

dla badań nad ustrojem Litwy zmarłego akademika W. Piczety, przedrukowali jako uzupełnienie swoich wywodów jego rozprawę o źródłach I Statutu. Jak sami stwierdzają, pochodzi ona ze spuścizny pośmiertnej i jest jedynie fragmentem większej całości. Bardzo oszczędnie cytowana tam literatura przedmiotu zdaje się wyraźnie wskazywać, że mamy tu do czynienia ze wstępną redakcją, nie przeznaczoną w tej postaci do druku. Wydaje się, że powtórna publikacja tego fragmentu, ze względu na bogactwo zawartych w nim myśli, bliższa byłaby intencjom zmarłego badacza, znanego ze swej dokładności i sumienności naukowej, gdyby wydawcy uzupełnili zawarty tam aparat naukowy, a także niektóre szczegółowe stwierdzenia, dając w ten sposób do rąk czytelników tekst Statutu wraz z komentarzem pozwalającym na orientację w całokształcie badań nad zagadnieniem.

Tytułem przykładu pozwalamy sobie zwrócić uwagę na trzy następujące sprawy: po pierwsze — listę ustawowych źródeł I Statutu można by pomnożyć o teksty wymieniane w publikacji S. Kutrzeby, poświęconej historii źródeł prawa polskiego¹⁵. Po wtóre, cenne wywody W. Piczety na temat roli zwyczajów prawnych jako źródła prawa litewskiego, zyskałyby na tym, gdyby opatrzyć je bodaj odsyłaczem do specjalnego studium S. Borisenoka poświęconego tym problemom¹⁶. Po trzecie wreszcie — ustęp omawiający systematykę Statutu można by uzupełnić wywodami J. Jakubowskiego, który starał się ukazać logiczną jej konstrukcję, wskazując zarazem na wysoki poziom oraz oryginalność koncepcji kodyfikatorów¹⁷. Niech nam będzie wolno również przypomnieć, że ten sam badacz, wbrew pogłodom nacjonalistycznie nastawionych badaczy polskich i rosyjskich, stwierdził już w 1912 r., że Statut zawiera prawo ani polskie, ani rosyjskie, ale litewsko-ruskie. Był to — jego zdaniem — zwód prawa „mającego interesy ziemiaństwa przede wszystkim na względzie i z punktu widzenia tych interesów traktujących wszystkie dziedziny prawa”¹⁸.

Niezależnie od wysuwanych tu wątpliwości czy zarzutów, raz jeszcze należy wyrazić wydawcom uznanie za to, że dostarczyli niejako w uzupełnieniu przeznaczonej „ad usum scholarum”, cieszącej się taką renomą serii *Pamiętniki Roskiego Prawa*¹⁹, niezbędny uczącym się i nauczającym tekst I Statutu. Miejmy nadzieję, że w ślad za pierwszym, ukaże się również i II Statut, nie mniej trudno dostępny, jak i Statut I. Wydanie to mogłoby stanowić okazję do zacieśnienia i pogłębienia współpracy historyków i prawników polskich i radzieckich, przynoszącej tak poważne rezultaty na tyłu odcinkach badań nad dziejami naszych krajów.

STANISŁAW RUSSOCKI (Warszawa)

Stanisław Matysik, *Prawo morskie Gdańska. Studium historyczno-prawne*, Warszawa 1958, Wydawnictwo Prawnicze, ss. 355, 16, il.

Badania naukowe nad przeszłością prawa morskiego w Europie zapoczątkował w pierwszej połowie XIX w. J. M. Pardessus swymi wydaniem najważniej-

¹⁵ S. Kutrzeba, o. c., s. 71 i nast.

¹⁶ S. Borisenok, *Zwiczaewo prawo Litowsko-russkiej derżawi na pocz. XVI w.*, Praci Komisii zwiczaewo prawa, t. III, Kijów 1928.

