

Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku, opracował i na język polski przełożył Bernard Janik, wstępem opatrzył Stanisław Matysik, Gdańsk 1961, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, ss. 267, il. 12.

Nauka prawa morskiego jest w Polsce dziedziną bez długich tradycji; rozwinęła się dopiero po ostatniej wojnie. Wśród kilkuset prac z tego zakresu¹ stosunkowo pokaźną liczbą pozycji odznacza się grupa prac z zakresu historii prawa morskiego². Są to prace głównie S. Matysika i E. Cieślaka, prace wychodzące z ośrodka gdańskiego, spod piór naukowców skupionych w Gdańskim Towarzystwie Naukowym.

Oprócz opracowań przyczynkarskich i monograficznych z zakresu dziejów prawa morskiego ostatnio zaczęły się ukazywać również teksty historycznego prawa morskiego, dokumenty dawnego ustawodawstwa morskiego. Jako pierwszy wydano w 1957 r. *Konsulat Morski*³, w roku następnym ukazała się publikacja źródłowa B. Janika, *Prawo żeglugi według rękopisu gdańskiego z r. 1488*⁴, zawierająca przedruk oryginalnego tekstu, jego przekład na polski oraz opracowanie rzeczowe i filologiczne. Obecnie ukazała się nowa publikacja źródłowa B. Janika, *Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku*.

Udostępnienie prawnikom polskim nowego, ważnego pomnika prawa morskiego, owocu długoletnich poszukiwań i badań B. Janika, należy uznać za niezwykle cenny wkład do polskiego piśmiennictwa historycznego, a historii prawa morskiego w szczególności. Przypadkowe zachowanie kolejności i wydanie po Konsulacie Morskim obecnego tekstu Prawa wodnego z Damme, stanowiącego klasyczny pomnik prawa morskiego północnej Europy, nawet bez świadomej intencji wydawców jest logiczne i korzystne dla czytelnika, który ma teraz możliwość sięgnięcia do obydwu sławnych zbiorów prawa, porównania istoty i zakresu pojęć prawnych, kształtowania się instytucji prawa morskiego na obu krańcach Europy, czasu i miejsca stosowania przepisów. W tej samej bowiem mierze, jak ważny był dla basenu Morza Śródziemnego Konsulat Morski, jako widomy wyraz kształtowania się prawa morskiego, tak ważny był dla basenu Morza Bałtyckiego tekst prawa wodnego z Damme.

Należy wyrazić specjalne uznanie dla tłumacza i dla Gdańskiego Towarzystwa Naukowego za formę udostępnienia tekstu, a mianowicie za przedruk tekstów w języku oryginału z równoczesnym ich tłumaczeniem na polski (a więc inaczej niż to zrobiono z Konsulatem Morskim). Że zaś ponadto tłumacz zapoznaje czytelnika z istotą języka poszczególnych dokumentów, z zasadami jego pisma, pisowni, czytelnik uzyskuje bardzo cenną orientację przy korzystaniu z tekstu i może się nim posługiwać tak przy pomocy przekładu polskiego, jak i bez niego.

¹ Bibliografię za okres 1944 — (I VII) 1954 zebrała R. Maciejewska, *Rocznik Prawa Morskiego 1954* [wyd. 1955], s. 227—243 (zob. też: M. Boduszyńska-Borowikowa, *Stan badań nad zagadnieniamiorskimi w Polsce*, „Przegląd Zachodni”, t. 17, 1961, nr 4, s. 413—414, S. Matysik, *Stan i potrzeby badań w dziedzinie prawa morskiego*, w: *Stan i potrzeby w dziedzinie badań morza w Polsce*, z. 1, Sopot 1962, PAN, Komitet Badań Morza, s. 1—14).

