierną, z której idzie dwoje drzwi do dwóch pokoików. Z tej i owej strony gościńca, o 20, 30 kroków w przód, powinny być dwie stajnie mierne zamiast jedney wielkiej”; Świtkowski P. 1782, s. 286.

o znaczeniu ponadlokalnym. Stąd informacje o umiejscowieniu karczmy przy drogach pocztowych lub gościńcach oraz jej peryferyjne usytuowanie względem wsi należałoby traktować jako przesłankę wskazującą na jej wjezdny charakter.

Zasadność przyjęcia takich wyróżników potwierdzają opisy gospodarze oraz akta wizytacji odnoszące się do wskazanych dwunastu karczem powiatu lubelskiego, które bezpośrednio określono jako „zajezdne” lub „wjezdne”. Przykładowo charakterystyka pierwszej gospody z Karczmiśk zawiera informacje o izbie gościnnej. Jednocześnie odnotowano, że znajduje się ona „przy drodze od browaru do gościńca od Kazimierza”⁷¹. Tym samym spełnia oba kryteria. Podobnie drugi obiekt w tej miejscowości, który zgodnie z opisem ma stajnię, izbę i komorę (1), a także położony jest nieopodal gościńca (2). Analogicznie rzecz wygląda w przypadku karczmy w Wojszynie. W jej zabudowaniach mieściły się dwie izby (jedna z alkierzem), komora, kuchnia oraz obszerna stajnia z dwoma żłobami (1). Usytuowana była ona naprzeciwko browaru, przy gościńcu prowadzącym do Kazimierza Dolnego (2)⁷². Gospoda w Mełwi zawierała stajnię (1) oraz znajdowała się przy drodze (2)⁷³. Z kolei ta we wsi Rury oferowała szereg pomieszczeń przeznaczonych do obsługi podróżnych (1), a także usytuowana była „na gościńcu od Lublina przez ulicę Panny Maryi do Zemborzyc prowadzącym”. Wskazano również, że jedno z okien jest „wprost gościńca ku Lublinowi”(2)⁷⁴.

Dzięki danym ze źródeł tekstowych możliwe stało się ustalenie przeznaczenia kolejnych pięciu karczem spełniających oba powyższe kryteria, które w przekazie źródłowym nie zostały bezpośrednio nazwane zajezdny. W drugiej z wojszyńskich karczem, zlokalizowanej przy gościńcu prowadzącym do przeprawy przez Wisłę (2) znajdowała się izba, komora oraz stajnia (1)⁷⁵. Z kolei obiekt w Zaborzu mieścił obszerną stajnię i izbę gościnną (1) i zbudowany był przy gościńcu kazimierskim (2)⁷⁶. Przy drodze takiego typu (2) stała też gospoda w Jaszczowie⁷⁷, mająca izdebkę gościnną, dużą stajnię z czterema żłobami i komorę na piętrze (1). Podobnie ta w Przybysławicach składała się z kilku izb, komory, sieni, alkierza, kuchni z piecem murowanym (1) oraz wzniesiona została przy drodze (2)⁷⁸. Z kolei karczma wilkołaska, leżąca w dobrach duchownych, wyposażona była w dwie izby z alkierzami, sień i kuchnię z piecem murowanym (1), a do tego umiejscowiona była „na gościńcu lubelskim” (2)⁷⁹.

Opisy następných ośmiu karczem wskazują na ich potencjalnie zajezdny charakter poprzez udokumentowanie jednej z dwóch wyodrębnionych cech charakterystycznych. W przypadku obiektu w Chmielu niewątpliwie spełnione zostało kryterium pierwsze. Miał on stajnię, izbę oraz komorę⁸⁰. Podobnie ten w Janowicach, w którym znajdowały się stajnia, izba, komora oraz piwnica⁸¹. Analogicznie w pomieszczenia i zabudowania świadczące o zajezdny charakterze (1) wyposażone były gospody we wsiach Tatar⁸², Wola Przybysławska⁸³, Niebrzegów⁸⁴,

⁷¹ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 135, k. 13.

⁷² AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 135, k. 19v.

⁷³ APL, KGL, sygn. 476, s. 69.

⁷⁴ APL, KGL, sygn. 414, k. 541v.

⁷⁵ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 135, k. 19v.

⁷⁶ APL, KGL, sygn. 474, s. 811.

⁷⁷ APL, KGL, sygn. 378, k. 1146.

⁷⁸ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 218, k. 29v.

⁷⁹ AAL, Rep 60A, sygn. 105, s. 52.

⁸⁰ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 156, k. 80.

⁸¹ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 156, k. 35v.

⁸² APL, KGL, sygn. 319, s. 9, 11.

⁸³ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 218, k. 33.

⁸⁴ Było w niej kilka pomieszczeń, izba gościnna oraz stajnia; APL, KGL, sygn. 369, k. 1580–1580v.

