

dobne uwagi można by mnożyć, lecz nie ma to celu w tym miejscu, ile że nie zastąpią one w żadnym wypadku dowodu bezpośredniego ze źródeł pisanych lub materialnych.

W tym stanie rzeczy przedstawioną przez mnie propozycję można bądź przyjąć, bądź też odrzucić. Czy mieści się ona w „granicach możliwości historycznych” — to zależy od kryteriów, przy pomocy których sformułujemy pojęcie tych granic. Moim zdaniem, kryteria te uzyskujemy drogą ściśle logicznego, w miarę możliwości logistycznego, wnioskowania z przesłanek źródłowych, a same „granice możliwości historycznych” wykreślamy drogą eliminacji. W naszym wypadku wyeliminowałem, jak sądzę prawidłowo, koncepcję „nadorzańską”, w „granicach możliwości” pozostaje zaś zarówno koncepcja zreferowana, jak też i ewentualne inne rozwiązania. Chętnie też przychylię się do każdej innej wykładni mieszczącej się w tych „granicach”, jeśli zostanie dla niej przedstawiony lepszy od mego zespół argumentów. W każdym zaś razie dla badacza, któremu taka lub inna argumentacja konstrukcyjna wyda się tu niedostateczna dla zawężenia granic możliwości do zakresu prawdopodobieństwa — pozostaje w tej sytuacji stwierdzenie niejasności przekazu, przy najmniej do czasu ewentualnego poszerzenia aktualnej dziś podstawy źródłowej.

Ryszard Kiersnowski

JESZCZE O WAŁACH ŚLĄSKICH

Prof. W. Hensel w opublikowanym niedawno podręczniku uniwersyteckim p. t. „Historia kultury materialnej dawnej słowiańszczyzny” (Poznań 1951) omawiając dzieje słowiańskiego budownictwa obronnego poświęcił obszerniejszy ustęp kwestii tzw. Wałów Śląskich (s. 166—169). W uwagach tych zajął częściowo stanowisko polemiczne wobec poglądów, które miałem możliwość przedstawić na łamach „Przeglądu Zachodniego” (1951, nr 1/2) w osobnym artykule poświęconym temuż zagadnieniu. Zastrzeżenia te, szczególnie wobec podręcznikowego charakteru zawierającej je pracy, zmuszają mnie do ponownego uzasadnienia kwestionowanych sądów. Prof. Hensel odrzuca przedstawione przeze mnie mniemanie, że Wały Śląskie nie stanowiły znaczniejszej przeszkody dla wielkich armii ciągnących od zachodu na ziemię polskie; w konsekwencji za najbardziej prawdopodobną spośród wypowiedzianych w literaturze przedmiotu hipotez na temat pochodzenia i roli tych umocnień uważa znany, poniekąd tradycyjny sąd, że są one, przynajmniej częściowo, dziełem Bolesława Chrobrego i że posiadały poważne znaczenie strategiczne podczas walk tego władcy z cesarstwem. Stanowisko swe uzasadnia Autor wskazując, że (s. 169) „wojska ówczesne posługiwać się musiały taborami. Przekroczenie zaś potrójnej linii wałów razem z taborami nastęrczać musiało właśnie dużym oddziałom znaczne trudności. Inaczej rzecz się miała z małymi oddziałkami. Te przez wyłom w wale łatwiej mogły przeniknąć w głąb kraju”. Na innym zaś miejscu (s. 166) nadmienia: „Nie można sugerować nikłej roli wałów w obronie biernej i przyjmować, że stanowiły one zabezpieczenie jedynie przed niewielkimi oddziałami lub grupami rabunkowymi. Trzeba pamiętać, że dzisiejsze wały ziemne stanowią pozostałość dawnych urządzeń obronnych”. Jeśli dobrze pojmuję argumentację zawartą w ostatnim ustępie, Autor ma tu na myśli fakt, że aż do ostatnich czasów w walkach prowadzonych przez armie regularne stosowane są fortyfikacje ziemne i stąd

sugeruje analogię dla czasów dawniejszych. Sądzę jednak, że wobec zasadniczych przemian, jakie nastąpiły w zakresie strategii, taktyki i techniki wojen w ciągu bieżącego tysiąclecia, podobieństwa te zbyt są dalekie, by można było posługiwać się nimi jako argumentami w dyskusji nad funkcją militarną omawianych zabytków. Nie zatrzymując się też przy wytaczaniu skądinąd interesującej paraleli pomiędzy rolą strategiczną Wałów Śląskich a rolą którejśkolwiek z współczesnych tzw. „linii“ obronnych, wypada zwrócić tym bacniejszą uwagę na analogie bardziej istotne, których dostarczają zabytki czy to współczesne Wałom Śląskim, czy też aczkolwiek wzniesione w okresie innym, to jednak w ramach podobnego systemu stosowanej wówczas taktyki i techniki wojennej.

Na analogie te zwróciłem już uwagę we wspomnianym artykule (s. 187), nie będę więc ich tu bliżej omawiał. Przypomnę tylko, że wszystkie te umocnienia linearne, od rzymskich fortyfikacji nad Dunajem czy Renem, poprzez karolińskie umocnienia graniczne na wschodzie państwa, duńską Danewirkę, wały morawskie nad Hronem, wały ruskie nad Stugną i Rosią aż po Wielki Mur chiński na Dalekim Wschodzie były z reguły budowane przeciwko wrogom gorzej zorganizowanym niż państwo, które je wzniosło, przeciwko koczownikom lub drobnym, ruchliwym plemionom, grupom łupieżczym, z którymi walka przedstawiała wielkie trudności nie dla ich siły militarnej (liczby i jakości uzbrojenia), lecz ze względu na stosowaną przez nich taktykę zaskakiwania i ucieczki. Reprezentowany przez prof. Hensla pogląd na genezę i funkcję Wałów Śląskich prowadzi do wniosku, że stanowiły one w tym względzie wyjątek, różniący się zasadniczo od wszelkich znanych nam analogii. Gdyby tak miało być w istocie, to sąd taki wymaga specjalnie silnej argumentacji.

Uzasadnienie to daje Autor przy pomocy zacytowanego wyżej ustępu o taborach, prowadzonych przez wielkie armie. Zdaniem moim jednak argument ten przemawia właśnie na korzyść mojej wykładni. Przecież, by dotrzeć do linii wałów, posuwająca się od zachodu armia musiała przebyć wprzód kilkudziesięciokilometrowy pas puszczy. Przypomnę tu wzmiankę Anonima Galla (l. III, c. 1), który opisuje, jak wojsko Pomorzan zmuszone do pośpiesznego przejścia przez mniejszy zresztą od dolno-śląskiego kompleks leśny, porzuciło konie i szło pieszo. A cóż dopiero mówić o taborach! Sądzę, że w razie sforsowania linii umocnień łatwiej było wyrównać teren na przestrzeni 20—50 m, by umożliwić przejazd ładownym wozom, niż prowadzić też same wozy przez kilkadziesiąt km puszczy, bezdrożnej, bagnistej i przeciętej licznymi strumieniami. W artykule swym (s. 184) wspomniałem ogólnikowo o trudnościach komunikacyjnych i aprowizacyjnych, na jakie, w przeciwieństwie do małych grup pieszych, napotykałaby w puszczy wielka armia, nie uwypukliłem tam jednak wyraźniej właśnie roli taborów. Obecnie, korzystając ze sposobności, czynnik ten dorzucam do zespołu swych argumentów.

Wreszcie ostatnie spostrzeżenie: jeżeli zdaniem prof. Hensla „małe oddziały... przez wyłom w wale łatwiej mogły przeniknąć w głąb kraju“, to jasne jest, że wyłomu tego trzeba było najprzód dokonać. A jeśli dokonać go mogły już małe oddziały, to jakąż wartość przedstawiałyby te umocnienia jako zapora wobec wielkiej armii, gdyby ta istotnie stanęła przed nimi, a tym samym, jakież byłyby cel ich wznoszenia?

Ryszard Kiersnowski

NIEKTÓRE ZAGADNIENIA HANZEATYCKIEGO HANDLU I TRANSPORTU MORSKIEGO

W Zapiskach Towarzystwa Naukowego w Toruniu ukazał się artykuł dra Stanisława Matysika pt.: „Zagadnienie zimowej przerwy w bałtyckiej żegludze Hanzы w XIV i XV w.“¹. Przed pojawieniem się powyższego artykułu wydrukowałem w „Przeglądzie Zachodnim“ artykuł pt.: „Z zagadnień historii prawa morskiego na Bałtyku i Morzu Północnym — (Przerwa w żegludze morskiej w okresie późnej jesieni i zimy według postanowień Związku Hanzeatyckiego z XIV i XV w.)“². Ponieważ artykuły te dotyczą identycznego zagadnienia a przy tym wykazują pewne różnice w jego naświetleniu i rozwiązaniu, postaram się w niniejszym artykule zająć stanowisko co do tez artykułu dra St. Matysika³. Równocześnie z uwagi na zajmowanie się już od dłuższego czasu problemami handlu i żeglugi Związku Miast Hanzeatyckich omówię niektóre inne zagadnienia, poruszone przez dra St. Matysika, a nie dotyczące bezpośrednio tematu jego artykułu, tzn. zimowej przerwy w bałtyckiej żegludze Hanzы w XIV i XV w. Moje dotychczasowe badania nad działalnością Związku Miast Hanzeatyckich nie zawsze bowiem potwierdzają wypowiedzi dra St. Matysika.

1) Problem wyboru i wykorzystania źródeł do badań nad zagadnieniami prawnymi żeglugi morskiej Związku Miast Hanzeatyckich

Prowadząc badania nad zagadnieniami prawnymi hanzeatyckiej żeglugi morskiej możemy wykorzystać różne zbiory dokumentów. Typowym przykładem wykorzystania odmiennych zbiorów, jeżeli chodzi o podstawowe dla zagadnienia przerwy w żegludze morskiej dokumenty, są zacytowane na wstępie artykułu. Dr St. Matysik opiera się głównie na zbiorach prawnych z zakresu prawa morskiego, wydanych przez Pardessus, gdy tymczasem mój artykuł został opracowany w głównej mierze na podstawie Hanserecesse oraz Hansisches Urkundenbuch pomocniczo. Wybór ten nie był przypadkowy. Cytowane przez dra St. Matysika dzieła Pardessus „Us et coutumes de la mer“, t. II wydany został w r. 1847 a „Collection de lois maritimes antérieures au XVIII s.“ t. II, zawierający Droit maritime de la Ligue Hanséatique, w r. 1831 i t. III w r. 1834. Tymczasem interesujące nas Hanserecesse (osiem tomów części I, siedem tomów części II, oraz pierwsze cztery tomy części III) wydane zostały w latach 1870—1897 a Hansisches Urkundenbuch (11 tomów do r. 1500) w latach 1896—1939. Niewątpliwie dzieło Pardessus posiada tę wielką zaletę, że grupuje w jedną całość prawo morskie Związku Miast Hanzeatyckich i tym samym szalenie ułatwia pracę badacza. Równocześnie zawiera ono tłumaczenie na język francuski tekstów średnio-dolno-niemieckich⁴. Tymczasem oparcie się

¹ T. XVI, zeszyt 1—4, s. 119—128.

² Nr 1/2 z 1951 r., s. 89—101.

³ W zakończeniu swego artykułu dr St. Matysik dorzuca uwagę o niepodzielaniu pewnych tez mojego artykułu. Niestety, autor ogranicza się tylko do tej ogólnikowej wypowiedzi i nie podaje, o które z moich tez chodzi mu konkretnie. (Pomijam już tutaj konieczność udowodnienia zajęcia takiego stanowiska). Z uwagi na operowanie takimi ogólnikami podjęcie jakiegokolwiek dyskusji naukowej z drem St. Matysikiem na podstawie tej wypowiedzi jest niemożliwe.

⁴ W tym języku była zredagowana olbrzymia większość dokumentów hanzeatyckich.

na podstawowym dla badań uchwał zjazdów hanzeatyckich zbiorze „Die Recessen und andere Akten der Hansetage“, zwanym krótko Hanserecesse⁵, oraz pomocniczo na Hansisches Urkundenbuch⁶, zmusza do mozolnej pracy wyszukania wśród wydrukowanych tam dokumentów tych, które są nam potrzebne. Przy tym wydrukowane tam dokumenty hanzeatyckie podane są w języku średnio-dolno-niemieckim bez tłumaczenia na inny język. Badania ułatwiają jedynie nagłówki lub krótkie objaśnienia dokumentów we współczesnym języku niemieckim. Zbiory te posiadają jednak wielkie zalety. Zostały one poświęcone wyłącznie dokumentom hanzeatyckim i oparte na niewspółmiernie bogatszym materiale archiwalnym, aniżeli ten, który mógł być wykorzystany przez Pardessus do jego dzieł. Zresztą sam Pardessus zastrzega się, że wydane przez niego prawo morskie Związku Hanzeatyckiego jest zapewne niekompletne⁷. Wydanie Hanserecesse oraz Hansisches Urkundenbuch nastąpiło w kilkadziesiąt lat po zbiorach Pardessus i zostało opracowane przez wprawdzie burżuazyjnych, niemniej jednak wybitnych znawców dziejów Związku Miast Hanzeatyckich jak: Dietrich Schäfer, Goswin von Ropp, Konstantin Höhlbaum, Karl Kunze, Hans-Gerd von Rundstedt, Walter Stein. Dlatego też zbiory te przewyższają prace Pardessus, który wydał wielką ilość różnych praw morskich z najróżniejszych czasów, nie mógł zatem dać szczegółowego i zupełnego zbioru prawa morskiego Związku Miast Hanzeatyckich.

Postaram się udowodnić na szczegółowych przykładach, do jakich konsekwencji prowadzić może oparcie się w zbyt szerokiej mierze na mniej wartościowym wydaniu dokumentów hanzeatyckich. W swym artykule dr St. Matysik w przypisie 14 na stronie 121 podaje: „Zakaz budowania statków zanurzających się głębiej (z pełnym ładunkiem), jak na sześć lubeckich łokci (= ponad 3 m) zawiera reces hanzeatów z 1412 r.“ i powołuje się na Pardessus „Us et Coutumes“ II s. 460⁸. Tymczasem na podstawie Hanserecesse wiemy, że na zjeździe w Lüneburgu w r. 1412 (okres ciężki dla Związku Miast Hanzeatyckich, gdyż Lubeka wskutek rozruchów społecznych nie brała udziału w pracach związku) jedynie sformułowano uchwałę, lecz jej nie uchwalono, odsyłając ją do omówienia w radach poszczególnych miast hanzeatyckich (*ad referendum*)⁹.

