

# Samsonowicz, Henryk

---

## Struktura handlu gdańskiego w pierwszej połowie XV wieku

---

Przegląd Historyczny 53/4, 695-715

---

1962

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.

## Struktura handlu gdańskiego w pierwszej połowie XV wieku

Pytanie, na które ma odpowiedzieć niniejszy artykuł, brzmi: czy tendencja rozwojowa handlu gdańskiego obserwowana od drugiej połowy XV w. powstała w wyniku wielostronnych przemian zachodzących w okresie zapoczątkowanym wojną 13-letnią, czy też genezy jej należy szukać wcześniej i wiązać ją z dłuższym okresem rozwoju gospodarczego Prus i Polski oraz niektórych krajów Zachodniej Europy? Jak wiadomo od czasów inkorporacji Pomorza handel Gdańska opierający się na eksporcie zboża folwarcznego zdecydowanie zwyżkował przez blisko 200 lat, stwarzając aktywny bilans handlowy dla swego zaplecza. Wiązało się to ze specjalizacją produkcyjną tak południowego wybrzeża Bałtyku, jak i całych rejonów lub krajów w produkcji towarów spożywczych, wytwarzanie się zaś specjalizacji produkcyjnej, rynku ogólnego, prowadziło do osłabiania na ziemiach polskich rozwoju rodzimego przemysłu; Europa wschodnia — upraszczając nieco zagadnienie — stała się dostawcą surowców i półproduktów dla przemysłu zachodniej Europy<sup>1</sup>. Literatura przedmiotu zgodnie stwierdza gwał-

<sup>1</sup> Nie wdając się w szczegółowe omawianie bogatej literatury przedmiotu należy podać ogólne ujęcie syntetyczne lat ostatnich: M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w zachodniej Europie w XIV i XV w.*, Warszawa 1954, s. 437, 465; tegoż autora referat w IX<sup>e</sup> Congrès des Sciences Historiques, Rome 1956, s. 305. S. Horszowski, *Handel Gdańska w okresie XV—XVIII w.*, „Zeszyty Naukowe WSE w Krakowie“ nr 11, 1960, s. 18, 42. H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II połowie XV w.*, Warszawa 1960, s. 20. Stan rzeczy od strony współzależności produkcji folwarcznej i handlu przedstawili Wł. Rusiński, *Drogi rozwojowe folwarku pańszczyźnianego*, PH XLVII, 1956, nr 4, s. 617 nn, 639 oraz tenże, *Znaczenie rynku zewnętrzznego w dziejach gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej, VIII Powszechny Zjazd Historyków Polskich, Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1960, s. 141 i A. Wyczański, *Studia nad folwarkiem szlacheckim w Polsce w latach 1500—1580*, Warszawa 1960, s. 27 nn. Literaturę przedmiotu i stan badań zestawia krytycznie J. Johansen, *Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie*, „Hansische Geschichtsblätter“ [HGbl.] t. LXXIII, 1955, s. 96, także W. Naudé, *Die Getreidenhandelspolitik der europäischen Staaten vom XIII. bis XVIII Jh.*, Berlin 1896, s. 208 nn. Por. także podkreślenie roli Gdańska w organizacji tej wymiany N. W. Posthumus, *Die Geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie*, I. De Middelleeuwen, S. Gravenhage 1908, s. 241. M. M. Postan, *The economic and political relations of England and the Hansa from 1400 to 1475, Studies in English trade in the XV century*, London 1933, s. 97 nn. Ogólne uwagi na ten temat E. Daenell, *Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 15. Jh.*, HGbl. 1903, s. 3—51. G. A. Kiesselbach, *Die*

towny wzrost handlu gdańskiego po wojnie 13-letniej<sup>2</sup>, podczas której siłą rzeczy musiał mieć miejsce pewien regres. Wypada zatem zastanowić się nad zagadnieniami następującymi: czy tendencja rozwojowa aktywnego handlu miała miejsce w I poł. XV w., a jeśli tak, to w jakim stopniu wywożono na zachód zboże, czy widoczna jest w tym okresie specjalizacja produkcyjno-handlowa w wymianie gdańskiej. Brak źródeł uniemożliwiał danie kompletnej odpowiedzi na te pytania. Sugestie takich czy innych przekazów rozmaicie były przyjmowane przez badaczy i teza postawiona przez M. Małowistę o wczesnej metryce — z początków XV w. — przemian gospodarczych prowadzących do wykształcenia się nowożytnych form wymiany na Bałtyku<sup>3</sup> napotyka niekiedy na zastrzeżenia. Tenże autor ostrożnie formułujący swoje przypuszczenie pozostawia nierozstrzygnięte pytanie, czy na przełomie XIV i XV w. Prusy dostarczały Holandii większych ilości zboża<sup>4</sup>, a widzi nowe formy wymiany w strukturze eksportu reprezentującego surowcowe zaplecze. Analiza zachowanych wzmianek o eksporcie zboża w I poł. XV w. dokonana została przez M. Biskupa<sup>5</sup>. I ten uczony ostrożnie wysuwa przypuszczenie o powiązaniu eksportu zbożowego z rozwojem gospodarki folwarcznej już w początkach XV stulecia. Dawniejsza literatura przedmiotu, Th. Hirsch, a za nim i D. Kranhals nie widzieli przed inkorporacją Prus do Polski zdecydowanej jakościowej zmiany w obrazie handlu Gdańska<sup>6</sup>. Inni idą jeszcze dalej. W. Śląski wręcz stwierdza, że istniała zdecydowana różnica między sposobem handlu gdańskiego w I i w II poł. XV w., co potwierdzają tacy badacze jak Bigwood czy Posthumus. Pierwsze pięćdziesiąt lat stulecia, łącząc je ze schyłkiem wieku XIV, zaliczają ci autorzy do okresu charakteryzującego się wybijaniem Gdańska na czoło miast pruskich na zasadach średniowiecznego handlu opartego na pośrednictwie<sup>7</sup>. Natomiast zasłużony historyk tego miasta, P. Simson, podkreśla wyjątkowo silny rozwój handlu gdańskiego, w tym i eksportu zboża, już od końca XIV w. i to rozwój oparty na specjalizacji produkcyjnej poszczególnych

*wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hanse und die Handelsstellung Hamburgs*, Berlin, s. 263. Ostatnio z ciekawymi spostrzeżeniami dotyczącymi współzależności rozwoju północnej Europy wystąpił E. Weise, *Die Hanse, England und die Merchant Adventurers. Das Zusammenwirken von Köln und Danzig*, „Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsverein“ t. XXXI—XXXII, 1957, s. 137—164. Niestety nie miałem możliwości dotarcia do artykułu W. S. Ungera, *De Hollandsche graanhandel en graanpolitik in de Middeleeuwen*, „De Economist“ 1926.

<sup>2</sup> Por. H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska w II poł. XV w. (rejonizacja handlu na podstawie ksiąg cła palowego)*, PH XLVII, 1956, nr 2, tab. II, III.

<sup>3</sup> M. Małowist, *Podstawy gospodarcze przywrócenia jedności państwowej Pomorza Gdańskiego z Polską w XV w.*, PH XLV, 1954, nr 2—3.

<sup>4</sup> M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 395.

<sup>5</sup> M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV wieku*, Warszawa 1959, s. 94 nn.

<sup>6</sup> Th. Hirsch, *Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Leipzig 1858, s. 39 nn, 129. D. Kranhals, *Die Rolle der Weichsel in der Wirtschaft des Ostens*, Leipzig 1939, s. 85, 10.

<sup>7</sup> W. Śląski, *Danziger Handel im XV Jh. auf Grund eines im Danziger Stadtarchiv befindlichen Handlungsbuches geschildert*, Heidelberg 1905, s. 14—15. G. Bigwood, *Gand et la circulation des grains en Flandre du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> s.*, „Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte“ t. IV, 1906. N. Posthumus, *De oosterse Handel te Amsterdam*, Leiden 1953, s. 72.

krajów: Flandrii, Anglii i Zach. Francji dosyłających sukno, sól i wywożących cerealia z wybrzeży Bałtyku. Zdanie to potwierdza ostatnio jeszcze kilku badaczy — F. Rörig, H. Bechtel i M. Postan<sup>8</sup> — podczas kiedy inni, jak np. cytowany dalej Lesnikow w ogóle negują znaczenie wywozu zboża. Aby uniknąć nieporozumień stwierdzić należy jeszcze raz: wiadomo, że zboże było z Polski eksportowane od XIII wieku<sup>9</sup>, już na przełomie XIV i XV w. same Prusy mogły wyprodukować pewną nadwyżkę towarową<sup>10</sup>. Chodzi zatem o stwierdzenie, czy eksport zboża stawał się już w I poł. XV w. zjawiskiem stałym, masowym, czy mógł więc wpływać na strukturę gospodarzą ziem dorzecza Wisły; czy opierał się na koniunkturalnych zapotrzebowaniach, czy stanowił element stały w kształtowaniu się europejskiego rynku. Podobnie jak cytowane prace, tak i niniejsza nie będzie mogła sobie rościć pretensji do przeprowadzenia pełnego dowodu. Skąpe źródła umożliwiają jedynie dokonanie próby oszacowania zjawisk gospodarczych. Niemniej rezultaty osiągnięte ostatnio przy badaniach nad początkami eksportu zboża szczecińskiego<sup>11</sup> i jego znaczeniem w ekonomice Bałtyku zwracają uwagę na ten problem i w Gdańsku, kierując uwagę badaczy na główny polski port zbożowy u schyłku średniowiecza.