² Zob. ibidem; również B. Janik, *Przegląd zagadnień historii prawa morskiego w polskiej literaturze naukowej 1939—1953*, *Rocznik Gdański*, t. 13, 1954, s. 214—223. Od tamtego czasu pojawiło się jeszcze kilka opracowań, ze studium S. Matysika, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, na czele.

³ *Konsulat morski według wydania barcelońskiego z r. 1494*, na język polski przełożył, wstępem i przypisami opatrzył K. Libera, Warszawa 1957.

⁴ *Rocznik Gdański*, t. 15/16, 1956/1957 [wyd. 1958], s. 418—431.

Jak wynika z wnikliwej analizy historycznoprawnej prawa wodnego z Damme, zawartej we wstępie S. Matsyika, można się doszukać ścisłych związków historycznych pomiędzy udostępnionymi obecnie tekstami rękopisów gdańskich z lat 1407, 1429, 1533 i 1611, a tekstami tego pomnika znanymi jako rękopis wiśbijski, lub inaczej, gotlandzkie prawo morskie, oraz jego bezpośrednie pochodzenie od Zwojów Oleróńskich.

Tłumacz słusznie wskazuje, iż dawna i międzywojenna nauka polska nie zajmowała się prawie wcale tekstami historycznego prawa morskiego, tym większa więc jego zasługa, że przyswoił nauce polskiej te historyczne teksty, które mają znaczenie także dla szeregu dyscyplin naukowych poza prawem. Tłumacz w swojej przedmowie podkreśla, iż udostępnione teksty odtwarzają nie tylko istotę i zakres pojęć prawnych, lecz dają obraz historyczny, ekonomiczny, społeczny i techniczny epoki, w której przepisy te obowiązywały. A że nie można odrywać przepisu prawnego od jego bazy ekonomicznej, jest on wyrazem przede wszystkim panujących w danej epoce stosunków gospodarczych i rzuca specjalnie ostre światło na obrót morski i organizację transportu morskiego w tej epoce.

Przyjęta metoda wydawnicza oparta jest na zasadzie przedruku wszystkich czterech tekstów prawa wodnego w najściślejszej wierności w stosunku do oryginału i, jak wskazuje tłumacz, zachowane zostały wszelkie właściwości tekstu i pisma, nie wykluczając nawet błędów i poprawek zarówno merytorycznych jak i pisma. W przypisach prostuje się te wszystkie usterki, a rozwiązanie skrótów ujmowane jest nawiasem.

Jak wspomniano omawiane wydawnictwo obejmuje 4 teksty źródłowe. Gdański zbiór obejmował 10 rękopisów. Cztery udostępnione stanowią właśnie teksty zasadnicze, a sześć dalszych to ich odpisy, z których dwa zaginęły w zawierusze wojennej.

W osobnym rozdziale tłumacz dokonuje omówienia poszczególnych rękopisów prawa morskiego:

W I. — najstarszy gdański rękopis kodeksu prawa wodnego z Damme (1407 r.).

W II. — drugi gdański rękopis kodeksu prawa wodnego w Damme (1429 r.).

W III. — gdańskie rękopisy kodeksu prawa wodnego z 1522 r.

W IV. — gdańskie rękopisy prawa wodnego z 1611 r.

Każdy z rękopisów jest rozpatrzony z punktu widzenia pochodzenia, języka i pisma, ponadto scharakteryzowana jest jego forma zewnętrzna w opisie bardzo szczegółowym wyglądu poszczególnych manuskryptów, z danymi co do formatu, wyglądu, koloru kart i oprawy, rozmieszczenia tekstów itd. Ponadto wskazane są wyczerpująco wszelkie źródła, w których rękopisy te były wspomniane oraz omówione są spory i rezultaty ostatecznych badań pochodzenia tekstów.

