

# Zientara, Benedykt

---

## Odra: droga czy bariera? : Wolfgang Kehn, Der Handel im Oderraum im 13 und 14 Jahrhundert, Köln-Graz 1968

---

Przegląd Historyczny 61/1, 112-119

---

1970

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

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

## Odra: droga czy bariera?

Wolfgang Kehn, *Der Handel im Oderraum im 13. und 14. Jahrhundert*, Köln—Graz 1968. Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern, herausgegeben von Roderich Schmidt. Reihe V: „Forschungen zur Pommerschen Geschichte”, Heft 16, s. 301.

1. Handel miast nadodrzańskich i handel odrzański mają bogatą literaturę. Rozpatrywano wielokrotnie poszczególne okresy jego dziejów, zarówno od strony regionalnej, jak powszechnej, zarówno w ramach handlowych i politycznych stosunków polsko-niemieckich, jak w ramach badań nad prawidłowościami historii handlu towarami masowymi na wielkich spławnych rzekach. Wiele uwagi poświęcono również interesującym autora najnowszej publikacji na ten temat przyczynom słabego rozwoju żeglugi na Odrze, tak kontrastującego z bujnym rozkwitem spławu na Wiśle. Rezultatem tych dociekań w dotychczasowej literaturze było dość jednostronne podkreślenie roli takich czynników, hamujących rozwój handlu, jak prawo składu Frankfurthu, granice państwowe i komory celne utrudniające spław i podnoszące koszty transportu.

Młody historyk kiloński postanowił jeszcze raz przestudiować źródła i literaturę, by znaleźć nowe wyjaśnienie. „Granice terytorialne — pisze — odgrywały wówczas niewielką rolę, jeżeli chodziło o ochronę istotnych interesów kupieckich. Także przeforsowanie frankfurckiego przymusu składowego nie mogło być powodem, dla którego Ślązacy w znacznym stopniu zrezygnowali z żeglugi na Odrze. Jeżeli już nie mogli jechać do Szczecina, dlaczego nie jeździli przynajmniej do Frankfurthu? Czemu dwa tak bogate miasta nie mogły handlować ze sobą na drodze wodnej, jeżeli czyniły to na drodze lądowej?” (s. 207).

W. Kehn podkreśla (s. 199 nn.), że ten uderzający brak wykorzystywania Odry jako drogi handlowej nie był zjawiskiem stałym. Przeciwnie, w wieku XII i w pierwszej połowie XIII można znaleźć stosunkowo liczne, jak na ilość zachowanego materiału źródłowego, świadectwa kontaktów na drodze odrzańskiej między ośrodkami śląskimi a Pomorzem, a komory celne, m. in. w Lubuszu i Widuchowej, pobierały z ruchu na Odrze pokaźne dochody. Dlaczego w połowie XIII w. doszło do zaniechania żeglugi na Odrze? Na to pytanie ma odpowiedzieć prezentowana tu książka.

2. Praca W. Kehna nie jest zwartym opracowaniem historii handlu odrzańskiego; temu zagadnieniu poświęca autor zaledwie 1/3 książki, zajmując się poza tym rozpatrzeniem całokształtu kontaktów handlowych trzech ośrodków nadodrzańskich: Wrocławia (blisko połowa książki), Frankfurthu i Szczecina. Analizując te kontakty, podkreśla podstawowe znaczenie (zwłaszcza dla dwu pierwszych) dróg biegnących w kierunku równoleżnikowym<sup>1</sup>, co sprawiło, że Wrocław i Frankfurt

<sup>1</sup> Trzy ośrodki nie zostały potraktowane równomiernie. Przy Wrocławiu omówiono całokształt jego stosunków handlowych we wszystkich kierunkach; przy Frankfurcie zaznaczono przewagę znaczenia drogi równoleżnikowej, ale bliżej nie omówiono zagadnień z nią związanych; przy Szczecinie drogi równoleżnikowe prawie całkowicie pominięto. Należy żałować, że autor nie uwzględnił Głogowa jako wybitnego ośrodka handlowego na przeprawie przez Odrę, który jakoś wciąż nie ma szczęścia w historiografii.

były punktami przeprawy przez Odrę, a nie portami na Odrze. Odra była raczej przeszkodą na drodze handlowej niż drogą handlową (s. 211).

Sytuacja taka wytworzyła się w ciągu pierwszej połowy XIII w. i w tym okresie szuka autor wyjaśnienia tego faktu. Wyjaśnienie to jest dość proste — mianowicie zdaniem W. Kehna zmiana dróg handlowych wiąże się z napływem kolonistów a zwłaszcza mieszczaństwa niemieckiego na tereny nadodrzańskie. Drogi niemieckiej kolonizacji prowadziły z zachodu na wschód — na tych też drogach rozwijał się handel, którego etapy wyznaczały skupiska niemieckich kupców i osadników (zwłaszcza s. 116). Tak więc handel na drodze Wrocław—Kraków—Lwów autor skłonny jest wiązać z ekspansją niemieckiego kupiectwa, tworzącego nowe placówki coraz dalej na wschód (s. 50 nn.); również kontakty Wrocławia z Toruniem kładzie na karb udziału Niemców Śląskich w kolonizacji Prus Krzyżackich<sup>2</sup>.