¹⁷ J. Jakubowski, *Studia nad stosunkami narodowościowymi na Litwie przed Unią Lubelską*, Prace Towarzystwa Naukowego Warszawskiego, Wyd. II, nr 7, Warszawa 1912, s. 73 i nast.

¹⁸ Ibidem, s. 81.

¹⁹ *Pamiętniki russkiego prawa*, t. I—VI, Moskwa 1952—1959. Por. recenzje z pierwszych trzech tomów tej serii pióra S. Romana w *Czasopiśmie Prawno Historycznym*, t. VI, z. 1, s. 369 i nast., z. 2, s. 367 i nast.; t. VIII, z. 2 s. 355 i nast.

szych zbiorów prawa morskiego. W wieku XX reprezentował tę dziedzinę m. in. historyk prawa niemieckiego i specjalista prawa morskiego — Max Pappenheim.

W Polsce badania nad dziejami prawa morskiego mają niedługą tradycję. Związana jest ona z osobą Karola Koranyiego, który już w latach trzydziestych prowadził studia nad źródłami prawa morskiego i skierował zainteresowanie swych uczniów w tym kierunku¹.

Ostatnie lata przyniosły w Polsce zdecydowany postęp w rozwoju badań nad dziejami prawa morskiego, przy czym nie ograniczano się do studiów nad problematyką polską z tego zakresu, lecz sięgano także do dziejów europejskiego prawa morskiego². Gros osiągniętych rezultatów w omawianej dziedzinie uzyskała nauka polska dzięki równoczesnemu, niekiedy polemicznie uzupełnianemu wysiłkowi Edmunda Cieślaka i Stanisława Matysika³. Synteza dziejów prawa morskiego Gdańska dokonana przez Stanisława Matysika jest ukoronowaniem jego wieloletnich wysiłków na tym polu⁴.

Prawo morskie Gdańska, stanowiąc niewątpliwie część prawa dawnej Rzeczypospolitej (jako prawo stanowione i stosowane na podstawie przywilejów i ordynacji królów polskich w mieście, które pozostawało pod ich władzą), nie doczekało się dotąd próby przedstawienia całokształtu jego dziejów. Nie zdobyła się na to dzieło nauka niemiecka, tyle uwagi poświęcająca tematyce gdańskiej, nie zdobyła się — rzecz jasna — na taką próbę wcześniej i nauka polska. W tej sytuacji autor wykorzystując bogatą ogólnohistoryczną literaturę naukową poświęconą dziejom Gdańska, podobnie jak szereg prac polskich odnoszących się głównie do dziejów prawa morskiego w Gdańsku w okresie do końca XV w.⁵ — oparł się jednakże

¹ Częściowe rezultaty swych ówczesnych badań zreferował Karol Koranyi w sprawozdaniu pt.: *Z zagadnień prawa morskiego w dawnej Polsce*. Spraw. LTN we Lwowie, r. XIX, z. 1, Lwów 1939, s. 37—39. Już uprzednio jeden z jego uczniów, M. Hucznaker, ogłosił niewielki szkic pt.: *Prawo nadbrzeżne w starożytności*, Filomata, t. 65, Lwów 1934.

² Było to zresztą niezbędne, skoro prawo morskie jako najstarsze i najlepiej rozwinięte prawo transportowe świata posiada szczególne „piętno” swej międzynarodowości i to nie tylko dlatego, że w toku rozwoju historycznego część norm prawa morskiego weszła w skład prawa międzynarodowego (tzw. międzynarodowe publiczne prawo morskie), ale także z uwagi na fakt, iż w żadnej chyba dziedzinie prawa upowszechnianie się pewnych zwyczajów prawnych, nowych instytucji nie odbywało się w takich rozmiarach na skalę europejską. Specyfika kontaktów morskich powodowała, iż prawo morskie w Europie osiągnęło już w średniowieczu wysoki stopień unifikacji.

