

względem formy jest mistrzem, jakiego w Czechach dotąd nie było... Gdyby nawet zatrzymał się na tym punkcie, na którym stoi obecnie, jeszcze byłby wyższy o głowę od wszystkich swoich poprzedników i współczesników, pomiędzy którymi ma liczne grono naśladowców".

Na ostatek zaś Korotyński pisze o przyjaźni Vrchlickiego dla Polaków, kończąc „wyrazem wdzięczności za słowa życzliwe“. I tu jesteśmy u sedna sprawy: wdzięczność za przyjaźń, okazaną w roku ubiegłym Polakom w Paryżu, o której nie można się było przecież zbyt rozpisywać, i związki z literaturą polską, inspirowały te liczne przekłady i artykuły, co choć nie jednako entuzjastyczne, wszystkie wysoko cenią twórczość Vrchlickiego, przyznając mu pierwsze miejsce w literaturze czeskiej wbrew krytyce jego rodaków, wysuwających na nie bardziej rodzimego Svatopluka Čecha. Do nas wkroczył Vrchlický dzięki Gasztotwowi, Miriamowi, Czajewskiemu od razu w aureoli największego poety Słowiańszczyzny, naznaczony stygmatem wieszczca. Na razie przekłady drobnych jego wierszy i dwu dramatów nie pozwalały stwierdzić prawdziwości tych opinii, niemniej popularność Vrchlickiego w Polsce została ugruntowana. Odtąd przez czas jakiś lwią część tłumaczeń z czeskiego zajmują jego utwory. A w znacznej mierze przyczynił się do tego właśnie pobyt Vrchlickiego w Paryżu, tam nawiązał on najtrwalsze nici przyjaźni z Polakami.

Józef Magnuszewski

#### POMORSKIE SZLAKI HANDLOWE W XII i XIII WIEKU.

W chwili gdy Pomorze weszło w krąg światła historii, zastajemy tam już rozwinięty handel lądowy i morski. Miasta nadbrzeżne Pomorza Zachodniego: Szczecin, Wolin, Kołobrzeg osiągnęły stopień zamożności i rozwoju niespotykany na innych ziemiach Polski. Adam Bremeński, opisując Wolin około roku 1070, wspomina, że można tam było nabyć towary dalekiej północy i południa, a wśród handlujących widywano zarówno miejscowych Słowian jak przybyszów z Saksonii, Skandynawii i Rusi<sup>1)</sup>. Wyniki wykopalisk, prowadzonych przez uczonych niemieckich w latach 1934-40, świadczą, że ten pochlebny opis Wolina nie był przesadzony. Kronika Galla, wspominając o Kołobrzegu, nazywa to miasto „urbs opulens“. Źródłem zamożności Kołobrzegu był handel morski oraz źródła solne od dawna spożytkowywane. Jeżeli kronikarz Thietmar około roku 1000 używa określenia „słony Kołobrzeg“, dowodzi to, że wytwory jego solanek docierały do Niemiec. W cza-

sie misji św. Ottona większość mieszkańców Kołobrzega była w rozjazdach w sprawach handlowych<sup>2)</sup>. Biografowie biskupa bamberskiego opisują też z uznaniem bogactwa Szczecina i Wolina.

Pomorze Wschodnie nie posiadało w XI wieku tak poważnych ośrodków gospodarczych. Osadą o znaczeniu handlowym był tylko Gdańsk. Najdawniejsze ośrodki handlowe Pomorza skupiły się, jak widzimy, na wybrzeżu. Morze było czynnikiem, któremu zawdzięczały swój rozkwit. Związki ich z zapleczem były zrazu o wiele słabsze. Pasma puszczy, zalegające wyżyny grzbiec, tu pomorskiego oraz bagna nad Wartą i Notecią, stanowiły zaporę, dzielącą Pomorze od reszty Polski.

Nie mniej jednak i przez te pustkowie przedzierały się od dawna szlaki handlowe. Na podstawie wykopalisk możemy odtworzyć najdawniejszy ich przebieg. Książd Łęga wykazuje istnie-

<sup>1)</sup> Adam Bremeński, Historia II. 19.