Pierwszym zagadnieniem związanym z wielkością handlu jest sprawa obliczenia przypuszczalnej liczby statków gdańskich wypływających z portu w poszczególnych latach. Brak ksiąg celnych i niejasne dane dotyczące wysokości cła<sup>12</sup> nie pozwalają na otrzymanie dostatecznie pełnego obrazu. Dotychczasowe prace omawiające flotę gdańską bądź nie zajmują się obliczeniem liczby statków<sup>13</sup>, bądź dotyczą okresu późniejszego<sup>14</sup>. Aby zorientować się, przynajmniej w przybliżeniu, w wielkości floty gdańskiej, należy zanalizować dokładnie jedyną zachowaną grupę źródeł, przynajmniej częściowo noszącą charakter masowy. Są to wykazy strat poniesionych przez gdańszczan w sporach i walkach

<sup>8</sup> P. Simson, *Geschichte der Stadt Danzig* t. I, Danzig 1913, s. 157, 197, 199. F. Rörig, *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*, Breslau 1928, s. 211, 235; tenże, *Vom Werden und Wesen der Hanse*, Leipzig 1940, s. 20 nn. H. Bechtel, *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands* t. I, München 1951, s. 236, 319, 354. M. Postan, *The Trade of Medieval Europe: The North, The Cambridge Economic History of Europe* t. II, Cambridge 1952, s. 120 nn.

<sup>9</sup> Dane na ten temat wraz z literaturą cytuje St. Kutrzeba, *Wista w historii gospodarczej dawnej Rzplitej Polskiej*, Monografia Wisły, Warszawa b.r. E. R. Raths., *Die Entwicklung des Weichselhandel von der Mitte des 13. bis zum 15. Jh.*, „Deutsche Blätter in Polen“ 1927. Wł. Kowalenko, *Polska żegluga na Wiśle i Bałtyku XIV i XV w.*, RH XVII, 1948. M. Biskup, *Handel wiślany w latach 1454—1466*, RDSG XIV, 1953.

<sup>10</sup> Por. L. Weber, *Preussen vor 500 Jahren*, Danzig 1878, s. 251.

<sup>11</sup> B. Zientara, *Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem XIII—XIV w.*, PH LII, 1961, nr 3 i 4. Por. tegoż autora, *Kryzys agrarny w Marchii Wkrzańskiej w XIV w.*, Warszawa 1961, s. 52 nn.

<sup>12</sup> P. Simson, op. cit., t. II, s. 202.

<sup>13</sup> Ch. Brämer, *Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter*, „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins“ 1922, gdzie autorka zajmuje się głównie zagadnieniami stosunków prawnych, własnościowych i organizacją floty gdańskiej. W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt* t. I, Berlin 1915, s. 225 nn, 271 nn, 306 nn, omawia ogólne wskaźniki wielkości flot poszczególnych miast Hanzji oraz zajmuje się organizacją i systemem żeglugi. O. Lienau w ZWGV LXX, s. 71 przyjmuje ok. 100 statków, zapewne jedynie dużych.

<sup>14</sup> W. Vogel, *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. und 18. Jhr.*, cz. II, HGbl. LVII, 1932.

z Duńczykami, Holendrami i Anglikami. Walki na morzu i rekwizycje dóbr stanowiły u schyłku średniowiecza normalny bieg rzeczy<sup>15</sup>. Można więc przy pewnej ostrożności, potraktować szeregi strat kupiectwa gdańskiego jako wielkości pozostające w pewnym określonym stosunku do realnych obrotów handlowych, kierunków wymiany i jej tendencji rozwojowych.

Zestawienia strat gdańskich, lub ogólniej pruskich (bowiem występowało paru szyprow Królewca i Elbląga), w I połowie XV w. są bardzo nierównomierne. Ogólnie rzecz biorąc stanowią one zestawienia dokonywane w momencie przystępowania przez walczące strony do negocjacji pokojowych. Spisywane były zatem w parę, a nawet kilka lat po dokonanych rozbojach i przedstawiają niewątpliwie znacznie powiększone przez poszkodowanych właścicieli dane dotyczące ilości i wartości towarów. Poza drobniejszymi zażaleniami i skargami podawanymi przez paru kupców<sup>16</sup> znane są obfitsze zestawienia: skargi gdańszczan dotyczące strat poniesionych w państwach skandynawskich w latach 1396—1434, a przedstawione we wrześniu 1434 r. podczas rokowań pokojowych z Danią<sup>17</sup>, straty poniesione w Anglii od 1411 r., a przedstawione królowi Henrykowi VI we wrześniu 1434 r. przez w. mistrza Pawła Rusdorfa<sup>18</sup>, wykaz strat gdańszczan poniesionych w Danii w latach 1427—1441<sup>19</sup>, wykaz strat poniesionych przez mieszczan pruskich i inflanckich w latach 1438—41, a spowodowanych przez Holendrów<sup>20</sup>, wykaz strat gdańskich poniesionych w Danii w latach 1450—1462<sup>21</sup>, wreszcie pełne zestawienie strat poniesionych w Danii przez gdańszczan w latach 1396—1462, sporządzone przez radę miejską w 2 egzemplarzach nawzajem się uzupełniających<sup>22</sup>. Zachowane odpisy zawierają wiele sprzeczności, częściowo się nawzajem uzupełniają. Przy zestawianiu wiadomości w nich zawartych należy przeprowadzać długi szereg weryfikacji i ustaleń filiacji poszczególnych zawodów<sup>23</sup>. Materiałem porównawczym mogą być wykazy strat poniesionych przez lubeczan i spowodowanych przez Anglików w latach 1449—1453<sup>24</sup>, a uzupełniającym

<sup>15</sup> H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 21, gdzie obliczenie, że z 50 lat II poł. XV w. 30 przypadło na wojny, blokady gospodarcze i niepokoje polityczne. Por. też E. Daenell, *Blüthezeit der deutschen Hanse* t. III, Berlin 1906. W. Friccius, *Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im 14. und 15. Jh.*, HGBl. 1932, s. 38 nn; 1933, s. 52 nn.

<sup>16</sup> Np. *Hansisches Urkundenbuch* [= HUB] t. VI, wyd. K. Kunze, Leipzig 1909, s. 298 — straty spowodowane przez Anglików w 1423 r., s. 616 — przez Duńczyków w 1433 r.

<sup>17</sup> *Hanserecesse* [= HR] *von 1431—1476* (II), t. I, wyd. G.v.d. Ropp, Leipzig 1876, s. 277 nn, nr 381.

<sup>18</sup> HR II, s. 298 nn, nr 385.

<sup>19</sup> HUB VII, 1, wyd. H. G. v. Rundstaedt, Weimar 1930, s. 355, nr 704.

<sup>20</sup> HUB VII, 1, s. 401, nr 767. Inna wersja por. *Bronnen tot Geschiedenis van den Oostzeehandel 1122—1499* t. II, wyd. H. A. Poelman, S. Gravenhage 1917, s. 796, nr 2205.

<sup>21</sup> HUB VIII, wyd. W. Stein, Leipzig 1899, s. 695, nr 1160; s. 711, nr 1161, s. 722, nr 1167.

<sup>22</sup> WAP Gd. 300. R, fol. F., nr 3.

<sup>23</sup> Dokładną analizę filiacji rękopisów strat holenderskich przeprowadził H. G. v. Rundstaedt, HUB VII, 1, s. 401—403.

<sup>24</sup> HUB VIII, s. 157, nr 215.

wykazy szyprów gdańskich jeżdżących na Morze Północne i zrzeszonych w organizacjach marynarskich<sup>25</sup> oraz wykazy kaprów działających z ramienia rady miejskiej w okresie wojny 13-letniej<sup>26</sup>. Ogólnie więc biorąc nasze wiadomości pochodzą z następujących typów źródeł: wykazów strat — siłą rzeczy dotyczących tylko części floty Gdańska i to floty dalekomorskiej żeglującej poza Sund, wykazów — zapewne pełnych lub prawie pełnych — szyprów specjalizujących się w dalekomorskich podróżach, wykazów kaprów i pojedynczych wzmianek o statkach wreszcie — dla okresu, którym się niniejszy artykuł zajmuje — pełnego wykazu wszystkich statków przewijających się przez port gdański, a zawartego w najstarszej księdze cła palowego z roku 1460<sup>27</sup>. W tym ostatnim wypadku na podstawie imion szyprów, kupców czy dodatkowych wskazówek, liczbę statków należących do Gdańska można określić na ok. 200 jednostek.

Mimo dużych trudności związanych z tak fragmentarycznymi źródłami, można przecież na ich podstawie dokonać próby uzyskania potrzebnych wiadomości. Na wstępie należy dokonać bardzo istotnego stwierdzenia: statki hanzeatyckie jeszcze w XV w. określano według imion kierujących nimi szyprów. Wynika to z układu tekstu, z powoływania się poszkodowanych na nazwisko kapitana statku, na pobieranie wreszcie ceł morskich zapisywanych właśnie według imion szyprów<sup>28</sup>. Należy założyć, że 1 szyper nie był ograbiony częściej niż raz na rok. Przeciwnie temu założeniu przypadki byłyby jakoś zaznaczone w źródłach. Tymczasem tak skargi poszczególnych kupców wyliczających, co utracili na różnych statkach (oznaczonych nazwiskami szyprów), jak i szyprów wymienających, co zostało im zabrane, nie wskazują na kilkakrotne rabunki<sup>29</sup>. Suma towarów zrabowana u jednego szypra nie jest też nigdy tak wielka, by wykluczała dokonanie zaboru tylko na jednym statku.

