

# Gierszewski, Stanisław

---

"Gdański przemysł okrętowy od XVI do początku XIX wieku", Z. Binerowski, Gdańsk 1963 : [recenzja]

---

Przegląd Historyczny 56/2, 328-330

---

1965

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://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.

z niecierpliwością czekać będą czytelnicy na dalsze dzieła Mariana Małowista z kręgu jego afrykańskich dociekań. Prace te z pewnością wzbogacą wiedzę i świadomość historyczną polskich dziejopisarzy zagłębionych na ogół w sprawach Polaków, rzadziej już innych Europejczyków, przyczynią się do deparafializacji polskiego oglądu procesów żywej historii, tak odległej jak i współczesnej.

Tadeusz Łepkowski

Z. Binerowski, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*, Gdańsk 1963, s. 298, ryc. 13.

Powojenna historiografia polska może poszczycić się już szeregiem wartościowych publikacji z zakresu dziejów Gdańska. M. in. niemało zdziałano, jeśli chodzi o dzieje wytwórczości tego ośrodka handlu morskiego. Po dwu książkach M. Boguckiej o rzemiosłach gdańskich otrzymaliśmy teraz studium dotyczące produkcji najściślej związanej z morskim charakterem miasta. Książka Z. Binerowskiego winna być rozpatrywana nie tylko jako monografia jednego z rzemiosł gdańskich, ale przede wszystkim z punktu widzenia problematyki dziejów budownictwa okrętowego, dziedziny o stosunkowo młodych tradycjach.

Książka Z. Binerowskiego składa się z sześciu rozdziałów, załącznika statystycznego wraz z komentarzem oraz 21 tabel statystycznych w tekście. Została ona opracowana na podstawie bogatych archiwaliów gdańskich z WAP i Biblioteki PAN (księgi cechu cieśli okrętowych, cechu powroźników i cechu szyprów morskich, akta i księgi rady m. Gdańska itp.). W logicznym układzie autor omówił zagadnienie bazy surowcowej, lokalizację i urządzenia techniczne budowy statków, organizację, technikę i rozmiary produkcji, zatrudnienie, organizację cechową oraz stosunki produkcyjne. Autor doszedł do wniosku, że stocznie gdańskie posiadały dobrą i bogatą bazę surowcową i w wystarczającym stopniu zaopatrywane były w różnego asortymentu materiały do budowy statków. Gdańsk posiadał kilka stałych placów stoczniowych, a stosownie do rozwoju przemysłu okrętowego wzrastała też (zwłaszcza w XVIII w.) ilość miejsc budowy i naprawy statków. Świadczy to o dynamice rozwojowej tego ośrodka.

W rozdziale III książki Z. Binerowski zajął się organizacją i techniką produkcji, tj. zagadnieniami administracyjno-porządkowymi, procesem budowy (w tym miejscu omówił sprawę kontraktu, gromadzenia materiału oraz wymogów co do modelu i rysunku teoretycznego), typami budowanych statków, ich wielkością i kosztami budowy, a także remontami i technologią rzemiosł kooperujących. Zdaniem autora proces budowy statków w Gdańsku nie odbiegał od cech właściwych innym dużym ośrodkom, w zasadzie też budowano tu wszystkie typy statków (od kilku do 500 łasztów) eksploatowanych w żegludzie bałtyckiej, na Morzu Północnym i w żegludze przybrzeżnej oraz śródlądowej.

Szczególnie cenny rozdział IV traktuje o rozmiarach produkcji nowych jednostek, o remontach i zatrudnieniu. W badanym okresie autor dostrzega kilka faz rozwoju produkcji i jej natężenia: 1. okres zastoju od początku XVI do połowy XVII w., 2. ożywienie produkcji w drugiej połowie XVII w., 3. krótkotrwały zastój w pierwszej połowie XVIII w., 4. ponowne ożywienie od około lat czterdziestych, przechodzące w nieotwarty w ciągu XVII i XVIII w. stopień rozkwitu w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XVIII stulecia, 5. gwałtowny spadek produkcji w latach siedemdziesiątych, mimo paroletnich okresów poprawy, utrzymujący się do 1795 r., 6. pewną poprawę koniunktury w końcu XVIII i na początku XIX w.

