

## RECENZJE I OMÓWIENIA

**Kazimiera Chojnacka, *Handel na Warcie i Odrze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku, do druku przysposobił Bogdan Wachowiak, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2007, ss. 303, 1nlb, 1 mapa, 3 ilustr.***

W handlu zewnętrznym Polski w czasach nowożytnych niewspółmierną do ich możliwości rolę odgrywały rzeki, zwłaszcza dwie największe: Wisła i Odra wraz z częścią ich najważniejszych dopływów. O ile jednak Wisła z Narwią, Wieprzem, Pilicą, Sanem, była w okresie rozwoju folwarku pańszczyźnianego ważną arterią komunikacyjno-handlową, o tyle Odra wraz z najważniejszym jej dopływem Wartą w mniejszym stopniu spełniała taką funkcję. Wynikało to z przebiegu Odry poza granicami Rzeczypospolitej, a także z przynależności odcinków jej koryta do trzech organizmów państwowych: Cesarstwa, Brandenburgii i Księstwa Pomorskiego. Dwa ostatnie kraje i ich miasta: Frankfurt i Szczecin, silnie z sobą konkurujące na polu handlowym, kontrolowały jej dolny bieg, a elektorzy brandenburscy i kupcy frankfurccy strzegli pilnie także ostatniego odcinka Warty, łączącej z Odrą, a poprzez nią z ujściem do Bałtyku część właściwej Wielkopolski i zarazem zachodnie obszary Rzeczypospolitej, zbyt daleko położone od Wisły i jej dorzecza. Pomimo tego, ze względu na dużo niższe koszty transportu drogą wodną niż lądową i techniczne ograniczenia transportu kołowego, starano się rozwijać komunikację handlową na Odrze i Warcie, niełatwą nie tylko wskutek rywalizacji politycznej i ekonomicznej wymienionych podmiotów, ale także z powodu ograniczeń oraz trudności technicznych.

Problematyce żeglugi i handlu na tych rzekach w XVI i pierwszej połowie XVII w. jest poświęcona omawiana praca Kazimierzy Chojnackiej<sup>1</sup>. Stanowi ona plon kilkudziesięcioletnich, żmudnych badań autorki, opartych na boga-

---

<sup>1</sup> Kazimiera Chojnacka (1923-2010), historyk i archiwistka, por. nekrologi pióra P. Wojciechowskiego w „Poznańskim Roczniku Archiwalno-Historycznym” t. 15, s. 280-282, i „Archeionie” 2010, t. 111, s. 520-523 (w aneksie *Bibliografia prac Kazimierzy Chojnackiej za lata 1952-2007*). Ponieważ dotąd ukazała się tylko jedna krytyczna recenzja tej ważnej w polskiej historiografii pracy, autorstwa S. Kazuska, „Klio. Czasopismo poświęcone dziejom Polski i powszechnym” Toruń 2009, nr 13, s. 194-201, i dlatego nie funkcjonuje ona w pełni w świadomości historyków, a także w związku z tym, że Chojnacka była jednym z najbardziej zasłużonych pracowników Archiwum Państwowego w Poznaniu, autor tej drugiej recenzji i Redakcja PAH zdecydowali się z tych właśnie względów na jej publikację, wyjątkowo odstępując od stosowanej zasady ogłaszania drukiem recenzji tylko najnowszych i nowszych opracowań naukowych, wydanych drukiem dwa, trzy lata wcześniej.

tej bazie źródłowej z archiwów w Szczecinie i Poznaniu oraz literaturze niemieckiej i polskiej. Poważną część wyników swoich badań, zawartych w tej książce, Chojnacka opublikowała już wcześniej w postaci kilku artykułów ogłoszonych w czasopismach naukowych w latach 1952-1972 (omówionych i wykazanych we *Wstępie* i *Bibliografii*). Całość została zaprezentowana w postaci tej książki, stanowiącej poprawioną wersję rozprawy doktorskiej obronionej w 1975 r., którą w porozumieniu z autorką (ze względu na stan jej zdrowia) przysposobił do druku prof. Bogdan Wachowiak, zasłużony badacz dziejów Pomorza Zachodniego, Brandenburgii i Prus.

