

# Bogucka, Maria

---

## "Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570-1815", Stanisław Gierszewski, Gdańsk 1961 : [recenzja]

---

Przegląd Historyczny 53/3, 568-570

---

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.

Stanisław Gierszewski, *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570—1815*, Gdańsk 1961, s. 239.

Polskie prace dotyczące dziejów przemysłu okrętowego nie są zbyt liczne. Z tym większym zadowoleniem odnotować należy ukazanie się drukiem rozprawy doktorskiej St. Gierszewskiego o elbląskim przemyśle okrętowym w latach 1570—1815. Ramy chronologiczne pracy zostały zakresłone bardzo szeroko. Autor dolną granicę tłumaczy sytuacją źródłową, górną względami merytorycznymi (przełom zarówno w budownictwie okrętowym, przechodzącym kryzys po wojnach napoleońskich, jak i w ekonomice Elbląga w ogóle). Uzasadnienie granicy górnej wydaje się przekonujące, co do dolnej natomiast można mieć pewne zastrzeżenia. Wprawdzie właśnie z lat 1570—72 pochodzi pierwsze obszerniejsze źródło — „Rejestr budowy galeony” wydany przez A. Kleczkowskiego — choć autor operuje również pewnymi materiałami archiwalnymi dla pierwszej i drugiej połowy XVII w., to jednak książka oparta została głównie na źródłach osiemnastowiecznych. Fakt ten, usprawiedliwiony zasobem zachowanych archiwaliów, zaciążył nad pracą, nadając niektórym jej partiom charakter wybitnie statyczny. Wydaje się, że w tej sytuacji lepiej byłoby skupić się na okresie dobrze udokumentowanym, lata poprzednie traktując jako wprowadzenie.

Otwiera książkę zarys rozwoju stocznictwa elbląskiego przed rokiem 1570. Mimo skiczowości, spowodowanej skąpą bazą źródłową, jest on bardzo cenny. Autor skrzętnie zestawiał wszystkie zachowane informacje i wzmianki, i uzyskał obraz interesujący, zwłaszcza dla XIII i XIV w., czyli okresu rozkwitu elbląskiego budownictwa okrętowego. Rozdział drugi poświęcony jest lokalizacji urządzeń stoczniowych w Elblągu. Omówiono w nim położenie, rozmiary i organizację tutejszej Łasztowni, tzw. Cieślarni (od XVII w. miejsce napraw statków) oraz warsztatów rzemiosł pomocniczych: torów powroźniczych, ram i blachowni producentów żagli itd. Sprawy organizacji i techniki budowy statków składają się na rozdział trzeci. Jest to ciekawa i istotna część pracy. Na podstawie bardzo fragmentarycznych danych odtworzono tu proces budowy okrętu, abstrahując jednak od typów statków i bardziej szczegółowych problemów konstrukcyjnych. Ograniczenie to wydaje się zresztą słusze w pracy kładącej nacisk na stcsunki produkcji, w której zagadnienia techniczne wystąpić winny jedynie w tej mierze, w jakiej mogą służyć wyjaśnieniu tych ostatnich.

Omawiając rozmiary produkcji wyróżnia Gierszewski trzy fazy związane z rozwojem życia gospodarczego miasta<sup>1</sup>. Okres pierwszy to lata 1570—1610, charakteryzujące się ożywieniem żeglugi i handlu elbląskiego, przede wszystkim w związku z osiedleniem się tu i działalnością angielskiej kompanii kupieckiej. Podkreślając pomyślny rozwój stoczni elbląskich atakuje jednak i podważa nieopartą przez źródła tezę Fuchsa, przejętą następnie przez całą dotychczasową historiografię (Baasch, Carstenn, z prac polskich Bujak i Lepszy), która kreuje Elbląg owych lat na wielki — na skalę międzynarodową — ośrodek

<sup>1</sup> Przy okazji drobna uwaga: szkoda, że autor sprawy rozmiarów produkcji przedstawia w tabelach; wykresy byłyby bardziej przejrzyste i sugestywne.

budownictwa okrętowego. Jakoż tabela mówiąca o produkcji statków pełnomorskich w Elblągu w latach 1594—1610 (s. 85) nie zawiera imponujących cyfr. W sumie wybudowano tu w tym okresie tylko 10 statków, w tym większość (6) w roku 1609. Można przypuszczać, że intensywne prace budowlane tego właśnie roku łączyły się z organizacją floty przez Zygmunta III (w tym samym czasie zamówienia królewskie wywołały pewne — również przelotne — ożywienie w gdańskich stoczniach).