Niewątpliwie w przywiązywaniu zbyt wielkiej wagi do przestarzałego zbioru dokumentów tkwi również źródło sprzecznych wypowiedzi dra Stanisława Matysika na temat przepisu hanzeatyckiego zjazdu w Hamburgu w r. 1391. Na stronie 121 czytamy: „Już pierwsze postanowienie zawarte w uchwalonym w Hamburgu w 1391 r. recessie hanzeatów...“ oraz „...miasta postanowiły (podkreślenia moje — E. C.) w sprawie żeglugi zimowej...“ i dalej autor przedstawia rzekomą uchwałę z r. 1391, tak jak ją przetłumaczył na język francuski z średnio-dolno-niemieckiego Pardessus. Wprawdzie autor oprócz odnośnika do Pardessus podaje również odnośnik do Hanserecesse¹⁰,

⁵ Skrót HR.

⁶ Skrót HUB.

⁷ Pardessus, Collection de lois maritimes antérieures au XVIII s. t. II, s. 451.

⁸ Również w Collection de lois maritimes antérieures au XVIII s. Pardessus podaje ten przepis jako uchwałę — t. II, s. 460, § V.

⁹ „Vortmer uppe de ... buwinge der schepe is vorramet, ... dat de (schepe-E. C.) nicht deper ghen schullen, wan se geladen sin, dan 6 Lubesche elen deep...“ Ad referendum. Tekst ten wydano na podstawie dziewięciu manuskryptów z różnych miast — HR I, 6, nr 68 A, § 41. Jedynie w manuskrypcie z Wyszomierza (Wismar) opuszczone zostały słowa ad referendum — HR I, 6, nr 68, B, § 28.

¹⁰ HR I, 4, nr 38, § 22.

jednak na tym ostatnim się nie oparł, jak to wykażą w dalszych wywodach. Na stronie 122 autor wyraża pogląd odmienny od wyżej przedstawionego co do charakteru przepisu z 1391 r. Czytamy tam: „Ustalenie terminu zimowej przerwy w żegludze było jednak w łonie samych miast hanzeatyckich sprawą sporną¹¹. Toteż decyzja z 1391 r. podjęta była prawdopodobnie jedynie prowizorycznie (ad referendum)¹² i jest wątpliwe, czy stosowano się do niej w praktyce“. Na s. 124 autor jednak wraca do poglądu pierwszego: „Zanim Hanza wydała swe pierwsze z a r z ą d z e n i e (podkreślenia moje — E. C.) z 1391 r. . . .“. Powstaje zatem podwójny problem, który z tych poglądów dr St. Matysik rzeczywiście reprezentuje i który z nich jest słuszny? Istnieje jednak trzecia możliwość, że z uwagi na niesłuszność obydwu poglądów dra St. Matysika należy znaleźć trzecie rozwiązanie. Postaram się udowodnić, że jedynie trzecia alternatywa jest słuszna. Jak już wyżej wspomniałem, dr St. Matysik w swej wypowiedzi pierwszej¹³ o przepisie z 1391 r. oparł się na tłumaczeniu Pardessus. Należy jednak podkreślić, że tłumaczenie to jest nieściśle. Można się o tym przekonać przez porównanie tekstu średnio-dolno-niemieckiego z umieszczonym obok przez Pardessus tłumaczeniem francuskim¹⁴. Korzystając zatem nawet jedynie ze zbioru Pardessus można, pod warunkiem krytycznego wykorzystania tego źródła, dojść do wniosku, że w recesie z r. 1391 nie mamy do czynienia ani z postanowieniem, ani z decyzją, ani też z zarządzeniem, jak podaje dr St. Matysik, lecz jedynie z omówieniem, dyskusją na temat projektu ewentualnego wprowadzenia przerwy w żegludze morskiej. Przy swej pierwszej wypowiedzi na temat recesu z r. 1391 dr St. Matysik podaje jednak odnośnik do „Die Recessen und andere Akten der Hansetage“¹⁵. Tutaj stajemy wobec zagadki, dlaczego autor nie wykorzystał w całości dokumentu, do którego odsyła. Dokument ten bowiem przekonuje nas o dwu rzeczach. Po pierwsze, potwierdza udowodniony wyżej przeze mnie fakt, że przepis z r. 1391 był jedynie projektem, a nie „postanowieniem“, „decyzją“ czy „zarządzeniem“, jak podaje dr St. Matysik. Po drugie, końcowa część tego dokumentu w Hanserecesse, opuszczona przez Pardessus, wyjaśnia problem odesłania przepisu z 1391 r. *ad referendum*. W zakończeniu bowiem czytamy wyraźnie, że projekt ten zostaje odesłany do omówienia w radach poszczególnych miast hanzeatyckich i wyniki tego omówienia mają być przedstawione na następnym zjeździe¹⁶. Nie mamy do czynienia tutaj z prawdopodobnym, jak twierdzi dr St. Matysik, ale z rzeczywistym odesłaniem sprawy do rad miast hanzeatyckich.

¹¹ Odnośnik, St. M. do Pardessus, II, s. 458, uw. 3.

¹² Odnośnik St. M. — „tzn. delegaci miast mieli przedstawić ją swoim radom miejskim“.

¹³ S. 121.

¹⁴ Pardessus, op. cit., t. II, s. 458, w tłumaczeniu pisze: „Item. Les villes ont décidé au sujet des voyages d'hiver . . .“ — miasta zadecydowały w sprawie podróży zimowych. Tymczasem podany przez Pardessus tekst średnio-dolno-niemiecki brzmi: „Item hebben de stede sproken (podkreślenie moje — E. C.) vmme de Zeghelatze tho Winter . . .“.

¹⁵ S. 121 — HR I, 4, nr 38, 22.

¹⁶ „(Dat heft en jewelik stad tho rugge toghen in eren rad, tho der neghesten dachwerde dar van tho bringende)“. — HR I, 4 nr 38, § 22.

2) Uwagi o handlu Związku Miast Hanzeatyckich z ziemiami wschodnio-europejskimi

W artykule dra St. Matysika znajdujemy ciekawe twierdzenie, dotyczące całokształtu hanzeatyckiego handlu z krajami wschodnio-europejskimi. Brzmi one następująco:

„Początkowo na wschód udawano się z balastem po skarby ziem wschodnio-europejskich: futra, produkty rolnicze (zboże, masło, len, przędza, drzewo, smoła, popiół, wosk) bursztyń oraz metale (miedź spławiana Wisłą z Węgier), ołów, żelazo, rtęć. Dopiero w późniejszym okresie (podkreślenia moje — E. C.) wieziono na wschód sól z Baye, wino z La Rochelle i Hiszpanii, piwo i sukna z Flandrii, kurdyban, przedmioty i towary zbytkowe (korzenie, migdały itp.)“¹⁷.

Autor nie podaje, czy wypowiadając ten oryginalny i ogólny sąd, opiera się na wypowiedziach innych autorów czy na badaniach własnych. Te, ażeby dojść do podobnego syntetycznego wniosku, musiałyby być zakrojone na szeroką skalę. Brak precyzji użytych przez autora pojęć utrudnia dyskusję na temat słuszności powyższej wypowiedzi. Nie wiemy, co autor rozumie przez pojęcie ziem wschodnio-europejskie. Przypuszczalnie ziemie Rusi, Inflanty, Litwę, chociaż autor mówi o miedzi spławianej Wisłą z Węgier, a zatem o Gdańsku. Nie wiemy również, jakie znaczenie historyczne mają słowa „początkowo“ i „dopiero w późniejszym okresie“. Ponieważ zagadnienie dotyczy Związku Miast Hanzeatyckich, który powstał w początkach drugiej połowy XIV w.¹⁸, a artykuł dra St. Matysika omawia problem, dotyczący XIV i XV w., przypuszczać zatem należy, że pojęcia te odnoszą się do okresu między drugą połową XIV w. a końcem w. XV.

Biorąc pod uwagę powyższe trudności oraz fakt, że w przestudiowanej przeze mnie literaturze, dotyczącej hanzeatyckiego handlu i żeglugi, nie spotkałem podobnego twierdzenia oraz że moje dotychczasowe badania nad dokumentami hanzeatyckimi nie naprowadziły na ślad możliwości sformułowania podobnego twierdzenia, ograniczyć się jedynie do kilku uwag. Dotyczyć one będą Nowogrodu, głównego centrum bardzo ważnej dla hanzeatów wymiany handlowej z krajami Rusi, co do których zaliczenia do krajów wschodnio-europejskich nie ma wątpliwości. Sami hanzeaci uważali handel z Rusią za źródło potęgi i bogactwa ich Związku i wszelkimi środkami starali się o utrzymanie uzyskanych tam przywilejów i udogodnień¹⁹. Związek Miast Hanzeatyckich starał się zmonopolizować cały handel zewnętrzny Nowogrodu w swoich rękach²⁰. Istotną

¹⁷ St. Matysik, op. cit., s. 127.

¹⁸ Stoklickaja - Tereszkwicz, Ganza, Bol. Sow. Encyklopedija, s. 519, 522; W. Vogel Kurze Geschichte der Deutschen Hanse, Pfingstblätter des Hans. Geschichtsvereins, Bl. XI 1915, s. 41. W. W. Stoklickaja - Tereszkwicz, Ewolucja cechowego rzemiosła w niemieckich gorodach późnego sredniewiekowia (XIV—XV ww.) Izwiestija Akademii Nauk SSSR, Otdielenie obszczestwiennych nauk, 1934 No 3, s. 181—182.

¹⁹ „In dem russischen Handel erblickten die Hanseaten den Urquell der Macht und des Reichtums ihres Bundes, und haben sie jahrhunderte lang mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln gerungen, um sich im Besitz der ihnen von den russischen Fürsten erteilten Freiheiten und Privilegien zu erhalten“ — A. Winckler, Die Deutsche Hansa in Russland, Berlin 1886, Vorwort III.

²⁰ Istorija SSSR, pod red. Griekowa, Bachruszina, Lebidiewa t. I, wyd. II, Ogiz 1948, s. 184; A. J. Nikitski, Istorija ekonomiceskogo byta Wielikogo Nowgoroda, Moskwa, s. 254/255.

przyczyną tego dążenia był niewątpliwie fakt, że na handlu z Nowogrodem kupcy hanzeatyccy najłatwiej się bogacili²¹. Przy tym Nowogród, jak podaje Laszczenko²², był wielkim centrum handlowym, zaopatrującym monopolistycznie całą Ruś w towary importowane z zachodu aż do czasu, kiedy Moskwa opanowała północny szlak handlowy (przez Archangielsk) dla stosunków z Europą zachodnią. W wywodach Laszczenki na temat stosunków handlowych Nowogrodu z miastami niemieckimi nie napotykamy cienia potwierdzenia wypowiedzi dra St. Matysika²³. Zajmując stanowisko co do słuszności tego wyводу opieram się w głównej mierze na szczegółowych badaniach stosunków gospodarczych w Nowogrodzie, przeprowadzonych przez Nikitskiego²⁴. Autor ten podkreśla, że technika handlu w Nowogrodzie odpowiadała gospodarce naturalnej, a handel odbywał się drogą zamiany np. zboża za sól, futer za żelazo itp.²⁵. Handel pomiędzy Niemcami (jak pisze Nikitski) a kupcami nowogrodzkiemi odbywał się również drogą zamiany²⁶ i Niemcy dążyli do utrzymania takiego stanu rzeczy. Wstrzymywali oni napływ metali szlachetnych²⁷, pomimo że na Rusi była ich niewystarczająca ilość²⁸, dlatego niektóre futra spełniały tam rolę pieniędzy i dopiero w XV w. stopniowo pojawiają się pieniądze metalowe i srebrne²⁹. Również w centrach handlowych, w Nowogrodzie i Pskowie, istnieje gospodarka naturalna i dopiero na początku XV w. władze podejmują próby zorganizowania emisji pieniędzy³⁰. Jeżeli zatem handel między hanzeatami a centrum ich wymiany z Rusią — Nowogrodem — miał charakter handlu za miennego, hanzeaci dążyli do utrzymania takiego stanu rzeczy itp., jak twierdzi Nikitski, a nie ma podstaw wątpić o prawdziwości jego twierdzeń opartych na szczegółowych badaniach, powstaje pytanie, w zamian za co kupcy hanzeatyccy otrzymywali towary od Nowogrodzian, jeżeli, jak twierdzi dr St. Matysik, „początkowo na wschód udawano się z balastem (podkreślenie

²¹ „am leichtesten war es in Nowogrod möglich, mit geringen Mitteln zum Manne zu gedenhen” — Dietrich Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark, Hansische Geschichte bis 1376, Jena 1879, s. 204.

²² P. J. Laszczenko, Istoriija narodnogo chozajstwa SSSR, t. I Ogiz 1947, s. 218.

²³ Laszczenko, op. cit., t. I, s. 218.

²⁴ Nikitski, op. cit.

²⁵ Nikitski, op. cit., s. 98. W sprawie przejścia od gospodarki naturalnej do gospodarki pieniężnej w zachodniej Europie i na Rusi zob. Zdzisław Kaczmarczyk, Michał Szczaniecki, Kolonizacja na prawie niemieckim w Polsce a rozwój renty feudalnej, „Czasopismo Prawno-Historyczne”, t. III, 1951, s. 77.

²⁶ Nikitski, op. cit., s. 151; zob. W. Buck, Der deutsche Handel in Nowgorod bis zur Mitte des XIV Jh. S. P. 1895, s. 88—89.

²⁷ Nikitski, op. cit., s. 157; Theodor Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des deutschen Ordens, Leipzig 1858, s. 159; Ernst Daenell, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14 bis zur Mitte des 15 Jh., Hansische Geschichtsblätter 1902, s. 45. W pierwszej chwili wydawać by się mogło, że cytowany na s. 127, uw. 53 przez dra St. Matysika dokument przeczy temu stanowi rzeczy. Nie wiadomo jednak, dlaczego autor w zdaniu, które logicznie jest dalszym ciągiem zacytowanej w tekście niniejszego artykułu Jego wypowiedzi na temat handlu z ziemiami wschodnio-europejskimi, pisząc „sporadycznie przewożono i inny ładunek, często bardzo cenny...” wymienia wśród innych przedmiotów „większe sumy pieniędzy” i w uwadze objaśnia, że „kruszcze te (250 grzywien czystego srebra) znajdowały się na statku elbląskim, który rozbił się u wybrzeży angielskich (podkreślenie moje — E. C.) w grudniu 1294”.

²⁸ Nikitski, op. cit., s. 152.

²⁹ Ibidem, s. 99, 100.

³⁰ Ibidem, s. 463. W r. 1420 podjęto w Nowogrodzie próbę wypuszczenia srebrnych pieniędzy. Przedtem używano srebra w sztabach na wagę — Laszczenko, op. cit., t. I, s. 212.

moje — E. C.) po skarby ziem wschodnio-europejskich“? Za nie przedstawiający wartości balast?