Książka składa się, poza *Uwagami wprowadzającymi* (pióra Wachowiaka) ze *Wstępu*, z dwóch części, podzielonych na rozdziały i podrozdziały, *Zakończenia* oraz *Bibliografii* i streszczenia niemieckojęzycznego. Pod względem terytorialnym dotyczy odcinków Odry od Wrocławia po Szczecin, a przede wszystkim od Frankfurtu po Szczecin, zwłaszcza zaś od ujścia do niej Warty i Warty na odcinku od Poznania. Traktuje szczegółowo o handlu Wielkopolski ze stanowiącym ośrodek ważnych jarmarków Frankfurtem nad Odrą i poprzez Szczecin i Bałtyk z zachodnią Europą. Pod względem chronologicznym obejmuje ona okres od schyłku XV w. po rok 1618, związany z zawarciem układu w Trzebiszewie regulującego zasadniczo stosunki handlowe polsko-brandenburskie i początkiem wojny trzydziestoletniej.

We *Wstępie* zostały najpierw omówione: literatura dotycząca głównie handlu na Warcie i Odrze a także wykorzystane dla celów porównawczych niektóre opracowania odnoszące się do handlu wiślanego oraz podstawa źródłowa pracy. Dalej autorka określiła zakres treści książki, stwierdzając, że przedmiotem jej rozważań będą następujące zagadnienia: ramy polityczne, warunki naturalne i podstawy techniczne oraz prawno-organizacyjne, kierunki, skład towarowy (w postaci zboża, drewna i produktów leśnych z Wielkopolski w eksporcie, a soli i śledzi w imporcie ze Szczecina).

Pierwsza część książki jest poświęcona problemowi zabiegów politycznych o wolność żeglugi handlu na Warcie i Odrze w XVI i początkach XVII w. (do 1618 r.). W pierwszym jej rozdziale, opartym głównie na literaturze, autorka referuje polsko-pomorskie zabiegi dyplomatyczne mające na celu usprawnienie handlu szczecińsko-odrzańskiego w XVI w. Podkreśla fakt rywalizacji miast Marchii Brandenburskiej (głównie Frankfurtu nad Odrą) z książętami pomorskimi, wynikającej ze wzrostu tempa wymiany handlowej Wielkopolski i Szczecina oraz kolizji interesów szlachty nowomarchijskiej zbywającej swe produkty rolne w Szczecinie z podobnymi z interesami szlachty wielkopolskiej. Zacieśnieniu więzi ekonomicznych Frankfurtu nad Odrą z rynkami Wielkopolski, a także interesom gospodarczym Wrocławia miał z kolei przeciwdziałać układ zawarty 12 kwietnia 1512 r. we Wschowie przez Pomorze, Saksonię i Rzeczpospolitą. Udział w nim Rzeczpospolita przypłaciła zniesieniem przez Poznań, Kalisz i Kraków prawa składowego obowiązującego wszystkich obcych kupców. W dalszym ciągu tego rozdzia-

