

Achremczyk, Stanisław

"Polskie dominium maris Baltici.
Zagadnienia geograficzne,
ekonomiczne i społeczne X-XVIII w.",
Wacław Odyniec, Warszawa 1982 :
[recenzja]

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 1, 122-127

1983

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

kolonizacji ziemi chełmińskiej. Nie zgodziłbym się, że opozycja stanów pruskich przeciw Kazimierzowi Jagiellończykowi była taka sama, jak przeciw Zakonowi — starałem się wykazać, że wysuwała inne zarzuty i nigdy nie dążyła do walki zbrojnej. Wreszcie Boockmann jest zdania, że statystyka narodowości oparta na kryterium imionowym jest dla średniowiecza niemożliwa, sam jednak stosuje analogiczną metodę przy omówieniu pochodzenia rycerzy krzyżackich (ss. 62—63) i uzyskuje w ten sposób podstawę do szacunku liczbowego. Dla miast odrzuca tę metodę (ss. 131—135). Uważam, że po wyłączeniu grupy nieokreślonych, wzajemny stosunek liczbowy grup imion polskich i niemieckich daje podstawę do jakiegoś szacunku. Jest to w każdym razie więcej niż nic.

Książka Boockmanna posiada niemałą wartość naukową. Jest wyczerpująca i bardzo bezstronna, choć nie ze wszystkimi tezami można się zgodzić. Jest to lektura konieczna dla każdego badacza tych spraw, tym więcej, że w przypisach autor zamieścił omówienie literatury. Książka ta stanowi niewątpliwie krok naprzód w dyskusji toczony przez historyków polskich i zachodnio-niemieckich na marginesie rozmów o poprawie podręczników szkolnych.

Karol Górski

Wacław Odyniec, *Polskie dominium maris Baltici. Zagadnienia geograficzne, ekonomiczne i społeczne X—XVIII w.*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1982, ss. 348, 18 ilustracji.

Terminu *dominium maris Baltici* zaczęto po raz pierwszy używać za panowania Zygmunta Augusta, kiedy powstawało polskie władanie na Bałtyku. Kojarzy się on nieodparcie z wielką polityką morską Rzeczypospolitej, z wojnami i traktatami pokojowymi. Najpierw z wywalczeniem dostępu do morza, potem z poszerzaniem granicy morskiej i wreszcie z walką o utrzymanie się przy Bałtyku. Odyniec celowo pominął ogromny kompleks zagadnień politycznych, koncentrując się na ukazaniu geograficzno-ekonomiczno-społecznych problemów polskiego władztwa na Bałtyku. Wyeksponował przy tym rolę Gdańska, największego morskiego ośrodka handlowego i gospodarczego Rzeczypospolitej. Poruszył bardzo wiele istotnych problemów, z których, jak sam zaznaczył, każdy może stanowić temat na obszerną monografię. W dziewięciu rozdziałach autor scharakteryzował środowisko geograficzne Bałtyku, porty morskie, przemysł stoczniowy, rybołówstwo, handel, prawne problemy zwierzchności na morzu oraz ludzi morza.

W pierwszym rozdziale, zatytułowanym *Charakterystyka Bałtyku*, omówiono położenie geograficzne naszego morza, jego faunę i florę oraz zasoby surowców mineralnych. W jednym z podrozdziałów ukazał autor kształtowanie się polskiej granicy morskiej od X do XVIII w. Ten ciekawy problem zilustrował trzema mapkami, niezbyt ściśle tytułując drugą z nich, bowiem pokazuje ona granice nie z 1569 roku, ale z 1582, po rozejmie polsko-rosyjskim w Jamie Zapolskim.

Ciekawy podrozdział o bursztynie, skarbie nadbałtyckich ziem, warto było rozszerzyć o dodatkowe informacje na temat firmy Jasky. Ci monopolisci opanowali w XVI w. nie tylko rynek gdański, ale starali się (umowa z 1584 r.) uzależnić od swych dostaw bursztynników z Elbląga, Słupska i Kołobrzegu¹.

¹ A. R. Chodyński, *Spis bursztynników gdańskich od XVI do początku XIX wieku*,

Jeszcze w XVII w. Israel i Andrzej Jasky odgrywali w handlu bursztynem znaczną rolę. Czytelników z pewnością zainteresowałoby wspomnienie o co znakomitszych gdańskich bursztynnikach, m. in. o Michale Redlinie czy współtwórcach słynnej bursztynowej komnaty Erneście Schachcie i Gotfrydzie Turowie².

