

Bogucka, Maria

"Some contributions to the question of Dutch traders in Lapland and Russia at the end of the sixteenth century", Jorma Ahvenainen, Rovaniemi 1967 :
[recenzja]

Przegląd Historyczny 59/3, 513-515

1968

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.

Jorma Ahvenainen, *Some contributions to the question of Dutch traders in Lapland and Russia at the end of the sixteenth century*, "Acta Lapponica Fenniae" nr 6, Rovaniemi 1967, s.

Zasoby notariatu amsterdamskiego przyciągają ostatnio coraz częściej uwagę badaczy. Jest to zasób źródeł istotnie trudnych do wykorzystania (tysiące pozbawionych indeksów tomów, które trzeba przeglądać *in extenso*), niemniej zawiera pierwszorzędnej wagi informacje na temat handlu międzynarodowego u schyłku XVI i w XVII wieku, skupiającego się w Amsterdamie. Wiadomości te są na pewno jednostronne i niepełne (formuła wpisywanych do ksiąg notarialnych kontraktów frachtowych nie uwzględnia np. z reguły takich ważnych danych jak skład spółki kupieckiej, ilości przewożonych towarów), na ich podstawie sporządzone statystyki zawsze będą tylko orientacyjne i przybliżone — niemniej stanowią one niezastąpioną podstawę cennych monografii, wśród których wymienić należy takie pozycje jak A. E. Christensena czy J. Schreiner¹.

Ostatnio zasoby notariatu amsterdamskiego wykorzystał w swym studium o handlu holenderskim w Laponii i północnej Rosji schyłku XVI wieku Jorma Ahvenainen. Problem budzi zainteresowanie nie od dziś. Istnieje wiele opracowań dotyczących kontaktów handlowych (a także polityczno-dyplomatycznych) holendersko-rosyjskich w XVI wieku. Wszystkie rozprawy syntetyczne poświęcone handlowi i żegludze niderlandzkiej tego stulecia (Baasch, Brugmans, Kernkamp i inni) uwzględniają dość szeroko to zagadnienie. Istnieje również sporo studiów specjalnych od dziewiętnastowiecznych, przestarzałych już nieco rozpraw J. Scheltema i H. Altmeyera², poprzez wartościowe choć faktograficzne przyczynki P. Nyströma i D. S. van Zuidena³, aż do nowszych publikacji E. C. G. Brunnera czy M. M. Gromyki⁴.

Mimo sporej literatury — nie miejsce tu zresztą na jej pełną prezentację — problematyka ta daleka jest od wyczerpania m. in. ze względu na skąpe dotąd wykorzystywanie w tym kierunku tak podstawowego źródła jak księgi amsterdamskiego notariatu. Tymczasem Ahvenainen oparł swe studium głównie na nich, nie rezygnując zresztą z uzupełniających poszukiwań w archiwach notarialnych innych miast holenderskich, a także w archiwach duńskich, norweskich i fińskich. Po zarysowaniu przyczyn zainicjowania w połowie XVI wieku żeglugi drogą północną, do Laponii, na Półwysep Kolski (Petsamo, Litsa) i do Rosji (ujście Dwiny, Archangielsk), autor stwierdza, iż od lat osiemdziesiątych mamy do czynienia na tej trasie z dobrze zorganizowanym, aktywnym handlem holenderskim (dla lat 1590—1599 odnaleziono 51 kontraktów frachtowych). Holendrzy skupowali na wybrzeżach Oceanu Arktycznego i Morza Białego ryby, futra, tran, len, konopie (zboże w XVI wieku nie odgrywało jeszcze roli w tym handlu; kupcy holenderscy nabywali je wyłącznie na własne potrzeby i dla zaopatrzenia załóg), sprzedając za

¹ A. E. Christensen, *Dutch trade to the Baltic about 1600. Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records*, Copenhagen — the Hague 1941; J. Schreiner, *Nederland og Norge 1625—1650. Trelast utførsel og handelspolitikk*, Oslo 1933.

² J. Scheltema, *Rusland en de Nederlanden t. I—IV, Amsterdam 1817—1819*; H. Altmeyer, *Histoire des relations commerciales et diplomatiques des Pays-Bas avec le Nord de l'Europe pendant le XVIIe siècle*, Bruxelles 1840.

³ P. Nyström, *Mercatura Ruthenica*, „Scandia” t. X, 1937, nr 2; D. S. van Zuiden, *Bydrage tot de kennis der Hollandsch-russische relaties in de 16-e—18-e eeuw*, Amsterdam 1911; tenże, *Nieuwe bydrage tot de kennis van de hollandsch-russische relaties in de 16-e—18-e eeuw. Bronnen publicatie uit de Amsterdamsche notaris-protocollen*, „Economisch-Historisch Jaarboek” 1916.