łu Chojnacka ukazała brak spójności w polityce zwalczania kolejnych opłat celnych pobieranych przez Brandenburgię ze strony pomorskiej i polskiej oraz odmienność koncepcji polityczno-gospodarczych Poznania i szlachty wielkopolskiej. Zaangażowanie strony polskiej w sprawy inflanckie, a także nieuregulowanie wierzytelności polskich wobec książąt pomorskich, powodowały, że zabiegi polsko-pomorskie o swobodę żeglugi warciańsko-odrzańskiej były nieudolne, a ich następstwem było powiększenie przez Brandenburgię ceł w Kostrzynie. W interpretacji motywów działania ze strony Pomorza i Rzeczypospolitej zabrakło dokładniejszego porównania sytuacji gospodarczej obu stron, możliwego do przeprowadzenia w oparciu o syntezy dziejów bezpośrednio zainteresowanych tym problemem regionów, tj. Księstwa Pomorskiego i Wielkopolski oraz ich stolic<sup>2</sup>, które autorka pominęła. W dwóch podrozdziałach tej części pracy Chojnacka zanalizowała natomiast dyplomatyczne przygotowania do zawarcia w 1618 r. polsko-brandenburskiego układu o żegludze i handlu na Warcie w Trzebiszewie i jego postanowienia. Na przyspieszenie rozmów i większą niż dotychczas przychylność w tej sprawie strony brandenburskiej wpłynęły jej zadaniem: 1) starania elektora Joachima Fryderyka Hohenzollerna o pozyskanie kurateli nad chorym psychicznie księciem pruskim Albrechtem Fryderykiem i o prawa do administracji Prus Książęcych i 2) aktywność książąt pomorskich, szlachty wielkopolskiej i magnaterii wielkopolskiej, a także miasta Szczecina. Dzięki poparciu sprawy przez starostę generalnego Wielkopolski Adama Sędziwoja Czarnkowskiego, na sejmiku średzkim w 1606 r. postanowiono, że posłowie wielkopolscy wystąpią na sejmie z własnym żądaniem wpisania ich dezyderatu otwarcia żeglugi warciańskiej na listę warunków stawianych elektorowi brandenburskiemu, uzależniając od jego spełnienia wyrażenie zgody na objęcie przez niego lenna w Prusach. Natomiast w Brandenburgii postanowiono wówczas utrzymać, a właściwie przywrócić warunki prawne handlu odrzańsko-warciańskiego, formułowane dawniej wobec strony polskiej, wyznaczyć oddzielny skład towarów (najlepiej w Gorzowie), a następnie skierować polskie towary przez Marchię na Zachód, przy utrzymaniu dotychczasowego szlaku lądowego przez Nową Marchię. Równocześnie zamierzono wszcząć starania o zwolnienie kupców brandenburskich z opłat celnych w Polsce, ewentualnie zezwolić na spław towarów do Frankfurtu nad Odrą i Gorzowa, w zamian za określoną sumę pieniężną. Niezdecydowanie strony brandenburskiej oraz wybuch rokoszu Zebrzydowskiego w Polsce i zaangażowanie państwa polskiego w wojnach z Rosją spowodowały odnięcie sprawy otwarcia żeglugi warciańskiej na dalsze lata. Jej rozwiąza-

<sup>2</sup> *Historia Pomorza*, pod red. G. Labudy, t. 2, cz. 1, 2 i 3, Poznań 1976, 1984, 2003; *Dzieje Wielkopolski*, t. I [do roku 1793], pod red. J. Topolskiego, Poznań 1969; *Dzieje Szczecina*, t. II, *Wiek X-1805*, red. G. Labuda, wyd. II, Warszawa-Poznań 1985; *Dzieje Poznania*, pod red. J. Topolskiego, t. 1-1\*: *Dzieje Poznania do roku 1793*, pod red. J. Topolskiego, Warszawa-Poznań 1988.

