

# Samsonowicz, Henryk

---

## "De Hanze en Vlaanderen", J. H. A. Beuken, Vroenhoven 1952 : [recenzja]

---

Przegląd Historyczny 44/3, 438-441

---

1953

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.

nie jest chaotyczne, niektóre wydarzenia są dwukrotnie powtarzane, co można by uzasadnić tym, że w pierwszej części były Autorowi potrzebne dla rozbiorów źródła, w drugiej dla systematycznego wykładu. Mimo tych braków „Szkice“ pozostaną cennym wkładem do poznania dziejów południowo-zachodniej Rusi XIII wieku.

*Bronisław Włodarski*

J. H. A. B e u k e n : De Hanze en Vlaanderen. Vroenhoven (1952), s. 205, 3 nlb.

Jednym z najważniejszych czynników kształtowania się późno feudalnej Europy był związek miast północno-niemieckich — Hanza. Rola jej przejawiała się w ujęciu i zorganizowaniu handlu na znacznym terenie północnej Europy, w stworzeniu wielu centrów handlowych — wytwarzających kapitał handlowy i lichwiarski i rozwijających się m. in. kosztem zaplecza wiejskiego — przeważnie bardzo szerokiego. Oczywiście, że miasta hanzeatyckie wpływały z kolei na rozwój swego zaplecza, doprowadzając do coraz większej produkcji towarowej, organizując uprawę i stwarzając zapotrzebowanie na produkty wiejskie. Nic więc dziwnego, że trudno pisać o jakimkolwiek odcinku życia społecznego XIII — XV w. w północnej Europie, nie poruszając spraw związanych z istnieniem Hanzy.

Holenderski uczyony J. H. A. Beuken postawił przed sobą zadanie opracowania stosunków hanzeatycko-flandryjskich. Problem ten jest niezmiernie ważny i wybrany słusznie. Badając rozwój obrotu towarów Flandrii zmierzającej od XV wieku szybkimi krokami do kapitalizmu, można było dojść do wielu cennych spostrzeżeń, biorąc pod uwagę, iż stanowiła ona jeden z poważniejszych ośrodków produkcji przemysłowej na terenie ówczesnej Europy (sukno). Jasną jest rzeczą, jak poważne musiały być kontakty pomiędzy przemysłową Flandrią a Hanzą reprezentującą interesy kupców, nie produkujących a tylko obracających poszczególnymi towarami. Autor podzielił swoją pracę na trzy części, omawiając kolejno Hanzę we Flandrii w czasie pokojowych kontaktów handlowych, okres naprężonych stosunków przenoszenia składu hanzeatyckiego, wreszcie koniec osady hanzeatyckiej w Brugge i przeniesienie jej stamtąd do Antwerpii. Już same tytuły części pracy wskazują na to, że autor na pierwszy plan wysunął raczej zagadnienia polityczne. Rzeczywiście głównie, szczególnie w 2 i 3 części swej pracy, zajmuje się zagadnieniami stosunków politycznych Hanzeatów z Flandrią. Ponieważ polityka Hanzy niemieckiej z zasady wyływała z takich czy innych posunięć i dążeń gospodarczych, więc ustawienie materiałów w książce B. zaskakuje raczej czytelnika i wielu rzeczy mu nie tłumaczy. Osią, około której według autora, kręci się cała polityka, jest hanzeatyckie prawo składu we Flandrii. Niewątpliwie jest to jeden z najważniejszych problemów przy badaniu średniowiecznej organizacji handlowej, ale bynajmniej nie jedyny. Walka Hanzeatów z Flandryjczykami o rynek nie ograniczała się przecież do walki o utrzymanie czy zdobycie prawa składu w jednym mieście — Aardenburgu (od 1280 r.) czy później Brugge.

Pierwsza część pracy jest najbardziej interesująca. Autor omawia bowiem rozwój portowego kompleksu Brugge, położenie jego na skrzyżowaniu wielu dróg lądowych i morskich; szczególnie dokładnie zajmuje się drogą na Wschód, wreszcie opisuje organizację Hanzy we Flandrii. Jako punkt, gdzie w XIII w. był skład na „sukno.

wosk, wełnę, miedź, zboże i wszelkie inne dobra przywożone“, Brugge rozwijało się wyjątkowo szybko. I wdzięczną rzeczą dla historyka byłoby zbadanie, dla jakich odbiorców szły poszczególne towary. Zapewne już w XIV w. zboże było konieczne dla nasycenia nie tylko rynku miejskiego, ale częściowo także i wsi.

