

można było potraktować nieco obszerniej; Autor nie zna zresztą wyczerpującej monografii Błażeja Słiwińskiego (Pomorze Wschodnie w okresie rządów księcia polskiego Władysława Łokietka w latach 1306-1309, Gdańsk 2003). Niekiedy zresztą warto było sięgać nie tylko do prac najnowszych, ale także do klasyki; upomniałbym się przede wszystkim o „Królestwo Polskie” Oswalda Balzera. Uwagi Autora umknął problem rządów czeskich we Wrocławiu. Szerszej dyskusji wymagałaby sprawa daty zajęcia Krakowa przez Łokietka, kluczowa dla rekonstrukcji procesu upadania rządów czeskich w Polsce. Niedawno bowiem Janusz Kurtyka podbudował nowymi argumentami starą i zdawałoby się zarzuconą tezę, że książę Władysław wkroczył do Krakowa już wiosną 1306 r., po czym został stamtąd usunięty przez „pierwszy bunt wójta Alberta”. Głos ten jest jednak ukryty w przypisie w monografii poświęconej zgoła innym zagadnieniom (Tęczyński, Kraków 1997, s. 136) i naprawdę trudno się dziwić czeskiemu Autorowi, że do niego nie dotarł (pomija go zresztą także wielu historyków polskich). Generalnie znajomość polskiej literatury przez K. Maráza ocenić trzeba jako bardzo dobrą. Podkreślić jeszcze można, że wyzyskał też prace węgierskie i słowackie, nie mówiąc już oczywiście o licznych niemieckich.

Charakter epilogu ma krótki rozdział o osobowości króla (s. 86-90), podsumowujący też spostrzeżenia o jego polityce. W tle tych rozważań zdaje się stać niewyartykułowane co prawda wyraźnie pytanie, co by było, gdyby rządy Wacława III nie zostały nagle przerwane. Warto więc odnotować podjętą ostatnio przez Martina Nodla (i nieznaną jeszcze Autorowi), interesującą, choć raczej żartobliwą, próbę napisania „historii alternatywnej” – w której Wacław III przeżywa zamach, rozprawia się opozycją, wzmacnia swą władzę, zostaje najpotężniejszym władcą Środkowej Europy i cesarzem, po czym umiera na dżumę, która rujnuje do cna jego państwo (Václav III. Císař z boží milosti, w: *Od knížat ke králům*, Praha 2007, s. 561-565). Książkę K. Maráza zamykają: obszerny blok przypisów (s. 91-121), tablice genealogiczne Przemysłidów (s. 122-123) i Arpadów (s. 124-125), wykaz skrótów, bibliografia, spis ilustracji, indeks osób, indeks nazw geograficznych, tudzież dość obszerne streszczenie niemieckie (s. 156-160).

Otrzymałmy więc książkę nie tylko piękną edytorsko, ale także ważną naukowo. Jest to biografia wprawdzie dość treściwa, ale mimo to wszechstronna, sumienne opracowana, oparta na dobrej znajomości źródeł i obszernej literatury. Praca nie tylko podsumowuje istniejący stan wiedzy, lecz także dąży do rewizji utartych poglądów i wnosi niejedno nowe ustalenie lub nową propozycję interpretacyjną, a są one dobrze uargumentowane. Z oczywistych względów zalecić ją trzeba także polskiemu czytelnikowi.

*Tomasz Jurek (Poznań)*

Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hrsg. von Rainer Christoph Schwi n g e s, Redaktion Marie-Claude Schöpfer Pfaffen (Vorträge und Forschungen, Bd. LXVI), Jan Thorbecke Verlag, Ostfildern 2007, ss. 408 + 12 il.

