

# Krysztopa-Czupryńska, Barbara

---

## Warunki działalności kupców angielskich w Gdańsku, Elblągu i Królewcu w latach 1579-1673

---

Komunikaty Mazursko-Warmińskie 2, 247-258

---

2006

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

---

Barbara Krysztopa-Czupryńska

## Warunki działalności kupców angielskich w Gdańsku, Elblągu i Królewcu w latach 1579–1673<sup>1</sup>

W XVI w. nasilił się angielski handel z krajami nadbałtyckimi, co spowodowane było rosnącym zapotrzebowaniem na towary okrętowe stoczni na Wyspach. Anglicy poszukiwali nad Bałtykiem różnego rodzaju drewna (m.in. wańcosu, klepki, masztów, wiosel) oraz jego przetworów (potażu, smoły, dziegiu, popiołu), wywozili len i konopie oraz wyroby z nich, kupowali skóry i futra, a w latach nieurodzaju eksportowali zboże. W celu zintensyfikowania i uregulowania wymiany handlowej z Bałtykiem w 1579 r. kupcy angielscy utworzyli Kompanię Wschodnią (*Eastland Company*)<sup>2</sup>. Strefą wpływów kupców należących do spółki miały być, najogólniej mówiąc, kraje nadbałtyckie, zaś miejsce składu ulokowano w Elblągu. W latach 1579–1673 trzy bałtyckie porty: Gdańsk, Elbląg i Królewiec cieszyły się szczególnym zainteresowaniem Anglików. W omawianym okresie ponad 85% angielskich statków wypływających z Bałtyku zaopatrywało się w tych właśnie portach (patrz tabela).

W drugiej połowie XVI w. były to trzy ośrodki zupełnie różnego formatu. Gdańsk przeważał nad dwoma pozostałymi pod każdym względem – był największym bałtyckim emporium, a koniec XVI i początek XVII w. to okres jego ogromnej prosperity. Nadmołwskie miasto odgrywało kluczową rolę w ekonomice Rzeczypospolitej, zmonopolizowało morski handel państwa. Gdańsk był nie tylko liczącym się pośrednikiem między Wschodem i Zachodem, był również wielkim ośrodkiem produkcyjnym<sup>3</sup>.

Diametralnie była różna w połowie XVI w. pozycja Elbląga, który był wówczas niewielkim, podupadłym portem, żyjącym minioną świetnością<sup>4</sup>. Przed powstaniem Kompanii Wschodniej Elbląg spełniał drugorzędną rolę w gospodarce Rzeczypospolitej, był raczej ośrodkiem wymiany regionalnej, jako port morski pełnił w zasadzie jedynie funkcję uzupełniającą dla Gdańska, choć

---

1 Powyższe cezury określają lata działalności angielskiej Kompanii Wschodniej nad Bałtykiem. Data pierwsza jest rokiem utworzenia spółki, natomiast druga jest rokiem, w którym parlament angielski wydał akt ograniczający terytorium kontrolowane przez Kompanię do południowych wybrzeży Bałtyku oraz obniżył opłatę członkowską do symbolicznej kwoty. Owe sto lat stanowi pewien zamknięty okres, w którym porty pruskie cieszyły się wyjątkowym zainteresowaniem kupców angielskich.

2 B. Krysztopa-Czupryńska, *Kompania Wschodnia (Eastland Company) a Rzeczpospolita w latach 1579–1673*, Olsztyn 2003. Nie była to pierwsza kompania handlowa zorganizowana na ziemiach polskich przez Anglików. Wcześniejsze przedsięwzięcie tego typu powstało z inicjatywy Ryszarda II na przełomie 1390 i 1391 r. i przetrwało około stu lat – H. Zins, *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku. Bałtycki handel kupców angielskich w epoce elżbietańskiej i Kompania Wschodnia*, Wrocław 1967, s. 30.

3 M. Bogucka, *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV–XVII wieku*, Warszawa 1962.

4 W XIII w. Elbląg był najważniejszym handlowym ośrodkiem państwa krzyżackiego i liczącym się morskim portem bałtyckim – S. Gierszewski, *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570–1815*, Gdańsk 1961, s. 24.

## Rejsy angielskich statków z Bałtyku na Zachód w latach 1574–1673

Lata	Razem	z Gdańska	%	z Elbląga	%	z Królewca	%	ze Szwecji i Finlandii	%	z Rygi	%	z innych portów	%
1574–1580	649	434	66,9	28	4,3	132	20,3	0	0,0	21	3,2	34	5,2
1581–1590	1042	198	19,0	699	67,1	111	10,7	3	0,3	11	1,1	20	1,9
1591–1600	912	206	22,6	561	61,5	134	14,7	2	0,2	7	0,8	2	0,2
1601–1610	937	179	19,1	461	49,2	247	26,4	12	1,3	12	1,3	26	2,8
1611–1620	945	292	30,9	377	39,9	248	26,2	4	0,4	7	0,7	17	1,8
1621–1630	758	182	24,0	163	21,5	363	47,9	10	1,3	2	0,3	38	5,0
1631–1640	1019	521	51,1	46	4,5	327	32,1	28	2,7	32	3,1	65	6,4
1641–1650	875	451	51,5	24	2,7	211	24,1	24	2,7	68	7,8	97	11,1
1651–1657	241	43	17,8	8	3,3	84	34,9	24	10,0	21	8,7	61	25,3
1661–1673	892	144	16,1	2	0,2	222	24,9	188	21,1	130	14,6	206	23,1
Suma	8270	2650	32,0	2369	28,6	2079	25,1	295	3,6	311	3,8	566	6,8

Źródło: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund, 1497–1660*, t. I, wyd. N. E. Bang i K. Korst, København-Leipzig 1906 i *Tabeller over --1661–1783*, t. I, København-Leipzig 1930.

z drugiej strony na ziemiach polskich był jego jedynym rywalem. Położenie Elbląga uległo zasadniczej zmianie po osiedleniu się w nim kupców angielskich. Dla miasta był to okres nadzwyczajnej pomyślności. W latach 1585–1625 obroty handlowe w mieście były wysokie – wynosiły 1–2 miliony orenów rocznie, stanowiło to od 17,3% do 77,7% wartości globalnych obrotów w porcie gdańskim. Zaś w okresie 1595–1625 wartość morskich obrotów portu elbląskiego kształtowała się pomiędzy 30% a 96% całkowitych obrotów handlu morskiego portów Prus Książęcych. Nigdy wcześniej ani później nie osiągnęły takiego poziomu<sup>5</sup>.