Niestety autor nie rozważał w ogóle tego problemu, ograniczając się do podawania wiadomości dotyczących tylko przywozu towarów do portu. Sugestywnie też i barwnie opisał tłumy cudzoziemców nad zatoką Zwijn (s. 15). O rozwoju miasta świadczyły liczne kolonie zakładane przez kupców z rozmaitych krajów. I tak mieszczanie z Lubeki założyli swój „kantor“ w 1282 r., z Hamburga w 1306, z Bai w 1284, z Anglii 1285, Szkocji 1291, Florencji, Gaskonii i Burgundii w 1292, z Danii w 1304, z Portugalii w 1308, wreszcie Wenecjanie w 1335 i kupcy z Bilbao w 1344 roku. Najwybitniejszą rolę odgrywali Anglicy przywoząc wełnę niezbędną dla rozwoju flandryjskiego przemysłu suknienniczego. Hanzeaci (Gdańsk, Lubeka, Hamburg) dostarczają żywności — zboża i licznych produktów leśnych (m.in. popiołu niezbędnego w średniowieczu do barwienia sukna, o czym autor zdaje się nie wiedzieć) i wreszcie duże znaczenie mają, wprawdzie mało liczni, Wenecjanie, handlujący produktami Bliskiego Wschodu i przedmiotami zbytku. Biorąc pod uwagę to wszystko, słusznie chyba podkreśla autor rolę Brugge przede wszystkim jako punktu przeładunkowego rozmaitych towarów idących tranzytem dalej. Natomiast niesłusznie pomija rosnące zapotrzebowanie samej Flandrii na najrozmaitsze produkty. Popada raczej w przesadę stwierdzając parokrotnie, iż Brugge było końcowym zachodnim punktem wielkiej drogi równoleżnikowej Hanzeatów. Traktując z niewątpliwą już przesadą Brugge jako *emporium totius Orbis celeberrimum* — mówiąc słowami ówczesnego mieszkańca tego miasta — traktuje je jako punkt przeładunkowy towarów hanzeatyckich, np. włoskich, flandryjskich, angielskich, hiszpańskich itp. Tego rodzaju przedstawienie sprawy nie jest rzeczą słuszną. Wszak wiemy, że statki hanzeatyckie (m. in. i Gdańska) docierały od końca XIII czy I połowy XIV w. do Bai, Bilbao, a nawet Lizbony, że jadąc przez Brugge, czy też omijając je, bardzo ściśle kontakty handlowe utrzymywano z Londynem, Bristollem, Newcastle, Edynburgiem i Aberdeen. Również z innej strony, poprzez miasta nadreńskie i pld. niemieckie (Norymberga, Ulm), utrzymywano liczne kontakty z Włochami. Nie negując rzeczywiście bardzo dużego znaczenia Brugge jako punktu przeładunkowego i ośrodka handlu pń. Europy, nie można jednak przeceniać jego znaczenie dla handlu hanzeatyckiego.

Mówiąc już o Brugge jako o punkcie, gdzie koncentrowały się interesy wielu miast hanzeatyckich, bardzo pobieżnie omawia autor, jakie towary były przez Hanzeatów przywożone i co w zamian za nie było wywożone z Brugge. Nie wspomina niemal o tak podstawowym artykule przewożonym głównie przez statki Hanzy pruskiej i inflanckiej, jakim było drzewo i wszelkie leśne produkty (smoła, dziegieć, popiół, klepki itp.) Ważnym również produktem przywożonym przez Hanzeatów było też mięso (zboże dopiero od XV w. zaczęło odgrywać ważną rolę w handlu Hanzeatów). Z drugiej strony wzamian za te produkty (do których, o czym autor wspomina, dochodziła miedź węgierska) Hanzeaci zakupywali i wywozili z Brugge przede wszystkim sukno i śledzie, a następnie sól, wina reńskie, piwo (sic!), chmiel, orzechy, owoce i nierzadko luksusowe towary włoskie (o czym warto by wspomnieć jako o problemie minimalnie rozpracowanym), wreszcie wysokiej jakości artykuły miejscowego przemysłu cechowego.