Drugim czynnikiem utrudniającym żeglugę na Odrze była zdaniem W. Kehna sama rzeka, o niskim stanie wód i zmiennym biegu wśród zabagnionych łąk rozległej doliny (s. 200 n.). Wreszcie dopiero na trzecim miejscu stawia trudności stwarzane przez nowe granice państwowe, mnożące się komory celne i przepisy składowe, wreszcie utrudnianie spławu przez jazy i młyny.

W głównej tezie W. Kehna tkwi błąd metodyczny. Koloniści niemieccy nie kształtowali szlaków handlowych przez Europę środkową na wschód, ale posuwali się wzdłuż istniejących szlaków<sup>3</sup>. Można twierdzić, że kolonizowanie przez osadników niemieckich terenów dotychczas bezludnych lub słabo zaludnionych i spowodowane tym gospodarcze ożywienie tych terenów przyczyniło się do wzrostu ruchu na drogach przez nie prowadzących, bądź nawet lokalnych przesunięciach starszych dróg na korzyść szlaków prowadzących przez siedziby nowych osadników (to dotyczy również, a nawet przede wszystkim, terenów nowej eksploatacji górniczej). Absolutnie nie da się jednak tego powiedzieć o osadnictwie kupieckim. To ostatnie korzystało z dawnych (wymienionych zresztą przez W. Kehna) szlaków, zwłaszcza z drogi prasko-krakowsko-kijowskiej, funkcjonującej już przecież przynajmniej w X wieku, a element niemiecki w miastach polskich powstawał przez osiedlanie się poszczególnych kupców, a następnie całych grup, w poszczególnych węzłowych punktach tego szlaku<sup>4</sup>. W podobny zresztą sposób osiedlali się kupcy żydowscy.

Dominacja południowego równoleżnikowego szlaku handlowego nie datuje się więc od XIII w. — choć w związku z otwarciem przez Mongołów lądowego szlaku do wschodniej Azji znaczenie jej zapewne wzrosło. Podobnie rozwój gospodarczy Prus krzyżackich wzmógł znaczenie dróg wiodących z Niemiec do tego kraju: z jednej strony przez Frankfurt i Poznań, z drugiej — przez Wrocław, Kalisz i Brześć. Oczywiście nie jest to „szlak równoleżnikowy”: droga z Frankfurtu na Poznań do Warszawy i dalej na Litwę, właściwy odpowiednik szlaku południowego, rozwinęła się dopiero w wieku XV.

Autor przeciwstawia nie wykorzystywanej w XIV w. jako szlak handlowy Odrze — Wisłę, ale chyba przecenia znaczenie tej ostatniej. Wydaje się, że aż do XV wieku nie widać istotnych różnic w korzystaniu z obu rzek jako szlaków handlowych. Wykorzystywano je na stosunkowo krótkich odcinkach i raczej w dol-

<sup>2</sup> W formie bardziej zwartej przedstawił te tezy autor w referacie, wygłoszonym 25 października 1968 r. na 13. konferencji *Hansischer Geschichtsverein (Arbeitsgemeinschaft in der DDR)* w Roztoce, pt. *Der Oderraum und seine Beziehungen zur Hanse im 13. und 14. Jahrhundert* (dotychczas nie opublikowany).

<sup>3</sup> Podkreślił to H. Weczerka w dyskusji nad wymienionym w przyp. 2 referatem W. Kehna.

<sup>4</sup> Doceniam oczywiście podkreślaną przez Kehna (s. 55) rolę przywiezionego przez tych kupców kapitału handlowego dla zwiększenia obrotów i zasięgu handlu.

nym biegu<sup>5</sup>. Nie należy chyba przeceniać nielicznych wzmianek z XII i XIII w. o transporcie rzeczonym na dłuższych trasach; wzmianki te często dotyczyły nie handlu, ale przewozów na użytek klasztorów. Sądzę, że istotnie wiek XIII przyniósł pewne osłabienie żeglugi, ale nie tylko na Odrze. Należy je wiązać m. in. z hojnie nadawanymi przez książąt przywilejami na wykorzystywanie rzek do budowy młynów i rybołówstwa, które przyczyniły się do przecinania nurtu rzek coraz liczniejszymi przeszkodami. Jak trudno było zwalczyć te przeszkody — o tym świadczą ponawiane liczne nakazy ich usuwania, począwszy od Jana Luksemburskiego (Odra) aż po XV i XVI-wieczne uchwały polskich sejmów (Wisła, Warta)<sup>6</sup>.

