

Trzoska, Jerzy

"Géographie du commerce de Bordeaux à la fin de Louis XIV", Christian Huetz de Lemp, Mouton [etc.] 1975 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 69/1, 131-136

1978

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.

a przynajmniej na niektórych jej obszarach uważano, iż praca fizyczna nie posiada wystarczającej wartości produkcyjnej? Że człowiek pracujący nie jest w stanie podołać swym zadaniom, jeśli nie pomoże mu ktoś obdarzony szczególnymi właściwościami sakralnymi? Jeżeli odpowiedź na te pytania była pozytywna i jeżeli podobne opinie znajdowały się w innych źródłach, omawianą tezę autora trzeba by uzupełnić twierdzeniem o niewielkiej wartości produkcyjnej pracy.

Idzie więc o to, co właściwie w pracy ceniono: czy to, że wytwarzała dobra materialne, czy też, że z nią był związany trud. Autor stwierdza, że dla ludzi wczesnego średniowiecza praca miała znaczenie z uwagi na swe wytwory, jak też ze względu na to, że nosiła w sobie walory ascetyczne i wychowawcze, ale nie stara się dokładnie zbadać, która z tych wartości była najistotniejsza dla wysokiej oceny pracy. Z niektórych sformułowań można wywnioskować, że zainteresowanie i szacunek dla pracy wynikał głównie z jej możliwości produkcyjnych (s. 31—33, 93). Tymczasem bardziej prawdopodobne wydaje się przypuszczenie, że o jej wysokiej wartości stanowił związany z nią trud, a może nawet i pogarda³. Hipotezę tę mogą zweryfikować tylko dokładne badania źródłowe. Niemniej warto tu wskazać na dwa przemawiające za nią argumenty. Po pierwsze więc, aby o szacunku dla pracy decydowały jej możliwości produkcyjne, dane społeczeństwo musi mieć do nich zaufanie. A we wczesnym średniowieczu, jak wolno podejrzewać, żywiono do nich raczej nieufność. Po drugie w odniesieniu np. do społeczeństwa merowińskiego za tą hipotezą przemawiają cechy jego moralności. Otóż odznaczała się ona dwiema ściśle ze sobą związanymi właściwościami: bardzo dużym znaczeniem wartości ascetycznych oraz daleko mniejszym od nich znaczeniem wartości społecznych. Z łatwością tedy dałoby się wyjaśnić szacunek, jakim praca cieszyła się wśród elity merowińskiej, gdyby przyjąć, że elita ta poddawała ją ocenie ze względu na jej właściwości ascetyczne, nie zaś z uwagi na jej możliwości produkcyjne. U wczesnośredniowiecznych społeczeństw, które miały inny system moralny, rzecz mogła przedstawiać się inaczej.

Podsumujmy. Podstawowe twierdzenie rozprawy o znacznej wartości pracy dla ludzi wczesnego średniowiecza wydaje się wysoce prawdopodobne. Wszelako wymaga ono jeszcze bardzo obszernego komentarza.

Roman Michałowski

Christian Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Centre de Recherches Historiques. Civilisation et Sociétés 49, Mouton — Paris — La Haye 1975, s. 661, 34 map, 11 wykresów.

Praca dotyczy okresu, który odegrał bardzo ważną rolę w historii jednego z największych miast portowych Francji, zaliczanych zarazem do najznacześniejszych ośrodków handlu morskiego w Europie Zachodniej. Końcowy okres panowania Ludwika XIV zaznaczył się poważnym nadszarpnięciem prestiżu Francji, czego wymownym świadectwem były ustępstwa poczynione na rzecz koalicji augsburskiej w traktacie w Ryswick z 1697 r. Upadek hegemonii francuskiej przypieczętowała woj-