niu miały pomóc misja dyplomatyczna podjęta za zgodą króla Zygmunta III i Adama Sędziwoja Czarnkowskiego generała Wielkopolski pod naciskiem szlachty wielkopolskiej przez Andrzeja Ponętowskiego w styczniu 1607 r., w ramach której przeprowadził on rozmowy najpierw w Szczecinie z ks. pomorskim Filipem II i przedstawicielem tego miasta Pawłem Friedebornem, a następnie rozmowy elektorem pruskim, który zadeklarował wysłanie na najbliższy sejm do Polski swych reprezentantów zaopatrzonych w odpowiednie pełnomocnictwa. W rozmowach Ponętowskiego, mających na celu uzgodnienie stanowiska wielkopolskiej szlachty i kupiectwa szczecińskiego, nie brały jednak udziału Poznań i inne wielkopolskie miasta położone nad Wartą, odsunięte przez szlachtę od handlu produktami rolnymi. Pomimo agitacji przedsejmowej na sejmiku generalnym w Kole i pozyskania poparcia najbardziej wpływowych wielkopolskich feudałów i dostojników na sejmie 1607 r. ze względu na sytuację wewnętrzną i zewnętrzną Rzeczypospolitej nie udało się osiągnąć Szczecinowi i wielkopolskiej szlachcie pożądaných rezultatów i znowu odłożono uzgodnienia obu stron w tej sprawie na kilka lat. W międzyczasie Brandenburgia złagodziła obciążenia fiskalne, obniżając cła i dotychczasowe opłaty celne związane z dowozem soli na Śląsk oraz do Saksonii, co było dodatkowo spowodowane osłabieniem natężenia handlu tranzytowego. Nowy elektor Jan Zygmunt, chcąc zapewnić sobie przychyłność społeczeństwa polskiego w staraniach o kuratelę i lenno pruskie, za zgodą stanów nowomarchijskich zmodyfikował (w sumie jednak w niewielkim stopniu) opłaty od zboża przewożonego przez terytorium Brandenburgii Wartą i Odrą. Wreszcie po powołaniu w 1611 r. na sejmie warszawskim komisji do przeprowadzenia negocjacji z przedstawicielami Brandenburgii i konfrontacji racji ekonomicznych stron polskiej i brandenburskiej bez udziału przedstawicieli Pomorza, na zjeździe 18-22 stycznia 1618 r. w Trzebiszewie, wsi przygranicznej położonej w Rzeczypospolitej w parafii Skwierzyna, w powiecie i województwie poznańskim, osiągnięto porozumienie i podpisano układ regulujący wolną żeglugę i handel na Warcie i Odrze. Z przedstawionych dalej szczegółowo przez autorkę osiemnastu postanowień układu trzebiszewskiego, ustalonych w zasadzie już wcześniej na zjeździe komisarzy polskich i brandenburskich w Skwierzynie w 1612 r., i ich oceny w historiografii, wynika, że do najważniejszych należały: zapewnienie szlachcie i kupcom polskim swobodnego przejazdu Wartą i Odrą, respektowanie przez określony czas prawa składu miasta Gorzowa, określenie opłat celnych, zobowiązanie obu stron do oczyszczania koryta rzeki Warty z przeszkód technicznych, zapewnienie kupcom nowomarchijskim swobodnego dojazdu z towarami aż do miasta Koła, dopuszczenie szczecinian do korzystania z żeglugi, pod warunkiem, że Szczecin za zgodą książąt pomorskich pozwoli kupcom frankfurckim przepływać przez własny port, ochrona prawna kupców i zapewnienie wolnego przywozu przez mieszkańców Wielkopolski towarów zamorskich.

W drugiej części pracy ukazującej handel warciańsko-odrzański zostały kolejno, szczegółowo omówione w trzech rozdziałach: podstawy techniczne, prawno-organizacyjne oraz obrót towarowy tego handlu.

Z podstaw technicznych Chojnacka scharakteryzowała w trzech podrozdziałach rozdziału pierwszego tej części: warunki naturalne rzek i przeszkody techniczne w żegludze, technikę transportu wodnego i urządzenia techniczne portu szczecińskiego. Te pierwsze, hamujące i ograniczające żeglugę, wiązały się z warunkami klimatycznymi, czyli zamarzaniem rzek od połowy listopada do połowy marca, zbyt niskim stanem wód poza marcem i kwietniem oraz końcem czerwca – początkiem lipca i nieuregulowanymi nurtami rzek, których ujemne skutki zmniejszało sypanie wałów przeciwpowodziowych. Przeszkody techniczne w żegludze stanowiły bardzo liczne zapory-tamy młyńskie i jazy rybne. Ich przynajmniej częściowe zniesienie lub budowę w nich śluz przepustowych, w ramach prac mających na celu uporządkowanie drogi wodnej, podejmowano wielokrotnie na obu rzekach (a zwłaszcza na określonych ich odcinkach) i ich dopływach z inicjatywy patrycjatu większych miast i panujących, sejmików, magistratów. Po zawarciu układu trzebiszewskiego po polskiej stronie prace te prowadzono na Warcie z przerwami od 1626 do 1644 r.