Żuków⁸⁵ oraz jedna z pięciu karczem w Zemborzycach⁸⁶. Z kolei kryterium drugie spełnia bez wątplenia obiekt w Czołnie, o którym zapisano, że jest „przy gościńcu bełżyckim”⁸⁷, natomiast opis gospodarczy nie daje wglądu w rozplanowanie jego wnętrza, w związku z czym trudno ocenić, czy cechował go również pierwszy z wyróżników.

Tym samym metoda polegająca na wyodrębnieniu cech charakterystycznych karczem zajezdnych i skonfrontowaniu ich ze źródłami dokumentowo-tekstowymi przyniosła dodatkowych trzynaście obiektów, które można uznać za „gościńce”. Uzyskana w ten sposób liczba dwudziestu pięciu gospód wjezdnych stanowi nadal jedynie 4,3% ogółu karczem (580) zidentyfikowanych w powiecie lubelskim na podstawie spisu podymnego z 1790 r. W zestawieniu z przytoczonymi powyżej statystykami wydaje się, że jest to wciąż liczba zdecydowani zaniżona.

Brak dalszych wiarygodnych możliwości weryfikowania zajezdności karczem na obszarze powiatu lubelskiego na podstawie przekazów dokumentowo-tekstowych sprawia, że konieczne jest skorzystanie ze źródeł kartograficznych. Uwzględnienie tego typu materiału jest uzasadnione w kontekście wyodrębnionego wcześniej kryterium lokalizacji, zwłaszcza usytuowania karczem zajezdnych względem sieci drogowej.

Karczmy, jako ważne obiekty, były oznaczane na analizowanych dawnych mapach, co niewątpliwie wiązało się również z ich znaczeniem w sieci komunikacyjnej. Ten etap badawczy polegał na korelacji danych kartograficznych (omówione mapy Perthéesa i Heldensfelda) ze źródłami pisanyimi, przede wszystkim z *Geograficzno-statystycznym opisaniem parafiiów* [...]. Źródło to zawiera informacje na temat trzydziestu jeden karczem. W przypadku osiemnastu z nich posłużono się nazwą wskazującą na lokalizację (np. Karczma Ościeradowska⁸⁸) lub nazwą własną (Karczma Gęś⁸⁹). Siedem ze zidentyfikowanych obiektów znajdowało się przy drogach pocztowych, a dwadzieścia cztery przy gościńcach. Fakt zlokalizowania tych gospód w miejscowościach, które leżały przy drogach głównych, mógł wskazywać na ich potencjalnie zajezdny charakter. Z *Geograficzno-statystycznym opisaniem parafiiów* [...] ściśle powiązana jest *Mapa szczególna województwa lubelskiego* [...] ⁹⁰, na której do oznaczenia karczem zastosowano symbole punktowe graficznie bardzo zbliżone do tych desygnujących takie obiekty w pierwszym z wymienionych źródeł⁹¹. Analiza treści mapy pozwoliła wskazać na badanym obszarze czterdzieści jeden karczem, z których trzynaście zlokalizowanych było przy drogach pocztowych, a dwadzieścia osiem przy gościńcach. Ponadto dwadzieścia dwie karczmy miały na mapie dodatkową etykietę z nazwą, np. „Karczma Gęś” (Oleśniki), nazwą odmiejscową „Karczma Ludwińska” (Ludwin) lub samym słowem „Karczma” (Dys). W odniesieniu do usytuowania przestrzennego występują określenia takie jak „Karczma Dąbrowicka” (Sławin) oraz „Karczma Graniczna” (Zawadów). Z tychże dwudziestu dwóch gospód osiem nie miało odpowiadającego oznaczenia w *Geograficzno-statystycznym opisaniu parafiiów* [...], np. Karczma Wymysłów. Z kolei osiem karczem w nim opisanych nie miało odpowiednika na mapie Perthéesa.

Dotychczasowy stan badań nie pozwala jednoznacznie ustalić charakteru obiektów karczemnych zarejestrowanych na *Mappie szczególnej województwa lubelskiego* [...] ⁹². Można jedynie przypuszczać, że ich wybiórcze przedstawienie oraz wskazanie tylko tych znajdujących

⁸⁵ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 156, k. 87v.

⁸⁶ AGAD, ASK, dz. LVI, sygn. 156, k. 46v.

⁸⁷ APL, KGL, sygn. 411, k. 318.

⁸⁸ NBU, sygn. I 5975, k. 51.

⁸⁹ NBU, sygn. I 5975, k. 46.

⁹⁰ Szady B. 2012, s. 27.

⁹¹ Patrz przyp. 89 i 90.