Królewiec w XVI w. zdobył pozycję drugiego co do wielkości obrotów portu bałtyckiego, a okres najintensywniejszego rozwoju jego handlu przypada na pierwszą ćwierć XVII w. Miasto nad Pregolą rozwijało się prężnie, jego obroty handlowe wykazywały znacznie większą dynamikę niż innych ośrodków bałtyckich, jednak daleko mu było do świetności nadmotławskiego sąsiada<sup>6</sup>.

Najwyższe kontakty handlowe kupiectwa angielskiego z Królewcem przypadają na lata dwudzieste i trzydzieste XVII w., w tym okresie średnio corocznie opuszczało port 38 statków należących do Anglików. Biorąc pod uwagę wartość towarów wywożonych na statkach angielskich z Bałtyku w latach 1621–1630 stwierdzamy, że około 48% było proveniencji królewieckiej<sup>7</sup>. Powody wzrostu zainteresowania wymianą ze stolicą Prus Książęcych w tym okresie są oczywiste: dotych-

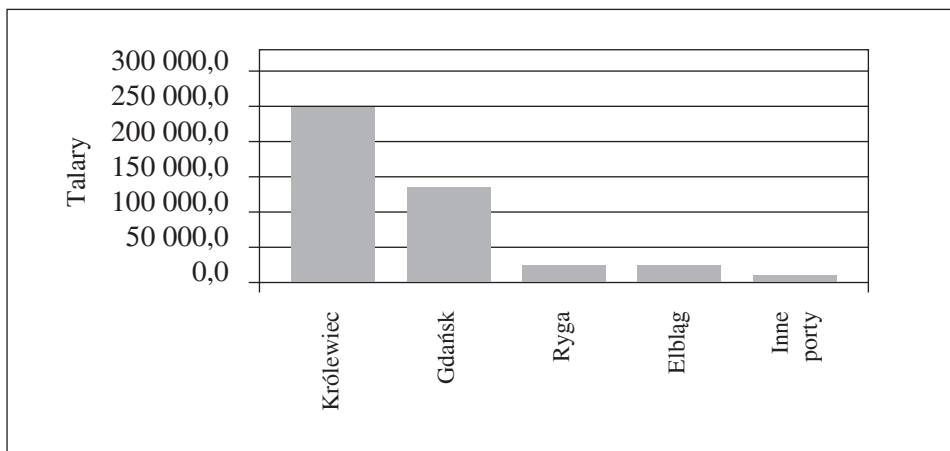
5 A. Groth, *Handel*, w: *Historia Elbląga*, t. 2, cz. 1, pod red. A. Grotha, Gdańsk 1996, ss. 54–55, 60.

6 W końcu XVI w. Królewiec pozostawał nie tylko w cieniu, ale i w zależności od kupiectwa gdańskiego, wymarł pod tym patronatem w XVII w. – A. Mączak, *Między Gdańskiem a Sundem. Studia nad handlem bałtyckim od połowy XVI do połowy XVII wieku*, Warszawa 1972, ss. 102–115.

7 *Tabeller over --1497–1660*, t. I, s. 18 i n.

czasowy najpoważniejszy partner handlowy *Eastland Company* – Elbląg – w latach 1626–1629 znalazł się na obszarze wydarzeń wojennych, podobnie jak największy port Rzeczypospolitej – Gdańsk. Anglicy nie mieli wyjścia, potrzebowali surowców bałtyckich, a niezaangażowany w wojnę Królewiec, posiadający szerokie kontakty z zapleczem litewskim, mógł ich dostarczyć wystarczająco dużo. Bardzo korzystnie dla stolicy Prus Książęcych wypadła zestawienie wartości towarów importowanych do Anglii z różnych portów bałtyckich w roku 1633. Jak pokazuje wykres, najwyższa była wartość towarów wywiezionych przez Anglików z Królewca – sięgnęła prawie 60% wartości wszystkich towarów wyeksportowanych w 1633 r. przez kupców angielskich z Bałtyku.

Wartość towarów importowanych do Anglii z portów bałtyckich w 1633 r.



Źródło: S. E. Åström, *From Cloth to Iron. The Anglo-Baltic Trade in the Late Seventeenth Century*, t. I, Helsingfors 1963, s. 24, przyp. 36.

Rozglądając się za miejscem składu dla organizowanej Kompanii, Wyspiarze poważnie brali pod uwagę jedynie Gdańsk i Elbląg. Wynikało to z faktu, że szukali rynków zbytu dla swego podstawowego towaru importowego, którym było sukno, a jak pokazują statystyki towarowe, kupcy królewieccy bardziej zainteresowani byli solą, śledziami, winem i skórkami przywożonymi przez Anglików niż ich tkaninami. Niewielka podaż sukien angielskich w Królewcu powodowała, że przybywający z towarami kupcy z zaplecza zmuszeni byli szukać tkanin z Wysp na rynkach sąsiednich, np. w Elblągu<sup>8</sup>.

Znacznie bardziej, jeśli chodzi o możliwości zbytu, odpowiadał Anglikom rynek gdański, wykazywał duże zapotrzebowanie na artykuły luksusowe, a do takich zaliczały się sukna angielskie, cieszące się tu ogromnym zainteresowaniem<sup>9</sup>. Elbląg przed założeniem Kompanii Wschodniej był rzadkim, a jeśli już to raczej dość przypadkowym miejscem eksportu tkanin angielskich. Niemniej jednak Wyspiarze mieli prawo żywić nadzieję, że będzie to rynek dość chłonny, podobnie jak

8 A. Attman, *The Russian and Polish Markets in international trade, 1500–1650*, Göteborg 1973, ss. 51–52; A. Mączak, *Między Gdańskiem a Sundem*, ss. 112–113.

9 M. Bogucka, *Gdańsk – największy port Bałtyku*, w: *Historia Gdańska*, t. 2, pod red. E. Cieślaka, Gdańsk 1982, s. 476.