Autorą ma słuszność, gdy sądzi, że interesy handlu przełamują zazwyczaj przeszkody, stawiane na najdogodniejszych z tego punktu widzenia szlakach handlowych. Ale — po pierwsze — mamy do czynienia nie z Wenecją czy Nowogrodem, ale z rozporządzającymi znacznie mniejszymi możliwościami Szczecinem, Frankfurtem czy nawet Wrocławiem. Ani żadne z nich, ani ich władcy nie mieli siły, aby narzucić respektowanie ich interesów sąsiednim miastom i państwom<sup>7</sup>. Po drugie zaś — uciążliwa i kosztowna walka o wolny spław mogła się opłacać tylko w warunkach wielkiego zapotrzebowania na towary masowe, przede wszystkim zboże. W miarę istniejącego popytu i podaży rozwinął się przecież — mimo wszystkich ograniczających go przeszkód — udokumentowany przez samego autora spław zboża z nadodrzańskich terenów Pomorza, Brandenburskiej i nawet Wielkopolski. Śląsk — jak stwierdza sam W. Kehn (s. 210) — zboża w tym czasie nie eksportował; nie dziwnego, kwitujące ośrodki miejskie tej wielce zurbanizowanej dzielnicy tworzyły rynek, wchłaniający nieomal wszystkie nadwyżki produkcji żywnościowej. Pamiętajmy przecież, że i spław zboża na Wiśle do połowy XV w. obejmuje tylko Prusy oraz Kujawy i przyległe części Mazowsza<sup>8</sup>. Znowu więc nie ma wielkich różnic w stosunkach panujących w zakresie spławu między Wisłą i Odrą.

Wiemy natomiast, że Wisłą spławiano drewno i w tym zakresie w spławie brała udział także Małopolska<sup>9</sup>. Ale znowu nic nie wiadomo o spławie drewna ze Śląska w dół Odry, również tutaj widocznie eksport nie opłacał się, a zapotrzebowanie miejscowe było duże. Jaki więc produkt mogli wrocławianie spławiać Odrą —

<sup>5</sup> Do minimum redukował rolę Wisły jako szlaku handlowego w XIII—XV w. St. Kutrzeba, *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych w Polsce*, RAU whf XLIV, 1903, s. 16; tenże, *Wisła w historii gospodarczej dawnej Rzeczypospolitej Polskiej*, [w:] *Monografia Wisły* t. XI, Warszawa 1918, s. 2. Większe znaczenie roli Wisły przypisał R. Grodecki, *Znaczenie handlowe Wisły w epoce piastowskiej*, [w:] *Studia historyczne ku czci Stanisława Kutrzeby* t. II, Kraków 1938, s. 290 nn., który zestawiał materiał źródłowy na ten temat. Ciekawe, że głównym przedmiotem przewozów rzecznych na Wiśle jest sól, poza którą tylko drzewo można spotkać na dłuższych trasach. Stanowczo przesadnie oceniał rozmiary handlu wiślanego W. Kowalenko, *Polska żegluga na Wiśle i Baltyku w XIV i XV wieku*, „Roczniki Historyczne” t. XVII, 1948, s. 339 n., który na podstawie relacji o zatrzymaniu w Świeciu przez Krzyżaków szkut kupców krakowskich, wracających z Flandrii, wysuwał wniosek, że krakowianie spławiali Wisłą miedź węgierską. Tymczasem nie jest wcale pewne, czy krakowianie mieli zamiar na tych samych szkutach odbyć podróż z Gdańska aż do Krakowa; prawdopodobny jest przeładunek na wozy w Toruniu, jak to czynił np. w r. 1402 kupiec krakowski Henryk Smet jadąc w przeciwnym kierunku (o czym w przygotowywanych do druku rachunkach Smeta). Z cytowanych tu prac zna W. Kehn tylko monografię Kutrzeby o handlu Krakowa.

<sup>6</sup> Natomiast przesadnie ocenia W. Kehn przeszkody naturalne. Opiera się przy tym na danych z XIX w., podczas gdy powszechnie przyjmuje się znacznie wyższy poziom wód rzecznych w średniowieczu, czego dowodem jest chociażby rozwinięty spław na tak niewielkich rzekach, jak Wkra, Ina, Parsęta, Rega czy nawet Płonia.

<sup>7</sup> Wyjątek stanowi krótki okres, kiedy Karol IV świadomie forsował przełamanie przeszkód w żegludze na Odrze, która w jego ambitnych planach stanowić miała jedną z głównych arterii handlu państwa luksemburskiego. Politykę tę, która z przyczyn obiektywnych nie dała trwałych rezultatów, omawia W. Kehn na s. 272 nn.

<sup>8</sup> Por. prace cytowane w przyp. 5.