³ Patrz B. Janik, *Przegląd zagadnień historii prawa morskiego w polskiej literaturze naukowej 1939—1953*. Rocznik Gdański, t. XIII, 1954. Autor, dając tamże cenną bibliografię rozumowaną i zarysowując stan dotychczasowych badań, nie pokusił się jednakże o naszkicowanie postulatów badawczych na przyszłość.

⁴ Stanisław Matysik m. in. pierwszy w naszej literaturze historyczno-prawnej podjął rozpracowanie zagadnień społecznych w prawie morskim w artykule *Foczątki prawa pracy w średniowiecznym prawie morskim*, „Państwo i Prawo”, 1950, zesz. 5—6. Jemu też zawdzięczamy pierwszą obszerniejszą pracę z zakresu historii powszechnej prawa morskiego (*Prawo nadbrzeżne. Jus naufragii*, Toruń 1950). Wówczas to — po opublikowaniu tej pracy — ogłosił na jej temat Karol Koranyi recenzję zatytułowaną *Studium z historii prawa morskiego*, „Przegląd Zachodni”, 1951, zesz. 1—2, dając (na s. 302) wyraz swym nadziejom na kontynuowanie przez Stanisława Matysika badań także i nad dziejami prawa morskiego w Gdańsku.

⁵ Prócz prac E. Cieślaka należy tu wspomnieć cenny artykuł Tadeusza Kupczyńskiego *Z przeszłości prawa morskiego w Gdańsku*, Jantar, r. III, z. 1—2, 1949, s. 91—96, który w nawiązaniu do wcześniejszych badań prof. Koranyiego ugotował drogę badaniom nad najdawniejszymi źródłami prawa morskiego w Gdańsku.

w swych ustaleniach historycznoprawnych przede wszystkim na własnych niezwykle bogatych badaniach źródłowych, których monograficzne częściowo wyniki publikował obficie już od szeregu lat.

Celem pracy było przedstawienie dziejów „gdańskich norm prawnych regulujących stosunki społeczne i gospodarcze powstające w morskiej żegludze handlowej” (s. 19). Zakres chronologiczny pracy wykreśliły nie budzące wątpliwości daty graniczne historii Gdańska: rok 1454 i 1793, przy czym autor słusznie skoncentrował swe zainteresowania głównie na najciekawszym prawniczo, a najmniej dotąd zbadanym okresie wieku XVII i XVIII⁶. Przecież „własne prawo morskie rozwinąć się mogło w Gdańsku dopiero po wydaniu przez Kazimierza Jagiellończyka podstawowych przywilejów, które nadały miastu prawo stanowienia własnych wilkierzy, prawo administrowania żeglugą oraz wybrzeżami morskimi i wreszcie prawo wykonywania sądownictwa morskiego bez możliwości jakiegokolwiek apelacji” (s. 21). Stąd też najważniejsze akty prawne gdańskiego prawa morskiego pochodzą dopiero z końca wieku XV, z wieku XVI—XVIII.

Jak wiadomo, każda synteza, mająca na celu przedstawienie rozwoju historycznego pewnej dziedziny prawa (zwłaszcza jeśli dotyczy to okresu, w którym mamy szereg aktów normatywnych), napotyka na poważne trudności konstrukcyjne wynikające z charakteru aktów normatywnych minionych epok. Powiedzieć trzeba, iż rozwiązań doskonałych właściwie być nie może: bądź w dążeniu do rygorystycznej, przejrzystej i konsekwentnej konstrukcji i dogmatycznie poprawnej stajemy wobec niebezpieczeństwa zatarcia specyfiki historycznego rozwoju i — krótko mówiąc — przechodzimy na pozycję sformalizowanego, statycznego przedstawiania żywych procesów historycznych, które przecież znajdują swe odbicie w treści i formie źródeł prawa, bądź przystosowując się do charakteru materiału, jaki badamy, godzimy się na nieuniknione w związku z tym pewne niekonsekwencje układu, brak niekiedy precyzji w rozgraniczaniu problemów prawnych itp.