Zestawienie wszystkich wspomnianych wzmianek źródłowych według imion szyprów daje następujące wyniki dla Gdańska (tab. I).

<sup>25</sup> HUB VI, s. 272 nr 484, 1422 r.; s. 299, nr 535, 1423 r. Por. też HR I, 7, s. 341, nr 538 — podana liczba statków gdańskich wysłanych za Sund.

<sup>26</sup> HUB VIII, s. 435, nr 674, 1457 r.; s. 447, nr 708, 1458 r.; s. 592, nr 989, lata 1458—1460; s. 691, nr 1150, 1462 r. Na temat flot kaperskich por. M. Biskup, *Kazimierz Jagiellończyk a początki polskiej floty wojennej*, Zap. TNT XVII, 1951, nr 1—2, s. 19. Tenże, *Stosunek Gdańska do Kazimierza Jagiellończyka w okresie wojny 13-letniej 1454—1466*, Toruń 1952, s. 189 nn.

<sup>27</sup> WAP Gd. 300. 19. 1.

<sup>28</sup> Nazwy statków należały w XV w. na Bałtyku raczej do rzadkości. Występowały one na Morzu Północnym, np. „Sanctus Spiritus“ z Hamburga, HUB VI, s. 387, nr 692 z 1427 r. Por. Ch. Brämer, *Die Entwicklung der Danziger Reederei*, s. 92, W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, s. 316—490. Do wyjątków należały wielkie karawele — „Pierre de la Rochelle“, (? „Peter von Danzig“), które zresztą budowane były na zachodzie. O. Lienau, *Das grosse Kraweel der Peter von Danzig 1462—1475*, Danzig 1943. To samo zjawisko określania statków wedle nazwisk szyprów spotykamy w 1522 r. przy sporządzaniu wykazu strat, WAP Gd. 300. D. 71, nr 134.

<sup>29</sup> Skargi można podzielić na 2 grupy: straty spisywane wg zeznań kupców i wg zeznań szyprów. Nie powiązanie jednych z drugimi może doprowadzić niekiedy do nieporozumień — szczególnie przy powszechnym pomijaniu dat dziennych. Jedyną metodą jest uszeregowanie zatem danych wg nazwisk szyprów zakładając, że w określonym roku nazwisko szypra związane było z jednym statkiem.

Zestawienie poniższe pozwala na wybór tych kilku dat, z którymi łączy się większa liczba znanych statków. Wzmianki o jednym, dwóch czy trzech okrętach, rzecz prosta, nie mogą posłużyć do żadnych spekulacji ogólniejszych. Nieco więcej dają lata 1422—23, 1426—27, 1429—33, 1438—42, 1451—53 i 1458. Pełne dane z 1460 r. są tu zupełnie wyjątkowe.

Tabela I

Rok	Liczba statków	Rok	Liczba statków	Rok	Liczba statków
1396(7)	1	1429	10	1446	1
1407	1	1430	4	1447	2
1410	2	1431	2	1448	1
1411	2	1432	13	1449	3
1415	1	1433	10	1450	1
1417	1	1434	2	1451	7
1418	6	1435	1	1452	11
1419	1	1436	3	1453	16
1420	2	1437	3	1454	3
1421	5	1438	34	1455	3
1422	88	1439	50	1456	3
1423	32	1440	9	1457	4
1424	2	1441	11	1458	28
1425	1	1442	46	1459	—
1426	11	1443	—	1460	200
1427	26	1444	—	1461	1
1428	—	1445	2	1462	16

Warto bliżej omówić źródła mówiące o tych latach. Z roku 1422 zachowały się spisy *naucleri ad partes Flandrie, Angliae etc. velificantes...*, z roku 1423 — *naucleri velificantes versus Flandriam*. Wymienieni w 8 grupach (zapewne tworząc 8 flot prowadzonych przez 8 admirałów) szyprowie w liczbie 80 nie stanowią wszystkich gdańskich żeglarzy. Z roku tego mamy wiadomości o zrabowaniu przez Duńczyków 2 statków gdańszczan; 2 szyprow z 4 poszkodowanych nie występuje w spisach. Można zatem założyć, że albo spisy pomijały jakieś jednostki dalekomorskie, albo też nie wymieniani w nich szyprowie kierowali małymi statkami docierającymi jedynie niedaleko od portu macierzystego. Zestawienie zrabowanych towarów — głównie śledzi ze Skanii — należących do szyprow nie wymienionych w spisach, pozwala na przyjęcie tego ostatniego przypuszczenia. Rzecz prosta statki dalekomorskie stanowiły zaledwie część floty gdańskiej. W 1460 r. według szacunkowych obliczeń statki żeglujące poza cieśniny duńskie stanowiły ok. 40% całej floty. W ciągu 40 lat proporcje mogły się zmienić na korzyść dużych statków żeglujących na Zachód Europy. Z drugiej strony jednak w siódmym roku wojny 13-letniej, nie najlżejszym dla Gdańska<sup>30</sup>, sądząc z ru-

<sup>30</sup> Opinię o krytycznym dla Gdańska okresie w końcu 1460 r. wypowiedzieli: P. Simson, *Danzig im dreizehnjährigen Kriege*, „Zeitschrift der Westpr. Ge-

chu w porcie wyjątkowo duży udział miały niewielkie stateczki przywożące do miasta żywność i zaopatrzenie<sup>31</sup>. Dlatego wydaje się, że można przyjąć z dużym przybliżeniem stosunek dużych do małych statków, jak 2:3 także i dla roku 1422. Jeśli zatem flota dalekomorska liczyła ok. 86 jednostek, to wszystkich statków gdańskich zapewne było ok. 220. Oczywiście w grę wchodzi tu statki pełnomorskie różnych typów żeglujące do Inflan, Szwecji, Danii, Pomorza, Meklemburgii i Europy Zachodniej<sup>32</sup>, jak i flota ruchu przybrzeżnego. Rzecz jasna spisy roku 1423 nie wymieniają wszystkich żeglarzy gdańskich. Ale tylko 11 szyprów z 31 wyliczonych na liście w roku 1423 występowało i w roku poprzednim. Jak wytłumaczyć te rozbieżności między nazwiskami z roku 1422 i 1423? Czy 20 szyprów „awansowało” na większe statki, czy zostało przyjętych do zrzeszenia? Czy byli to nowi kierownicy wypraw kupieckich? Czy wreszcie spis z 1422 r. również nie obejmował wszystkich? Wydaje się, sądząc ze wzmiarek o różnych portach przeznaczenia tych samych szyprów<sup>33</sup>, że można by tę niejasność rozwiązać jak następuje: nie istniał stały podział między szyprem wyprawiającym się do odległych portów, a żeglarzem nie zapuszczającym się poza Bałtyk, tak jak w średniowieczu nie można na terenach hanzeatyckich przeprowadzać zdecydowanego podziału między kupcem hurtownikiem i detalistą<sup>34</sup>. W zależności od możliwości technicznych statku, interesów, bogactwa, szyprowie gdańscy (a zapewne ogólnie bałtyccy) podejmowali się przewozu towarów lub też sami handlowali na krótszych lub dłuższych szlakach. W każdym roku grupa największych szyprów zapewne nieco zmieniała swój skład. Niewielu tylko pozostawało w niej na stałe. Większość bądź wpisywała się na listę *Flandernfahrer* czy *Englandfahrer*, bądź na dany rok ograniczała się do żeglugi po Bałtyku. Ta ostatnia niewątpliwie była mniej dochodowa, ale wymagała też mniejszych inwestycji niż dalsze podróże, dawała większą samodzielność, zmniejszała ryzyko, nie zmuszała do wpisywania się na listę (zapewne za pewną opłatą)<sup>35</sup>. Zjawisko kolejnego zajmowania się wielkim i małym handlem występowało zresztą wśród tych samych potężnych rodów, spośród których, według Ch. Brämery, rekrutowała się znaczna liczba szyprów gdańskich<sup>36</sup>. Znane są liczne przykłady bankructwa, ale znamy także

schichtverein“ t. XXIX, 1891, s. 32 nn; M. Biskup, *Stosunek Gdańska do Kazimierza Jagiellończyka*, s. 152. Por. też K. Górski, *Pomorze w dobie wojny 13-letniej*, Poznań 1949.

<sup>31</sup> Por. co na temat dużego znaczenia floty przybrzeżnej i śródlądowej pisał W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, s. 235.

<sup>32</sup> Typy statków w XV w. por. W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, s. 492 nn. Zakres geograficzny morskiego handlu gdańskiego — H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska*, s. 288, 289, gdzie wymienione 114 miejscowości i krajów.

<sup>33</sup> WAP Gd. 300. 19.1.3. np. Detlof Ladoff, Johan Junge, Thomas Oldenhopper czy Lubbert Bardeman. Por. WAP Gd. 300. 43. 2b księga ławnicza zawierająca transakcje tych samych szyprów w różnych portach. WAP Gd. 300. 43. 19b — księga pozwów.

<sup>34</sup> F. Keutgen, *Der Grosshandel im Mittelalter*, HGbl. 1901, s. 72, 84. Literaturę na ten temat podaje E. Köhler, *Einzelhandel im Mittelalter, Beiträge zur Betriebs- und sozialwirtschaftlichen Struktur der mittelalterlichen Krämerei*, Stuttgart-Berlin 1938, s. 4 nn. Dane liczbowe wskazujące na zmiany charakteru i wielkości handlu podaje H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem*, s. 30 nn.

<sup>35</sup> W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, s. 387 nn.