Z wyjaśnień tych wynika, że prawo wodne z Damme (Vonnese van Damme) stanowi, według Pardessus, przekład z języka francuskiego, a mianowicie niderlandzkie tłumaczenie *Rôles d'Oléron*. Zwycięstwo tezy Pardessus oparte jest na dokumentarnym świadectwie Warnköniga, który w 1833 r. odnalazł w archiwum miasta Brugii flamandzki manuskrypt pod nazwą: *Dit es de copie van den rollen van Cleron van den vonnessen van der zee* („To jest kopia rulonów z Oléron z orzeczeniami w sprawach morskich”) ⁵.

Druga część prawa wodnego, tzw. Ordynacja, stanowiła przedmiot jeszcze zawilszych badań, sporne było bowiem tak miejsce jej pochodzenia: Amsterdam

⁵ L. A. Warnkönig, *Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte bis zum Jahre 1395*, Bd. I—III, Tübingen 1835—1842 (cyt. za Janikiem, *Najstarszy tekst ...*, s. 25).

czy Staveren, jak sposób dotarcia do Gdańska. Według jednej z hipotez, opartej na notatce rękopisu, pochodzi ona ze spuścizny po zmarłym marynarzu, druga jednak przypisuje przywiezienie tekstu do Gdańska z początkiem XV w. przez Arnolda Hechta, jednego z burmistrzów miasta i ta wydaje się dokumentarnie uzasadniona.

Drugi gdański rękopis, z 1429 r., był również sporny co do pochodzenia. Przyjęto jednak ostatecznie, że w pierwszej części stanowi on dzieło Konrada z Byczyny zupełnie bezspornie, a mieszczący się na dalszych jego kartach kodeks wisbijskiego prawa wodnego spisany został późniejszą i dotąd nieustaloną ręką. Składa się on z 3 części: orzeczeń z Damme (Vonnesse van Damme) — 24 artykuły, ordynacji (Ordinacie) — 24 artykuły i prawa lubeckiego — 5 artykułów. Tablice porównawcze, opracowane przez tłumacza i zamieszczone w książce, wykazują zachodzące w miarę upływu czasu różnice pomiędzy poszczególnymi rękopisami gdańskimi. Zmienia się nie tylko kolejność artykułów, niektóre zostają usunięte jako nieprzydatne dla terenu, na którym obowiązują, zachodzą również zmiany stylistyczne i merytoryczne, wskazujące wyraźnie, iż tekst przepisywany był przez pisarza będącego z zawodu prawnikiem.

Trzecią grupę stanowią gdańskie rękopisy kodeksu prawa wodnego z 1522 r. Jest ich w sumie trzy, różnią się przede wszystkim od dwu poprzednich rękopisów językiem; gdy poprzednie były spisane w językach średnio-niderlandzkim i średnio-dolno-niemieckim, to tekst z 1522 r. spisany jest już w języku nowo-wysoko-niemieckim. Wszystkie 3 kodeksy prawa wodnego z 1522 r. składają się z trzech części: orzeczeń z Damme (art. 1—22), ordynacji (art. 1—23), prawa lubeckiego (art. 24—32). Zmienił się porządek artykułów, a przede wszystkim uzupełniono liczbę artykułów prawa lubeckiego, która wzrosła tu do 9. Wszystkie te zmiany tłumacz znów ujmuje przejrzystymi tablicami porównawczymi kolejności artykułów w poszczególnych manuskryptach gdańskich.

Wreszcie ostatnia grupa rękopisów, to gdańskie manuskrypty prawa wodnego z 1611 r. Różnią się one przede wszystkim od poprzednich tym, że noszą nazwę *Ius Nauticum Civitatis Gedanensis*. Zachowane są również w trzech odpisach, nadanie im nazwy ze wskazaniem miejsca pochodzenia przypisywane jest zamiarowi nadania im cech wybitnie gdańskiego ustawodawstwa morskiego. I tu tłumacz daje tablicę porównawczą, wskazując zmiany w stosunku do każdego ze starszych kodeksów.