Stanisław Matysik podjął próbę ujęcia rozwoju prawa morskiego w Gdańsku w ramach konstrukcji opartej na kryterium chronologiczno-rzeczowym. Dążenie do systematyzacji norm prawnych według ich znaczenia i tematycznego związku podporządkowane zostało zasadzie łącznego przedstawiania pełnej treści z zakresu problematyki prawa morskiego, zawartej w podstawowych aktach normatywnych obowiązujących w Gdańsku. Autor tak uzasadnił swe stanowisko: „Podzielenie — z konieczności mechaniczne — aktów prawnych i odrębne przedstawianie rozwoju poszczególnych instytucji prawa morskiego Gdańska być może uwypukliłoby ich dzieje, lecz jednocześnie zatępiłoby się charakter każdego z aktów prawnych i dokumentów, które były przecież wydawane jako pewna całość, a ich postanowienia miały określony wzajemny stosunek” (s. 25). Zdaniem recenzenta, takie ujęcie sprawy w danym przypadku było uzasadnione, zwłaszcza z uwagi na to, iż bogata działalność prawotwórcza Gdańska w zakresie prawa morskiego znalazła przede wszystkim wyraz w paru obszernych regulujących całe kompleksy zagadnień aktach prawnych. Tak więc powiązany z rozwojem historycznym i gospodarczym Gdańska wykład rozwoju prawa morskiego w tym mieście przedstawia się przejrzysto i odznacza się mocną konstrukcją, jakkolwiek tego typu założenia rozkładu materiału nie uchroniły niekiedy pracy od pewnych zbędnych powtarzań⁷.

⁶ Najdawniejsze prawo morskie Gdańska opracował sumiennie historyk niemiecki Ch. Brämer *Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter*, Ztschr. des Westpreussischen Geschichtsvereins, zes. 63, s. 33—95. W tej sytuacji S. Matysik w omawianej syntezie przypominał jedynie najistotniejsze fakty z tego okresu.

⁷ Np. przepisy o budowie statków omawiane są na s. 100—103, 233—234.

Praca dzieli się na 10 rozdziałów. W pierwszym autor omówił źródła prawa morskiego stosowanego w Gdańsku. W tych obszernych (s. 29—66) i bardzo cennych szczegółowych rozważaniach uporządkowany został cały materiał normatywny stanowiący zasadniczą podstawę źródłową pracy: normy prawa morskiego zawarte w przywilejach królów polskich, wilkierzach miejskich oraz ordynacjach i rozporządzeniach wydawanych bądź przez Radę Miejską, bądź przez wszystkie trzy ordynki miejskie. Dał także autor charakterystykę źródeł obcego prawa morskiego stosowanego w Gdańsku, recypowanego bądź oficjalnie, bądź jedynie stosowanego w praktyce. Parę uwag poświęcił także autor przejawom zainteresowań naukowych prawem morskim w dawnym Gdańsku. W kwestii tej istnieje niewątpliwie możliwość dalszych szczegółowych badań, które mogą rzucić cenne światło na poziom fachowy prawnictwa gdańskiego i zasięg zainteresowań naukowych.

Zagadnienia morskiego prawa administracyjnego wprowadzające w całokształt tematyki portowej znalazły swe miejsce w dwóch kolejnych rozdziałach — II i III. Jest to pierwsze w naszej literaturze naukowej tak obszerne przedstawienie powyższych problemów, dokonane — co warto podkreślić — w sposób bardzo przejrzysty i komunikatywny. Szczególną uwagę zwrócił tu autor na gospodarcze aspekty morskiej żeglugi handlowej. Kolejno zostały omówione organy administracji i sądownictwa morskiego, przepisy proceduralne w sprawach związanych z żegluga morską, a następnie przepisy o budowie statków, przeładunku towarów, o balaście, nadzorze nad redą, o pilotażu, a także kwestie opłat portowych, celnych itp. Niekiedy autor wchodzi tu jednak, naszym zdaniem, w kwestie nazbyt szczegółowe i techniczne, które — z uwagi na całkowite novum, jakie stanowią ustalenia autora, są niewątpliwie pożyteczne, jednakże kwalifikowałyby się raczej do specjalnych aneksów⁸.