Również druga część wypowiedzi dra St. Matysika, że „dopiero w późniejszym okresie wieziono na wschód“ pewne towary, budzi poważne zastrzeżenia. Weźmy np. sukno flandryjskie. Wiemy, że kantor w Nowogrodzie wysyłał pisma do Brugii w sprawie braków w suknie i w r. 1332, zatem jeszcze przed powstaniem Związku Miast Hanzeatyckich, ustalili brakarzy sukna „wantvinder“³¹. Można przytoczyć jeszcze wiele innych dokumentów na dowód, że kilkadziesiąt lat przed powstaniem Związku Miast Hanzeatyckich kupcy przywozili sukno do Nowogrodu³². Wiemy również, że np. w r. 1375 na hanzeatyckim zjeździe w Lubece właśnie sukna flandryjskie, przywożone do miast inflanckich i Nowogrodu, były przedmiotem obrad³³. Przy tym r. 1375 nie jest zapewne „okresem późniejszym“, skoro Związek Miast Hanzeatyckich powstał na początku drugiej połowy XIV w. W świetle powyższych wywodów twierdzenie dra St. Matysika nie wytrzymuje krytyki.

3) Zasięg mocy obowiązującej hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej

Związek Miast Hanzeatyckich odbywał w nieregularnych odstępach czasu zjazdy, na których omawiane były sprawy obrony przywilejów i interesów hanzeatyckich, zwalczania ruchów socjalnych w miastach hanzeatyckich, kwestie zwalczania konkurencji obcej, przeprowadzania blokad gospodarczych, zwalczania piratów, prowadzenia wojen, regulowania problemów prawnych handlu i żeglugi itp. Na zjazdy te miasta i kantory hanzeatyckie wysyłały swoich przedstawicieli. W myśl uchwał zjazdu w Lubece w r. 1418 jedynie radni miejscy mieli prawo reprezentowania miast na zjeździe i brania udziału w jego obradach³⁴. W ten sposób cała władza w Związku Miast Hanzeatyckich stała się wyłącznym prawem bogatego patrycjatu miejskiego, gdyż z jego szeregów rekrutowały się rady miast hanzeatyckich³⁵. Wprowadzenie w życie uchwał zjazdów

³¹ Zob. Bunge, UB VI, nr 97 — cytuję za Nikitskim, op. cit., s. 269.

³² Zob. np. w sprawie handlu niemieckiego z Nowogrodem: HUB II, nr 585 — ustalenie dozwolonych i niedozwolonych gatunków sukna z 12 IV 1327 r.; HUB II, nr 587 — przepisy o badaniu sukna z 27 I 1332; HUB II, nr 591 — przepisy o handlu suknem z Rusinami z 4 III 1342; HUB II, nr 594 — zakaz przywozu sukna nieostemplowanego z 12 IV 1348; HUB II, nr 596, 597, 598 itp.

³³ „Vortmer wente de copman to Nogarden unde de meene stede bi der see claghet, dat me dar lakene vored, de to kort sin unde etlike, de entwey sin unde wedder to samende neget unde allike wol gheloyet sin: dat is bevolen den vorscreven sendeboden dar umme to sprekende in Vlandern, dat it mer bowaret werde“ — HR I, 2, nr 86, § 23.

Zob. również W. B u c k, Der deutsche Handel in Nowgorod bis zur Mitte des XIV Jh., S. P. 1895, s. 88—89.

Podobnie Th. Kiesselbach podaje, że już w XIII w. wymiana handlowa na linii Bałtyk-Brugia, której kościelcem stanowił handel z Rusią, obejmowała jako artykuły główne z jednej strony futra i воск, z drugiej sukna flandryjskie — Die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hanse und die Handelsstellung Hamburgs bis in die II Hälfte des 14 Jh., Berlin 1907, s. 42.

³⁴ HR I, 6, nr 556, § 17; na zjeździe tym dopuszczono do pewnych wyjątków — HR I, 6, nr 556, § 18.

³⁵ Związek Miast Hanzeatyckich walczył z wszelkimi reformami ustroju miast-członków. W tym celu na zjazdach hanzeatyckich zapadł na początku wieku XV i w okresie późniejszym szereg uchwał, mających zapewnić rządy patrycjatu w miastach hanzeatyckich i nie dopuścić do uzyskania wpływu na rządy przez „pospólstwo“ drogą rozruchów socjalnych.

hanzeatyckich należało do kompetencji rad poszczególnych miast oraz do starszych kantorów hanzeatyckich, gdyż Związek Miast Hanzeatyckich nie posiadał specjalnego organu, który moglibyśmy określić mianem władzy wykonawczej. Taki stan rzeczy był niewątpliwie wielkim utrudnieniem w realizacji uchwał zjazdów hanzeatyckich. Najlepszym tego dowodem jest konieczność powtarzania wielu uchwał zjazdów hanzeatyckich, gdyż z uwagi na częstą ich niezgodność z interesami pewnej grupy czy nawet poszczególnych miast (np. hanzeatyckich miast pruskich czy inflanckich czy nawet samego Gdańska) nie były one przestrzegane. Niemniej jednak uchwalenie na zjeździe hanzeatyckim pewnego przepisu zobowiązywało rady wszystkich miast oraz starszych kantorów hanzeatyckich do wprowadzenia go w życie (z wyjątkiem, gdy sam przepis miał jedynie ograniczony zasięg). Uchwalone na zjazdach hanzeatyckich przepisy obowiązywały w miastach i kantorach hanzeatyckich, rozrzuconych na terytorium, za którego punkty graniczne można uznać: Nowogród, Kraków, Wrocław, Brugię i Bergen.

Rozważania powyższe odnoszą się również do hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej. Z uwagi na sam przedmiot tych przepisów mogły one objąć jedynie nadmorskie miasta i kantory hanzeatyckie. Ich zatem zadaniem było wprowadzenie w życie tych przepisów tak w stosunku do kupców i żeglarzy hanzeatyckich, jak i obcych, zawijających do ich portów.

Z uwagi na rozrzucenie części miast i kantorów hanzeatyckich u wybrzeży Bałtyku i Morza Północnego nie można, jak to uczynił w swym artykule dr St. Matysik, rozpatrywać hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej jedynie w części sfery ich działania, na Bałtyku. Wprowadzenie takiego geograficznego ograniczenia zasięgu tych przepisów jest wydzieleniem części zagadnienia z organicznej, narzucającej się na podstawie źródeł całości. Zresztą omawiany na s. 121 przez dra St. Matysika projekt przepisu z r. 1391 oraz na s. 123 przepisy o zakazie rozpoczynania podróży morskich do hanzeatyckich portów inflanckich po 29 IX przez statki wiozące cenny ładunek, mogły autora łatwo naprowadzić na niesłuszność geograficznego ograniczenia tematu do Bałtyku, gdyż moc ich obowiązująca sięgała po Flandrię (wskazuje na to sam tekst uchwały), jak zresztą sam autor podaje.

Jak już wspominałem, hanzeatyckie przepisy o przerwie w żegludze odnosiły się nie tylko do hanzeatów, ale również do obcych kupców i żeglarzy, odwiedzających porty hanzeatyckie. Zagadnienie nie dotyczyło zatem tylko bałtyckiej żeglugi Hanzy w XIV i XV w., ale również żeglugi obcej na tym terenie. Dlatego też ograniczenie w tytule problemu jedynie do bałtyckiej żeglugi Hanzy, jak to uczynił dr St. Matysik („Zagadnienie zimowej przerwy w bałtyckiej żegludze Hanzy w XIV i XV wieku“), budzi pewne zastrzeżenia. Zresztą sam autor potwierdza niesłuszność takiego ograniczenia nie przestrzegając go w tekście swego artykułu.

4) Przyczyny wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej

Przy rozpatrywaniu problemu przyczyn wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej zarysowują się istotne różnice pomiędzy tezami wysuniętymi przez dra Matysika a naświetleniem tej sprawy w moim artykule. Przed zajęciem stanowiska wobec tez dra Matysika należy zastanowić się nad metodą, przy pomocy której pragnął on problem ten rozwiązać. Określa on to najlepiej w zdaniu:

„Pozostawiając na razie na uboczu względy techniczne (zaliczamy do nich: typy używanych statków, brak przyrządów nautycznych, słabe oznaczenie szlaków wodnych, nieznanostwo sztuki lawirowania) oraz względy klimatyczne (okresy burz i wichrów, mgieł, pokrywy lodowej, kry) — postaramy się wyłącznie na podstawie analizy przepisów miast hanzeatyckich z XIV i XV wieku odpowiedzieć na postawione pytanie: jakie były przyczyny ustalenia zimowej przerwy żegluga widoczne w samych przepisach“³⁶.

Autor wychodzi niewątpliwie z słusznego założenia, że przyczyn wprowadzenia przez hanzeatów przerwy w żegludze morskiej należy szukać przede wszystkim w samych dokumentach hanzeatyckich. Niezrozumiałą jest jedynie rzeczą, dlaczego autor pozostawia, chociażby tylko „na razie“, na uboczu względy techniczne i klimatyczne? Wyklucza je zatem w założeniu, a przecież źródła mogą wskazać właśnie na przyczyny techniczne czy klimatyczne. Wprawdzie w wypowiedziach poprzedzających powyższy cytat dr Matysik pisze o przyczynach technicznych i klimatycznych wprowadzenia przerwy w żegludze morskiej, przedstawia je jednak jako poglądy innych autorów (E. Daenella, Kulischera, Karola Górskiego, Władysława Konopczyńskiego) i nie wyraża własnego poglądu na wysunięte przez tych autorów tezy³⁷. Podobnie na s. 121 spotykamy następujące zdanie:

„Gdyby więc tylko krótkobieżność i mniejsza pojemność były powodem zakazu żegluga we wspomnianym okresie byłby to czynnik bezsprzecznie techniczny, który pociągnął za sobą zarządzenie natury gospodarczej (zwalczanie konkurencji)“.

Nie wiemy jednak, czy dr Matysik krótkobieżność i mniejszą pojemność uznaje za jeden z czynników, które spowodowały wprowadzenie przerwy w żegludze morskiej.

Autor neguje również wpływ burz zimowych na wprowadzenie przerwy w żegludze przez Związek Miast Hanzeatyckich. Na s. 122 czytamy:

„Okazuje się bowiem, że zakaz odnosi się zasadniczo nie do statków, ale do towarów; widocznie więc nie żywiono tak wielkiej obawy przed burzliwością Bałtyku, skoro z rybami i piwem wolno było żeglować“
oraz na s. 124:

„Najwidoczniej nie obawiano się już z początkiem XV w. zimowych burz na Bałtyku, skoro właśnie mniejsze statki wyłączono spod zakazu żegluga. To wyłączenie było na rękę — jak wspomniano — miastom wendyjskim, a zapewne jednym z jego motywów był pogląd, że kapitanowie małych statków nie będą ryzykować poważniejszych podróży w razie niezbyt sprzyjających okoliczności.“

Wypowiedzi te pozostają jednak w pewnej sprzeczności z innymi zdaniami autora. Dla statków załadowanych piwem lub śledziami skrócono jedynie okres przerwy w żegludze (6 XII do 2 II). Decydującą rolę odegrały tutaj czynniki gospodarcze³⁸. Autor podając, że „z rybami i piwem wolno było żeglować“, przeczy podanym przez siebie przepisom hanzeatyckim.

Rzecz przedstawia się zupełnie podobnie z drugą wypowiedzią dra Matysika na temat małych statków. Pomijam tutaj pewną niejasność wypowiedzi autora

³⁶ St. Matysik, op. cit., s. 121.

³⁷ Ibidem, s. 120.

³⁸ Zob. E. Cieślak, Z zagadnień historii prawa morskiego na Bałtyku i Morzu Północnym, Przegląd Zachodni nr 1/2, 1951, s. 93—95.

— nie wiadomo, czy przyczyną wyłączenia spod zakazu żeglugi mniejszych statków był fakt, że „najwidoczniej nie obawiano się już z początkiem XV w. zimowych burz na Bałtyku“, czy też „że kapitanowie małych statków nie będą ryzykować poważniejszych podróży w razie niezbyt sprzyjających okoliczności“. Jeśli przyjmiemy, że pierwszy pogląd autora jest słuszny, a mianowicie, że

„Najwidoczniej nie obawiano się już z początkiem XV w. zimowych burz na Bałtyku, skoro właśnie mniejsze statki (do 24 łasztów pojemności — E. C.) były wyłączone spod zakazu żeglugi“³⁹ i zestawimy go z wypowiedzią zawartą trzy zdania dalej:

„Czynniki nautyczne odgrywały jednak w zakresie zimowej żeglugi po Bałtyku w XIV i XV wieku znacznie mniejszą rolę, niż to się zazwyczaj przyjmuje“⁴⁰, nasuwa się wówczas logiczne pytanie: jaką rolę mogły odgrywać czynniki nautyczne dla statków wielkich, skoro, zdaniem dr Matysika, nie odgrywały one właściwie żadnej roli dla statków małych? Czy podane przez autora na s. 124 wypadki rozbicia się statków po 11 listopada nie na początku XV, ale w okresie późniejszym (r. 1450, 1456) oraz jego studia nad prawem brzegowym⁴¹ nie nasuwają wątpliwości co do słuszności sądu, że „najwidoczniej nie obawiano się już z początkiem XV w. zimowych burz na Bałtyku“?

Zresztą popatrzymy, zgodnie z zapowiedzianą przez dra Matysika metodą, co mówią na ten temat źródła. Właśnie na początku wieku XV znajdujemy dokumenty o przerwie w żegludze, świadczące o stanie faktycznym wręcz odwrotnym do tego, jaki sugeruje dr Matysik. Uchwały zjazdu w Lubece w r. 1405, których zadaniem było wyjaśnienie pewnych kwestii niejasnych w zastosowaniu hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze w dwu punktach na trzy zajmują się właśnie kwestiami przeszkód w wyprawach statków na skutek niepogody. Pierwsza kwestia dotyczy statku, który załadowany i gotów do odjazdu przed nastaniem przerwy w żegludze (11 XI) nie może opuścić portu na skutek niepogody⁴². Druga kwestia dotyczy statku, który opuścił zatokę Swin (Flandria) a następnie na skutek niepogody powrócił do portu⁴³. Podkreślam przy tym, że wypadki te dotyczyły statków dużych, ponad 24 łasztów pojemności.