Gdańsk był to przecież port polski, a mieszkańcy Polski chętnie kupowali ich sukna. Bezspornie decydującym czynnikiem, który sprawił, że ich wybór padł na port o drugoplanowym znaczeniu, był konikt Stefana Batorego z Gdańskiem oraz uniwersały wydane przez tego monarchę w marcu i czerwcu 1577 r., zakazujące wymiany z nadmotławskim miastem i kierujące cały spław wiślany do Torunia i Elbląga<sup>10</sup>. Atrakcyjnym wabikiem, który miał przyciągnąć obce kupiectwo do miasta nad rzeką Elbląg, było królewskie zezwolenie na handel między sobą osobom nieposiadającym obywatelstwa elbląskiego<sup>11</sup>. Choć spór królewsko-gdański zakończył się w grudniu 1577 r. i port u ujścia Wisły odzyskał wcześniejszą pozycję, mandaty królewskie spowodowały, że część transakcji handlowych przeniesiona została z Gdańska do Elbląga<sup>12</sup>. Tu też Kompania Wschodnia ustanowiła swe miejsce składu. Tu blisko pół wieku docierało gros sukna wysyłanego przez Anglików na Bałtyk.

W tym miejscu można zadać pytanie: czy kupcy elbląscy byli w stanie zapłacić za tak dużą ilość, tak drogiego towaru? Zasoby gotówkowe elblązan były dość ograniczone i jedynie niewielka część transakcji regulowana była gotówką. Zresztą zamożniejsi mieszkańcy Królewca czy dysponujący nieporównywalnie większym potencjałem finansowym gdańszczanie wiele operacji handlowych przeprowadzali także w sposób bezgotówkowy. W XVII w. coraz większą popularność w handlu bałtyckim zyskiwały weksle<sup>13</sup>. Z tej formy płatności za angielskie sukno zapewne korzystano dość często w Elblągu, skoro wśród kompanijnych aktów znalazł się wzór weksla<sup>14</sup>. Naturalnie, istotną rolę odgrywała wciąż wymiana towar za towar, trzeba jednak pamiętać, że o ile większość angielskiego sukna wywożonego na Bałtyk w okresie istnienia w Elblągu kantoru Kompanii Wschodniej trafiała na tamtejszy rynek, to towary powrotne Anglików w znacznej części pochodziły z innych portów bałtyckich. Często więc kupcy elbląscy byli w stanie wypłacić się dopiero wówczas, gdy sprzedali zakupione sukno. Anglicy zaś część pieniędzy na zakup towarów powrotnych otrzymywali od dłużników z tytułu spłat kredytów udzielonych w roku poprzednim bądź odsprzedając najświeższe weksle po cenie niższej (o około 14–20%) niż wartość na nich figurująca, ponieważ były to pieniądze zamrożone<sup>15</sup>. Niewykluczone, że elblążanie w jakimś stopniu byli zależni od kapitału gdańskiego, to przecież z miasta nad Motławą pochodziła znaczna ilość ładunków powrotnych<sup>16</sup>.

Zasobność portfeli mieszkańców miast nadbałtyckich interesowała kupców angielskich również z innego powodu. Bogate mieszczaństwo było w stanie należycie zadbać o tor wodny. Nawet Gdańsk, mimo bardzo korzystnych warunków fizjograficznych, stale musiał ponosić z tego tytułu wydatki. W miarę wzrostu tonażu statków problem stawał się coraz poważniejszy i w XVI w. nakłady na utrzymanie toru wodnego były stałą pozycją w budżecie miasta. Kwestią niezwykle istotną był stan szlaku wiodącego z redy do portu nad Motławą. Piasek i muł nanoszone przez Wisłę spłycały koryto rzeki i osiadały przy ujściu, powodując zmiany głębiny i mocno utrudniając zawija-

10 *Źródła dziejowe*, t. 3: *Stefan Batory pod Gdańskiem w 1576–1577 r.*, wyd. A. Pawiński, Warszawa 1877, nr 70, s. 111, uniwersał Batorego, 8 VI 1577.

11 K. Lepszy, *Stefan Batory a Gdańsk*, „Rocznik Gdański”, 1932, t. 6, s. 93.

12 *Elementa ad fontium editiones*, t. 17, cz. 2, wyd. C. H. Talbot, Romae 1967, ss. 95–96, nr 70.

13 M. Bogucka, *Obrót wekslowo-kredytowy w Gdańsku w pierwszej połowie XVII w.*, Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych, 1972, t. 33, ss. 1–31; por. S. E. Åström, op. cit., ss. 91–121.

14 *The Acts and Ordinances of the Eastland Company*, wyd. M. Sellers, London 1906, s. 49. Kompanijne przepisy bardzo dokładnie regulowały sposoby kredytowania towarów angielskich w krajach nadbałtyckich – ibidem, ss. 55–56, 68.

15 *Observations Touching Trade and Commerce with the Hollander and the other Nations*, w: *A Select Collection of Scarce and Valuable Tracts on Commerce*, wyd. J. R. McCulloch, London 1859, s. 18.

16 A. Mączak, *Między Gdańskiem a Sundem*, s. 104.

nie do portu. Począwszy od XVII w. na gdańskim torze wodnym regularnie pracowały pogłębiarki, budowane również śluzy i mola, które miały chronić głębię zarówno przed zapiaszczeniem, jak i przed sztormami. W 1673 r. wprowadzono tzw. głębinowe (pobierane od łasztu nośności żaglowca), które miało być przeznaczone na utrzymanie pożądanego stanu głębi<sup>17</sup>.

Nie był to jedyny problem, z jakim borykali się gdańszczanie. Kłopoty nie mniejszej wagi sprawiał im niski stan wód Wisły, gdyż konsekwencją tego był spadek poziomu wody w Motławie, a to z kolei oznaczało zamknięcie portu dla większych statków. Zagadnienie było o tyle skomplikowane, że Rada Miasta nie miała żadnego wpływu na poprawę sytuacji, gdyż regulacja Wisły nie leżała w jej gestii, lecz należała do kompetencji władz państwowych. Te jednak miały do rozwiązania trudny dylemat – w okolicach Białej Góry z Wisłą łączyła się rzeka Nogat, w zależności od tego, czy przekop był większy, czy mniejszy, poziom wody był wyższy bądź niższy w jednej lub w drugiej rzece, a w konsekwencji statki rzeczne miały problem z dotarciem do portu gdańskiego lub elbląskiego. Decyzje, jakie musiały podejmować poszczególne komisje, powoływane do rozstrzygnięcia tej kwestii, były zaiste Salomonowe, ale i tu zasobność mieszczków kupieckich odgrywała pewną rolę – hojniejsi kupcy łatwiej mogli przekonać komisarzy do poparcia swojej sprawy.

