

Samsonowicz, Henryk

"Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIIIe siècle : Travaux du Troisième Colloque International d'histoire maritime, tenu les 30 et 31 mai 1958 à l'Académie de Marine", présentes par Michel Mollat [et al.], Paris 1960 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 53/1, 200-204

1962

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.

sposób, że choć przybysze z rodu, askryptycyjowie byli traktowani jak niewolnicy. Poddani kościołowi przez księcia albo jako dobrowolni osadnicy na ziemi kościelnej mieli spisane swe powinności w formie *scriptum*. W okresie kolonizacji na prawie niemieckim weszli ostatecznie w grupę kmieci.

Autor nie wyjaśnił jednak, w czym miała tkwić różnica między *liberi* a *ascripti[cii]*, jeśli cbie te grupy wywodziły się ze wspólnoty rodowej. Różnica chronologiczna o tyle tu nie wystarcza, że jest tylko domysłem, wymykającym się spod kontroli badawczej, a uzasadnienia ekonomiczno-społecznego autor też nie podał. Niejasna wydaje się wypowiedź autora, że *ascripti* będąc w sąsiedztwie ludności służebnej, byli traktowani jak ludność niewolna. Wydaje się, że w przyszłych badaniach tej kwestii należy położyć większy nacisk na różnorodność form rekrutacji. Od J. Lelewela po St. Smolkę przyjmowano niewolnicze pochodzenie askryptycjów. Obecnie wysiłki badawcze zmierzają do wykrycia pochodzenia tej grupy z wolnej ludności rozkładających się wspólnot. *Haeredes* z Gajkowiec świadczyliby o jej pochodzeniu spośród wolnych, lecz inne dane nie upoważniają do takiego sądu. Przeciwnie, z zapisu sprzed 1193 r. (K. M a l e c z y ń s k i, „Codex diplomaticus Silesiae”, nr 68) można wnioskować, że *ascriptus* Radca był pochodzenia niewolnego (popadł w niewolę za długi). Na częściowo niewolne pochodzenie rozpatrywanej grupy ludności wskazywać może sam termin *servi ascripticii*, który Wolfarth uważa za równoznaczny z *ascripticii*.

Z przyjęcia różnorodnych form rekrutacji należy sądzić, że termin *ascripti[cii]* określał raczej treść publiczno-prawną i oznaczał pochodzenie ludności głównie z nadań panujących. Zgodnie z tym ludność ta przeszłaby dwa etapy uzależnienia: pierwszy etap zależności książęcej, drugi — duchownej. Nie oznacza to immunitetowego ich pochodzenia; wysoce prawdopodobne jest przecież XI-wieczne pochodzenie nadań książęcych na rzecz wielu instytucji kościelnych. Należałoby zatem za dawniejszą literaturą nadal rozumieć askryptycjów jako ludność przypisaną kościołowi. Znajdywane wiadomości o tej grupie ludności w dobrach świeckich wskazywać mogą raczej na wtórne zmiany tytułu własności. Sprawy nie sposób rozwiązywać bez porównawczego odtworzenia treści gospodarczej wielu niezbędnych tu kategorii ludności wiejskiej, a formalno-prawna analiza stanowiska askryptycjów wśród innych grup rozwiązania przynieść nie mogła. Zaletą dzieła pozostanie zebranie materiału źródłowego oraz przewertowanie ogromnej literatury odnoszącej się do wsi polskiej, co nadało pracy charakter użytecznego po niej przewodnika, orientującego w aktualnym stanie wiedzy.

Stanisław Frelek

Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIII^e siècle, Travaux du Troisième Colloque International d'histoire maritime, tenu les 30 et 31 mai 1958 à l'Académie de Marine, présentés par Michel Mollat, avec la collaboration du Commandant Denoix, d'Olivier de Pratz, de Paul Adam et de Marc Perrichet, Bibliothèque Générale de l'École Pratique des Hautes Études, VI^e Section. [Paris] 1960, s. X, 178, plany i reprodukcje.