³ Na wartość pokutną pracy położył nacisk J. Le Goff, *Travail, techniques et artisans dans les systèmes de valeur du Haut Moyen Age (Ve—Xe siècles)*, [w:] *Artigianato e tecnica nella società dell'Alto Medioevo occidentale* t. I „Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo” t. XVIII, Spoleto 1971, s. 252 nn.; por. też dyskusję nad tym referatem, tamże t. II, zwłaszcza s. 478 n. Referat ten w ogóle jest ważny dla zagadnień, o których mowa, a tezy jego różnią się znacznie od stanowiska autora recenzowanej rozprawy. B. Lapis zna ów tekst, bo go cytuje, nie wiadomo więc, dlaczego nie ustosunkował się do tej różnicy poglądów.

na o sukcesję hiszpańską w latach 1702—1713. Historiografia znacznie lepiej opracowała konsekwencje polityczne niepowodzeń Francji, natomiast recenzowana publikacja ukazuje ekonomiczne skutki tych niepowodzeń, przede wszystkim w sferze handlu i żeglugi.

Praca ta jest pierwszą tak pełną monografią handlu Bordeaux w początku XVIII w., aczkolwiek dzieje handlu tego miasta od dawna budziły zainteresowanie historyków¹. Uzupełnia też znakomicie publikacje P. Butela, poświęcone handlowi Bordeaux w drugiej połowie XVIII w. (do rewolucji 1789)².

Jednym z głównych celów monografii, jak wskazuje wzmiankowaną w tytule „geografia handlu”, jest ukazanie przemian geograficznych związanych z przemieszczaniem się kierunków działalności handlowej Bordeaux. Orientację ułatwia obfita dokumentacja kartograficzna, przygotowana w Pracowni Kartografii Historycznej Uniwersytetu w Bordeaux. Zresztą cała, bardzo starannie i pomysłowo opracowana strona graficzna wydawnictwa zasługuje na specjalną uwagę.

Bazę, na której oparto analizę statystyczną stanowi bogaty zbiór certyfikatów dla statków przyprawiających i wypływających z Bordeaux. Zbiór ten znajduje się w częściowo ocalałym po pożarze 1919 r. zespole l'Amirauté de Guyenne, przechowywanym w Archiwum Departamentalnym Żyrondy. Dla lat 1682—1716 autor miał do dyspozycji kompletną serię źródeł dotyczących ruchu wyjściowego statków i towarów. Wartość tych źródeł wzrasta niepomiarowo od r. 1698, odkąd to pisarz admiralicji zaczyna umieszczać na certyfikacie, obok innych, dane nie tylko o kwalifikacji rodzajowej ładunku (np. wina, rodzyнки, śliwki), ale i o ilościach wywożonego towaru. Autor zebrał i opracował dla okresu od 1 października 1698 do 30 września 1716 r. ponad 36 tys. tego rodzaju zapisów. Niestety, źródło ujmowało tylko towary zaliczane do głównego ładunku, tymczasem wiadomo z innych przekazów³, że lista wywożonych na tychże statkach towarów była znacznie bardziej urozmaicona i wykraczała poza asortymenty zaliczane do ładunku zasadniczego.

Niestety, nie ma podobnych serii regestrów dla ruchu wejściowego; tylko dla lat 1698—1699 i 1714—1715 istnieją również dane dla ruchu wejściowego statków i towarów. Są to jednak lata pokojowe, a więc nietypowe dla omawianego okresu. Zdaniem niektórych historyków wiele nowego mogą tu wniesić badania w archiwach miast, które w przeszłości utrzymywały kontakty handlowe z Bordeaux⁴. Potwierdzeniem słuszności tego postulatu są badania przeprowadzone przez M. Komaszynskiego w Gdańsku⁵, szczególnie w zespole akt prezydującego burmistrza w WAP w Gdańsku. Co prawda dla początku XVIII w. jest w tym zespole mniej danych o stosunkach z Bordeaux, z racji trudności na jakie napotykała wymiana z Francją wskutek wojny północnej oraz represji francuskich wobec Gdańska (sprawa Polignaca).

