

# Żelewski, Roman

---

## "Port średniowiecznego Szczecina", Bogdan Wachowiak, Gdańsk 1955 : [recenzja]

---

Przegląd Historyczny 49/2, 389-393

---

1958

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://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.

darczej, ale także i społecznej, przez monarchię tego czasu. Z tym zastrzeżeniem kończymy lekturę książki niewątpliwie wybitnej, gdzie rzeczywistość historyczną rozpatrzono w kategoriach konkretności, ale bez lęku przed hipotezą o szerszym oddechu, czy przed nawiązaniami porównawczymi.

Aleksander Gieysztor

Bogdan Wachowiak; *Port średniowiecznego Szczecina*, Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, Wydawnictwo Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Gdańsk 1955, s. 83, nrb. 3, tabl. 10.

Autor, dla którego tematyka szczecińska nie jest nowością, dał nam bardzo wartościową pracę, aczkolwiek nie pozbawioną pewnych braków natury ogólniejszej. Zasluga autora polega przede wszystkim na umiejętnym wydobyciu obfitych wiadomości o porcie ze źródeł prawie wyłącznie drukowanych, a więc zdawałoby się w pełni już wykorzystanych, na interesującym i trafnym zużytkowaniu tych wiadomości przy zastosowaniu przejrzystego układu pracy. Słusznie autor sięgnął do planów i widoków miasta jako do ważnego źródła, równorzędnego z drukowanymi.

Rozdział pierwszy, poświęcony położeniu portu w poszczególnych okresach, opiera się na znanych z dawniejszych prac poglądach samego autora oraz S. B o b i Ń s k i e g o i S. Z a j c h o w s k i e j, ale drogą ich konfrontacji w sposób przekonywający zostały wykazane kolejne (aż do r. 1283) translokacje terenu portowego. W sprawie przeniesienia portu z ujścia parowu podzamkowego na prosty lewy brzeg rzeki można zauważyć, że było ono spowodowane nie tylko względami gospodarczymi, społecznymi, ustrojowymi oraz zwiększającym się zanurzeniem statków w XIII w. (s. 14), ale również wyprzedzającym wzrost tonażu szybkim zamulaniem (to stały kłopot w dziejach Szczecina) leżącego na uboczu od nurtu rzeki jej zakola stanowiącego port, co uczyniło go rychło niewystarczającym nawet dla dużych korabii, długich na 13 m i szerokich na 3,30 m, jakich używali Słowianie na Bałtyku. Ponadto flotylla ta musiała stopniowo wzrastać ilościowo, skoro już w początku XIII w. szczecinanie odnieśli zwycięstwo nad ówczesną potęgą morską Rugią, a nawet po ciosach zadanych przez Danię, flota pomorska, w której Szczecin niewątpliwie był najliczniej reprezentowany, liczyła w 1184 r. 500 statków. Dla rozrastającej się floty stary port musiał rychło okazać się zbyt szczupły.

Dalsza część pracy porusza tematykę nieobcą niemieckim historykom Szczecina z W. W e h r m a n e m na czele, ale opracowuje ją bez porównania szerzej. Rozpoczyna ją rozdział traktujący o urządzeniach technicznych portu. Autor słusznie spostrzegając, że wobec braku bezpośrednich danych trudno powiedzieć, jak wyglądały owe urządzenia niewątpliwie istniejące w Szczecinie jeszcze przed XIII w. (s. 17), nie korzysta jednak ze sposobności, by opierając się na relacji Ibrahima Ibn Jakuba, wskazać czytelnikowi jak urządzenia owe mogły ewentualnie wyglądać. Fakt że Wołogoszcz czy Wolin, a więc jeden z bliskich sąsiadów ma „przystań, do której używają przepołowionych pni“, zapewne pomost do cumowania łodzi zbudowany z tarcic, pozwala snuć w drodze analogii przypuszczenie, że podobnie było i w Szczecinie. Pierwsze wyraźne, niestety zupełnie ogólne, stwierdzenie istnienia w Szczecinie portu, jako przystani dla statków, mamy z lat dwudziestych XII w., z doby chrystianizacji miasta przez Ottona Bamberskiego<sup>1</sup>. Dla okresu