Z podstaw prawno-organizacyjnych handlu wodnego autorka zreferowała w dwóch podrozdziałach drugiego rozdziału najpierw uprawnienia składowe miast nadwarciańskich i nadodrzańskich (z polskich Poznania, z brandenburskich Landsbergu (Gorzowa) nad Wartą, Frankfurtu, Oderbergu (Odrzycka) i Schwedt (Świecia) nad Odrą i z pomorskich Szczecina, z ukazaniem w tym ostatnim w ujęciu tabelarycznym wysokości opłat składowych od towarów przywożonych ze strony morza i dorzecza Odry w 1560 r. (s. 164-165), następnie kwestię związanych z handlem warciańsko-odrzańskim opłat celnych na komorach w Polsce (w Skwierzynie, Międzychodzie, Sierakowie, Wronkach, Obornikach, Poznaniu, Śremie), Brandenburgii (we Frankfurcie, Gorzowie, Kostrzynie, Odrzycku i Świeciu) i Księstwie Pomorskim (w Szczecinie).

W stanowiącej główny punkt książki charakterystyce obrotu towarowego handlu warciańsko-odrzańskiego w XVI i w pierwszej połowie XVII w. zostały zaprezentowane w trzech podrozdziałach rozdziału trzeciego drugiej części: eksport polskich towarów, import towarów ze Szczecina i handel miast wielkopolskich trasą wodną Warta-Odra. W omówieniu pierwszego zagadnienia autorka podkreśliła wpływ klęsk elementarnych na nieurodzaje zbóż i w konsekwencji na rozmiary ich eksportu, nie popierając jednak swych stwierdzeń danymi liczbowymi, co przynajmniej w pewnej mierze byłoby możliwe. Dalej zwróciła uwagę najpierw na rejonizację zaplecza zbożowego portu szczecińskiego, koncentrując się na Wielkopolsce, jednak bez szerszego uzasadnienia swych stwierdzeń wiadomościami ze źródeł potwierdzającymi zainteresowania szlachty tego regionu spławem zboża do Szczecina, a następnie

scharakteryzowała eksport zboża, drewna i produktów leśnych, tracąc z pola widzenia inne towary, idące przez Wielkopolskę tranzytem. W podsumowaniu tego podrozdziału zabrakło także wyraźnego określenia zasięgu zaplecza wielkopolskiego regionu dla handlu Szczecina. W charakterystyce importu towarów ze Szczecina – soli i śledzi, autorka wykazała, że o braku napływu soli do Wielkopolski zasadniczo decydowała polityka Brandenburgii, wyrażana m.in. w zgodach elektora brandenburskiego udzielanych przedstawicielom elity stanu szlacheckiego. Omówienie w trzecim podrozdziale handlu miast wielkopolskich trasą wodną Wisła-Odra nasuwa natomiast dwa zastrzeżenia. Jedno – formalne, ze względu na mylące sformułowanie tytułu tegoż podrozdziału, gdyż w okresie, którego dotyczy praca, nie istniało jeszcze połączenie dorzecza Odry i Wisły przez Kanał Bydgoski, a drugie – merytoryczne, ponieważ zawarte w nim porównania kilku aspektów handlu na Odrze-Warcie i Wiśle powinny się znaleźć w zakończeniu całej pracy.

W *Zakończeniu* książki zostały podane ogólne wnioski wynikające z treści poszczególnych rozdziałów i sformułowany postulat kontynuacji badań nad problem handlu warciańsko-odrzańskiego w latach 1618-1750. Autorka stwierdziła też m.in., że aczkolwiek wolna żegluga na Warcie i Odrze w XVI w. i w początkach XVII w. była tylko fragmentem stosunków trzech bezpośrednio z sobą sąsiadujących państw – Polski, Brandenburgii i Księstwa Pomorskiego, to jednak ze względu na swój gospodarczy charakter należała do spraw bardzo zasadniczych. Elektorzy brandenburscy, we władaniu których znajdował się najważniejszy odcinek szlaku transportowo-handlowego Warta-Odra, tj. dolna Warta wraz z jej ujściem do Odry, po nieudanej próbie politycznego opanowania tego ujścia przez walki zbrojne z Księstwem Pomorskim w drugiej połowie XVI w., podjęli działania o charakterze pokojowym. Mianowicie przez podnoszenie opłat celnych przeszkadzali rozwojowi gospodarczego Szczecina z zapleczem, popierając pretensje Frankfurtu nad Odrą, który zamierzał w ręku swych kupców skupić handel towarami zarówno eksportowanymi ze wschodniej Europy tranzytem przez Polskę do miast południowo-niemieckich i zachodnioeuropejskich, jak i wożonymi z Polski i ze Śląska do Szczecina. Obrona przed takim stanem rzeczy ze strony Szczecina i Księstwa Pomorskiego oraz Rzeczypospolitej służyła wzmocnieniu ich pozycji gospodarczo-politycznej. Niestety, problemy wewnętrzne Rzeczypospolitej w drugiej połowie XVI i na początku XVII w. osłabiały ich współpracę na tym polu. Naciski szlachty wielkopolskiej na króla, zgodne z oczekiwaniami strony pomorskiej, aby uwarunkować nadanie kuratelii w i sukcesji w Prusach elektorowi brandenburskiemu od otwarcia wolnego handlu Wartą i Odrą ze Szczecinem wraz z początkami kryzysu w rolnictwie skłoniły wreszcie stronę brandenburską do rozmów w tej sprawie ze stroną polską i do zawarcia układu w Trzebiszewie w 1618 r.