<sup>2)</sup> Herbord II. c. 39.

nie kilku takich dróg starodawnych<sup>3)</sup>. Jedną z nich była Odra, która stanowiła zawsze ważną drogę wodną. Bardzo ruchliwym był też szlak z Wielkopolski do Kołobrzega i Szczecina przez Gorzów i Stargard. Inna droga ku morzu wiodła przez Człuchów, Miastko i Słupsk. Wzdłuż Wisły prowadził odwieczny trakt, łączący Kujawy z Gdańskiem.

W stosunkach handlowych Pomorza przeważały w wieku IX i X wpływy arabskie. Relacja Ibrahima ibn Jakuba wskazuje, że kupcy ze wschodu zapuszczali się aż w te strony, w poszukiwaniu bursztynu, niewolników i futer. O rozmiarach tego handlu świadczą liczne stanowiska monet arabskich. Większość z nich docierała jednak na Pomorze drogą okrężną za pośrednictwem Skandynawów, którzy po opanowaniu Rusi utrzymywali żywy kontakt ze światem muzułmańskim<sup>4)</sup>.

Stosunki Pomorza ze wschodem zaczęły zanikać w X wieku, natomiast rozwinęły się kontakty z Europą zachodnią, zwłaszcza z Anglią i Niemcami oraz Skandynawią. Przywożono stamtąd srebrną biżuterię, broń i przedmioty zbytku. Pomorze dostarczało w zamian płody rolnicze, futra, wosk, śledzie, płótna itp. Niektóre ośrodki pomorskie, jak Wolin i zapewne Szczecin, eksportowały również wytwory swego przemysłu, zwłaszcza wyroby bursztynowe i skórzane. Stosunki handlowe z Polską sięgają pierwszych początków państwa piastowskiego. Pomorze Zachodnie odgrywało tu rolę pośrednika w wymianie towarów ze Skandynawią i Anglią. Od połowy XI wieku związki gospodarcze z państwem piastowskim zacieśniają się mimo wojen toczonych z Pomorzanami.

Z chwilą nawrócenia Pomorza źródła dotyczące szlaków handlowych stają się obfitsze: do wykopalisk dołączają się dane z dokumentów. Wymieniają nam sieć dróg, wiążących między sobą ważniejsze osady pomorskie. Główne szlaki wczesnohistoryczne pozostały

przeważnie nadal w użyciu, prócz nich powstały również inne. Trakty handlowe noszą w dokumentach nazwy: *via regia*, *publica*, czasem: *via communis et antiqua* lub też: *via mercatorum*.

Dawny lewobrzeżny szlak odrzański nie stracił swego znaczenia w XII wieku do XIV. W dokumentach spotykamy wzmianki o jego odcinkach ze Świecia Odrzańskiego przez Tądowo i Gardziec do Szczecina. Przedłużenie tego traktu biegło ze Szczecina przez Grabowo, Tonowo, Tatynię, Warłąg, Warpno i dalej na Strzałów i Gryfię. Główny trakt książyce łączył też Szczecin z Przemysławiem.

Wielkopolskę z ujściem Odry wiązała starodawna droga, wiodąca na Skwierzynę, Santok, Pyrzyce i Stargard do Szczecina. Stargard stanowił już w XIII wieku ważny węzeł komunikacyjny. Odgałęziała się tu droga handlowa do Goleniowa, łącząca szlak Wielkopolski z Wolinem i Kamieniem. Goleniów, powstały w XIII wieku posiadał połączenie ze Szczecinem przez Łoźnicę i Dąbie oraz z Maszewem koło Podańska.

Do ważniejszych dróg handlowych należało połączenie Szczecina z Kołobrzegiem przez Maszewo, Siemyśl i Unieszyno. Pierwotnie trakt ów biegł z Unieszyna na Oluźnę, lecz już w roku 1297 trasa ta była zarzucona na rzecz innej, odpowiadającej może obecnemu przebiegowi szosy. Szlak kołobrzezki posiadał odgałęzienie przez Rymań i Ramlewo do Białogardu.