⁹² Autorzy projektu „Kartografia w służbie reform państwa epoki stanisławowskiej — krytyczne opracowanie «Geograficzno-statystycznego opisanie parafiiów Królestwa Polskiego» oraz map województw koronnych Karola Perthéesa” zaklasyfikowali karczmy do obiektów przemysłowych; <<https://perthees.ihpan.edu.pl>> (dostęp 10.03.2021).

się na głównych drogach świadczy, iż autor mapy oznaczał karczmy zajezdne. Należy podkreślić, że tylko w przypadku trzech z nich w inwentarzach bezpośrednio odnotowany został zajezdny charakter.

Kolejnym przekazem kartograficznym korelowanym z danymi pozyskanymi ze źródeł dokumentowo-tekstowych była mapa Heldensfelda. Ukazano na niej obraz sieci komunikacyjnej zbliżony do tego z mapy Perthéesa. Nie wykazuje on istotnych zmian będących następstwem budowy dróg bitych⁹³. Te widoczne są dopiero w materiale kartograficznym z pierwszej połowy XIX stulecia, np. na mapie Kwatermistrzostwa, na której zobrazowano układ komunikacyjny przekształcony w wyniku regulacji prawnych i działań wprowadzanych od powstania Królestwa Kongresowego, m.in. wytyczenia dróg bitych, które przejęły funkcje starych traktów⁹⁴.

Zastosowanie metody kartograficznej⁹⁵ i porównanie treści mapy Heldensfelda z danymi pochodzącymi ze źródeł pisanych umożliwiło potwierdzenie istnienia karczmem (wskazanych we wcześniej wymienionych źródłach) i doprecyzowanie ich lokalizacji (pierwotnie warstwa wektorowa z karczmami stanowiła centroid miejscowości). Przy czym tylko w przypadku jedenastu obiektów oznaczonych etykietą „Karczma”, „Karczma Świdnicka”, „WH” (tj. *Wirthshaus*) itp. (por. ryc. 2) możliwe było jednoznaczne określenie ich dokładnego położenia. Identyfikacja pozostałych wymagała szczegółowej analizy wizualnej mapy oraz opisów z materiału dokumentowo-tekstowego (np. wskazujących na umiejscowienie obiektu).

Chronologicznie najpóźniejszym z badanych źródeł jest mapa Kwatermistrzostwa ukończona w 1843 r. Na jej podstawie można zidentyfikować gospody wjezdne, które w niektórych przypadkach oznaczone są etykietą „*K. Drog.*” (Karczma drogowa) poświadczającą charakter obiektu. Na podstawie tej mapy dawnej, na terenie powiatu lubelskiego zarejestrowano dwadzieścia sześć karczmem wjezdnych. Sześć spośród nich nie zostało doliczonych do ogólnej liczby gospód, ponieważ ich istnienie w interesującym nas okresie nie zostało potwierdzone w taryfie podymnego z 1790 r. Po skorelowaniu danych z mapy Kwatermistrzostwa z informacjami z innych źródeł liczba potwierdzonych wsi z karczmami zajezdnymi zwiększyła się o osiemnaście (Bełcząc, Czech, Długie, Giełczew, Gródek, Jastków, Kamieniowa Wola, Kamień, Kaliszany, Korytków, Kłoda, Ludwin, Okalew, Świdniczek, Trzeszkowice, Witaniów, Wólka Lesiecka oraz Zawadów), natomiast samych obiektów o dwadzieścia, gdyż dwie karczmy istniały w Jastkowie oraz Trzeszkowicach.

