

Samsonowicz, Henryk

"Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pay-Bas (XIIIe-XVIe siècle), Jan Craeybeckx, przedm. Charles Verlinden, Paris, 1958 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 52/1, 181-183

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.

Jan Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation: les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII^e—XVI^e siècle)*, przedmowa Charles Verlindena, École Pratique des Hautes Études, VI^e Section, Centre de Recherches Historiques, Serie: Ports—Routes—Traffics, IX, Paris 1958, s. XXXII + 315.

Już w 1933 r. Henri Pirenne podkreślał na łamach „Annales d'Histoire Économique et Sociale“ znacznie wielkiego handlu winem w średniowieczu. W ćwierć wieku po jego artykule temat ten doczekał się szerszego opracowania. Praca Craeybeckxa stanowi przy tym niewątpliwie i cenną i ciekawą pozycję. Autor postawił wiele problemów, nie zraził się trudnościami, postarał się je pokonać w sposób niekiedy bardzo interesujący. Jeżeli nawet jego tezy zostaną skorygowane, to w każdym razie stanowiąc będą odskocznię dla wszystkich badaczy gospodarczych dziejów XIII—XVI w.

Już układ książki jest ciekawy. Autor chwyta od razu najtrudniejszy chyba problem i zaczyna od omówienia zagadnienia ilości wina sprowadzanego z Francji do Niderlandów. Wykorzystuje tu przede wszystkim źródła pochodzące z opłat celnych, ale stara się je weryfikować obliczając przeciętne spożycie wina w XIV—XVI wieku na głowę jednego mieszkańca Niderlandów. Trzeba przyznać, że autor bardzo sumiennie przeprowadził konieczne analizy, rozważając problem spożycia w zależności od sytuacji geograficznej i politycznej mieszkańców poszczególnych prowincji niderlandzkich i biorąc pod uwagę możliwości nabywcze różnych klas społecznych. Na uwagę zasługują też próby nowych ustaleń demograficznych potrzebnych do przeprowadzenia kalkulacji. Autor polemizuje tu ze starszą historiografią, m. in. z Pirenne i van Houttem, drobiazgowo rozpatrując problem zaludnienia poszczególnych miast. W efekcie swych rozważań przyjmuje, że w XVI w. Niderlandy były zamieszkiwane przez ok. 2 miliony mieszkańców, spożywających — i tu znacznie odbiega od dotychczasowych ustaleń — ok. 20 litrów wina rocznie na głowę. Jest to zresztą liczba przeciętna, niewiele mówiąca o rzeczywistości. Klasztory, bogate mieszczaństwo, panowie gruntowi spożywali o wiele więcej. Ale zestawiając zarobki dzienne rzemieślników — majstrów i czeladników — z cenami wina, dochodzi autor do wniosku, że warstwy uboższe nie mogły wiele konsumować tego napoju, jak go określa, „luksusowego“. Płaca dzienna cieśli odpowiadała 2,7 litra najtańszego wina. Dowody są tu częściowo przekonywające, bo warstwy uboższe piły niewątpliwie właśnie to tańsze wino. Uzupełnia je autor porównaniem znaczenia piwa ze znaczeniem wina, dokonany na podstawie akcyz miejskich z XIV—XVI w. W sposób zupełnie niewątpliwie widać, że w ciągu dwóch wieków napój północny zwycięsko konkuruje z winem (w Bruges w XIV w. dochody z piwa stanowiły 26% dochodu, z wina 61%; w XVI w. z piwa 42%, z wina 19%). Tendencja ta według autora utrzymywała się aż do XX w., kiedy to spożywają Holendrzy i Belgowie trzy razy mniej wina niż w średniowieczu. I tu chyba popełnia autor pewną niekonsekwencję, kiedy następnie mówi o utrzymywaniu się na jednakowym poziomie znaczenia importu wina do Niderlandów w ciągu 3 omawianych wieków. Wydaje się, że zasugerowany jest tu bardzo istotnym dalszym swoim ustaleniem — a mianowicie (znowu wbrew dotychczasowej literaturze) rekompensatą zmniejszenia się handlu morskiego przez handel lądowy, poczynając od II poł. XV w. Bardzo przekonywająco wywodzi tu, że panująca opinia angielskich, francuskich i belgijskich historyków opierała się na analizach morskich zestawień celnych. Tymczasem pomijali oni rosnący import lądowy, szczególnie wina burgundzkiego i nadreńskiego. Zmienia to zasadniczo obraz bilansu, który jest oczywiście w zakresie handlu winem zdecydowanie pasywnym dla Niderlandów. Wino było tam sprowadzane zresztą głównie z Francji — 60% całego importu winnego; a z kolei głównymi pro-