Inny szlak handlowy z Wielkopolski prowadził przez Gorzów, Myślibórz, Nową Wieś koło Bań do Szczecina. Pierwotnie istniał też trakt z Wroniek przez Drawsko, zaniebany już w połowie XIII wieku.

Gdy z chwilą przyjęcia chrześcijaństwa zacieśniły się stosunki Pomorza

<sup>3)</sup> Łęga W. Ks., *Kultura Pomorza we wczesnym średniowieczu na podstawie wykopalisk*. Toruń 1930 str. 342.

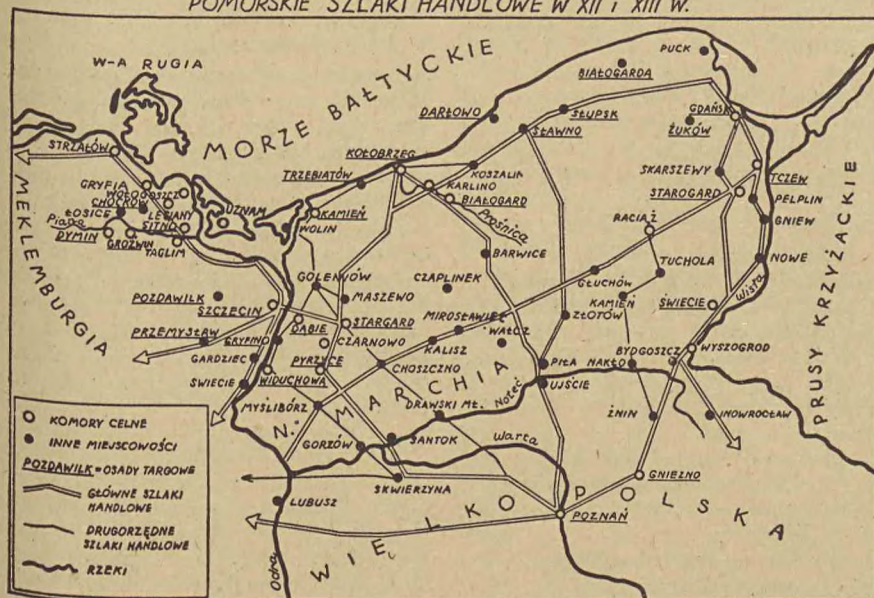
<sup>4)</sup> O. c., str. 345-6.

z Polską, wzrosło znaczenie trzeciego szlaku wielkopolskiego, który biegł z Kołobrzega przez Karlino, Białogard doliną Prośnicy. Dalszym jego ciągiem była zapewne droga z Barwice koło jeziora Żerdno do Krainy wzdłuż rzeki Piławy na Piłę i Ujście, wzmiankowana w roku 1286. Tędy szły do Wielkopolski ryby, śledzie solone i sól kołobrzaska.

Sławna przez wielkie puszcze, gdzie powstały później miasteczka Czarne i Miastko oraz wariant traktu wiślanego z Gniezna na Żnin, Bydgoszcz, Świecie Nowe, Gniew, Pelplin, Garcz, Lubieszewo, Tczew do Gdańska.

Oprócz szlaków o kierunku z południa na północ istniały też połączenia między Pomorzem Zachodnim a Wschodnim. Do najważniejszych nale-

POMORSKIE SZLAKI HANDLOWE W XII i XIII W.



Na Pomorze Wschodnie prowadziło z Wielkopolski kilka szlaków. Najważniejszym z nich był szlak nadmorski: Inowrocław, Bydgoszcz, Wyszogród, Świecie, Starogard, Skarszewy i Gdańsk. Mniejsze znaczenie miało odgańlenie Gniezno, Żnin, Nakło, Kamień, Tuchola, Raciąż, Skarszewy. Między Skarszewami a Gdańskiem oba te trakty łączyły się w jeden, wytyczony w XII wieku przez księcia Grzymisława i dlatego zwany w dokumentach *via domini Grimisłai*. Odgańlenie tego szlaku wiodło z Gdańska przez Oksywie, Świecin do Pucka. Oprócz tego istniała jeszcze droga ze Złotowa do