<sup>9</sup> R. Grodecki, op. cit., s. 287 n.

produkt którego masowość byłaby tak wielka, że opłaciłyby się zabiegi o likwidację przeszkód w żegludze? Miedź węgierską? Ale tranzyt miedzi przez Śląsk spełniał rolę drugorzędną w porównaniu z tranzytem przez Kraków, a ponadto — również tranzyt przez Kraków i Toruń nie odbywał się Wisłą, ale drogami lądowymi<sup>10</sup>. Rzuca to światło na niewielką mimo wszystko masowość transportu miedzi węgierskiej.

Dopiero masowy eksport zboża w XV w. zmienił sytuację na Wiśle. Wtedy jednak czynnik polityczny odegrał istotną rolę. Jednolitość państwowa dorzecza Wisły od 1454 i wspólny interes nie tylko miast, ale szlachty w uruchomieniu spławu doprowadził do przezwyciężenia trudności — które może zbyt często lekceważyć — i uczynienia z królowej rzek polskich głównego szlaku ku Bałtykowi dla towarów masowych<sup>11</sup>. Mimo licznych pertraktacji i akcji dyplomatycznych, zmierzających do stworzenia podobnych warunków na Warcie i Odrze<sup>12</sup>, droga tamtejsza nigdy aż do XIX w. nie uzyskała takiego znaczenia, a Szczecin nie mógł marzyć o karierze Gdańska. O ile zbożowe zaplecze Szczecina mimo trudności coraz szerzej obejmowało w XVI—XVII w. Wielkopolskę, to próby uruchomienia handlu odrzańskiego na odcinku śląskim dotyczyły niemal wyłącznie soli<sup>13</sup>. Znowu zadecydował tu chyba brak na Śląsku wystarczająco dużych nadwyżek zbożowych, które mogłyby być przeznaczone na eksport.

Pozostaje do objaśnienia załamanie się żeglugi na Odrze w XIII wieku. Znaczenia tej żeglugi nie należy przeceniać, rozpatrując je w ramach ówczesnych kontaktów międzydzielnicowych, które musiały być jeszcze słabe w momencie, kiedy kształtować się dopiero zaczynały rynki regionalne. Otóż decydującą chyba rolę odegrał tu czynniki polityczny — rozerwanie przez Brandenburgię jednolitości dorzecza Odry, ukształtowanej w ramach państwa piastowskiego. Brandenburskie uderzenie, skierowane na wschód, przerwało kontakty Śląska z ujściem Odry. Zacieśniane jednocześnie lądowe kontakty tej dzielnicy z Prusami pomogły zawiązać<sup>14</sup> zrekompensować trudności w zakresie towarów dowożonych drogą morską (m. im. stąd pruskie śledzie na Śląsku), zaś sól z Halle, a potem z Wieliczki łatwo zastąpiła dość uciążliwe dostawy z Kołobrzega. Na polityczny charakter zahamowania żeglugi na Odrze wskazuje też fakt utrzymania się spławu Nysą i Odrą towarów z Gubina, związanego politycznie z Brandenburgią (s. 204, 222).

3. Największą część pracy, nieproporcjonalną do udziału Wrocławia w handlu odrzańskim tych czasów, poświęca autor powiązaniom handlowym stolicy Śląska. Związki handlowe Wrocławia z ujściem Wisły, które stanowiło dla nadodrzańskiego emporium główne wyjście na Bałtyk, zasługują na podkreślenie, choć może z nieco innego punktu widzenia, niż to czyni autor. Stwierdziliśmy przed chwilą rolę zmian politycznych w przerwaniu kontaktów handlowych na pewnym — drugorzędnym w tym czasie, jak należy sądzić — szlaku. Zupełnie inaczej jest, gdy idzie o zmiany polityczne, odrywające część tradycyjnej, ale pulsującej wspólnym życiem całości geograficzno-polityczno-gospodarczej, jaką była Polska XIII wieku. Mimo rozbicia dzielnicowego i mimo iż gospodarcze kontakty międzydzielnicowe dopiero się zaczynały — wśród tysiącznych przeszkód — nawiązywać, były one już w XIV w. tak silne, że oderwany wówczas od Polski Śląsk przez długi czas gospodarczo był

<sup>10</sup> St. Kutrzeba, *Handel Krakowa*, s. 16, 26 nn.; tenże, *Wisła*, s. 3.

<sup>11</sup> B. Wachowiak, *Ze studiów nad spławem na Wiśle w XVI—XVIII w.*, „Przegląd Zachodni” r. VII, 1951, t. I, s. 122 nn.

<sup>12</sup> Por. K. Chojnacka, *Walka o wolny handel i żeglugę na Warcie i Odrze w pierwszej połowie XVI w.*, „Przegląd Zachodni” r. VIII, 1952, t. I, s. 627 nn.