Praca Chojnackiej budzi pewne zastrzeżenia pod względem kompletności podstawy źródłowej i literatury, warsztatu i strony edytorskiej.

W jej treści powinny się więc znaleźć odpowiednie informacje z pominiętych źródeł – pisanych i drukowanych, a więc z inwentarzy i wizji dóbr szlacheckich oraz z juramentów z ksiąg grodzkich i ziemskich zachodniej Wielkopolski z XVI i pierwszych dwóch dekad XVII w. (poznzańskich, kościańskich, pyzdrowskich, wałeckich)<sup>3</sup>, potwierdzające konkretnie udział szlachty i kupców w handlu warciańsko-odrzańskim, oraz z wydawnictw lustracji województw wielkopolskich z lat 1564-1565 i 1616-1620<sup>4</sup>, dotyczące m.in. opłat celnych. Z literatury zostały przeoczone: artykuł Adolfa Warschauera o powodziach w Poznaniu<sup>5</sup>, polskie monografie regionów oraz miast położonych nad Wartą i Odrą, wskazane już wyżej, a także tam niewymienione. Dla celów porównawczych powinna zostać wykorzystana książka Honoraty Obuchowskiej-Pysiowej o handlu wiślanym w pierwszej połowie XVII stulecia<sup>6</sup>; Chojnacka zna tylko dwa artykuły tej autorki, poruszające część omówionych w niej zagadnień dotyczących warunków naturalnych rzeki, techniki i organizacji spławu i roli Warszawy w handlu wiślanym w XVII w. Warto byłoby również spożytkować prace geografów: Bogumiła Krygowskiego, Tadeusza Bartkowskiego<sup>7</sup>, a zwłaszcza książkę Alfreda Kanieckiego poświęconą roli rzeki Warty w dziejach Poznania<sup>8</sup>.

Do błędów i niedostatków warsztatowych zaliczyć należy: nieczytelność tabel dotyczących opłat składowych i ceł (s. 164-165) wskutek nieuporządkowania znajdujących się w nich danych zarówno pod względem typu towarów, miar, jak i wysokości opłat celnych; niejednolite zapisy danych źródłowych umieszczonych w tych, ale i innych (s. 182-183 i 193) tabelach; niedokładne zapisy bibliograficzne (s. 84, przypis 85, s. 88, przypis 103, s. 202, przypis 30). Natomiast błędy edytorskie to: zły i niepełny zapis bibliograficzny wydawnictwa źródłowego (s. 121, przypis 54), błędy w datacji (s. 181 i 200) i literowe: zamiast „Kieskiemu” (s. 120) powinno być „Kierskiemu”, błędy i anachronizmy w nazwach miejscowości: jest „Schedt” zamiast „Schwedt”, nazwa

<sup>3</sup> *Katalog inwentarzy dóbr ziemskich XVI-XVIII w., sporządzony na podstawie ksiąg grodzkich i ziemskich*, oprac. H. Karczowa, W. Maciejewska i R. Piechota, Warszawa 1959; J. Bielecka, *Inwentarze ksiąg archiwów grodzkich i ziemskich Wielkopolski XIV-XVIII wieku. Województwo poznańskie, kaliskie, gnieźnieńskie, inowrocławskie*, Poznań 1965; Kartoteka tzw. kwerendy wiejskiej w Archiwum Państwowym w Poznaniu.