Po roku 1610 ruch w stoczniach zaczyna zamierać. Jednostek pełnomorskich nie buduje się niemal wcale, jedyne prace związane są z produkcją statków przybrzeżnych i łodzi rzecznych. Przyczyny tego kryzysu upatruje autor w osłabieniu kontaktów handlowych i wymiany z Anglią, zmniejszeniu się obrotów portowych oraz pogarszaniu się ogólnej sytuacji miasta (s. 99 n.). Wydaje się jednak, że należy je wiązać także — a może nawet głównie — z innymi, ogólniejszymi zjawiskami. Pewne wnioski nasuwa tu znów porównanie z Gdańskiem, w którym, mimo że obroty w porcie były w pierwszej połowie XVII w. bardzo duże, a stan ekonomiczny miasta kwitnący, to jednak obserwujemy podobnie szybki upadek przemysłu okrętowego, ograniczanie się do budowy małych jednostek i łodzi, ewentualnie napraw. Zjawisko to nie stanowiło specyfiki Elbląga, nie należy więc wiązać go wyłącznie z lokalnym podłożem. W związku z tym wysunąć chyba trzeba sprawy takie, jak brak budulca, związany z wytrzebieniem lasów, konkurencję lepiej zorganizowanych i rozporządzających znacznym kapitałem stoczn holenderskich i angielskich, oraz ogólne przemiany zachodzące w tym czasie na Bałtyku (zwycięstwo żeglugi holenderskiej).

Kryzys w stoczniach elbląskich trwał przez cały wiek XVII i pierwszą połowę XVIII. Dopiero po r. 1760 następuje faza ponownego ożywienia: zaczyna się budować więcej burdyn, a nawet statki pełnomorskie. Intensyfikację produkcji wiąże autor z ogólnym ożywieniem gospodarczym tego okresu, zwłaszcza zaś ze wzrostem produkcji zbożowej. Szczególnie dogodne warunki dla Elbląga powstały po pierwszym rozbiórce, w wyniku antygdańskiej polityki Prus. Wpłynęło to na rozwój tutejszego handlu zbożowego, co z kolei wywołało wzrost zapotrzebowania na statki. Mimo to — jak stwierdza Gierszewski — elbląski ośrodek budownictwa okrętowego w porównaniu z innymi miastami nadbałtyckimi, takimi jak Gdańsk, Królewiec czy Szczecin, nie prezentował się zbyt okazale, a nawet przesunął na jedno z dalszych miejsc (s. 116—117). Widocznie bodźce tu działające nie były dostatecznie silne, a przeszkody (brak kapitałów, brak wykwalifikowanej siły roboczej) tak poważne, że osłabiły znacznie rolę pomyślnej koniunktury.

Osobny rozdział dotyczy rzemiosł pomocniczych, tj. przede wszystkim kowali produkujących kotwice, powroźników i wytwórców żagli. Autor zwraca uwagę na zaskakująco małą liczbę kowali kotwic w Elblągu (s. 135—7) — czy nie wiązało się to jednak z niezbyt ścisłym rozgraniczeniem pracy wśród rzemieślników metalowców (w Gdańsku np. w XVII w. kotwice produkowali także zwykli kowale)? Bardzo ciekawe są informacje na temat producentów żagli, a to ze względu na organizowany tu nakład i występujące dość wcześnie zakłady o charakterze manufakturowym (s. 148 n.).

Zakończenie pracy stanowi obszernie omówienie panujących na terenie elbląskich stocznii stosunków produkcji. Ich cechą charakterystyczną było, podobnie jak w Gdańsku, Szczecinie, Królewcu i innych ośrodkach, opanowanie stocznii przez kapitał, głównie kupiecki. Istniała jednak w porównaniu z gdańskimi i innymi ośrodkami znaczna różnica, w pracy chyba niedostatecznie uwypuklona.

