

Czytanie ze zrozumieniem

Iwona Kochanowska, „Na drogach, a raczej bezdrożach” (fragment)

Napoleon Bonaparte po wkroczeniu na ziemię polskie zauważył sarkastycznie, że poznał tu piąty żywioł – błoto. Skoro na początku XIX w. zasłużyliśmy na takie miano, łatwo wyobrazić sobie wcześniejszy stan dróg. Były to z reguły trakty o nieutwardzonej nawierzchni, których jakość w największej mierze zależała od gleby i pogody. Nic więc dziwnego, że w podróży ustawicznie trzeba było naprawiać połamane koła i osie. Stałe mosty należały do rzadkości i przez rzeki przeprawiano się zazwyczaj brodem lub promem. Konie były podstawowym zwierzęciem pociągowym, choć do transportu na krótsze odległości wykorzystywano – szczególnie na wschodzie – tańsze i pewniejsze woły. Do przewozu towarów używano czterokołowych fur kupieckich, których ukośnie ustawione w stosunku do nawierzchni koła gwarantowały stabilność na wyboistych drogach. Przeciężna ładowność zarówno fury kupieckiej, jak i chłopskiej szacuje się na ok. 600 kg (przy zaprzęgu dwukonnym); większe wozy ciągnięte przez cztery bądź więcej koni mogły przewozić nawet jednotonowe ładunki, oczywiście na lepszych drogach. Szacuje się, że zaprzęgi takie dziennie pokonać mogły do 25 km. Słaba władza centralna i nieliczne mieszczaństwo nie były w stanie udźwignąć ciężaru inwestycji drogowych, a dysponująca taną siłą roboczą szlachta woląla korzystać z podwód (tj. pańszczyźnianej powinności przewozowej) lub spławu rzeczno. Używane wówczas statki: największe szkuty (nośność do 120 ton), dubasy (40–50 ton), bezmasztowe komiegi i lichtany, niewielkie baty oraz tratwy nie wymagały uregulowanych rzek. Stosowano zarówno żagle, jak i wiosła, a w miejscach trudnych do żeglugi – siłę zwierząt pociągowych, holujących statki wzdłuż brzegów. Z tego rodzaju transportu korzystano najczęściej wiosną, kiedy poziom wód był najwyższy, oraz w sierpniu i wrześniu, kiedy trzeba było przewieźć zbiory. W żegludze śródlądowej największe znaczenie oprócz Wisły miały: Bug, Dźwina, Niemen, Noteć, Odra, San i Warta. W praktyce nie interesowano się spławnością rzek i nikogo nie obciążano obowiązkiem ich utrzymania. Dopiero w 1764 r. Komisja Skarbu Koronnego podjęła się tego zadania. Rozpoczęto także budowę kanałów mających zapewnić Rzeczypospolitej dostęp do Morza Czarnego (m.in. tzw. kanał Ogińskiego). Istotna zmiana dokonała się w transporcie osobowym. Mężczyźni, zarówno stanu rycerskiego, jak i mieszczańskiego, podróżujący do tej pory wierzchem, przestali pojmować jako ujmę przesiadkę do karet i powozów. Symbolem społecznego statusu stała się kareta, której wielkość, zdobnictwo i liczba koni w zaprzęgu świadczyć miały o statusie właściciela. Trafnie ocenił swoich krajan Wacław Potocki: „O czymże Polska myśli i we dnie i w nocy? Żeby sześć zaprzęgano koni do karocy”.

Iwona Kochanowska, „Na drogach, a raczej bezdrożach” w: „Pomocnik historyczny. Rzeczpospolita Obojga Narodów”, wydawca „Polityka”, Warszawa 2011.

Zadania

Zadanie 1. Cytat z Wacława Potockiego: „O czymże Polska myśli i we dnie i w nocy? Żeby sześć zaprzęgano koni do karocy” przywołany w ostatnim zdaniu tekstu ma charakter:

A. aprobujący B. ironiczny C. polemiczny D. informacyjny

Odpowiedz:

Zadanie 2. Dominującą w tekście Iwony Kochanowskiej funkcją językową jest:

A. funkcja ekspresywna B. funkcja poetycka C. funkcja informatywna D. funkcja impresywna

Odpowiedz:

Zadanie 3. Oceń prawdziwość zdań odnoszących się do tekstu Iwony Kochanowskiej, wpisując P (prawda) lub F (fałsz).

1. W tekście pojawia się słownictwo naukowe.
2. Tekst zbudowany jest na zasadzie porównania.
3. W tekście autorka nie odwołuje się do konkretnych przykładów.

Zadanie 4. Na podstawie tekstu „Na drogach, a raczej bezdrożach” określ elementy aktu komunikacyjnego.

nadawca:

odbiorca:

komunikat:

kod:

Zadanie 5. Wypisz z ostatniego akapitu tekstu związek frazeologiczny.

Zadanie 6. Wyjaśnij krótko znaczenie tego frazeologizmu.

Zadanie 7. Z pierwszego akapitu wypisz jedno zdanie podrzędnie złożone przydawkowe.