Również Aleksander Czołowski w pracy „Marynarka w Polsce“ wskazuje na fakt, że zima jest okresem burz na Bałtyku, które są niebezpieczne dla statków nawet na początku XVII w.:

„Okręty nie były tu (w Pucku) niczym chronione. Gwałtowne burze, zwłaszcza w porze zimowej (podkreślenie moje — E. C.), mogły w każdej chwili dotkliwie wyrządzić im szkody“⁴⁴.

„Zbliżająca się zima, a z nią zwykle, gwałtowne na Bałtyku burze (podkreślenie moje — E. C.) wykluczały przez szereg miesięcy możli-

³⁹ St. Matysik, op. cit., s. 124.

⁴⁰ Ibidem, s. 125.

⁴¹ St. Matysik, Prawo nadbrzeżne (ius naufragii), Toruń 1950. Używam nazwy „prawo brzegowe“ za J. Sikorskim, Z przeszłości „prawa brzegowego“ w Polsce, Przegląd Zachodni nr 1/2, 1951, s. 73—88.

⁴² „... oft enich schep met vuller last geladen vor sunte Mertens daghe (Nov. 11) gerede leghe to zeghelende unde van wedders noet (podkreślenie moje — E. C.) nicht zeghelen en mochte...“ — HUB V nr 645 § 1; HR I, 5 nr 225 § 7, pkt. 1.

⁴³ „... oft enighe schepe uyte dem Zwene vor sente Mertens dage gezeghelt weren unde darne wedder in qwemen van wedders noet“ (podkreślenie moje — E. C.) — HUB V, nr 645, § 3; HR I, 5, nr 225, § 7, pkt. 3.

⁴⁴ A. Czołowski, op. cit. Lwów-Warszawa-Kraków 1922, s. 65.

wość stałej blokady portu gdańskiego. Z tego powodu okręty szwedzkie musiały ją przerwać i odpłynęły na postój zimowy w swoich portach (r. 1626)⁴⁵.

Podobnie wypowiedź dra Matysika, że jednym z motywów wyłączenia małych statków spod przepisów o przerwie w żegludze morskiej był pogląd, że „kapitanowie małych statków nie będą ryzykować poważniejszych podróży w razie niezbyt sprzyjających okoliczności“, pozostaje w sprzeczności z podanymi przez niego przepisami hanzeatyckimi⁴⁶. Z przepisów jasno wynika, że żegluga małych statków mogła się odbywać jedynie na niedaleką odległość. W ten sposób małe statki miały zawsze możliwość schronienia się do portu przed nadciągającą burzą. Była to, używając określeń dra Matysika, „mała żegluga“ odbywająca się pomiędzy „sąsiednimi portami“ czy „sąsiednimi portami tego samego kraju“⁴⁷. Źródła określają ją jako żeglugę „wewnątrz kraju“ (*bynnen landes*) w przeciwstawieniu do żeglugi „zewnątrz kraju“ (*buten landes*)⁴⁸. Podejmowanie zatem poważniejszych podróży przez kapitanów małych statków do 24 łasztów pojemności było zakazane⁴⁹. Dlatego też zwolnienie tych statków od przepisów o przerwie w żegludze nie może stanowić dowodu, że „najwidoczniej nie obawiano się już z początkiem XV w. zimowych burz na Bałtyku“⁵⁰.

Przed przystąpieniem do omówienia podstawowych tez artykułu dra Matysika zanalizujemy przytoczoną przez niego wypowiedź na temat zasolenia Bałtyku i wpływu tego zjawiska na zamarzanie. Na stronie 126 czytamy: „Niektórzy badacze przypuszczają, że zasolenie Bałtyku niegdyś było niższe niż obecnie i dlatego zamarzał on łatwiej“.

Niestety dr Matysik nie podaje, którzy badacze podtrzymują powyższe twierdzenie, i nie precyzuje pojęcia „niegdyś“. Nie zapominajmy, że jednostki i okresy czasu ważne dla historyka muszą wystąpić w wielokrotnym pomnożeniu dla dociekań geografa. Geograf może umieścić pojęcie „niegdyś“, cofając się aż do powstania Bałtyku w ostatniej jego formie, czyli do około 5.000 lat przed naszą erą⁵¹, my tymczasem zajmujemy się konkretnie wiekiem XIV i XV. Pomimo tego zbadajmy, jaki mógłby być ewentualny wpływ zasolenia na zamarzanie Bałtyku. Zasolenie wód duńskich wynoszące w dniu dzisiejszym 10—15‰ obniża temperaturę zamarzania do $-0,8^{\circ}\text{C}$, zasolenie Zatoki Szczecińskiej, Wschodnio-Fińskiej, Północno-Botnickiej 5‰ do $-0,3^{\circ}\text{C}$, wód Bałtyku po Roztokę 5—10‰ do $-0,6^{\circ}\text{C}$, Zatoki Gdańskiej 10‰ do $-0,6^{\circ}\text{C}$. Tymczasem wody oceanu posiadają zasolenie 33—35‰ i zamarzają przy $-1,9^{\circ}\text{C}$ ⁵². Widzimy

⁴⁵ Ibidem, s. 126.

⁴⁶ St. Matysik, Zagadnienie zimowej przerwy w bałtyckiej żegludze Hanzy w XIV i XV wieku, Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu, tom XVI, z. 1—4, Toruń 1950, s. 122—123.

⁴⁷ Ibidem, s. 122—123.

⁴⁸ Zob. np. HR I, 5, nr 23, § 5; nr 128, § 1, pkt. 5; nr 140, § 6; nr 158, § 3, pkt. 5 — HUB V, nr 600, § 4, — „umme landes“; HR I, 6, nr 68, § 40; nr 397, § 34; nr 398, § 22; nr 556, B, § 41; nr 557, § 27, HR II, 1, nr 321, § 13 itp. Również P a r d e s s u s, Collection de lois maritimes antérieures au XVIII s. Paris 1831, t. II, s. 465—466, § VIII; s. 469—470, § IX; s. 471, § I, itp.

⁴⁹ HR I, 5, nr 128, § 1, pkt. 5; nr 158, § 3, pkt. 5; HUB V, nr 600, § 4; itp. jak pod 48.

⁵⁰ St. Matysik, op. cit., s. 124.

⁵¹ Zob. Passendorfer, Jak powstał Bałtyk, wyd. II, Toruń 1949, s. 25.

⁵² M. Czekañska, Złodzenie Bałtyku, Poznań 1935, s. 39; Fr. Szychliński, Zjawiska zamarzania u polskiego wybrzeża Bałtyku, Prace Kom. Mat. Przyr. TPN Poznań, Seria A t. I, z. 2, 1922, s. 130; St. Kończak, Zarys hydrografii i klimatologii Bałtyku, Warszawa 1937, s. 14, 15, 23.

zatem, że zasolenie Bałtyku nawet w dobie obecnej jest znikome i w związku z tym jego wpływ na obniżenie temperatury zamarzania minimalny. Jeśli nawet zgodnie z wypowiedzią podaną przez dra Matysika przyjmujemy, że zasolenie Bałtyku ulegało zmianom od ostatniego powstania połączenia Bałtyku z oceanem (ok. 5.000 lat przed naszą erą), to na okres od początku XV w. (pierwsze hanzeatyckie uchwały o przerwie w żegludze morskiej) po dzień dzisiejszy przypadnie mniej niżeli $\frac{1}{10}$ zmiany stanu zasolenia Bałtyku⁵³. Zatem Bałtyk na skutek mniejszego zasolenia na początku wieku XV w porównaniu z zasoleniem dzisiejszym zamarzałyby w w. XV

na wodach duńskich o 0,08° C wcześniej niżeli dzisiaj

w Zat. Szczecińskiej, Wsch.-Fińskiej, Pł.-Botnickiej o 0,03° C wcześniej niżeli dzisiaj

na wodach po Roztokę o 0,06° C wcześniej niżeli dzisiaj.

na wodach Zat. Gdańskiej o 0,06° C wcześniej niżeli dzisiaj.

Są to różnice dostrzegalne w laboratorium. Zresztą rozumowanie powyższe zostało przeprowadzone przy teoretycznym założeniu, że zasolenie Bałtyku wzrastało równomiernie od stanu wody słodkiej po dzisiejszy stan zasolenia. Tymczasem wiemy, że wymieszanie się dwu roztworów przebiega stopniowo coraz wolniej, im bardziej zmniejsza się różnica stężenia tych roztworów. Na Bałtyku występuje jeszcze inny czynnik, hamujący zmiany jego zasolenia. Jest nim fakt oddawania przez Bałtyk przeszło dwukrotnie więcej wody do Morza Północnego, niżeli z niego otrzymuje, a ubytek pokrywa woda słodka z rzek⁵⁴. Z uwagi na powyższe wywody należy raczej pominąć kwestię ewentualnych zmian zasolenia Bałtyku przy rozpatrywaniu hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej, gdyż nie mogły one mieć jakiegokolwiek praktycznego znaczenia.

Podstawowych tez artykułu dra Matysika w sprawie przyczyn wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej należy dopatrywać się w tezie „godziny policyjnej“ i „równego startu“. Autor podkreśla je szczególnie dobitnie w podsumowaniu na zakończeniu swego artykułu:

„Hanza starała się zwalczać żeglugę holenderską i angielską i zawistnym okiem patrzyła na swoją stopniową przegraną w tej walce w XVI i XVII w. W warunkach więc walki konkurencyjnej Hanza usiłuje wprowadzić zimową przerwę w żegludze, aby swym członkom — miastom — zapewnić przynajmniej teoretycznie „równy start“, nie dopuszczając do wyjątkowych zarobków rzykanckich kupców, którzy na pewno podjęliby podróże korzystając np. z łagodnej zimy. Dla tego Hanza wprowadza (podkreślenia moje — E. C.) okres zakazany „godzinę policyjną“ 11 XI — 2 II (lub 22 II) nie licząc się zbyt z warunkami klimatycznymi i chce ją narzucić i niehanzeatom“⁵⁵.

W wypowiedzi autora na temat „równego startu“ znajduje się pewna niejasność. Nie wiemy bowiem, czy „Hanza usiłuje wprowadzić zimową przerwę w żegludze, aby swym członkom — miastom — zapewnić przynajmniej teoretycznie „równy start“ w walce konkurencyjnej z żeglugą angielską czy holenderską, o której mowa na początku zdania, czy też w walce z „rzykanckimi kupcami, którzy

⁵³ Od XV w. po dzień dzisiejszy — 550 lat, od powstania połączenia Bałtyku z oceanem — 7000 lat.

⁵⁴ Według średniej wieloletniej w ciągu 1/12 roku uchodzi z Bałtyku 68,9 km³, zaś z prądem dennym wlewa się do Bałtyku 27,9 km³, St. Kończak, op. cit., s. 2, 48, 49.

⁵⁵ St. Matysik, op. cit., s. 128.

na pewno podjęliby podróże korzystając np. z łagodnej zimy⁵⁴, o których autor mówi w zakończeniu zdania. Ta ostatnia możliwość może dotyczyć kupców angielskich i holenderskich i pokrywać się z pierwszą, albo może dotyczyć również ryzykanckich kupców hanzeatyckich. W danym wypadku trudno sobie wyobrazić, dlaczego i w jaki sposób powstała konieczność zapewnienia przynajmniej teoretycznie równego startu miastom — członkom Hanzy — wobec ryzykanckich kupców hanzeatyckich? Jak kupcy hanzeatyccy mogli konkurować z miastami hanzeatyckimi? Prawdopodobne jest zatem, że autorowi chodzi o konkurencję angielską i holenderską. Ponieważ teza „godziny policyjnej“ łączy się ściśle z kwestią konkurencji obcej, należy rozpatrzyć obydwie te zagadnienia łącznie. Pojęcie „godziny policyjnej“ autor zapożycza od Władysława Konopczyńskiego i cytuje podaną przez niego definicję:

„ustanowiony przez Hanzeatów zakaz żeglugi od 11 listopada do 2 lutego... miał działać jako „godzina policyjna“, tj. utrudniać życie żeglarzom przybywającym z dalekich krajów. Bez takich ograniczeń zbyt trudno byłoby krótkobieżnym statkom bałtyckim konkurować z dalekobiezną i bardziej pojemną marynarką Zachodu“⁵⁶.

Zatem chęć wprowadzenia tak zdefiniowanej „godziny policyjnej“ autor uważa za przyczynę wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej. Szczegółowe jednak rozpatrzenie projektów z r. 1391 i 1401⁵⁷ oraz pierwszych uchwał z r. 1402, 1403 i następnych lat⁵⁸ upoważnia do wysunięcia zastrzeżeń co do słuszności takiej tezy. Jeżeli chodzi o przestrzeganie hanzeatyckich terminów przerwy w żegludze morskiej hanzeaci i nie-hanzeaci postawieni są na stopie zupełnego równouprawnienia. Oczywiście jest rzeczą, że przepisy dające równouprawnienie obcym nie są narzędziem ich zwalczania. Wprawdzie w epoce feudalizmu częste były wypadki uzyskiwania przez obcych przywilejów, które stawały ich w sytuacji korzystniejszej od poddanych pana feudalnego udzielającego przywileju⁵⁹ i przy zaistnieniu takiej sytuacji zrównanie w prawach obcych z własnymi poddanymi mogłoby stać się narzędziem zwalczania obcej konkurencji, w danym jednak wypadku przewoźnicy morscy holenderscy czy angielscy nie posiadali żadnych przywilejów, stawiających ich w sytuacji korzystniejszej od hanzeatów w miastach hanzeatyckich. Przeciwnie tezie „godziny policyjnej“ przemawia również wymiar kar za nieprzestrzeganie hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej. W tej dziedzinie Związek Miast Hanzeatyckich traktuje w sposób daleko bardziej łagodny nie-hanzeatów od hanzeatów. Za przekroczenie tych przepisów kapitan hanzeatycki traci swój statek a hanzeatycki kupiec-załadowca swój towar. Kara jest zatem bardzo wysoka. Tymczasem nie-hanzeata traci niewiele. Nie wolno było jedynie kupować jego statku czy przywiezionego przez niego towaru. Znamienne jest przy tym, że za przekroczenie tego przepisu karano nie

⁵⁴ St. Matysik, op. cit., s. 121; Wł. Konopczyński, Kwestia bałtycka do XX w., Instytut Bałtycki, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947, s. 70.

⁵⁷ HR I, 4, nr 38, § 22; I, 5, nr 23, § 5.

⁵⁸ HR I, 5, nr 61, § 15; I, 5, nr 128, § 2; I, 5, nr 158, § 2, 3 i Hansisches Urkundenbuch V, nr 600.