<sup>1</sup> *Herbordi Vita Ottonis episcopi Babenbergensis* lib. 3, MGH SS t. XII, s. 814, — *rombonem circa portus et naves se ostentantem, piscatorum manus ad litus eiecit.*

późniejszego, poczynając od XIV w., autor ustala w pierwszym rzędzie rozciągłość właściwego portu w granicach wytyczonych przez mosty Długi i Drewniany, posługując się tu dawnymi planami Szczecina. Długi Most, stanowiący południowy kraniec właściwego portu, był wraz z płytkością Odry gwarancją respektowania praw miasta do przeładunku towarów między statkami rzecznyymi i morskimi. Od strony Zalewu port wytyczał Most Drewniany, zaopatrzone w przepust dla statków morskich, ale uzupełniony kłodą pływającą u jego filarów i do nich zapewne łańcuchami przymocowaną. Nie wydaje się jednak szczęśliwą nomenklaturą Most Drewniany (s. 24), będąca raczej tłumaczeniem z *Holzbrücke* niż z *Baumbrücke*. Przecież ta nazwa wywodziła się nie od materiału, z którego most był zbudowany, bo również i inne mosty w pobliżu wraz z Długim były z drzewa, lecz właśnie od owej kłody oznaczonej w źródłach jako *arbor*, *Bom* lub *Baum*, wobec czego właściwie tłumaczyć należałoby poprawnie Most Kłodowy lub ze względu na rolę kłody — Zaporowy. Podobnie *pons fartorum* (s. 24 i 26) to chyba Pomost Kiełbaśników, nie zaś Rzeźników (wówczas byłoby to raczej *pons laniorum*), a *pons meddewekenes*, *Mittwochbrücke* może należałoby tłumaczyć jako Pomost Środowy a nie Średzki (s. 26). Niezbyt przekonujące wydaje się przypuszczenie, że wyładunek towarów ze statków morskich na wybrzeże Łasztowni odbywał się wyłącznie za pośrednictwem łodzi (s. 29). Autor opiera się na połączeniu trzech okoliczności: braku wiadomości o pomostach czy nabrzeżu, odpowiadających lewobrzeżnym, płytkości uniemożliwiającej bezpośrednio przybijanie większych jednostek do brzegu i braku na wszystkich (prócz jednego) planach miasta rysunku większego statku w tym miejscu. Idąc za tokiem myśli autora należałoby przyjąć, iż Odra od strony Łasztowni była tak płytka, iż budowanie pomostów było bezcelowe, mimo że brzeg ten stanowił ogromnie ważną część portu, mieszcząc większość spichrzów (s. 37) i warsztaty okrętowe (s. 40). Takie przypuszczenie nie znajduje jednak uzasadnienia, trzeba więc sądzić, że pomostów w tak ważnym miejscu nie było właśnie dlatego, iż jeśli nie duże statki — te istotnie wyładowywano zapewne za pośrednictwem łodzi — to w każdym razie średnie mogły przybijać bezpośrednio do wybrzeża. Wbrew twierdzeniu autora nie tylko plan Kotego z 1625 r. ukazuje nam statek 3-masztowy u brzegu Łasztowni, ale również plan Meriana z 1650 r., a nawet plan Brauna i Hegenberga nr II z 1590 r., jeśli w tym ostatnim wypadku niedokładność reprodukcji nie powoduje zlania się dwóch 1-masztowców w jeden 2-masztowiec. Prawda że wszystkie plany wykazują daleko większą liczbę statków przy lewym brzegu niż przy prawym, ale to jest zrozumiałe, jeśli się weźmie pod uwagę, iż rysownicy podkreślali w ten sposób, że lewy brzeg mimo bez porównania mniejszej pojemności (przestrzeń między rzeką a murami wynosiła zaledwie około 20 m, a w mieście mniej było miejsca na spichrze niż w słabiej zaludnionej Łasztowni) był sercem portu ze względu na zbudowane tam miasto. Dużo danych wydobyla autor ze źródeł o rodzajach, ilości i rozłożeniu na obu brzegach zabudowa magazynowych (s. 33—38). Interesujące wyliczenia wielkości i pojemności okrętów budowanych w warsztatach mieszczących się na terenie Łasztowni kończą omawiany rozdział. Należałoby tu dorzucić, że jakość produkcji okrętowej w Szczecinie musiała być wysoka, skoro popyt spoza miasta przerastał jej wydajność (brak budulca). Można tak sądzić na podstawie znanych autorowi przepisów rady miejskiej z 1558 r. (s. 41), wydanych niewątpliwie pod wpływem obawy, by przy wyczerpywaniu się zapasów drzewa flota szczecińska nie została przez obcych nabywców pozbawiona dopływu nowych, w mieście zbudowanych jednostek. Umiejętności budowniczych okrętowych w Szczecinie znajdują potwierdzenie także w fakcie, że w 1532 r. jeden z nich, Wolfgang, wraz z dwoma czeladnikami został zaangażowany przez mie-

szczanina poznańskiego, Piotra Giska, do budowy szkut rzecznych dla spławu zboża do Saksonii<sup>2</sup>. Jeśli chodzi o typy statków pojawiających się w porcie, to w XIV—XV w. spotykamy obok uprzednio znanych (wśród nich szkuty o pojemności 7—9 lasztów służyły tak do żeglugi rzecznej jak i morskiej<sup>3</sup> o krótkim zasięgu również krajery<sup>4</sup>, jednomasztowce zbliżone do kogi, lecz o znacznej rozpiętości tonażu (15—50 lasztów).