<sup>36</sup> Ch. Brämery, *Die Entwicklung der Danziger Reederei*, s. 49 nn.



przykłady kariery żeglarzy rekrutujących się spośród przedstawicieli średnich grup społecznych, którzy niekiedy rozpoczynając od małych obrotów na bliskich trasach z czasem dochodzili do własności kierowanego przez siebie statku<sup>37</sup>.

O wiele trudniej jest uzyskać jakieś wiarogodne liczby dla następnych przekrojów pierwszej połowy XV w. Niestety nie wolno zakładać, że stopień zniszczeń floty gdańskiej był w 30 i 40 latach XV w. wielkością stałą. W dużej mierze grał tu rolę przypadek; należałoby wziąć pod uwagę aktualne wówczas siły i możliwości przeciwników gdańszczyzan, intensywność handlu w danym roku itp. Są to dane nie do obliczenia. Jedyne co, jak wydaje się, można zrobić, to opierając się na powyższych wywodach dokonać bardzo niedoskonałego szacunku, porównując dane 2, 3 lub 4 kolejnych lat bogatych we wzmianki źródłowe. W ten sposób przy prawdopodobnym założeniu, że w ciągu paru lat liczba szyprów specjalnie się nie zmieniała, można będzie wyłowić pewną część statków udających się poza Bałtyk. Jaką część — tego rzecz prosta obliczyć nie można.

Tabela II

Lata	Liczba uszkodzonych gdańskich statków
1426—7	35
1429—33	34
1438—42	240
1451—53	31
1458	28

Dwie pierwsze i dwie ostatnie pozycje tab. II wskazują na liczny udział statków gdańskich w wyprawach na Zachód. Zakładając, że stan floty nie uległ zmianie przez 2 lata do 1460 r. — liczba uszkodzonych w 1458 r. statków gdańskich przekraczała 10% całego stanu floty. Wydaje się też, że w trzecim, czwartym i piątym dziesiątku lat XV w. liczba statków gdańskich przewyższała stan z okresu wojny 13-letniej. Osobnym zagadnieniem jest liczba wyrażająca straty gdańszczyzan w latach 1438—42. Wydaje się mało prawdopodobne, aby wiele statków gdańszczyzan przez te 5 lat wojen gospodarczych uniknęło choć nieznacznych strat. Tymbardziej dane te zdają się obrazować niemal pełną liczbę uszkodzonych statków, iż niektórzy z tych 240 szyprów występują po parę razy<sup>38</sup>. Niewątpliwie stocznie gdańskie pracowały przez ten czas i wypuściły wiele nowych jednostek, ale zapewne i część statków przemknęła się bez strat lub zawróciła w porę do Lubeki czy Wismaru. Można więc chyba uznać liczbę 240 za określającą rząd wielkości dalekomorskiej floty Gdańska. Liczba wszystkich okrętów gdańskich wy-

<sup>37</sup> Tamże, s. 36, gdzie autorka wymienia sporą liczbę takich samodzielnych szyprów gdańskich w XV w.

<sup>38</sup> Statki kierowane przez szyprów: Jurgen Borken (1439, 1442), Ludeke Grotewalde (1438, 1439), Cleis Molner (1438, 1441), Lucas Wulff (1438, 1439, 1442), Hinrich Westfael (1438, 1439), Cleis Horn (1439, 1442) itp.

Tabela III

Rok	Liczba statków gdańskich	Liczba statków, które zainewyły do portu gdańskiego
1422	220	
ok. 1440	600	
1460	200	353
1468	180*	
1469	190*	
1470	320	584
1471	310*	
1472**	200*	

\* Tylko liczba statków przybywających do Gdańska.

\*\* Być może księga nie obejmuje całego roku.

nosiłaby zatem w omawianym pięcioleciu ok. 600, a więc znacznie więcej niż pływało jednostek pod gdańską banderą w 1460 r.<sup>39</sup>

W ten sposób 3 przekroje uzupełnione prawdopodobnymi danymi z lat 1468—72<sup>40</sup> można by przedstawić następująco:

Tabela IV

Rok 1460	Wykaz strat	Księga palowa
Liczba statków	8	8
Liczba udziałowców	40	47
Towary: klepka	34c	12c
wańczos	78c	107c
przedza	wart. ok. 380 grz.	wart. ok. 320 grz.
smoła	16 ł.	9 ł.
Przybliżona liczba statków	ok. 7000 grz.	ok. 6000 grz.

c = setka, grz. = grzywna, ł. = laszt

W następnych latach 1474—76, 1490—92, 1498, 1506 sądząc z ksiąg celnych następował dalszy zdecydowany rozwój ruchu okrętów w porcie gdańskim<sup>41</sup>. Czy łączyło się to ze wzrostem floty gdańskiej, o tym

<sup>39</sup> Por. uwagi W. Vogla, *Zur Grösse der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jh. Ein historisch-statistischer Versuch*, Jena 1915, *Festschrift für Dietrich Schäfer*, o wielkości flot hanzeatyckich w XV w.

<sup>40</sup> WAP Gd. 300.19.3, księga cła palowego (tylko import) 1468—72. Dane obliczone podobnie jak w roku 1460. Fakt posiadania tylko danych importu — poza księgą eksportu z roku 1470 (WAP Gd. 300.19.4) znacznie obniża wiarygodność podanych liczb, które tylko w dużym przybliżeniu oddają stosunek między statkami gdańskimi a obcymi.

<sup>41</sup> H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska*, s. 325, tab. II. Księgi celne notują przyjazdy do portu Gdańskiego w 1474 r. — 403 razy, w 1475 r. — 525, w 1476 r. — 634, 1498 r. — 795 i w 1506 r. — 1802 razy. Wyjazdy: w 1475 r. — 631, w 1490 r. — 720, w 1491 r. — 607 i w 1492 r. — 562 razy. Tamże, s. 326, tab. III.

trudno na razie mówić. Być może tak jak to miało miejsce w XVI w., rozwój eksportu Gdańska nie pozostawał w stosunku wprost proporcjonalnym do rozwoju floty gdańskiej, ale wymagać to będzie dalszych badań.

Sprawdzając wiarygodność danych uzyskanych z analizy wykazów strat należy przeprowadzić próbę weryfikacji porównując je z posiadającymi odwrotną tendencję — zaniżającą — wykazami ceł palowych. Porównanie można ująć w tabelę IV<sup>42</sup>.

Wydaje się więc, że uwzględniając przesadne dane podawane przez poszkodowanych, możliwość częściowej sprzedaży towaru przed dokonaniem rabunkiem u brzegów Danii, można ufać przekazom informującym o liczbie statków i w zasadzie o przybliżonej ich wartości. Ilość towaru natomiast będzie zawsze wielkością hipotetyczną.

Czym można wyjaśnić gwałtowny wzrost floty Gdańskiej koło 1440 r.? M. P. Lesnikow, który bardzo zdecydowanie przeciwstawia się poglądom o istnieniu stałego eksportu zboża bałtyckiego na zachód w I połowie XV wieku<sup>43</sup>, powołując się na starszą literaturę holenderską stwierdza wyjątkowość dowozu zboża w tym okresie. Od roku 1439 zapanował wielki głód w Holandii. *Hungersnot*, który podobnie jak w 1480 czy 1491 r. doprowadził do wyjątkowo dużych spekulacji produktami spożywczymi, miał także być przyczyną zwiększonego dowozu<sup>44</sup>. Oczywiście klęska głodu spowodowała koniunkturalny wzrost dowozu zboża. Być może rzeczywistość w latach zwiększonego wyjątkowego zapotrzebowania niemal cała pełnomorska flota gdańska mogła być kierowana za Sund. Z drugiej strony jednak wybrzeża Bałtyku musiały już być odpowiednio utowarowione, by zaspokoić popyt na cerealia. Na przełomie XIV i XV wieku, jak wynika z transakcji rewelskiej spółki Veckinghusenów i obrotów handlowych Zakonu Krzyżackiego, nawet w latach koniunktury wywóz zboża nie odgrywał w ogólnym handlu bałtyckim zasadniczej roli<sup>45</sup>. Jeszcze w drugim dziesiątku lat XV w. znaczna część zboża przywożonego do Holandii pochodziła znad Sommy i z Anglii<sup>46</sup>. Też Lesnikowa należy zatem sprawdzić porównując jednocześnie proporcje handlu innymi towarami. Czy przykłady M. Małowi-

<sup>42</sup> WAP Gd. 300.19.1; HUB VIII, s. 707—710. Por. też H. Samsonowicz, *Gdańskie cło palowe XV—XVI w.* (w druku). Prymitywny sposób sporządzania wykazów strat por. WAP Gd. 300.D.71, nr 134, rok 1522.

<sup>43</sup> M. P. Lesnikow, *Niekotoryje woprosy baltijsko-niderlandskoj torgowli chlebom w konce XIV, naczale XV wieka*, SW VII, 1955, s. 112 nn. Tenże, *Beiträge zur baltisch-niederländische Handelsgeschichte am Ausgang des 14. und zu Beginn des 15. Jh.*, „Wissenschaftliche Zeitschrift d. Karl Marx Universität“ t. VII, Leipzig 1957/8, s. 613 nn.

<sup>44</sup> Wagenaar, *Allgemeine Geschichte der Vereinigten Niederlanden von den ältesten bis auf gegenwärtige Zeiten* t. II, Leipzig 1757, s. 125 nn. Por. także P. J. Blok, *Geschichte der Niederlanden* t. II, (1300—1559), Gotha 1905, s. 597 nn.

<sup>45</sup> M. P. Lesnikow, *Niekotoryje woprosy*, s. 122, 126, 128. *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens*, wyd. C. Sattler, Leipzig 1887.

