

# Samsonowicz, Henryk

---

"Die Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und Posen im europäischen Wirtschaftsverkehr des 15. und 16. Jhs.", Adelheid Simsch, [...] in Kommission bei Otto Harrassowitz, Wiesbaden 1970 : [recenzja]

---

Przegląd Historyczny 62/1, 128-129

---

1971

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.

Adelheid Simsch, *Die Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und Posen im europäischen Wirtschaftsverkehr des 15. und 16. Jhs.*, „Osteuropastudien der Hochschule des Landes Hessen”, Reihe I. Giesener Abhandlungen zur Agrar- und Wirtschaftsforschung des europäischen Ostens, hrsg. vom Institut für kontinentale Agrar- und Wirtschaftsforschung der Justus Liebig — Universität Giessen, in Verbindung mit der Kommission für Erforschung der Agrar- und Wirtschaftsverhältnisse des europäischen Ostens e.V. In Kommission bei Otto Harrassowitz, Wiesbaden 1970, s. 223.

Tytuł omawianej pracy wskazuje na zamiar autorki: ukazanie handlu norymbersko-poznańskiego na tle kształtowania się nowożytnej gospodarki na naszym kontynencie. Zamiar niewątpliwie słuszny. Schyłek średniowiecza i początki czasów nowożytnych wprowadziły zasadnicze zmiany w Europie, kształtując jej podział, który przetrwał do czasów nowoczesnych. Już w XV w. powstały przesłanki rozwoju kapitalizmu na zachodzie i pojawił się problem zdobywania surowców ze wschodu. Wraz z tym handel zaczęły formować nowe formy działania: spółki bankierskie, kredyt i walka o masowego odbiorcę. Początek integracji gospodarczej kontynentu, kształtowanie się późnego feudalizmu we wschodniej Europie powodują szczególne zainteresowanie i polskich i niemieckich historyków tym okresem. Do chwili obecnej lepiej znane były problemy wymiany bałtyckiej. Częściowo w grę wchodziło tu bogactwo źródeł związanych z handlem morskim, częściowo — fascynacja eksportem zboża, najsilniej decydującym o zmianach struktury wewnętrznej w Polsce i krajach sąsiednich. Obecnie — dla równowagi — historycy starają się coraz lepiej poznawać strukturę handlu lądowego. Do dyskusji włączyła się też Adelheid Simsch, niestety bardziej porządkując znane ustalenia i zestawiając źródła, niż rozwiązując dalsze problemy. Autorka wykazuje znajomość literatury nie tylko niemieckiej, ale polskiej oraz licznych źródeł archiwalnych. Księgi miejskie Norymbergii i Poznania, szczęśliwie zachowane, dostarczyły jej podstawowego materiału, uzupełnionego korespondencją, testamentami, wyrokami, oraz — wydanymi głównie przez R. Rybarskiego — materiałami polskich komór celnych. Praca Simsch dzieli się na trzy części, omawiające kolejno organizację i formy handlu, towary, oraz pieniąż, ceny i zysk kupiecki. Obszerny wstęp, wykaz źródeł i literatury orientują czytelnika w podstawie materiałowej, tabele w załączniku podają zestawienia informacji o poszczególnych towarach. Można stwierdzić, że omawiana praca rejestruje w sposób pełny wszystkie dane na interesujący ją temat. Szczególnie jest to chyba cenne dla badaczy niemieckich, którzy nie zawsze znają publikacje i źródła polskie. Czytelnik polski będzie zapewne bardziej wymagający. Na plan pierwszy wątpliwości wysunie się pytanie, czy wymiana prowadzona między dwoma miastami jest reprezentatywna dla całości handlu lądowego między wschodem i zachodem. Eksport norymberski do Polski można uznać za typowy dla całego wwozu z południowych Niemiec: sukno, korzenie, towary kramne. Czy to oznacza, że stanowił on tylko uzupełnienie przywozu z Antwepii (głównie przez Gdańsk)? Jeśli tak — to powstaje nowa zagadka: dlaczego norymberczycy w XV i XVI w. mogli wytrzymać konkurencję z Niderlandami, z których — i do których — transport sukien angielskich, włoskich, korzeni był o wiele tańszy? Czy jednak — wbrew autorce — towary kramne („norymberszczyzna”) nie stanowiły o opłacalności przywozu? Wydaje się też, że nie można wyciągać wniosków szerszych bez zbadania bilansu w handlu między Polską i Niemcami. Opierając się na zestawieniach z komór celnych Rybarskiego, stanowiących też podstawę statystycznych tabel autorki, można dojść do wniosku, że wartość importu na początku XVI w. równoważyła około 2/3 wartości polskiego eksportu.

