

Samsonowicz, Henryk

"Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV w.", Janina Nowakowa, Wrocław 1951 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 43/3-4, 595-598

1952

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.

zachowała się w późniejszym przekazie, w Kronice wielkopolskiej. Tym razem niepodobna z późniejszego przekazu wyłowić heksametrów, tak jak się to udało w Kronice o Piotrze. Oczywiście pisarz bardziej samodzielny mógł łatwiej sobie poradzić i zniweczyć do szczeru wierszowaną formę swego źródła. Nie mamy zresztą żadnych podstaw do twierdzenia, jakoby opowieść o Walterze i Helgundzie była pierwotnie wierszowana. Natomiast z zupełnym prawdopodobieństwem możemy powiedzieć na podstawie analogii z Wrocławiem XII wieku, że i Tyniec mógł być w owym czasie ośrodkiem literackiej twórczości. Moglibyśmy to uważać nawet za pewnik, gdybyśmy naprawdę wiedzieli, że pierwsi benedyktyni przybyli do Wrocławia właśnie z Tyńca.

B. Kürbisówna

Janina Nowakowa: Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV wieku. Prace Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego, seria A, Nr 43, Wrocław 1951, s. 226, 1 mapa.

Mało jest źródeł do wczesnego okresu polskiego feudalizmu, mogących wyświetlić rozmaite ciemne punkty, niekiedy bardzo istotne dla poznania i odtworzenia pełnego obrazu historycznego. Tym bardziej zasługuje na uwagę próba J. Nowakowej wykorzystania źródeł pisanych i badań toponomastycznych celem odtworzenia szlaków komunikacyjnych i komór celnych na Śląsku w XII — XIV w. Słusznie autorka uważa (s. 7), że ustalenie przebiegu dróg handlowych w średniowieczu jest od dawna postulatem nauki i to nie tylko działu historii gospodarczej, bowiem te same drogi służyły nie tylko kupcom, ale również organom administracji państwowej, wędrownym rzemieślnikom, kontaktom kulturalnym, miały duże znaczenie militarne itd. W pracy nad tym zagadnieniem autorka bardzo sumiennie wykorzystwała dostępne jej źródła, dotyczące Śląska; należy się zastanowić, czy jednak spełniła postulaty metody historycznej na swoim odcinku.

Po obszernych uwagach wstępnych dotyczących się celu, zakresu i zasięgu terytorialnego pracy, dotychczasowych badań i stanu źródeł, autorka omawia Wrocław, jako główny ośrodek dróg handlowych na Śląsku. Kolejno, na podstawie źródłowych przekazów o komorach celnych, którym poświęca osobny rozdział, wytycza i omawia drogi wychodzące z Wrocławia w kierunku północnym, południowym i zachodnim. W analogiczny sposób opisuje Nysę jako centralny południowo-śląski ośrodek komunikacyjny i omawia drogi tranzytowe wychodzące z ośrodków leżących poza granicami Śląska, przede wszystkim z Wielkopolski i z Czech (Poznań, Praga, Ołomuniec). Daje się tu odczuć brak omówienia dróg tranzytowych, wychodzących z pld. Niemiec i przechodzących przez zachodnie ziemie Śląska (Norymberga, Ulm). Dwa ostatnie analityczne rozdziały pracy poświęcone są drogom o znaczeniu lokalnym, a także bardzo ważnym, a niezawsze do tej pory docenianym w naszej historiografii, drogom wodnym na Odrze i na niektórych jej dopływach. Zamykają pracę tablice (chronologia pojawiania się komór celnych, gęstość ich rozmieszczenia, prawa własności do dochodów z nich, brody i mosty na Śląsku, itp.) oraz rozdział sumujący wyniki pracy. Najważniejsze wnioski autorki dałyby się streścić w następujących punktach. Komory celne (które autorka traktuje, pytanie czy słusznie, jako

