

Samsonowicz, Henryk

"Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit :
eine Untersuchung zur Sozial- und
Wirtschaftsgeschichte der Hanse",
Karl-Friedrich Olechnowitz, Weimar
1960 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 52/3, 599-601

1961

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

lub w przeważnej części inicjatywa inna, wynikająca z innych przesłanek? Przecież niejedno z opactw cysterskich powstawało w Polsce i gdzie indziej — „na raty”. Między zgłoszeniem, oceną możliwości fundacji przez komisarzy kapitulnych, uzyskaniem całości uposażenia fundacyjnego i przybyciem konwentu miały przecież niekiedy lata i w innych opactwach polskich i obcych. Interesujący wywód o związkach gospodarczych i politycznych biskupa włocławskiego z Pomorzem, o otoczeniu i o roli politycznej biskupa Michała, o jego działaniach wobec książąt pomorskich i cystersów na tle misji pruskiej, wszystko to w małym stopniu upoważnia do hipotezy, że biskup włocławski wycofał się z imprezy szpetalskiej między rokiem 1232 a 1235. To, że ponowne zgłoszenie opiewa na imię Boguszy, nie jest bynajmniej argumentem decydującym; ostatecznie przecież tronem nowego opactwa pozostał Szpetal.

Studium Szacherskiej wpisało się w kierowany przez prof. T. Manteuffla cykl badań nad rolą społeczno-polityczną i gospodarczą nowych zakonów w polskim rozdrobieniu feudalnym. Do klasycznego wzoru monografii uposażenia opactw cysterskich cykl ten wnosi niemało cennych zmian; omawiana tu praca godnie reprezentuje ten kierunek.

Aleksander Gieysztor

Karl-Friedrich Olechnowitz, *Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit. Eine Untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse*, Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte herausgegeben im Auftrag des Hansischen Geschichtsvereins t. III, Weimar 1960, s. XIX, 210.

Praca Olechnowitza omawiając okrętownictwo hanzeatyckie w XVI i XVII w. stanowi chronologiczne uzupełnienie cennych badań Heinsiusa¹. Autor w siedmiu rozdziałach omówił typy statków pływających po Bałtyku od XV w. i ich najważniejsze cechy konstrukcyjne, politykę budowlaną miast hanzeatyckich, wielkość flot i wielkość produkcji okrętowej, przedsiębiorstwa stoczniove i okrętowe, sytuację pracowników stocznioowych, ich organizację (głównie cechy cieśli okrętowych) i warunki pracy; przy okazji tego ostatniego rozdziału zostały omówione także nazwy statków. Książkę uzupełniają 44 aneksy, na które składają się wykazy części okrętowych poszczególnych przedsiębiorców, zestawienie zbudowanych statków przez poszczególne warsztaty w Lubecie, spisy produktów potrzebnych do pracy stoczni, przywileje itp. Jak z tego widać, książka stanowi ważną pozycję uzupełniającą nasze wiadomości o rzemiośle hanzeatyckim w schyłkowym okresie działania związku. Zagadnienia związane z techniką budowy, formami statków, statystyka flot hanzeatyckich, polityka okrętowa mieszczanstwa — jest pobieżniej potraktowana i oparta głównie na znanych materiałach, głównie Vogla, Baascha czy Hagedorna. Niewątpliwą zasługą autora jest tu uwzględnienie także w pewnej mierze XVII-wiecznej teorii budowy statków, dotyczącej tak konstrukcji, jak i ekonomii budowy. Przede wszystkim w grę wchodził tu głównie dzieło van Yka². Rozważania dotyczące form i metod rzemiosła okrętowego wnoszą natomiast wiele archiwalnego i nowego materiału. Autor drobniawo — szkoda tylko, że nie w formie tabel —

¹ P. Heinsius, *Das Schiff der Hansischer Frühzeit*, Weimar 1956.