Wszystko to pochłaniało ogromne środki, a przecież nie były to jedyne wydatki. Miasto nad Motławą nie szczędziło pieniędzy na zapewnienie bezpieczeństwa na torze wodnym wiodącym do portu oraz na wodach Zatoki Gdańskiej – wejście do głębi oznaczono pławami, zaś w 1638 r. zbudowano na Helu latarnię morską<sup>18</sup>.

Tak wielkie wysiłki finansowe mogło ponosić jedynie potężne miasto, którego mieszczenie dysponowali znacznymi fortunami. W gorszej sytuacji był sąsiedni Elbląg, którego mieszkańcy nie posiadali tak wielkich kapitałów, podczas gdy położenie naturalne portu elbląskiego było mniej korzystne niż gdańskiego. Port leżał w głębi ładu i był połączony z płytkim Zalewem Wiślanym około dziesięciokilometrowym odcinkiem niezbyt głębokiej rzeki Elbląg, który w dodatku stale ulegał zapiaszczeniu. Droga z Elbląga na otwarte morze wydłużyła się, kiedy na początku XVI w. Cieśnina Bałgijska, dogodnie przejście przez Mierzeję Wiślaną, uległa zapiaszczeniu i wyjście z Zalewu przesunęło się bardziej na wschód, gdzie utworzyła się Cieśnina Piławska. Odtąd właściwym portem morskim elblążan była Piława. W końcu lat siedemdziesiątych XVI w. powstał plan przekopania Mierzei w celu uczynienia z Elbląga portu otwartego, który mógłby skuteczniej konkurować z Gdańskiem<sup>19</sup>. Miejsce takie znaleziono w okolicach miejscowości Skowronki<sup>20</sup>. Na tym jednak sprawa się zakończyła<sup>21</sup>.

Dzięki wysiłkowi finansowemu patrycjatu elbląskiego podjęto intensywne prace pogłębiarskie, które prowadzone od czasu osiedlenia się kupców angielskich w mieście sprawiły, że port był dostępny nawet dla dużych jednostek morskich do początku lat dwudziestych XVII w. Wojna polsko-szwedzka z lat 1626–1635 okazała się dla Elbląga prawdziwym nieszczęściem. Jednym z jej następstw było opuszczenie miasta przez Kompanię Wschodnią, innym – katastrofalne zniszczenie

---

17 W. Odyniec, *Polskie dominium maris Baltici (Zagadnienia geograficzne, ekonomiczne i społeczne X–XVIII w.)*, Warszawa 1982, s. 63; J. Trzoska, *Żegluga, handel i rzemiosło w Gdańsku w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Gdańsk 1989, s. 40.

18 W. Odyniec, *Polskie dominium*, ss. 60–63; J. Trzoska, *Żegluga, handel i rzemiosło*, ss. 40–41.

19 K. Lepczyński, *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk 1947, ss. 160–161.

20 M. Bielski, *Kronika*, t. 3, wyd. K. J. Turowski, Sanok 1856, s. 1422; M. Biskup, *Elbląg w czasach Rzeczypospolitej*, Przegląd Zachodni, 1952, t. 8, nr 5/6, s. 193.

21 W przyszłości wracano do tych pomysłów kilkakrotnie, ale skutek zawsze był taki sam – plany pozostawały planami – W. Odyniec, *Dzieje Prus Królewskich (1454–1772)*, Warszawa 1972, ss. 255–256.

redy i toru wodnego<sup>22</sup>. Koniec działalności angielskiego kantoru w Elblągu oznaczał raptowny spadek obrotów handlowych w porcie, a w konsekwencji zubożenie miejscowego kupiectwa, które nie było w stanie należycie zadbać o szlak wodny. Port niedostępny dla statków morskich powodował, że ewentualni kontrahenci szukali przychylniejszych przystani, omijając Elbląg, co naturalnie pogłębiało upadek miasta. Zmiana na lepsze nastąpiła dopiero w latach osiemdziesiątych XVII w.

O kłopotach elblążan w komunikacji z polskim zapleczem wspominałam wcześniej. W tym miejscu należy dodać, że Nogat, który zasilał swymi wodami rzekę Elbląg, ustawicznie ją zapiaszczał. W 1483 r. skierowano wody Nogatu bezpośrednio do Zalewu Wiślanego, a dwanaście lat później wykopano kanał łączący rzeki Nogat i Elbląg (obecnie Kanał Jagielloński). Rozwiązanie było połowiczne – rzeka zapiaszczała się wprawdzie wolniej, ale obniżył się w niej poziom wody<sup>23</sup>.

Usytuowanie portu królewieckiego było dużo gorsze niż gdańskiego i znacznie lepsze niż elbląskiego. Położenie Cieśniny Piławskiej dość niekorzystne dla Elbląga, stanowiło dogodne wyjście na morze dla Królewca. Powstanie przejścia przez Mierzeję w okolicy Piławy zaktywizowało miasto handlowo, gdyż wydatnie skróciło drogę wiodącą z portu na otwarte morze. Dla ścisłości trzeba zaznaczyć, że wciąż był to tor bardzo długi, bo liczący około 50 kilometrów. Od Cieśniny Piławskiej port w Królewcu oddzielony był dolnym odcinkiem Pregoty i Zalewem Wiślanym. Wiele wysiłku i pieniędzy kosztowało kupców królewieckich utrzymanie żeglowności szlaku morskiego, mimo to stan głębi stale budził zastrzeżenia. Wiele statków pełnomorskich zmuszonych było korzystać z usług przybrzeżnych przewoźników, którzy przeładowywali towar ze statków stojących na redzie w Piławie na burdyny i dostarczali go do Królewca; analogicznie odbywał się załadunek statków o dużym zanurzeniu, których w XVII w. było coraz więcej. Monopol przewoźników kupcy odczuwali bardzo dotkliwie – nie dość, że zmuszeni byli ponosić dodatkowe koszty, to jeszcze tracili czas długo oczekując na przeładunek. Dopiero w latach 1681–1683 tor wodny został pogłębiony na tyle, że statki morskie mogły zawiązać do portu królewieckiego, nie trwało to jednak długo, gdyż niekonserwowany ponownie uległ zamuleniu<sup>24</sup>.

