

TERESA WĄSOWICZÓWNA

W SPRAWIE METODY BADAŃ PRZEBIEGU WCZESNO-ŚREDNIOWIECZNYCH DRÓG LĄDOWYCH POLSKI*

I

1. Uwagi wstępne

Badania nad okresem wczesnofeudalnym, które dążą do rekonstrukcji całości procesu historycznego w jego zasadniczej prawidłowości i cechach swoistych, zwłaszcza regionalnych, wymagają stosowania różnorodnych metod, w zależności od materiału źródłowego i rozbudowy problematyki badawczej. W problematyce tej od dawna historiografia umieszczała sprawę sieci drożnej i jej roli w kształtowaniu się najważniejszych zjawisk społeczno-gospodarczych wczesnego średniowiecza. Charakterystyczny dla pierwszej połowy XX wieku powierzchowny ekonomizm, przejawiający się w niektórych ugrupowaniach dawnej historiografii, kazał jej szukać właśnie w funkcjonowaniu szlaków handlowych głównego motoru przemian gospodarczych i politycznych Europy w okresie od VII—XI w. Przypomnieć tu można pogląd na genezę podstaw średniowiecznej Europy, [wypowiadany przez Henri Pirenne¹, który przerwanemu szlakom śródziemnomorskich przez podbój arabski w w. VII i VIII, a potem ich nawiązaniu w w. XI, przypisywał znaczenie momentu zwrotnego w budowie średniowiecznego gospodarstwa. Z podobnych założeń wychodził historyk rosyjski okresu przedrewolucyjnego W. O. Kluczewski², który wiązał procesy państwowotwórcze Europy wschodniej, a w szczególności Rusi Kijowskiej z handlem orientalnym i bałtyckim. Założenia te wpływały z charakterystycznego dla okresu imperializmu stosunku wielkiej burżuazji do żywiącego ją handlu zamorskiego, zwłaszcza zaś kolonialnego, który rzutowano w przeszłość skrzywiając tym samym właściwy przebieg procesu historycznego. Bez zrozumienia rzeczywistej roli wymiany towarowej na określonym etapie rozwoju sił wytwórczych nie można zrozumieć znaczenia urządzeń komunikacyjnych i transportu w kształtowaniu odpowiadającej temu etapowi bazy społeczno-gospodarczej i stosunków produkcji³.

Ustawiając w ten sposób sprawę dróg handlowych w ekonomice wczesnofeudalnej, należy pamiętać, że badanie sieci drożnej nie jest celem samym w sobie, ale tylko pomocą w rozwiązywaniu zagadnień prawidłowości procesu dziejowego i jego cech szczególnych, w naszym wypadku na obszarze ziem polskich i ruskich. Do zagadnień tych należą takie, jak problem rynku lokalnego, sprawa pogłębienia się społecznego podziału pracy i powstawania miejskich ośrodków produkcyjnych, a także — kwe-

* Referat wygłoszony na Zjeździe Młodych Archeologów w Osiecznej w dn. 30 V 52.

¹ Pirenne H., *La civilisation occidentale au Moyen Age. Hist. gén. G. Glotz, t. VIII, Paris 1933, s. 10, 31; por. też pisma zebrane pt. Histoire économique de l'occident médiéval 1951, s. 170.*

² Por. Łowmiański H., *Stan badań nad podłożem gospodarczym i społecznym genezy państwa ruskiego, Przgl. Hist. XLIII, z. 1, 1952, s. 42.*

³ Por. w tej mierze wskazówkę K. Marksa, *Le Capital, Paris, Les Editions Sociales, t. V., s. 26: „... La circulation, c'est à dire, le mouvement effectif des marchandises dans l'espace, se confond avec le transport des marchandises...”*

stia początków, charakteru i rozwoju wymiany towarowej wewnątrz rynku lokalnego i między rynkami. Dopiero dzięki tak zarysowanej problematyce można wy dobyć ze źródeł, zarówno archeologicznych jak i pisanych, poważne uzupełnienia naszej znajomości dziejów wczesno-średniowiecznych. Warunkiem koniecznym jest wypracowanie właściwej metody badań nad wczesno-średniowieczną siecią drożną.

Metoda ta pouczy, jak postępować, aby ustalić ważne fakty gospodarcze i społeczne oraz określić ich znaczenie historyczne.

2. Charakterystyka dotychczasowych metod badawczych

Sieć drożną i drogę badano dotąd na warsztacie naukowym, głównie geografii oraz historii państwa i prawa, a także w części — historii gospodarczej. Dotychczasowa nauka zebrała, wychodząc z powyższych specjalistycznych punktów widzenia, bardzo duży materiał faktograficzny, złożony z obserwacji niekiedy odpowiadających rzeczywistości historycznej, do którego trzeba nadal sięgać. Inaczej się przedstawia użyteczność prób wyjaśnienia zaobserwowanych faktów, jakie widzimy w dotychczasowej literaturze; literatura ta nie jest zresztą obszerna i przedstawia obraz znacznego zamieszania, jeśli idzie o szersze próby interpretacyjne.

Wśród geografów szkoła francuska, głosząca zrazu sprzeciw wobec determinizmu geograficznego Ratzla⁴, ostatecznie albo utonęła w psychologizowaniu i socjologizowaniu sprawy stosunków środowiska geograficznego do społeczeństwa ludzkiego⁵, albo powróciła, jak powojenna książka Sorre'a⁶, do determinizmu. Geografowie w ogóle zajmowali się raczej tylko opisem fizjograficznym warunków sieci drożnej. Uogólnienia stosunku zachodzącego między tymi warunkami a działalnością ludzką były na ogół formułowane dość ostrożnie, z wyjątkiem burżuazyjnej nauki niemieckiej, która szczególnie w zakresie tzw. antropogeografii i tzw. geopolityki, jaskrawie stanęła w służbie interesów imperialistycznych.

Próbę podsumowania literatury francuskiej dotyczącej dróg na terenie Francji daje praca Cavaillès'a⁷, głównie jednak omówiony jest w niej okres od w. XVII do dnia dzisiejszego na podstawie bogatego materiału źródłowego. Praca ta jednak nie uwzględnia całości procesu historycznego i dostarczając nam dużo materiału kartograficznego nie daje obrazu ekonomicznego znaczenia drogi na przestrzeni omawianych wieków⁸. Interesującym wkładem do badania zagadnień drożnych jest niewątpliwie wielotomowa historia poczty francuskiej⁹. Problem ekonomiczny traktuje ona również marginesowo, dostarcza jednak bogatego materiału interesującego, np. w dziedzinie techniki transportu.