<sup>13</sup> W. Braun, *Zur Stettiner Seehandels-geschichte 1572—1813*, „Baltische Studien”, Neue Folge t. LI, 1965, s. 58 n.

<sup>14</sup> W. Kehn słusznie podkreśla bogatszy asortyment towarów miast pruskich (zwłaszcza Torunia) w porównaniu ze Szczecinem (s. 208 n.).

z nią ściśle związany, o wiele ściślej niż z Czechami, mimo uzyskanych tam przez miasta śląskie licznych przywilejów. Ujście Wisły — naturalne wyjście na morze państwa piastowskiego — pozostało takim wyjściem dla Śląska mimo jego oderwania od Polski. Oczywiście śląskie pochodzenie znacznej liczby mieszczan pruskich wzmacniało te powiązania.

Najważniejszą rolę w handlu Wrocławia odgrywał handel na linii Praga—Kraków. Autor słusznie wypukla rolę wrocławian w lokacji Krakowa i we Lwowie (s. 50 nn., 72 nn.); w tym kontekście widzi też politykę Wrocławia (i Krakowa) w czasie walk o tron krakowski po śmierci Leszka Czarnego. Obydwa miasta, powiązane ze sobą interesami handlowymi i rodzinnymi więzami patrycjatu, zgodnie poparły czeską kandydaturę na tron polski i czeską koncepcję zjednoczenia Polski<sup>15</sup>. Koncepcja ta poniosła klęskę w wyniku opowiedzenia się większości polskiego kleru i szlachty za Władysławem Łokietkiem, przeciwstawionym obcemu kandydatowi. Zapewne narodo- i językowe zabarwienie, jakie zaczął przybierać konflikt o tron krakowski, przyczyniło się do tego, że po odpadnięciu Krakowa od przeciwników Łokietka Wrocław nadal zwalczał tego księcia, stojąc po stronie Luksemburgów i walnie się przyczyniając do oderwania Śląska od Polski. Bez poparcia Wrocławia umocnienie się Luksemburgów na Śląsku nie byłoby możliwe. W. Kehn szuka przyczyn, które skłoniły wrocławian do poparcia związków z Czechami. Wskazuje słusznie na udzielone im przez królów czeskich udogodnienia na terenie Czech i Moraw (zwolnienie od składu), na zacieśnienie kontaktów z silnymi ośrodkami miejskimi południowych Niemiec, na widoki bezpośredniego handlu z Wenecją, które mogły się wrocławianom rysować w związku z wejściem w skład państwa Luksemburgów (s. 84 nn.). Ale nadzieje na korzyści spełniły się tylko w niewielkim stopniu i z trudem mogły zrekompensować straty, wynikające z oderwania od Polski i utrudnień w handlu na szlaku czerwonoruskim, jakich odtąd wrocławianom w Polsce niezczędzono. Podnoszone przez Kehna korzyści z kontaktów południowo-niemieckich (s. 85 n.) mają znaczenie względne: przecież i reszta Polski wchodzi w XIV w. w orbitę zainteresowań kupców Norymbergi, Augsburga, Ratyżbony itd., a więc udogodnienia na terenie Czech nie miały tu większego znaczenia<sup>16</sup>. Natomiast trzeba przyznać, że panowanie Luksemburgów przyniosło Wrocławowi taki stopień niezależności politycznej, o jakim miasta polskie nie mogły marzyć; zwłaszcza w okresie dzierżawienia przez miasto namiestnictwa w księstwie wrocławskim można je uważać za silny samodzielny czynnik w polityce międzypaństwowej, a nawet międzynarodowej (s. 78 n.). Zapewne los Krakowa i Poznania, pozbawionych przez Łokietka wszelkiej roli politycznej, przyczynił się do zajęcia przez Wrocław stanowiska wrogiego wobec tego władcy.

Jak już stwierdziliśmy, W. Kehn w systematyczny sposób, wykraczając daleko poza temat pracy, przedstawił całość dalekosiężnego handlu Wrocławia w XIII—XIV w.<sup>17</sup>, dzieląc jego dzieje na kilka okresów i starając się uchwycić charakterystyczne cechy handlu w poszczególnych okresach. Konkluzją oceny poszczególnych kierunków handlu jest zdanie (s. 106): „Od jednego partnera jednak zależała całkowicie pomyślność lub ruina handlu Wrocławia — była to Polska”. Łączyły się tutaj dwie przyczyny: ścisły związek Wrocławia z polskimi rynkami, odziedziczony z okresu jego przynależności do Polski i rola południowego szlaku równo-

<sup>15</sup> Walory tej koncepcji podkreślił ostatnio J. Dowiat, *Polska — państwem średnio-wiecznej Europy*, Warszawa 1968, s. 292 nn., który nie docenia jednak siły antagonizmu językowego.