wszelkie placówki pobierające opłaty za przewożone towary — było ich do 1400 r. — 77), winny być rozpatrywane przede wszystkim jako źródła dochodu panującego z jednej, a jako przeszkody dla handlu miejskiego, stawiane bądź przez feudała, bądź przez miasto przeciw innemu miastu z drugiej strony. Chronologia komór stwierdza m. in., że po roku 1250 mniej więcej zaczynają się pojawiać komory, których istnienie przed tym nie da się udowodnić. Znaczna większość komór leży dookoła miast, ale w bardzo rozmaitym oddaleniu. Dochody z komór należą do księcia, niemniej z biegiem lat coraz ich więcej przechodzi po zażartej walce na użytek miast (np. Wrocławia). Główne drogi handlowe przebiegające w ścisłej zależności od ukształtowania pionowego kraju i jego hydrografii, zbiegały się w znacznej większości wypadków w dwóch głównych ośrodkach gospodarczych kraju — Wrocławiu i Nysie.

Dużą zasługą autorki jest zwrócenie uwagi na wiele mniej ważnych ośrodków gospodarczych, dzięki wykryciu skupień wokół nich większej liczby komór celnych (Zator, Kęty, Bielsko, Trzebnica i in.), a co istotniejsze docenienie w związku z tym wpływu produkcji miejscowej, śląskiej na rozwój handlu i dróg handlowych; w konsekwencji „odbrazawia“ niejako znaczenie handlu tranzytowego dla rozwoju gospodarczego Śląska, stwierdzając, że nie miał on tak wielkiego i decydującego znaczenia, jak niedawno jeszcze sądzono. Słusznie podkreśliła autorka walkę między feudałami a mieszczaństwem na odcinku handlu, co wyraźnie pokazała na przykładzie sporów i tarć o komory celne. Cennym również wkładem jest uwzględnienie planów osadniczych miast i osiedli dla odtworzenia przebiegu i kierunku szlaków, aczkolwiek nie wykorzystano wszystkich możliwości w tej dziedzinie (brak np. podstawowego dzieła Meriana).

Autorka zdawała sobie sprawę z tego, że historia gospodarcza nie może ograniczać się do obserwacji tylko niektórych elementów życia społecznego, ale musi patrzeć na nie od strony całości zagadnienia reprezentowanego przez te właśnie elementy i orientować się, że mogą być one częścią, czasem nieznaczną i samą przez się nic lub niewiele mówiącą, rzeczywistego obrazu historycznego. Niemniej zatrzymała się autorka jak gdyby w połowie drogi przy wyciąganiu wniosków z powyższego faktu. Problem szlaków komunikacyjnych w Polsce feudalnej wtedy będzie celowo i słusznie badany, jeżeli powiązany zostanie z całokształtem problematyki owej epoki i owego terenu, jeżeli da lub postara się dać odpowiedź na liczne pytania dotyczące ogólnych i istotnych wówczas zagadnień. Nie może dzisiaj nauka marksistowska pozwolić sobie u nas na zajmowanie się specjalnie problemami drugo — czy trzeciorzędnymi, tak, jak nie może pozwalać na zajmowanie się zbieraniem tylko faktów, co łatwo bardzo przerodzić się może w „sztukę dla sztuki“, w nienaukowe badanie pewnego zjawiska tylko dla niego samego. Dlatego też po stwierdzeniu słusznych i cennych osiągnięć autorki należy podkreślić, że przy badaniu niniejszego problemu, można i trzeba było odpowiedzieć na inne jeszcze, następujące pytania: dla kogo ważne były określone drogi z punktu widzenia społecznego, jakie towary jakimi drogami były przewożone, jaką rolę spełniały szlaki przy wymianie produktów miejskich i wiejskich, przy rozwoju rynku zewnętrznego i wewnętrznego itp., itd., jednym słowem — jak wyglądały drogi handlowe jako funkcja społecznego i gospodarczego rozwoju Śląska. Oczywiście dużą pomocą byłoby tu sięgnięcie do materiałów porównawczych sąsiednich ziem (Małopolski, Wielkopolski),

jak odnośnie swego obszaru robi to w swej pracy B. R y b a k o w¹ omawiając drogi staroruskie i uwzględniając większość powyższych zagadnień.