W rozdziałach IV—VI przedstawiona została problematyka prawa morskiego w Gdańsku w świetle aktów prawnych wieku XVI. Pierwszym obszerniejszym aktem prawnym gdańskim poświęconym tematyce morskiej była ordynacja Rady Miejskiej, którą autor datował na okres około 1530 r., a która regulowała problemy przewozu towarów, obowiązki kapitanów statków tak wobec właściciela statku, jak i wobec załogi (kwestia pożywienia). W rozdz. V zarysowano próby ustawowego uprzywilejowania żeglugi gdańskiej i umożliwienia w ten sposób rozwoju własnej floty handlowej, mimo silnej konkurencji skandynawsko-holenderskiej. Zagadnienie to, które autor omówił na tle stosunków gospodarczych i społecznych Gdańska, było dotąd w nauce polskiej zaniedbane, a nawet panowały błędne poglądy, jakoby to Gdańsk zaniedbał sprawę własnej floty zadowalając się wygodną rolą pośrednika między polskim producentem a zamorskim odbiorcą.

Badania doprowadziły prof. Matysika do następujących ustaleń: inicjatywa grupy gdańskich kapitanów morskich spowodowała wydanie ordynacji w roku 1547, zawierającej protekcyjnoistyczne postanowienia, które jednak pozostały głównie na papierze. Także i dalsze decyzje Rady Miejskiej w tej sprawie z lat 1590—1604 nie zmieniły sytuacji: statki gdańskie o dużych kosztach eksploatacyjnych, nie znajdujące oparcia w państwowej potęgze morskiej, nie wytrzymywały obcej konkurencji. Niewątpliwie panowała w kwestii tej w Gdańsku różnica po-

265—269, przy czym wykład ich nie jest wzajemnie powiązany, a autor pozostawił czytelnikowi trud stwierdzenia przez porównanie owych fragmentów tekstu, czy i jakie zmiany w tych kwestiach nastąpiły.

⁸ Tak na przykład szczegółowe przedstawienie przepisów o zakazie wyrzucania balastu w porcie i w obrębie redy portu gdańskiego, podobnie jak zbyt drobiazgowo ujęcie przepisów o przeładunku towarów (ogółem s. 103—144), było chyba zbędne w tekście głównym.

głódów między niektórymi kołami kupieckimi zainteresowanymi w rozwoju własnej floty a patrycjatem, który obawiał się politycznych komplikacji, sporów z Danią, Holandią czy Anglią w razie podjęcia rygorystycznie przestrzeganej polityki protekcyjnej. W wieku XVII polityka taka stała się niemożliwa: „Mieszczaństwo prowadzące handel morski utrzymujące własną żeglugę, w drugiej połowie XVII w. mogło się utrzymać tylko przy silnym poparciu potężnej monarchii” (s. 228—229). Tego Gdańskowi brakowało, skoro polityce protekcyjnej przeciwny był główny producent zboża — rządząca krajem szlachta. W rozdz. VI pracy omówiona jest treść wilkierzy z lat 1547 i 1579 oraz recepcja prawa morskiego Hanzy, dokonana w roku 1597. Sprawa tej recepcji rzuca wiele światła na specyficzny rozwój prawa morskiego w Europie, w toku którego dochodziło do daleko idącej unifikacji przepisów prawa. Oto wilkierz z roku 1597 ustalił, iż należy stosować przepisy morskie prawa hanzeatyckiego z roku 1591. Ordynacja owa Hanzy została ówczesnie ogłoszona w Gdańsku drukiem. Analiza tych przepisów dokonana przez autora prowadzi do wniosku, iż prawo morskie Gdańska nie różniło się wiele od przepisów hanzeatyckich. To — rzecz jasna — ułatwiało decyzję o recepcji, a w rezultacie zrezygnowano na dwa wieki z własnej kodyfikacji prawa morskiego.