<sup>16</sup> H. Ammann, *Wirtschaftsbeziehungen zwischen Oberdeutschland und Polen im Mittelalter*, „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte” XLVIII, 1961, s. 433 n.; także w „Ergon” III, 1962, s. 327 nn.

<sup>17</sup> Daje się tu odczuć nieuwzględnienie księżki J. Nowakowej, *Rozmieszczenie kramów celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV wieku*, Wrocław 1951.

leźnikowego, któremu Wrocław tak wiele zawdzięczał, całkowicie w XIV w. kontrolowanego przez Polskę. Wiele uwagi w związku z tym (i w związku z próbą ożywienia drogi z Polski nad Bałtyk przez Pomorze Zachodnie) poświęca W. Kehn polityce handlowej królów polskich — Kazimierza Wielkiego i Władysława Jagiełły, podkreślając jej dalekowzroczność i celowość (s. 107 nn., 263 nn.). Silnie podkreślił rolę lądowej drogi do Flandrii (przez Frankfurt n.M.) jako naturalnego przedłużenia szlaku południowo-polskiego. Wbrew M. Małowistowi, który nie przypisywał bezpośrednim kontaktom Wrocławia z Flandrią większego znaczenia<sup>18</sup>, W. Kehn widzi takie kontakty co najmniej od r. 1287, a otwarcie dla wrocławian drogi przez Pragę na Norymbergę mogło je znacznie jego zdaniem ułatwić (s. 81 nn.).

4. Handel Frankfurtu nad Odrą został omówiony dość sumarycznie, przede wszystkim od strony kontaktów ze Szczecinem. W. Kehn jest zwolennikiem tezy o poważnej roli czynnika ekonomicznego w planach politycznych margrabiów brandenburskich z dynastii askańskiej. Niesposób jednak zgodzić się z nim, gdy sądzi, że Frankfurt został założony przez nich jako ośrodek zaplecza rolniczego i partner handlowy dla typowanego na przyszły port Brandenburgii Szczecina, a opanowanie ziemi lubuskiej dokonane zostało z myślą o dostarczeniu temu brandenburskiemu Szczecinowi zboża na eksport (s. 151). Na uwagę zasługuje teza, że Frankfurt nie powstał na surowym korzeniu, a miasto niemieckie i tu poprzedziła polska osada z targiem (s. 123 nn.).

Szeroko i trafnie omówiono handel Szczecina i recenzent z satysfakcją musi tu skwitować przyjęcie przez autora jego tez na temat handlu zbożowego i genezy prawa składu tego miasta<sup>19</sup>. W innych zagadnieniach (kontynentalne powiązania handlowe Szczecina w XIII w. i przewaga tych powiązań nad kontaktami morskimi) idzie za trafnymi ustaleniami E. Assmanna<sup>20</sup>; nie waha się jednak poddać słusznej krytyce jego szacunku handlu morskiego Szczecina w drugiej połowie XIV w.<sup>21</sup>, wysuwając tu własne, bardziej przekonujące propozycje (s. 247 nn.). W przedstawionym przez W. Kehna obrazie handlu Szczecina w XIII i XIV w. budzi wątpliwość tylko teza o silnej zależności polityki miasta od woli księcia (s. 227 nn.); dokładniejsze zapoznanie się z przebiegiem antyksiążęcych wystąpień tego miasta w r. 1292, 1319 i 1339—41 pozwoliłoby autorowi właściwiej ocenić wzajemny stosunek obu tych czynników<sup>22</sup>. Przyczyn skromnego udziału Szczecina w przedsięwzięciach Hanzy należy szukać nie tyle w obawie przed niezadowolaniem księcia, co w odrębnej pozycji tego miasta wśród ośrodków hanzeatyckich. Szczecin, ściśle związany ze swym śródlądowym zapleczem, miał własne interesy, często nie pokrywające się z oficjalną polityką Hanzy, brał więc w niej udział o tyle, o ile

<sup>18</sup> M. Małowist, *Le développement des rapports économiques entre la Flandre, la Pologne et les pays limitrophes du XIIIe au XIVe siècle*, „Revue Belge de philologie et d'histoire” t. X, 1931, s. 1019; natomiast K. Maleczyński pisze z widoczną przesadą że „Najwcześniejsze... i najżywsze stosunki łączyły Wrocław z Flandrią” (*Dzieje Wrocławia do r. 1807*, Warszawa 1958, s. 119).

<sup>19</sup> Autor nie zna jednak głównego artykułu na ten temat *Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem XIII—XIV w.*, PH LII, 1961, s. 413—444 i 641—669, a także dalszych studiów z dziejów miast pomorskich w tym okresie, np. *Z dziejów walki Szczecina o handel odrzański*, „Szczecin” t. II, 1958, s. 11/12, s. 41—57 oraz *Rola miast w walce stanów Pomorza Zachodniego z władzą książęcą na przełomie XIII—XIV wieku*, „Zapiski Historyczne” t. XXVII, 1962, s. 489—521.