W drugim rozdziale charakteryzuje Odyniec porty morskie. Zrozumiałe, że najwięcej miejsca zajęło mu przedstawienie portu gdańskiego. Nie pominął przy tym informacji o pracach nad poprawą żeglowności dolnego biegu Wisły, od których zależało dobre funkcjonowanie gdańskiego portu. W ramach owych prac wspólnym wysiłkiem gdańszczan i elblązan wybudowano w rozwidleniu Wisły i Nogatu tzw. Szpicę Mątawską. Myślano też o dalszych robotach wodnych. Wśród wielu nie zrealizowanych planów, godny uwagi jest projekt znakomitego matematyka i inżyniera Simona Stevina, z początku XVII wieku, przewidujący regulację wód między Gdańskiem, Elblągiem i Szpicą Mątawską oraz przebudowę portów³. Ilekroć chciano ugodzić w Gdańsk, postulowano albo odcięcie go od Wisły, albo zbudowanie nowego portu, przez który szedłby handel Rzeczypospolitej. Plany owe wychodziły zarówno od Szwedów, jak i szlachty polskiej. Owe projekty nigdy jednak nie oczekiwały się pełnej realizacji, nie powiodły się one również i Fryderykowi II, który zamierzał odciąć Gdańsk od Wisły kierując jej nurt w stronę Elbląga. Na marginesie warto zaznaczyć, że budowa kanału bydgoskiego łączącego Wisłę przez Brdę, Noteć i Wartę z Odrą miała na celu skierowanie choć części polskiego handlu przez port w Szczecinie.

Odyniec scharakteryzował również port elbląski, akcentując stałe kłopoty tego miasta z utrzymaniem żeglowności kanału łączącego port z morzem.

W osobnym podrozdziale omówił małe porty królewskie. Sporo miejsca zajęło mu przedstawienie portu w Pucku, jako konkurencyjnego dla portu gdańskiego. Przez port pucki szły za granicę znaczne ilości szlacheckich produktów rolnych. Rada gdańska wykorzystując okoliczność, że starostwo puckie znalazło się we władaniu miasta, wydała w 1668 roku zakaz dokonywania przeładunków w porcie puckim. Wywołało to niezadowolenie szlachty. W targ z Gdańskiem popadł sędzia ziemski lęborski (a nie pucki) Piotr Przebendowski. Z chwilą gdy starostą puckim został Jan Sobieski, przeładunki w porcie puckim, mimo sprzeciwów Gdańska, wznowiono⁴. Ciekawy postulat ograniczenia uprzywilejowanej handlowej pozycji Gdańska wysunął w 1711 roku podkanclerzy litewski Stanisław Szczuka⁵. Przewidywał on dźwignięcie z upadku małych miast nadwiślańskich w tym i Pucka, w którym miano zbudować spichlerze szlacheckie i skierować eksport zboża przez ten port.

Odyniec zwrócił uwagę na port w Połędze i działalność kupców angielskich korzystających z tego portu na podstawie zezwolenia Jana III z 1685 roku i sejmu z 1690 roku. Warto nadmienić, iż w planach gospodarczych Augu-

Rocznik Gdański, 1981, t. 41, z. 1, ss. 193–214; zob. też Z. Szultka, *Znaczenie bursztynu z Prus Książęcych dla rozwoju cechu bursztynników w Słupsku w XVI–XVIII wieku*, Komunikaty Mazursko-Warmińskie, 1979, nr 4, ss. 428–431 i n.

² A. R. Chodyński, op. cit., s. 199.

³ A. Mączak, *Prusy Królewskie i Książęce w latach rozkwitu 1526–1657*, w: *Historia Pomorza*, t. 2, cz. 1, Poznań 1976, s. 251.

⁴ Cz. Biernat, *Życie portowe Gdańska w XVII–XVIII w.*, w: *Pomorze Nowożytnie*, t. 2, Warszawa 1958, ss. 266–267.

⁵ H. Olszewski, *Doktryny prawno-ustrojowe czasów saskich 1697–1740*, Warszawa 1961, ss. 109–110.

sta II realizowanych już w 1698 roku, port w Połędzie miał odgrywać rolę głównego ośrodka — niezależnego od Gdańska — w handlu ze Wschodem⁶.