Polskie piśmiennictwo geograficzne, prócz St. Pawłowskiego i jego szkoły, nie interesowało się zagadnieniami drogi; szkoła prof. Pawłowskiego i on sam opisywali morfologię drogi na kilku przykładach (region lwowski, toruński, łódzki), podkreślając słusznie tradycjonalizm dzisiejszej lokalnej sieci drożnej, ale nie próbując interpretacji historycznej tego zjawiska. Trudno zaś zgodzić się z tak zwanymi „predyspozycjami“ dla dróg komunikacyjnych lub „szlakami naturalnymi“, czyli uzależnieniem przebiegu wielkich szlaków tranzytowych od warunków geograficznych, które wystąpiło wśród uczonych Pawłowskiego w postaci zbliżonej do determinizmu

⁴ Ratzel F., *Anthropogeographie* t. I—II, Stuttgart 1891.

⁵ Por. Brunhes J., *La géographie humaine*, 2-éd., Paris 1947.

⁶ Sorre M., *Les fondements de la géographie humaine*, vol. I—II, Paris 1947—48; t. III, 1950, ostatnio praca Demangeon A., *Histoire économique de la France*, Paris 1951.

⁷ Cavaillès H., *La route française*, Paris 1947.

⁸ Por. rec. R. Crozet, *Annales d'histoire économique et sociale* avril—juin, 1951.

⁹ Vaillè E., *Histoire générale des postes françaises*, Paris 1947, t. I.

geograficznego. Sprawy te przedstawiono w tej literaturze w sposób ahistoryczny, bez wyjaśnienia, jakim konkretnym stosunkom gospodarczym służą te „szlaki naturalne“¹⁰.

Historiografia polska zajmowała się drogami dwojako: z pozycji tradycjonalistycznej historii gospodarczej oraz historii prawa, a mianowicie z powodu niektórych urządzeń prawnych związanych z siecią drożną, jak cła, prawo składu¹¹ itp. Oba punkty widzenia były ograniczone traktowaniem materiału źródłowego, z którego wyzyskiwano część tylko wyników możliwych do osiągnięcia.

Nad pracami kilku historyków gospodarczych, którzy się zajęli zagadnieniem drogi, ciążyło powszechne przekonanie o decydującej roli handlu w przekształcaniu stosunków gospodarczych (St. Lewicki, St. Kutrzeba, Ł. Charewiczowa, K. Maleczyński)¹². Jedyna praca monograficzna o sieci drożnej w Polsce Piastowskiej, Stefana Weymanna, do dziś niezastąpiona i bardzo przydatna, nie wyszła poza zestawienie wzmianek źródłowych XIII i XIV w., dotyczących głównie ceł¹³. Podobnie powojenna książka J. Nowakowej o drogach śląskich jest w gruncie rzeczy opracowaniem komór celnych i dróg je łączących, bez próby chronologicznego rozwarstwienia materiału, choć założenia wstępu do tej pracy zapowiadały inny wynik¹⁴. Osobna wzmianka należy się pracom archeologicznym, w szczególności R. Jakimowicza¹⁵, K. Majewskiego¹⁶, K. Jażdżewskiego¹⁷, oraz studiom filologiczno-starozżytnym Br. Bilińskiego¹⁸, zestawiającym materiał archeologiczny do sprawy funkcjonowania dróg w okresach przeważnie pozbawionych źródeł pisanych. Mimo że w rozprawach tych na ogół problematyka ekonomiczna jest na dalszym planie, powiększyły one znacznie podstawę źródłową, lekceważoną na ogół przez historyków mediewistów, choć znakomita rzecz J. N. Sadowskiego z r. 1879, powstała w rozkwicie nauki pozytywistycznej, zapowiadała niespełniony następnie program badań¹⁹.

Ocena dotychczasowego dorobku wymagałaby wnikliwszej analizy, już dziś jednak można sformułować główne niedomagania poprzednich etapów badań nad siecią drożną. Są to: po pierwsze, niewłaściwa ocena roli środowiska geograficznego w rozwoju historycznym i wynikające stąd błędy w przedstawianiu roli sieci drożnej; po wtóre, ciężący nad całą dawniejszą literaturą historyczno-gospodarczą ekonomizm,

¹⁰ Zob. Kiełczewska M., O podstawy geograficzne Polski, Poznań 1946.

Wilgatowa K., Analiza położenia geograficznego Sandomierza, Annales Univ. M. C. S. vol. V, Section B, 1950, Lublin 1952.

¹¹ Por. Stachowska K., Prawo składu w Polsce do 1565 r. Spr. PAU, 1950, nr 9, s. 586.

¹² Lewicki St., Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich, spr. PAU, 1906, nr 7.

Kutrzeba St., Handel Krakowa w wiekach średnich, Kraków 1903.

Charewiczowa Ł., Handel średniowiecznego Lwowa, Lwów 1925.

Maleczyński K., Najstarsze targi w Polsce i ich stosunek do miast przed kolonizacją na prawie niemieckim, Lwów 1926.

¹³ Weymann St., Cła i drogi handlowe w Polsce Piastowskiej, Poznań 1938.

¹⁴ Nowak J., Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV wieku, Wrocław 1951; rec. T. Wąsowicz, Przegl. Zach. 1952, nr 5/6, s. 472 i H. Samsonowicz, Przegl. Hist. t. XLIII, 1952, z. 3/4, s. 595.

¹⁵ Jakimowicz R., Szlak wyprawy kijowskiej Bolesława Chrobrego w świetle archeologii, Rocznik Wołyński, t. III, 1933.

¹⁶ Majewski K., Importy rzymskie na ziemiach słowiańskich, Wrocław 1949.

¹⁷ Jażdżewski K., Cmentarzysko wczesnośredniowieczne w Lutomierniku pod Łodzią w świetle badań z r. 1949. Materiały wczesnośredniowieczne, t. I, Warszawa 1951, s. 91.

¹⁸ Biliński Br., Drogi świata starożytnego ku ziemiom słowiańskim w świetle starożytnych świadectw literackich, Wrocław 1947 (odb. z Archeologii, t. I).