¹ C. Julian, *Histoire de Bordeaux depuis les origines jusju'en 1°95*, Bordeaux 1895; A. Leroux, *Etude critique sur le XVIIIe siècle à Bordeaux*, Bordeaux 1921; F. Crouzet, *Histoire de Bordeaux* t. V, Bordeaux 1968; T. Malvesin, *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours* t. III (obejmuje XVIII w.), Bordeaux 1892; P. Joinville, *Le commerce de Bordeaux au XVIIIe siècle*, Paris 1908; F. Michel, *Histoire du commerce et la navigation à Bordeaux principalement sous l'administration anglaise* t. I—II, Bordeaux 1867—1870.

² P. Butel, *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIIIe siècle*. Thèse présentée devant l'Université de Paris I le 13 janvier 1973, Service de reproduction des thèses Université de Lille III, 2 vol, 1973; tenże, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIIIe siècle*, Paris 1974.

³ Np. zespół paszportów w Archives Departamentales de Gironde, 6 B 80—85; 6 B 338—343.

⁴ Por. np. M. Pena, *Contribution à l'étude du commerce de Bordeaux avec l'Espagne au XVIIIe siècle*, „Revue Historique de Bordeaux”, t. VII, 1958, nr 3, s. 177 i n.

⁵ M. Komaszynski, *Polska w polityce gospodarczej Wersalu 1661—1715*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1968, passim.

Materiał statystyczny pracy uzupełniają dokumenty typu opisowego z Archiwum Departamentalnego Zyrondy i Archiwum Narodowego w Paryżu: korespondencja intendentów Guyenne z kontrolerem generalnym, zespół La Chambre de Commerce de Bordeaux oraz korespondencja i rachunkowość miejscowych kupców. Opracowanie tych źródeł pozwoliło lepiej zrozumieć punkt widzenia kupiectwa na problemy handlu.

W toku badań archiwalnych autor nabierał przeświadczenia, że właśnie na przełomie XVII i XVIII w. formowały się te elementy, których rozwój miał przynieść splendor Bordeaux w następnych dziesięcioleciach. Jest to nieco bardziej optymistyczny pogląd na ten okres dziejów portu nad Garonną, uznawany dotąd, zwłaszcza przez T. Malvesina⁶, za najczarniejszy w całej nowożytnej historii Bordeaux. Nie negując widocznych trudności w handlu i żegludze, spowodowanych wojną o sukcesję hiszpańską, takich jak dezorganizacja kabotażu, czy strata wielu statków wysyłanych do kolonii francuskich, de Lempis słusznie zwraca uwagę, że wielu badaczy nadmiernie ulegało sugestii źródeł opisowych. Daje się w nich odczuć sporą skłonność do przesady, którą uprawiano świadomie, w dobrze pojętym interesie własnym. Stosunkowo korzystny obraz sytuacji materialno-finansowej miasta mógł bowiem zastrzyć czujność królewskich urzędników, co przeważnie równało się zwiększeniu ciężarów podatkowych.

Rozdział I poświęcono ruchowi portowemu. Autor zwraca uwagę na priorytet handlu zagranicznego w obrotach miasta oraz na wyraźną przewagę wywozu nad przywozem. Przedmiotem dalszych rozważań są zakłócenia wojenne: dezorganizacja handlu międzynarodowego, kabotażu, połowów dalekomorskich, funkcjonowania systemu paszportów. Rozdział kończą uwagi o sytuacji handlu po zawarciu pokoju i przyczynach kryzysu lat 1714—1715, którego skutkiem było zmniejszenie ruchu portowego i bankructwo wielu firm kupieckich w Bordeaux.

Rozdziały II i III poświęcone zostały eksportowi, w którym decydujące znaczenie odgrywało wino zarówno w sensie ilościowym, jak i wartościowym. Rozdział II zajmuje się fluktuacjami handlu winem (wojny, nieurodzaje) oraz kierunkami i wielkością obrotów eksportowanego towaru. Pomimo stanu wojny Holendrzy nadal pośredniczą w handlu winem pomiędzy Bordeaux a Europą północno-wschodnią, aż do listopada 1710 r., kiedy to Ludwik XIV wycofał zezwolenie na wydawanie im paszportów. Warto za autorem zwrócić uwagę, że Holendrzy na szeroką skalę praktykowali mieszanie lepszych win z gorszymi. Reeksport tych ostatnich gatunków przynosił w efekcie krociowe zyski, tym bardziej, że tego rodzaju produkcja „nowych” win była we Francji surowo zabroniona (s. 114 n.).