Dwa ostatnie rozdziały tematycznie różnią się nieco od poprzednich. Znajdujemy tu omówienie życia wewnętrznego cechu cieśli okrętowych oraz cechów

rzemiosł kooperujących, a więc władz i administracji cechów, hierarchii cechowej, warunków i przebiegu nauki, a także specyfiki życia cechowego. Autor zajął się ponadto rolą kapitału kupieckiego i cechów w procesie produkcyjnym, warunkami pracy i płacy oraz walką klasową. W odróżnieniu od szeregu innych ośrodków gdański przemysł okrętowy XVII—XVIII w. ujęty był w cechowe ramy organizacyjne (cechy cieśli okrętowych, powrozników, traczy i tkaczy płótna żaglowego) i odznaczał się (prócz wysokiego stopnia społecznego podziału pracy) znaczną koncentracją siły roboczej oraz silnym uzależnieniem od kapitału kupieckiego, jedynie zdolnego do inwestowania w budowę statków. Drugorzędną natomiast rolę odgrywały w procesie produkcji cechy. Zróżnicowane były też płace, przy czym ich wzrost nie nadążał za zwykłą cen artykułów pierwszej potrzeby. Fakt ten rzutował na powstanie i zaostrzenie konfliktów klasowych, występujących przede wszystkim w rzemiosłach kooperujących ze stoczniami.

Dysertacja Z. Binerowskiego posiada tak wiele wątków tematycznych, iż nie sposób tu wszystkie zreferować. Zajmijmy się kilkoma kwestiami zasługującymi na szczególną uwagę, przy tej okazji wskazując też momenty dyskusyjne.

Pierwsza kwestia to zaopatrzenie stoczni w surowiec drzewny. Autor starał się wykazać, iż mimo dużego eksportu drewna drogą morską nie miała jego ilość pozostawała na miejscu, na zaopatrzenie lokalnego rynku. Nie zachowały się wprawdzie dane określające, jaki odsetek przywożonego surowca pozostawał w stoczniach, tym niemniej przekonuje argument autora, że „brak ograniczeń handlu drewnem jest niewątpliwie pośrednim dowodem jego dostatku na miejscowym rynku” (s. 46). Ponieważ w omawianym okresie w większości ośrodków stoczniowych Bałtyku istniały poważne trudności zaopatrzeniowe (znajdujące wyraz w licznych ograniczeniach budowy i wywozu)<sup>1</sup>, Gdańsk w tym kontekście może rzeczywiście uchodzić za ośrodek o dużym potencjale wytwórczym.

Druga kwestia to zagadnienie remontów statków w stoczniach gdańskich, stanowiące istotne *novum* publikacji<sup>2</sup>. Autor pokusił się o statystyczną analizę zagadnienia, opartą o bardzo interesujące materiały komisji awarii statków<sup>3</sup>. Wartość tych danych podnosi fakt, iż są to jedyne, dotychczas znane z terenu południowo-bałtyckiego. Nie udało się jednak w pełni objaśnić przyczyn okresowych koniunktur w zakresie remontów statków. Porównanie przez autora liczby wchodzących do portu statków z liczbą przeprowadzonych w tym czasie remontów wykazało brak jakiegokolwiek paraleli, toteż skłonny on jest szukać źródeł wspomnianych koniunktur raczej w warunkach atmosferycznych i poziomie nawigacji (s. 140).

W omawianej pracy zwraca także uwagę próba statystycznego uchwycenia współzależności pomiędzy fluktuacjami liczby czeladników, uczniów i mistrzów cieśli okrętowych a liczbą statków wybudowanych i remontowanych w latach 1695—1810 (ryc. 11). Pomysł powiązania stanu zatrudnienia z dynamiką produkcji rzucił już E. Baasch<sup>4</sup>, próbował to rozwiązać także Cz. Biernat<sup>5</sup>. Badacze ci suponowali, że wzrost liczby uczniów oznaczał ożywienie produkcji. Z. Binerowski poszedł znacznie dalej, gdyż w zakres tych metodycznie interesujących kwestii

<sup>1</sup> St. Gierszewski, *Studia nad dziejami stoczni południowo-bałtyckich XVI—XVII wieku*, „Rocznik Gdański” t. XXI, 1962, s. 127—129.

<sup>2</sup> Por. też znacznie rozszerzone opracowanie tego problemu: Z. Binerowski, *Problematyka remontów statków w gdańskim przemyśle okrętowym w XVIII wieku*, „Studia Gdańsko-Pomorskie” pod redakcją E. Cieślaka, Gdańsk 1964, s. 191—211.

<sup>3</sup> Te cenne źródła omówił Z. Binerowski w artykule pt. *Z problematyki źródeł do dziejów budownictwa okrętowego w Gdańsku w XVIII—XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” t. XXVI, 1961, z. 1, s. 65—74.