Omawiana książka powstała w wyniku trzeciej z kolei sesji, poświęconej problematyce historii marynarki¹. Znany historyk średniowiecza, profesor Sorbony, Michel Mollat kieruje tymi międzynarodowymi imprezami naukowymi organi-

¹ Por. *Le navire et l'économie maritime au XV^e—XVIII^e s. Travaux du Colloque d'histoire maritime, tenu le 17 mai 1956 à l'Académie de Marine, présentés par Michel Mollat avec*

zowanymi przez liczne instytucje francuskie reprezentujące różne interesy badawcze: Comité de Documentation Historique de la Marine, Union Internationale d'Histoire des Sciences, VI^e Section de l'École Pratique des Hautes Études, Ministerstwo Marynarki Handlowej i Académie de Marine. Celem konferencji, jak głosi wstęp pióra M. Mollata, jest badanie ekonomiki morskiej. Przede wszystkim postawiony jest więc problem statku i związanej z nim szerokiej problematyki. W grę wchodzi tu bowiem zagadnienia produkcji przemysłu stoczniowego ze swoim własnym szerokim wachlarzem zagadnień — od kwestii rynku pracy, specjalistów budowy i rozbudowy portów do kwestii uzyskiwania niezbędnych surowców. Rozwój okrętownictwa związany jest też ściśle z rozwojem wynalazków technicznych, rozwojem myśli konstrukcyjnej i sztuki żeglarstwa. A ponadto dochodzą tu sprawy rozwoju horyzontu geograficznego na przestrzeni dziejów, szlaków komunikacyjnych, stosunków międzynarodowych i przede wszystkim — handlu. Historyczne zagadnienie statku jest zagadnieniem kompleksowym i jak najbardziej słusznie opracowują je na wspomnianych sesjach historycy gospodarczy i kultury, inżynierowie, marynarze i geografowie; udział w konferencjach badaczy różnych narodowości gwarantuje uwzględnienie specyfiki poszczególnych krajów w sposób kompetentny.

Organizatorzy sesji postawili przed sobą ambitne zadania prześledzenia podczas kolejnych spotkań całokształtu tych złożonych zagadnień. I tak po ogólnej problematyce dotyczącej wybrzeży atlantyckich, po zaprezentowanych podczas drugiej sesji sprawach Morza Śródziemnego, przyszła kolej na Bałtyk i Morze Północne. Z tej racji zbiór omawianych rozpraw szczególnie może zainteresować polskiego historyka. Czy jest jednak racja, by w ten geograficzny sposób traktować całe zagadnienie i czy istnieje podstawa do wyodrębnienia Bałtyku i Morza Północnego z ogólnoeuropejskiego systemu morskiego? Wydaje się, że na pewno zachodzi pilna potrzeba naukowa szybkiego opracowania ekonomiki morskiej na północy na szerszym tle ogólnym. Prac dotyczących jakości i form żeglugi bałtyckiej jest co prawda sporo. Ale nie wiele z nich wnika w problematykę społeczną historii marynarki, właściwie żadne w zagadnienia kultury, koncentrując się głównie na oczywiście bardzo istotnych kwestiach transportu handlowego, statystyki, techniki żeglugi². Połączenie tych wszystkich elementów i postawienie ich na tle ogólnych dziejów, pozwoli na wyjaśnienie niejednej spornej sprawy. A że Bałtyk i Morze Północne, czy krócej mówiąc szlak Wielki Nowogród—Bruges, był rejonem gospodarczym, w pewien określony sposób działającym na ekonomikę tak krajów sąsiednich, jak i całej Europy — tego chyba nie trzeba dowodzić.

Omawiana książka przynosi właśnie podsumowanie naszej wiedzy na tym odcinku geografii europejskiej i wskazuje tym samym na braki i konieczne kierunki prac naukowych dotyczących dziejów marynarki w północnej Europie. Ułożona jest zgodnie z porządkiem konferencji odbytej 30 i 31 maja 1958 i utrzymana w formie pamiętnika obrad z podaniem przewodniczącego każdego posiedzenia. Po każdym referacie zamieszczony jest stenogram dyskusji. Chyba słusznie. Czytelnik nie tylko orientuje się w poglądach uczestników sesji, zapoznaje się z reakcją specjalistów na referaty i zwraca uwagę dzięki temu na braki czy waż-

la collaboration d'Olivier de Prat, Paris 1957, oraz *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII^e s. Travaux du deuxième Colloque international d'histoire maritime, tenu le 17 mai 1957 à l'Académie de Marine, présentés par Michel Mollat avec la collaboration d'Olivier de Prat, Paris 1959.*