Praca poświęcona portowi nie może pomijać milczeniem zagadnienia liczebności jego floty, sądzę więc iż należało poinformować czytelnika, że nie da się ono nawet w przybliżeniu obliczyć z dwóch powodów: znaczna jej część krążyła wyłącznie w obrębie Bałtyku, wypadając tym samym z ewidencji podstawowego źródła, aktualnego zresztą dopiero od XVI w., ksiąg cła sundzkiego, te zaś okręty, które przekraczały Sund, czyniły to często kilkakrotnie w ciągu roku, co wobec braku w drukowanych tabelach istniejących w oryginalnym źródle nazw okrętów lub nazwisk kapitanów, nie pozwala ustalić faktycznej ich liczby.

Rozdział trzeci omawia szeroko organizację życia handlowego i przepisy portowe miasta. Do wywodów autora o prawie składu na zboże (s. 46—52) można by dorzucić, że jak wynika z książęcych zakazów zakupu zboża poza Szczecinem z lat 1253 i 1272 (s. 46—7), mamy już wówczas do czynienia z wynikającym z monopolu *sui generis* prawem składu na zboże, które akt z 1283 r. jedynie rozszerzał na wszystkie inne towary oraz na import. W swych rozważaniach o egzekwowaniu w akcie z 1467 r. bezwzględne prawa składu w stosunku do towarów spływających Odrą, a względne w stosunku do towarów przybywających od strony Zalewu (s. 54—58), autor zdaje się nie spostrzegać okoliczności, że Szczecin dążył — zresztą z różnych przyczyn bez powodzenia — do odegrania w stosunku do ziem położonych nad Odrą i jej dopływami takiej roli, jaką u ujścia Wisły spełniał Gdańsk, to znaczy monopolistycznego pośrednika w sprzedaży produktów rolnych i leśnych. Dążność ta wzmagała się od XV w., tj. od chwili gdy możliwości eksportowe tych ziem zaczęły wzrastać. Szczecin więc zaostrza egzekwowanie swego prawa składu dla towarów przybywających z głębi łądu, licząc się także w pewnym stopniu z techniczną możliwością unikania przeładunku i wypływania większymi jednostkami rzecznyymi na morze, oczywiście jednak tylko dla żeglugi przybrzeżnej i o niedalekim zasięgu. Przy przywozie z morza natomiast względne prawo składu wystarczało, skoro niezależnie od Długiego Mostu sama płytkość Odry stwarzała konieczność przeładunku ze statków morskich na rzeczne, co zawsze dawało szczecinianom szanse przejęcia towaru. Prócz tego podstawowy artykuł importu, śledzie i ryby, płynął głównie okrętami szczecińskimi z własnych łowisk bałtyckich, z obcych zaś dostawców tego towaru, jak wiemy, co najmniej Duńczycy i tak byli uprzywilejowani (s. 59). Natomiast co do innych towarów spoza Bałtyku, Szczecin przeciwnie niż ogół miast hanzeatyckich, nie pośrednicząc zasadniczo między zachodem a wschodem, był w przeważającej mierze zdany na kupców i floty obce, musiał więc, jak słusznie autor zauważa, dbać o ich przyciąganie korzystnymi warunkami zbytu. Podobnie miasto dbające o utrzymanie swego monopolu zbożowego na wybrzeżu Zalewu od Wkry poczynając (s. 47) nie mogło być zbyt rygorystyczne w stosunku do kupców z tych terenów, którzy zmuszeni do takiej anomalii, jak płynięcie ze zbożem w głąb łądu zamiast na morze, równocześnie dostarczali szczecinianom innych towarów, już dobrowolnie. Powyższe uwagi mają jedynie uzupełnić argumenty autora.

<sup>2</sup> E. S c h m i d t, *Zur Geschichte des Wartheverkehrs*, „Historische Monatsblätter für die Provinz Posen“ t. I, 1900, s. 86—87.