<sup>46</sup> Z. W. Sneller, *Le commerce du blé des Hollandais dans la région de la Somme au XV<sup>e</sup> s.*, „Bulletin Trimestriel de la Société des Antiquaires de Picardie“ t. III, Amiens 1947, s. 148, podaje że na pocz. XV w. rocznie przewożono ok. 680 tys. hektolitrow zboża rocznie znad Sommy. Por. też dane N. Y. M. Kerling, *Commercial relations of Holland and Zeeland with England from the late 13-th century to the close of the Middle Ages*, Leiden 1954, s. 214, App. B., gdzie jednak podane wielkości mogą dotyczyć reeksportu zboża z Anglii.

sta i G. Hansena<sup>47</sup>, dotyczące znaczenia wywozu zboża, zostaną potwierdzone przez porównanie strat żyta i pszenicy z innymi towarami utraconymi w eksporcie?

Zestawienia towarów przewożonych przez flotę gdańską są możliwe do przeprowadzenia. Poszkodowani mieszczańscy w sposób dokładny (może nawet zbyt dokładny) opisywali swoje straty, podając przeważnie tak ilość i wartość przypadłych towarów, jak i przybliżoną wartość strat osobistych<sup>48</sup>. Na podstawie wzmianek źródłowych i stosunkowo wielu opracowań monograficznych można zestawić wartość używanych monet — grzywien, funtów, groszy, funtów sterlingów, złotych reńskich i koron, sprowadzając je do wielkości wyrażonej w grzywnach pruskich<sup>49</sup>. Na podstawie zeznań poszkodowanych można także uzyskać zestawienie cen poszczególnych towarów, przy czym zasadą jest tu podawanie ceny zakupu w Gdańsku (dla towarów eksportowanych) lub we Flandrii czy Anglii (dla towarów importowanych)<sup>50</sup>. Zestawienie to,

<sup>47</sup> M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 425. J. Hansen, *Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks*, „Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck“ t. I, Lübeck 1914, s. 6, 8.

<sup>48</sup> Przybliżona wartość określona była przeważnie w ryczałtowej wysokości 3 f.gr. od marynarza. HUB VII, 1, nr 767.

<sup>49</sup> Relacje monet obliczone zostały na podstawie przeliczeń zawartych w wykazach strat, WAP Gd. 300.R.F.3.4 oraz w rachunkach Zakonu krzyżackiego (*Handelsrechnungen des Deutschen Ordens*), rachunkach kupieckich (WAP Gd. 300. DH, s. 58), w korespondencji i w transakcjach oraz w oficjalnych zestawieniach z 1422 r. (*Feststellung des Wertes fremder Münzsorten, Scriptores Rerum Prussicarum* t. IV, Leipzig 1861—74, s. 353, wyd. Th. Hirsch) prowadzonych przez ławę miejską. W wypadkach wątpliwych lub przy braku bezpośrednich wiadomości odwoływałem się do przeliczeń dotyczących zawartości srebra w monetach. E. Waschinsky, *Die Münz- und Währungspolitik des Deutschen Ordens in Preussen*, Göttingen 1952. M. Gumowski, *Moneta u Krzyżaków*, Zap. TNT XVII, 1951. N. Posthumus, *De oosterse handel te Amsterdam*; por. też H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 18, 19. Uzyskane przeliczenia można zestawić następująco:

WARTOŚĆ MONET W PRZELICZENIU NA MAŁE GRZYWNY PRUSKIE

1 duża grzywna = 2	1 f. sterling ang.	1 gulden reński
1 f. groszy flam.	1430 r. — 10	1421 r. — 2
	1438 r. — 10,7	1422 r. — 1,2
1401 r. — 3,5—7	1453 r. — 9,09	1431 r. — 1,2
1421 r. — 6,6		1453 r. — 1,2
1431 r. — 5	1 nobel	1464 r. — 1,4
1436 r. — 5—6		
1438 r. — 7—10	1410 r. — 3,2	1 korona
1439 r. — 7	1418 r. — 3—3,6	
1450 r. — 4,8	1422 r. — 3	1422 r. — 1,2—1,5
	1465 r. — 3,5	

<sup>50</sup> Oto ceny niektórych ważniejszych towarów:

Żyto — 1 łaszt w grz. pruskich	1427 r. — 11	1436 r. — 10
	1428 r. — 18	1437 r. — 14
	1429 r. — 10—11	1439 r. — 42
1410 r. — 10	1430 r. — 14—15	1441 r. — 42
1414 r. — 5,75	1431 r. — 6	1443 r. — 13—15
1421 r. — 10—11	1432 r. — 8—10	1449 r. — 30
1422 r. — 20	1433 r. — 15	1451 r. — 6—7
1426 r. — 5—6	1434 r. — 14—15	

przy dużej niekompletności, wskazuje na względną stabilizację cen na początku i w końcu I połowy stulecia i na gwałtowną hausę na przełomie czwartego i piątego dziesięciolecia. Rzecz ciekawa, że trudności z zaopatrzeniem Zachodu w produkty żywnościowe wpłynęły i na podwyżkę cen na produkty leśne. Natomiast ceny soli, przywożonej z zachodu nie wzrosły w tak dużym stopniu.

Wagi i miary można ustalić na podstawie spisów miar hanzeatycznych lub przeliczeń zawartych w omawianych źródłach<sup>51</sup>.

Tabela V nasuwa wiele refleksji. Przede wszystkim jest rzeczą oczywistą, że nie może ona służyć do określania bezwzględnych wielkości importu i eksportu. Cztery przekroje dotyczą nie poszczególnych lat, ale długich okresów i dlatego mogą wskazywać jedynie na pewne tendencje panujące w handlu pruskim. Jakie wnioski można wysunąć na podstawie tych danych bez narażenia się na zarzut wykorzystywania przypadkowych materiałów? Pierwszym zagadnieniem jest sprawa stosunku importu do eksportu. Nie wiemy i nie możemy obliczyć dokładnie

Pszenvica — 1 łaszt w grz. pruskich	1430 r. — 16	1427 r. — 20
1423 r. — 13	1439 r. — 16	1428 r. — 24—120
1425 r. — 17	1442 r. — 15	1433 r. — 14—18
1426 r. — 6—8	1443 r. — 9—17	1434 r. — 12—15
1429 r. — 14—15		1435 r. — 12—15
1430 r. — 20	Smoła — 1 łaszt w grz. pruskich	1436 r. — 14—22
1433 r. — 18	1429 r. — 9	1437 r. — 20—22
1438 r. — 37—40	1430 r. — 9	1438 r. (Lizbońska) — 32
1439 r. — 60—63	1441 r. — 35	1439 r. — 26—28
1441 r. — 63	1443 r. — 9	1440 r. — 18—20
1443 r. — 36	1460 r. — 10	1441 r. — 20—50
1451 r. — 11		1441 r. (Lizbońska) — 22—25
		1452 r. (Luneburska) — 24
Mąka — 1 łaszt w grz. pruskich	Wańcos — 1 setka w grz. pruskich	1454 r. — 18—22
1411 r. — 33—35	1429 r. — 4	1455 r. (Luneburska) — 21
1439 r. — 20—22	1430 r. — 6	
1441 r. — 40—44	1439 r. — 5	
Śledzie — 1 łaszt w grz. pruskich	1441 r. — 20	Klepka — 1 setka w grz. pruskich
1412 r. — 28	1443 r. — 4—6	1426 r. — 9
1427 r. — 28	1460 r. — 6—10	1429 r. — 7
1452 r. — 30		1430 r. — 9—10
	Sól z Baie — 1 łaszt w grz. pruskich	1441 r. — 21
Popiół — 1 łaszt w grz. pruskich	1400 r. — 6—13	1443 r. — 7—9
1429 r. — 14	1408 r. — 8—10	1449 r. — 7
		1460 r. — 12

Różnice cen dotyczą przede wszystkim wahań sezonowych wiosna-jesień. W 1428 roku np. ceny soli w związku z dowozem soli lüneburskiej mogły spaść ze 120 grz. za łaszt na 24 grz., tj. do 20% pierwotnej wysokości. *SS rerum Prussicarum* t. V, s. 495, *Danziger Hanseatische Chronik*. Por. też C. Geiss, *Der Danziger Salzhandel vom 14. bis 17. Jh. (1340—1640)*, Inaugural Diss. Schreibmaschinenschrift, 1925, WAP Gd. s. 61 nn; H. Fiedler, *Danzig und England. Die Handelstrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Anfang des 17. Jh.*, „Zeitschrift des Westpr. Geschichtsvereins“ t. LXVIII, 1928, s. 91, oraz M. Foltz, *Geschichte des Danziger Stadthaushalts*, „Quellen u. Darstellungen zur Geschichte Westpreussens“ t. VIII, Danzig 1912, s. 18 n.

<sup>51</sup> R. Schulte, *Das Danziger Kantorbuch des Jakob Stöve aus Münster (Hansische Masse, Münzen, Wage und Zolle um 1566)*, HGBI. LXII, 1937, s. 40—72.

