

RECENZJE I OMÓWIENIA

<http://dx.doi.org/10.15762/ZH.2017.10>

Sascha Bütow, *Straßen im Fluss: Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert* (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte, Bd. 18), Lukas Verlag, Berlin 2014, ss. 304, ISBN 978-3-86732-214-0.

Problematyka znaczenia dróg rzecznych w systemie komunikacji i handlu w średniowieczu nie należy do centralnych tematów współczesnej mediewistyki niemieckiej. Świadectwem takiego stanu rzeczy jest chociażby tom poświęcony drogom i komunikacji wydany w ramach renomowanej serii „Vorträge und Forschungen des Konstanzer Arbeitskreises für Mittelalterliche Geschichte”, w którym żegludze śródlądowej poświęcono zaledwie dwa artykuły¹. Nieuprawniony byłby jednak wniosek, że tematyka ta popadła w zapomnienie. Zainteresowanie historią żeglugi rzecznej jest ciągle widoczne zarówno w historiografii regionalnej, jak i na poziomie interdyscyplinarnych opracowań na temat żeglugi rzecznej w epoce przedprzemysłowej. Recenzowana książka, która powstała na bazie pracy doktorskiej obronionej w 2014 r. na Uniwersytecie w Poczdamie, nawiązuje do obu wzmiankowanych nurtów badawczych. Na metodologię i kwestionariusz badawczy monografii decydujący wpływ wywarły interdyscyplinarne badania geograficzno-komunikacyjne i geograficzno-historyczne. Natomiast w zakresie heurystyki i szczegółowych ustaleń Sascha Bütow czerpie z doświadczeń badań regionalnych.

Inspiracją do postawienia głównej tezy badawczej stał się dla autora pogląd sformułowany w dysertacji Ralfa Molkenhina o żegludze śródlądowej we wczesnym i pełnym średniowieczu, który podważa utrwaloną w dziewiętnasto- i dwudziestowiecznej historiografii opinię, że drogi wodne – w porównaniu do dróg lądowych – przynajmniej we wczesnym i pełnym średniowieczu miały większe znaczenie². Zamiarem S. Bütowa jest weryfikacja tej tezy, bazując na materiale źródłowym zachowanym dla dorzeczy Haweli i Sprewy.

Treść pierwszego rozdziału poświęconego źródłom może rozczarować czytelnika, który oczekiwałby systematycznego omówienia stanu zachowania źródeł, według ich typów, proveniencji i miejsc przechowywania. Zamiast tradycyjnej charaktery-

¹ *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, hrsg. v. Rainer Christoph SCHWINGES (Vorträge und Forschungen des Konstanzer Arbeitskreises für Mittelalterliche Geschichte, Bd. 66), Ostfildern 2007.

² Ralf MOLKENTHIN, *Straßen aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters*, Berlin 2006.

styki bazy źródłowej autor przedstawia swoje „drogi heurystyczne”. Wskazuje na dokumenty, źródła rachunkowe, źródła o charakterze normatywnym wytwarzane przez władzę terytorialną i administrację, jako mające podstawowe znaczenie dla badanej problematyki. W kontekście bardzo szerokiej i rozproszonej bazy źródłowej zwraca uwagę na metodykę kwerendy źródłowej, która powinna uwzględniać okoliczności historyczne, ułatwiające dotarcie do relewantnych źródeł. Do sytuacji historycznych powodujących swoiste zagęszczenie źródeł do badania transportu rzecznego zalicza m.in. wydobywanie surowców mineralnych nierozzerwalnie związane z transportem, ośrodki handlu dalekosiężnego oraz konflikty o wykorzystywanie cieków wodnych.

Autor zrezygnował ze szczegółowego przedstawienia stanu badań, który omówił w odrębnej publikacji³. Znakomitą znajomością literatury naukowej wykazuje się natomiast w krytycznej analizie tez, które wywarły znaczący wpływ na dwudziestowieczne współczesne badania nad średniowieczną żeglugą. Polemizuje z tezą „głodu energetycznego” reprezentowaną m.in. przez Detleva Ellmersa, która zakłada, że będący wynikiem ekspansji osadniczej wzrost zapotrzebowanie na energię w XII i XIII w. i wynikająca z niego budowa młynów na rzekach spowodowały wyparcie żeglugi z mniejszych rzek. Sascha Bütow nie wątpi, że taka sytuacji mogła zaistnieć na niektórych rzekach będących przedmiotem zainteresowania badaczy reprezentujących ten pogląd (Ems, Lahn, Rur), nieuprawnione jest jednak jego zdaniem automatyczne przenoszenie jej na inne regiony bez przeprowadzenia badań analitycznych. Autor recenzowanej pracy, podążając z R. Molkenthin, krytycznie odnosi się również do tezy „głównego nośnika komunikacji” (*Hauptverkehrssträger*), zgodnie z którą wobec złego stanu dróg lądowych rzeki pozostawały we wczesnym średniowieczu głównymi arteriami komunikacyjnymi. Według poglądów wyrażanych w starszej literaturze stan ten miał się zmienić dopiero na przełomie pełnego i późnego średniowiecza, gdy budowa młynów pogorszyła warunki do żeglugi rzecznej, a jednocześnie poprawiła się jakość dróg lądowych. Sascha Bütow nie ogranicza się do polemiki z tą tezą, lecz dostrzega także potrzebę stworzenia kryteriów, które pozwoliłyby na obiektywną ocenę znaczenia komunikacyjnych szlaków wodnych.