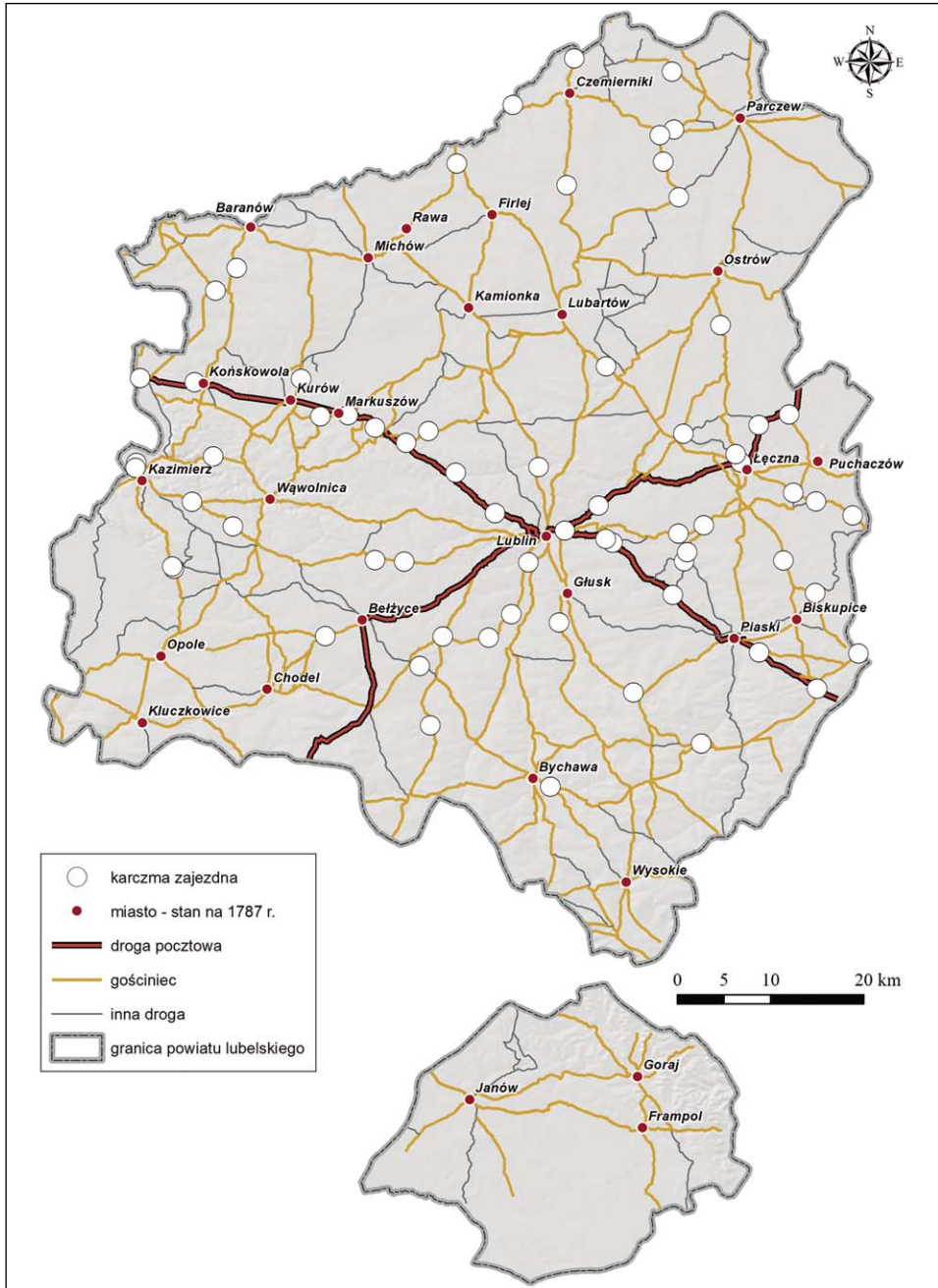
Przeprowadzone analizy pozwoliły na następujące konkluzje. Potwierdzenie istnienia lub charakteru zajezdnego gospód znajdujemy w poszczególnych źródłach dla następującej liczby obiektów: *Geograficzno-statystyczne opisanie parafii* [...] — 31; mapa Perthéesa — 41; mapa Heldensfelda — 11; mapa Kwatermistrzostwa — 20. Skorelowanie tych danych ostatecznie umożliwiło stwierdzenie, że w drugiej połowie XVIII w. w powiecie lubelskim funkcjonowało co najmniej 66 karczmem wjezdnych (ryc. 5), co stanowi 11,38% wszystkich zarejestrowanych (580).

W przypadku zdjęcia Galicji Zachodniej zauważalny jest niski współczynnik weryfikacji zajezdności. Według taryfy podymnego z 1790 r. w Zemborzycach znajdowały się cztery karczmy, co znalazło potwierdzenie tylko na mapie Heldensfelda, ale tylko jedna z nich miała udokumentowaną funkcję wjezdną. Przypadek ten wskazuje, że to źródło kartograficzne jest przydatne głównie w identyfikowaniu obiektów karczmemnych jako takich, ich charakter musi zaś być weryfikowany za pomocą innych przekazów.

⁹³ Budzyński Z. 2013; Janeczek A. 2013.

⁹⁴ Zawadzki M. 2018, s. 234.

⁹⁵ „W najnowszym podręczniku kartografii pojęcie kartograficznej metody badań zdefiniowane jest jako wykorzystanie map do celów naukowych (Paślawski 2006). Ten złożony proces stanowi «najwyższą» formę użytkowania map. Polega ona na pomiarze, przekształceniu i interpretacji danych znajdujących się na mapach w celu uzyskania poszerzonej, nowej jakościowo informacji wynikającej z funkcji samej mapy, a nie z danych użytych do jej stworzenia”; Mazur M. 2013, s. 34.



Ryc. 5. Karczmy zajezdne na obszarze powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII w.; oprac. własne

Fig. 5. Inns in the in the Lublin district in the second half of the eighteenth century; prepared by the authors

Nie zaobserwowano korelacji pomiędzy liczbą karczem w danej miejscowości a występowaniem funkcji zajezdnej. Wśród dwudziestu pięciu wsi z trzema lub czterema karczmi tylko w sześciu udokumentowano karczmy zajezdne.