Niezrozumiałe dla czego autor pominął porty w Braniewie i Fromborku. Mimo że nie były to porty królewskie, ich istnienie należało zauważyć. Zwłaszcza Braniewo⁷, jedno z sześciu miast pruskich należących do związku miast hanzeatyckich, zasługiwałoby na wzmiankę. Port braniewski nie odgrywał wprawdzie wielkiej roli w handlu, ale wiemy, iż wypływały stąd statki z ładunkami do Szwecji, Danii i Holandii. Bardzo interesujące informacje o portach Zalewu Wiślanego zasygnalizował niedawno, na podstawie piławskich ksiąg celnych, Andrzej Groth. Z nich to wiadomo, że w 1710 roku do braniewskiego portu zawinęło 11 statków, a wypłynęło ponad 50⁸. Z Braniewa do portów angielskich wywożono głównie len i towary leśne, a do portów szwedzkich zboże⁹. Port fromborski był przede wszystkim rybacki i tylko dodatkowo pełnił funkcje handlowe.

Jeżeli pisze się o polskim maris Baltici, to nie sposób nie zauważyć portów Prus Książęcych, przez które szły towary z Litwy. Należałoby przynajmniej scharakteryzować porty w Królewcu, Kłajpedzie, wzmiankować chociażby o portach kurlandzkich w Lipawie i Windawie oraz o Rydze, gdy znajdowała się ona pod panowaniem Rzeczypospolitej.

W trzecim rozdziale autor omówił rzemiosło i przemysł stoczniowy. Interesującym wykładem wprowadził czytelników w tajniki budowy statków, uką-żując pracę stoczni w Gdańsku i Elblągu. Nadmienił również, iż w XIV wieku budowano statki także w Braniewie.

Rozdział czwarty dotyczy rybołówstwa. Za cenne należy uznać wydobyte przez autora interesujących informacji źródłowych z akt przechowywanych w Archiwum Diecezji Chełmińskiej w Pelplinie. Dowiadujemy się z nich, jakie korzyści od rybaków nadmorskich wsi ciągnęły Norbertanki żukowskie. Odyniec zwrócił uwagę na zabiegi Gdańska, zmierzające do opanowania handlu rybą. Uzależnili gdańszczanie od siebie rybaków helskich, a także usiłowali opanować handel jesiotrem łowionym w Zalewie Wiślanym. Jednakże nie udało się im przejąć handlu tą rybą, a skład jesiotrowy w połowie XVII w. musiano zlikwidować. Główne centrum handlu jesiotrem znajdowało się w Piławie.

W najobszerniejszym, piątym, rozdziale omówił autor problemy żeglugi i handlu. W polskim handlu od połowy XV do końca XVIII w. wyodrębnił 3 okresy, pierwszy zamknął latami 1454—1561, drugi 1562—1657, a trzeci 1658—1795. Sam autor twierdzi, że daty owe bardziej związane są z dziejami politycznymi niż gospodarczymi. Koniec drugiego okresu przesunąłbym na rok 1660.

Przy pomocy licznych tabel przedstawiono ruch statków w Sundzie, wóz zboża z portu gdańskiego i elbląskiego, wyszczególniono eksport idący przez port w Gdańsku, Elblągu i Królewcu, a także zobrazowano ruch statków w porcie gdańskim. Siłą rzeczy dane statystyczne najbardziej tyczą się Gdańska, a warto byłoby je wesprzeć informacjami o ruchu statków w porcie

⁶ J. Staszewski, *O miejsce w Europie*, Warszawa 1973, ss. 154—155.

⁷ Informacje o porcie braniewskim można było uzyskać chociażby z monografii Braniewa. Zob. B. Chorostian, *Braniewo, w: Braniewo. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1973, ss. 88—92.

⁸ A. Groth, *Piławskie księgi celne z lat 1638—1712*, *Zapiski Historyczne*, 1980, t. 45, z. 1, s. 136.

⁹ *Ibidem*, s. 137.

elbląskim¹⁰. Ostatnio przybyło interesujących publikacji na temat handlu Gdańska i w ogóle handlu państw nadbałtyckich. Mogłyby one uzupełnić pracę Odyńca, niestety autor nie mógł ich wykorzystać¹¹.