O wiele dokładniej zajmuje się autor zagadnieniem organizacji handlu kupiectwa hanzeatyckiego we Flandrii i stosunków dyplomatycznych rozwijających się już od końca XIII w. coraz bardziej pomiędzy miastami nadbałtyckimi a Flandrią. (Podkreśla autor m.in. wybitną rolę, jaką w nawiązaniu i utrzymywaniu stosunków dyplomatycznych Hanzy z Flandrią w 30-tych latach XV w. odegrał słynny burmistrz gdański Henryk Vorrath). W związku też z organizacją handlu bardzo dokładnie omawia przebieg dróg handlowych wiodących ze wschodu do Brugge. Obok bowiem najtańszej i najbardziej znanej drogi morskiej do Holandii i Flandrii prowadziła ważna droga lądowa z Lubeki i Hamburga rozgałęziająca się w Kampen lub Hardewijk na wiele szlaków handlowych, łączących się z drogą nadreńską z Kolonii. Wiodąca lądem przez Holandię droga przez Lingen, Hardenberg, Zwolle, Utrecht, Dordrecht, Brede i Antwerpię była bezpośrednim przedłużeniem szlaku Lubeka—Brugge, znanego jako słynna *Vlaamse straat*. Czytelnika polskiego zainteresują niewątpliwie opisane kontakty Brugge z Gdańskiem i innymi miastami Hanzy pruskiej, jakkolwiek wiele dorzucić by można w związku z organizacją *Oosterlingen*. Interesującym np. czynnikiem są nieomówione przez autora spółki kupieckie rekrutujące się z członków kilku czy kilkunastu wielkich rodzin patrycjuszowskich, które posiadały swych przedstawicieli w wielu miastach Hanzy. Do spółek takich jak Buramera, Ditmera i Borupa, Schunemana i Molnera czy Warendorpów i Van Gochów wchodziłi przedstawiciele wielkiego kupiectwa; celem takiej spółki międzymiejskiej było osiągnięcie jak największych dochodów handlowych za pomocą ulepszenia transportu przez budowanie okrętów — szybciej i lepiej, niżby na to pozwoliły finanse jednego człowieka i utrzymywania względnie przynajmniej bezpieczeństwa dróg handlowych, zwalczając piratów itp. Spółki kupieckie mające swoje siedziby np. w Gdańsku i w Brugge czy w Nowogrodzie i Rydze, operowały w XIV a głównie XV wieku, flotami złożonymi z kilkunastu nieraz statków, z których należące do Hanzy wschodniej dochodziły nierzadko do 160 łasztów pojemności (brutto). Biorąc pod uwagę znaczną różnicę cen np. na artykuły leśne, czy zboże we Flandrii i np. w Prusach, zyski musiały być duże, w wypadku szczęśliwego dowiezienia towaru na miejsce przeznaczenia (łaszt żyta w Gdańsku w 1443 r. kosztował np. 15 — 16 grzywien pruskich, w Londynie 42, w Brugge 48. Łaszt popiołu w Gdańsku 9 grz., w Brugge 27 itp.). Dodać też należy, że wg Sattlera (*Handelsrechnungen d. Deutschen Ordens*, s. 74—75) załadunek okrętu drzewem i fracht do Flandrii kosztowały ponad 100 grzywien. Są to dane, która pozwalają lepiej zrozumieć charakter handlu hanzeatyckiego, a nie są omówione przez autora.

Słusznie natomiast i celowo podaje autor wiadomości dotyczące stosunków i kontaktów rozmaitych kupców, na terenie samego kantoru hanzeatyckiego we Flandrii. Opisuje więc rolę klasztorów przy wymianie, walce z Anglikami na terenie Flandrii, zasięg interesów poszczególnych kupców itp. Można by na podstawie wydanych dokumentów z *Hansisches Urkundenbuch* temat ten rozwinąć, zajmując się bliżej rodziną Pijl, handlującą z Danią, Prusami, Mazowszem i Rusią w XIV/XV w. czy rodziną Huxer, lecz zasadniczo problem ten bezpośrednio nie łączy się z zagadnieniami opracowywanymi przez Beukena.