¹⁹ Sadowski J. N., Drogi handlowe grecko-rzymskie przez porzeczka Odry, Wisły, Dniepru Niemna do wybrzeży morza Bałtyckiego, Pam. AU, t. III, Kraków 1879.

który w naszym zagadnieniu prowadził do zaniedbywania badań nad organizacją produkcji, a szczególnie nad sprawą rynków lokalnych i odpowiadającą im siecią drożną; po trzecie, brak wiązania wyników różnych dyscyplin; po czwarte, niewykorzystanie znacznych jeszcze możliwości, tkwiących w materiale źródłowym, pomijanym z braku wykształconej metody retrogresywnej.

Na nowe tory badane zagadnienie naprowadza nauka radziecka, opierając się również w tym zakresie na założeniach materializmu historycznego i dość znacznej już praktyce badawczej, przede wszystkim archeologicznej. Najistotniejsze dla sprawy właściwego traktowania drogi zarówno w ujęciu geograficznym, jak i historycznym wydają się sformułowania J. Stalina o roli środowiska geograficznego²⁰. Dokola tego sformułowania toczy się, jak wiadomo, na łamach Woprosów Filozofii²¹ i Woprosów Geografii²² dyskusja, która rozwija powyższe wskazania na konkretnym materiale geograficznym (S. W. Bernsztejn-Kogan)²³ i częściowo historycznym, jak w artykułach Jacuńskiego²⁴.

Z tych samych założeń wychodzi archeologia radziecka, której przedstawicielom: Woroninowi²⁵, Rybakowowi²⁶, Tichomirowowi²⁷ zawdzięczamy nowoczesne ujęcia zagadnień drożnych w odniesieniu do Rusi Kijowskiej. W tych pracach, poza możliwie kompletnym wyzyskaniem materiału źródłowego wszelkiego typu, zwraca uwagę nacisk położony na kwestię rynku lokalnego, którego funkcją w ujęciu nauki radzieckiej jest system szlaków handlowych od lokalnych po tranzytowe. Zainteresowania naukowe zostały tu po raz pierwszy skupione na istotnym czynniku wywołującym wymianę towarową, mianowicie na produkcji.

Dość przypomnieć tutaj znakomite wyniki Rybakowa w zakresie ustalenia zasięgu rynków lokalnych przy pomocy badania rozrzutu zabytków kultury materialnej²⁸. Również w nauce radzieckiej doceniono po raz pierwszy w pełni znaczenie studiów nad techniką komunikacji i środkami transportu dla określenia istotnej drożności szlaków handlowych, ich wydolności komunikacyjnej. Poczynione też pierwsze próby syntetyzowania wyników badań szczegółowych, zawarte w I tomie „Istorii kultury driewniej Rusi”²⁹ — cenne jako wprowadzenie do tych zagadnień, mimo że krytyka wytknęła już w tym zakresie pewne niedomagania, z których autorzy, jak nam wiadomo od prof. Rybakowa, zdają sobie dziś sprawę³⁰. Materiał ruski daje między

²⁰ Stalin J., O materializmie dialektycznym i historycznym, Bibl. klas. marks., Karol Marks, Warszawa 1947, t. I, s. 91.

²¹ Woprosy Filozofii, 1954, 1952, zwłaszcza nr 2.

²² Woprosy Geografii, t. XX, 1950, poświęcony geografii historycznej.

²³ Bernsztejn-Kogan S. W., Put' iz wariag w grieki, Woprosy Geografii, t. XX.

²⁴ Jacuński W. K., Istoriko-geograficzeskije momienty w rabotach W. I. Lenina, Istoriczeskije Zapiski, t. 27, s. 3—17; Jacuński W. K., Istoriczeskaja geografija kak naucznaia disciplina, Woprosy Geografii, 1950, s. 13—41; tłum. pol.

²⁵ Woronin N. N., Sriedstwa i puti soobszczenija, Istorija kultury driewniej Rusi, t. I, Moskwa 1948, s. 280.

²⁶ Rybakow B. A., Torgowla i torgowyje puti, j. w. s. 315.

²⁷ Tichomirow M. N., Driewnierusskije goroda, Moskwa 1946; por. rec. J. Bardacha, Przegl. Hist. t. XL, 1950, s. 343.

²⁸ Rybakow B. A., Riemieslo driewniej Rusi, Izd. A. N. SSSR, 1948. Por. rec. M. Małowista, Przegl. Hist., t. XL, 1950, s. 348, oraz rec. H. Łowmiańskiego, Roczn. Dziejów Społ.-Gosp. t. XII, 1950, s. 219. Zob. też art. W. Moszczeńskiej, Rola założeń teoretycznych w praktyce postępowania badawczego (Przyczynek metodologiczny do badań nad okresem wczesnodziejowym, Przegl. Hist. t. XLI, 1950, s. 70.

²⁹ Istorija kultury driewniej Rusi, t. I—II, Moskwa, 1948—51; por. rec. H. Łowmiańskiego, Przegl. Hist., t. XL, 1950, s. 337.

³⁰ Rec. Mongajt A., Woprosy Istorii, 1951, z. 11, s. 137; Smirnow A. P., Wiestnik A. N. SSSR, 1951, z. 11, s. 97.

innymi jeszcze możliwość uzupełnienia powyższych próbnych syntez przy pomocy metody retrogressywnej, wychodzącej z tak świetnego źródła, jakim jest ostatnio na nowo ogłoszona „Kniha Bolszomu Czertiezu“, wykaz dróg posłańców gospodarskich z początku XVII w.³¹

II

1. Poszerzenie metody badawczej

Próba ustalenia metody badań nad wczesno-średniowieczną siecią drożną powinna się oprzeć na przykładzie, który stanowi zadanie badawcze o wysokiej przydatności naukowej. Wybór tematu nie jest przy tym obojętny, ponieważ proponowane rozszerzenie metod wymagać będzie bardzo znacznego wkładu pracy, nieporównanie większego od dotychczas stosowanego wysiłku. Do takich pierwszoplanowych zagadnień z układu szlaków wymiany towarowej między IX a XIII wiekiem należy niewątpliwie sprawa rekonstrukcji dróg z Polski na Ruś mająca podstawowe znaczenie m. in. dla problemu Grodów Czerwieńskich, który staje obecnie na porządku dziennym naszej nauki historycznej i archeologicznej³².