Przez Gdańsk, Elbląg i Królewiec szły za granicę najprzeróżniejsze płody polskiej ziemi, w odwrotną stronę wędrowały różnorakie towary przemysłowe wytworzone zagranicą. Odbywało się to za pośrednictwem kupców owych miast, a i sama szlachta przyjeżdżała specjalnie do tychże portowych ośrodków, by zakupić potrzebne jej rzeczy. Co kupował polski szlachcic u kupców gdańskich i elbląskich? Na to odpowiada Odyńiec w specjalnym, ciekawym podrozdziale. Poszukiwanym towarem były zwłaszcza śledzie, np. w latach 1753—1771 tylko dla dóbr Rzewuskich kupiono 934 beczki śledzi. Dla porównania przytoczę, iż do dóbr Sieniawskich dostarczono w latach 1695—1700, 1719, 1720 około 3000 beczek śledzi¹². Poszukiwanym towarem był nie wymieniony przez Odyńca cukier. Sieniawscy zakupili około 3900 kamieni cukru (ok. 1 248 000 funtów). W drugiej połowie XVII w. tylko z Kopenhagi do Elbląga przywieziono zaledwie 1120 funtów cukru (35 kamieni)¹³. Z portów duńskich szły do Elbląga poważne ilości cegły, dachówki, płytek glazurowych.

Warto było wyraźniej zasygnalizować powiązania handlowe Gdańska z innymi polskimi miastami oraz zwrócić uwagę na stałe boje wielkich miast Prus Królewskich — Gdańska, Elbląga i Torunia — o uwolnienie od opłat celnych. Czasami udawało się poszczególnym miastom uzyskać zgodę na nieplacenie cła. W latach 1710 i 1720 takową zgodę od podskarbiego wielkiego koronnego Jana Jerzego Przebendowskiego otrzymali kupcy toruńscy. W 1732 roku podskarbi Maksymilian Ossoliński uwolnił od ceł kupców gdańskich. Korzystny traktat handlowy zawarły wspomniane miasta w 1740 roku z kolejnym podskarbiem wielkim koronnym Janem Ansgarym Czapskim¹⁴.

Dzięki kontaktom z Gdańskiem mogły powstawać i niezłe prosperować przedsiębiorstwa handlowe. W XVII wieku korzystało na tym toruńskie przedsiębiorstwo handlowe Samuela Edwardsa¹⁵, a w XVIII stuleciu warszawski dom handlowy¹⁶.

10 A. Groth, Ruch statków w porcie elbląskim w latach 1585—1700, *Rocznik Gdański*, 1977, t. 37, ss. 39—66; tenże, *Żegluga i handel morski Elbląga z krajami Skandynawii w drugiej połowie XVII wieku*, *Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego*, Historia 10, 1980, ss. 15—26.

11 Do takowych prac należy zaliczyć m.in. artykuł M. Boguckiej, *Z badań nad handlem Gdańsk — Turku w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, *Zapiski Historyczne*, 1980, t. 45, z. 3, ss. 25—30; tenże, *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego. Handel. Gdańsk — Sztokholm w 1643 roku*, *Zapiski Historyczne*, 1978, t. 42, z. 4, ss. 43—57; G. Konkol-Majewska, *Struktura i rozwój obrotów handlowych Sztokholmu w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, *Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego*, Historia 10, 1980, ss. 27—48.

12 J. Burszta, *Handel magnacki i kupiecki między Steniąwą a Gdańskiem od końca XVII do połowy XVIII wieku*, *Roczniki Dziejów Społeczno-Gospodarczych* (dalej RDSG), 1955, t. 18, s. 212.

13 A. Groth, *Żegluga i handel morski Elbląga*, s. 23.

14 S. Wałęga, *Dzieje polityczne Torunia w schyłku Rzeczypospolitej (1724—1793)*, Toruń 1933, ss. 189—191; S. Achremczyk, *Reprezentacja stanowa Prus Królewskich w XVIII wieku*, Olsztyn 1981, ss. 216—211.

15 J. Wojtowicz, *Toruńskie przedsiębiorstwo handlowe Samuela Edwardsa w XVII wieku*, RDSG, 1952, t. 14, ss. 205—244. Na początku XVII stulecia Toruń utrzymywał żywe kontakty z kupcami białoruskimi, którzy odwiedzając Toruń trafiali i do Gdańska, zob. Z. Guldon, L. Stepkowski, *Handel Torunia z Wielkim Księstwem Litewskim w początkach XVII wieku*, *Zapiski Historyczne*, 1979, t. 44, z. 2, ss. 81—103.