Postulat ten został zrealizowany w rozdziale następnym, poświęconym metodologii. Autor szuka inspiracji w różnych kierunkach badawczych i dyscyplinach naukowych. Korzysta z doświadczeń metodologicznych badań nad dawnymi drogami, nad żeglugą śródlądową oraz nad historią komunikacji. Krytyczna analiza interdyscyplinarnych badań, wśród których szczególnie ważne miejsce zajmują osadniczo-geograficzne prace Dietricha Deneckego, pozwoliła S. Bütowowi na sformułowanie pięciu kryteriów, które zostały wykorzystane do oceny znaczenia dróg wodnych. Pierwsze kryterium obejmuje urządzenia i budowle towarzyszące traktom komunikacyjnym, w drugim zawarte jest budownictwo wodne, czyli wszelkie działania człowieka podejmowane w celu polepszenia warunków żeglugi. Do trzeciego kryterium zaliczono przedsięwzięcia służące skierowaniu ruchu na określone szlaki wodne. Czwarte kryterium, określone jako społeczne, powinno uwzględniać podróżujących ludzi i dzięki

³ Sascha Bütow, *Die brandenburgische Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen im 13. und 14. Jahrhundert*, Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz, Bd. 11: 2011, s. 5–92.

temu służyć odpowiedzi na pytanie o funkcje poszczególnych dróg. Ostatnie kryterium odnosi się do czasu użytkowania szlaków komunikacyjnych. Wybrane przez autora kryteria nie dają wprawdzie możliwości ilościowej oceny roli poszczególnych szlaków komunikacyjnych w skali bezwzględnej, pozwalają jednak na analizy porównawcze oraz określenie dynamiki znaczenia dróg wodnych.

Na część badawczą książki składają się obszerny rozdział analityczny (s. 62–232) oraz rozdział syntetyzujący i porządkujący uzyskane wyniki (s. 234–274). Wewnętrzna struktura głównego rozdziału uwzględnia podział Sprewy i Haweli na odcinki. Taka organizacja narracji ma uzasadnienie merytoryczne, gdyż żegluga na każdym z odcinków charakteryzowała się własną specyfiką. Rozwój żeglugi w środkowym biegu Sprewy związany był przede wszystkim z transportem drewna. Żeglugę w dolnym biegu rzeki omówiono w dwóch podrozdziałach. Drewno odgrywało dużą rolę w żegludze na odcinku do Fürstenwalde. Natomiast na odcinku prowadzącym przez Berlin-Cölln do ujścia do Haweli w pobliżu Spandau najważniejszy udział w transporcie rzeczonym miały zboże oraz wapień wydobywany w Rüdersdorf. Nieco inną strukturę narracji zastosowano w części dotyczącej Haweli. Ponieważ transport na tej rzece zdominowany był przez handel dalekosiężny, przede wszystkim przez wywóz zboża i drewna do Hamburga, autor zrezygnował z omawiania transportu na poszczególnych odcinkach rzeki, a w odrębnym podrozdziale scharakteryzował strukturę towarową handlu i czasowy rytm żeglugi. Mając na uwadze przedstawiony w części metodycznej postulat określenia czasu użytkowania dróg wodnych, S. Bütow dokonał na podstawie najstarszej hamburskiej księgi długów bardzo interesującej analizy czasowego przebiegu żeglugi. Na podstawie tego źródła w kolejnym podrozdziale przedstawiono uczestników żeglugi na Sprewie i Haweli do Hamburga, wśród których znaczącą rolę od XIII do XVI w. odgrywali członkowie grup rządzących Berlina i Cölln.