W rozdziale III omówiono eksport wszystkich pozostałych towarów, a mianowicie spożywczych, surowców oraz towarów manufakturowych. Ważna była również rola Bordeaux w reekspedycji produktów ze strefy śródziemnomorskiej i tropikalnej a także w wywozie do wysp francuskich w Ameryce środkowej.

W rozdziale IV autor poruszył problematykę importu według następujących grup towarów: produkty spożywcze (cerealna, produkty pochodzenia zwierzęcego, ryby, sól i inne), surowce i przetwory (drewno, węgiel, metale, materiały budowlane, tekstylia, produkty chemiczne), produkty manufakturowe (płótno, szkło, kotły, produkty metalurgii). W przywozie najistotniejsze miejsce przypadało drewnu i zbożu. Import drzewa miał charakter bardziej ustabilizowany, aniżeli okresowe dostawy zboża, przeważnie traktowane jako uzupełnienie niewystarczającej produkcji lokalnej. W przywozie drewna specjalną wagę przywiązywano do asortymentów, wytwarzanych specjalnie dla potrzeb bednarstwa oraz różnych rodzajów budulca, a zwłaszcza drewna świerkowego. Wyjątkowe znaczenie miały dostawy z rejonów Morza Bałtyckiego dokonywane często *via* Amsterdam. Wskutek listów represyj-

⁶ T. Malvesin, op. cit. t. III, s. 15.

nych, przywóz z Gdańska nie osiągnął z początkiem XVII w. poważniejszych rozmiarów, jednakże kupiectwo Bordeaux z własnej inicjatywy podejmowało kroki w celu zniesienia tych restrykcji (s. 421).

Pisząc o źródłach zaopatrywania Bordeaux w ziarno, autor podkreśla znaczenie przywozu z Anglii, Holandii i Hamburga. W przypadku Holandii i Hamburga mogło wchodzić w grę zboże zakupione w Gdańsku, tym bardziej, że według poglądu autora, bezpośrednie kontakty z Gdańskiem były przerwane (s. 345). Co prawda M. Komarzyński ustalił w oparciu o materiały gdańskie, iż w 1709 r. dostarczono z Gdańska do Francji na rachunek dworu królewskiego 1228 łasztów zboża⁷. Wprawdzie portem docelowym tych transportów była Dunkierka, ale w 1709 r. w zapisach gdańskich odnotowano załadunek dwóch statków z pszenicą do Bordeaux⁸.

Rozważania o imporcie kończy charakterystyka handlu produktami tropikalnymi, dostarczonymi z Indii Wschodnich i Zachodnich za pośrednictwem Holendrów i Anglików lub sprowadzanych przez kupców francuskich z wysp środkowoamerykańskich.

Należało oczekiwać, że klamrą spinającą wyniki omówionych rozdziałów będzie próba oszacowania bilansu handlowego. Jednak autor jej nie podjął, co ma swe uzasadnienie we wspomnianym braku przekazów o przywozie towarów do Bordeaux. Pomimo wszystko nasuwa się pytanie: dlaczego w opaciu o zachowaną bazę źródłową autor nie przeprowadził badań nad bilansem handlowym lat 1698/99 i 1714/15, dla których przecież zachowały się zapisy zarówno dla wwozu jak i przywozu? Pytanie to ma sens zasadniczy, gdyż pomimo pokoju najbliższe lata powojenne 1714—1715 zaznaczyły się poważnym kryzysem w handlu Bordeaux. Autor dostrzega wagę zagadnienia bilansu handlowego z tym, że jego dane odnoszą się do lat 1717—1720, a więc wykraczających poza przyjęte ramy chronologiczne. Odnośne liczby wskazują na bilans dodatni, np. w 1718 r. wartość towarów wywiezionych do krajów europejskich wyniosła ponad 9 milionów liwrow, a importowanych około 2,5 miliona (s. 33). Jednak wiarygodność podstawy źródłowej, z której zaczerpnięto te dane budzi wątpliwości historyków tym bardziej, że nie ma możliwości ich weryfikacji⁹.

