

Samsonowicz, Henryk

"De Antwerpse scheepvaart in de XVe eeuw (1394-1480) : bijdrage tot de economische geschiedenis von de stad Antwerpen", G. Asaert, Brussel 1973 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 65/3, 567-569

1974

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.

blemy badawcze, pobudzającą do szerokiej dyskusji historycznej. Jest to bardzo duże osiągnięcie.

Andrzej Wyrobisz

G. A s a e r t, *De Antwerpse scheepvaart in de XV^e eeuw (1394—1480). Bijdrage tot de economische geschiedenis van de stad Antwerpen, „Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en schone Kunsten. Klasse der Letteren”, Jaargang XXXV, nr 72, Brussel 1973, s. XLI, 505, tabela.*

Wielki dorobek belgijskiej historiografii gospodarczej został świeżo wzbogacony pokazną monografią G. Asaerta, badacza wywodzącego się ze szkoły van Werveke, ucznia A. Verhulsta, W. Preveniera i F. Blokmansa. Podjął się on wyjaśnienia istotnego problemu dziejów Europy. Od czasów H. Pirenne'a przeważała opinia, że Antwerpia, jeden z największych ośrodków handlowych XV—XVI w., nie posiadała znaczniejszej własnej floty handlowej. Dla pierwszej połowy XVI w. opinie były bardziej podzielone, natomiast schyłek średniowiecza oceniany był dość zgodnie jako okres nieznacznego wzrostu liczby antweperskich statków. Rozwój *totius orbis urbis celeberrimae* był rzeczywiście imponujący. Terytorium w ciągu XV w. powiększyło się ze 155 do 210 ha, z czego znaczna część przypadła na teren portu. Te dane nie były jeszcze niczym wyjątkowym w skali ówczesnej Europy, ale tempo wzrostu ludności było już rzadziej spotykane: dla przełomu XIV i XV w. ludność Antwepii ocenia się na około 20 tys. mieszkańców, dla 1437 r. — blisko 25 tys., dla 1464 r. na około 30 tys. i dla końca XV w. na około 50 tys. Ogólnie przypisywano ten wzrost rozwojowi handlu, mniej zainteresowania budziły inne czynniki. Asaert podjął badania nad flotą korzystając ze źródeł, których bogactwo treściowe i ilość budzą zazdrość mediewistów. Są to mianowicie rejestry ławnicze (*schepenregisters*) zachowane od 1394 do 1421 r. obejmujące w osobnych tomach poszczególne lata, a od 1439 r. liczące przeważnie po dwa tomy na rok. 96 tomów tego (nie jedyne) zespołu ksiąg miejskich Antwepii stanowi podstawę rozważań autora, uzupełnioną rachunkami miejskimi i książęcymi oraz — przede wszystkim — zespołem angielskich przychodów portowych.

Autor zawarł swe rozważania w siedmiu rozdziałach, kolejno omawiając: 1. liczbę, typy, ceny i jakość statków antweperskich; 2. port antweperski i jego rozwój; 3. osoby szyprow; 4. zasięg i działalność floty antweperskiej; 5. budowę statków, 6. rolę portu w międzynarodowym handlu i 7. wielkość floty na tle stosunków ówczesnej Europy.

Początek pracy przynosi bardzo ciekawe konstatacje. Udało się na podstawie zachowanych wpisów transakcji odtworzyć przynajmniej częściowo listę statków należących do antwepczyków. W latach 1388—1480 wystąpiły w źródłach 2422 statki należące do Antwepii. Rzecz prosta jest to liczba minimalna, z czego autor zdaje sobie sprawę. Zestawienie chronologiczne pozwoliło na dokonanie najróżniejszych spostrzeżeń. Pozwolę sobie uprościć nieco rozważania autora i zestawić przeciętną liczbę statków w poszczególnych dziesięcioleciach omawianego okresu:

1398—1400	—	1,6	1441—50	—	38,4
1401—1410	—	1,4	1451—60	—	49,9
1411—1420	—	3,9	1461—70	—	51,5
1421—1430	—	19,1	1471—80	—	54,1
1431—1440	—	25,4			

Tak więc liczba wzmianek o statkach antweperskich rośnie, przy czym lata dwudzieste do pięćdziesiątych stanowią okres najszybszego rozwoju transakcji okrętowych. Dotyczyły one głównie operacji finansowych dokonywanych przez bogatych

i średnio zamożnych mieszczan na tzw. *scheepsparten* (*Schiffsparten*, części okrętowe). Była to coraz bardziej dominująca forma lokaty kapitału bankierów, kupców, przedsiębiorców, a także drobnych rzemieślników, transportowców, rentierów, kramarzy, karczmarzy itp. Sądzę, że jest to informacja ważniejsza niż hipotetyczna i na pewno zaniżona teza dotycząca ilości statków antweperskich. W grę bowiem wchodziło finansowanie inwestycji, świadczące o nowożytnym charakterze rozwoju gospodarczego Antwerpii.