⁵⁹ Np. hanzeaci korzystali w Anglii z większych przywilejów celnych aniżeli sami Anglicy. Hanzeaci uiszczali cła portowe w wysokości 3 fenigów od funta szterlingów, tymczasem inni cudzoziemcy oraz Anglicy płacili 15 fenigów. — Walther Stein, Die Hanse und England. Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15 Jh., Pfingstblätter des Hans. Geschichtsvereins, Blatt I, 1905, s. 4.

sprzedawcę tj. nie-hanzeatyckiego kupca czy kapitana, który przekroczył hanzeatyckie przepisy o przerwie w żegludze morskiej, lecz kupującego, któremu konfiskowano kupiony od nie-hanzeaty statek czy towar. Tym kupującym mógł być równie dobrze nie-hanzeata, jak i hanzeata. Jak wynika z wyjaśnień udzielonych Holendrom przez zjazd hanzeatycki w Lubece w r. 1434 i zjazd w Strzałowie w r. 1442 zakaz kupna statku i towaru od nie-hanzeaty winnego przekroczenia przepisów o przerwie w żegludze morskiej obowiązywał jedynie do końca przerwy w żegludze⁶⁰. Na niehanzeatyckiego kapitana statku, który dopuścił się tego przekroczenia, nałożono jeszcze dodatkową karę zakazu powierzenia jemu ładunku w okresie półrocznym. W r. 1417 na zjeździe lubeckim podwyższono ten okres do jednego roku⁶¹. Mimo tego kara była stosunkowo nieznaczna, gdyż statek nie był obłożony aresztem i mógł po zakończeniu przerwy w żegludze szukać ładunku w portach niehanzeatyckich. Przy porównaniu zatem kar za nieprzestrzeganie hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej rzuca się w oczy dysproporcja pomiędzy surowymi karami wymierzonymi hanzeatom a łagodnymi karami na nie-hanzeatów. Dysproporcja ta przemawia przeciwko przyjętej przez dra Matysika za przyczynę wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze tezie „godziny policyjnej“, zrozumianej jako narzędzie walki z obcą konkurencją.

Pamiętając o zapowiedzianej przez dra Matysika metodzie i celu jego badań — doszukania się, „jakie były przyczyny ustalenia zimowej przerwy żeglugi, widoczne w samych źródłach“, zbadajmy, czy i jakie teksty źródłowe stanowią podstawę tezy „godziny policyjnej“, albo czy źródła narzucają sformułowanie innego wytłumaczenia. Na s. 123 dr Matysik pisze:

„Godzina policyjna“ wprowadzona przez hanzeatów dla swych i obcych kupców zarysowuje się w świetle tych przepisów zupełnie wyraźnie“. Przepuszczalnie przez pojęcie „te dokumenty“ autor rozumie wszystkie wymienione przez siebie hanzeatyckie przepisy o przerwie w żegludze począwszy od r. 1391 do 1470. Jednak daremnie byśmy pytali, które konkretnie teksty stanowiły dla dra Matysika podstawę do uznania „godziny policyjnej“, oraz w niej zawartej i przez autora jeszcze dodatkowo podkreślonej idei walki z konkurencją obcą jako przyczyny wprowadzenia przepisów o przerwie w żegludze morskiej. Tymczasem nawet wśród dokumentów cytowanych przez dra Matysika znaleźć możemy teksty popierające tezę, którą wysunąłem w moim artykule, że hanzeatyckie przepisy o przerwie w żegludze morskiej zostały wydane w celu uniknięcia strat w statkach, towarach i ludziach, powstających przy ówczesnym stanie umiejętności nawigowania i konstrukcji statków, na skutek warunków klimatycznych nie sprzyjających żegludze na Bałtyku i Morzu Północnym w okresach objętych przerwą w żegludze. Podłożem były zatem warunki klimatyczne i techniczne a w ostatniej instancji zadecydowały czynniki gospodarcze: chęć podniesienia rentowności handlu i żeglugi morskiej a nie, jak podaje dr Matysik, chęć stworzenia narzędzia do walki z konkurencją obcą.

⁶⁰ 22. II — HR II, 1, nr 321, § 13: „... Unde darumme schal men scriven in de stede van Holland unde dar des vurder nod is, dat se de eren warnen, dat se nene gudere in de henzestede bringen, de de na sunte Mertens dage sunder arghelist geschede synt. Wente quemen sodane gudere in welke henzestede, de gudere schal men dar upholden, also dat men der nicht vorkopen en schal vor sunte Petri dage cathedra (22. II). . .“; HR II, 6, nr 608, § 14; II, 6, nr 616.

⁶¹ HR I, 6, nr 397, § 34: „... Behelde aver de schiphere dat schip, so en scholde nymand dat schip by enem jare schepin“.

Pierwszym dokumentem, który można przytoczyć na poparcie słuszności wyżej podanej tezy, jest instrukcja z kwietnia 1442 r., udzielona gdańskiemu radcy, udającemu się na zjazd hanzeatycki. W sprawie przerwy w żegludze morskiej między 11 XI a 22 II ma on domagać się przestrzegania tej uchwały z uwagi na przeszkody i szkody, które mogłyby powstać z faktu nieprzestrzegania zaniechania żeglugi w tym czasie⁶².

Druga grupa dokumentów hanzeatyckich, służąca za dowód słuszności tezy, że przyczyną wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej była chęć podniesienia rentowności handlu i żeglugi hanzeatyckiej poprzez uniknięcie strat uwarunkowanych czynnikami technicznymi i klimatycznymi, dotyczy wprowadzenia specjalnego terminu zaprzestania żeglugi morskiej z inflanckimi miastami hanzeatyckimi. Miasta te zakazały na zjeździe w r. 1434 opuszczania portów inflanckich celem udawania się do Flandrii oraz opuszczania Flandrii celem płynięcia do Inflant po 29 IX⁶³. W lutym 1458 r. zjazd miast inflanckich zaleca Lubece zachowanie ostrożności w sprawie późnej żeglugi, odbywającej się z Lubeki do Inflant w okresie jesieni, szczególnie jeżeli chodzi o cenne towary. Zjazd zwraca się do Lubeki, ażeby ona sama według swego uznania starała się zapobiec ewentualnym szkodom wskutek późnej żeglugi⁶⁴.

Następnym dokumentem popierającym słuszność mojej tezy jest cytowany przez dra Matysika list hanzeatyckich miast inflanckich z 9 II 1461 r. Dr Matysik słusznie podaje:

„Miasta te (inflanckie — E. C.) piszą w r. 1461 do Lubeki z prośbą, by nie wysyłać drogą morską cenniejszych towarów (sukna, miodu — E. C. po św. Michale (29 września). Przyczyną były znaczne szkody (podkreślenia moje — E. C.) doznane przez kupców podczas podróży morskich późną jesienią“⁶⁵.

Sprawą tą zajął się jeszcze raz zjazd miast inflanckich w r. 1464⁶⁶. W końcu uchwały zjazdów inflanckich stały się przedmiotem obrad zjazdu ogólnohanzeatyckiego w Lubece, który w r. 1470 zakazuje opuszczania portów przez statki załadowane cennymi towarami celem płynięcia do Inflant po św. Michale (29 IX). Czynić to mogły jedynie statki załadowane mniej wartościowymi towarami, zachowując jednak ogólne przepisy o przerwie w żegludze morskiej⁶⁷. Przy tym bardzo charakterystyczny jest tekst samego przepisu. Wskazuje on jasno i niedwuznacznie na przyczyny wprowadzenia tego trzeciego z kolei hanzeatyckiego terminu zakazu żeglugi morskiej. Uchwała mówi wyraźnie:

⁶² HR II, 2 nr 588, § 12: „Item van der segelacien tusschen Mertini unde sunte Peters dage etc. is myn bevel dat de segelacio gelegert werde tuschen de vorschreven tiid, umme vele hinders unde schaden willen, de dar utnstan mogen“. „schaden kome etc.“. (podkreślenia moje — E. C.).

⁶³ HR II, 1 nr 226, § 13.

⁶⁴ HR II, 4, nr 568, § 4: „... Unde dat de heren van Lubeke ok vorsichtich zin willen unde vordacht uppe de spaden segellacien, de van dar ymme herveste gescheen plegen, dat de swaren kostellen gudere wat er umme Michaelis uethberedet unde getovet werden. Effte ymandes sodane gudere schepen wolde, dat de na erer beqwemlicheit, upp dat nymande mit zinen swaren guderen so spade in schaden kome etc.“.

⁶⁵ St. Matysik, op. cit., s. 123; odnośnik St. M.: Codex diplom. Lubecensis, t. X, nr 19. List ten znajduje się również w HR II, 5, nr 61 — E. C.

⁶⁶ HR II, 5, nr 384.

⁶⁷ Zob. E. Cieślak, op. cit., s. 91, uw. 12.

„Z powodu poniesienia w krótkim czasie, więcej aniżeli w jakimkolwiek innym okresie, wielkich, nadzwyczajnych strat w ludziach, towarach i statkach wskutek późnej żeglugi, postanowiono...“⁶⁸.

Trudno o jaśniejszy i wyraźniejszy dowód, że powyższy przepis hanzeatycki z zakresu przerwy w żegludze, którego stopniowy rozwój od uchwał zjazdów hanzeatyckich miast inflanckich aż do przyjęcia przez zjazd ogólnohanzeatycki wyżej przedstawiliśmy, nie był „godziną policyjną“ w sensie przyjętym przez dra M a t y s i k a. W dokumentach tych nie znajdujemy ani jednego słowa o konkurencji obcej, o chęci „utrudniania życia żeglarzom przybywającym z dalekich krajów“⁶⁹. Tymczasem w dokumentach tych stale i uporczywie podkreślany jest motyw chęci uniknięcia strat w handlu i przewozie morskim, powstających na skutek nieodpowiednich warunków klimatycznych, panujących w tym okresie na morzu. Nie zapominajmy przy tym, że uchwalenie powyższego przepisu nastąpiło w drugiej połowie XV w., czyli w okresie kiedy Związek Miast Hanzeatyckich z coraz większym trudem walczył z konkurencją obcą, kiedy monopolistyczna polityka tego związku w dziedzinie handlu i żeglugi morskiej napotykała coraz to większe trudności. Był to zatem okres, kiedy problem walki z konkurencją obcą był szalenie doniosły i żywotny dla Związku Miast Hanzeatyckich. Podkreślimy również, że do tego czasu Związek Miast Hanzeatyckich wydał szereg przepisów wprost i wyraźnie skierowanych przeciwko obcej konkurencji. W dziedzinie żeglugi morskiej mamy uchwały o zakazie sprzedaży i budowy statków dla obcych, tworzenia z nimi spółek okrętowych, powierzania im ładunku itp., w dziedzinie handlu przepisy o zakazie tworzenia spółek handlowych z obcymi, korzystania z obcych usług komisowych, zakaz dla obcych przebywania dłużej aniżeli trzy lub cztery miesiące w miastach hanzeatyckich itp. Gdyby zatem w tych warunkach przyczyną wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej była chęć walki z konkurencją obcą poprzez wprowadzenie „godziny policyjnej“ — jak twierdzi dr M a t y s i k — fakt ten musiałby znaleźć swoje odbicie w samych przepisach, co nie ma miejsca.

Jeżeli zatem jeden termin zaprzestania żeglugi, ustalony w okresie zaostrzonej walki konkurencyjnej pomiędzy hanzeatami i obcymi (głównie Holendrami i Anglikami), nie był „godziną policyjną“, ale jedynie spowodowany został, jak wskazują wyżej omówione źródła, chęcią podniesienia rentowności handlu i transportu morskiego hanzeatów, to tym bardziej przyczyną ustalenia wcześniejszych terminów zaprzestania żeglugi (projektów 1391, 1401 oraz pierwszych uchwał z 1403, 1405 itp.) nie mogła być chęć walki z konkurencją obcą poprzez wprowadzenie godziny policyjnej, gdyż w tym czasie konkurencja obca odgrywała daleko mniejszą rolę.

Ażeby zdać sobie sprawę ze znaczenia przepisów o przerwie w żegludze dla podniesienia rentowności hanzeatyckiego handlu i żeglugi, należy jeszcze podkreślić dwa momenty. Pierwszy z nich dotyczy faktu, że przez wprowadzenie

⁶⁸ HR II, 6, nr 356, § 40: „Item wante dennde leider Gode entbermet, in korten yaren mer dan to ener tyd grod vorderfflik schade unde unvorwynlik schade in personen, guderen, schepen van der spaden segelacien weghenen merklichen bescheen is... hebben de... radessende boden... besloten unde eendrachtliken belevet, dat nyn schypper van Lubeke noch van dessen unde anderen bybelegenen steden uth erer havenen in Lyffflande, na Ryghe, Pernouwe, Revel, Dorpte etc. myt kosteliken guderen sunder allene myt venteware na lude der erschreven recesses, na sunte Michaelis daghe na desser tyd mer seghelen schall by pene ener mark goldes“. — zob. E. Cieślak, op. cit, s. 91—92.

⁶⁹ zob. 56.

przepisów o przerwie w żegludze kupcy i armatorzy hanzeatyccy podnosili rentowność handlu i przewozu morskiego nie tylko przez uniknięcie bezpośrednich strat w towarach, ludziach i statkach, ale również przez unikanie strat związanych z ewentualnym przygotowaniem statku do podróży (koszta załadowania i wyekwipowania statku), do których z uwagi na niekorzystne warunki klimatyczne nie dochodziło, lub które musiały być odkładane (koszta wynajęcia statku, utrzymania załogi i jej opłacania, koszta ewentualnej konserwacji ładunku). Przez objęcie przerwą w żegludze właśnie okresu, w którym warunki klimatyczne najczęściej przeszkadzały podjęciu wypraw morskich, uwolniono kupców i armatorów od ryzyka czynienia daremnych kosztów przygotowania statków do wypraw czy ponoszenia kosztów postoju gotowych do wypraw statków w portach w okresach niekorzystnych dla żeglugi. Drugi moment dotyczy niewystępowania ubezpieczeń morskich w hanzeatyckim handlu i żegludze morskiej XIV i XV w.⁷⁰ Straty ponoszone przez kupców i armatorów hanzeatyckich na skutek awarii wspólnych, rozbicia się czy zatonięcia statku (oprócz strat na skutek kaperstwa czy piractwa, które nas tutaj nie interesują) były dla nich szczególnie dotkliwe, gdyż nie znali sposobu łagodzenia ekonomicznych skutków takich strat poprzez instytucję ubezpieczeń morskich. Jedynym sposobem stosowanym przez hanzeatów dla uniknięcia zbyt wielkich strat było powierzenie przez kupca swych towarów partiami różnym statkom lub lokowanie kapitałów w różnych spółkach okrętowych a nie tylko w jednej. Czasami następowało pokrywanie ryzyka i strat przez statek i ładunek, lub przez kilka statków czy całe flotylle łącznie⁷¹. Zrozumiałą jest rzeczą, że wobec tego w interesie ogółu kupców i hanzeatyckich przewoźników morskich leżało zaniechanie żeglugi w okresie najniekorzystniejszym dla żeglugi. Warunkiem koniecznym dla osiągnięcia pełnego efektu ekonomicznego przepisów o zakazie uprawiania żeglugi w danym okresie było narzucenie tej przerwy wszystkim żeglarzom na morzach, na których przepisy te miały obowiązywać. Praktyczne przeprowadzenie tego postulatu było możliwe jedynie w portach miast i kantorów hanzeatyckich, które, jak wiemy, były rozrzucone u wybrzeży Bałtyku i Morza Północnego. W ten sposób w interesie ogółu kupców i przewoźników morskich zapobiegano odosobnionym wyprawom kupców i przewoźników morskich, którzy dla osiągnięcia dodatkowych zysków (wykorzystanie w portach, do tych płynęli, zwwyżki cen towarów importowanych i zniżki cen towarów eksportowanych powstających na skutek zaprzestania żeglugi morskiej) gotowi byli żeglować mimo nie sprzyjających warunków klimatycznych i ponosić związane z tym ryzyko⁷².