² Por. ostatnio zarysowaną problematykę w pracy K. F. Olechnowitz, *Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit. Eine Untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse*, Weimar 1960. Recenzja tej pracy w PH LII, 1961, nr 3.

niejsze sprawy, ale i jest wprowadzony w klimat, atmosferę konferencji, co czyni lekturę omawianej książki bardziej atrakcyjną. Po wstępie ogólnym wyjaśniającym genezę i cele sesji pióra redaktora tomu, M. Mollata, i przemówieniu Prezesa Akademii Marynarki, André Reussener, otwierającego sesję, umieszczone są następujące referaty: Paul Heinsius, „Dimensions et caractéristiques des «Koggen» hanséatiques dans le commerce baltique”; Marian Małowist, „L’approvisionnement des ports de la Baltique en produits forestiers pour les constructions navales aux XV^e et XVI^e siècles”; Pierre Jeannin, „Le tonnage des navires utilisés dans la Baltique de 1550 à 1640 d’après les sources prussiennes”; Emile Coornaert, „Anvers a-t-elle eu une flotte marchande du XVI^e siècle?”; M. J. Zutis, „Riga dans le commerce maritime en Baltique au XVIII^e siècle”; J. S. Bromley, „Les corsaires zélandais et la navigation scandinave pendant la guerre de succession d’Espagne. Un aspect de l’histoire maritime de la neutralité”; K. G. Hildebrand, „Exportation du fer et navigation en Baltique. Un problème de l’histoire économique de la Suède et de la Russie du XVIII^e siècle”. Podsumowania obrad części historycznej dokonał Maurice Lombard. Obrady następnego dnia zostały otwarte przemówieniem Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Unii Historii Nauki (Union Internationale d’Histoire des Sciences) René Tatona, a następnie wygłoszone zostały referaty: Komandor Denoix, „Les problèmes des navigateurs au début des grandes découvertes”; A. Clos-Arce-duc, „La genèse de la projection de Mercator”; M. Marion, „La montre à longitude au XVIII^e siècle, son mécanisme d’Harrison à Brequet”. Zamknięcia części dotyczącej historii techniki i nauki, nie ograniczając się do formalnego podsumowania, lecz wytyczając program badań i formułując ważniejsze problemy badawcze, dokonał R. P. Russo skupiając swą uwagę głównie na historii metod nawigacji i map żeglarskich.

Jak więc widać, na konferencji zespół najwybitniejszych specjalistów przedyskutował rzeczywiście wszechstronne i zasadnicze dla dziejów marynarki problemy reprezentując naukę francuską, polską, radziecką, zach. niemiecką, angielską i szwedzką. Nie wdając się w dokładniejsze omówienie wszystkich prac, warto zasygnalizować pewne przynajmniej ustalenia.

Artykuł znanego historyka okrętownictwa, badacza niemieckiego Heinsiusa, jest uzupełnieniem i streszczeniem jego podstawowej pracy traktującej o formach statków w północnej Europie w XII—XIV w.³ Autor raz jeszcze podkreśla znaczenie transportowca szerokiego, stosunkowo płytko zanurzonego — koggi, którego pojemność dochodziła do 100 łasztów (ok. 200 ton). Do znanych faktów autor dorzuca garść spostrzeżeń dotyczących wymiarów koggi: żagiel, którego powierzchnia przekraczała niekiedy 300 m², wysokość masztu — do 24 m, długość i szerokość ok. 29 × 7 m itp. Cenne te szczegóły oparte są w dużym stopniu na analizie sfragistyki i ikonograficznych wyobrażeń statków. Budzić to może pewne wątpliwości. Można wnioskować na podstawie XII-wiecznych pieczęci o najbardziej zasadniczych elementach technicznych statku — kształcie, maszcie, układzie desek w samej konstrukcji. Ale już proporcje, dekoracje, poszczególne detale są zapewne — tak jak to ma miejsce przy średniowiecznych elementach architektury występujących na pieczęciach, nagrobkach itp. — jedynie pewną konwencją artystyczną, a niekiedy koniecznością spowodowaną kształtem czy formą obrazu⁴. O wiele bardziej przekonujące są wywody autora o możliwościach

³ P. Heinsius, *Das Schiff der Hansischen Frühzeit*, Weimar 1956, *Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte*, Neue Folge, t. XII.