Autor zestawia czterdzieści typów różnych statków stanowiących przedmiot transakcji. Tonaż tych statków nie jest do uchwycenia w źródłach, stąd Asaert starał się na podstawie różnych wzmianek opisać ich wygląd. Nie jest przy tym zbyt konsekwentny. Tonaż krajer, holków, barek, kog i innych znamy — z dużym przybliżeniem — z opłat celnych pobieranych w portach bałtyckich w ciągu XV—XVI w. Oczywiście jeśli koga miała od 60 do 180 lasztów (tj. około 120—400 ton), nie określa to dokładnie wielkości statku, ale wskazuje na rząd wielkości. Ostrożność, którą tu autor stosuje, nie występuje przy specyfikacji typów statków. Czy rzeczywiście *schuit* (szkuta) jest innym typem niż *Haerlemer schuit*, a ta z kolei czy różni się od *Hollandse schuit*? Trzeba by wpierw udowodnić, że istniały różnice konstrukcyjne szkuty budowanej w Haarlem od szkuty „ogólnoholenderskiej” i innych. Nie mam wątpliwości, że *plabomer schuit* rzeczywiście reprezentowała inny typ konstrukcyjny od zwykłej, ale przymiotniki odmiejscowe wskazują, być może, jedynie na proveniencję statku. Dalej — czy termin *schip* (statek) oznacza określony typ konstrukcyjny? Autor przekonywająco dowodzi, że zawsze chodziło o statek duży, ale przecież w grę mogły wchodzić odmienne typy, znacznie się od siebie różniące. Natomiast rzeczywiście bardzo zajmujące jest zestawienie autora, dotyczące przeważających typów statków występujących w transakcjach zawieranych w różnych latach. Zestawienie to można streścić następująco:

lata	przeważający typ statku	charakterystyka statku
1398—1400	<i>pleit</i>	plaskodenna barka
1401—1405	<i>schuit</i>	rzeczna szkuta
1406—1445	<i>schip</i>	statek duży morski
1446—1455	<i>koga</i>	statek hanzaetycki duży
1456—1460	<i>pleit</i>	j. w.
1461—1480	<i>heude</i>	wielkości kogi, używane do transportu wewnątrzładowego

Handel pełnomorski interesował antwepczyków przede wszystkim w latach 1406—1455. W pozostałych latach inwestowali głównie w żeglugę śródlądową, co może wiązać się, jak chce autor, z wybuchem Wojny Dwóch Róż. Ogólnie biorąc dominowały inwestycje w statki duże; *Heude*, *Schip* i *koga* występowały razem 1411 razy przynosząc ponad 56% wszystkich wzmianek o statkach antweperskich. Typ źródła uwzględniał na pewno niemal wszystkie transakcje dotyczące dużych jednostek. Danych dotyczących małych statków po prostu może nie wpisywano do ksiąg notarialnych. Zgadza się z tymi rozważaniami informacje dotyczące cen statków i cen poszczególnych „części”.

Ciekawe i nie budzące zastrzeżeń są rozważania autora dotyczące liczby szyprów zatrudnionych we flocie antweperskiej. Stosując prawdopodobne przeliczenia dochodzi do wniosku, że przed 1401 r. działało 27 szyprów (18 wymienionych było w źródłach), w latach zaś 1471—1475 466 szyprów (311 wymienionych). Szkoda, że nie zastanawia się nad pełnym liczbowym składem załóg. Sądzę, że przy ostrożnym stosowaniu analogii z flotami bałtyckimi można ocenić jednocześnie działających pod koniec XV w. marynarzy antweperskich na kilkanaście tysięcy. Rolę floty