Ponieważ stajemy na stanowisku, że o wprowadzeniu hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej zdecydował w ostatniej instancji czynnik gospodarczy: chęć podniesienia rentowności handlu i żeglugi, niemniej jednak był on uwarunkowany czynnikami technicznymi i klimatycznymi (stan umie-

⁷⁰ R. Wagner podkreśla, że handel morski był szczególnie niebezpieczny przed wprowadzeniem ubezpieczeń — Rudolf Wagner, *Handbuch des Seerechts*, Bd. I, Leipzig 1884, s. 21. Prawo morskie Związku Miast Hanzeatyckich nie zajmuje się umową o ubezpieczenie — Pardessus, op. cit., t. II, s. 450.

⁷¹ R. Wagner, op. cit., s. 21; Arthur Agats, *Der hansische Baienhandel*, Heidelberg 1904, s. 27, 36; Dietrich Schäfer, *Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark — Hansische Geschichte bis 1376*, Jena 1879, s. 197; Theodor Hirsch, *Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des deutschen Ordens*, Leipzig 1858, s. 233.

⁷² Obszerne omówienie tego zagadnienia zob. E. Cieślak op. cit., s. 100—101.

jętności nawigowania, konstruowania statków, okres burz na Bałtyku itp.), należy obecnie rozpatrzyć, jaki zachodzi związek pomiędzy warunkami klimatycznymi a hanzeatyckimi przepisami o przerwie w żegludze morskiej. O sprawach technicznych wspomniano już wyżej. Jeżeli chodzi o stanowisko dra Matysika w sprawie związku przyczynowego pomiędzy hanzeatycką przerwą w żegludze a warunkami klimatycznymi charakteryzuje je najlepiej wypowiedź w podsumowaniu jego artykułu:

„... Hanza wprowadza okres zakazany „godzinę policyjną“ 11 XI — 2 II (lub 22 II) (ściślej 11 XI — 22 II lub 6 XII — 2 II lub 29 IX — 22 II — E. C.), nie licząc się z warunkami klimatycznymi, i chce ją narzucić i niehanzeatom. Można bowiem wysunąć wiele zastrzeżeń, czy okres ten rozpoczyna się we właściwym czasie (zbyt wcześnie lub zbyt późno), a jeszcze więcej jeżeli chodzi o jego datę końcową. W Hanzie kierowniczą rolę odgrywała Lubeka i ona to wraz z miastami wendyjskimi narzuciła zapewne termin tradycyjny w jej prawie morskim, lecz nieuzasadniony, np. dla Rygi, lub nawet dla Gdańska. Zakaz jest więc gospodarczy — a jeżeli dłuższa lub wcześniejsza zima uniemożliwiała żeglugę, to ten dodatkowy zakaz, narzucony przez pogodę, musiał być w równej mierze przestrzegany przez hanzeatów (wszystkich) jak i przez ich konkurentów, bo po lodzie żeglować nie można“⁷³.

Niezgodne z prawdą jest twierdzenie dra Matysika, że Lubeka wraz z miastami wendyjskimi narzuciła termin przerwy w żegludze innym miastom hanzeatyckim. Wyżej przedstawiliśmy obszernie, w jaki sposób doszło do ustalenia zakazu żeglowania do portów inflanckich po 29 IX⁷⁴. Zakaz ten wprowadziły pierwsze miasta inflanckie i z ich inicjatywy został on przyjęty przez zjazd ogólnohanzeatycki. Zatem o narzuceniu tego terminu przez Lubekę wraz z miastami wendyjskimi mowy być nie może. Również termin zakończenia przerwy w żegludze w dniu 22 II a nie 2 II został przyjęty z powodu wielokrotnej interwencji miast pruskich i przez nie został narzucony innym miastom hanzeatyckim (również Lubece i miastom wendyjskim). Na zjeździe w Hamburgu w r. 1391 projektowano zaprzestanie żeglugi pomiędzy 11 XI a 2 II⁷⁵. Podobnie w czasie pertraktacji na temat przerwy w żegludze na zjeździe w Lubece 2 lipca 1401 r. mówiono o przerwie w żegludze jedynie między 11 XI a 2 II⁷⁶. Jednak na zjeździe lubeckim w dniu 22 IV 1403 delegaci miast pruskich zgadzają się na wprowadzenie przerwy w żegludze jedynie pod warunkiem jej przedłużenia do 22 II, a nie, jak ustalono, tylko do 2 II⁷⁷. W czasie kiedy delegaci miast, wysłani w sierpniu i wrześniu do Kalmaru dla pertraktacji z królową Małgorzatą, omawiają między sobą kwestię przerwy w żegludze, delegaci miast pruskich podkreślają, że w miastach pruskich będzie ona obowiązywała do 22 II⁷⁸. Na zjeździe w Lubece 6 XII 1403 r. życzeniu miast pruskich stało się zadość. Przerwa w żegludze miała obowiązywać do 22 II (z wyjątkiem statków załado-

⁷³ St. Matysik, op. cit., s. 128.

⁷⁴ St. Matysik z niewiadomych powodów w podsumowaniu swego artykułu pomija termin 29 IX oraz 6 XII, pomimo że je omówił poprzednio.

⁷⁵ HR I, 5, nr 23, § 5: „... dat nen copman in der Dudeschen hense behorende zeghelen schal na sunte Mertens daghe wen to lichtmissen uth der havene, ...“.

⁷⁶ HR I, 5, nr 23, § 5: „... dat nen schipher noch laden noch segelen schal na sunte Mertens dage ud der havene, dar he denne ynne is, vor lichtmissen, ...“.

⁷⁷ HR I, 5, nr 128, § 1, 2.

⁷⁸ HR I, 5, nr 139, § 2: „... Und de van Prussen hebben gesecht, dat de wol vormogen willen, dat nemant ud Prussen segelen schal vor cathedra Petri“. — HR I, 5, nr 140, § 6.

wanych piwem i śledziami)⁷⁹. Również skrócenie przerwy w żegludze dla statków załadowanych piwem lub śledziami nastąpiło, jak sam dr Matysik w poprzednich swoich wywodach zaznacza⁸⁰, na wniosek Wismaru, a nie Lubeki i ogółu miast wendyjskich⁸¹.

Na podstawie powyższych dowodów dochodzimy do odmiennego wniosku aniżeli twierdzenie dra Matysika. Hanzeatyckie przepisy o przerwie w żegludze morskiej uwzględniały życzenia głównych grup nadmorskich miast hanzeatyckich.

Nastanie wcześniejszej zimy nie mogło stanowić przeszkody dla żeglugi w sensie przedstawionym przez dra Matysika, że „po lodzie żeglować nie można”. Na Bałtyku w okresach poprzedzających daty nastania hanzeatyckiej przerwy w żegludze, tzn. przed 29 IX lub 11 XI czy nawet przed 6 XII zjawiska zamarzania nie występują albo wcale, albo w stopniu, który nie mógł być przeszkodą dla żeglugi⁸².

Zjawiska zamarzania mogły działać jedynie w sensie przedłużenia *de facto* przerwy w żegludze (np. w portach inflanckich)⁸³. Niewątpliwie stanowiły one pewne utrudnienie dla żeglugi bałtyckiej. Czy odegrały one jednak ważną rolę przy wprowadzeniu hanzeatyckiej przerwy w żegludze? Zapewne nie. Nie mamy żadnego tekstu źródłowego, który by mówił o zamarzaniu jako przyczynie wprowadzenia tej przerwy. Źródła natomiast mówią o żegludze małych statków do 24 łasztów w okresie przerwy w żegludze, o kontynuowaniu podróży przez statki, które ją rozpoczęły przed nastaniem przerwy, o wypadkach powrotu do portu po nastaniu przerwy statku, który wypłynął przed jej nastaniem itp. Wszystkie te fakty wskazują na to, że zamarzanie nie mogło być tym czynnikiem klimatycznym, który spowodował wprowadzenie przerwy w żegludze przez hanzeatów. Nonsensem byłoby uzasadnianie zakazu żeglowania po 29 IX do portów inflanckich faktem, że w tym czasie są one niedostępne z powodu zamarznięcia. Również gdy porównamy występowanie lodów w poszczególnych częściach Bałtyku z datami przerwy w żegludze, zauważamy podobnie jak dr Matysik, że przerwy w żegludze zaczynają się zbyt szybko i kończą się zbyt wcześnie — kończą się w okresie, kiedy zjawiska zamarzania występują jeszcze na Bałtyku (szczególnie w Zatoce Ryskiej i na północ od niej)⁸⁴. Sytuacja ulega jednak zupełnej zmianie, gdy przyjmujemy, zgodnie ze źródłami, że burze i sztormy były czynnikiem najważniejszym spośród czynników klimatycznych, warunkującym okresy hanzeatyckiej przerwy w żegludze morskiej. Badania geografów i meteorologów dostarczają argumentów na poparcie tej tezy. Pewne już światło rzuca na tę sprawę tabela rozkładu dni z silnymi wiatrami (prędkość średnia większa niż 10 m/sek.) w poszczególnych miesiącach, podana przez St. Kończaka w jego pracy „Zarys hydrografii i klimatologii Bałtyku”, Warszawa 1937 s. 72:

⁷⁹ HR I, 5 nr 158, § 2, pkt. 3: „Vortmer alle schiphern, dar se mit eren schepen winterlage legen, de scolen van dar nicht segelen vor cathedra Petri (II 22 zamiast II 2 auf Wunsch der Preussen) . . .”.

⁸⁰ St. Matysik, op. cit., s. 122.

⁸¹ Zob. HR I, 5, nr 158, § 2, pkt. 2 i 3; HUB V, nr 600 § 2 i 3.

⁸² Zob. M. Czekańska, Zlodzenie Bałtyku, Bad. Geogr. Inst. Geogr. Uniw. Pozn., Poznań 1935; V. Joeden, Mittlere Dauer der Vereisung der Ostsee, Ztschr. d. Ges. f. Erdk., Berlin 1918; F. Szychliński, Zjawiska zamarzania u polskiego wybrzeża Bałtyku, 1922; St. Kończak, op. cit., 1937.

⁸³ Zob. W. Stieda, Revaler Zollbücher- und Quittungen, des 14 Jahrhunderts, Hanische Geschichtsquellen, 1887, s. XCV.

⁸⁴ Zob. V. Joeden, op. cit., s. 317—324; M. Czekańska, op. cit., s. 16, 21.

²⁹ Przegląd Zachodni

Miejscowość	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Tallinn	12	11	15	7	7	5	5	7	3	8	9	11
Kłajpeda	13	9	9	2	.	1	3	8	7	16	13	15
Gdańsk	13	12	16	2	7	2	7	4	6	11	9	11
Kilonia	12	11	15	7	7	5	5	7	3	8	9	11

Z tabeli tej wynika, że na Bałtyku od października do marca występują silne wiatry. Okres ten zawiera w sobie hanzeatycką przerwę w żegludze, jednak przekracza ramy jej terminów. Nie wiemy, kiedy występują najsilniejsze wiatry i z nimi związane sztormy. St. Kończak podaje jedynie ogólnikowo, że siła wiatrów w okresie zimowym przewyższa siłę ich w innej porze roku⁸⁵. Bliższe dane do tej sprawy wnoszą badania M. Czekalskiej nad występowaniem fal burzowych na południowym wybrzeżu Bałtyku⁸⁶. Dotyczą one występowania na Bałtyku na przestrzeni wieków burz silnych, przy których wiatry napędzają na wybrzeże olbrzymie masy wody i podnoszą jej stan o ponad 1,20 m.

„Fale burzowe na Bałtyku są potężnym zjawiskiem w ruchu wody morskiej nie stojącym absolutnie w związku z przypływem i odpływem morza... Decydującą rolę odgrywają tu pewne kierunki wiatrów powodujące burze o silnym natężeniu, które stają się przyczyną przemieszczenia wód na wybrzeżach“.

M. Czekalska definiuje pojęcie fali burzowej w następujący sposób:

„Falą burzową nazywać będziemy wszystkie te wysokie stany wód, które na wielkim odcinku wybrzeża przekraczają 1,20 m. Nierzadko jednak poziom wody wznosi się o 2 i 3 a nawet 3,5 metra.“

Nazwy obce tego zjawiska „hautes marées poussées par la tempête“, „flood raised by the storm“, „Sturmflut“ lepiej oddają jego istotę, zdaniem M. Czekalskiej, aniżeli przyjęta przez nią nazwa „fale burzowe“. Zjawisko fali burzowej poprzedzane jest dłuższym okresem wiatrów na morzu:

„Gdy po długotrwałych wiatrach zachodnich i południowo-zachodnich nastąpi zwrot ich kierunku zmieniający je na północne czy północno-wschodnie, rozwija się charakterystyczna burza, której towarzyszy wysoka fala — fala burzowa.“⁸⁷

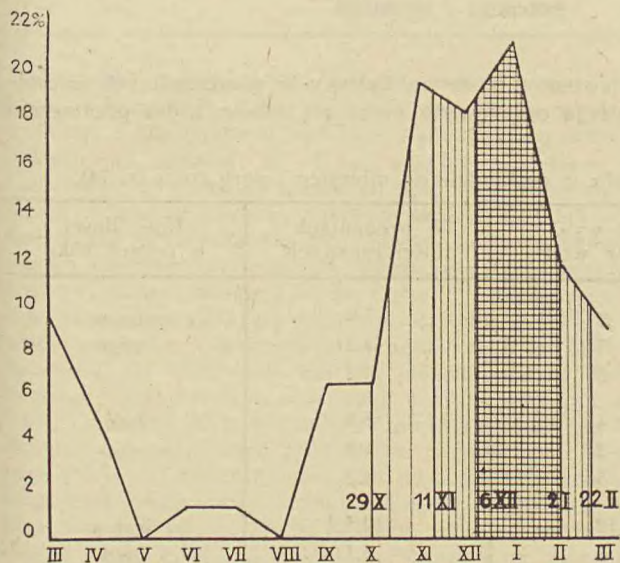
Autorka przytacza 92 wypadki występowania fal burzowych na południowym wybrzeżu Bałtyku na przestrzeni od XI w. do 1930 r.⁸⁸. Dla naszych badań szczególnie charakterystyczny jest wykres, sporządzony przez M. Czekalską a przedstawiający ilość fal burzowych w poszczególnych miesiącach w % ilości dotąd notowanych wypadków. Poniżej podaję wykres Czekalskiej, który uzupełniłem jedynie naniesieniem dat hanzeatyckich przerw w żegludze morskiej.