Szczególne zainteresowanie historyka prawa musi budzić rozdz. VII, który zawiera szczegółową analizę ordynacji o pracy na statkach z roku 1696. Nowożytne prawo pracy w dużej mierze wiedzie swe pochodzenie z przepisów o pracy na morzu. Tam najwcześniej spotykamy się z rozpowszechnieniem takich instytucji, jak urzędowe pośrednictwo pracy, normatywne określanie praw i obowiązków stron, czasu pracy itd. Omawiając gdańską ordynację autor rzucił ją na tło klasowego konfliktu kapitanów i właścicieli statków z jednej strony, a marynarzami z drugiej strony. Koniec wieku XVII zaostriżył w Gdańsku owe przeciwieństwa, co wpłynęło wyraźnie na zawarte w ordynacji liczne przepisy o karach za zbiegostwo ze statku, za bunt i nieposłuszeństwo wobec kapitana, przy czym ordynacja zmierza jednakże do ustalenia ścisłego, przepisami gwarantowanego minimum obowiązków kapitana statku wobec załogi, co miało złagodzić napięte stosunki w gdańskiej flocie handlowej.

W dalszym ciągu swej pracy, po krótkim omówieniu przepisów o żegludze przybrzeżnej (rozdz. VIII), autor przedstawił nam w rozdz. IX prawo morskie wilkierza gdańskiego z roku 1761. Jest to jeden z najważniejszych rozdziałów pracy (s. 263—331), dający syntetyczne omówienie tej części wilkierza z roku 1761, która zawarła obszerną próbę skodyfikowania całości przepisów prawa morskiego. Prace nad wilkierzem trwały od roku 1752, a niewątpliwym impulsem dało tu ogłoszenie w 1727 r. *Königlich-preussische Seerecht*. Problem wpływów pruskiej kodyfikacji morskiej był już w nauce podnoszony. Prof. Matysik nie przecenia zakresu tych wpływów, podkreślając słusznie, iż „obie kodyfikacje: pruska z 1727 r. i gdańska powstały w bardzo podobnych warunkach społeczno-gospodarczych, oparły się na praktyce bałtyckiej, wywodziły się z tych samych wcześniejszych wzorów — hanzeatyckich, niderlandzkich, skandynawskich” (s. 264). W analizie autora, znanego zresztą ze swych cywilistycznych zainteresowań, na czoło wysunęły się tym razem problemy morskiego prawa cywilnego⁹. W swych rozważaniach uwypuklił autor

⁹ Autor omówił kolejno: przepisy o statkach i ich budowie, o kupnie i sprzedaży statku, o dokumentach morskich, o właścicielach i kapitanach oraz załodze, o frachtowaniu i wyładowywaniu statków, o bodmerii, awarii i o ubezpieczeniach morskich. W tej ostatniej kategorii przepisów nowe kapitalistyczne elementy prawnogospodarcze znalazły dobitny wyraz.