IV. Zakończenie — rezultaty badań

Przeprowadzone postępowanie badawcze umożliwiło odtworzenie obrazu sieci karczem zajezdnych na obszarze staropolskiego powiatu lubelskiego. Analiza wykorzystanych źródeł i wyników kwerendy pozwala na wyciągnięcie szeregu wniosków i sformułowanie postulatów badawczych.

Gospody zajezdne lokalizowano przeważnie poza obrębem zabudowań wiejskich z wyjątkiem sytuacji, gdy dana miejscowość znajdowała się przy gościńcu. Zazwyczaj karczmy tego typu sytuowano przy bardziej uczęszczanych drogach lub też ich skrzyżowaniach. Siedemnaście znajdowało się w ciągu dróg pocztowych, a czterdzieści dziewięć na gościńcach. Liczba obiektów zajezdnych może świadczyć o intensywności ruchu podróznego oraz zaawansowaniu rozwoju urządzeń komunikacyjnych.

Zwraca uwagę niska liczba karczem zajezdnych zidentyfikowanych przy drodze pocztowej z Lublina w kierunku Kraśnika i Krakowa oraz przy trakcie wiodącym do Wielkiego Księstwa Litewskiego. Szczególnie widoczny jest kontrast po zestawieniu tych wartości z wynikami uzyskanymi dla traktu z Warszawy przez Lublin do Kamieńca Podolskiego, na którym tego typu obiekty położone były w regularnych trzy–czteromilowych odstępach (zob. ryc. 5), co skądinąd odpowiada dystansowi, jaki zazwyczaj pokonywali jednego dnia kupcy podróżujący z towarem. Wskazaną różnicę można tłumaczyć intensywnością ruchu drogowego, która w przypadku połączenia między miastem pełniącym rolę stolicy Rzeczypospolitej, siedzibą Trybunału Koronnego oraz twierdzą pograniczną prawdopodobnie była dużo większa aniżeli w przypadku gościńca z Wielkiego Księstwa Litewskiego do Krakowa. Zasadniczo też komunikacja między Warszawą a obszarami litewskimi odbywała się przez trakt przebiegający przez Węgrów, Sokołów, Krzemień i dalej przez Drohiczyn i Mielnik w kierunku Brześcia Litewskiego lub przez Brańsk i Białystok w kierunku Grodna oraz Wilna⁹⁶.

Wśród wysuwanych postulatów badawczych należy wskazać konieczność opracowania metody pozwalającej na oszacowanie stopnia prawdopodobieństwa pełnienia funkcji zajezdnych przez karczmy, w przypadku których źródła dokumentowo–tekstowe oraz kartograficzne dostarczają jedynie informacji o ich istnieniu. Wydaje się, że właściwym kierunkiem są badania nad siecią drogową, znaczeniem poszczególnych traktów, pełnionymi przez nie funkcjami oraz intensyfikacją ruchu drogowego na danych odcinkach.

Przeprowadzone analizy uprawniają również do stwierdzenia konieczności dokonania weryfikacji informacji o teoretycznym przebiegu dróg pocztowych i skorelowania ich z siecią karczem zajezdnych. Wydaje się, że w przypadku powiatu lubelskiego w drugiej połowie XVIII w. na podstawie opracowanej struktury lokalizacji karczem zajezdnych można wnioskować o innym niż wskazywałyby to dane z mapy Perthéesa oraz z „Dziennika Handlowego”⁹⁷ przebiegu drogi pocztowej z Lublina w kierunku Kraśnika. Zgodnie z informacjami z powyższych źródeł wiodła ona przez Konopnicę i Radawiec. Tymczasem nagromadzenie i usytuowanie karczem na odcinku między Lublinem, Zemborzycami i Strzeszkowicami może wskazywać na jej przesunięcie w kierunku południowym.

⁹⁶ Naruszewicz A.S. 2008, s. 399. Spadek znaczenia traktu łączącego Wilno z Krakowem i przesunięcie natężenia ruchu drogowego w kierunku północnym, z pominięciem Lublina, następowały stopniowo od początku XVII w. i wiązały się z usytuowaniem stolicy Rzeczypospolitej w Warszawie; Tkaczyk J. 2016, s. 35.

⁹⁷ Transport. 1786, s. 93.

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne

- AAL [Archiwum Archidiecezjalne Lubelskie], Rep 60A, sygn. 105.
AGAD [Archiwum Główne Akt Dawnych], ASK [Archiwum Skarbu Koronnego], dział LVI, sygn. 75, 135, 156, 157, 218, 314.
APL [Archiwum Państwowe w Lublinie], KGL [Księgi Grodzkie Lubelskie], sygn. 319, 369, 378, 387, 400, 404, 411, 414, 462, 472, 474, 476.
NBU [Nacional'na biblioteka Ukraïni imeni V.Ì. Vernads'kogo], sygn. I 5975 (*Geograficzno-statystyczne opisanie parafiiów Królestwa Polskiego w roku 1796 przez K. Perthéesa Geografa Króla Stanisława Augusta*).