Tom przynosi, jak zwykle w tej zacnej serii, pokłosie konferencji organizowanej na wyspie Reichenau przez Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte. Tym razem chodzi o jesienną sesję z 2005 r. Poświęcono ją drogom i komunikacji. To „prominentny temat”, jak pisze wydawca tomu, R. Ch. Schwinges. Ten zasłużony badacz głównie późnego średniowiecza (w jego dorobku wymienić trzeba przede wszystkim wielką monografię o „socjologii” środowisk studenckich: *Deutsche Universitätsbesucher im 14. und 15. Jahrhundert*, 1986) jest od 1989 r. profesorem historii średniowiecznej w szwajcarskim Bernie. Jego artykuł wprowadzający (Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – eine Einführung, s. 9-18) zgodnie ze zwyczajami serii otwiera cały tom. Autor pokazuje nadzwyczajną rozległość problematyki, kryjącej się za wywoławczym hasłem „drog i komunikacji”. Skupia się tu bowiem całe mnóstwo zagadnień z dziedziny geografii, gospodarki, techniki, prawa, polityki, nauki itp. R. Ch. Schwinges podnosi zarazem, że sprawy te obecne są wprawdzie od dawna w badaniach historycznych, ale nie poświęca się im wciąż wystarczająco wiele uwagi. Temat jest więc „pro-

minentny”, ale nie jest „bynajmniej prominentnie traktowany” (s. 16), acz odnotować można zmiany na lepsze. W Bernie funkcjonuje już specjalne centrum historii komunikacji (ViaStoria. Zentrum für Verkehrsgeschichte). Przygotowana w tych ramach organizacyjnych Bibliographie zur Verkehrsgeschichte (dostępna w Internecie na stronie uniwersytetu w Bernie: <http://www.mittelalter.hist.unibe.ch>, w rubryce Forschungsprojekte) ogarnia ponad sto stron wydruku z tysiącami pozycji – co zdaje się nieco zaprzeczać pesymizmowi R. Ch. Schwingesa. Obszerną dziedzinę Autor ten systematyzuje w kilka „kategorii analitycznych”. Są to kolejno: 1) „technika budowy dróg” (za czym kryć się mają nie tylko czysto techniczne rozwiązania budowlane, ale także organizacja budowy i utrzymania dróg, tudzież organizacja przestrzeni poprzez system dróg); 2) „władza i zarząd” nad drogami (z takimi zagadnieniami, jak polityka drogowa, prawa drogowe, zwierzchność nad drogami, przymus drożny itp.); 3) „korzystanie z dróg” (tzn. praktyka transportu, planowanie podróży, ale także czerpanie dochodów z kontroli nad drogami); jako kategoria ostatnia wskazany został „kontrast pozaeuropejski” – co zapowiada, nieco na siłę, że rozległa tematyka ujęta zostanie w aspekcie porównawczym.

W kategoriach tych mieści się tuzin artykułów wypełniających recenzowany tom. Pierwszych pięć mieści się w kręgu spraw związanych z „techniką budowy”. Arnold Esch zajmuje się przejściami przez Alpy, pokazując możliwości poznawcze tkwiące w różnych rodzajach źródeł, głównie pisanych, ale także i archeologicznych (Auf der Straße nach Italien. Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter. Methodische Beobachtungen zu den verfügbaren Quellengattungen, s. 19-48, z ilustracjami). Z kolei Dietrich Denecke (Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive, s. 49-70) rozważa szeroko sprawę uwarunkowań kształtowania się średniowiecznych linii drożnych i sieci drożnej, pokazując (na przykładach czerpanych z całego obszaru niemieckiego) wpływ rozmaitych czynników, jak warunki naturalne, tradycja antyczna, ukształtowanie sieci miejskiej, polityka władz miejscowych, wpływ powiązań dalekosiężnych na stosunki lokalne itd. Podstawowe znaczenie ma też następny artykuł, w którym Thomas Szabó zajął się porównaniem systemu budowy dróg, organizacji zarządu drogami i praw drogowych w Niemczech i Italii średniowiecznej (Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter, s. 71-118). Na grunt szwajcarski wracamy w kolejnym, obszernym studium trójga autorów, Hansa-Ulricha Schiedta, Guya Schneidera i Heinza E. Herziga. Pod wspólnym nagłówkiem: Historische Straßen- und Wegeforschung in der Schweiz (s. 119-159, z ilustracjami) kryją się trzy w istocie niezależne teksty. H.-U. Schiedt (Das Tor zu den materiellen Quellen der historischen Weg- und Strassennetze, s. 119-124) pokazuje pokrótce historię berneńskich badań nad drogami (najpierw był program „inwentaryzacji historycznych dróg komunikacyjnych”, rozwinięty potem we wspomniany na wstępie projekt ViaStoria). G. Schneider prezentuje, opierając się oczywiście na przykładach szwajcarskich, badania nad drogami z wyodrązonymi koleinami (Geleisestrassen – ein Verkehrsträger für Jahrhunderte, s. 124-146). Te powstające przez wieki i na wieki się utrwalające ślady okazują się pasjonującym obiektem rozmaitych drobiazgowych analiz, pozwalających śledzić eksploatację dróg w ciągu minionych stuleci. Autor pokazuje zresztą, że nie wszystkie z owych dróg okazują się tak stare, jak sądzono. Wreszcie ostatni z tej trójki, H. E. Herzig, daje przykładowe studium regionalne, skupiając uwagę na kwestii trwania szlaków rzymskich w wiekach średnich (Römische und mittelalterliche Verkehrswege im Schweizer Jura: eine Übersicht und einige Fragen, s. 147-159). Autor podkreśla, że choć nie ulega wątpliwości ciągłość użytkowania kamiennych dróg antycznych, nie wszystko, co Rzymianie nazywali *via publica*, było takim solidnie brukowanym traktem.