Stopień atrakcyjności miast zależał również od wysokości opłat celnych, podatkowych oraz innych płatności uiszczanych przez kupców w danym miejscu. Mieszkańcy miast portowych upatrywali tu sposobności uzyskania od obcego kupiectwa dodatkowych pieniędzy. Położenie przyjezdnych komplikowało się, kiedy do akcji czerpania korzyści z handlu zagranicznego włączały się władze, wówczas świadczenia były rzeczywiście uciążliwe.

W samym Elblągu sytuacja przybyszów nie była zła, mieszczenie, nie chcąc straszyć zamorskich kontrahentów, nie obciążali ich nadmiernymi płatnościami. Kiedy Anglicy w 1579 r. zastanawiali się, czy dobrym pomysłem jest ulokowanie miejsca składu w Elblągu, Rada Miasta obiecała nie nakładać żadnych nowych opłat, kupcy angielscy mieli uiszczać cła i podatki już wprowadzone<sup>25</sup>. Potem, gdy w latach osiemdziesiątych XVI w. wprowadzono obowiązkową dla elblążan opłatę umożliwiającą utrzymanie drożności toru wodnego (Tiefgeld) pobieraną od wywożonych

---

22 A. Groth, *Port*, w: *Historia Elbląga*, t. 2, cz. 1, s. 70; S. Gierszewski, *Życie portowe Elbląga w XVII i XVIII w.*, w: *Pomorze nowożytne*, t. 2, Warszawa 1959, ss. 339–340.

23 O zmianach koryta Nogatu i pracach nad uregulowaniem jego biegu zob. W. Długokęcki, *Zmiany koryta Wisły i Nogatu pod Białą Górą od XIII do pierwszej połowy XVI wieku. Przyczynek do historii żeglugi wiślanej*, *Rocznik Gdański*, 1993, t. 33, z. 2, ss. 27–39.

24 E. Cieślak, *Gospodarka Prus Książęcych w okresie reform absolutystycznych*, w: *Historia Pomorza*, t. 2, cz. 2, pod red. G. Labudy, Poznań 1984, s. 409, 415.

25 CSPF, Elizabeth, January – June 1583 and Addenda, t. 17, London 1913, s. 531, Elbląg do F. Walsinghama, 24 XI 1579; także *Elementa*, t. 4, nr 2, ss. 2–3.

i wwożonych do portu towarów, dla obcych było to świadczenie dobrowolne. Znacznie bardziej uciążliwe było portorium (palowe), ponieważ pobierano je podwójnie: raz w Piławie (pierwotnie 5/9% wartości wwożonych oraz wywożonych towarów), drugi raz w porcie elbląskim (1,11%). Od początku XVII w. mnożyły się skargi kupieckie na stale podwyższone cło piławskie. Dodatkowo magistrat Elbląga oskarżał urzędników księcia pruskiego o szykanowanie statków zmierzających do ich miasta. W celu pomnożenia zysków i zwalczania konkurencji celnicy niejednokrotnie zmuszali kapitanów żeglujących do Elbląga, by zmieniali kurs na Królewiec<sup>26</sup>.

Gdańszczanie, nie obawiali się utraty zagranicznej klienteli i podobnie jak większość miast portowych, w znacznym stopniu próbowali przerzucić na barki obcego kupiectwa finansowy wysiłek utrzymania portu, zresztą z pozytywnym skutkiem. W porcie gdańskim, podobnie jak w innych portach pruskich, pobierano cło palowe (do 1585 r. wynosiło 5/9% wartości towarów potem 1,11%)<sup>27</sup>. Kapitanowie statków wchodzących do portu musieli dokonywać wielu innych opłat, m.in.: pilotażowego, latarnianego, głębinowego, ponadto opłacali różnych funkcjonariuszy i pracowników. Wyspiarze, skarżąc się władzom angielskim na swe położenie w Gdańsku, utyskiwali, że muszą płacić culagę i anlage, a więc opłaty, które zwyczajowo pobierano od kupców miejscowych<sup>28</sup>. Wszystkie te świadczenia znacznie poprawiały budżet miasta, ale nie pozostawały bez wpływu na wysokość cen oferowanych na rynku gdańskim towarów oraz na zysk obcego kupiectwa.

W Królewcu Anglikom oraz innym cudzoziemcom najbardziej dawał się odczuć fiskalizm ksiąząt pruskich. Byli oczywiście śmiałkowie, którzy próbowali oszukać królewieckich celników. Jerzy Fryderyk w 1586 r. skarżył się Elżbiecie I, że szyprowie przewożący angielskie towary dość często ignorowali pruskich urzędników celnych. Ubolewał ponadto, że było wielu takich, którzy co prawda zjawiali się u królewieckich celników z zestawieniami przewożonych towarów, ale owe wykazy nie miały wiele wspólnego ze stanem rzeczywistym<sup>29</sup>.

Wojna polsko-szwedzka z lat 1626–1629 i zyski Szwedów wyciągane z handlu portów pruskich uświadomiły Hohenzollernom, jaki potencjał drzemie w wymianie morskiej. W latach 1639–1644 ściągali w Piławie cło morskie, które przynosiło im krociowe zyski<sup>30</sup>. W ten sposób prowadzona przez elektora polityka fiskalna mocno szkodziła handlowi Królewca, gdyż zrażała przybyszów. I tak dla porównania w 1689 r. w porcie nad Pregołą pobierano następujące cła: od łasztu soli francuskiej 7 orenów i 12 groszy, od łasztu śledzi 11 orenów i 4,5 grosza, a od łasztu potażu 20 orenów i 15 groszy, tymczasem w Gdańsku odpowiednio: 17 groszy, 2 oreny 18 groszy, 6 orenów 20 groszy. Nie zachęcały zagranicznych kupców do odwiedzania Królewca także praktyki stosowane przez miejscowych: miary używane przez nich przy zakupie bywały nawet o jedną ósmą większe od tych, których używali przy sprzedaży (procedury podobne stosowano i w innych portach, ale nie były to aż takie różnice), natomiast przy zakupie towarów zagranicznych potracali dla siebie kilka procent premii (przy kupnie soli kupieckie premie wynosiły nawet 30%)<sup>31</sup>.