Uzupełnienia autorki zawarte w aneksie, bardzo zresztą niekompletne, wydają się nawet wskazywać na bardziej aktywny bilans handlu polskiego. A więc mielibyśmy do czynienia ze zjawiskiem na szlaku lądowym analogicznym do tego, które miało miejsce na drodze bałtyckiej. Zgodnie z dotychczasowymi poglądami podstawowymi produktami na szlaku lądowym były woły i futra. Wosk i czerwiec, choć wywożone w dużych ilościach odgrywały mniejszą rolę. W świetle tych uwag jasna staje się szczególnie rola Poznania, który od schyłku XV w. skupiał w swym ręku znaczną część wywozu futer litewskich i ruskich. Bardziej skomplikowana jest sprawa eksportu wołów. Jak wiadomo pochodziły one głównie z ziem południowych — stepów Ukrainy i Mołdawii. Udział mieszczan poznańskich w eksporcie wołów był raczej niewielki. Jeśli norymberczycy sprowadzali te zwierzęta do południowych Niemiec, to zapewne zainteresowani byli w znacznie większym stopniu kontaktami z Brzegiem Śląskim, Krakowem, Jarosławem, Lwowem. Woły z Poznania brane były niejako „przy okazji”; nb. ważną rzeczą byłoby sprawdzenie skąd się one brały w Wielkopolsce, czy przypadkiem nie stanowiły efektu miejscowej gospodarki hodowlanej nad Wartą i Nerem.

Reasumując: czy handel Poznania z Norymbergą w dobie kształtowania się stref produkcji masowej oddaje rzeczywiste tendencje handlu lądowego między Polską i Niemcami południowymi? Dalsze wątpliwości dotyczą społecznej roli handlu lądowego. Niedawna dyskusja z książką J. Małeckiego wskazywała na marginalną rolę miast polskich w handlu wiślanym. Na pewno w handlu lądowym mieszczanie mieli znacznie więcej do powiedzenia. Ale czy nie uczestniczyła w nim i szlachta, a jeśli tak to w jakim zakresie?

Ze źródeł polskich niewiele możemy na ten temat się dowiedzieć. Czy milczenie wykorzystanych przez autorkę źródeł niemieckich świadczy o braku towarów szlacheckich za granicą? Kto stanowił odbiorców sukien norymberszczyzny i korzeni przywożonych z południa? Czy rzeczywiście przejmowali te towary w pierwszym rzędzie wielkopolscy mieszczanie, stając się ich dystrybutorami wśród szlachty? Można sądzić, że handel lądowy bardziej faworyzował mieszczan niż handel bałtycki. Czy genezy pomyślniej koniunktury handlowej niektórych miast polskich w XVI w. — Lublina, Warszawy, Kalisza, Poznania, Gniezna — należy szukać w ich udziale w handlu lądowym? Dlaczego nie potrafił włączyć się do niego Kraków?

Wbrew tytułowi prasa Simsch nie zajmuje się ogólnoeuropejską koniunkturą gospodarczą. Wyjątkiem są tu skromne rozważania o cenach i zyskach kupieckich. Czekamy jeszcze na pracę, która ujęłaby generalnie przemiany handlu europejskiego i udział w nim Polski na progu czasów nowożytnych. Nie znaczy to, że otrzymaliśmy jedynie zestawienie źródłowych wiadomości. Cenne są spostrzeżenia autorki dotyczące form spółek prowadzących handel z Polską w XV w., i obserwacje karier mieszczan norymberskich w Poznaniu, uwagi o roli jarmarków, o rozwoju miasteczek na szlaku wielkiej wymiany (Międzyrzecz, Wschowy, Kościana, Zgorzelca i in.), o rozwoju znaczenia Lipska, który potrafił skoncentrować cały niemal handel lądowy. Zbyt statycznie wypadły rozważania autorki o strukturze handlu. W połowie XVI w. system wymiany był oparty już na innych zasadach niż w połowie XV w. Ale rzetelność informacji, podsumowanie pewnego etapu badań prowadzonych przez wielu badaczy, czyni z pracy A. Simsch książkę użyteczną.

*Henryk Samsonowicz*