⁸⁵ St. Kończak, op. cit., s. 71.

⁸⁶ Maria Czekalska, Fale burzowe na południowym wybrzeżu Bałtyku, Badania fizjograficzne nad Polską Zachodnią nr 1, Poznań 1948, s. 58—96.

⁸⁷ M. Czekalska, op. cit., s. 58—59.

⁸⁸ Ibidem, s. 65—68.



Ilość fal burzowych w poszczególnych miesiącach w % ilości notowanych wg M. Czekańskiej

Cyfrowym przedstawieniem tego wykresu jest tabela opracowana przez M. Czekańską, którą podaję poniżej:

Ilość fal burzowych w poszczególnych miesiącach w % ilości notowanych dotąd fal (s. 71)

	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II
Ilość burz:	7	4	—	1	1	—	5	5	15	14	16	9
w % og. il.	9,1	5,2	—	1,3	1,3	—	6,4	6,4	19,4	18,1	21,2	11,6
	wiosna			lato			jesień			zima		
	14,3%			2,6%			33,2%			50,9%		

Dane powyższe autorka uzupełnia objaśnieniem:

„Ze znanych nam fal burzowych największa ilość przypada na miesiące listopad, grudzień, styczeń (główny okres hanzeatyckiej przerwy w żegludze — E. C.), skupiający ogółem 59,7% wszystkich wypadków, a 61,5%, gdy uwzględnić fale znaczniejsze. Główne maksimum przypada zdecydowanie na styczeń, a poprzedza je słabsze maksimum w listopadzie, po czym krzywa wyraźnie spada.“^{88a}

Dalszym uzupełnieniem powyższych danych są badania M. Czekańskiej nad wysokimi stanami wód (ponad 700 mm) na Bałtyku. Wiążą się one bezpośrednio z falami burzowymi i są wywoływane tymi samymi przyczynami (zjawiskami meteorologicznymi)⁸⁹. Wyniki badań M. Czekańskiej w dzie-

^{88a} Ibidem, s. 71.
⁸⁹ Ibidem, s. 73.

dzinie wysokich i niskich stanów wody na Bałtyku w poszczególnych miesiącach i porach roku ilustrują opracowane przez nią tabele, które przytaczam poniżej:

Wysokie stany wody w rozkładzie na miesiące i pory roku (s. 74):

Miesiące	Ilość wys. stanów wód	W procentach ilości rocznych	Proc. ilości w porach roku
III	9	7,6	wiosna
IV	5	4,2	17,0
V	6	5,2	
VI	4	3,4	lato
VII	2	1,8	9,4
VIII	5	4,2	
IX	12	10,3	jesień
X	6	5,1	26,5
XI	15	11,1	
XII	24	20,6	zima
I	16	13,7	47,1
II	15	12,8	
suma	117	100	100

Częstotliwość wysokich i niskich wodostanów oraz ilość odchyień od normy w poszczególnych miesiącach w % ilości rocznych (s. 74):

	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II	Ogółem
wys. stany	7,6	4,2	5,2	3,4	1,8	4,2	10,3	5,1	11,1	20,6	13,7	12,8	100 ⁰ / ₀
niskie „	10,1	8,1	3,4	3,2	5,5	5,9	7,5	10,6	13,8	10,1	9,1	12,7	100 ⁰ / ₀
suma odch.	9,4	6,3	4,6	3,7	3,3	5,6	8,1	9,9	12,1	13,2	10,9	12,9	100 ⁰ / ₀
	wiosna			lato			jesień			zima			
	20,3			12,6			30,1			37,0			

Tabele powyższe autorka uzupełnia objaśnieniami:

„Spośród 117 wysokich stanów wód przypadających na okres badanego przeze mnie 20-letnia prawie połowa, tj. 55, czyli 47,1% ogółu, przypada na miesiące zimowe, a największa ilość spośród nich na grudzień z cyfrą 24.... Największą ilość wysokich stanów wód obserwujemy w miesiącach zimowych, przy czym wzrost zaznacza się już od listopada..... miesiące zimowe wraz z listopadem są w ogóle okresem najliczniejszych zakłóceń w stanie wód...” (podkreślenie moje — E. C.)⁶⁰

⁶⁰ Ibidem, s. 73.

Nie zapominajmy przy tym, że zakłócenia te wiążą się ściśle z wiatrami, sztormami i burzami⁹¹. Fakty te miały decydujące znaczenie dla żeglugi w XIV i XV w. i dla ustalenia terminów hanzeatyckiej przerwy w żegludze morskiej.

Ponieważ badania M. Czekańskiej dotyczą zjawisk wyjątkowych⁹² i obejmują stosunkowo niewielką ilość wypadków (fal burzowych 92 na przestrzeni blisko 10 wieków, wysokich stanów wód 117 w okresie 20-lecia), poszukać należy potwierdzenia wyników jej badań u autorów, którzy oparli się na daleko szerszych materiałach. Warunkom tym czyni zadość praca L. Schubarta „Sturmhäufigkeit in der Ostsee“⁹³. Wykorzystał on obserwacje wiatrów dokonane przez statki pływające po Bałtyku w okresie 1908—1910⁹⁴ oraz obserwacje zapisane w dziennikach okrętowych z lat 1911—1914. Wykorzystuje on łącznie 77.571 obserwacji wiatrów, dokonanych na Bałtyku przez statki⁹⁵. Ołbrzymia większość tych obserwacji dotyczy wód na południe od Wysp Alandzkich⁹⁶, a zatem tej części Bałtyku, po której żeglowali hanzeaci. L. Schubart zajmuje się podwójnym problemem: częstotliwości burz w poszczególnych porach roku oraz częstotliwości burz na poszczególnych terenach Bałtyku. W tym celu dzieli wody Bałtyku znajdujące się na południe od Wysp Alandzkich na pole 215, obejmujące wody Bałtyku położone na zachód od linii, przeprowadzonej przez Wyspy Alandzkie i Piławę, i na pole nr 214, obejmujące wody na wschód od tej linii⁹⁷. Przez pojęcie burzy autor rozumie wiatry o sile grupy 8—12⁹⁸, czyli o szybkości 15,4 m/sek. i większej⁹⁹. Przeciętna częstotliwość burz na Bałtyku wynosi 3,8‰¹⁰⁰. W poszczególnych porach roku ulega ona znacznym zmianom: w zimie 6,8‰, na wiosnę 1,6‰, w lecie 1,9‰, na jesień 5,3‰¹⁰¹. Porównanie częstotliwości burz w lecie i zimie w poszczególnych polach przedstawia się następująco¹⁰²:

Pole	Zima (XII, I, II)		Lato (VI, VII, VIII)	
	Ilość obserwacji	Częstotl. burz	Ilość obserwacji	Częstotl. burz
214	2,872	8,1‰	7,798	1,8‰
214	997	8,8‰	3,231	1,7‰
215	7,460	6,5‰	14,958	2,0‰

⁹¹ Na zjawiska te przyplływ nie wywiera właściwie żadnego wpływu, gdyż „przyplływ na Bałtyku jest zjawiskiem o minimalnym nasileniu, mianowicie wynosi w Swinoujściu 2 cm, w Dziwnowie 1,3, w Kołobrzegu 1,1, w Piławie 0,6, w Kłajpedzie 0,5” — M. Czekańska, op. cit., s. 58.

⁹² Zob. skutki niszczycielskie fal burzowych — M. Czekańska, op. cit., s. 76—88.

⁹³ Gerlands Beiträge zur Geophysik, Bd. 35, rocznik 1932, s. 230—240.

⁹⁴ Materiały te są zebrane w Deutsche Seewarte, Dampferbuch, für die Ostsee, Hamburg 1931.

⁹⁵ L. Schubart, op. cit., s. 230, 233.

⁹⁶ Na ten stan rzeczy wpłynął fakt, że wody na północ od Wysp Alandzkich w zimie zamarzają i żegluga na nich zamiera w tym okresie — L. Schubart, op. cit., s. 234.

⁹⁷ St. Kończak, op. cit., s. 14, 15.

⁹⁸ L. Schubart, op. cit., mapa na s. 231.

⁹⁹ Ibidem, s. 230.

¹⁰⁰ Der Grosse Brockhaus, 1930, t. 20, s. 363.

¹⁰¹ L. Schubart, op. cit., s. 230, 232.

¹⁰² Ibidem, s. 232.

¹⁰³ Ibidem, tabele na s. 235, 239.

Częstotliwość burz jest zatem dla pola 214 4,5—4,8 razy większa w miesiącach grudniu, styczniu i lutym od częstotliwości burz w czerwcu, lipcu i sierpniu; dla pola 215 3,25 razy większa. Okręgi najwyższej częstotliwości burz na Bałtyku w okresie zimowym znajdują się:

na wodach Kattegatu od północnego cyplu Półwyspu Jutlandzkiego do północnego brzegu wyspy Zelandii — częstotliwość burz 10,5—11,9‰
w południowej części Zatoki Ryskiej — 12,5‰

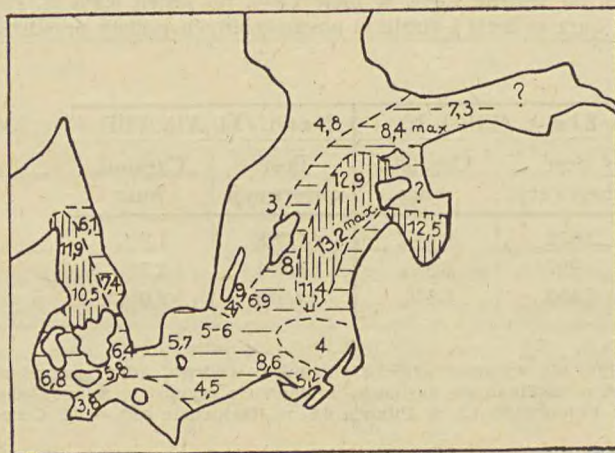
w pasie pomiędzy Gotlandią a wschodnim brzegiem Bałtyku zaczynającym się na południe od Lipawy, skracającym następnie do wschodnich brzegów wysp Ozylii i Dagö — 11,4—12,9‰, dochodząca nawet do 13,2‰.

Najniższa częstotliwość burz na Bałtyku w okresie zimowym panuje:

w pasie nadbrzeżnym na zachód od Lubeki aż na wschód od Szczecina — 3,8—4,3‰

na wodach od Piławy po Kłajpedę i środek Bałtyku — 4‰.

Reszta wód Bałtyku ma częstotliwość burz 5—10‰ w okresie zimy. Dane te ilustruje poniższa mapka, przerysowana z pracy L. Schubarta s. 234.

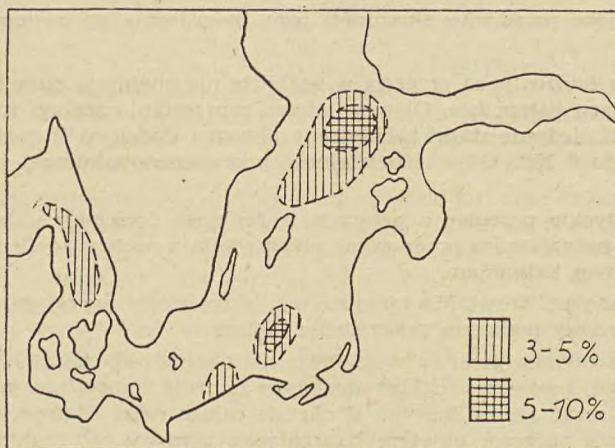


Mapka częstotliwości burz w okresie zimowym wg L. Schubarta

W lecie mamy na Bałtyku częstotliwość burz poniżej 3‰ z wyjątkiem:

części Kattegatu na północ od wyspy Zelandii z częstotliwością burz 3—5‰
dwu kręgów koncentrycznych na północ od nasady Helu i południe od Gotlandii z częstotliwością burz 3—5‰ i 5—10‰
łuku przybrzeżnego wokół Słupska — 3,4‰
okręgów koncentrycznych na pł.-wsch. od Gotlandii 4—5‰
i 5—10‰ (nie przecinają one szlaków żeglugowych hanzeatów).

Dane te ilustruje mapka, przerysowana z pracy L. Schubarta, s. 236:



Mapka częstotliwości burz w okresie letnim wg L. Schubarta

Widzimy zatem, że warunki żeglugi na Bałtyku pod względem częstotliwości burz oraz ich rozmieszczenia są bez porównania korzystniejsze w lecie aniżeli w zimie¹⁰³.

Wszystkie wyżej przytoczone wyniki badań St. Kończaka a szczególnie M. Czekalskiej i L. Schubarta stanowią dowód niesłuszności twierdzenia dra Matysika, że

„... Hanza wprowadza okres zakazany „godzinę policyjną“ 11. XI. — 2. II. (lub 22. II.) nie (jak podkreśla dr Matysik) licząc się z warunkami klimatycznymi.“¹⁰⁴

Nie można również zgodzić się z następującą wypowiedzią dra Matysika:

„Tak częste na Bałtyku burze jesienne (zdarzają się w sierpniu, a częstsze we wrześniu, w październiku i listopadzie) nie są objęte okresem hanzeatyc-

¹⁰³ Pragnę zwrócić uwagę na dwa szczegóły:

- 1, Istnienie pasa niskiej częstotliwości burz w zimie na wodach na zachód od Lubeki aż na wschód od Szczecina tłumaczy nam, między innymi, dlaczego miasta wendyjskie uprawiały i przywiązywały wielką wagę do żeglugi małych statków (do 24 łasztów) pomiędzy sąsiednimi portami w okresie zimy. Przyczyny gospodarcze tego faktu znalazły podporę w korzystnych warunkach klimatycznych.
2. Występowanie wysokiej częstotliwości burz tak w lecie jak i w zimie na wodach Kattegatu wskazuje nam na przyczynę klimatyczną (oprócz gospodarczych i nautycznych) unikania przez żeglarzy w w. XV, XIV (i wcześniej) drogi wokół Półwyspu Jutlandzkiego i kierowania (głównie towarów cennych) na drogę śródlądową Lubeka-Hamburg.