26 S. Gierszewski, *Życie portowe*, s. 342; A. Groth, *Port elbląski w XVI–XVIII stuleciu*, Nautologia, 1992, t. 27, nr 1–2, s. 2.

27 AGAD, Teki Naruszewicza, t. 11, k. 215–222, Pacta portorii Gedanensis, 26 II 1585.

28 BM, Add. 25 115, k. 23–30, Kompania Wschodnia do Rady do spraw Handlu, 13 XI 1660.

29 CSPF, Elizabeth, June 1586 – June 1588, t. 21, cz. 1, London 1927, ss. 143–144.

30 A. Kamieński, *Stany Prus Książęcych wobec rządów brandenburskich w drugiej połowie XVII w.*, Olsztyn 1995, ss. 46–47.

31 J. Trzoska, *Europejskie uwarunkowania rozwoju miasta*, w: *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: 1655–1793, pod red. E. Cieślaka, Gdańsk 1993, ss. 63–65.



Szerokie zaplecze i wiążąca się z tym podaż na rynku także stanowiły o atrakcyjności danego portu. Najważniejszą grupą towarową w angielskim imporcie z Bałtyku były artykuły zaspokajające potrzeby stoczni, czyli produkty niezbędne do budowy, wyposażania oraz naprawy statków. W jej skład wchodziło bardzo wiele różnych towarów zarówno pochodzenia leśnego, rolnego, jak i przemysłowego. Struktura eksportowa trzech pruskich portów różniła się dość znacznie, ale Elbląg, Królewiec i Gdańsk leżały na tyle blisko, że wiele statków, szukając towarów powrotnych, zawiądo do każdego z nich. Faktem jest, że taki sposób pozyskiwania ładunków znacznie wydłużał czas podróży i pomnażał koszty.

Spośród trzech omawianych miast największym zapleczem surowcowym dysponował Gdańsk. Nad Motławę trafiały produkty z całego rozległego dorzecza Wisły, jak również z obszarów jeszcze bardziej oddalonych. Tereny położone w najbliższym sąsiedztwie Wisły – Prusy Królewskie, Kujawy, Mazowsze, Małopolska czy stosunkowo nieodległe Podlasie, stanowiły naturalne zaplecze gdańskiego rynku, ale przez nadmotławski port wywożono także artykuły z Wołynia, Podola, Ukrainy, Litwy i Śląska<sup>32</sup>. Znaczenie Gdańska jako portu wywozowego dla ziem litewskich osłabiło ustawodawstwo władz Księstwa Pruskiego, które w 1642 r. nałożyło cła i poddały królewickiemu prawu składowemu handel Gdańska z Litwą, Żmudzią oraz Prusami Książęcymi przechodzący przez Królewiec<sup>33</sup>. W latach 1579–1673 Gdańsk dostarczał kupcom angielskim przede wszystkim różnego sortymentu drewna. Dębina gdańska cieszyła się na zachodzie Europy zaśluzoną sławą, ponieważ była stosunkowo lekka, a mimo to odznaczała się dużą wytrzymałością. Poszukiwano zresztą także drewna polskich drzew iglastych, ponieważ uważano je za najodpowiedniejsze do konstruowania pokładów. Anglicy wywozili z Gdańska: klepkę, wańczos, bale i dyle oraz różne wyroby i przetwory drewniane. Nadmotławskie miasto, które w omawianym okresie było największym na ziemiach polskich ośrodkiem wytwórczości płócienniczej, było głównym dostawcą różnego rodzaju płócien dla Wyspiarzy. Z Gdańska pochodziło około 60 % zboża wywiezionego przez kupców angielskich z Bałtyku, jego eksport był jednak bardzo nieregularny, uzależniony od urodzaju w Anglii. Ponadto miasto nad Motławą w omawianym okresie było dla Wyspiarzy podstawowym źródłem zaopatrzenia w skóry i futra<sup>34</sup>.

Zaplecze gospodarcze Elbląga teoretycznie pokrywało się z gdańskim, jednakże mocna pozycja nadmotławskiego miasta, silne powiązania z mieszczaństwem zaplecza polskiego osłabiały atrakcyjność Elbląga w oczach dostawców z głębi kraju. Z całą pewnością nie zachęcała też do korzystania z portu elbląskiego jego mała zdolność przeładunkowa i wyższe ceny towarów importowanych. Kupiectwo elbląskie nie było w stanie zorganizować wymiany z polskim zapleczem w takim stopniu, by zaspokoić wzmożony popyt, wywołany przez kupców angielskich<sup>35</sup>. Z uwagi na mało korzystne położenie pomiędzy dwoma znacznie większymi ośrodkami, które ściągały do siebie towary z rozległych obszarów, elblążanie zmuszeni byli pozyskiwać surowce głównie w bezpośrednim zapleczu gospodarczym miasta, mianowicie: na Żuławach, Mazurach, Warmii. Wsie i miasta warmińskie dostarczały Elblągowi tak bardzo poszukiwanego przez kupców angielskich lnu.

---

32 S. Hoszowski, *The Polish Baltic Trade in the 15th-18th centuries, w: Poland at the XIth International Congress of Historical Sciences in Stockholm*, Warszawa 1960, ss. 142–143; J. M. Małecki, *Związki handlowe miast polskich z Gdańskiem w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław 1968.

33 J. Trzoska, *Europejskie uwarunkowania*, ss. 63–65.

34 B. Krysztopa-Czupryńska, *Kompania Wschodnia*, ss. 210–238.

35 Należy jednak zaznaczyć, że kupcy elbląscy utrzymywali stosunki handlowe ze wszystkimi większymi miastami Polski. Towary elbląskie docierały aż do Przemysła i Lwowa – A. Groth, *Handel*, ss. 49–50; J. M. Małecki, *Związki handlowe miast polskich z Elblągiem w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, Rocznik Elbląski, 1972, t. 5, ss. 129–138.