16 A. Grodek, *Warszawski dom handlowy lat 1723—1727*, RDSG, 1950, t. 12, s. 10.

Czytelników z pewnością zainteresowałoby, że w Gdańsku od 1732 roku istniał związek kupców morskich. Omawiając handel należałoby pokrótce scharakteryzować flotę gdańską i elbląską, określić liczbę statków, tonaż czy liczbę armatorów. Wiadomo, że np. w 1712 roku flota handlowa Gdańska liczyła 54 żaglowce o łącznej nośności 6128 łasztów¹⁷. Zarządzało nią 48 firm armatorskich. Do największych przedsiębiorstw armatorskich należała w 1712 roku firma Daniela Fremautha, posiadająca trzy żaglowce o tonażu 295 łasztów. Do znaczniejszych firm armatorskich zaliczano w tym czasie firmę Anny Uphagen i Piotra Pantzera¹⁸. Skromniejszą flotą dysponował Elbląg. W 1761 roku dziesięciu armatorów dysponowało 21, a w 1762 roku 15 statkami¹⁹.

Zwróciłbym uwagę na działalność w Gdańsku kupców francuskich²⁰, co uszło uwadze autora. Od 1610 roku istniał w Gdańsku konsulat francuski, a więc Francja przykładała dużą wagę do utrzymywania wymiany handlowej z Polską. Handel wiązał się tu z polityką, nie obywało się przy tym bez nieporozumień, w wyniku których cierpieli gdańscy armatorzy i kupcy²¹.

Rozdział szósty dotyczy prawnych problemów zwierzchności na morzu. Na podstawie książki biskupa kujawskiego, prymasa Polski Stanisława Karnkowskiego, wydanej w 1574 roku, wyjaśnia Odyniec, jak pojmowano *dominium maris Baltici* za panowania ostatniego Jagiellona. Następnie omawia realizację zwierzchności użytkowej, prawa rybołówstwa, prawa brzegowego. Krótko nakreślił autor programy morskie Zygmunta III, Władysława IV, a warto było jeszcze wspomnieć o stosunku do Gdańska Jana III i Augusta III, którzy doprowadzili do wzmocnienia pozycji królów w tym mieście.

W kolejnym rozdziale charakteryzuje Odyniec ludzi morza. Ciekawie pisze o budowniczych statków i buntach czeladzi spowodowanych obniżkami płac, o ciężkiej pracy robotników portowych, flisaków, marynarzy i kupców. Aż prosi się o wymienienie nazwisk najznacześniejszych kupców czy najdzielniejszych marynarzy. Szkoda, że autor nie zdążył wykorzystać pracy Jerzego Pertka, której właściwy tytuł brzmi *Polacy na morzach i oceanach*, Poznań 1981, t. 1.

W ósmym rozdziale bardzo krótko omówił autor stosunek społeczeństwa szlacheckiego do władania morzem. Dokonał tego cytując interesujące opinie wielkich mężów stanu — Stanisława Karnkowskiego czy Jana Zamoyskiego. Pominął już, na przykład, koncepcje morskie lansowane przez stronników Zygmunta III, w chwili gdy ten starał się o polską koronę. Pisma ulotne miały rozbudzać u szlacheckich czytelników zainteresowanie morzem i uświadamić ile korzyści może przynieść ono państwu²². Wspomnianego Łukasza Chwał-

17 A. Groth, *Wykaz gdańskiej floty handlowej w 1712 roku*, Zapiski Historyczne, 1978, t. 43, z. 1, s. 101.

18 Ibidem, s. 104.

19 S. Gierszewski, *Elbląski cech armatorów w XVIII wieku*, RDSG, 1953, t. 15, s. 249.

20 Problem ten można było omówić wykorzystując m.in. prace: M. Komasyńskiego, *Działalność kupców francuskich w Gdańsku w XVII—XVIII wieku*, RDSG, 1954, t. 16, ss. 239—284; tenże, *Transakcje solą dworu francuskiego w Gdańsku 1636—1637*, RDSG, 1962, t. 24, ss. 89—116; E. Cieślak, *Struktura i rola dostaw francuskich w wymianie handlowej Gdańska w drugiej połowie XVIII w.*, RDSG, 1970, t. 31, ss. 143—164.