⁴ E. C. G. Brunner, *Le developpement du commerce de la Hollande avec l'Europe orientale jusqu'à la fin du XVI-e s.*, „Tijdschrift voor Geschiedenis” 1926; M. M. Gromyko, *Russko-niderlandskaja torgowla na murmanskom bieregu w XVI w.*, „Sredniye Wiekia” t. XVIII, 1660.

to sól (wielkie jej ilości były tu potrzebne m. in. w związku z soleniem ryb), korzenie, chemikalia i lekarstwa, metale i wyroby metalowe, a także trochę trunków (mocne piwo, wina). Towary z północy przywożono głównie do Amsterdamu, który skupiał wielki międzynarodowy handel ówczesny; stąd dopiero reeksportowano je na inne rynki. Pewna ilość jednak statków — głównie z Archangielska — płynęła bezpośrednio do innych portów: niemieckich (Brema, Hamburg), francuskich (Bordeaux, Dieppe), angielskich (Londyn), zwłaszcza zaś do portów Morza Śródziemnego (Ancona, Wenecja, Genua, Livorno, Neapol, Kreta). Ahvenainen wiąże bardzo silnie holenderski handel arktyczny, dostawy kosztownych futer, ryb itp. towarów, z chłonnymi wówczas rynkami bogatych miast włoskich. Warto tu przypomnieć, iż u schyłku XVI stulecia również Gdańsk bardzo silnie i bezpośrednio powiązany był z portami Morza Śródziemnego, łączyło się to jednak głównie z dostawami zboża do Italii⁵. W każdym razie handel północny owego czasu był mocno związany z wymianą i rynkami śródziemnomorskimi; kontakty te rozluźniły się dopiero w XVII wieku⁶.

Sporo miejsca poświęca autor sprawom organizacji handlu na interesującej go trasie. Prowadziły wymianę z Rosją i Laponią spółki kupieckie, zawierane na jedną lub kilka podróży (znów nasuwają się analogie z handlem bałtyckim). Zaanżadowany kapitał był wysoki (przykład spółki z r. 1595 z kapitałem 24 tys. guldenów) zyski i straty dzielono proporcjonalnie wedle wkładów. Ten system wywołany był znacznym ryzykiem związanym z daleką podróżą arktyczną, która mogła zakończyć się utratą towarów, a nawet statków; prowadzenie tego typu interesów pojedynczo było zbyt niebezpieczne i mogło zakończyć się bankructwem. W Rosji prowadził interesy wynajęty przez spółkę płatny dość wysoko (kilkaset, czasem 1000 guldenów od jednej podróży) faktor, człowiek doświadczony i znający dobrze tamtejsze stosunki. Niestety sprawa zysków z transakcji rosyjskich — bardzo interesująca i ważna z punktu widzenia perspektyw tego handlu — nie została w artykule poruszona. W dużej mierze wina to źródła, kontrakty frachtowe nie dają bowiem materiału, na podstawie którego można by wnioskować o zyskach. Pewną orientację w tym zakresie ułatwić może (orientacyjnie, przez porównanie z innymi) stopa procentowa stosowana wówczas dla tej trasy w listach bodmeryjnych, które również były wciągane do ksiąg notarialnych. Sprawa ta uszła jednak uwadze autora.

Dużo za to miejsca poświęcono sprawie stosunku Danii do żeglugi północnej i staraniom zaniepokojonego perspektywą zmniejszenia się ruchu i opłat w Sundzie króla duńskiego, aby handel na tej trasie poddać swej kontroli (sprzedaż specjalnych paszportów, bez których podróży do Rosji wokół Półwyspu Skandynawskiego uważali Duńczycy za nielegalną i ścigali takie statki).

Kupcy handlujący na tej trasie to przede wszystkim Baltazar de Moucheron, Dirck van Os, Isaac le Maire, Pieter van Pulle, Marcus de Vogelaer, Abraham Verbeeck, Sion Lus. Wszyscy oni — jak podkreśla autor — do północnych Niderlandów przybyli z Antwerpii, przynosząc ze sobą ogromne kapitały i doświadczenia w handlu z Włochami, zainteresowanymi silnie w zakupie towarów północnych. Warto tu przypomnieć, że wszystkie wymienione wyżej nazwiska są również dobrze znane w ówczesnym handlu bałtyckim⁷. Szlak arktyczny był jak gdyby odgałęzieniem i uzupełnieniem wymiany bałtyckiej.