szczególnie kwestię wzajemnego stosunku elementów feudalnych i kapitalistycznych w treści omawianego zbioru, rzucając w ten sposób światło na dwoisty charakter wilkierza z roku 1761 jako pomnika prawnego epoki przejściowej, powstałego w tym mieście dawnej Rzeczypospolitej szlacheckiej, w którym stosunki kapitalistyczne znalazły szczególnie sprzyjające warunki rozwoju. Ostateczny swój sąd sformułował Matysik następująco: „Prawo morskie wilkierza z 1761 r. stanowi jedyny pełny system prawa morskiego, który kiedykolwiek skodyfikowany był w Gdańsku. Nie jest to system harmonijnie zbudowany, obok postanowień o współwłasności statku wyrosłych w epoce feudalnej, nie brak tu dowodów istnienia kapitalistycznego układu stosunków w morskiej żegludze handlowej gdańskiej” (s. 329). Prawo morskie z roku 1761 — dzieło myśli prawniczej oryginalnej, choć opartej na bogatym dorobku przeszłości i ogólnobałtyckich doświadczeniach żeglugowych, stało na stosunkowo wysokim poziomie technicznym, rezygnowało w dużej mierze z kazuistyki i wprowadzało logiczny ład w układzie przepisów.

Pracę zamyka w rozdz. X krótki zarys dziejów prawa morskiego w Gdańsku po roku 1793. Nie obojętny dla oceny wartości kodyfikacji z roku 1761 jest fakt, iż dopiero w 100 lat później, bo w roku 1862 wprowadzenie powszechnego niemieckiego kodeksu handlowego uchyliło przepisy kodyfikacji z roku 1761.

Praca Stanisława Matysika przeorała teren mało zbadany i stanowi trwały wkład naukowy w badaniach nad dziejami praw specjalnych dawnej Rzeczypospolitej szlacheckiej. Wiele tu jeszcze zapewne przyniosą dalsze przyczynki¹⁰, którym drogę będzie otwierał opracowanie Matysika. Charakteryzując cele i metodę swej pracy pisał autor: „Studium ma charakter syntetyczny. Oznacza to, że jego zadaniem jest przedstawić pewien zamknięty obraz całości prawa morskiego Gdańska” (s. 22). Ten ambitny zamiar został w pełni uwieńczony sukcesem. Autor pokonał liczne trudności w opanowaniu materiału źródłowego, obszernej ale wymagającej kontroli literatury naukowej¹¹, borykał się także z trudnościami przy rozwiązywaniu zagadnień z dziejów gospodarczych Gdańska i problemów ustrojowych, a są to dziedziny badań, które nadal czekają na całkowicie nowe, syntetyczne ujęcia. Wydana estetycznie przez Wydawnictwo Prawnicze praca należy niewątpliwie do najpoważniejszych pozycji naukowych poświęconych dziejom Gdańska.

STANISŁAW SALMONOWICZ (Kraków)

Vilho Niitemaa, *Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter*, Suomalaisen Tiedeakatemian Toimituksia, Annales Academiae Scientiarum Fennicae, ser. B, t. 94, Helsinki 1956, ss. 416.

Polscy historycy prawa od niedawna podjęli studia nad historią prawa morskiego. Zainicjował je szkic prof. Karola Koranyiego pt. *Z zagadnień prawa morskiego w dawnej Polsce*¹. Z inspiracji tego uczonego powstała też cenna mono-

¹⁰ Na luki wymagające dalszych badań wskazuje sam autor na s. 71, 79, 82—84, 156, 213. Naszym zdaniem, szczególnie pożądane byłoby obecnie podjęcie badań nad udziałem Gdańska w tworzeniu międzynarodowego prawa morskiego.

¹¹ Autor wielokrotnie w swych nasyconych źródłowymi studiami rozważaniach prostuje dotychczasowe sądy literatury przedmiotu. Patrz np. s. 24, 65, 136, 175, 197. Omawiając zagadnienie ratownictwa nadbrzeżnego dokonał autor wiele korektur we własnych uprzednio wypowiedzianych sądach (w pracy o *iūs naufragii*) — s. 173 i nast.

¹ K. Koranyi, *Z zagadnień prawa morskiego w dawnej Polsce*, Lwów 1939, Odbitka ze Sprawozdań Tow. Nauk. we Lwowie, r. XIX, zesz. 1.