21 Nieprzyjazna postawa Gdańska wobec księcia Contiego kosztowała miasto 100 tys złotych pruskich, które w 1712 roku zobowiązano się wypłacić Francji, zob. J. Trzoska, *Odszkodowanie Gdańska dla Francji w związku ze sprawą księcia Contiego*, Zapiski Historyczne, 1980, t. 45, z. 4, ss. 51—70.

22 Ł. Ziłobińska, *Propaganda morska w publicystyce prozawiedzkiej w okresie trzeciego bezkrólewia (1587)*, Rocznik Gdański, 1980, t. 40, z. 1, ss. 109—133.

kowskiego autora z tych lat zacytowałbym tu szeroko. Na pojmowanie przez szlachtę problematyki morskiej rzutował jej stosunek do Gdańska i Elbląga. Niejednokrotnie doznane od gdańszczan czy elblązan krzywdy czyniły ze szlachty przeciwników nie tylko tych miast, ale i wysuwanych programów morskich. Z owych konfliktów rodziły się też plany podporządkowania Rzeczypospolitej miast portowych, zwłaszcza Gdańska. Będący w prawie stałym zatargu z Gdańskiem kasztelan chełmiński Kazimierz Zawadzki, chcąc ugodzić w Gdańsk, lansował w swych pismach publicystycznych koncepcje budowy nowego portu, a także opowiadał się za rozciągnięciem ściślej kontroli państwowej nad miastami portowymi. Udowadniał Zawadzki, że Rzeczpospolita traci *dominium maris Baltici* na rzecz Gdańska i Elbląga, i oskarżał Gdańsk o dążenie do pozbawienia królów Polski władzy na morzu²³. W opinii szlacheckiej upowszechniał się pogląd nie o polskim, a gdańskim *maris Baltici*.

Pracę kończy podsumowanie, wykaz najważniejszych publikacji oraz indeksy osób i nazw geograficznych.

Odyniec podjął się spopularyzowania tak rozległego tematu, że uznałem za celowe zwrócenie uwagi na niektóre fakty pominięte przez autora, mając możliwość skorzystania z najnowszej literatury historycznej. Książka o frapującym tytule została napisana barwnie, przystępnie, co powinno dodatkowo zachęcać do czytania. Czytelnikom rozpoczynającym studia nad problemami gospodarki morskiej okaże się ona pomocna, chociaż szkoda, że wydano ją w tak niskim nakładzie.

Stanisław Achremczyk

Kurt Nowak, *«Euthanasie» und Sterilisierung im »Dritten Reich«. Die Konfrontation der evangelischen und katholischen Kirche mit dem Gesetz zur Verhütung erbkranken Nachwuchses und der «Euthanasie-Aktion»*, 2 Auflage, Weimar 1980.

Książka Kurta Nowaka poświęcona głównie stosunkowi kościołów chrześcijańskich do sterylizacji i eutanazji w Trzeciej Rzeszy cieszy się znaczną popularnością i popytem na niemieckojęzycznym rynku czytelnicy. To, że w swych miar interesujące, opracowanie ukazało się jako tom szósty renomowanej już dziś serii studiów z zakresu historii kościołów i religioznawstwa („Arbeiten zur Kirchengeschichte und Religionswissenschaft”), wydawanej przez Kurta Meiera — historyka i zastępcę dyrektora ds. badawczych Sekcji Teologii Uniwersytetu Karola Marksa w Lipsku oraz Hansa Moritza — socjologa, dyrektora Instytutu Socjologii Religii im. Emila Fuchsa, a zarazem dyrektora Sekcji Teologicznej i dziekana wydziału teologicznego tegoż uniwersytetu. Kurt Nowak należy również do tego kregu badaczy, jest pracownikiem naukowo-dydaktycznym wydziału teologicznego wspomnianej uczelni i dlatego też przy analizie jego twórczości naukowej nie sposób abstrahować od tej płaszczyzny odniesienia, jak również pierwszych, wynikających stąd asocjacyjnych uwag⁴. Najważniejsza z nich to chyba ta, że w badaniach i pu-

²³ T. Mączyński, *Kazimierz Rogala Zawadzki. Jego życie i dzieła*, Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu, 1929, R. 35, ss. 123–127.

⁴ Apologetykę niektórych pryncypiów historiograficznych tej szkoły naukowej zawierają rozważania K. Nowaka, *Kirchenkampf und Widerstand im »Dritten Reich«. Erwägungen zu einem historiographischen Prinzipienproblem*, zamieszczone w *Wissenschaftliche Zeitschrift der*