Kolejne teksty wprowadzają nas w nieco odrębną tematykę dróg wodnych. Detlev Ellmers (Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter, s. 161-183) zarysowuje ważne zjawiska z zakresu żeglugi śródlądowej. Zwraca uwagę na wykorzystanie biegu rzek oraz na szczególną rolę „miejsc przecięcia” (targów nadbrzeżnych, targów u ujść rzek, brodów na drogach lądowych), które wyrastały na kluczowe węzły w ogarniającej cały Niż Europejski sieci powiązań wodnych. Autor podkreśla zarazem zasadnicze zmiany między wczesnym a pełnym i późnym średniowieczem, kiedy to rola szlaków wodnych uległa wyraźnemu zmniejszeniu (wiele z nich uległo zablokowaniu przez rozwój

młynów, a zwiększone rozmiary statków morskich uniemożliwiły im swobodne wpływanie w górę rzek). Z kolei Reinhard Schneider rozważa sprawę praw królewskich do rzek spławnych (Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, s. 185-200). Wychodząc od słynnego sformułowania sejmu w Roncaglii (1158), zaliczającego *flumina navigabilia* do zestawu regaliów monarszych, pokazuje, że idea ta zrodziła się ze starożytnej jeszcze tradycji wolności wód biejących, której strażnikiem stawał się w średniowieczu monarcha. Chodziło więc nie tyle o zwierzchność nad rzekami, ile o gwarancję swobody korzystania z nich.

Studium tym wchodzimy już w drugą z zadanych przez redaktora tomu kategorii – władzę nad drogami. Ogólny zarys problematyki prawnej daje Klaus Brandstätter (Straßenhoheit und Straßenzwang im hohen und späten Mittelalter, s. 201-228), podkreślając znaczenie ponownego „odkrycia dróg” w XII w. (termin ten wprowadził przed kilkunastu laty Th. Szabó, znany nam już autor innego tekstu z omawianego tomu), kiedy to władza zainteresowała się drogami i zaczęła z nich także czerpać korzyści. Następnie Christian Hesse (Handel und Straßen. Der Einfluss der Herrschaft auf die Verkehrsinfrastruktur in Fürstentümern des spätmittelalterlichen Reiches, s. 229-256) pokazuje wpływ władztw terytorialnych (głównie na przykładach bawarskich i saskich) na rozbudowę „infrastruktury drogowej”, wiążąc to z ogólnymi reformami ustrojowymi i finansowymi, wprowadzeniem rachunków itp. Potem schodzimy na poziom lokalny. Klara Hübner pokazuje wpływ szerszych powiązań handlowych na rozwój sieci drożnej i ulicznej w konkretnym mieście (Melliorar chimins et pont. Zwischen städtischer Infrastruktur und Fernhandelsinteressen. Straßen- und Brückenbau im spätmittelalterlichen Freiburg im Uechtland, s. 257-287), natomiast Marie-Claude Schöpfer Pfaffen zajmuje się formami polityki komunikacyjnej w kantonach Bern i Wallis (Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum. Bernische und Walliser Erscheinungsformen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert, s. 289-329). Teksty te dotyczą nie tylko sfery „zarządu”, ale i „korzystania” z dróg.