Źródła i opracowania publikowane

- Affek Andrzej. 2012. *Kalibracja map historycznych z zastosowaniem GIS*, [w:] *Źródła kartograficzne w badaniach krajobrazu kulturowego*, red. J. Plit, J. Nita, Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego, 16, Sosnowiec, s. 48–62.
- Baranowski Bohdan. 1964. *Przetwórstwo spożywcze*, [w:] *Zarys historii gospodarstwa wiejskiego w Polsce*, red. J. Leskiewiczowa, 2, red. B. Baranowski, J. Topolski, Warszawa, s. 282–291.
- Baranowski Bohdan. 1979. *Polska karczma. Restauracja. Kawiarnia*, Wrocław.
- Błądek Zenon, Tulibacki Tadeusz. 2003. *Dzieje krajowego hotelarstwa od zajazdu do współczesności. Fakty, obiekty, ludzie*, Poznań–Warszawa.
- Bobrzyński Michał. 2016. *Historia Karczmy. O prawie propinacji w dawnej Polsce*, Kraków.
- Boroda Krzysztof. 2016. *Geografia gospodarcza Królestwa Polskiego w XVI wieku*, Białystok.
- Broniewski Tadeusz. 1959. *Historia architektury w zarysie*, Wrocław.
- Buczek Karol. 1930. *Mapa województwa krakowskiego z doby Sejmu Czteroletniego (1788–1792). Źródła i metoda*, Kraków.
- Buczek Karol. 1963. *Dzieje kartografii polskiej od XV do XVIII wieku. Zarys analityczno-syntetyczny*, Wrocław.
- Budzyński Zdzisław. 2013. *Cesarские го́щице в Галиции. Pierwszy etap budowy sieci dróg bitych (wg mapy józefińskiej Fryderyka Miega)*, [w:] *Galicyskie drogi i bezdroża, 1, Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów, s. 25–57.
- Burszta Józef. 1950. *Wieś i karczma. Rola karczmy w życiu wsi pańszczyźnianej*, Warszawa.
- Cebryk Paweł. 2015. *Dawne mapy topograficzne Lubelszczyzny jako źródła informacji w badaniach historyczno-geograficznych*, [w:] *Dawne mapy topograficzne w badaniach geograficzno-historycznych*, red. A. Czerny, Lublin, s. 85–102; online: <https://phavi.umcs.pl/at/attachments/2016/0708/103742-czerny-dawne-mapy-07-07-low-res.pdf> (dostęp 10.03.2021).
- Chłudziński Andrzej. 2002. *Nazwy karczem na Pomorzu*, „Nasze Pomorze. Rocznik Muzeum Zachodnio-Kaszubskiego w Bytowie”, 4, s. 175–197.
- Chrzanowski Tadeusz. 1958. *Karczmy i zajazdy polskie*, Warszawa.
- Ćwik Władysław, Reder Jerzy. 1977. *Lubelszczyzna. Dzieje rozwoju terytorialnego, podziałów administracyjnych i ustroju władz*, Lublin.
- Dudzik Grzegorz P. 2005. *Przyczynek do dziejów karczem w Polsce (XVII–XIX wiek). Próba odtworzenia historii i charakterystyki karczem na terenie Zielonki*, „Studia i Materiały do Dziejów Powiatu Wołomińskiego”, 1, s. 233–266.
- Dunin-Wąsowicz Teresa. 2011. *Drogami średniowiecznej Polski. Studia z dziejów osadnictwa i kultury*, oprac. A. Janeczek, Warszawa.
- Ertman Aldona. 2007. *Rękopiśmienna mapa województwa podlaskiego Karola Perthéesa z r. 1795. Jej źródła, metoda opracowania i znaczenie dla badań historycznych*. „Analecta. Studia i Materiały z Dziejów Nauki”, 16, 1–2, s. 129–137.
- Historia. 1978. *Historia kultury materialnej Polski w zarysie*, red. W. Hensel, J. Pazdur, 4, *Od połowy XVII do końca XVIII wieku*, red. Z. Kamińska, B. Baranowski, Wrocław.
- Jakimowicz Kamil. 2020. *Instytucje państwowe i samorządowe w życiu mieszkańców Lublina w latach 1764–1794*, Lublin.