Wiąże się z tym sprawa, bardzo ważna i poruszona przez autora, stosunku ilo-

⁵ Dane na ten temat publikuję w artykule pt. *Handel niderlandzko-gdański w latach 1597–1831 w świetle amsterdamskich kontraktów frachtowych*, „Zapiski Historyczne” 1968, nr 3.

⁶ Tamże.

⁷ Por. przygotowany przeze mnie dla „Zapisek Historycznych” artykuł pt. *Handel bałtycki Amsterdamu w pierwszej połowie XVII wieku w świetle kontraktów frachtowych*.

ściowego i jakościowego handlu arktycznego i wymiany bałtyckiej, mającej przecież za sobą wieloletnią tradycję. Ahvenainen szacuje dla lat dziewięćdziesiątych ów handel na 10—20 statków holenderskich rocznie o ładunku 800—1600 łasztów w jedną stronę. W porównaniu z żegluga na Bałtyku nie było to wiele. Ahvenainen przypomina jednak, że trzeba dokonać pewnej korekty w ocenie, w związku z tym że na trasie arktycznej kursowały większe statki, zaś towary przywożone z północy były drogie (futra) i nie wymagały tak wiele przestrzeni jak idące z Bałtyku zboże. Uwagi te są słuszne, wydaje się jednak, iż nie można importu arktycznego przy rozważaniach tego typu sprowadzać wyłącznie do futer; w grę wchodziły tu przecież także np. ryby, na pewno nie tak drogie i lekkie jak futra (choć na pewno na jednostkę wagi droższe od zboża). Oczywiście definitywne rozstrzygnięcie tych kwestii jest niemożliwe m. in. ze względu właśnie na jednostronność informacji zawartych w kontraktach frachtowych, lakonicznych jeśli idzie o charakter przewożonych towarów. Niemniej jednak już samo wzięcie tych spraw pod uwagę zmienić powinno pewne zbyt tradycyjne oceny odnoszące się do handlu międzynarodowego w końcu XVI wieku, a stanowić może także cenny punkt wyjścia dla wyjaśnienia spornych kwestii wciąż bardzo dyskusyjnego XVII stulecia.

Maria Bogucka

Antoni Trębicki, *Opisanie sejmu ekstraordynaryjnego podziałowego roku 1793 w Grodnie. O rewolucji roku 1794*. Opracował i wstępem poprzedził Jerzy Kowceki, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1967, s. 599.

Działalność posła inflanckiego na Sejm Czteroletni i współpracownika Kuźnicy Kołłątajowskiej, Antoniego Trębickiego (1764—1834), znana była badaczom fragmentarycznie i niewystarczająco dokładnie. Dotychczasowe sądy o Trębickim wygłaszane w oparciu o bardzo wąską bazę źródłową obecnie w wyniku pierwszego skrupulatnego zebrania licznych materiałów uległy pogłębieniu i sylwetka tego działacza politycznego i pisarza-publicyisty zarysowała się wyraźnie i bardzo plastycznie.

J. Kowceki pracuje nad obszerną biografią Trębickiego, we wstępie zaś do niniejszego wydawnictwa dał zwięzły zarys jego życia i scharakteryzował ogólnie poglądy społeczno-polityczne. Zyciorys Trębickiego przynosi wiele faktów zrekonstruowanych przez wydawcę na podstawie pracowicie przeprowadzonych poszukiwań archiwalnych. Wyłoniła się z badań Kowckiego rodzina Trębickich jako skromna, średniozamożna szlachta siedząca w województwie brzesko-litewskim, spokrewniona z Kościuszkami, a nawet, co w pamiętniku kilka razy Trębicki z naciskiem podkreślał, z Radziwiłłami. Małżeństwo Marty, stryjenki naszego Trębickiego, z Michałem Radziwiłłem dziwi nieco wydawcę, który tłumaczy je tym, że książę był dziwakiem, a nawet psychopata (s. 8). Brak mi trochę szerszej interpretacji, jakie były powody wrogości do Czartoryskich obu Trębickich — Jana Kazimierza i jego syna Antoniego, naszego pamiętnikarza. Sądzę, że wiele cech prawdopodobieństwa może mieć domysł, że Trębiccy przecież trochę klienci, trochę klamkowicze Radziwiłłów, byli związani tymże samym z inną grupą oligarchów litewskich skłóconą z Czartoryskimi.

Ciekawie opisał Kowceki losy Trębickiego na Sejmie Czteroletnim, a szczególnie owo dwulecie 1790—1792 jego poselskiej działalności, a równocześnie żywą działalność publicystyczną, kontakty z Kołłątajem, pracę w klubie politycznym „Zgromadzenie Przyjaciół Konstytucji Rządowej”, w którym odgrywał znaczną i aktywną rolę. Wreszcie przychodzi zakręt dziejowy, klęska Polski w wojnie