Wszystkie dane przemawiają za tym, że wszystkie rękopisy zachowane w Gdańsku, mimo odchyłeń tekstowych, wyrażają tę samą myśl prawną prawa wodnego z Damme i stanowią jedynie szereg nowych redakcji tego samego tekstu.

Z merytorycznego punktu widzenia przepisy prawa wodnego z Damme można podzielić na dwie zasadnicze grupy, które spotykamy po dzień dzisiejszy w kodyfikacjach prawa morskiego. Prawo wodne w Damme reguluje bowiem stosunki majątkowe, a więc jest zbiorem przepisów cywilnego prawa morskiego, łącznie z przepisami z zakresu prawa pracy oraz zawiera pewną, niewielką zresztą, liczbę przepisów porządkowych z zakresu administracyjnego prawa morskiego.

Przepisy porządkowo-nawigacyjne mieszczą się przede wszystkim w kilku artykułach orzeczeń z Damme (art. 2, 16 i częściowo 5) oraz w art. 14 ordynacji. Prawo własności i inne prawa rzeczowe na statku ujęte są w art. 1 orzeczeń i art. 4 ordynacji. Najbardziej szczegółowo ujęte są prawa i obowiązki załogi oraz stosunki z kapitanem statku zarówno w orzeczeniach, jak i w ordynacji. Równie szeroko ujęta jest umowa o przewóz towarów morzem, szczegółowo uregulowano również awarię wspólną, wyraźnie kazuistycznie, ponadto pewne przepisy dotyczą pilotażu i wreszcie zderzenia statków.

Piękne i cenne dzieło zostało ofiarowane czytelnikowi jako owoc rzetelnej pracy i żmudnych badań, niezależnie zaś od jego wartości merytorycznej trzeba cenić wartości językowe, które czynią lekturę rzeczywiście pasjonującą, jak pisze we wstępie S. Matysik.

Autor opracowania i tłumacz nie jest prawnikiem; jest językoznawcą germanistą. Jak pisze wydawca, językoznawstwo „może w wielu wypadkach udzielić pomocy historykowi przy interpretacji filologicznej źródła historycznego. Ma to szczególne znaczenie w zakresie zabytków historycznoprawnych, gdzie interpretacja szczegółowa wymaga specjalnej znajomości terminologii, a trudności językowe mogą się stać przyczyną wielu omyłek i niekiedy uniemożliwić należyte wykorzystanie dokumentu”. Im bardziej stary dokument, tym bardziej zawiły język, tym trudniejsza interpretacja tekstu. Pomoc językoznawców, współpraca prawników z lingwistami, jest tu rzeczywiście niezbędna.

Tłumaczenie nie było tutaj łatwe, tym bardziej, że tłumacz starał się dać dokładny obraz średniowiecznych właściwości stylistycznych i tłumaczenie jak najbardziej wierne tekstowi, lecz jasne po polsku.

Specjalną trudność stanowił brak w języku polskim niektórych odpowiedników średniowiecznych i w ogóle starych niderlandzkich i niemieckich terminów prawnych, handlowych i technicznych, a tłumacz nie chciał sobie ułatwić pracy przez oddawanie ich w formie opisowej. W tym znów największą trudność stanowiły archaizmy rzeczowe, a więc terminy oznaczające rzeczy, lub instytucje, dziś już nieistniejące. Wiadomo np., jakie miał trudności S. Matysik, przy ustalaniu polskiej nazwy instytucji, zwanej *ius naufragii*⁶, gdzie nawet językoznawca nie pomógł⁷.