zał trakt, łączący Gdańsk ze Szczecinem przez Rumie, Słupsk, Sławno, Koszalin, Łekno, Kołobrzeg względnie Białogard. Inne ważne połączenie stworzyli w XIII wieku margrabiowie brandenburcy, dążąc do skierowania handlu z państwem krzyżackim z ominięciem obszarów księstw wielkopolskich. Dokumenty XIII i XII wieku nazywają drogę tę: *via marchionum*, wymieniając niektóre jej odcinki, jak: między Łowiczem a Mirosławiem, do rzeki Piławy i jeziora Lubicko.

Oprócz wiadomości o tych najważniejszych szlakach handlowych zachowały się w różnych źródłach wzmianki

o wielu innych drogach, świadczące, że sieć komunikacyjna Pomorza była szeroko rozwinięta. Najwięcej danych posiadamy co do okolic Szczecina, Kołbacza i Stargardu ze względu na liczne dokumenty, ustalające granice posiadłości klasztornych oraz co do południowych rubieży Pomorza ze względu na spory graniczne z władcami Nowej Marchii.

Na podstawie źródeł można stwierdzić istnienie następujących odcinków dróg:

na lewym brzegu Odry:

1. Stolec—Brzózki,
2. Sitno—Romiszowo,
3. Tatyńia—Jasienica;

na prawym brzegu Odry:

1. Dąbie—Poczernin,
2. Rekowo—Kołbacz koło Nieznania,
3. Gryfino—Pacholeta—Goleniów (?),
4. Via antiqua w ziemi bańskiej, między rzekami Tywą i Trzcianką;

na pograniczu Pomorza i Nowej Marchii:

1. Tonino—Kamień Kraiński,
2. Wielka Cerekwica—Ogorzeliny,
3. Gersdorf — jezioro Drawsko—Stare Worowo,
4. Machliny—Buszyno—Wałcz,
5. Machliny—Wierzchowo,
6. Wałcz—Klickfurt,
7. Czaplnek—Bruczyno,
8. Czaplnek—Cieszyno,
9. Czaplnek—Osiek,
10. Bruczyno—Wierzchowo koło jeziora Turza,
11. Bruczyno—Lędyczek,
12. Kalisz—Giżyno.

okolice Tczewa:

1. Tczew—Czarlin,
2. Tczew—Starogard,
3. Tczew—Wyszyno,
4. Pelplin—Jania,
5. Kopytkowo—Jania,
6. Kopytkowo—Dąbrówka,
7. Kopytkowo—Cwierkocin;

okolice Starogardu:

1. Supkowy—Warcimierz,
2. Garczyn—Stara Kiszewa,
3. Garczyn—Kobyła,
4. Grabowo—Goręcino;

okolice Żarnowca i Pucka:

1. Gościcino—Samowice,
2. Pogórz—Rumia,
3. Świecino—Lisowo,
4. Świecino—Starzyno,
5. Starzyno—Polkowo,
6. Jelenino—Kartuzin.

Rozmieszczenie osad handlowych pozostawało w ścisłym związku z układem dróg. Skupiały się one przede wszystkim na Pomorzu Zachodnim z powodu gęstszego zaludnienia i bardziej rozwiniętego handlu i rzemiosła. Natomiast lesiste połacie kraju na południe i wschód od rzeki Regi i Uniești posiadały bardzo niewiele targów. Na Pomorzu gdańskim osady targowe rozmieściły się głównie wzdłuż Wisły. Do początku XIV wieku następujące miejscowości występują w źródłach jako targi (Fora):

Pomorze Zachodnie:

Białogard, Czarnowo koło Kołbacza, Dąbie, Groźwin, Gryfino, Kamień, Kołobrzeg, Pyrzyce, Pozdawilk, Przemysław, Sitno, Szczecin, Trzebiesz koło Kołbacza, Widuchowa, Wolin, Węłtyń koło Widuchowej, Uznam.

Pomorze Gdańskie:

Gdańsk, Świecie, Tczew, Żuków.