Zajmując się sprawą ustalenia przebiegu i funkcjonowania środkowej wiązki szlaków ruskich na naszych ziemiach, miałam możliwość kilkakrotnego przedyskutowania niektórych zagadnień metodycznych, zarówno z kolegami historykami jak i archeologami. Dotychczasowe wyniki zamierzonej pracy są jeszcze niewątpliwie dalekie od osiągnięcia postawionego sobie zadania. Niemniej wydało mi się rzeczą potrzebną podzielić się uzyskanymi doświadczeniami i przedyskutować je w szerszym gronie, ponieważ zawierają, jak sądzę, kilka wskazań ogólnych, pożytecznych w praktyce archeologicznej i historycznej.

A. *Materiał źródłowy*, który należy wciągnąć do badań nad wczesno-średniowieczną siecią drożną, podzielić można na dwie główne grupy, które należy traktować z jednakową starannością przy ich wykorzystywaniu. Są to z jednej strony źródła archeologiczne w najszerszym tego słowa znaczeniu, pokrywającym się z zabytkami kultury materialnej w ogóle. Tak np. dla historyka dróg ruskich nieobojętne będą zarówno dotychczasowe wyniki prac wykopaliskowych w postaci śladów osadnictwa otwartego i grodowego, skarbów, grobli czy mostów, jak też pomniki architektury przedromańskiej i romańskiej oraz rzeźby takiej, jak znany koniński słup drogowy³³.

Drugą grupę główną stanowią źródła pisane, ujęte nieco szerzej niż w tradycyjnych zarysach metodyki historycznej. Tu bowiem obok takich źródeł aktowych, jak dokumenty i taryfy celne oraz opisowych (latopisy, kroniki itp.), trzeba dodać kartografię oraz ikonografię, przekazujące w formie graficznej zabytki ukształtowania przestrzennego i budownictwa.

Podział ten w praktyce badawczej napotyka znaczne trudności, wynikające z różnorodnych metod, jakie wypada stosować, aby wymienione tu grupy źródeł zbliżyły nas możliwie bezpośrednio do procesu historycznego. Dotychczasowe ujęcia podobnych tematów dążyły także do opanowania obu głównych grup źródeł, ale czyniły to bardzo nierównomiernie, pozostawiając poważną ilość cennego materiału na boku, głównie z niedostatku metody retrogressywnej w postępowaniu badawczym.

³¹ Kniha Bolszomu Czertiezu, Red. K. N. Sjerbina, Moskwa-Leningrad 1950; rec. Gemp K., Woprosy Istorii 1951, z. 3. s. 112; por. K. M. Sjerbina, Kniha Bolszogo Czertieža i jeje riedakcije, Istoriceskije Zapiski, t. XIV, 195.

³² Por. Ł o w m i a ń s k i H., Problematyka historyczna Grodów Czerwieńskich. Kwart. Hist. 1953, zał. 1, s. 302.

³³ Por. zestawienie literatury przez Wł. K o w a l e n k ę, Przewłoka, Przegl. Zach. nr 5/6 1952, s. 96.

Aby uniknąć tych niedomagań, postaramy się pokazać zarówno materiał źródłowy, jak odpowiadające mu metody pracy, omawiając je łącznie w kolejności metod wypracowanych dotąd w doświadczeniu naukowym.

W tym zakresie za metody takie uznać trzeba: po pierwsze — metodę progresywną; po wtóre — metodę retrogressywną; po trzecie — metodę porównawczą.

Metody te oczywiście nie wyczerpują naszego zadania badawczego. Odnoszą się one do źródłoznawstwa i do ustalania na podstawie źródeł faktów społecznych i gospodarczych, niekiedy na naszym terenie także politycznych i prawnych.

Metody te jednak nie wystarczają do interpretacji zebranych faktów, która musi być oparta na metodologii wynikającej z założeń materializmu historycznego. Nadaje ona sens naukowy zebranym wynikom i pozwoli odpowiedzieć na wysuniętą problematykę, związaną z funkcjonowaniem drogi w ekonomice wczesno-średniowiecznej. Założenia metodologiczne przenikać muszą do praktyki badawczej, zapewniając jej wysoki stopień trafności i ekonomii wysiłku. W pośmiennictwie polskim istnieją w tym zakresie ważne uwagi metodologiczne na marginesie dwóch książek archeologicznych odzwierciedlających dwie odmienne postawy badawcze³⁴.

B. *Metoda progresywna* znana jest głównie z praktyki badawczej archeologii³⁵. Jest to ustalanie faktów na podstawie współczesnego im materiału źródłowego, co dla rekonstrukcji poszczególnych etapów procesu historycznego wymaga: po pierwsze, stosunkowo obfitego zasobu źródeł, na których przysporzenie zresztą archeologia może stale liczyć dzięki wykopaliskom; po wtóre, stosowania gęstych przekrojów chronologicznych, aby uchwycić dynamikę procesu historycznego. Również historiografia najchętniej opiera się na źródłach współczesnych badanym zjawiskom przy ustalaniu faktów. Mimo to najwcześniej właśnie historiografia zdecydowała się na próby wnioskowania z późniejszych materiałów źródłowych dla rekonstrukcji tych etapów procesu historycznego, które wytworzyły szczególnie mało źródeł pisanych.

Przy naszym temacie analiza materiału źródłowego w zakresie źródeł pisanych polegać będzie przede wszystkim na krytycznej jego ocenie i przeniesieniu wiadomości współczesnych, to znaczy z IX do XIII w., na mapę jako kanwę roboczą najwłaściwszą przy zagadnieniach geograficzno-historycznych. Na czoło wysuwa się tekst Geografa bawarskiego, oparty na itinerariach kupieckich, bezpośrednio przeto związany w swojej genezie z funkcjonowaniem szlaku handlowego. Podobne znaczenie mają przekazy geografów arabskich, choć trudne do schronologizowania i zajmujące się naszymi ziemiami raczej w sposób peryferyczny. Przy względnym ubóstwie źródeł pochodzących z ziem słowiańskich, szczególnie cenne są informacje latopisów jako świadectwa zainteresowania szlakami handlowymi i militarnymi — klasy feudałów ruskich. Wreszcie garść informacji przynoszą źródła łacińskie, powstałe w Polsce i na Zachodzie na czele ze znaną lokalizacją Polski na szlaku handlowym ruskim przez Galla-Anonima (ed. Maleczyński, s. 6).