⁴ Por. co na temat konwencji w wyobrażeniu przestrzeni w sztuce średniowiecznej pisze P. Francastel, *L’art mosan*, Paris 1953. Czy wnioskowanie o pojemności statku na podsta-

technicznych statków średniowiecznych. Także podstawowa teza Heinsiusa o wielkim przewrocie w żegludze i handlu spowodowanym pojawieniem się kogg jest na pewno bardzo przekonująca.

Referat M. Małowista stawia kapitalny problem zaplecza surowcowego dla bałtyckiego przemysłu okrętowego w XV i XVI w. Autor ukazał znaczenie ziem inflanckich, pruskich i polskich w rejonizacji gospodarczej strefy nadbałtyckiej. Przy okazji ukazania źródeł surowca dla przemysłu okrętowego autor ogólnie zajął się i eksportem drzewa dając niejako uzupełnienie swych tez dotyczących znaczenia przemysłu zachodnio-europejskiego dla ziem polskich⁵. W świetle tych rozważań wyraźniej ukazuje się współzależność rozwoju gospodarczego Europy zachodniej i wschodniej, integralność procesów dokonujących się w zlewiskach Bałtyku i Morza Północnego i ściśle uzależnienie jednej strefy gospodarczej od drugiej.

Interesujących materiałów dostarcza również referat jednego z najlepszych znawców spraw bałtyckich we Francji — P. Jeannina. Na podstawie królewieckich ksiąg cła palowego autor przeprowadził wnikliwą analizę pojemności statków żeglujących na Bałtyku w XVI i XVII w. Oceniając łaszt na 2600 kg obliczył wysokość rocznego tonażu w Królewcu — od 4500 łasztów w 1549 r. do 65 000 w 1623 r. W świetle tych liczb lepiej da się zrozumieć rolę eksportu zbożowego Polski rosnącego w ciągu wieku przeszło 12-krotnie. Warto przypomnieć, że w tym okresie największego eksportu Królewiec reprezentował ok. 50% eksportu gdańskiego, co pozwala na zwiększenie wysokości ogólnego eksportu zaplecza polskiego i wreszcie podnosi rangę gospodarczą stolicy Prus Książęcych. Dalsze rozważania autora dotyczą wielkości statków przepływających przez port królewiecki. Potwierdzają one w pełni tezy o ścisłym związku wysokości eksportu również z określonym krajem. Tak np. jeśliby obliczyć średnią tonaż w Królewcu w 1637 r. dla wszystkich statków, wyniosłaby ona 85,5 łasztu, dla holenderskich — 115,9 łasztu, nie wliczając tu statków najmniejszych poniżej 20 łasztów z zasady nie używanych przez Holendrów⁶. Analizę flot bałtyckich na podstawie zapisek holenderskich ilustruje Jeannin wykresami i diagramami liczebności i tonażu statków przechodzących przez Sund oraz przez port w Królewcu, przy czym w tym ostatnim wypadku autor oblicza liczbę i tonaż statków według przynależności państwowej, osobno podając dane dotyczące statków hanzeatyckich, holenderskich, angielskich i szkockich. Dzięki pracy Jeannina zagadnienie formy żeglugi bałtyckiej, kompozycji flot i ich tonażu zostało znacznie posunięte naprzód.

Zasłużony badacz dziejów gospodarczych początków ery nowożytnej, Emile Coornaert, odpowiada twierdząco na pytanie postawione w tytule swego referatu. Antwerpia w XVI w. nie była jedynie giełdą międzynarodową, bankiem Europy, ale również, acz nie w tym stopniu co np. Amsterdam, prowadziła własny handel morski. Radziecki badacz J. Zutis w swym wystąpieniu poruszył mało znany problem udziału Rygi w handlu bałtyckim w XVII w. stwierdzając znaną przewagę flot holenderskich i podkreślając znaczenie zaplecza gospodarczego, którego

wie pleczęci Elbląga z 1242 r. (przy całkowicie konwencjonalnym umieszczeniu wyolbrzymionej postaci ludzkiej przy sterze) nie byłoby tym samym, czym wnioskowanie o możliwościach dziennych wydobycia węgla z kopalni na podstawie herbu miasta Katowice?

⁵ M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w Zachodniej Europie w XIV—XV w.*, Warszawa 1954, s. 279.