<sup>4</sup> *Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich 1564-1565*, wyd. A. Tomczak, C. Ohryzko-Włodarska, J. Włodarczyk i M. Woźniakowa, cz. 1-2, Indeksy, Bydgoszcz 1961-1964; *Lustracja województw wielkopolskich i kujawskich 1616-1620*, cz. 1 i 2, wyd. Z. Górski, R. Kabaciński, J. Pakulski, Wrocław-Kraków 1994.

<sup>5</sup> A. Warschauer, *Überschwemmungen in der Stadt Posen in die früheren Jahrhunderten*, „Zeitschrift der Historischen Gesellschaft für die Provinz Posen” 1890, V, s. 155-180.

<sup>6</sup> H. Obuchowska-Pysiowa, *Handel wiślany w pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1964.

<sup>7</sup> B. Krygowski, *Krajobraz Wielkopolski i jego dzieje*, Poznań 1958; T. Bartkowski, *Wielkopolska i środkowe Nadodrze*, Warszawa 1970.

<sup>8</sup> A. Kaniecki, *Poznań. Dzieje miasta wodą pisane*, Poznań 1995 i 2004 (wyd. 1. i 2.)

„Charlottenburg” funkcjonuje dopiero od 1705 r. Chociaż praca objętościowo jest niezbyt obszerna, przydałyby się indeksy: osobowy i geograficzny. Szkoda także, że na załączonej do pracy mapce z legendą: *Warta oraz środkowa i dolna Odra na tle lądowych szlaków handlowych XVI-XVII w.*, nie zaznaczono Trzebiszewa, będącego przecież miejscem podpisania wspomnianego układu. Ponadto pięć punktów osadniczych naniesionych na tejże mapce z odpowiednimi symbolami (których objaśnienia brakuje w legendzie) nie zostało określonych z nazw.

Pomimo wszystkich wymienionych błędów, braków, nieścisłości i usterek rozmaitej natury, treść pracy opartej o dość obszerną podstawę źródłową i literaturę, przeważnie niemiecką, oraz cały wysiłek badawczy autorki trzeba jednak generalnie ocenić wysoko. Książka ta jest bowiem nie tylko ważnym i jednym z nielicznych opracowań z dziejów handlu w Polsce nowożytnej, ale także może stanowić punkt wyjścia i zachętę do dalszych badań nad problematyką związków gospodarczych Wielkopolski ze Szczecinem, w omawianym przez nią, a zwłaszcza w późniejszym okresie. Na potrzeby ich kontynuacji dla XVII i XVIII w., z podaniem wiadomości odnośnie do niektórych zagadnień dla okresu 1618-1750 i dotyczących ich źródeł (zebranych i opracowanych w formie brulionowej przez Chojnącką dla lat 1618-1648) wskazał ostatnio w swym artykule Bogdan Wachowiak<sup>9</sup>. Cezura roku 1750 została w nim przyjęta dlatego, że nadal obowiązująca umowa polsko-brandenburska z Trzebiszewa została jednostronnie istotnie zmodyfikowana przez władze pruskie wskutek zrównania ze szlachtą kupców miast polskich w zakresie transportowania bez cła towarów Wartą i Odrą do Szczecina w ogłoszonej wówczas deklaracji Fryderyka II. W badaniach tych, sięgających także poza połowę XVIII w., powinny zostać uwzględnione prace Radosława Gazińskiego o handlu morskim Szczecina w XVIII i początkach XIX w.<sup>10</sup> oraz Krystyny Kuklińskiej o handlu Poznania w drugiej połowie XVIII stulecia<sup>11</sup>.

Zbigniew Chodyła (Poznań)

<sup>9</sup> B. Wachowiak, *Wybrane problemy handlu warciańsko-odrzańskiego w latach 1618-1750*, „Przełęcz Zachodniopomorski” 2011, 2, s. 49-66.

<sup>10</sup> R. Gaziński, *Handel morski Szczecina w latach 1720-1805*, Szczecin 2000.

<sup>11</sup> K. Kuklińska, *Handel Poznania w drugiej połowie XVIII wieku*, Warszawa-Poznań 1976.