Rozdział V zajmuje się ruchem pasażerskim, odbywającym się na statkach handlowych. Rozmiary tego ruchu nie są imponujące. Lata 1714/15 wykazują przewagę pasażerów wyruszających z Bordeaux (335 osób) nad przybyszami (122 osób). Autor poświęca szczególną uwagę pasażerskiemu ruchowi wyjściowemu — analizuje jego zasięg geograficzny oraz zastanawia się nad motywami decyzji o podjęciu podróży.

Rozdział VI dotyczy żeglugi. Autor omawia warunki techniczne działalności portu, funkcje Bordeaux jako armatora, wielkość zatrudnienia i pochodzenie geograficzne marynarzy rekrutowanych na statki. Można stwierdzić, że ta część publikacji stanowi kompendium wiedzy o codziennym życiu ludzi związanych z pracą w porcie i tych, którzy odbywali trudną i niebezpieczną pracę na statkach. Ukazano tu proces narastających przeobrażeń w głównej sferze działania kupiectwa Bordeaux. Do końca XVII w. port ten był bardzo słabym ośrodkiem armatorskim. Całą energię i kapitał lokowano w winnice, grunty, handel winem, zdobywanie urzędów. Trudno natomiast dopatrzeć się zainteresowania dla przedsięwzięć dalekomorskich, zyskowniejszych, ale ryzykownych. Z początkiem XVIII w. pojawiła się

⁷ M. Komarzyński, op.cit., s. 163 n.

⁸ WAP Gdańsk 300, 1/109, s. 11, 19, 109; M. Komarzyński, op.cit., s. 162.

⁹ Chodzi o serię źródeł zatytułowanych *Des états des marchandises entrés ou sorties des ports d'Amirauté de Guyenne pour les pays étrangers et pour les Iles*, które znajdują się w zespole La Chambre de Commerce; wątpliwości pod adresem tych zestawień wysuwał m.in. M. Braure, *Quelques aspects des relations entre la France et l'Angleterre au XVIIIe siècle. Documents bordelais et leur interprétation*, „Annales du Midi” t. LXV, 1953, s. 68. Por. też uwagi de Lempsa pod adresem tego źródła, op.cit., s. 10 n.

nowa generacja kupców, która zaczyna angażować się w działalność armatorską i znajduje w tym wsparcie młodych kupców, niedawno osiadłych w Bordeaux. Kupcy ci nie zadowalali się już spełnianiem tylko funkcji pośrednictwa pomiędzy regionalnym producentem a zagranicznym odbiorcą, chcieli zająć znaczące miejsca na tradycyjnych rynkach zbytu, podjęli reeksport cukru, indyga, kakao, a później kawy, do Holandii i krajów nadbałtyckich. Wykorzystali przy tym szlaki handlowe od dawna już przetarte dla handlu winem, wódką, śliwkami czy kasztanami. Działalność ich znalazła poparcie na dworze królewskim, zwłaszcza po zawarciu pokoju w Utrechcie. Kontakty z różnymi ośrodkami handlowymi ułatwiali protestanci — dawni mieszkańcy Bordeaux, którzy opuścili rodzinne miasto w wyniku odwołania edyktu nantejskiego.