B. Janik na ogół zgrabnie wybrnął z tych trudności. Np. nazwy opłat, odszkodowań, wynagrodzeń: *presypowe* (wynagrodzenie za przesypywanie, wietrzenie zboża na statku)⁸, *zrzutowe* itd., a więc terminy utworzone na wzór takich nazw, jak np. dawne flisackie *ładowe* (opłata za korzystanie z brzegu rzeki, np. w celu złożenia towaru, uiszczana właścicielowi gruntu nadbrzeżnego; flisackie *ład* = brzeg rzeki)⁹ czy dzisiejsze *pilotowe*, *postojowe*, *kanalowe*, *przestojowe* itd.¹⁰. *Dźwigarowe* — opłata za użycie windy okrętowej lub dźwigu portowego — jest jednak niefortunne. Chodzi tu albo o kwoty płacone za obsługę wind okrętowych (w tekstach np. *windegelt*), wówczas byłaby to *opłata windowa* czyli *windowe*¹¹, lub dźwigu portowego, wówczas byłoby to *dźwigowe*, jak to jest zresztą dziś używane, lub *żurawkowe* (bo ówczesne dźwigi portowe były właśnie żurawiami). Zresztą

⁶ Zob. W sprawie ustalenia nazwy „prawo nadbrzeżne”, „Język Polski”, R. 30, 1950, z. 1, s. 45—46.

⁷ Zob. tamże dopisek Z. K[lemensiewicz], s. 46. Jego propozycja *prawo awarii* była oczywiście absolutnie nie do przyjęcia; zob. też S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne czy prawo awarii?*, „Język Polski”, R. 30, 1950, z. 2, s. 81. Szeroko całe zagadnienie tej terminologii: S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, Toruń 1950, s. 10—15.

⁸ W grę mógłby tu wchodzić też nowotwór *przeróbkowe*, od wyrazu *przeróbka*, literackiego odpowiednika dialektycznego flisackiego wyrazu *przerabka*. *Przerabka* oznaczała czynność przesypywania zboża (na brzegu rzeki lub w spichrzu) w celu jego przewietrzenia i usunięcia zanieczyszczeń. Ale *przeróbkowe* byłoby chyba ciężkawe.

⁹ O opłacie tej zob. np. *Encyklopedia rolnicza*, t. III: *Handel drzewem*, Warszawa 1873.

¹⁰ O nazwach opłat tego typu (z formantem *-owe*) zob. Z. Brocki i J. T. Hołowiński, *Uwagi o słownictwie handlu morskiego*, Gdańsk 1956, s. 32—33.

¹¹ O opłacie tej zob. np. J. T. Hołowiński, *Przeładunek według czarteru i konosamentu*, Warszawa 1955, s. 40 (prawo Visby, połowa XIV w.) i s. 43 (statut Rygi, 1270 r.).

wyraz *dźwigar*, od którego Janik utworzył termin *dźwigarowe*, nie jest używany jako nazwa urządzenia przeładunkowego.

Można też mieć zastrzeżenia co do utworzonego przez Janika terminu *premiowe* (jako odpowiednika terminu *primgeld*). Z jego budowy słowotwórczej zdaje się bowiem wynikać, że jest to jakaś „opłata od premii”. Odpowiedniejszy byłby tu termin *primaż* (*prymaż*), znany zresztą polskiej literaturze prawniczej¹².

Swoistą instytucją średniowiecznego prawa morskiego było zwolnienie od frachtu towarów (do pewnego ciężaru) będących własnością marynarzy. Janik ładunek taki słusznie nazwał *wolnym ładunkiem*, a więc nazwą analogiczną do takich terminów, używanych w literaturze prawniczej i w praktyce, jak *wolny port*, *wolny obszar celny*, które oznaczają instytucje, gdzie zachodzi niepobieranie opłat (celnych) od towarów¹³. Wyrzucenie ładunku za burtę w celu ulżenia statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie (w ogłoszonych tekstach terminy *zeewerp*, *ausswerffung*) Janik nazwał *zrzutem morskim*; tę instytucję awarii wspólnej znamy do dziś (ang. *jettison*, franc. *jet à mer*, niem. *Seewurf*), ale w polskiej terminologii morskiej do dziś nie ma ona nazwy¹⁴.