Interesujące są natomiast dane (s. 42) przytoczone przez autora a dotyczące od pocz. XIV w. stale wzrastających obrotów towarów hanzeatyckich na terenie Brugge i wnioski z faktu tego wyciągane.

O wiele dokładniej zajmuje się autor walką toczącą się od połowy XIV wieku pomiędzy Hanżą a miastami flandryjskimi o jak najdogodniejsze i jak największe przywileje handlowe. Tak hanzeaci jak Flandryjczycy czerpali z wzajemnego handlu wielkie korzyści — walczono też zażarcie o to, by korzyści te możliwie zmonopolizować po jednej stronie. Stąd cały szereg interwencji dyplomatycznych, przenoszenie głównego kantoru hanzeatyckiego do Aardenburga, następnie do Brugge, stąd liczne blokady handlowe Flandrii, nie zawsze i im później tym rzadziej udane (lata 1358—1360, 1388—1392, 1451—57) i wreszcie na tym tle starcia zbrojne, łupienie okrętów przeciwników itp. Obie strony wiązały się z najrozmaitszymi potęgami Europy, włączały się czynnie do polityki ogólnoeuropejskiej (np. stosunki z Burgundią w okresie jej największego rozwoju XV w.). Flandryjczycy stopniowo, od połowy XV wieku zdobywają o tyle przewagę nad Hanżą, iż nie stanowi już ona jedyne wielkiego partnera do handlu z krajami Bałtyckimi. Zwiększa się z każdym rokiem penetracja Anglików na Wschodzie, coraz większą rolę zaczyna odgrywać flota holenderska. Hanza słabnie, wycofuje się z Brugge i cały swój wysiłek skupia na założenie i rozwój nowego kantoru w Antwerpii (1516 r.) (z którą zresztą od XIV w. utrzymywała już żywe kontakty).

Autor kończy pracę krótkim pokazaniem zamierania wpływów Hanzy, jej coraz szybszego upadku na terenie Flandrii (aż do XVIII w.) nie podając zresztą przyczyn takiego stanu rzeczy, a dając tylko cyfry (s. 178) mówiące o malejących obrotach handlowych. Autor stojąc na gruncie tradycyjnej nauki burżuazyjnej nie jest zdolny dostrzec istotnych przyczyn załamania się i upadku Hanzy: zaplecze, na którym niejako pasożytowało wielkie kupiectwo, rozwinęło swój przemysł, swój handel tak dalece, że potrafiło się stopniowo wyswobodzić od opanowujących je gospodarczo kupców hanzeatyckich. Ci ostatni stali się już niejako niepotrzebni, miasta ich straciły swoją dominującą pozycję w gospodarce płn. Europy, a ponieważ potęgę swą zawdzięczały głównie wielkiemu handlowi — więc zaczęły upadać (pomijając te, które zdołały przystosować się do nowych warunków, np. Gdańsk). Ograniczoność naukowej postawy autora przejawia się również w stawianiu na pierwszy plan zagadnień politycznych, i na ujmowaniu ich jako zasadniczego nurtu dziejowego.

Stwierdzić również należy braki w dziedzinie faktografii, spowodowane m.in. wykorzystaniem i to niepełnym tylko drukowanych źródeł.

Mimo więc niewątpliwie cennych wiadomości, jakie podaje praca Beukena, na pewno nie można zgodzić się ze słowami autora piszącego, iż „praca jego daje syntezę stosunków hanzeatycko - flandryjskich“ (s. 9).

*Henryk Samsonowicz*

Z b i g n i e w O g o n o w s k i: Arianie polscy. Warszawa, Wiedza Powszechna — Czytelnik, 1952, s. 153.

Bieżący rok Odrodzenia nie tylko nakłada na badaczy tego okresu obowiązek wzmoczonej pracy naukowej nad zagadnieniami Renesansu, ale stawia także palący postulat dzielenia się wynikami badań z wszystkimi pozostającymi poza kręgiem wtajemniczonych fachowców. To drugie zadanie jest w tej dziedzinie wiedzy bodajże trudniejsze na obecnym etapie od pierwszego.