Tabela V

## Eksport i import Gdańska

Lata	Eksport			Import			Stosunek eksportu do importu
	Towar	Cena w grzywnach pruskich	Udział w eksporcie wyrażonym przez 100	Towar	Cena w grzywnach pruskich	Udział w imporcie wyrażonym przez 100	
1407—1423	Żyto	340	7,0	Sukno	4745	44,8	
	Mąka	246	5,1	Wełna	380	3,5	
	Drewno	200	4,1	Futra	1055	9,9	
	Popiół, smoła	120	2,5	Śledzie i inne ryby	1370	13,0	
	Futra	3640	75,7	Sól	240	2,3	
	Własność marynarzy (ubrania, klejnoty)	276	5,6	Korzenie, roślinne przyprawy	840	8,0	
				Wino	444	4,2	
				Oliwa	300	2,8	
				Gotówka	550	5,2	
				Własność marynarzy	660	6,3	
	Razem	4822	100,0	Razem	10584	100,0	1:2,19
1426—1432	Żyto	1445	36,5	Sukno	2155	16,4	
	Pszenica	578	14,5	Futra	407	3,1	
	Mąka	102	2,5	Śledzie i inne ryby	3675	28,0	
	• Mięso, masło	180	4,5	Sól	3246	24,7	
	Drewno	325	8,2	Korzenie, przyprawy	552	4,2	
	Popiół, smoła	340	8,6	Wino	462	3,5	
	Wosk	260	6,5	Oliwa	144	1,0	
	Len	80	2,0	Chmiel	121	0,9	
	Żelazo	20	0,5	Papier	480	3,6	
	Sól	71	1,5	Ser	21	0,08	
	Chmiel	116	2,9	Osmund	600	4,5	
	Piwo	24	0,6	Piwo	200	1,5	
	Własność marynarzy	416	10,5	Gotówka	500	3,8	
				Własność marynarzy	539	4,1	
		Razem	3957	100,0	Razem	13102	

d. c. tabeli V

Lata	Eksport			Import			Stosunek eksportu do importu	
	Towar	Cena w grzywnach pruskich	Udział w eksporcie wyrażonym przez 100	Towar	Cena w grzywnach pruskich	Udział w imporcie wyrażonym przez 100		
1436—1442	Żyto	2822	11,5	Sukno	9509	10,8		
	Pszenica	2488	10,1	Wełna, przędza	147	0,1		
	Inne zboża	990	4,0	Śledzie, inne ryby	1420	1,6		
	Mąka	2156	8,8	Sól	68217	77,9		
	Mięso, masło i łój, słonina	820	3,3	Korzenie, przyprawy, owoce południowe	1400	1,6		
	Drewno	5934	24,6	Wino	620	0,7		
	Popiół, smoła, dziegieć	3566	14,5	Piwo	60	0,07		
	Wosk	700	2,9	Żelazo	1035	1,1		
	Len	1350	5,5	Mąka	36	0,04		
	Przędza	225	0,9	Gotówka*	1783	2,0		
	Futra	2729	11,1	Własność marynarzy	3251	3,7		
	Piwo	90	0,3					
	Ryby	240	0,9					
	Własność marynarzy	400	1,6					
		Razem	24510	100,0	Razem	87478	100,00	1:3,56
	1451—1453	Żyto	430	35,4	Sukno	21339	78,6	
		Mąka	51	4,2	Przędza	264	0,8	
Słód		42	3,4	Futra	20	0,07		
Mięso, tłuszcze		302	24,8	Śledzie	188	0,6		
Drewno		21	1,7	Sól	1204	4,4		
Futra		190	15,6	Korzenie, przyprawy, owoce południowe	1643	6,0		
Sukno szare		4	0,3	Wino	1948	7,1		
Chmiel		28	2,3	Oliwa	528	1,7		
Piwo		25	2,0					
Ryby		40	3,2					
Konie	80	6,5						
	Razem	1213	100,0	Razem	27134	100,0	1:22,3	

\* 760 grz. pr. i 130 szt. złota, przy relacji w 1440 r. złota do srebra 1:7,1 wart. ok. 923 grz.

jaki był rzeczywisty stosunek. Ale wydaje się nie ulegać wątpliwości, że wartość importu przez całą pierwszą połowę wieku XV przewyższała parokrotnie wartość eksportu. Nawet jeśli by przyjąć, że rabowano statki jadące na wschód, to już będzie samo przez się dowodem większej opłacalności rabunku, tych właśnie okrętów. Będzie to również wskazówką, że towar wieziony na zachód nie stanowił dużej atrakcji. Można co prawda wysunąć zastrzeżenie, że towary takie jak sukno, korzenie itp. łatwiej można było zabrać niż trudne do przewozu drewno czy zboże. Ale przecież z Zachodu płynęła również trudna do przewozu sól, a konfiskata następowała przecież także wówczas, gdy chciano szczególnie dotkliwie uderzyć przeciwnika finansowo. W grę zatem wchodziła wartość statku i towarów przewozowych. To znowu wskazywałoby na słuszność spostrzeżenia o znacznie większej wartości importu niż eksportu. A zatem przed wojną 13-letnią, przed powrotem Pomorza do Polski bilans handlowy Prus był bilansem passywnym i to chyba zdecydowanie passywnym. Jego zaktywizowanie się w końcu XV w.<sup>52</sup> było zjawiskiem nowym, nie mającym precedensów w okresie wcześniejszym. Natomiast stwierdzić należy, że w eksporcie Prus zboże już w I połowie XV wieku odgrywało znaczną rolę. Szczególnie od czwartego dziesiątka lat tego stulecia wywóz żyta i pszenicy, mąki i innych produktów zajmuje najważniejszą pozycję w globalnym eksporcie. Oczywiście nie możemy się kusić nawet o przybliżone dane dotyczące tego eksportu, ale jak się wydaje około  $\frac{1}{3}$  wartości całego wywozu reprezentowana była przez zboże i przetwory zbożowe; na pierwszym miejscu należałoby tu wymienić żyto. Drugim wnioskiem więc byłoby stwierdzenie, że już przed wojną 13-letnią, podobnie jak w ósmym dziesiątku lat tego stulecia<sup>53</sup>, zboża odgrywały najważniejszą rolę w eksporcie Gdańska. Rzecz ciekawa, na podstawie omawianej tabeli wydaje się, że rośnie, a nie maleje znaczenie wywozu drewna zajmującego 2 miejsce w eksporcie, natomiast spada zdecydowanie udział futer w ogólnym wywozie. Łączyć to można w jakiś sposób i z możliwością przewozów na coraz to lepszych statkach dużych ilości drewna, ale głównie przyczyną jest zapewne rozwój przemysłu okrętowego na zachodzie i stwierdzone przez M. Małowistę rosnące w związku z tym zapotrzebowanie na surowiec właśnie dopiero w XV w.<sup>54</sup> Na uwagę zasługuje też znaczenie wywozu mięsa i tłuszczów. Po wojnie 13-letniej ten dział eksportu nie odgrywał już większej roli, podczas gdy w I połowie stulecia zaplecze miast pruskich było widocznym rejonem zaopatrującym kraje zachodnie w żywność.

Analiza rubryki importu w zasadzie nie przynosi wielu nowych ustaleń. Podobnie jak to miało miejsce w II połowie XV w.<sup>55</sup>, głównymi towarami przywożonymi z Zachodu były sukno, sól i śledzie. Duży procent wartości reprezentowany był przez przywóz wina, następnie korzeni i owoców południowych, futer, chmielu i oliwy. Na uwagę zasłu-

<sup>52</sup> H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 25, tab. I.

<sup>53</sup> Tamże, tab. I; w 1470 r. w ogólnej wartości eksportu Gdańska żyto reprezentuje ponad 30%, wańczos ponad 21%, klepka 13%, a w 1475 r. żyto 20%, miedź 18%, wańczos 13%.

<sup>54</sup> M. Małowist, *L'approvisionnement des ports de la Baltique en produits forestiers pour les constructions navales aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Âge au XVIII<sup>e</sup> s., Travaux du Troisième Colloque International d'histoire maritime*, Paris 1960, s. 25—49.

<sup>55</sup> H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska*, s. 347 nn.



guje przywożona z Zachodu gotówka. Fakt ten przeczyłby istnieniu zdecydowanie passywnego bilansu, gdyby odsetek wartości przywożonych pieniędzy w stosunku do wartości całego importu był większy. Nawet jednak i te niewielkie stosunkowo sumy wskazują na znaczenie południowych wybrzeży Morza Bałtyckiego dla zachodniego kupiectwa. Rzecz ta, niezmiernie ważna, wymaga jednak dodatkowych badań i odpowiedzi na pytanie, po co w warunkach znacznej nadwyżki wartości przywozu nad wartością wywozu importowano dodatkowo gotówkę. Zachodziła tu chyba możliwość inwestycji gospodarczych — w faktoriach, składach, a może i operacji kredytowych dokonywanych przez przybyszów z Zachodu na terenie Prus i Polski.