- Janeczek Andrzej. 2013. *Staropolski układ komunikacyjny na mapie józefińskiej Galicji z lat 1779–1783. Szansa czy iluzja rekonstrukcji*, [w:] *Galiczyjskie drogi i bezdroża*, 1, *Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów, s. 9–24.
- Janicka Stanisława. 1999. *Gospody — oberże w Gorzowie od XVI w. do 1950 roku*, „Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny”, 1, 6, s. 107–121.
- Jawor Grzegorz. 1991. *Ludność chłopska i społeczności wiejskie w województwie lubelskim w późnym średniowieczu. Schyłek XIV–początek XVI wieku*, Lublin.
- Karczowa Helena, Maciejewska Wanda, Piechota Regina. 1959. *Katalog inwentarzy dóbr ziemskich XVI–XVIII wieku sporządzony na podstawie ksiąg grodzkich i ziemskich*, red. W. Maciejewska, Warszawa.
- Karta. 1839–[1843]. *Topograficzna karta Królestwa Polskiego*, [Petersburg].
- Kozdrach Mariusz. 2013. *Sieć karczem powiatu radomskiego w drugiej połowie XVI wieku*, „Radomskie Studia Humanistyczne”, 1, s. 107–140.
- Kumor Bolesław. 1978. *Spis ludności Diecezji Krakowskiej prymasa Michała Jerzego Poniatowskiego z 1787 roku*, „Archiwa, Biblioteki i Muzea Kościelne”, 36, s. 349–369, <https://doi.org/10.31743/abmk.7103>
- Libiszowska Zofia. 1958. *Stan gospodarczy ziemi łączyckiej i sieradzkiej w końcu XVIII w. w świetle opisów Holschego*, „Rocznik Łódzki”, 1 (4), s. 163–176.
- Mazur Marcin. 2013. *Metoda kartograficzna jako źródło informacji w badaniach obszarów wiejskich*, „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica”, 13, s. 41–58.
- Myśliński Kazimierz. 1997. *Lublin na dawnych szlakach handlowych*, [w:] *Lublin w dziejach i kulturze Polski*, red. T. Radzik, A.A. Witusik, Lublin, s. 27–50.
- Naruszewicz Adam Stanisław. 2008. *Dyaryjusz podróży Jego Królewskiej Mości na sejm grodzieński*, wyd. M. Bober-Jankowska, Biblioteka Pisarzy Polskiego Oświecenia, 8, Warszawa.
- Olszański Henryk. 1998. *Karczmy zajezdne w południowo-wschodniej Polsce*, „Materiały Muzeum Budownictwa Ludowego w Sanoku”, 34, s. 105–140.
- Osady. 1986. *Dzieje Lubelszczyzny*, 4, *Osady zaginione i o zmienionych nazwach historycznego województwa lubelskiego*, oprac. S. Wojciechowski, A. Sochacka, R. Szczygieł, Warszawa.
- Perthées Karol de. [1806]. *Mapa szczególna województwa lubelskiego [...]*, Paryż.
- Pszczółkowski Adam A. 2011. *Szlachta ziemi ciechanowskiej w świetle taryfy podymnego z 1775 roku*, „Przeszłość Demograficzna Polski”, 30, s. 25–52.
- Rutkowski Henryk. 1973. *Drogi*, [w:] *Atlas historyczny Polski. Mapy szczegółowe XVI wieku*, 7, *Mazowsze w drugiej połowie XVI wieku*, red. W. Pałucki, 2, s. 112–120.
- Sawicki Ludomir. 1928. *Pułkownika Antoniego Barona Mayera von Heldensfeld zdjęcia topograficzne w Polsce w latach 1801–1804*, Kraków.
- Siwek Andrzej. 2003. *Staropolskie karczmy pod Babią Górą*, „Rocznik Babiogórski”, 5, s. 191–198.
- Słownik. 1983. *Dzieje Lubelszczyzny*, 3, *Słownik historyczno-geograficzny województwa lubelskiego w średniowieczu*, oprac. S. Kuraś, Warszawa.
- Sobczyński Marek. 2019. *Karczmy, zajazdy i gospody na ziemi łódzkiej dawniej i obecnie*, [w:] *Rzeczpospolita domów*, 5, *Karczmy, zajazdy, gospody...*, red. K. Krawiec-Złotkowska, Słupsk, s. 365–387.
- Srogosz Tadeusz. 1979. *Specyfika karczmarstwa na terenie województw łączyckiego i sieradzkiego oraz ziemi wieluńskiej w XVIII wieku (na marginesie książki M. Szczepaniaka, Karczma, wieś, dwór)*, „Rocznik Łódzki”, 25 (28), s. 165–171.
- Stamm Edward. 1938. *Staropolskie miary*, 1, *Miary długości i powierzchni*, Warszawa.
- Starzykiewicz Agnieszka. 2014. *Nazwy karczem — historia karczmiennictwa, charakter użytkowy na przestrzeni wieków, tendencje nazewnicze*, „Słowo. Studia językoznawcze”, 5, s. 212–223.
- Szady Bogumił. 2012. *Mapa województwa lubelskiego Karola Perthéesa z 1786 roku jako źródło kartograficzne i historyczne*, „Biblioteka Polskiego Przeglądu Kartograficznego”, 3, s. 26–35.
- Szady Bogumił. 2018. *Dawna mapa jako źródło w badaniach geograficzno-historycznych w Polsce*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 66, 2, s. 129–141.
- Szczepaniak Marian. 1972. *Karczma wiejska w powiecie kaliskim w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, „Rocznik Kaliski”, 5, s. 91–111.