<sup>4</sup> E. Baasch, *Beträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik*, Hamburg 1899, s. 200.

<sup>5</sup> Cz. Biernat, *Życie portowe Gdańska w XVII—XVIII wieku*, „Szkice z dziejów Pomorza” cz. II, Warszawa 1959, s. 245—246.

włączył także statystykę czeladników i mistrzów oraz statystykę remontów. Uważa on, że „wahania krzywych wyrażających ilość wpisanych uczniów oraz mistrzów mniej więcej odzwierciedlają natężenie produkcji tak w zakresie budowy nowych statków, jak również prac remontowych”, produkcji tej nie da się natomiast objaśnić ewolucją liczby czeladników (s. 136). Powyższa teza w pełni nie przekonywuje. Ryc. 11 wskazuje bowiem, iż krzywą wzrostu liczby uczniów i mistrzów można powiązać z koniunkturami tylko w dziedzinie budowy nowych statków, natomiast wzrost liczby czeladników wykazuje tendencję zbliżoną do stwierdzonej przez autora odnośnie liczby remontów. Ponadto uderzający jest przeciwstawny sobie układ krzywych produkcji nowych statków i remontów, świadczący o „zamykaniu portfela” zamówień na nowe jednostki w okresach wzrostu liczby remontów. Wskazywałoby to z kolei na granice możliwości produkcyjnych gdańskich warsztatów okrętowych w XVIII w. Rzecz jasna uwagi moje dotyczą tylko tendencji generalnych, długofalowych. Inna sprawa, to zmiany krótkotrwałe, paroletnie.

Omawiając typy budowanych statków, autor nie w każdym wypadku mógł wystarczająco udowodnić, iż dany typ statku, spotykany w wykazach gdańskiej floty handlowej, był właśnie budowany w Gdańsku. Nie można przecież wykluczyć, że niektóre z wymienionych przezeń typów (s. 93 nn.) były zakupione w innych ośrodkach stoczniowych i w Gdańsku w ogóle nie budowane. Mam na przykład wątpliwości, czy zajmowano tu się budową statków wiślanych takich jak dubasy, komięgi, byki, galary, łyżwy, kozy i inne. Autor wykazał wprawdzie, iż w Gdańsku znajdowało się specjalne miejsce budowy statków rzecznych, wydaje się jednak, że chodziło w tym wypadku o jednostki większe, np. szkuty. Odnośnie komięgi Z. Binerowski przyznaje przecież, iż używana była na ogół do jednorazowego tylko spławu do Gdańska i następnie była tu rozbierana (s. 97). W Gdańsku więc jej nie budowano.

Wydaje się ponadto, iż omawiając lokalizację placów budowy autor nie dość wyraźnie określił panujące w tej dziedzinie stosunki własności (rozdział II). Chodzi o to, czy place stoczniowe były własnością cechu cieśli okrętowych, czy też były dzierżawione od rady. Z. Binerowski rozstrzyga tę wątpliwość dopiero w rozdziałach następnych (s. 170, 215).

Powyższe uwagi oraz drobne uchybienia redakcyjne (w paru miejscach szwankuje nieco forma wykładu), oczywiście nie podważają przekonania, iż ukazanie się książki Z. Binerowskiego jest ważnym wydarzeniem w polskich badaniach historyczno-morskich. Wartość jej należy mierzyć między innymi faktem, iż zawiera ona wszechstronne opracowanie dziejów największego (obok Lubeki) ośrodka produkcji stoczniowej na południowym Bałtyku w XVII i XVIII w. Do istotnych osiągnięć Z. Binerowskiego, rzutuujących także na pełniejsze zrozumienie całości przemysłu okrętowego naszego wybrzeża w epoce feudalnej, należy gruntowne opracowanie przede wszystkim takich kwestii, jak problemy zatrudnienia, koszty budowy i remontów oraz rozwój i rola tych ostatnich w dziejach stoczni gdańskich. Są to bowiem zagadnienia podstawowe w każdym studium z zakresu ekonomiki przemysłu okrętowego.

*Stanisław Gierszewski*

Jerzy Łojek, *Ze studiów nad czytelnictwem prasy w Polsce w końcu XVIII wieku (1780—1793)*, „Rocznik Historii Czasopiśmiennictwa Polskiego” t. II, 1963, s. 5—31.

Rozprawka ta stanowi interesującą i pionierską próbę zbadania recepcji czasopism polskich ostatniej ćwierci XVIII w. Autor sięgnął do tematu mało popularnego i niedocenianego. Zarówno w badaniach historyczno-literackich dawniejszych