Powyżej zasygnalizowano tylko niektóre problemy poruszone w tej obszernej i bogato udokumentowanej monografii. Na specjalne podkreślenie zasługuje opracowanie strony statystyczno-rachunkowej. W celu ustalenia bardziej ścisłych danych autor niejednokrotnie wybiegał poza ramy chronologiczne pracy, np. w celu ukazania wzajemnych relacji miar i wag przeprowadził gruntowne poszukiwania dla całej pierwszej połowy XVIII w., zresztą nie zawsze uwieńczone powodzeniem. Ustalenia dla niektórych miar wymagają dalszego uściślenia, np. wątpliwości nasuwa stawianie znaku równości pomiędzy miarą *tonneau*, stosowaną w handlu winem a jednostką o tej samej nazwie, służącą do określenia wielkości statku (s. 42—44). W trakcie własnych badań w Bordeaux wielokrotnie stwierdzałem, że mierzona w *tonneaux* wielkość ładunku wina przewyższała dane o wielkości statku¹⁰. Nie były to co prawda częste przypadki, a różnica na korzyść ładunku też nie była znaczna, tym niemniej warto zastanowić się nad przyczynami tych rozbieżności. Być może jest to rezultatem nie zawsze precyzyjnego zapisu przez pisarza admiralicji, nie można też wyłączyć mylnych informacji ze strony szypra. Tak np. w latach 1701—1707 statek „Pelican de Danzick” siedmiokrotnie opuszczał port w Bordeaux. Poczynione przy tej okazji zapisy o nośności wykazują rozbieżności od 150 do 180 *tonneaux*¹¹. Już ten jeden przykład mówi, że obliczenia globalnego tonażu statków, uczynione nawet w oparciu o stosunkowo dokładne rejestry, wymagają stałej weryfikacji. De Lemps nie wspomina, czy uwzględnił tę okoliczność w swych rachunkach.

Niektóre wykorzystane w pracy serie źródeł może pozwoliłyby na wzbogacenie poruszonej problematyki o pewne uzupełniające szczegóły. I tak, księgi odnotowujące ruch wejściowy podają m.in. dość dokładne dane o czasie trwania rejsu z portu załadunku do Bordeaux oraz informacje o liczebności załogi. Dla kilku lat źródło mówi o tym, w jakim wieku i ilu chłopców okrętowych wchodziło w skład załogi statku.

Tytułem uzupełnienia warto wspomnieć o staraniach podjętych przez Gdańsk celem przyznania mu w portach francuskich przywilejów podobnych do tych, które uzyskały Lubeka, Brema i Hamburg na mocy traktatu z Francją z 28 września 1716. W poczynaniach swych powoływał się Gdańsk na artykuł XXVII traktatu w Utrechcie, gdzie deklarowano przywrócenie wspomnianym miastom hanzeatyckim i Gdańskowi, w oparciu o dotychczas zawarte traktaty, dawnych uprawnień w hand-

¹⁰ Np. statki „Les arbres d'Elbing en Pologne”, nośność 166 *tonneaux*, ładunek 169 t. wina (Archives Départementales de Gironde, 6 B 299 (f. 216 b); „La ville de Harlem”, nośność 113 t., ładunek 120 t. wina, 18 *barriques* wódki (tamże 6 B 299, f. 172 a); „La perle orée de Stettin”, nośność 125 t., ładunek 130 t. wina (tamże, 6 B 300, f. 24 b); „Le Roy de Pologne de Dantzick”, nośność 135 t., ładunek 140 t. wina, 6 *barriques* wódki (tamże, 6 B 301, f. 34 a); „Saint Jacques de Stockholm”, nośność 100 t., ładunek 113 t. wina, 8 *barriques* wódki (tamże, 6 B 300, f. 29 a).

¹¹ W 1701 r. dwukrotnie i raz w 1703 r. zanotowano 180 *tonneaux* (Archives Départementales de Gironde, 6 B 299, f. 164 a; 6 B 300, f. 76 b, 94 b; w 1706 r. dwukrotnie i raz w 1707 r. 170 t. — 6 B 301, f. 126 b, 150 a; 6 B 302, f. 48 a; raz w 1707 r. 150 t. — 6 B 302, f. 79 b).

lu z Francją i Wielką Brytanią. Jeśli idzie o stronę francuską, starania gdańskie zostały uwieńczone powodzeniem w końcu 1725 r.¹²

Książkę zamykają wykaz źródeł, bibliografia wykorzystanych prac, indeksy osobowy i rzeczowy oraz bardzo przydatny mały leksykon dawniej stosowanych terminów.