Aby uzasadnić, że rozszerzenie tematu jest możliwe, przytoczę tu dwa przykłady. Jak wyżej wspomniałem, w tezach Autorki jest stwierdzenie, że komory celne traktować należy jako przeszkodę dla handlu miejskiego i jako źródło dochodu dla panującego. Zgadzać się w zasadzie z tą tezą, warto dodać tu jeszcze jeden moment: walka o tworzenie komór i ich rozrost zaostrza się w chwili silnego wzrostu taré pomiędzy wykształcającym się coraz bardziej rzemiosłem miejskim — stojącym na wyższym stopniu pod względem technicznym, a zacofanym gospodarzom rzemiosłem wiejskim, którego produkty gorsze, ale grubo tańsze, znacznie szkodzą miastu, hamując rozwój m. in. społecznego podziału pracy. Mamy ze Śląska, z terenu całej Polski, wiele wzmianek mówiących o tym zupełnie jasno: *Denique nulla villa nostra infra miliare de civitate... locata vel locanda, habere presumat thabernam, fabricam, pistrinum, sutoricam (sic) vel macellum*² lub *emetones ville prenominate in circulo iuxta antiquam consuetudinem, in locis suis consuetis, carnes bonas, et pro usum hominum idoneas plenam et omnimodam quilibet die fori vendendi habebunt potestatem, nec nobis aut cuicumque alteri ab huiusmodi carnibus solvere tenebuntur*.³ Przykłady tego rodzaju można mnożyć⁴. Przepisy prawne starały się regulować sprawę konkurencji wiejskich młynarzy⁵. Czego to wszystko dowodzi? Cechy miejskie broniły się, walcząc z konkurencją wiejską, która produkowała na potrzeby wsi z jednej strony (np. kowale, szewcy), a z drugiej strony z konkurencją przywożącą towary spożywcze do miasta. Np. rzeźnicy walczyli z dostawą ze wsi produktów mięsnych, z drobnymi i średnimi *institores* — przekupniami, którzy na targach, jarmarkach, albo nawet i bez tych okazji sprzedawali w mieście wyroby wiejskie. Przytoczyć chociażby można konstytucje o zwalczaniu chłopów i wiejskich przekupniów na jarmarkach, z 1435 r.⁶ Konkurencja zresztą groziła miastom większym również ze strony licznych miasteczek, bliższych i dalszych. Autorka zresztą marginesowo napomyka o istnieniu powiązań pomiędzy rozwojem rynku wewnętrznego, a rozwojem dróg i komór celnych (s. 97). Otóż wydaje się, że byłoby rzeczą słuszną zbadać, w jakim stopniu leżące na drogach komory celne ograniczały (czy może wytyczały) rynek wewnętrzny danego miasta, oczywiście tylko na artykuły codziennego użytku. Czy wielokrotne rozgałęzienia dróg za bramami miejskimi i komory celne, otaczające wieńcem nie tylko miasto, ale i często jego dalszą okolicę nie mogłyby tu wiele rzeczy wyjaśnić? Dokumenty powyżej cytowane mówią przeważnie o ograniczeniach produkcyjnych w zasięgu mili — mniej więcej 7 km. — od miasta. W niektórych wypadkach zdają się komory leżeć w promieniu bliskim tej odległości.

Jest jeszcze drugi problem, który wiąże się ściśle z poprzednim. Nie jest rzeczą przypadkiem zaobserwowany przez autorkę fakt narastania komór i rozwoju dróg od połowy XIII w. Przecież jest to na Śląsku intensywny okres tzw. kolonizacji na

¹ B. R y b a k o w: *Torgowlja i torgowyje puti. Istoria kultury DREWNIJ Rusi I.* Moskwa 1948, s. 315 i nn., zwłaszcza s. 326, 329, 330, 368 i in.

² Kodeks dypl. wpol. II, nr 757, r. 1926.

³ Kodeks dypl. polski II (2), nr 624, r. 1484.

⁴ Np. Kodeks dypl. wpol. I, nr 436.