w życiu miast ukazuje autor przez analizę stosunków własnościowych. Części okrętowe posiadali, jak już wspomniałem, członkowie wielu grup społecznych. Bezpośrednio związani z żeglugą byli pracownicy stoczni budowlanych i remontowych, pracownicy ciągle rozbudowywanego i poszerzanego portu. Inna sprawa, że większości statków antwerpskich nie budowano w samym mieście. Pochodziły one z różnych stoczni Holandii i Zelandii, wśród których pierwsze miejsce w dostarczeniu na Skaldę pływających jednostek zajmowało Haarlem. Dzięki pracy Asaerta można łatwiej zrozumieć, jak dalece rozwój Antwerpii stymulował gospodarkę niderlandzką i jak dalece opierał się na zapleczu flamandzko-holenderskim. Sądzić można też, że wzrost Antwerpii można rozważać tylko w aspekcie ogólnoniderlandzkim.

W ostatnim rozdziale autor zestawia tonaż flot europejskich w końcu XV w. Przyjmuje tonaż Genui na 20 tys. ton, Wenecji na 20—30 tys., Holandii na 38 tys., Antwerpii na 6200 ton. Cała flota północnych Niderlandów liczył około 60 tys. ton, podobnie jak i Hanzy. Trudno powiedzieć, czy te wielkości są porównywalne, tak ze względu na sposoby obliczeń jak na różne treści, które mogą się kryć za tymi liczbami. Niemniej ukazują one w sposób nie budzący wątpliwości rolę żeglugi w rozwoju północnych Niderlandów w XV w. a na ich tle Antwerpii.

Osobne miejsce należy się omówieniu zasięgu floty antwerpskiej. Poza szerokim kontaktem z zapleczem opływała ona wybrzeża morskie od Gdańska przez Bałtyk, Morze Północne, Atlantyk, Morze Śródziemne aż do Włoch. Szczególne znaczenie miała żegluga między Anglią i kontynentem. Do połowy XV w. statki antwerpskie zawijały do wszystkich portów południowej i wschodniej Anglii; w drugiej połowie stulecia zdecydowanie zaczął dominować w tych kontaktach Londyn. Autor wyliczył wartość opłat pobieranych w różnych portach. Czytelniejsze będzie sprowadzenie ich do liczb względnych. Jeśli obroty z Londynem przyjmiemy za 100, to z Great Yarmouth — 45, z Ipswich — 11, Southampton — 10, a obroty z pozostałymi portami — Cley, Hull, Lynn, Boston w sumie — 25. Tak więc obroty z Londynem stanowiły ponad połowę obrotów z całą Anglią, obrotów na które składały się głównie tradycyjne towary w handlu angielsko-kontynentalnym, a mianowicie wełna i sukno. Szczególnie w latach 1441—1460 Antwerpia odgrywała rolę głównego kontrahenta Londynu, reprezentując ponad połowę wartości jego zamorskich obrotów. Obok zaplecza flandryjskiego wymiana z Anglią stanowiła drugą podstawę, na której wyrosła świetność Antwerpii XV/XVI w. Trzeba zresztą dodać, że już w XV w. emporium to stanowiło łącznik między Europą północną a południową. Tu właśnie dochodziło do najczęstszych i najbardziej ważkich kontaktów finansowych (kupieckich i bankierskich) między Włochami, Hiszpanami z jednej strony, Anglikami, Hanzeatami i oczywiście Flamandami z drugiej strony, a ponadto — z Portugalczykami i Francuzami reprezentującymi strefę oceanu Atlantyckiego. W tych warunkach jarmarki antwerpskie, ściągające kupców także z Nadrenii, Westfalii, Niemiec południowych — a dodajmy także: z Czech, Śląska, Polski a nawet Litwy — stawały się w ciągu XV w. prawdziwymi reprezentantami handlu ogólnoeuropejskiego.

Obfita bibliografia pomija niestety większość opracowań o współwłasności statków skandynawskich, polskich, rosyjskich. Na pewno spowodowała to bariera językowa, ale można było wykorzystać streszczenia prac w językach kongresowych oraz z dużą korzyścią dla pracy — źródła wydane, czy opracowane przez historyków na wschód od Odry, czy nawet Łaby. Prace bowiem badaczy z NRD są też jedynie w pewnym wyborze zestawione w bibliografii. Niezależnie jednak od tych uwag otrzymaliśmy ciekawą problemową monografię, ważną i dla dziejów Gdańska, monografię która rozstrzyga wiele kwestii spornych, zestawia rozproszone materiały i bez której nie będzie można się obyć w dalszych badaniach nad XV wiekiem