wincjami wywozącymi ten napój była Gaskonia i Poitou. Rozważając wspomniany tu już bilans handlowy krytykuje też autor swoich poprzedników, którzy z ujemnego salda kupieckiego mieszczan niderlandzkich nie wyciągali odpowiednich wniosków. Wnioskiem tym według autora jest rozwój rolnictwa czy raczej ogrodnictwa, rozwój przemysłu i wreszcie rozwój innych gałęzi handlu — sukniem, śledziami, później korzeniami, co umożliwiało pokrywanie z nadwyżką ujemnego bilansu kraju.

Dwa następne rozdziały omawiają import wina z poszczególnych rejonów Francji na tereny prowincji niderlandzkich. Ujęte są one w sposób raczej tradycyjny i w porównaniu z sumą ustaleń rozdziału pierwszego wnoszą o wiele mniej nowego materiału. Omawia tu autor działalność organizacji handlowej opartej na faktoriach i ośrodkach składowych (Paryż, Arras, Rouen, Damme, Middelburg), wskazuje na pewne odmienności handlu morskiego i śródlądowego podkreślając z naciskiem znaczenie tych ostatnich. Zwraca również uwagę na wpływ handlu winem reformy statutów prawa morskiego znanych *Rôles d'Oleron* od XIII w. Omawiając kolejno poszczególne przywileje udzielane przez panujących kupcom handlującym winem podkreśla rosnącą aktywność nie-Francuzów: Anglików, Flamandów, a od XV w. Holendrów i hanzeatów. O tych ostatnich zresztą pisze niewiele stwierdzając tylko, że legendą jest duży import wina francuskiego do państw nadbałtyckich w XV w. Dopiero w II poł. XVI w. hanzeaci zaczęli wywozić nad Bałtyk większe ilości tego towaru. Wydaje się, że autor tu pobiłdział i to podwójnie. W bilansie handlowym Gdańska wino zaczyna odgrywać poważną rolę już na przełomie XV i XVI w. (autor opierał się tylko na ułamkowych danych *Lauffera*). W II połowie XVI w. nie hanzeaci natomiast byli dostarczycielami wina francuskiego, a już na pewno nie gdańszczanie (co autor sugeruje), ale Holendrzy.

Czwarty rozdział poświęcony jest omówieniu praktyki handlowej, szczególnie praktyki handlu winem w końcu wieków średnich. Autor nie omawia tu wszystkich spraw związanych z tym tematem, ale głównie koncentruje się na zagadnieniach transportu morskiego, jego organizacji i kosztów. Zgadza się z opiniami wyrażanymi przez *Posthumusa*, *Ketnera*, *Vogla* i in. widzi autor w spółkach okrętowych najistotniejszą formę ubezpieczenia się przed ryzykiem. Podkreśla przy tym różnicę między holenderskim a flamandzkim i hanzeatyckim statkiem. W Holandii w handlu morskim zainteresowane były szersze warstwy społeczne niż w innych krajach. Lokowano tam kapitały w okrętownictwie bardziej masowo i stąd przeważna część statków była własnością nie 4, 6, 8 udziałowców (jak to np. miało miejsce na terenie miast Hanzy), ale 32, 64 czy nawet powyżej 100. Uwzględniając dane porównawcze z terenu Bałtyku wypada się też zgodzić z kategoriycznym stwierdzeniem autora, że podany w źródłach tonaż statków nie był wypornością, ale wskazówką, ile towarów mogło się w tym okręcie zmieścić lub ile się aktualnie znajdowało. Ustalenia autora dotyczące kosztów frachtu i cen wina w XV—XVI w., niewątpliwie bardzo cenne, będą chyba jeszcze musiały czekać na studia dotyczące realnej wartości monety w ciągu dwóch stuleci, aby mogły być wykorzystane do uogólnień. Natomiast warto podkreślić spostrzeżenie autora dotyczące początków specjalizacji wielkich kupców w handlu winem czy nawet jego określonymi gatunkami już w XVI w.