Przy tym „falowanie na Bałtyku ma, jak podaje Kończak, ustaloną wśród żeglarzy złą opinię z powodu złośliwego, krótkiego i bardzo nieprzyjemnego falowania i częstej martwej fali, zjawisk wynikających z małych rozmiarów i płytkości basenu. Nieco dłużej wiejący wiatr może rozkołysać całą masę wody i spowodować tzw. fale stojące czyli sejsze“ — St. Kończak, op. cit., s. 33.

¹⁰⁴ St. Matysik, op. cit., s. 128.

kiej zimowej przerwy żeglugi. Tymczasem miały one niekiedy bardzo tragiczne skutki, jak np. 15 września 1497 r.¹⁰⁵

Motywy przemawiające przeciwko słuszności tego twierdzenia są następujące:

1. nieprawdą jest, że hanzeatycka przerwa w żegludze nie obejmuje burz jesiennych w miesiącu listopadzie. Główny termin zaprzestania żeglugi rozpoczął się 11 XI. Jedynie statki załadowane piwem i śledziami¹⁰⁶ mogły opuszczać porty do 6 XII. Główna działalność przewozowa zamierała już w listopadzie.
2. Podobnie hanzeatyckie przepisy o przerwie w żegludze częściowo objęły również burze w październiku przez zakaz wypływania z portów po 29 IX do Inflant z cennym ładunkiem.

Fakty powyższe znane są drowi Matysikowi, który pisząc wyżej przytoczone twierdzenie przeczy podanym przez siebie faktom.

3. Niewątpliwie hanzeatycka przerwa w żegludze nie obejmowała wszystkich burz na Bałtyku, gdyż wówczas żegluga musiałaby zamarzeć kompletnie, jako że burze mogą zdarzać się na Bałtyku w okresie całego roku. Dlatego zaistnienie burz poza okresem objętym hanzeatycką przerwą w żegludze i wyrządzenie przez nie szkód statkom nie świadczy w najmniejszym stopniu o tym, że przerwa ta nie jest uwarunkowana czynnikami klimatycznymi. Tego rodzaju przepisy mogły obejmować jedynie okresy, w których burze były zjawiskiem częstym i powtarzającym się corocznie. Wyżej przedstawione badania St. Kończaka, M. Czekańskiej i L. Schubartha udowadniają, że okresem takim był właśnie czas objęty hanzeatyckimi przepisami o przerwie w żegludze morskiej.

5) Przekształcenie hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej w narzędzie walki z konkurencją obcą

Przy rozpatrywaniu hanzeatyckiej przerwy w żegludze morskiej rozróżnić należy dwa zagadnienia: pierwsze, które omówione zostało w punkcie poprzednim, dotyczące przyczyn wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze; drugie, dotyczące przekształcenia tych przepisów w narzędzie walki z konkurencją obcą w żegludze i handlu. Zagadnienia te nie są identyczne i nie pokrywają się czasowo. Pomimo że kwestia walki z konkurencją obcą wiąże się z hanzeatyckimi przepisami o przerwie w żegludze morskiej, nie występuje ona jako przyczyna ich wprowadzenia, jak twierdzi dr Matysik. Dopiero około trzydzieści lat po uchwaleniu na zjazdach hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej zostają one użyte do zwalczania obcej konkurencji, głównie holenderskiej i angielskiej, tak w dziedzinie handlu, jak i żeglugi. Staje się to dzięki uchwaleniu nowych, nie znanych widocznie drowi Matysikowi, a w każdym razie nie wykorzystanych przez niego przepisów o zakazie zimowania nie-hanzeatów w miastach hanzeatyckich. Na fakt ten zwracam uwagę w moim artykule i wysnuwam z tego odpowiednie wnioski:

¹⁰⁵ Ibidem, s. 125.

¹⁰⁶ Zob. 38.

„Z biegiem czasu przepisy o przerwie w żegludze morskiej stały się narzędziem walki z konkurencją obcą tak w dziedzinie handlu jak i żeglugi. W r. 1434 wprowadzony został zakaz zimowania w miastach hanzeatyckich dla nie-hanzeatów. W myśl tej uchwały podlegały karze pieniężnej: nie-hanzeaci, pozostający na okres zimowy w miastach hanzeatyckich, osoby, dające im schronienie i mieszkanie w tym okresie, oraz miasta hanzeatyckie, tolerujące przekroczenia tej uchwały (HR II, 1 nr 321 § 27). Zakaz ten zmuszał kupców i kapitanów niehanzeatyckich do niekorzystnego często z punktu widzenia handlowego opuszczania miast hanzeatyckich przed nastaniem przerwy w żegludze w okresie późnej jesieni i zimy.“¹⁰⁷

Widzimy zatem, że celem tej uchwały nie jest zapewnienie hanzeatom (nie miastom) „równego startu“, ale wręcz przeciwnie, ma ona dać kupcom i kapitanom hanzeatyckim możliwość lepszego, korzystniejszego dla nich startu, i to nie tylko teoretycznego¹⁰⁸. Na wydanie tej uchwały wpłynęła decydująco zmiana sytuacji gospodarczej Związku Miast Hanzeatyckich, w okresie od końca wieku XIV do lat trzydziestych wieku XV. Konkurencja holenderska czy angielska w chwili powstania pierwszego projektu wprowadzenia przerwy w żegludze nie była groźna dla Związku Miast Hanzeatyckich, który w zwycięskim dla niego pokoju w Strzałowie z Danią w r. 1370 zapewnił sobie 15-letnie panowanie nad Sundem przez objęcie w swe władanie zamków w Skanii i odcięcie dzięki temu obcym dostępu do Bałtyku. Pierwsze uchwały hanzeatyckie, mające na celu zwalczanie konkurencji obcej zapadają na zjazdach w drugim dziesiątku wieku XV^{108a}. Konkurencja holenderska staje się szczególnie dotkliwą dla Związku Miast Hanzeatyckich dopiero przy okazji wojny, którą prowadziły hanzeatyckie miasta wendyjskie z Danią w latach 1427—1435. Dania zamyka Sund dla kupców i żeglarzy hanzeatyckich (szczególnie niekorzystne było to dla hanzeatów z Prus i Inflant), udziela przywilejów Holendrom, którzy przejmują czasowo pośrednictwo w wymianie handlowej z krajami basenu Bałtyku. W tym samym czasie pozycja Holendrów zostaje wzmocniona przez przyłączenie Holandii w r. 1433 do potężnego państwa burgundzkiego¹⁰⁹. Również konkurencja holenderska w Bergen staje się uciążliwa dla hanzeatów od lat trzydziestych wieku XV¹¹⁰. Biorąc pod uwagę te fakty, rozumiemy, dlaczego właśnie w tym okresie, bo w r. 1434, hanzeatyckie przepisy o przerwie w żegludze morskiej zostają użyte jako narzędzie walki z konkurencją obcą (głównie holenderską), która staje się groźną dla Związku Miast Hanzeatyckich. Następuje to przez uzupełnienie istniejących przepisów nowymi, wyraźnie skierowanymi przeciwko obcym kupcom i żeglarzom. Przez wprowadzenie zakazu zimowania dla nie-

¹⁰⁷ E. Cieślak, op. cit., s. 96.

¹⁰⁸ St. Matysik, op. cit., s. 128.

^{108a} E. Daenell, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14 bis zur Mitte des 15 Jahrhunderts, Hansische Geschichtsblätter 1902, s. 27.

Poza uchwałą z r. 1384, mającą na celu wykluczenie Holendrów z Skanii (połowy śledzi) oraz uchwałą z r. 1389, która w związku z przeniesieniem hanzeatyckiego składu z Brugii do Dortrecht zakazywała hanzeatom wspólnych interesów z Holendrami, w drugiej połowie XIV w. nie zapada żadna uchwała zjazdów hanzeatyckich wyraźnie skierowana przeciwko obcym w dziedzinie przewozu morskiego — E. Daenell, Holland und die Hanse im 15 Jahrhundert, Hansische Geschichtsblätter 1903, s. 18—19.

¹⁰⁹ Arthur Agats, Der hansische Baienhandel, Heidelberg 1904, s. 43. — W. Stocklickaja-Tereszkowicz, Ganzha, Bolszaja Sowietskaja Enciklopedija, Moskwa 1929, s. 524; Theodor Hirsch, op. cit., s. 60.

¹¹⁰ Friedrich Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Hansische Geschichtsquellen, Neue Folge, Bd. II, Berlin 1900, s. XIII.

hanzeatów w miastach hanzeatyckich przepisy o przerwie w żegludze stają się specjalnie dla nich uciążliwe. Dowodem tego są przytoczone przez dra Matysika protesty miast holenderskich przeciwko hanzeatyckim przepisom o przerwie w żegludze morskiej, które wszystkie przypadają na okres po r. 1434 (r. 1442, 1447, 1461 i 1470 — Amsterdam)¹¹¹. Amsterdam protestował nawet wcześniej, jak podaje Pardessus¹¹², bo w r. 1437, jednak również po wprowadzeniu przepisu o zakazie zimowania dla nie-hanzeatów w miastach hanzeatyckich.

Widzimy zatem, że kwestia walki z konkurencją obcą łączy się z hanzeatyckimi przepisami o przerwie w żegludze morskiej dopiero w okresie późniejszym (r. 1434) i nie można jej uznać za zasadniczą przyczynę wprowadzenia tych przepisów, jak to czyni dr Matysik¹¹³.

Na zakończenie pozostaje do rozpatrzenia problem, jak należy ocenić z punktu widzenia marksistowskiego tezę, że o wprowadzeniu hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze zadecydował w ostatniej instancji czynnik gospodarczy — chęć podniesienia rentowności handlu i przewozu morskiego — niemniej jednak były one uwarunkowane czynnikami technicznymi (stan wiedzy nautycznej i umiejętności konstruowania statków) oraz klimatycznymi (okres przerwy w żegludze obejmuje najczęstsze i z reguły najsilniejsze burze na Bałtyku). Należy podkreślić że z punktu widzenia marksistowskiego tłumaczenie przyczyn powstania takiego typowego składnika nadbudowy, jakim jest prawo, nie musi odbywać się jedynie i wyłącznie przy pomocy argumentów gospodarczych. Prace J. Stalina o językoznawstwie oraz związana z tymi pracami literatura polska i obca^{113a} wykazały, że marksizm nie staje na stanowisku tłumaczenia przejawów działalności człowieka jedynie przyczynami gospodarczymi, pomimo że przypisuje im decydujące znaczenie i wpływ. Dlatego też należy uznać za niesłuszną przebijającą w artykule dra Matysika¹¹⁴ dążność do umniejszenia czy nawet wprost negowania wpływu warunków klimatycznych i technicznych na wprowadzenie hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze. Autor czyni to po to, ażeby za wszelką cenę dojść do konkluzji, że „zakaz jest więc gospodarczy“¹¹⁵. Niewątpliwie autor, pamiętając o wielokrotnym podkreślaniu przez klasyków marksizmu wielkiej wagi czynników gospodarczych, pragnie w nich jedynie dopatrzeć się przyczyny wprowadzenia przerwy w żegludze. Przy tym przy krytycznym rozpatrzeniu wywo-

¹¹¹ St. Matysik, op. cit., s. 124.

¹¹² Pardessus, op. cit., t. II, s. 465, uw. 1.

¹¹³ St. Matysik, op. cit., s. 128.

^{113a} Zob. np. J. Stalin, W sprawie marksizmu w językoznawstwie, J. Stalin, Przyczynek do niektórych zagadnień językoznawstwa, J. Stalin, Odpowiedź towarzyszom — „Myśl Współczesna“, 1950, z. 11—12; „Nowe Drogi“, 1950, z. 3; J. Berman, Baza i nadbudowa w świetle prac Józefa Stalina o językoznawstwie, A. Schaff, O niektórych zagadnieniach filozoficznych w pracach J. Stalina o językoznawstwie, „Myśl Współczesna“, 1950, z. 11—12. „Państwo i Prawo“, 1951, z. 1; W. Morawiecki i S. Widerszpil, Znaczenie prac J. Stalina o językoznawstwie dla nauk prawnych, „Państwo i Prawo“, 1951, z. 1. — Baza i nadbudowa, „Nowe Drogi“, 1950, z. 5.

Trudy towarzysza Stalina po woprosam językoznania i ich znaczenie dla rozwitka ekonomiczskich i prawowych nauk, „Izwestija Akademii Nauk SSSR“, Otdielenie ekonomiki i prawa, 1950, z. 5.

W. E w g e n i e w, Statja towarzysza I. W. Stalina „Otnositelno marksizma w jazykoznanii i zadaci sowietskoj prawowej nauki“, „Sowietskoje gosudarstwo i prawo“, 1950, z. 9 itp.

¹¹⁴ Zob. przytoczone w artykule cytaty.

¹¹⁵ St. Matysik, op. cit., s. 128.

dów autora dochodzimy do wniosku, że wybranie przez niego chęci walki z konkurencją obcą za główny czynnik gospodarczy, który spowodował wprowadzenie tej przerwy, uznać należy za nietrafny i niesłuszny. Pamiętajmy nie tylko o podkreślaniu przez klasyków marksizmu roli czynników gospodarczych, ale również o ostrzeżeniu Engelsa, zawartym w liście do Józefa Blocha z dnia 21 IX 1890 r.:

Engels do Józefa Blocha

Londyn, 21 września 1890

....„Według materialistycznego pojmowania dziejów momentem decydującym w historii w ostatniej instancji jest produkcja i reprodukcja rzeczywistego życia. Ani Marks, ani ja nie twierdziliśmy nigdy nic ponadto. Jeśli więc ktokolwiek przekręci to w tym sensie, jakoby moment ekonomiczny był jedynie decydujący, to zamieni on owo twierdzenie w nie mówiący, abstrakcyjny, niedorzeczny frazes“¹¹⁶.

Mając na uwadze fakt, że metoda marksistowska nie polega na upraszczaniu problemu, lecz na rozpatrywaniu jego w całej złożoności, na uwzględnianiu różnych czynników z tym jedynie, że należy przypisywać im różne znaczenie, dochodzimy do wniosku, że wyżej przedstawione wytłumaczenie przyczyn wprowadzenia hanzeatyckich przepisów o przerwie w żegludze morskiej pozostaje w zgodności z metodą i poglądem marksistowskim.

Edmund Cieślak

¹¹⁶ Karol Marks, Dzieła wybrane (Warszawa 1947), t. I, s. 391.