<sup>3</sup> *Das älteste Stettiner Stadtbuch*, nr 1147, zastaw szkut do Roztoku 1325—1447 r.

<sup>4</sup> *Hanserecesse* t. II, 7, nr 488, mieszczanin szczeciński właścicielem krajera.

Rozdział czwarty zajmuje się zagadnieniem administracji portu szczecińskiego, to znaczy tym, kto przepisy portowe wydawał i przy pomocy jakiego aparatu administracyjnego je realizował.

W zakończeniu pracy autor próbuje dać ogólną charakterystykę stosunków, w których odbywał się rozwój portu, a następnie zahamowanie tego rozwoju. Dostrzegając momenty gospodarcze i społeczne, zupełnie pomija zagadnienia polityczne. W tym miejscu trzeba podkreślić pewne braki dotyczące całości pracy. Otóż otrzymujemy dokładny obraz portu szczecińskiego, ale bez perspektywy, zawieszony w próżni, w oderwaniu od terenu, który jego usług potrzebował. Nie chodzi tu bynajmniej o to, by autor swą pracę szeroko rozbudowywał, skoro we wstępie wyraźnie określił zakres interesujących go zagadnień (s. 5), ale niezbędne było krótkie podmalowanie tła, które pozwoliłoby w sposób pełniejszy zrozumieć opracowane problemy. Fakt że Szczecin nie pozostał osadą rybacką jakich wiele, ani nawet portem miary np. Kołobrzegu, lecz stał się takim, jakim go widzimy w omawianej pracy, wynikał z dwu okoliczności: z położenia u ujścia do morza potężnego systemu rzeczno-jeziernego, stanowiącego naturalną i najtańszą drogę handlową dla ogromnego (118 611 km<sup>2</sup>) i o wielkich możliwościach eksportowych i importowych obszaru objętego tym dorzeczem oraz z drugiego ważnego momentu — korzystnej konfiguracji odpowiedniego odcinka wybrzeża (pomijamy tu inne względy jak np. warunki atmosferyczne). Teraz dopiero rodzi się pytanie, czy przedstawiony w pracy obraz portu jest tym *optimum*, które port mógł w tych warunkach osiągnąć, czy też nie. I tu natrafiamy na drugi główny brak pracy — niewyzyskanie w tym celu (oczywiście znowu bez drobiazgowego zapuszczenia się w szczegóły) porównania z jedynym portem południowego Bałtyku, który miał podobnie korzystne warunki rozwoju — Gdańskiem. Wiele tutaj dorzucą ciekawego materiału takie dane, jak pozycja polityczna i handlowa Gdańska i Szczecina w Hanzie, a dla późniejszego okresu porównanie ruchu okrętów i eksportu zbóż, głównego w obu portach towaru wywozowego. Gdańsk odgrywał w związku hanzeatyckim poważną rolę. Szczecin podrzędna, mniejszą niż Stralsund, a ledwo większą od Greifswaldu. W latach 1557—1657, a więc pokrywających się mniej więcej z końcowym okresem objętym pracą Wachowiaka, przepłynęło przez Sund z Bałtyku 5 675 okrętów podających Szczecin jako port wyjścia i 80 132 z Gdańska<sup>5</sup>. Tą samą drogą ze Szczecina przepłynęło w latach np. 1590—1597 żyta 14 906 łasztów i pszenicy 8 168,5 łaszta, a z Gdańska 239 762 i 16 835 łasztów<sup>6</sup>. Nie są to bynajmniej jakieś lata szczególnie dla Szczecina niepomysłne. Nawet przyjmując możliwość, że Szczecin procentowo był bardziej zaangażowany w obrotach bałtyckich niż Gdańsk, trzeba stwierdzić iż tak wyglądający i tak urządzony port, jakim go poznajemy z recenzowanej pracy, mimo teoretycznie zbliżonych możliwości jest w porównaniu z Gdańskiem małym portem, a i innym południowo-bałtyckim ustępuje pierwszeństwa. Przyczyny tego stanu rzeczy omawiano już w literaturze historycznej. Przede wszystkim należy tu wymienić niezwykle skomplikowane stosunki polityczne na zapleczu portu szczecińskiego, odcięcie Szczecina od Śląska i Wielkopolski przez Brandenburgię, rywalizację Frankfurta nad Odrą (prawo składu rozciągające się nawet na towary płynące Wartą) popieranego przez Brandenburgię. Nieuwzględnienie stosunków politycznych odbija się ujemnie na niektórych wywodach autora. Świadczy o tym np. końcowy ustęp pracy, stwierdzający że po r. 1571 aż do XVIII w. brak jest jakichkolwiek inowacji technicznych

<sup>5</sup> *Tabeller over Skibsfart og Veretransport gennem Øresund 1497—1660*, wyd. N. Ellinger B a n g, cz. 1 (*Skibsfart*). København 1906, pod odpowiednimi datami rocznymi.