Polski materiał aktowy przynosi wiadomości dotyczące się komór celnych, przepraw i innych urządzeń technicznych, jak np. sandomierskie *navigium lapideum* z pocz. XIII w., karczem, targów i z rzadka wiadomości do sprawy funkcjonowania drogi, jak np. wiadomość o wozach z solą ruską w sulejowskim dokumencie fundacyjnym z r. 1176³⁶.

³⁴ Zob. przypis 28.

³⁵ Por. tu uwagi K. Tymienieckiego, *Historia i prehistoria*, Roczn. Hist. XV, 2, 1946. s. 191—206; *Z metodyki badań nad starożytnościami słowiańskimi*, Przegl. Hist. t. XXXVII, 1948. s. 7—21.

³⁶ Zob. Mitkowski J., *Początki klasztoru cystersów w Sulejowie. Studia nad dokumentami, fundacją i rozwojem uposażenia do końca XIII wieku*. Poznań 1949. s. 314.

Materiał archeologiczny, nadający się do traktowania progresywnego, jest nieporównanie obfitszy. Na mapę roboczą trafić muszą przede wszystkim grodziska, które nad innymi przekazami źródłowymi mają tę wyższość, że możliwe są do uchwycenia w całości zachowanego materiału w odróżnieniu od osad otwartych — wiejskich i targowych. Poważną przeszkodę stanowi niedostateczna znajomość czasu ich powstania. O pewnej ich liczbie z terytoriów objętych wymianą handlową polsko-ruską w okresie wczesno-średniowiecznym nie można w ogóle jeszcze powiedzieć, czy są wczesno-średniowieczne, czy też pochodzą z okresu patriarchalnej wspólnoty rodowej i tak zwanej kultury łużyckiej. Nie jest to jednak odsetek poważny w stosunku do całości materiału, a nadto przyjąć można, uogólniając szereg obserwacji archeologicznych, że grodziska, nawet łużyckie, służyć mogły przynajmniej za punkt osadniczy i w okresie wczesno-średniowiecznym.

Inwentaryzacja grodzisk jest tymczasem jedynym wskaźnikiem zagęszczeń osadniczych na mapie Polski wczesno-średniowiecznej. Zważywszy zaobserwowaną już dawno zgodność przebiegu szlaków komunikacyjnych z terenami osadniczymi³⁷ (tu por. uwagę K. Tymienieckiego, przypis 37), zyskujemy tą drogą dwojaki wynik: po pierwsze, otrzymujemy wskazówki dla wykreślenia sieci dróg lokalnych między ustalonymi grodami oraz sugestie co do zlokalizowania szlaków tranzytowych biegnących poprzez sieć lokalną, między takimi wielkimi ośrodkami, jak Kijów czy Praga. Po wtóre, sięgamy do sprawy wytwarzania się rynku lokalnego z grodem, jedno- lub wieloczołnowym, jako punktem centralnym, przy czym już dziś można powiedzieć, że liczba tzw. grodów strażniczych lub tylko militarnych wydaje się mała w porównaniu ze sprzężonymi zespołami grodowymi.

Za przykład może służyć grodzisko w Czermnie, pow. tomaszowski, zidentyfikowane w sposób niewątpliwy z Czermniem, w czasie dyskusji na konferencji lubelskiej w dniu 18 V 1952 Kierownictwa Badań nad Początkami Państwa Polskiego w sprawie Grodów Czerwieńskich — śladami starszej polskiej i rosyjskiej literatury przedmiotu, której wyniki przyjmuje najnowsza także praca radziecka A. N. Nasonowa³⁸.

Czerwień³⁹ rysuje się nam jako zespół: 1) grodu — ośrodka militarno-administracyjnego, 2) kilkakrotnie większego obronnego podgrodzia produkcyjnego, 3) osady otwartej o trójkątnym placu targowym, powstałym ze zbiegu dróg prowadzących na gród Wołyń, na Grabowiec i Chełm, oraz na Zawichost i Bełz, 4) z dodatkowymi elementami osadniczo-kultowymi, jak np. cmentarzysko do dziś dnia noszące polną nazwę „Grzebowiska“⁴⁰.

Podobny charakter zespołu sprzężonego nosi Sąciask-Sutiejsk⁴¹, a spoza obszaru Grodów Czerwieńskich także Lublin wczesno-średniowieczny (gród i osada na

³⁷ Tymieniecki K., *Ziemie polskie w starożytności. Ludy i kultury najdawniejsze*. Poznań 1951. s. 490.

³⁸ Nasonow A. N., „Russkaja zjemia“ i obrazowanie terytorii diewnierusskogo gosudarstwa. Moskwa 1951. s.

³⁹ Plan wsi Czermno z r. 1915, w skali 1 : 25.000, Zbiór Państwowego Muzeum Archeologicznego w Warszawie.

⁴⁰ Prace wykopaliskowe prowadzone w r. 1952 w Czermnie przez Kierownictwo Badań Grodów Czerwieńskich już po pierwszym sezonie badawczym, prócz wymienionych powyżej punktów, odsłoniły następujące ślady osadnictwa: dwie groble prowadzące do grodu, wał w lesie tyszowieckim oraz kurhan. Nie wykryto jak dotąd śladów wczesno-średniowiecznego osadnictwa w pobliżu trójkątnego targowiska. Badania dotychczasowe nasunęły przypuszczenie, że zespół osadniczy w Czermnie, jak i w Gródku (Wołyń) miał charakter miejski. Oba te stanowiska pochodzą z przełomu X na XI w., z okresu wykształconego feudalizmu (Gieysztor A., *Badania wykopaliskowe na Grodach Czerwieńskich*, Kw. Hist. nr 1, 1953).

⁴¹ Wartołowska Z., *Nowe odkrycia na grodzie Czerwieńskim. Sutiejsk*, Spr. T. N. W. Wyzd. II, 1947.

Czwartku), Wąwolnica i wiele innych. Są to wszystko świadectwa daleko posuniętego podziału pracy na zajęcia wiejskie i miejskie oraz tworzenia się samorodnych ośrodków produkcji wymiany, do których nawiązywać będzie sieć drożna nie tylko lokalna, ale i międzypaństwowa.

Typowym materiałem do progresywnego ujęcia są wreszcie skarby, znaleziska monet i kruszców, których interpretacja obejmuje w dzisiejszej nauce kilka wariantów, od zasobów kupieckich po świadectwa akumulacji bogactw w rękę miejscowych feudalów. Materiał numizmatyczny, zawarty w skarbach, pozwala je rozwarstwić chronologicznie, co jest szczególną jego zaletą informacyjną⁴².