Ostatni rozdział omawia przemiany w handlu winem, które dokonały się w ciągu wieku XVI. Znowu porusza tu autor bardzo szeroki wachlarz problematyki, poczynając od rozwoju kredytu, poprzez różne perypetie polityczne za Karola V i Fi-

lipa II, strukturę interesów i rachunkowości, dwukrotny wzrost cen wina i szczególnie roli Antwerpii „na odcinku brzegowym Bordeaux—Gdańsk“. Nowe i szczególnie warte nadmienienia wydają się 3 problemy: geneza przemian, system zaliczek i analiza kosztów frachtu.

Genezę przemian XVI w. widzi autor w przejęciu przez wielki kapitał kupiecki, głównie holenderski, działalności i inicjatywy drobnego, rozproszonego kupiectwa działającego w średniowieczu. Według autora całe społeczeństwo zainteresowane zostało handlem dzięki temu, że wielkie kapitały w ten czy inny sposób związały i uzależniły zarówno producentów jak konsumentów. Spostrzeżenie to jest niewątpliwie słuszne. Ale czy właśnie to jest geneza przemian? Czy nie należy odwrócić rozumowania autora? Rozwój możliwości produkcyjnych i nabywczyczych szerokich warstw umożliwił penetrację kapitału handlowego w głąb ówczesnego społeczeństwa, umożliwił rozrost tego kapitału i jego reorganizację. Wydaje się, że autor może być pod pewną sugestią dziejów przemysłu — i przemian, jakie przyniosło powstanie manufaktur. Ale i to było możliwe dzięki m. in. istnieniu wolnych rąk roboczych. Dobrze jednak, że geneza przemian na płu. Europy raz jeszcze została postawiona w formie dyskusyjnej. Przy omawianiu kierunków i form penetracji kapitału mieszczańskiego Craeybeckx wysunął tezę stosowania zaliczek. Było to według niego rzeczą prawdopodobną, lecz nie dowiedzioną w sposób niewątpliwy. Z opinii jego wynika, że wielcy kupcy stosowali w XVI w. system zaliczek na wino w sposób żywo przypominający stosunki w Polsce i przedpłaty za zboże stosowane przez gdańszczan.

Wreszcie bardzo cennym osiągnięciem autora jest dokonanie szczegółowej analizy kosztów frachtu w połowie XVI w. na trasie z Bordeaux do Zelandii. Autor wyjątkowo sumiennie rozpatrzył i zestawiał wszystkie możliwe wydatki związane z przewozem beczki wina: (beczki = ok. 900 litrów) jej zakup, zaokrętowanie, opłacenie wszystkich ceł, opłacenie 12% ubezpieczenia, wydatki poniesione na wynajęcie pilota, opłacenie prawa wwozu, transport do piwnic, wartość 12% ubytku w podróży (w czym m. in. zainteresowani byli marynarze) — i doszedł do wniosku, że fracht może być kalkulowany w wysokości 66% ceny kupna. O tyle trudno się z tym zgodzić, że powyższa kalkulacja jest słuszna tylko w stosunku do jednej beczki wina. A wielcy kupcy brali po kilka, kilkanaście czy kilkadziesiąt — sam autor daje wiele przykładów. Opłata pilota pozostawała wówczas taka sama, koszt samego frachtu — niezmienione, koszt przewozu lądowego stosunkowo mniejsze i niewątpliwie cały transport musiał stanowić o wiele niższy odsetek ceny kupna. Szkoda też, że nie można na podstawie ceny sprzedaży obliczyć wysokości zysku — autor nic o tym nie wspomina.

Nie sposób omówić tu wszystkich spraw poruszanych niekiedy marginesowo przez autora. Warto jednak stwierdzić, że dzieje handlu winem odbijały i ilustrowały wszystkie przemiany gospodarcze, polityczne, społeczne i kulturalne. Przesuwanie się punktu ciężkości handlu na północ z Bruges i Zwinu do Middeleburga i Antwerpii, rozwój reformacji, rozwój antagonizmu habsbursko-francuskiego — wszystko to można i na tym odcinku dziejów odczytać i skomentować.

Książka zamknięta jest cennym zestawieniem miar wina używanych we Francji. Dokładne indeksy mogą także pomóc w korzystaniu z tej interesującej pracy, w ciekawy sposób dającej pierwszą syntezę ważnego zagadnienia.

Henryk Samsonowicz