² Cornelius van Yk, *De Neederlandsche Scheepsbou-Konst Open Gestelt*, Delft 1697.

wybrał ze źródeł wzmianki o placach rzemieślników, ich czasie pracy (i to na szerokim tle porównawczym (pln.europejskim), przedstawił układ sił społecznych w budownictwie okrętowym, szczególną wagę zwracając na rolę i znaczenie konstruktorów (*Schiffbaumeisters*), wybitnych specjalistów budujących nieprzerwanie przez parę dziesiątków lat lat po 2—3 statki rocznie. Jak zdaje się wynikać z materiałów zebranych przez autora w XVII wieku, rozwinęły się już dość skomplikowane formy kooperacji opartej na zaczątkach podziału pracy między specjalistami poszczególnych branży budowlanych. Najważniejszą rolę odgrywali tu cieśle okrętowi, których zadaniem była konstrukcja szkieletu statku. Problemem pierwszorzędnej wagi tak dla miast nadmorskich, jak i zapleczka było zdobycie surowca, czym zajmowali się specjaliści fachowcy. Na ogół znane rzeczy o spółkach przedsiębiorców, udziałach okrętowych, przystosowaniu statków do różnych celów, zakazach pracy akordowej na rzecz reglamentowanej dniówki, rozpadzie wspólnej polityki hanzeatyckiej w okresie rozwoju partykularnych interesów poszczególnych miast (XVI—XVII w.) — znalazły tu jeszcze jedno potwierdzenie w zebranych materiałach. Sytuacja rzemiosła okrętowego w schyłkowym okresie istnienia Hanzy została naświetlona dość szeroko. Natomiast warto podjąć dyskusję z pewnymi uwagami autora dotyczącymi: periodyzacji i ograniczenia terytorialnego, zagadnień statystyki okrętowej i wielkości statków, wreszcie pominięcia pewnych dość istotnych elementów w pracy o statku i jego powstawaniu — analizy kosztów.

Wydaje się, że Olechnowicz zbyt jednolicie traktuje cały omawiany przez siebie okres. Jedynym wyróżnieniem periodyzacyjnym jest okres 1608—1690 — lata koniunktury na budowę statków pływających na hiszpańskim i portugalskim szlaku. Niewątpliwie warto okres ten wyróżnić, ale błędem jest branie przykładów z pozostałych lat XVI, XVII a nawet XVIII w. w sposób całkowicie dowolny. Tak specjalizacja handlowa wewnątrz rozkładającego się Związku Hanzeatyckiego, jak i nowe warunki, jakie wytwarzały się w ekonomice europejskiej na przestrzeni omawianych dwóch stuleci, nie pozwalają na tego rodzaju postępowanie badawcze. Lata wojen na Bałtyku, rozwój protekcjonizmu Prus itp. także wpływały na wytworzenie się różnych sytuacji w stoczniach miast nadbałtyckich. Z tym zastrzeżeniem wiąże się ściśle następne. Autor wykorzystuje głównie materiały lubeckie, a porównawczo innych miast wendyjskich, Gdańska, Bremy i Hamburga. Jeśli dla średniowiecznego okresu działania Hanzy byłoby to słusznym postępowaniem, to nie wydaje się słuszne dla czasów nowożytnych. I Gdańsk i Hamburg (ten ostatni nawet wbrew swojej formalnej długiej przynależności do Związku) tak daleko odbiegły od modelu ekonomicznego reprezentowanego przez Lubekę, że dane z tych miast mogą chyba zaciemniać uzyskiwany obraz. Samo stwierdzenie autora, że Gdańsk budował statki na obcy rachunek w przeciwieństwie do Lubeki XVI, XVII w. oczywiście sprawy nie wyjaśnia. Dlatego stwierdzić wypada, że praca Olechnowicza przynosi wyniki miarodajne dla tzw. miast wendyjskich położonych nad Bałtykiem, odzwierciedlając panujące w rzemiośle okrętowym stosunki produkcyjne w znacznym stopniu opierające się jeszcze w XVII w. na formach przynajmniej z XV w. W miastach rozwijających się gospodarczo i opierających swój byt na bardziej nowoczesnych założeniach ekonomicznych sytuacja kształtowała się inaczej w większym stopniu reprezentując formy kapitalistycznej prostej kooperacji czy nawet manufaktury rozproszonej³.