W Elblągu mianowicie łasztownia i prawo budowy statków zmonopolizowane były przez cech armatorski (s. 55 n. oraz 161 n.). Autor poświęcił kilka lat temu owej korporacji osobną, ciekawą rozprawkę<sup>2</sup>. Dowiadujemy się z niej, że cech elbląskich armatorów zorganizowany był na zasadach typowej, średniowiecznej rzemieślniczej organizacji. Z ważniejszych obowiązujących tu przepisów wymienić należy: 1) prawo maksymalnej nośności, 2) prawo kolejności frachtu, 3) ograniczenie liczby członków cechu<sup>3</sup>. Dopiero w r. 1781 władze miasta zniosły ograniczenia wstępu do cechu armatorskiego oraz zezwoliły jego członkom na posiadanie więcej niż 2 statków<sup>4</sup>. Zupełna likwidacja cechu nastąpiła w r. 1824<sup>5</sup>. Niewątpliwie to, że w całym interesującym nas okresie budownictwo okrętowe Elbląga nie rozwijało się na zasadach wolnej konkurencji, lecz ujęte było w sztywne, cechowe ramy, musiał silnie zaciążyć na jego możliwościach rozwojowych. Jest przy tym ciekawe, że w Elblągu, poza krótkim okresem lat 1714—1731, nie było cechu cieśli okrętowych (s. 172 n). Te dwa fakty — istnienie cechu przedsiębiorców i brak cechu pracowników stoczni — stanowią specyfikę elbląskiego przemysłu okrętowego w porównaniu np. z Gdańskiem i innymi bałtyckimi portami. Zostało to chyba za słabo w pracy podkreślone i niedostatecznie przeanalizowane od strony konsekwencji.

Zamyka książkę rozdział o walce klasowej w stoczniach Elbląga, dotyczy on zresztą wyłącznie XVIII w. (głównie lata 1715—31) oraz zakończenie, w którym autor stwierdza, że tutejsze zakłady okrętownicze wbrew pozorom i mimo istnienia armatorskiego cechu stanowiły — zwłaszcza w XVIII w. — typową manufakturę scentralizowaną, z robotnikami wolnonajemnymi, podziałem pracy i kapitalistyczną formą własności (s. 201).

Książka St. Gierszewskiego, oparta na sumiennej kwerendzie archiwalnej, stanowi cenny wkład do naszej bałtyckiej historiografii. Z uwag drobniejszych nasuwają się następujące: ustalając zagadnienia terminologiczne i starając się przeprowadzić rozróżnienie między przemysłem a rzemiosłem autor pisze, że o podziale decyduje tu nie technika produkcji, lecz w ostatecznej instancji stopień koncentracji pracy (s. 7). Ale przecież proces koncentracji pracy przebiega właśnie na podłożu i w ścisłym związku z rozwojem techniki produkcji! Sprawa eksportu zboża z Polski w XIII w. została chyba przeceniona (s. 24—26). Przesadna wydaje się również ocena rozmiarów elbląskiego handlu w XIII i XIV w., a zwłaszcza twierdzenie o opanowywaniu rynków europejskich przez miejscowe kupiectwo (s. 25 i 30). Powroźnicy w Gdańsku występują już w XIV w., a nie dopiero w latach 1425—35 (s. 30, przypis 55). Instytucja ubezpieczeń morskich znana była w Europie Zachodniej (Francja i Holandia) już w XVI w., a więc na wiele dziesięcioleci przed powstaniem załazków tej instytucji w londyńskiej kawiarni Llyoda (s. 75, przypis 113). Przy obliczaniu przeciętnego czasu życia statku (s. 78) należałoby wziąć pod uwagę także sprawy ryzyka i częstych katastrof. Kwestia wzbogacenia się Döringa i jego działalności zasługuje na szersze przebadanie (s. 107). Podobnie ma się rzecz z bardzo interesująco poruszoną w pracy sprawą budownictwa łodzi i stateczków na zlecenia chłopów z Żuław (s. 111).

Maria Bogucka

<sup>2</sup> St. Gierszewski, *Elbląski cech armatorski*, RDSG XV, 1953.

<sup>3</sup> Tamże, s. 248—50.

<sup>4</sup> Tamże, s. 252.

<sup>5</sup> Tamże, s. 263.