<sup>20</sup> E. Assmann, *Stettins Seehandel und Seeschiffahrt im Mittelalter*, Kitzingen/Main 1950; tenże, *Die Stettiner Zollrolle des 13. Jahrhunderts*, „Hansische Geschichtsblätter” LXXI, 1952; tenże, *Die Stettiner Bevölkerung des ersten Jahrhunderts nach der Stadtrechtsverleihung (1243—1352)*, „Zeitschrift für Ostforschung” II, 1953, z. 2.

<sup>21</sup> E. Assmann, *Stettins Seehandel*, s. 77.

<sup>22</sup> Por. B. Zientara, *Rola miast (jak w przyp. 19)*. M. in. W. Kehn błędnie sądzi, że w czasie ostatniego z tych wystąpień nie doszło do walk między miastami a książętami.

mu odpowiadała (co autor zresztą sam na s. 241 stwierdza). Natomiast słusznie autor uwypukla znaczenie ograniczeń wywozu zboża, wydawanych przez panujących (zarówno książąt pomorskich, jak margrabiów brandenburskich) jako elementu obrony konsumentów przed gorączką eksportową, jakiej ulegało skupujące zboże kupiectwo. Trafna też wydaje się ocena stanowiska Szczecina podczas wojny Hanzy z Waldemarem IV (s. 244 nn.), uwarunkowana tarciami w panującej dynastii i jej powiązaniami z Danią bądź Luksemburgami.

Sprzeciw w tej partii książki budzą tylko niepotrzebnie rozbudowane a oparte na przestarzałych i często tendencyjnych opracowaniach wywoły o przedlokacyjnych miastach pomorskich. Wolin to zdaniem autora twór wikingów skandynawskich (s. 155 n.), a nawet po uzyskaniu przewagi Słowianie pomorscy byli *stark vom Wikingertum geprägt*. Podstawowa publikacja L. Leciejewicza<sup>23</sup>, oparta na powojennych wykopaliskach, nie została uwzględniona, a podobieństwo znalezisk szczecińskich z wolińskimi wystarczyło autorowi do przyjęcia ich „wikińskiego” charakteru (s. 160). Miasta przedlokacyjne wyobraża sobie na wzór późniejszych miast lokacyjnych, toteż widzi tam i *Stadtverfassung* (s. 158) i *Kaufmannsstand* (s. 162), nie rozumie natomiast roli możnowładztwa, uprawiającego handel i robój, ani przemian, jakie spowodowało przeniesienie się tej grupy z miast do swych posiadłości ziemskich. Zapoznanie się z nowszymi badaniami archeologicznymi (dotyczy to też Wrocławia) umożliwiłoby autorowi lepsze zrozumienie charakteru miast przedlokacyjnych. Trzeba jednak stwierdzić, że autor jest zwolennikiem ewolucyjnego rozwoju prawa miejskiego i, mimo uznawania zasadniczej roli napływowego elementu niemieckiego, nie przecenia samego momentu lokacji.

5. We wstępie do książki W. Kehn stwierdza, że podczas studiów nad polską i niemiecką literaturą przedmiotu nie znalazł poważniejszej rozbieżności co do strony rzeczowej, a kontrowersje dotyczyły interpretacji. Za jedno z głównych zadań książki uznał „wykazanie bezwartościowości nacjonalistycznej oceny problemów, wchodzących w skład tego zagadnienia” (s. 4). Trudno się z tym nie zgodzić. Podobnie cenić należy dążenie autora do uzyskania obiektywnego sądu, np. gdy na s. 52 tak ocenia kolonizację niemiecką w Polsce: „Niemcy nie przybyli jako bezinteresowni propagatorzy kultury, którym Polacy winni byli wdzięczność. Wziewani, albo co najmniej chętnie widziani przez miejscowych władców, wędrowali na wschód, aby znaleźć tam nową ojczyznę — w kraju, który nie tylko krył wielkie możliwości gospodarcze, ale udzielał także swobód większych, niż były możliwe w Rzeszy. Do tego dochodzi fakt, że niemiecka kolonizacja wschodnia była wynikiem rozwoju ogólnoeuropejskiego”.

Sądźmy więc, że trafiające się w książce zdania, przypominające sądy tradycyjnej, żeby nie powiedzieć nacjonalistycznej, historiografii niemieckiej, należy złożyć na karb bagażu, przejętego przez autora mimochodem z literatury przedmiotu. Słusznie wytyka on poszczególnym historykom polskim wypowiedzi, odbiegające od naukowego obiektywizmu, wyraża zrozumienie dla obronnej postawy, jaką wśród wielu z nich musiały wywołać różne „rzutowane w przeszłość” agresywne deklaracje historyków hitlerowskich. Ale poza jednym wyjątkiem nie zauważyłem krytyki konkretnych wypowiedzi historiografii niemieckiej, a nawet autor bezkrytycznie korzysta z tak jawnie tendencyjnych prac, jak ośławione dzieło Kurta Lückea<sup>24</sup>, czy artykuł W. Koppego o wikińskim charakterze państwa Miesz-

<sup>23</sup> L. Leciejewicz, *Początki nadmorskich miast na Pomorzu Zachodnim*, Wrocław 1962; nie uwzględniono też zbiorowej publikacji *Dzieje Szczecina*, pod red. G. Labudy t. II, Warszawa 1963.