⁵ Wiele przykładów cyt. W. W a s i u t y ń s k i: *Regal młynny w średniowiecznym prawie polskim.* Warszawa 1936, s. 34.

⁶ *Corpus Iuris Polonici III*, s. 27.

prawie niemieckim, okres przechodzenia z renty odrobkowej na rentę czynszowo-pieniężną, okres rozwoju specjalizacji zawodowej, wyodrębniania się lub gwałtownego rozwoju ośrodków miejskich. Staje się więc jasną rzeczą, że musiały powstać nowe szlaki, łączące rozwijające się miasta i przede wszystkim chyba łączące te miasta z zapleczem wiejskim. I tu też należało mocno podkreślić w pracy, że rozwój dróg jest właśnie bezpośrednio związany z rozwojem miast; piszę „podkreślić“, gdyż fakt ten z zebranego materiału wynika. Dodać jeszcze należy, że w tej sprawie autorka zdaje się popełniać jeszcze jeden błąd, a mianowicie mówi ona o okresie XII — XIV w. jako o okresie jednolitym, nie wprowadza bowiem żadnej cezurę chronologicznej. Tymczasem materiał sam narzuca słuszną cezurę gdzieś w połowie wieku XIII. Brak jasnej periodyzacji zaciemnia i paczy nieco obraz, który wypada zbyt statycznie.

Chcąc zorientować się w istotnym znaczeniu problemu i roli szlaków komunikacyjnych na Śląsku, trzeba więc przebadać punkty tu poruszone, a zapewne jeszcze i inne. Niemniej przystępując do tej pracy niezbędna będzie dobra znajomość książki J. Nowakowej. Mimo ograniczenia i jednostronności ujęcia, praca ta posiada bowiem obok obfitego materiału faktycznego, trafny i słuszny stosunek do wielu zagadnień. (Walka feudałów z mieszczaństwem, znaczenie handlu tranzytowego i in.).

H. Samsonowicz

Peter Ratkoš: Prispevok k dejinám banského prava a banictva na Slovensku. Slovenská Akadémia Vied a Umeni, Bratislava 1951, s. 174.

Praca słowackiego historyka, poświęcona historii górnictwa słowackiego, wzbudza zainteresowanie historyków polskich ze względu na bardzo dawne i przez długie wieki nieprzerwane stosunki ekonomiczne, łączące miasta polskie, przede wszystkim Kraków a dalej Nowy Sącz, z kopalniami Słowaczyny — i na fakt, że produkty tych kopalń (miedź) stanowiły przez długi czas jeden z głównych przedmiotów polskiego handlu tranzytowego.¹ Miedź słowacka wpłynęła na powstanie przy końcu 15 w. pod Krakowem zaczątków przemysłu metalurgicznego,² żelazo z północnych terenów królestwa węgierskiego stało się podstawą kwitnącego w 16 w. przemysłu metalowego w Nowym Sączu.³

Niestety, główny trzon pracy poświęcony jest nie samej produkcji, ale rozwojowi słowackiego prawa górniczego — i tutaj wnosi autor najwięcej nowego. Historia produkcji górniczej, potraktowana jako tło tego rozwoju, oparta jest na opracowaniach węgierskich, głównie Gustawa Wenzla i Antała Pécha;⁴ zasługa

¹ Temat wielokrotnie opracowywany w historiografii polskiej, najlepiej przez St. Kutrzebę: *Handel Krakowa w wiekach średnich*, *Rozpr. Ak. Um. Wydz. Hist.-Filoz.* 44, 1903, s. 58 i nn.

² J. Ptaśnik: *Rodzina Turzonów w Polsce i ich stosunki z Fuggerami*. *Przew. Nauk. i Literacki* 33, 1905, s. 835.

³ *Lustracje 1564, 1569, 1617, 1629*, w *Archiwum Głównym Akt Dawnych*.

⁴ G. Wenzel: *Magyarország bányászatanak kritikai története*. Budapest 1880; tenże: *A Fuggerek jelentősége Magyarország történetében*. Budapest 1882; A. Péch: *Alsó magyarország bányamivelésének története*. Budapest 1884.