Artykuł ten odgrywał bardzo istotną rolę w całokształcie eksportu elbląskiego i był towarem, który w wymianie z Wyspami zajmował pozycję najważniejszą. W latach 1579–1673 z portu nad rzeką Elbląg do Anglii wywieziono około 50 tys. łasztów tego produktu. Wyspiarze równie chętnie nabywali na rynku elbląskim wyroby z tego surowca – różnorodne płótna. Elbląg nie był liczącym się dostawcą drewna dla kupców angielskich, natomiast w okresie istnienia kantoru Kompanii Wschodniej w tym mieście Wyspiarze wywieźli znaczne ilości jego przetworów, a więc smoły, dziegiu i popiołu. Anglicy zaopatrywali się w Elblągu w żelazo, które z całą pewnością nie pochodziło z polskiego zaplecza, lecz ze Szwecji. Z ziem polskich natomiast pochodziło zboże kupowane przez Wyspiarzy w porcie elbląskim – około 25% pszenicy i prawie 18% żyta wywiezionego przez nich z Bałtyku. Elbląg był dla kupców angielskich głównym rynkiem zaopatrzenia w воск i wełnę<sup>36</sup>.

Królewiec był najważniejszym, choć nie jedynym, portem wywozowym ziem litewsko-rukskich, utrzymywał szerokie kontakty także z Podlasiem oraz wschodnim Mazowszem. Ściągał ponadto towary z najbliższego otoczenia, a więc z Prus Książęcych oraz Warmii<sup>37</sup>. W mieście nad Pregotą kupcy angielscy zaopatrywali się w konopie. Stolica Prus Książęcych jako dostawca tego artykułu zdystansowała pozostałych rywali – w latach 1579–1673 dostarczyła ponad 33 tys. łasztów, co stanowiło blisko 62% całego angielskiego wywozu konopi z Bałtyku. Anglicy regularnie zaopatrywali się tu również w len oraz wyroby i półprodukty lniane i konopne – płótna, liny, przędzę. Kupcy angielscy wywozili z Królewca różnego rodzaju drewno, lecz były to znacznie mniejsze ilości niż te, które wywożono z Gdańska. Natomiast suma wyeksportowanego z portu nad Pregotą popiołu i potażu (ponad 11 tys. łasztów) przewyższyła angielski wywóz z Gdańska. Zboże nie było liczącym się artykułem eksportu angielskiego z Królewca, Anglicy zakupili go tu mniej niż w sąsiednim Elblągu<sup>38</sup>.

Kwestią niezmiernie ważną, ale dla kupców angielskich nie najważniejszą, były warunki oferowane obcym przez władze miejskie. Ustawodawstwo gdańskie było przybyszom wysoce nieprzychylne, byli oni bardzo mocno ograniczani i kontrolowani w swych działaniach handlowych. Najbardziej uciążliwe było *ius emporii*, czyli „prawo o gościach”, zakazujące niegdańszczanom handlu między sobą i skazujące ich na pośrednictwo nadmotławskich mieszczan<sup>39</sup>. Jeśli chodzi o Anglików, ich położenie nad Motławą w drugiej połowie XVI w. pogarszała dodatkowo rywalizacja angielsko-hanzeatycka i działania Elżbiety I skierowane przeciwko Hanzie na Wyspach<sup>40</sup>. Kiedy Anglicy poczuli organizować Kompanię Wschodnią i szukać dla niej miejsca składu na polskim wybrzeżu, gdańszczanie zmobilizowali wszystkie siły, aby im w tym przeszkodzić. Taka sytuacja rodziła wzajemną wrogość i obustronne szykany. Wyspiarze skarżyli się swej monarchini, że są traktowani w Gdańsku gorzej niż jakakolwiek inna nacja<sup>41</sup>. Gdańszczanie otwarcie zwalczali kantor Kompanii w Elblągu, gdyż swobodny handel kupców angielskich w sąsiednim mieście godził w ich monopol. Zachęcali Anglików, aby przenieśli się nad Motławę, wiedząc, że w ten sposób łatwiej będzie kontrolować działania Wyspiarzy, ale kiedy przyszło do rozmów, okazało się, że nie

36 B. Krysztopa-Czupryńska, *Kompania Wschodnia*, ss. 209–237.

37 S. Gierszewski, *Port w Królewcu – z dziejów jego zaplecza w XVII–XVIII wieku*, w: *Królewiec a Polska*, pod red. M. Biskupa i W. Wrzesińskiego, Olsztyn 1993, ss. 45–51.

38 B. Krysztopa-Czupryńska, *Kompania Wschodnia*, ss. 209–234.

39 T. Maciejewski, *Prawo morskie w ustawodawstwie miasta Gdańska i innych miast pruskich lokowanych na prawie chełmińskim*, Prawo Morskie, 1995, t. 8, s. 44.

40 Jak wiadomo, Gdańsk w tym czasie był jednym z bardziej aktywnych członków Hanzы.

41 CSPF, t. 21, cz. 1, ss. 172–173, Elżbieta I do S. Batorego, grudzień 1586; *Elementa*, t. 4, nr 47, ss. 87–88.

zamierzają im niczego zaferować, a „prawo o gościach” jest absolutnie nienaruszalne<sup>42</sup>. Kiedy sejm w 1628 r. w uznaniu zasług gdańszczan, którzy wytrwale stawiali opór Szwedom, nagroził ich wierność konstytucją zatytułowaną „Miasto Gdańsk”<sup>43</sup>, przyznającą gdańszczanom oprócz innych przywilejów wyłączne prawo stemplowania wwożonego do kraju sukna, Anglicy nie mieli innego wyjścia, jak tylko przenieść miejsce składu nad Motławę i tym samym zaakceptować warunki, które wcześniej wydawały się nie do przyjęcia. Kupcy angielscy łudzili się, że sytuacja jest przejściowa i uda im się w niedługim czasie wynegocjować u Rady Miasta znacznie korzystniejsze zasady działalności. Pozycja przetargowa Wyspiarzy była jednak bardzo słaba, a żądania niemałe<sup>44</sup>. Anglicy uważali, że wstępem do negocjacji musi być zawieszenie prawa o gościach, dla gdańszczan była to zasada nietykalna. Nic zatem dziwnego, że rokowania ciągnęły się latami, a porozumienia nie osiągnięto. Ostatecznie podstawą funkcjonowania kupców angielskich w Gdańsku była ugoda wypracowana przez Theophila Eatona, której jednak nie zaakceptowały władze Kompanii Wschodniej. Gdańszczanie zgodzili się na kilka stosunkowo niewielkich ustępstw, natomiast prawa podstawowe, gwarantujące im pozycję monopolistyczną w handlu z Rzeczpospolitą, pozostały nietknięte<sup>45</sup>.