- Szczepaniak Marian. 1977. *Karczma — wieś — dwór. Rola propinacji na wsi wielkopolskiej od połowy XVII do schyłku XVIII wieku*, Warszawa.
- Szewczyk Jarosław. 2012. *Wpływ czynników fiskalnych na tradycyjne formy architektoniczno-budowlane na przykładzie podlaskich urzędzeń piecowo-kominowych*, „Architecturae et Artibus”, 4, 2, s. 38–45.
- Szurowa Bogumiła. 1978. *Karczmy na Kielecczyźnie w XVIII i XIX wieku*, Kielce.
- Świtkowski Piotr. 1782. *Budowanie wiejskie dziedzicom dobr y possessorom toż wszystkim iakążkolwiek zwierzchność po wsiach i miasteczkach mającym do uwagi i praktyki podane. Z figurami*, Warszawa–Lwów.
- Tkaczyk Jacek. 2016. *Szlaki komunikacyjne i handlowe w okresie średniowiecza i nowożytności na obszarze współczesnej Lubelszczyzny*, [w:] *Drogi Lubelszczyzny. Odkrycia i badania archeologiczne*, red. E. Banasiewicz-Szykuła, Lublin, s. 25–42.
- Transport. 1786. *Artykuł V. O Transporcie Łądownym*, „Dziennik Handlowy. Zawierający w sobie wszystkie Okoliczności czyli Ogniwa całego Łańcucha Handlu Polskiego”, 1, 1–3, s. 81–96.
- Tyszkiewicz Jan. 2014. *Geografia historyczna. Zarys problematyki*, Warszawa.
- Wernerowa Wiesława. 1990. *Opisy parafii dekanatu knyszyńskiego z roku 1784*, „Studia Podlaskie”, 1, s. 99–205.
- Wernerowa Wiesława. 1993. *Opisy parafii dekanatu augustowskiego z 1784 roku*, „Studia Podlaskie”, 4, s. 161–239.
- Wernerowa Wiesława. 1994. *Rękopiśmienne opisy parafii litewskich z 1784 roku. Dekanat grodzieński*, Warszawa.
- Wernerowa Wiesława. 2003. *Ocena „ankiet parafialnych” jako źródła wiedzy Karola Perthéesa o fizjografię Rzeczypospolitej przedrozbiorowej*, [w:] *Karol Perthées (1739–1815) fizjograf Pierwszej Rzeczypospolitej. Życie oraz działalność kartograficzna i entomologiczna*, red. J. Pawłowski, Warszawa, s. 165–192.
- Wojciechowski Stefan. 1966. *Atlas historyczny Polski. Mapy szczegółowe XVI wieku*, red. W Pałucki, 3, *Województwo lubelskie w drugiej połowie XVI wieku*, Warszawa.
- Wosch Jan. 1984. *Drogi*, [w:] *Atlas historyczny Polski. Śląsk w końcu XVIII wieku*, 2, 2, *Komentarz*, red. J. Janczak, Wrocław, s. 54–55.
- Zawadzki Mateusz. 2018. *Sources and methods of reconstruction of postal roads in the second half of the 18th century on the example of the former Lublin Voivodeship*, „Polish Cartographical Review”, 50, 4, s. 233–242, <https://doi.org/10.2478/pcr-2018-0013>
- Zawadzki Mateusz. 2019. *Methodology of reconstruction of the Old-Polish road network as exemplified by the historic Lublin Voivodeship*, „Polish Cartographical Review”, 51, 3, s. 129–141, <https://doi.org/10.2478/pcr-2019-0011>
- Zimowski Lech. 1972. *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa.
- Związek Tomasz. 2017. *Drogi*, [w:] *Atlas historyczny Polski. Mapy szczegółowe XVI wieku*, red. H. Rutkowski, M. Słoń, 4, *Wielkopolska w drugiej połowie XVI wieku*, red. K. Chłapowski, M. Słoń, 2, *Komentarz, Indeksy*, Warszawa, s. 269–290.

Opracowania niepublikowane

- Tabela. 1790. *Tabela Dymów Ziemi Lubelskiej y Powiatu Urzędowskiego w 1790 r. opisana*, Kartoteka Województwa Lubelskiego, Zakład Atlasu Historycznego, Instytut Historii PAN.

Zasoby internetowe

- Mayer von Heldensfeld Anton. 1804. <https://maps.arcanum.com/en/map/firstsurvey-west-galicien> (dostęp: 21.02.2021).
<<https://data.atlasfontium.pl>> (dostęp: 08.03.2021).