Od samych dróg oddala się nieco Beat Kümin, którego tekst dotyczy przydrożnych zajazdów i gościńców (Wirtshaus, Reiseverkehr und Raumerfahrung am Ausgang des Mittelalters, s. 331-352, z ilustracjami). Pokrywająca całą Europę sieć tych instytucji, z których korzystali wszyscy wędrowcy, była nie tylko konieczną bazą logistyczną podróży, ale odgrywała też – jak dowodzi Autor – kluczową rolę w kształtowaniu stosunku ludzi do przestrzeni, sposobów jej traktowania, formowania wyobrażeń o niej itp. Ciekawe te rozważania wspierają się głównie na materiale z regionu Berna. Ostatni z tekstów czyni wreszcie zadość zapowiedzianej na wstępie potrzebie komparatystyki. Andreas Kaplony (Das Verkehrsnetz Zentralasiens: die Raumgliederung der arabischen Geographen al-Muqaddasī und Ibn Hawqal, s. 353-364, z ilustracjami) pokazuje mianowicie sposoby przedstawienia środkowoazjatyckiej sieci drożnej w ramach opisu przestrzeni u dwóch arabskich geografów z X w.

Zgodnie z dobrą tradycją konferencji na Reichenau i będącej ich pokłosiem serii, na końcu następuje podsumowanie obrad. Tym razem dał je Martin Kintzinger (Zusammenfassung, s. 365-385), zachowując – jak to często bywa – żywy charakter mówionego słowa (z odnośnikami do dyskusji i sytuacyjnymi niekiedy nawiązaniem). Ważna jest tu próba sformułowania pewnego perspektywicznego programu badawczego wokół „scholastycznych pytań” (co ma zapewnić nawiązanie do kategorii myślowych właściwych ludziom średniowiecza): kto?, czym?, jak?, dokąd? Wnikając w szczegóły – „kto?”, to nie tylko pytanie, kto jeździł, ale także, kto uczestniczył w całym skomplikowanym procederze podróży (z upomnieniem się nie tylko o wspomnianych gospodarzy zajazdów, ale także przewodników, przygodnych informatorów itp.), kto dbał o drogi i się nimi opiekował. „Czym?” – to kwestia narzędzi polityki władztw terytorialnych i miast wobec dróg. „Jak?” – to wielka dziedzina techniki podróżowania. Wreszcie pytanie „dokąd?”, wywołuje szerokie spektrum zagadnień związanych z traktowaniem przestrzeni, z odwołaniem także do rzadko chyba poddawanych badaniom wrażeń podróżnych (np. Niemcy przekraczający Alpy mieli poczucie, że wchodzą do obcego świata) – do czego trzeba by jednak (podkreśla M. Kintzinger) szerzej, niż czyniła to większość referentów, sięgnąć do źródeł literackich.

Tom dopełniają, jak zwykle, indeksy (geograficzny i osobowy). Rzut oka na nie pokazuje, że poloników jest w tym zbiorze bardzo niewiele. Teksty, jak było widać, skupiają się na średniowiecznej Rzeszy, z wyraźną predylekcją dla alpejskiego obszaru dzisiejszej Szwajcarii, choć