Przedstawione w recenzji uwagi mają w większości charakter propozycji i dotyczą problemów natury szczegółowej. Uczyniliśmy je w przekonaniu, że praca de Lempsa stanowi duży wkład historiografii francuskiej w badania nad dziejami handlu morskiego w pierwszej połowie XVIII w. Doprawdy trudno sobie wyobrazić podjęcie studiów nad europejskimi dziejami handlu morskiego tego czasu bez uwzględnienia ustaleń niniejszego dzieła.

Jerzy Trzoska

Charles Wilson, *The Transformation of Europe, 1558—1648*, Weidenfeld and Nicholson, London 1976, s. XIV, 301.

Ostatnie lata przyniosły niespodziewanie wiele prac o zakroju syntetycznym, dotyczących spraw Europy XVI i XVII w. Artykuły E. Hobsbawma i H. R. Trevor-Ropera oraz sprowokowana przez nich przed dwudziestu laty dyskusja, głównie na łamach „Past and Present” — zresztą niezwykle sukces wydawniczy — zdawały się wyczerpać na długo dyskusję nad kryzysem XVII stulecia, jego przyczynami, istotą czy w ogóle istnieniem¹. Nowa fala publikacji na ten temat to już książki, niektóre operujące nowym materiałem, przeważnie jednak w swoisty sposób porządkujące dorobek poprzedników. Tym, co łączy owe syntezy jest ich przeznaczenie rynkowe: pisane są głównie do studentów, nie jako podręczniki *sensu stricto*, lecz jako lektura rozwijająca umysł i porządkująca wiadomości, przy okazji często referująca spory naukowe — gatunek naukowoliteracki między podręcznikiem a monografią rzadko, niestety, uprawiany u nas².

Książka tu omawiana mieści się w tej grupie, zachowuje jednak pozycję odrębną. W szczególności wydawnictwa obliczone na użytek studentów amerykańskich eksponują zwykle jakąś tezę przewodnią, przeprowadzoną w toku dyskusji z odmiennymi poglądami. Wilson, którego tezy dotyczące rozwoju gospodarczego Anglii, kontaktów między nią a kontynentem (zwłaszcza Holandią), merkantylizmu i europejskiego obrotu pieniężno-towarowego w XVII i XVIII w. weszły na trwałe do obrotu naukowego, w najnowszej książce wyraźnie odwraca uwagę od proble-

¹² Por. zachowany w dziale korespondencji miasta druk *Arrest du Conseil d'Etat du 4 décembre mil sept cens vingt cinq* (WAP Gdańsk, 300, 53/782, s. 15—19).

¹ *Crisis in Europe, 1560—1660*, ed. T. Aston, London 1965; artykuły E. Hobsbawma i H. Trevor-Ropera ukazały się też w tłumaczeniu polskim w zbiorze *Geneza nowożytnej Anglii*, oprac. A. Mączak, Warszawa 1968. Włączone zostały one także do najnowszeo wyboru studiów o XVII stuleciu: *Europeiskt 1600-tal*, red. G. Rystad, Malmö 1977; znalezi się tam również w tłumaczeniu szwedzkim artykuł N. Steensgarda, *Det Syttende Arhundredes Krise*, „Historisk Tidsskrift”, København 1966, który — niesłusznie — znalazł słaby oddźwięk poza Skandynawią.

² Np. D. Maland, *Europe in the Seventeenth Century*, London 1966; A. Lloyd Moote, *The Seventeenth Century: Europe in Ferment*, Lexington, Mass. 1970; H. Kamen, *The Iron Century: Social Change in Europe, 1560—1660*, New York 1971; J. H. Shennan, *Origins of the Modern European State, 1450—1725*, London 1974; R. Davis, *The Rise of the Atlantic Economies*, London 1973; T. K. Rabb, *The Struggle for Stability in Early Modern Europe*, New York 1973.

Odmienny charakter i szerszy zakrój mają dwie nowe prace, w których wiek XVI stanowi punkt wyjścia dla teorii rozwoju społeczno-gospodarczego świata aż po nasze czasy: I. Wallerstein, *The Modern World-System. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, New York 1974; A. Gunder Frank, *L'Accumulation mondiale, 1500—1800*, [Paris] 1977.