Liczba pomorskich osad targowych była zapewne większa, gdyż nie wszystkie zostały wyraźnie określone w zachowanych źródłach. Można twierdzić ze znacznym prawdopodobieństwem, że w XII i XIII wieku istniały również podgrodzia targowe w Dyminie, Białogardzie nad Łebą, Choćkowie, Trzebiatowie, Darłowie, Sławnie, Słupsku, Stargardzie, Starogardzie, Wołogoszczy. Wskazówką mogą tu być karczmy książęce (taberna), które zazwyczaj powstawały w osadach o

znaczeniu handlowym. Źródła wymieniają następujące istniejące karczmny:

#### Pomorze Zachodnie:

Białogard, Choćków, Czernin, Dąbrowa koło Dymina, Dymin Grób koło Uznamia, Groźwin, Kanneń, Kołobrzeg, Krzywacz koło Goleniowa, Lipa koło Uznamia, Lubczyna koło Dąbia, Łazy nad jeziorem Jamno, Pyrzyce, Przemysław, Dźwierzno nad Regą, Sitno, Sommersdorf koło Jasienicy, Skarbimierzycze (Sparrenfelde) koło Szczecina, Starogard, Szczecin, Trzebiatów, Tupadły nad Dębosznica, Uniesta nad jeziorem Jamno i Uznam.

#### Pomorze Gdańskie:

Biała koło Starogardu, Gdańsk, Leniewo, Skórzewo, Świecie, Żuków.

Ustrój targów i cel pomorskich w XII i XIII wieku nie różnił się zasadniczo od stosunków Polski piastowskiej, omówionych w pracy St. Weymana<sup>2)</sup>. Podobnie jak i tam prawo tworzenia targów, karczem i stacji celnych było monopolem książęcym. W dobie immunitetów mnożyła się zwolnienia od opłat targowych i celnych lub też nadawanie duchowieństwu, miastom czy osobom prywatnym. Klasztory zabiegały pilnie o prawo zakładania targów i karczem w swych posiadłościach. Sieć komór celnych była dobrze rozwinięta na Pomorzu Zachodnim, znacznie słabiej na Pomorzu Gdańskim. W źródłach XII i XIII wieku spotykamy wzmianki o następujących komorach celnych:

#### Pomorze Zachodnie:

Białogard, Dąbie, Dębogóra, Dymin, Gryfice, Gryfino, Kamień, Kołobrzeg, Karlino, Lesiany, Łosice, Pyrzyce, Regalica, Słupia nad Pianą, Starogard, Szczecin, Taglim, Widuchowa, Wologoszcz, Uznam.

#### Pomorze Gdańskie:

Biała koło Starogardu, Gdańsk, Tczew oraz prawdopodobnie Lubieszewo, Raciąż, Świecie, Starogard.

Cła, podobnie jak w Polsce piastowskiej, miały charakter przewozowy. Dzieliły się na lądowe i wodne, przy czym wśród wodnych pozycję nieznaną w innych dzielnicach stanowiły opłaty portowe. Na niektórych mostach i promach pobierano cło mostowe. Tak np. na przewozie przez Odrę między Szczecinem a Dąbiem trzeba było uiścić od wozu 4 denary, od 5 świni, owiec czy kóz 1 denara, od konia z jeźdźcem lub jucznego 1 denara. Komora w Kołobrzegu pobierała 2 denary mostowego i 1 bochenek od wozu oraz 1/2 denara od każdego warzelnika soli przekraczającego most. Cło na Pianie wynosiło od 4 do 16 denarów, zależnie od wielkości statku. Opłaty wodne pobierano też na Odrze, w Widuchowej i Uznamiu oraz na Prośnicy, w Karlinie od splawianego drzewa.