nawet na tym lokalnym materiale autorzy próbują zawsze chwycić ogólniejsze tendencje, budować modele, wskazywać metodyczne rozwiązania. W tym tkwi też oczywiście wartość dla polskiego czytelnika. Nasze własne badania nad drogami nie są zbyt rozwinięte. Poza starszymi już pracami Stefana Weymanna czy Janiny Nowakowej (ograniczającymi się w zasadzie do kwestii przebiegu dróg i prawnych rozwiązań w sprawie kontroli ruchu, ceł itp.), pracowano ostatnio nieco nad powiązaniem handlowymi, a także pewnymi zagadnieniami z dziedziny wyobraźni przestrzennej (Grzegorz Myśliwski). Przy wszystkich różnicach w rozmiarach i bogactwie bazy źródłowej między Polską a Szwajcarią, wydaje się, że także u nas można by przeprowadzić wiele interesujących badań inspirowanych przykładami zawartymi w recenzowanym tomie. Można na pewno analizować nie tylko ogólny przebieg szlaków handlowych, ale także śledzić drogi w terenie, od wsi do wsi, z uwzględnieniem trwałości i zmian w lokalnym krajobrazie. Potrzebne byłoby zresztą w ogóle systematyczne przebadanie całego systemu dróg na poziomie „mikroregionalnym” – w dotychczasowej literaturze nie zostały one nawet sklasyfikowane, choć źródła późnośredniowieczne zdają się wyraźnie przeciwstawiać „drogi wielkie”, „królewskie” czy „publiczne”, drogom „bocznym” (*viae inirectae alias rosochate*), podlegającym prywatnej kontroli. Są też kategorie specjalne, jak „meszne dróżki”, którymi chodziło się do kościoła, a o których pisał niedawno S. Bylina (w: *Aetas media, aetas moderna*, Warszawa 2000, s. 335-343). Są wreszcie „drożyska” (a więc drogi opuszczone, nieużywane). Warto prześledzić rozmaite funkcje dróg (np. droga czy ścieżka w charakterze granicy). Można badać stosunek podróży do przestrzeni (wskażmy wydany niedawno list jadącego do Włoch w 1450 r. Krzesława Kurozwęckiego, którego przerażała perspektywa przekraczania ogromnych Alp – Korespondencja żupnika krakowskiego Mikołaja Serafina z lat 1437-1459, Kraków 2006, nr 24). Można badać życie w karczmach jako miejscach kształtowania się wiedzy o świecie i wymiany informacji – przypomina mi się ciekawa historia bigamisty Stanisława Ślęzaka, który uciekł ze śląskich Kozichgłów do małopolskiego Opoczna, ale został zdemaskowany wskutek rozmów, jakie opoczyński kupcy odbyli z koziegłowskimi podczas przypadkowego spotkania w karczmie pod Koninem (Gniezno, Archiwum Archidiecezjalne, sygn. ACons. B 3, k. 147-151). Warto by wreszcie badać w ogóle życie na drogach – do czego niezwykle bogatego (acz może skrzywionego) materiału dostarczają księgi rozmaitych sądów. Możliwe żniwo studiów nad drogami wydaje się bardzo obfite i obiecujące.

Tomasz Jurek (Poznań)

GERALD SCHWEDLER, *Herrschartreffen des Spätmittelalters. Formen – Rituale – Wirkungen* (Mittelalter Forschungen 21), Jan Thorbecke Verlag, Ostfildern 2008, ss. 568.

Autor (rocznik 1975) jest przedstawicielem młodszej generacji historyków niemieckich. Studiował w Salzburgu, Oksfordzie, Rzymie i Heidelbergu, a obecnie jest etatowo związany z uniwersytetem w szwajcarskim Zurychu. Prezentowana praca jest jego dysertacją, napisaną w Heidelbergu pod kierunkiem Jürgena Miethke i obronioną w semestrze zimowym 2006/2007. Praca plasuje się na skrzyżowaniu tradycyjnie pojętego studium nad historią struktur organizacyjnych dyplomacji i polityki oraz modnych w ostatnich dziesięcioleciach badań nad światem rytuałów i ceremoniałów publicznych. W Niemczech wywodzą się one przede wszystkim z inspiracji Gerda Althoffa, który całe państwo, władzę i politykę wczesnego i pełnego średniowiecza postrzegać jest gotów jako system zrytualizowanych czynności. Badania tego typu skupiały się dotąd raczej na czasach wcześniejszych. G. Schwedler wkracza natomiast w późne średniowiecze.

Autor stawia sobie za cel zbadanie „znaczenia osobistych spotkań władców europejskich dla kształtowania polityki i podejmowania decyzji, podczas których to spotkań politycznie czy dynastycznie motywowane działania oraz unormowane ceremonialnie zachowania właściwe dla aktów państwowych łączą się w wielkie wydarzenia dworskie” (s. 11). Bezpośrednie spotkania królów, „nie inaczej jak dzisiejsze »szczyty«”, traktowane były jako szansa pełniejszego porozumienia. Nie chodzi tylko o publiczne formy stosunków między głowami państw, lecz o obser-