Szczegółowsza analiza zastosowanych przez Janika nowotworów dla oznaczenia średniowiecznych realiów, instytucji prawnych i rzeczy, nie jest tutaj możliwa, powinna być dokonana w prasie językoznawczej¹⁵.

Nad pracą Janika czuwało dwóch recenzentów wydawniczych: prawnik, prof. S. Matysik, i językoznawca, prof. L. Zabrocki, kierownik Katedry Języków Germańskich Uniwersytetu A. Mickiewicza. Wydaje się, że przydałaby się jeszcze konsultacja marynarza¹⁶. Ten na pewno poradziłby np., aby zamiast wyrazu *kabel* użyć terminu *lina*, bo *kabel* w znaczeniu liny nie jest używany w naszej terminologii morskiej (a o jakąś archaizację tu nie chodzi). On też zwróciłby np. uwagę, że zdanie: *een scip leghet in een hauene beyden den tiit ende winde* lepiej tu przełożyć na: *Statek stoi w porcie czekając na przyptyw i wiatr*, niż: *czekając na pogodę i wiatr*¹⁷. Ale są to już tylko drobiazgi, częściowo zresztą może trochę dyskusyjne. Całość opracowana jest bardzo starannie.

Spis literatury (s. 261—266) wykazuje dzieła w grupach: Język, Słownictwo

¹² Zob. np. art. 543 khn (tłum. np. *Zbiór ustaw Ziem Zachodnich*, t. XVIII, Poznań 1925). Zob. też *Encyklopedyczny słownik wyrazów obcych*, Trzaski, Everta i Michalskiego, 1939, gdzie również ten wyraz właśnie w prawnomorskim znaczeniu.

¹³ Zob. R. Zaorski, *Wolne obszary portowe*, Gdańsk—Szczecin 1950; terminologia: s. 22—38.

¹⁴ Można by tu ewentualnie zastosować autentyczny archaizm *lgota*, termin znany zresztą historii prawa; ponieważ to, co wyraz ten oznaczał dziś nie istnieje, wyraz można by powołać do nowej funkcji. Zob. K. Mężyński, *Lgota (eksperyment z dziedziny metody terminologii morskiej)*, „Poradnik Językowy”, 1960, z. 9, s. 403—413 (zeszyt wydrukowany w lutym 1961 r., a więc Janik pracy tej znać nie mógł).

¹⁵ Tam również powinna się znaleźć analiza zamieszczonego w książce Janika (s. 205—241) szczegółowego omówienia terminów prawnomorskich, handlowomorskich i żeglarskich, użytych w tekstach prawa z Damme i w tłumaczeniu Janika.

¹⁶ Odwrotnie uczyniono przy tłumaczeniu *Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu 1948 r.* (wyd. Warszawa 1953). Tłumaczenia dokonał zespół złożony z oficerów marynarki handlowej i prawnika (przewodniczącego Izby Morskiej w Gdyni), przy konsultacji filologa (choć nie językoznawcy), zresztą członka tego zespołu tłumaczy.

¹⁷ Janik dał: *czekając na pogodę i wiatr*, w przypisie zaznaczając, że można również tłumaczyć: *na przyptyw i wiatr*. Tymczasem *tiit* (dzis. hol. *tij*, *getij*, *tijd*), to pol. *plywy*, *zjawisko pływów*. Zjawisko to składa się z *przyptywu* i *odptywu*.

morskie, Historia prawa morskiego, Dzieła pomocnicze. Pozycji z historii prawa morskiego jest 32. Nadto książka zaopatrzona jest m. in. w wykaz nazw geograficznych oraz w streszczenia w językach angielskim i rosyjskim.

ZYGMUNT BROCKI, REGINA MACIEJEWSKA (Gdańsk)

Herbert Ludat, *Die Bezeichnung für „Stadt“ im Slawischen*, Syntagma Friburgense Historische Studien, 1956¹.