<sup>24</sup> *Deutsche Aufbaukräfte in der Entwicklung Polens*, Kattowitz 1934 (nb. brak tej pracy w zestawie bibliograficznym na końcu książki).



ka I<sup>25</sup>. W. Kehn wie doskonale, że do XIV w. Śląsk stanowił część Polski, a nawet w drugiej połowie tego stulecia był w Europie tak określany (s. 39, 40, 100), ale mimo to ciągle rozdzielnie mówi o Śląsku i Polsce (tzn. reszcie Polski); wie, że Ślązacy mówili po polsku, ale nazywa ich (s. 26) Słowianami, a nie Polakami; sporadycznie pojawia się nawet dla Małopolski określenie: Galicja (s. 50).

Do spraw dyskusyjnych należą stosunki narodowościowe w miastach, gdzie historycy niemieccy skłonni są przeceniać liczbę ludności niemieckiej, opierając się na występujących w źródłach imionach mieszczan, a historycy polscy, słusznie krytykując niepełność tego materiału, dorzucają (już całkiem bez źródeł) duży procent na tzw. plebs, nie występujący w księgach miejskich. Należy podkreślić jednak, że cytowane przez autora niemieckie próby statystyki (s. 71 n., 113) dotyczą wyłącznie osób, posiadających pełne prawo miejskie; nadto można stwierdzić, że wielu mieszczan o niemieckich imionach i nazwiskach, skoligaconych z rodzinami polskimi, już rychło można określić jako dwujęzycznych: słabo dotychczas wykorzystywane do tego celu rejestry cudów pozwalają stwierdzić to zjawisko już w XIII-wiecznym Krakowie<sup>26</sup>.

Na marginesie pozwolę sobie dodać kilka wątpliwości w sprawach szczegółowych i sprostować kilka drobniejszych zauważonych błędów. Autor chyba przecenia rolę Kijowa jako ośrodka handlu po jego zburzeniu przez Tatarów w r. 1240 (s. 43); nie wydaje się też słuszne twierdzenie, że Włodzimierz (Wołyński) przejął rolę Kijowa po jego upadku (s. 44, 75 n.); Wacław II koronował się na króla Polski, a nie Wielkopolski (s. 70). Nie można uważać niechęci Władysława Łokietka do Niemców za jego stałą postawę (s. 71). Przywilej na rzecz Krakowa i jego wójtów z r. 1306 i decyzja o wezwaniu Krzyżaków na pomoc Gdańskowi w r. 1308 świadczą, że niechęć tę spowodowały dopiero późniejsze doświadczenia. Karol IV nie był teściem, ale zięciem Bogusława V z Wołoszczy (s. 244). W tekście trafiają się liczne błędy literowe ale — co godne podkreślenia — nie w polskich nazwiskach i tytułach.

Na zakończenie należy podkreślić, że książka W. Kehna stanowi wartościowy wkład do historii handlu środkowoeuropejskiego w XIII—XIV wieku. Mimo problematyczności głównej tezy i dyskusyjności niektórych innych ujęć będzie do niej musiał sięgnąć każdy historyk, zajmujący się historią handlu w tym okresie. Obok cennego zestawienia materiału i wniesienia istotnych sprostowań do obowiązującego dotychczas w literaturze schematu, ważne jest zapoznanie czytelników niemieckich z wynikami badań polskich historyków, które z trudem dotychczas trafiały do wiadomości ich zachodnich kolegów.

<sup>25</sup> *Das Reich des Miesko und die Wikinger in Ostdeutschland*, [w:] *Deutsche Ostforschung* t. I, Leipzig 1942, s. 253 nn.

<sup>26</sup> W rejestrze cudów św. Stanisława z XIII w., wydanym przez W. Kętrzyńskiego w MPH t. IV, Lwów 1884, występują m. in. Wykerus Teutonicus, żona Marota córka Bogdany (s. 307 n.); *Pribisla(ua) filia Rinert civis Cracoviensis* oraz jego żona imieniem Radlawa (s. 314). W rejestrze cudów bł. Prandoty występuje, co prawda z datą 1454, mieszczanin toruński, który nie potrafił określić swej narodowości i został zapisany jako *homo utriusque idiomatis Polonici et Theutonici* (tamże, s. 454).