Wreszcie ostatnia sprawa związana z analizą powyższej tabeli. W wykazach strat występuje uderzająco duża suma pochodząca ze skonfiskowanej własności marynarzy. Przeciętna wysokość  $\frac{1}{20}$  wartości importu i eksportu wskazuje na duże znaczenie ruchomych majątków marynarzy. Wykazy strat wymieniają tu ubrania, biżuterię i klejnoty (złote i srebrne łańcuchy, pierścienie, niekiedy nieco złotych monet), a czasem i pewną ilość towaru. Dobra te, szczególnie klejnoty, zapewne były formą zabezpieczenia majątku<sup>56</sup> tak jak to miało miejsce w innych środowiskach hanzeatyckich. Spieniężane były w portach podczas postoju; jeśli gotówka dopisywała — dokonywano zakupu nowych liczniejszych i droższych kosztowności. W ten sposób marynarze stawali się drobnymi, chwilowymi, finansistami w miejscach postoju statku. Rzuca to nieco inne światło na ich pozycję społeczną. Nie należeli oni do najniższych warst plebsu miejskiego, a przynajmniej nie należeli do nich ciśle okrętowi, bosmani, kucharze itp., niezależnie rzecz prosta od szyp-rów, o których wiadomo, że stanowili raczej zamożniejszą grupę społeczną. Znaczenie ich w strukturze ekonomiki krajów nadbałtyckich jest spore przede wszystkim dlatego, że stanowią stosunkowo liczną grupę zawodową. Już Ch. Brämer obliczała<sup>57</sup>, że w latach 1438—40 koło wybrzeży Holandii na 5 statkach gdańskich żeglowało 20—28 ludzi, na 11 statkach 30—40 ludzi, a były i liczące 45 i 51 członków załogi. Obliczenia oparte na wykazach strat dają następujące rezultaty: w 1438 r. żeglowało na 22 statkach 757 członków załogi, w 1439—40 r. na 19 statkach żeglowało 334 marynarzy. Dla pierwszego roku przeciętna wypada 34,4 marynarzy na statek, dla drugiego — 17,5 marynarzy. Brämer twierdzi, że przeciętna na statkach dalekomorskich wynosiła 40 ludzi. Wydaje się to liczbą zbyt wygórowaną. Byłaby to przeciętna liczba marynarzy na największych statkach bałtyckich — koggach i holkach<sup>58</sup>. Tymczasem źródła współczesne<sup>59</sup> w większości wypadków wymieniają mniejsze typy statków. Na 43 statków z pięćdziesiątych i sześćdziesiątych lat XV w., których typ jest określony przypada:

sznik ( <i>schnike</i> )	— 16	łodzi ( <i>boote</i> )	— 3
barek ( <i>barcke</i> )	— 9	karaweli ( <i>kravel</i> )	— 2
kogg ( <i>kogge</i> )	— 7	ballinger	— 1
holków ( <i>hulk</i> )	— 4	bording	— 1

<sup>56</sup> H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 103.

<sup>57</sup> Ch. Brämer, *Die Entwicklung der Danziger Reederei*, s. 81.

<sup>58</sup> W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, s. 452.

<sup>59</sup> WAP Gd. 300.R.F. 3 (wykazy strat); 300.19.12 księga palowa; HUB VII, 1, s. 441; HUB VIII, s. 435, 447, 691.

Jak z tego widać, 13 statków (karawele, koggi i holki) należało do kategorii dużych — od 100 łasztów pojemności; 30 zaś należało do grupy niewielkich lub nawet bardzo małych<sup>60</sup>. Niewątpliwie flota gdańska składała się zatem z jednostek mniejszych niż flota angielska, hollenderska czy zachodnio-niemiecka. Przeciętna więc liczba załogi na statkach, obliczając dla lat 1438—41, wynosiła ok. 26,6 marynarzy i to również na statkach dalekomorskich. Nawet jednak tak dalece zaniżając przeciętną obliczoną przez Brämer, jeśli przyjmiemy wielkość floty gdańskiej za odpowiadającą liczbom tabeli III, to okaże się, że w 1422 r. Gdańsk utrzymywał 5 852 marynarzy, w 1440 r. — 15 960 marynarzy! Jak na warunki średniowiecza była to bardzo wysoka liczba. Tak po-każna liczba marynarzy wpływać musiała na charakter i oblicze miasta, a prowadzenie przez tę wielką armię nawet bardzo małych operacji finansowych niewątpliwie oddziaływało na stan gospodarczy miasta, na kształtowanie się popytu i podaży. Przy tym wszystkim tezauryzacja zarobków, wycofywanie pewnej ilości gotówki z obiegu, hamowało rozwój wymiany i utrzymywały jak najbardziej średniowieczne formy cyrkulacji kapitału. Zapewne mimo niewątpliwego wpływu na gospodarkę miast hanzeatyckich marynarze nie odgrywali poważniejszej roli w rozszerzaniu i rozwoju handlu.

Opłacalność wymiany będzie tu ostatnim problemem rozpatrywanym przy okazji badania struktury handlu bałtyckiego w I poł. XV w. Jak wiadomo znaczna większość statków stanowiła własność spółek lecz zdarzali się jeszcze samodzielni szyprowie handlujący na własną rękę<sup>61</sup>. Problem kosztów wypraw był już też wielokrotnie omawiany. Interesującą jednak rzeczą będzie zbadanie kierunków inwestycji przy organizacji przewozu okrętowego różnych towarów. Ruch w porcie gdańskim w I poł. XV w. wzrastał dwa razy do roku, podobnie jak i w ciągu dwóch następnych stuleci<sup>62</sup>. Od 1420 do 1460 r. na 52 wzmianki określających miesięczny czas wyjazdu statku z portu gdańskiego na poszczególne miesiące przypada:

styczeń	1	maj	11	wrzesień	9
luty	4	czerwiec	16	październik	5
marzec	4	lipiec	11	listopad	3
kwiecień	7	sierpień	7	grudzień	4

Zdecydowanie największy ruch miał miejsce późną wiosną i wczesnym latem; związany był głównie z wywozem zboża i przywozem soli. Drugą fazą wzmożenia obrotów, związaną z przywozem śledzi oraz zapewne wywozem nowego ziarna — był wrzesień. Jak widać z powyższego przerwa zimowa w żegludze nie była zbyt rygorystycznie stosowana. I tym zapewne tłumaczą się coraz to nowe postanowienia przestrzegania zamknięcia portów w zimie. Postanowienia te miały na celu

<sup>60</sup> Na temat charakterystyki typów statków średniowiecznych na Bałtyku W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, s. 477; B. Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jh.*, Berlin 1914, s. 10—92; ostatnio P. Heinsius, *Das Schiff der Hansischen Frühzeit*, Weimar 1956, s. 55 n.

<sup>61</sup> Ch. Brämer, *Die Entwicklung der Danziger Reederei*, s. 41. H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 33, gdzie omówione formy spółek, s. 113, szyprowie-kupcy.

<sup>62</sup> H. Samsonowicz, *Materiały do dziejów żeglugi morskiej w XVII w.*, „Kwartalnik HKM“ t. VIII, 1960, nr 3.

także i zwalczanie konkurencji obcej i wyśrubowanie cen na przednówku<sup>63</sup>. Chaotyczne i nie zawsze jasne dane zawarte w wykazach strat dostarczają jednak materiału pozwalającego na ułożenie tabeli (tab. VI), odbiegającej nieco od opracowanych przez W. Vogla<sup>64</sup>.

Tabela VI

Wartość a koszty przewozu w latach 1439 — 40<sup>65</sup> (w funtach groszy; 1 f. = ok. 7 grz. pr.)

Lp.	Koszty globalne (wartość statku, towaru, koszt frachtu)	Wartość statku	% kosztów globalnych	Wartość towaru	% kosztów globalnych	Koszt frachtu	% kosztów globalnych	Główny towar
1	1161	250	21	547	47	364	32	Sól
2	417	75	18	300	72	42	10	Mąka, chmiel
3	362	50	14	222	61	90	25	Drewno
4	787	190	24	380	48	217	28	Żyto
5	241,5	25	10	156,5	64	60	26	Drewno, popiół
6	280	50	17	170	60	60	23	Drewno, mąka
7	308,5	90	29	138,5	45	80	26	Pieniądze, mąka
8	108	25	23	30	27	53	50	Sól
8 statków	3665	755	20	1944	53	966	27	

Fracht należy tu rozumieć jako koszty przewozu pojęte możliwie szeroko. W grę wchodzi tu i transport na statek (ponad 50% kosztów frachtu), opłaty celne, portowe i składkowe (ok. 100%) i kieszonkowe dla marynarzy (ok. 30%), żywność (ok. 90%) oraz koszty zużywania statku, czasu żeglugi itp. (ok. 650%)<sup>66</sup>. Nic dziwnego, że koszty frachtu np. gotówki (pozycja 7) kształtowały się nisko. Niestety większość kosztów zależała od czynników stanowiących niewiadome w powyższym zestawieniu.

Cała tabela pozwala na wyciągnięcie pewnych wniosków ogólnych. Jeśli przyjąć wartość statku za 100, to koszt frachtu można będzie oznaczyć przez 135, a wartość towaru przez 265. Podobne proporcje zachodzą i w II połowie stulecia (100:188:218)<sup>67</sup>, a jeśliby analogicznie przeliczyć dane ustalone przez W. Vogla dla I połowy XV w.<sup>68</sup> wypadłoby

<sup>63</sup> Por. E. Cieślak, *Z zagadnień historii prawa morskiego na Bałtyku (Przerwa w żegludze morskiej w okresie późnej jesieni i zimy według postanowień Związku Hanzeatyckiego w XIV i XV w.)*, „Przegląd Zachodni” 1951, nr 1/2, s. 89—99. Por. też polemikę St. Matysik, *Zagadnienia zimowej przerwy w bałtyckiej żegludze Hanzy w XIV i XV w.*, Zap. TNT XVI, 1950, nr 1—4, i E. Cieślak, *Niektóre zagadnienia hanzeatyckiego handlu i transportu morskiego*, „Przegląd Zachodni” 1952, nr 2. Por. także K. Koppmann, *Schepelage*, HGbl. 1893, s. 113—116.

<sup>64</sup> W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, s. 422 nn.

<sup>65</sup> HUB VII, 1, s. 407, 431, 433, 437, 439, 444, 445.

<sup>66</sup> Na podstawie *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens*, s. 455, 465, 488, 490, 522 nn. Por. dokładne zestawienie H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 44.

<sup>67</sup> H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 49, tab. VII, cz. 1.

<sup>68</sup> W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, s. 411, tab. I i s. 424 nn, tab. IV. Por. też obliczenia, s. 422 n. Wartość towaru obliczona na podstawie zestawień przypisu 49.