<sup>6</sup> Tamże, cz. 2 (*Veretransport*). Pod odpowiednimi datami rocznymi.

(s. 79). Autor widzi przyczynę tego w pogłębianiu się kryzysu gospodarczego, a przemilcza fakt, iż pogłębianie to miało doskonały klimat w okupacji Pomorza i Szczecina przez Szwecję od czwartego dziesiątka lat XVIII w., okupacji wyobcowującej do reszty pod względem politycznym ten port z jego naturalnego zasięgu pracy i łączącej go z państwem o minimalnym zainteresowaniu jego potrzebami gospodarczymi. Przesłanki do poprawy sytuacji pojawiły się, gdy port wraz ze Śląskiem i całym biegiem Odry, a później i Warty, znalazł się w ramach jednego państwa — Prus — co właśnie miało miejsce w XVIII w.

W wykazie źródeł brak dwóch wydawnictw, które do interesujących autora zagadnień mogłyby dorzucić pewne szczegóły. Są to „Hanserecesse“ i „Hansisches Urkundenbuch“.

Zawarte tutaj uwagi krytyczne nie zmieniają w niczym faktu, że praca jest naprawdę dużym krokiem naprzód w znajomości dziejów portu szczecińskiego i wystawia jak najlepsze świadectwo metodzie naukowej autora.

Pod adresem wydawnictwa należy wyrazić żal, że reprodukcje planów miasta, stanowiące tak istotny argument w wywodach autora, nie są na tym poziomie technicznym co u Wehrmanna czy Friedricha.

Roman Zelewski

*Nikolaus von Kues und der Deutsche Orden. Der Briefwechsel des Kardinals Nikolaus von Kues mit dem Hochmeister des Deutschen Ordens. Cusanus-Texte-IV. Briefwechsel des Nikolaus von Kues*, wyd. Erich M a s c h k e, Heidelberg 1956, s. 71.

Zagadnienie stosunku Mikołaja z Kuzy, jednej z czołowych osobistości kościelnych i politycznych europejskich połowy XV stulecia, do Zakonu Krzyżackiego stanowiło już od dawna przedmiot zainteresowania E. M a s c h k e g o. W r. 1929 poświęcił mu osobną rozprawę („Nikolaus von Kusa und der Deutsche Orden“, „Zeitschrift für Kirchengeschichte“ t. XLIX), opartą głównie o archiwalia królewskie. Publikacja niniejsza, stanowiąca część składową większej edycji pism i korespondencji Mikołaja z Kuzy, wydawanej przez Akademię Nauk w Heidelbergu pod kierownictwem prof. H. G a d a m e r a i J. K o c h a, zawiera przedruk na ogół nie publikowanych dotąd 16 listów kardynała oraz w. mistrza Ludwika von Erlichshausen z lat 1450—1464. 13 spośród nich pochodzi z archiwum zakonnego, znajdującego się obecnie w Getyndze. Tylko dwa przekazy zostały zaczerpnięte z archiwum watykańskiego lub ze zbiorów Hospitalsbibliothek Cues; jeden przekaz stanowi przedruk z wydawnictwa L. W a d d i n g a „Annales Minorum“. Drugą część publikacji stanowi obszerny, liczący 35 stron komentarz (*Erläuterungen*) przynoszący zarówno interesującą interpretację opublikowanych materiałów, jak również ich poważne uzupełnienia. Całość stanowi więc faktycznie rozszerzoną rozprawę, naświetlającą gruntownie poruszony problem w stopniu znacznie dokładniejszym, niż w pierwotnym opracowaniu autora.

Metodę powyższą uznać należy za całkowicie uzasadnioną, gdyż istotnie opublikowana korespondencja nie daje pełnego obrazu stosunków Mikołaja z Kuzy z Zakonem Krzyżackim. Niezbędne uzupełnienie stanowią zwłaszcza relacje prokuratorów krzyżackich w Rzymie, szczególnie Jodoka Hohensteina oraz mistrzów niemieckich, przesyłane stale w. mistrzowi, a podające cenne informacje z osobistych rozmów z kardynałem. Jednocześnie naświetlają one genezę szeregu opublikowanych przekazów, umożliwiając ich pełniejszą analizę.