Cmentarzyska zostały wspomniane powyżej przy zespole osadniczym⁴³; na tym tle należy rysować ich rolę w procesie poznawania ówczesnych stosunków społecznych i gospodarczych. Wyjątkowe miejsce zajmuje w wykazie źródeł do naszego tematu materiał archeologiczny pochodzący z cmentarzyska w Lutomierniku — z arcybogatym arsenałem importów ruskich, w takiej liczbie i w takim zestawie nie znanym dotąd skądinąd⁴⁴. Oprócz importów źródła archeologiczne dostarczają nam niezmiernie ważnych zabytków dotyczących środków transportu⁴⁵ używanych wspólnie oraz wyjaśniają samą konstrukcję dróg, ulic⁴⁶, grobli czy innych urządzeń związanych z drogą, np. mostów.

C. *Metoda retrogresywna*, do której teraz przechodzę, wypracowana została przez historiografię, która nie rezygnuje z przekazów źródłowych nawet bardzo późnych, ale rokujących możliwość ustalania faktów znacznie wcześniejszych.

Trudność stosowania metody retrogresywnej polega przede wszystkim na tym, że między badaną postacią przekazu źródłowego a rekonstruowanym zjawiskiem z odległej przeszłości może istnieć ogromny las faktów powstających pomiędzy powyższymi datami granicznymi. Tak np. wnioskowanie o gęstości zaludnienia poszczególnych dzielnic Polski wczesnopiastowskiej ze spisów świętopietrza XIV w. napotyka nieprzebytą przeszkodę w postaci zupełnej nieznanomości procesów demograficznych od

⁴² T. Lewicki, Nowe znaleziska arabskich dirhemów w Lublinie, Z Otcłani Wieków, 1951, z. 3—4. s. 61—63. Autor twierdzi na podstawie monet arabskich z IX w. znalezionych w Lublinie i w Czechowie k/Lublina, że prawdopodobnie droga handlowa, łącząca Wschód z Bałtykiem, jest znacznie starsza, niż to wskazują wzmianki źródłowe (XII do XIV w.). Z Włodzimierza Wołyńskiego biegła ona ku Elblągowi: drogę tę wytyczają, o ile idzie o wiek IX—X, znaleziska licznych skarbów monet kufickich (mapa prof. R. Jakimowicza, Wiad. Arch. t. XII). Celem kupców, zdążających tą drogą ku północy, był bursztyn; mówi nam o tym m. in. znalezisko olbrzymiej ilości surowca i półfabrykatów bursztynowych w Bassonii k/Puławy, zapewne depozyt jakiegoś kupca.

⁴³ Badane ponownie przez prof. DREWĘ wczesnohistoryczne cmentarzysko kurhanowe z IX w. w Lipsku k/Zamościa (12 km na pd.) dorzuca wiele światła do osadnictwa z terenu Grodów Czerwieńskich. Prace te, jak się wydaje, uchwyciły na materiale kurhanowym ślady ludności autochtonicznej tych terenów, ludności objętej początkami procesów feudalizacyjnych. Możliwe, że zasięg tej ludności zgadzałby się z identyfikacją Lędzian przez prof. Łowmiańskiego.

⁴⁴ Jażdżewski K., por. przyp. 17.

⁴⁵ Por. N. N. Woronin, Sriedstwa i puti soobszczenija, Istorija kultury driewniej Rusi, t. I, s. 280.

⁴⁶ A. E. Stramientow, Gorodskie dorogi, Moskwa-Leningrad 1950, s. 19. (Wyniki prac w Nowogrodzie: Surkow, Bożewicz i Mantiejffiel „Raskopki w Nowogrodskom Kremle w 1938 r.“, Nowogr. Istor. Sbornik, wyd. 5); oraz wyniki prac wykopaliskowych Kierownictwa prac w Gieczu, gdzie zbadano konstrukcje drogi-grobli (B. Kostrzewski, Gród w Gieczu w świetle źródeł pisanych i wykopalisk. Z Otcłani Wieków 1951, nr 9/10. s. 149). Por. również wyniki ostatnich prac na terenie Grodów Czerwieńskich, w Czermnie, gdzie natrafiono na drogę-groblę prowadzącą na połudn.-zach. od grodziska w kierunku Tyszowic, o następującej konstrukcji: w odległości około 1/2 m od siebie wbite były koły drewniane, między nimi istniała plecionka z wici brzoźowych. Obecnie wychodzą na powierzchnię ziemi czuby niektórych kotów. Szerokość całej grobli wynosiła najmniej 4 m.

XIV wieku wstecz. Zagadnienie to można jednak rozwiązać, ale przy użyciu metody porównawczej, jak świadczy próba radziecka B. C. Urłanisa⁴⁷ oraz polska L. Krzywickiego⁴⁸, a zwłaszcza H. Łowmiańskiego⁴⁹.

pozytywnym przykładem zastosowania metody retrogresywnej w wyzyskaniu późnych źródeł może być analiza dzisiejszego środowiska geograficznego, najbardziej dostępnego krytycznemu badaniu. Pozwala nam to m. in. powiedzieć o przebiegu szlaku drożnego w prymitywnym stanie środków transportowych na podstawie zbadania dzisiejszej mapy geologicznej i gleboznawczej terenu Wyżyny Lubelskiej i Małopolskiej. Widzimy wyraźnie trzy przewężenia dna dolinnego Wisły, ubezpieczone stałymi, wapiennymi brzegami, a mianowicie w okolicy Zawichosta, pod Solcem oraz na wysokości Kazimierza i Puław⁵⁰. Ponadto zauważyliśmy żyzne pasma lessowe, które mogły przyciągać osadnictwo⁵¹. Jednym z grzechów pochopnie stosowanej metody retrogresywnej było wysnuwanie z informacji powyższego typu wniosku, że powyższe przewężenie i warunki glebowe pozwalają nam rekonstruować przebieg drogi w całości. Tymczasem pamiętać należy, że środowisko geograficzne jest jednym, ale nie decydującym czynnikiem w kształtowaniu procesu historycznego, stąd należy dążyć w podobnych wypadkach do retrogresji pełnej, to znaczy takiej, która by uwzględniła rekonstrukcję wszystkich kolejnych przemian krajobrazu społeczno-gospodarczego i kulturalnego, poczynając wstecz od dzisiejszego. W szczególności się okaże, że nie zawsze gleby lessowe stanowią tzw. predyspozycję naturalną osadnictwa i że o wiele bardziej istotny jest konkretny stan sił wytwórczych w kolejnych etapach rozwoju historycznego regionu.