³ Por. M. Bogucka, *Rzemiosło gdańskie w XVI—XVII w.* (praca w druku), rozdział o przemyśle okrętowym.

Dalszą sprawą jest zagadnienie tak liczby statków, jak i ich tonażu. Autor opiera się tu na danych Vogla nie analizując ich zresztą dokładnie: czy wlicza do swych zestawień małe łodzie, statki rzeczne itp.? Skądinąd wiadomo, że w źródłach nie zawsze notowano statki o wyporności poniżej 20 łasztów. A wydaje się, że niemal cały śródlądowy spływ, bliska komunikacja przybrzeżna, właśnie korzystały z tych najmniejszych jednostek. Samo obliczanie tonażu w źródłach współczesnych też nie jest precyzyjne. Wiemy np., że źródła celne jeszcze w końcu XVII w. notowały raczej wielkość oddającą wagę przywiezionego towaru, a nie wyporność⁴. Stwierdzenie autora o dużym znaczeniu budowy 300-łasztowych statków wiąże się raczej z częstszym występowaniem w źródłach tych właśnie dużych jednostek. Niemniej rozwój form i specjalizacja typów statków w ciągu 2 stuleci niewątpliwie zwiększyła przeciętną wyporność floty hanzeatyckiej.

Wreszcie sprawa ostatnia. Na podstawie załączonych aneksów źródłowych zestawiających surowiec potrzebny do budowy statku oraz zestawień płac robotników stocznicowych można było dokonać obliczenia kosztów produkcji i uchwycić stosunki zachodzące między jej poszczególnymi kierunkami wkładów — zagadnienie istotne dla analizy modelu ekonomicznego epoki. Na podstawie wstępnych analiz wydaje się, że w stoczniach Lubeki koszty robocizny były bardzo wysokie w stosunku do kosztów związanych z nabyciem surowców. Rzuca to na strukturę gospodarczą opisywanych terenów — tak miasta, jak i wsi. Brak jest także rozważenia czasu funkcjonowania statku budowanego w XVI, XVII w. Czy był on trwalszy od łodzi XIV/XV-wiecznej pływającej przeciętnie 3 lata?

Szkoda także, że na tle społecznego obrazu produkcji stocznicowej autor nie zajął się kulturą materialną i narzędziami pracy majstrów i czeladników okrętowych. Zagadnienia te czekają na opracowanie, do którego da niewątpliwie asumpt pionierska dla tej epoki praca Olechnowicza.

Henryk Samsonowicz

Edmund Cieślak, *Walki ustrojowe w Gdańsku i Toruniu oraz w niektórych miastach hanzeatyckich w XV w.*, Gdańsk 1960, s. 373.

Praca E. Cieślaka, oparta na bogatym materiale rękopiśmiennym i drukowanym oraz na licznych opracowaniach, stanowi kontynuację i poważne uzupełnienie dotychczasowych badań autora, opublikowanych w kilku artykułach¹. Stawia ona sobie za cel zarówno poszerzenie dotychczasowej wiedzy o rewoltach w miastach nadbałtyckich w I poł. XV w., jak również nowe ujęcie tego zagadnienia.

Podstawę źródłową pracy stanowią zasoby trzech archiwów: Oddziału Wojewódzkiego Archiwum Państwowego w Toruniu (korespondencja, księgi czynszów i ławnicze, kroniki i rachunki miejskie), Wojewódzkiego Archiwum Państwowego w Gdańsku (korespondencja, recesy ordyników, *missiva*, księgi ławnicze

⁴ H. Samsonowicz, *Materiały do dziejów żeglugi morskiej w XVII w. (Ruch w porcie gdańskim w 1688 r.)*, „Kwartalnik HKM” t. VIII, 1960, nr 3, s. 305.

¹ Szczególnie: *Rewolty gdańskie w XV w. (1416—1456)*, „Kwartalnik Historyczny” t. LXI, 1954, nr 3; *Rewolta w Lubece 1408—1416*, „Przegląd Zachodni” t. X, 1954, nr 3/4.