100:140:280. Stosunek ten lub zbliżony ma zatem walor dla całego stulecia i dla ogólnohanzeatyckiego handlu. Logicznie biorąc i zyski z tego handlu, zatem i jego struktura, nie powinny się różnić w sposób zasadniczy od sytuacji panującej w pół stulecia później. Niskie stosunkowo koszty związane z niewielką wartością środka przewozowego, niewątpliwym prymitywizmem techniki żeglarskiej szły w parze z wysokimi kosztami ogólnymi transportu. Tradycyjny średniowieczny system handlu, oparty na pośrednictwie, wpływał na podniesienie cen towarów podrażając koszty frachtu. Nie było to bynajmniej zjawiskiem wyłącznie hanzeatyckim. Tak duże rozpiętości zysku jak i poważne koszty transportu są w literaturze przedmiotu znane już od dawna<sup>69</sup>. Podobnie, jak się wydaje, i ludzie zajmujący się organizacją wymiany, nie reprezentowali jeszcze nowożytnych przedsiębiorców. Nie miejsce tu, by szerzej pisać na ten temat. Wydaje się jednak, że można mówić tu zaledwie o początkach specjalizacji takiej, jaką dostrzegamy już w II połowie stulecia<sup>70</sup>. Znaczną rolę odgrywają jeszcze kupcy jeżdżący ze swymi bardzo różnymi towarami, przeważnie szyprowie swych własnych statków. Postacie Jakuba Vossa, Detlofa Ladoffa, Tidemana Gildemeistera, czy barwna sylwetka Elerta Bokelmana, kapra gdańskiego, kupca, starszego gildii, szypra stale jeżdżącego na Zachód przez 40 z górą lat XV w., czekają na swoją monografię<sup>71</sup>, która ukazałaby formy handlu „jeżdżących kupców“, dominujące na Bałtyku w XIII wieku. Ciekawym zjawiskiem jest udział kobiet, które w kupieckim świecie hanzeatyckim zajmowały nie mało ważne miejsce także i w życiu zawodowym<sup>72</sup>; interesującym zagadnieniem jest działalność dynastii szyprów i kupców takich jak Poleman, Telegten działających przez cały wiek XV<sup>73</sup>. Zagadnienia te będące reliktem wcześniejszych form wymiany, nie są jednak związane z głównym pytaniem postawionym na początku niniejszej rozprawy. Obecnie chyba można nań już odpowiedzieć. Mimo, że obroty handlowe wzrastały, że pogłębiała się współzależność gospodarcza między wschodnią i zachodnią Europą — nie można szukać w I połowie XV w. początków nowożytnej wymiany opartej na szerokim rynku zbożowym i podziale pracy między rozwiniętym przemysłowo Zachodem a Wschodem, dostarczającym surowców i półproduktów. Dopiero II połowa stulecia i to jej ostatnie dwudziestolecie przyniosły zmianę, która zaważyła decydująco na rozwoju naszego kraju.

<sup>69</sup> Literatura przedmiotu i ważniejsze ustalenia podaje H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 51, przyp. 157. Ostatnio por. ciekawe ustalenia J. Billioud, *Le sel du Rhône. La ferme du tirage de l'Empire au XVI<sup>e</sup> s.*, „Bulletin philologique et d'histoire (jusqu'à 1715) du Comité des travaux historiques et scientifiques“ rocznik 1958, Paris 1959, s. 211—226, gdzie autor stwierdza znaczny koszt transportu soli (48% ceny sprzedaży) i zyski pośredników, drobnych kupców itp.

<sup>70</sup> H. Samsonowicz, *Z problematyki handlu gdańskiego w XV w.*, s. 178.  
<sup>71</sup> Por. cytowane wyżej zestawienia strat gdańszczan, ponadto HUB VIII, nr 674, 708, 1150; WAP Gd. 300.D.71, nr 58.

<sup>72</sup> Np. prowadząca w 1456 r. aktywny handel Anna Piczeners, WAP Gd. 300.R.F. 3, s. 19.

<sup>73</sup> HR II, 1, nr 381.

Генрик Самсонович

СТРУКТУРА ТОРГОВЛИ ГДАНЬСКА  
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XV В.

На основании перечней убытков утерпевших гданских купцов в I половине XV в. автор стремится осветить структуру торгового обмена между прибалтийскими странами и Западной Европой. Особенно статья пытается дать ответ на вопрос, можно ли до присоединения Пруссии и Польши (в результате войны 1454—1466), наблюдать развитие таких форм обмена, который основывается на массовом вывозе хлеба за ввоз готовых промышленных изделий, а также активном торговом балансе. И так автор исследует вопрос зарождения рынка, который в XVI в. охватил страны на давних путях Ганзы, и который привел к углублению экономических разниц между востоком и западом европейского континента. На основании сопоставления всех известий о утерпевших судах гданщан (табл. 1,2) автор пытался восстановить числительный состав гданского флота (табл. 3), а затем поверить полученные данные сравнивая их с иными источниками (табл. 4). В результате автор приходит к выводу, что на рубеже 4 и 5 десятилетий XV в. гданский флот достиг кульминационной точки своего количественного подъема, что было связано с бедствиями голода в Голландии и увеличившимся обменом с западом. Автор устанавливает также, что в период позднего средневековья не существовала точная грань между шкиперами дальнего плавания и капитанами прибрежных судов. Затем автор подсчитывает количество и стоимость товаров вывозимых и ввозимых из запада в Гданск (табл. 5). Отсюда автор приходит к выводу что торговый баланс был для Гданска в I половине XV в. решительно пассивный, не припоминая обстановки с исхода этогоже столетия. В вывозе главную роль играл однако хлеб, перед лесом, который именно в этот период занял в экспорте Гданска место мехов, повидимому в связи с развитием судостроительной промышленности на Западе. Главными продуктами ввоза было сукно, соль и сельдь. На внимание заслуживает ввоз в Гданск денег. Интересным явлением выступает значительное участие частной собственности матросов в стоимости привозных товаров. Автор отмечает численность экипажей судов, а затем рассматривает типы судов курсующих на балтийском пути. Затем указав на 2 периода в году особой интенсивности движения судов (июнь, сентябрь) автор анализирует себестоимость купеческих транспортов в 1439—40 годы, подчеркивая небольшую стоимость судов в сравнении с расходами перевоза и главным образом со стоимостью товаров (табл. 6). После краткой характеристики купцов участвующих в морской торговле Гданска автор в заключении устанавливает, что применяемые формы торговли были типичны для средневекового обмена, и что всего последнее 20-летие XV столетия внесло с собой изменения в структуре и форме балтийской торговли.

Henryk Samsonowicz

LA STRUCTURE DU COMMERCE DE GDAŃSK DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ  
DU XV<sup>e</sup> SIÈCLE

En se fondant sur les listes des pertes subies par les marchands de Gdańsk dans la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle, l'auteur essaie de dégager la structure de l'échange de marchandises entre les pays riverains de la Baltique et l'Europe

occidentale. Il discute en particulier la question de savoir si dès avant l'annexion de la Prusse à la Pologne (à la suite de la guerre de 1454—1466), on peut observer un développement de formes d'échange fondées sur une exportation massive de blé contre l'importation de produits industriels finis, et sur un bilan commercial actif. Il étudie ainsi le problème du début de la formation de ce marché qui au XVI<sup>e</sup> siècle embrassa les pays situés sur l'ancienne route hanséatique, et qui allait approfondir la différenciation économique entre l'Est et l'Ouest du continent. Ayant réuni toutes les mentions de navires endommagés appartenant à des citoyens de Gdańsk (tableaux 1 et 2), l'auteur essaie de reconstruire la grandeur de la flotte de Gdańsk (tableau 3), ensuite de vérifier ces résultats au moyen d'autres sources (tableau 4). Il aboutit à la conclusion que vers 1450 la flotte de Gdańsk atteignit le sommet de son développement quantitatif, ce qui était lié aux famines en Hollande et à l'échange accru avec l'Occident. L'auteur affirme en outre qu'à la fin du moyen âge, il n'y avait pas de distinction nette entre les capitaines au long cours et les capitaines de cabotage. Ensuite, il calcule la quantité et la valeur des marchandises importées et exportées de l'Occident à Gdańsk et vice-versa (tableau 5); il montre que le bilan commercial était pour Gdańsk décidément passif dans la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle — pour ne pas parler de la situation à la fin du siècle. Dans l'exportation, le blé était à la première place, avant le bois, qui justement à cette époque remplaça, dans l'exportation de Gdańsk, les fourrures, sans doute à la suite du développement de l'industrie navale à l'Occident. Les principaux produits importés étaient le drap, le sel et les harengs. L'importation de numéraire mérite aussi d'être mentionnée. Un fait intéressant, c'est la part importante que prend la propriété privée des matelots dans la valeur des marchandises transportées. L'auteur traite du nombre des matelots composant les équipages, ensuite des types des navires. Après avoir montré l'existence de deux périodes annuelles de pointe du mouvement des navires (juin, septembre), l'auteur analyse la rentabilité des transports pendant les années 1439—40, en mettant en relief le peu de valeur des navires eux-mêmes par rapport aux frais de transport et surtout à la valeur des marchandises (tableau 6). Après une brève caractérisation des marchands qui prenaient part au commerce maritime de Gdańsk, l'auteur conclut, que les formes de commerce employées étaient des formes typiques de l'échange médiéval. Ce n'est qu'au cours des vingt dernières années du XV<sup>e</sup> siècle que des changements notables apparaissent dans la structure et la forme du commerce baltique.