Omawiając prawne aspekty żeglugi oraz budownictwo wodne na Haweli i Sprewie oraz na ich dopływach, autor zwraca uwagę na podmioty (miasta, instytucje kościelne, władza terytorialna) uczestniczące w żegludze i podejmujące działania na rzecz jej zabezpieczenia. W świetle badań S. Bütowa wyraźnie widoczny jest znaczący udział miast w organizacji żeglugi na poszczególnych odcinkach rzek (Lübben i Beeskow w środkowym biegu Sprewy, Fürstenwalde oraz Berlin i Cölln w dolnym biegu tej rzeki, Spandau, Brandenburg, Havelberg nad Hawelą), ponadto margrabiów brandenburskich, klasztoru cysterskiego w Lehnin i kapituły brandenburskiej. Dla dyskusji nad wpływem „głodu energetycznego” na rozwój żeglugi śródlądowej szczególną wartość mają rozważania nad różnymi formami budownictwa wodnego (kanały przepływowe i retencyjne, groble, śluzy) służące poprawie warunków żeglugowych i pogodzeniu młynarstwa z żeglugą. Na uwagę zasługują także informacje o tworzeniu infrastruktury umożliwiającej żeglugę na małych rzekach (Dosse, Rhin, Jäglitz).

Na podstawie gruntownej analizy źródeł S. Bütow koryguje szereg poglądów na problemy szczegółowe, związane z historią regionalną, np. na temat dostępności dla żeglugi odcinka Sprewy między Fürstenwalde a Beeskow, budowy kanału przepływowego i śluzy w Nowym Mieście Brandenburg, wpływie grobli w Fürstenwalde na wzrost znaczenia miasta jako miejsca przeładunku towarów.

W ostatnim rozdziale autor podejmuje próbę syntetycznej oceny żeglugowego znaczenia Sprewy i Haweli. W tym celu informacje źródłowe przedstawione i omó-

wione w poprzednim rozdziale przypisuje do pięciu kryteriów, za pomocą których dokonuje systemowej oceny przedsięwzięć służących rozwojowi żeglugi. Wskazuje na miejską infrastrukturę, budowle i urzędnicy tworzone dla potrzeb transportu rzeczno. Podkreśla znaczenie średniowiecznego budownictwa wodnego jako bazy dla rozbudowy sieci kanałów na terenie Brandenburgii i Dolnych Łużyc w połowie XVI w. W świetle przedstawionych danych wyraźnie widoczne jest duże zaangażowanie różnych podmiotów w pozyskiwanie i tworzenie podstaw prawnych do udziału w żegludze i regulacji jej zasad. Analiza społecznego kontekstu ukazała zaangażowanie poszczególnych osób (głównie z kręgu berlińskiego patrycjatu) oraz grup (mieszczanie, duchowieństwo) w działania na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej. Wprowadzane przez margrabiów czasowe ograniczenia lub zakazy żeglugi autor uznaje za jedną z przyczyn postępującej od drugiej połowy XV w. marginalizacji żeglugowego wykorzystywania małych rzek. W ostatnim rozdziale oraz w uwagach końcowych podjęta została też polemika z utrwalonym w regionalnej historiografii poglądem o żeglugowym przełomie, który w Brandenburgii miał się dokonać w połowie XVI w. za sprawą zaangażowania się dynastii Hohenzollernów w budownictwo wodne. Sascha Bütow docenia nowatorstwo nowożytnej infrastruktury technicznej, jednak w wielu podejmowanych wówczas przedsięwzięciach budowlanych i organizacyjnych dostrzega kontynuację systemu stworzonego i funkcjonującego w późnym średniowieczu. Z tego też względu nie znajduje uzasadnienia pogląd wyrażony w latach dziewięćdziesiątych XX w. przez Hansa-Joachima Uhlemanna, że system marchijskich dróg wodnych został stworzony dopiero w XVIII w. przez króla Fryderyka II. Odnosząc się do badań R. Molkenthina, autor występuje przeciw ocenie znaczenia dróg wodnych w opozycji do dróg lądowych. Jego zdaniem podstawą formułowania sądów powinien być zespół obiektywnych kryteriów.

Ze względu na solidną podstawę źródłową oraz pogłębioną refleksję metodologiczną recenzowana praca zasługuje na bardzo wysoką ocenę. Z pewnością może ona stanowić inspirację dla badań nad żeglugą śródlądowych w innych krajach nadbałtyckich.

Roman Czaja (Toruń)

<http://dx.doi.org/10.15762/ZH.2017.11>

Максім Макараў, *Месякія ўлады Полацка (1580–1772 гг.): арганізацыя, персанальны склад*, Інбелкульт, Смаленск 2014, 198 с., ISBN 978-5-00076-017-8.

[Maksim Makaraŭ, *Mesckiâ ŭlady Polacka (1580–1772 gg.): arhanyzacyâ, persanalny sklad*, Ęnbelkyl't, Smalensk 2014, 198 s., ISBN 978-5-00076-017-8].

Historia miast w Rzeczypospolitej w okresie wczesnonowożytnym wciąż pozostaje niezmiernie ważnym polem badań. Szczególnie dużo znaków zapytania stoi przed historykami zajmującymi się dziejami miast w Wielkim Księstwie Litewskim. Każda