Bardzo owocne wyniki daje od kilkunastu lat retrogresywne badanie materiałów kartograficznych, w szczególności zaś urbanistycznych. Ślady wczesnego, a przynajmniej przedlokacyjnego rozplanowania wykrywamy — opierając się na analogiach ruskich i polskich — w kształtach dzisiejszego czy XIX-wiecznego Chełma, gdzie widać obronny układ trójczłonowy związany z drogą⁵², dalej Pawłowa w pow. chełmskim, z owalnicą targową⁵³.

Przeszłość przedlokacyjną także wielu innych ośrodków miejskich na badanym szlaku czytamy w ukształtowaniu przestrzennym, zachowanym w późnym materiale kartograficznym.

Zwrócić tu trzeba uwagę na wyloty dawnej sieci drożnej w planach osad miejskich, zdegradowane następnie do roli ujęć dróg lokalnych w dalszym rozwoju sieci drożnej, co się rysuje dość wyraźnie np. w Sulejowie⁵⁴. Przyjrzenie się planowi Wąsniowa w pow. opatowskim i przemierzenie własnymi nogami okolicy tego targu, wspomnianego w r. 1145⁵⁵, wskazało na istnienie opuszczonej drogi — dziś wiejskiej — do Mominy, wsi znanej z bulli 1136 r.⁵⁶. Droga ta jest znana jeszcze jako

⁴⁷ Urłanis B. C., Rost naseljenija w Jewropie, Moskwa 1941; por. W. Kula, Stan i potrzeby badań nad demografią historyczną dawnej Polski (do pocz. XIV w.). Roczn. Dziejów Społ. Gosp. t. XIII., 1951. s. 27 i rec. M. Małowista, Przegl. Hist., t. 39, 1949. s. 24.

⁴⁸ Krzywicki L., Przyczynki do wyświetlenia stosunków ludnościowych w Polsce za pierwszych Piastów, Przegl. Statystyczny t. I, 1938. s. 177.

⁴⁹ Łowmiański H., Podstawy gospodarcze formowania się państw słowiańskich. Spz. PAU, 1951, z. 2. s. 96.

⁵⁰ Mapa geologiczna 1 : 300.000 wyd. P. I. G. 1947.

⁵¹ Mapa gleb Polski 1 : 1.000.000, pod red. J. Tomaszewskiego 1950.

⁵² Plan Chełma z r. 1823, Ilustrowany katalog źródeł kartograficznych, Warszawa IUA, 1951, z. 1, ryc. 2.

⁵³ Plan Pawłowa z r. 1835, j. w. ryc. 15.

⁵⁴ Zabytki sztuki w Polsce. Inwentarz topograficzny IV, pow. piotrkowski, województwo łódzkie... Warszawa, 1951. s. 262.

⁵⁵ C. D. Wkp. t. I, nr 11.

⁵⁶ Najdawniejsze zabytki języka polskiego wyd. W. Taszycki, Wrocław, 1950, Bibl. Nar. s. I, nr 104. s. 75.

główna na mapie K. Perthées'a z końca XVIII w., a nadto poświadczona do dziś kapticzkami i figurami przydrożnymi sięgającymi początku XVII w. Stanowi ona fragment wiązki dróg ruskich przez Sandomierszczyznę.

Obfitszy materiał ikonograficzny mamy, jak wiadomo, dopiero od XV w. poczynając. Są to widoki miast, pól bitewnych, krajobrazów itp.

Wnikliwa analiza pomoże nam i z tego materiału uzyskać nie znane skądinąd lub znane niedostatecznie wiadomości o technice urządzeń drogowych, które jako narzędzia transportu zachowywać mogą cechy archaiczne odległych etapów tej samej formacji feudalnej. Przytoczyć tu można znaną historykom wojen szwedzkich serię widokową Pufendorfa, opartą na szkicach z autopsji terenu, która to seria ocaliła m. in. wygląd grodziska w Żarnowie z XVII w., bliższy niewątpliwie wczesnego średniowiecza niż dzisiejsza jego skromna resztką, a także sytuację ważnej przeprawy zawichojskiej z nie istniejącą od lat wyspą wiślaną, później zamkiem⁵⁷.

Nie wolno także pominąć materiału aktowego i opisowego późnych czasów, jeżeli poddane krytyce ujawnić mogą fakty wczesno-średniowieczne. Tak np. itineraria królów polskich XV w., znane z Długosza i Metryki Koronnej, mają znaczenie dla rekonstrukcji sieci lokalnej dróg nawet z poprzednich wieków, jeśli konkretne wiadomości ocenimy przy pomocy dostępnych środków krytycznych⁵⁸. Szlaki najeżdżów tatarskich⁵⁹ i w pewnych wypadkach krzyżackich⁶⁰, posuwały się pasmami starego osadnictwa, a przez to drogami.

Lustracje królewszczyzn z XVI w. i późniejsze ocaliły ogrom szczegółów topograficznych już zaginionych, takich jak zasięg puszczy, miejsca przepraw, komór wodnych, ceł lądowych itp., z których poważna część po starannym zbadaniu może być odnieszona do wczesnego średniowiecza⁶¹.

Cenną pomocą będą dla nas również materiały toponomastyczne, dotyczące nazw występujących na danym terenie, np. nazwa Worota, o której wspomina latopis, szczególnie podkreśla wagę tego odcinka szlaku ruskiego na obszarze Grodów Czerwieńskich; jak również i dzisiejsza nazwa wsi Brody, leżącej po drugiej stronie Wierza naprzeciwko grodu w Szechrzeszynie, zdaje się wskazywać na jej dawne pochodzenie, związane niewątpliwie z przeprawą.

D. *Metoda porównawcza* badania sieci drożnej polega, jak gdzie indziej, na zestawieniu zjawisk, które pomagają ustalać fakty skądinąd nie poświadczone materiałem źródłowym. Koniecznym warunkiem jest ograniczenie analogii do tego samego lub bardzo zbliżonego stopnia rozwoju społeczno-gospodarczego obu terytoriów i obu okresów ze sobą zestawianych⁶². Tak np. zupełnie dowolne i dalekie od

⁵⁷ Samuelis lib. bar. de Pufendorfi, De rebus a Carolo Gustavo Sveciae Rege gestis. 1696, tabl. 12 i 51.