⁶ Do podobnych wniosków dochodzi literatura zajmująca się tonażem statków bałtyckich w XVI i XVIII w. W. Vogel, *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. und 18. Jh., II. Danzig*, „Hansische Geschichtsblätter“ 1932, s. 78—151. Ostatnio por. też H. Samsonowicz, *Materiały do dziejów żeglugi morskiej w XVII w.*, „Kwartalnik HKM“ t. VIII, 1960, nr 3, s. 299—312.

produkty umożliwiły Rydze zajęcie przodującego miejsca w Inflantach. Słusznie też autor podkreślił chyba analogię między sytuacją Gdańska i Polski a Rygi i Inflant. Ostatnie prace historyków radzieckich analogię tę podkreślają wyraźnie, omawiając jednocześnie utowarowienie gospodarki rolnej w dorzeczu Dźwiny⁷. Historyk angielski J. S. Bromley przedstawił w swym referacie o kaprach zelandzkich pewne zagadnienia związane z prawem morskim okresu wojny sukcesyjnej w Hiszpanii. Rzecz jest o tyle interesująca, że omawia stan rzeczy w okresie nie opracowanym pod tym kątem przez literaturę przedmiotu. Zagadnieniami genezy nowożytnej wymiany europejskiej zajął się profesor Uniwersytetu w Upsali, K. G. Hildebrand, rozpatrując problem eksportu żelaza na rynki europejskie. Pozostałe artykuły, będące uzasadnieniem technicznej strony zagadnienia, również ciekawie realizują wysunięty program badań. Rozwój okrętownictwa jest dobrą ilustracją rozwoju społeczeństwa, a omawiana książka w cyklu innych analogicznych sprawozdań z konferencji spełnia postulaty stawiane przez współczesną naukę, wiążąc z sobą kilka dyscyplin badawczych wzajemnie się uzupełniających.

Na uwagę zasługuje przyjemna szata graficzna wydawnictwa.

Henryk Samsonowicz

Wojciech Bartel, *Ustrój władz cywilnych powstania kościuszkowskiego*, PAN Komitet Nauk Prawnych, Studia nad historią państwa i prawa — seria II, t. X, Wrocław 1959, s. 275.

Praca obejmuje wstęp poświęcony przygotowaniom powstańczym i analizie aktu 24 marca, część pierwszą, obejmującą organizację władz tymczasowych do schyłku maja, wreszcie część drugą o ustroju od czasów ustanowienia Rady Najwyższej Narodowej. Zakonczenie poświęcone jest dyskusji o oryginalności insurekcyjnego ustroju i zawiera jego ogólną ocenę.

Na podstawie rozległego materiału źródłowego, przede wszystkim rękopiśmiennego, autor przekonywająco odtworzył i ocenił ustrój władz cywilnych insurekcji 1794 r. Niejednokrotnie sięgnął też do jego funkcjonowania. Konkluzje książki przeciwstawiają się wyolbrzymianiu wpływów obcych: Francji rewolucyjnej czy Stanów Zjednoczonych. „Insurekcja stworzyła nowy, oryginalny system magistratur, czerpiąc głównie wzory z ustroju władz dawnej Rzplitej. Jej zasadniczymi cechami charakterystycznymi były zasady centralizacji i hierarchicznego podporządkowania instytucji niższych wyższym. Oparcie aparatu państwowego na tych zasadach dyktowała potrzeba chwili, „konieczność skupienia wszystkich sił w walce o wolność, całość i niepodległość” (s. 251). Autor słusznie wydobyl związek ustroju insurekcyjnego z zasadami dawnych konferencji, a także z dorobkiem tych prac ustawodawczych, które nie doczekały się pełnej realizacji w dziele Sejmu Czteroletniego. Z dorobku rewolucyjnego francuskiego pochodziły instytucje pełnomocników Rady Najwyższej Narodowej i zastępców-pełnomocników Najwyższego Naczelnika. Ustalono zasadę „specjalizacji resortowej” w Radzie Najwyższej i Komisjach Porządkowych, wprowadzono najniższe ogniwo władzy państwowej w postaci dozorów (którym autor był poświęcił w roku 1955 osobną rozprawę). Mankamentem ustroju insurekcyjnego był brak osobnego ciała ustawodawczego,

⁷ W. Doroszenko, *Oczerki agrarnoj istorii Łatwii w XVI wieku*, Riga 1960, szczeg. s. 280 nn.