Herbert Ludat raz jeszcze próbuje udowodnić tezę, że o miastach w pełnym tego słowa znaczeniu można mówić w Polsce tylko od chwili nadania im prawa niemieckiego. Robi zarzut nauce polskiej, że od 50 lat usiłuje oddzielić zagadnienie kolonizacji niemieckiej od osadnictwa na prawie niemieckim, że umniejsza znaczenie udziału niemieckiego elementu chłopskiego przy lokalizacji wsi na prawie niemieckim, że wreszcie teorię kolonialną powstania miast polskich zastępuje teorią ewolucji, a rozwój kulturalny, gospodarczy i polityczny, jaki od XIII w. przeżyły nasze ziemie przypisuje stałemu rodzimemu postępowi sił wytwórczych.

H. Ludat przyznaje, że intensywne badania archeologiczne, prowadzone na ziemiach polskich, przyniosły ważne i interesujące wyniki dla wyjaśnienia starosłowiańskiej struktury społecznej i gospodarczej. Nie można pominąć roli podgrodzi jako zarodkowych punktów dla wprowadzenia miast na prawie niemieckim. Według autora jednak różnice prawne, topograficzne i funkcjonalne między podgrodziami i miastami na prawie niemieckim są tak duże, że nie można mówić o ewolucyjnym przekształceniu się podgrodzi w miasta. Teoria ewolucji musi być odrzucona, gdyż obserwujemy skok w rozwoju, „rewolucję” stosunków prawnych i topograficznych, którą jedynie wyczerpująco wyjaśnia akt lokalizacji na prawie niemieckim.

Dla udokumentowania swej tezy H. Ludat przeprowadza w zasięgu Słowiańszczyzny analizę zjawiska językowego, które według niego jest wynikiem kolonizacji niemieckiej. Zastanawia się nad zróżnicowanym określeniem pojęcia miasta (*Stadt*) w rozmaitych słowiańskich językach. W językach: ruskim i południowosłowiańskich pojęcie to jest odzwierciedlone słowem: *gorod*, *gorod*, *grad*, w ukraińskim i u zachodnich Słowian — słowem: *mešto*, *miasto*, *misto*. Starosłowiańskie słowo *gorod*, *gorod*, *grad* oznacza źródłowo ogrodzenie. Zastosowanie tej nazwy na określenie umocnienia zamku albo miasta jest więc zrozumiałe. Drugie słowo: *mešto*, *miasto*, *misto* jest także czysto słowiańskie i występuje we wszystkich językach, ale oznacza ono „miejsce” lub „zamiast”. Dla określenia miasta (*Stadt*) występuje tylko w czeskim (*mešto*), w polskim (*miasto*) i w ukraińskim (*misto*). Niezliczona ilość nazw miejscowości, wywodzi się od słowa *gorod*, *gród*, *gorod*, *grad* i wszystkie one oznaczają ośrodki zamkowe (*Burgmittelpunkte*). Nie ma natomiast dowodów na to, aby na ziemiach zachodniosłowiańskich dla podgrodzi (*Suburbien*) dawany był termin *mešto*, *miasto*, *misto* w czasach przedkolonizacyjnych. Słowiańskie *mešto*, *miasto*, *misto*, jako „miejsce”, zmieniło swe znaczenie na *miasto* (*Stadt*) i to nastąpiło w ścisłym związku z procesem kolonizacyjnym niemieckim, z rozszerzeniem się na terytorium Słowian miasta o charakterze niemieckim. Kolonizacja niemiecka roz-

¹ Książka ta wydana została staraniem Ostdeutscher Akademischer Arbeitskreis-Kopernikuskreis. Zawiera 17 artykułów różnych autorów. Część prac dotyczy zagadnień związanych z krajami na wschód od Niemiec. To zbiorowe dzieło jest poświęcone prof. Hermanowi Aubin z okazji 70 rocznicy jego urodzin.