⁵⁸ Por. próbę St. Kętrzyńskiego, O elementach chronologicznych dokumentów Kazimierza Wielkiego, Kraków 1913, oraz Uwagi o początkach Metryki Koronnej i jej charakterze w XV w. Archeion. T. II, 1927; Białkowski T. Lublin na starych szlakach handlowych. Pam. Lub. t. III, Lublin 1938 s. 283. Omawia tu autor dwa dokumenty Kazimierza Jagiellończyka, w których król na prośbę matki swojej Sołki nakazuje, aby wszyscy kupcy jeździli przez Radom z Lublina stratus antiquus, królowej na tym zależało, ponieważ Radom należał do tych kilku miast królewskich, na których było zapisane jej wiano. Poza tym mieszczanie lubelscy, ich kupiectwo z sukniem, wołami, woskiem, futrami i in. towarami też drogą mają jeździć ku Radomiowi przez Kazimierz, Zwolen i na wschód, przez Krasnystaw, Hrubieszów ku Rusi.

⁵⁹ Włodarski Br., Rola Konrada Mazowieckiego w stosunkach polsko-ruskich, Lwów 1936, s. 32.

⁶⁰ Por. H. Łowmiański, Studia nad początkiem społeczeństwa i państwa litewskiego, t. I, II, Wilno 1931—32.

⁶¹ Inwentarz Arch. Główn. w W-wie, wyd. T. Wierzbowski, Pomniki Prawa, t. I, Warszawa 1912.

⁶² Plezia M., Greckie i łacińskie źródła do najstarszych dziejów Słowian, cz. I, Kraków—Poznań, 1952, ... Ps. Maurycy. ... Jak należy wojować ze Sklawami, Antami i innymi podob-

obrazu rzeczywistości historycznej byłoby jednak porównywanie funkcjonowania szlaków handlowych Afryki Podzwrotnikowej pocz. XX w., z procesami państwowo-twórczymi wczesno-średniowiecznej Europy⁶³. Natomiast konieczne są porównania między stanem wiadomości o naszych ziemiach a ziemią sąsiednimi, na ogół lepiej oświetlonymi źródłami współczesnymi.

Wystarczy przypomnieć taryfę naddunajską z Raffelstaedt z pocz. X w. ilustrującą obrót towarowy czesko-bawarski⁶⁴ lub „dogowory“ z Grekami książąt ruskich⁶⁵.

III

Uwagi końcowe

Sprawdzenie poprawności i celowości zarysowanych wyżej sposobów badawczych przeprowadzić należy na konkretnym temacie historycznym. Doświadczenia z opracowywania takiego tematu posłużyły, jak wspomniałam, za osnowę niniejszego referatu. Z doświadczeń tych wynika, że materiał bardzo nierównomiernie może obsłużyć nasze postulaty badawcze. Tak np. Lubelszczyzna ustępuje wielokrotnie przed Wielkopolską wczesno-średniowieczną. Tym konieczniejsze jest stosowanie różnorodnych metod badawczych dla wypełnienia luk w naszych wiadomościach. Jako najbardziej więc ogólne wskazówki postępowania przy badaniu sieci drożnej wysunąć można następujące:

A. Droga handlowa jest funkcją osadnictwa na określonym etapie rozwoju sił wytwórczych. Dlatego nie ma poprawnie narysowanego szlaku handlowego bez tła osadniczego. Uzyskanie tego tła jest często trudne wobec zapóźnienia regionalnych studiów osadniczych i poważnego opóźnienia prac nad siecią drożną. Nie wolno jednak z tego postulatu rezygnować.

B. Celem badania historycznego jest rekonstrukcja procesu historycznego takim, jakim on był. Dlatego nie wystarczą formalne schematy dróg łączące liniami prostymi dalekie ośrodki, główne centra produkcji i wymiany. Należy dążyć za wszelką cenę wysiłku badawczego do zastąpienia formalistycznych schematów rekonstrukcją rzeczywistego przebiegu drogi, która jednak może często być uchwytna tylko jako strefa drożna z braku odpowiednich źródeł lub też dlatego, że warunki terenowe dopuszczają istnienie równoległych dróg sezonowych.

C. Na zakończenie trzeba powtórzyć: badanie nad wczesno-średniowieczną siecią drożną nie jest celem samym w sobie, lecz tylko pomocą w rozwiązywaniu podstawowych zagadnień ekonomiki wczesno-średniowiecznej. Dlatego w ślad za analizą powinno się podać interpretację zaobserwowanych zjawisk i ich dynamikę, przy czym w wyniku osiągnięte się określenie istotnej roli zarówno szlaków dalekosięznego handlu luksusowego, jak i miejscowej sieci rozwijającego się rynku lokalnego.

nymi szczepami. s. 93. ... Trzeba też zaopatrzyć się w mosty, o ile możności tzw. pływające, by bez trudności przeprować się przez rzeki, ponieważ w ich kraju wiele jest takich, które nie dadzą się przejść w bród. ... Wyprawy na nich lepiej jednak urządzać zimą, kiedy drzewa obnażone z liści nie dają im osłony, a nadto śnieg zdradza ślady uciekających, a ich zasoby są szczupłe, jako ludzi niezaopatrzonych, niezależnie od tego, że przy mrozie także i rzeki łatwo przechodzić... s. 51 Priskos (V w.) (Słowianie na nizinie węgierskiej). s. 52-3. Jechaliśmy więc dalej gładką drogą... natrafiliśmy na spławne rzeki... Te przebyliśmy w łódkach z jednego pnia drzewnego zrobionych, których używa mieszkająca nad nimi ludność. Inne zaś przepłynęliśmy na tratwach, które barbarzyńcy wiozą ze sobą na wozach w bagnistych okolicach...

⁶³ Czekanowski J., Z badań nad genezą państwowości polskiej, *Życie i Myśl*, nr 5/6 1951. s. 740.

⁶⁴ Ed. Friedrich, *Cod. dipl. Bohemiae*, I, nr 31 (r. 903-6).

⁶⁵ Por. Mikucki S., *Studia nad najstarszą dyplomatyką ruską. I Dogowory z Grekami*. Spr. PAU, 1947, nr 3, s. 76.