Cła pomorskie XII i XIII wieku miały przeważnie charakter myta, pobieranego od jednostki przewozowej, niezależnie od gatunku towaru. Jednakże w drugiej połowie tego okresu pojawiają się pierwsze stawki specyfikacyjne. W roku 1234 spotykamy w Gdańsku cło od sukna. Opłaty składano zrazu zarówno w naturze jak w pieniądzu. Taryfa mostowa Kołobrzegu z r. 1159 przewiduje opłatę w denarach polskich, co świadczy o związkach gospodarczych Pomorza z państwem Piastów. W Białogardzie pobierano cło od wozów wyłącznie w pieniądzu. W Gdańsku spotykamy w roku 1220 jeszcze taryfy mieszane. Kupcy lubeccy wpływający do portu musieli opłacić 10 łokci materiału od każdego dużego statku z suknem. Duży statek z solą opłacał 2 funty okrętowe soli, czyli około 260 kg, mały statek płacił tylko 1 funt. W drodze na Kujawy każdy kupiec musiał uiścić 1 grzywnę i 1 łokieć sukna; karawany handlowe wręczały podkomorzemu 5 łokci sukna lub 1/2 grzywny srebra. Były to cła tranzytowe, gdyż i w po-

<sup>2)</sup> Weyman St., Cła i drogi handlowe Polski Piastowskiej.

wrotnej drodze książę pobierał w każdym grodzie 2 srebrne skojce, a kupcy spływający Wisłą uiszczali 1/2 grzywny od dużego statku i 3 wiardunki od małego. Wszystkie cła miały być opłacane w Gdańsku.

Rozwój stosunków handlowych powodował rozpowszechnianie cel pieniężnych oraz ich specyfikację. Taryfa szczecińska z czasów Barnima I daje szczegółowe zestawienie stawek, w wykazie występują następujące towary:

skóry: wołowe, końskie, krowie, koźle, owcze, jagnięce, bobrowe, wydrowe, lisie i kunie, płótno grube i cienkie, sukno, wełna, przędza, nici;

zwierzęta: konie, świnie, krowy, kozły, kozy, owce, jagnięta;

artykuły spożywcze: mięso wędzone i świeże, chleb, boczek, sadło, łój, szynki, tran z morsów i fok, śledzie, miód, owoce, piwo, wino i sól;

artykuły przemysłowe: popiół, miedź, żelazo, chmiel, воск, smoła, żywica, lemiesz i mydło.

W taryfie dostrzegamy już pewne zaczątki polityki celnej. Drzewo, żywica, smoła, chleb, piwo w beczkach, wino, świeże mięso i żelazo nie płaciły w ogóle cła. Obcy, sprowadzający się do miasta, zwolnieni byli od opłat za przywiezione sprzęty. Natomiast przy wywozie sprzętów ze Szczecina trzeba było uiścić cło w wysokości 2 szelągów.

Prócz stawek szczegółowych istniały też opłaty od statków w zależności od wielkości, przy czym ładunki śledzi były uprzywilejowane. Wszystkie stawki obliczone były w pieniądzu.

Taryfa szczecińska uwidoczniła przemiany, jakie dokonały się w pomorskich systemach celnych pod koniec XIII wieku. Prymitywna organizacja celna słowiańskich książąt przekształciła się pod wpływem bardziej wyrobionych norm prawa niemieckiego. Coraz większą rolę w życiu gospodarczym odgrywały miasta, skupiające przemysł rękodzielniczy. W XIV wieku śledzie opuszczają wybrzeża pomorskie i rozpoczyna się wywóz płodów rolnych do Skandynawii. W związku z rozkwitem państwa krzyżackiego wzrasta znaczenie szlaków, wiodących na wschód. Osadnictwo ogarnia lesiste okolice grzbietu pomorskiego, wytwarzając nowe drogi przez dotychczas nieprzebyte puszcze. Powstają zupełnie nowe ośrodki miejskie, jak Koszalin, Drawsko, Szczecinek, Lębork, Resko. Rozpoczyna się inny okres rozwoju w ukształtowaniu szlaków handlowych Pomorza <sup>6)</sup>.

*Kazimierz Ślaski*

<sup>6)</sup> Por. Pommersches Urkundenbuch I—VI; Codex Diplomaticus Majoris Poloniae; Codex Diplomaticus Brandenburgensis; Pomerellisches Urkundenbuch.