Dogodniejszymi warunkami Anglicy cieszyli się w Królewcu. Nad Pregolą również obowiązywało prawo o gościach, jednak tutejsze mieszczaństwo było słabsze, a pozycja kupiectwa holenderskiego i angielskiego, które zdominowało morski handel Królewca, znacznie silniejsza niż w Gdańsku, stąd ograniczenie to nie było tak dotkliwie odczuwane. Nie sprawiał też cudzoziemcom większych kłopotów zakaz zawiązywania mieszanych spółek kupieckich. Anglicy, podobnie zresztą jak Holendrzy, umiejętnie omijali przepisy utrudniające im wymianę. Częstymi praktykami było uprawianie handlu pod szyldem kupców królewieckich, którzy za użyczenie swych nazwisk otrzymywali prowizję. Kupcy angielscy bądź ich faktorzy bez większych problemów przenikali również na zaplecze, aby tam dokonywać korzystnych zakupów<sup>46</sup>. Zdarzały się jednak okresy, kiedy Wyspiarze potrzebowali pomocy swego rządu, jak np. w 1609 r., gdy przechodzący przez Prusy Książęce pod dowództwem szkockich oficerów najemnicy niemieccy dopuścili się licznych rozbojów, wówczas odium z tego tytułu spadło na kupców angielskich i szkockich. Niezbędna była natychmiastowa interwencja Jakuba I u księcia pruskiego Jana Zygmunta<sup>47</sup>.

Handel Wyspiarzy w Elblągu krępowany był jedynie w minimalnym stopniu, kupcy Kompanii Wschodniej posiadali tu niemal całkowitą wolność żeglugi i handlu. W mieście elblązań nie obowiązywało Anglików prawo o gościach, co pozwalało utrzymywać im szerokie kontakty handlowe zarówno z kupcami zaplecza, jak i cudzoziemcami przybywającymi do miasta. Kupcom angielskim wolno było wynajmować na terenie miasta oraz na przedmieściach domy, składy i spichlerze. Sprawowanie kontroli nad prawidłowością wymiany handlowej zapewniał Wyspiarzom wspólny z elblążanami obiór osób nadzorujących i obsługujących urządzenia portowe. Pewnym ograniczeniem był nakaz sprzedaży hurtowej przywożonych towarów, jedynie drogie sukna wolno było Anglikom sprzedawać na łokcie. Jak już wspominałam, Wyspiarze korzystali w Elblągu ze znacznych

42 Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: AP Gd.), Hanza 300,28/95, k. 106–111, *Negotium Anglicana*, 7 X 1622 – 11 IV 1623; k. 129, Kompania Wschodnia do Gdańska, 12 III 1624.

43 *Volumina Legum*, t. 3, wyd. J. Ohryzko, Petersburg 1859, nr 12, ss. 278–279.

44 AP Gd., Hanza 300,28/121, k. 324–325, propozycje T. Eatona dla Gdańska, 9/19 V 1631.

45 AP Gd., Hanza 300,28/133, k. 76–77. Ugoda zawarta między Kompanią Wschodnią a Gdańskiem, 18/28 VII 1631; kopia – ibidem, k. 37 oraz Public Record Office, State Papers (dalej: PRO, SP) 88/8, k. 36–37.

46 E. Cieślak, *Gospodarka Prus Książęcych*, s. 409.

47 *Elementa*, t. 6, nr 60, ss. 68–69, W. Bruce do R. Cecila, 18 X 1609.

ułg celnych i podatkowych. Wszystkie te przywileje gwarantował im układ zawarty z elbląską radą w 1585 r.<sup>48</sup> Ratyfikujący umowę, nie chcąc drażnić polskiego monarchy, pominieli wszystkie kwestie, które naruszałyby prerogatywy królewskie. I tak, w dokumencie zabrakło artykułów mówiących np. o wolności wyznaniowej, przyjmowaniu kupców angielskich w poczet obywateli miasta czy Elblągu jako wyłącznym miejscu wyładunku towarów przywożonych przez Anglików. Mimo iż zagadnienia te nie zostały uregulowane na piśmie, nigdy nie stanowiły punktów spornych, gdyż władze Elbląga respektowały oczekiwania kupców z Wysp. Anglicy od początku cieszyli się pełnią wolności religijnej. Najpierw anglikańskie i kalwińskie nabożeństwa odbywały się w domach, później kupcy angielscy korzystali z kościoła we wsi Łęcze<sup>49</sup>. Wyspiarze nie mieli też większych problemów z uzyskaniem obywatelstwa elbląskiego. Tylko pod koniec XVI w. około pięćdziesięciu przybyszom z Wysp nadano prawa miejskie<sup>50</sup>. Wielu Anglików mieszkających w Elblągu zyskało majątek i uznanie współmieszkańców. Niektórzy z nich zyskali przywilej pochówku w krużgankach kościoła NMP – głównego protestanckiego kościoła w mieście<sup>51</sup>.

Na koniec warto zadać pytanie: które z miast najbardziej odpowiadało kupcom angielskim, w którym najchętniej prowadzili interesy? Odpowiedź jest prosta, chociaż w kontekście tego, co zostało wyżej powiedziane, może wydawać się zaskakująca – w Gdańsku. Spora grupa Anglików uprawiała handel z Gdańskiem na wiele lat przed utworzeniem Kompanii Wschodniej. Wielu z nich z miastem nad Motławą związanych było więzami osobistymi poprzez żony gdańszczanki. Nic zatem dziwnego, że byli oni zdeklarowanymi przeciwnikami utworzenia miejsca składu na towary angielskie w Elblągu<sup>52</sup>. Ich nastawienia nie zmieniła nawet eskalacja konfliktu angielsko-gdańskiego. Elbląska rada skarżyła się Elżbięcie I, że pewna grupa Anglików, nie pomna zła, którego doświadczali nad Motławą, popiera gdańszczan<sup>53</sup>. Pomimo że Wyspiarze uzyskali w Elblągu naprawdę korzystne warunki, w zasadzie od samego początku, przynajmniej część z nich, traktowała pobyt w tym mieście jako tymczasowy i co pewien czas podejmowana była dyskusja nad zasadnością przeniesienia angielskiego kantoru do Gdańska<sup>54</sup>. Od początku lat dwudziestych XVII w. większość kupców z Wysp dojrzała już do tej decyzji<sup>55</sup>, a wojna polsko-szwedzka, która wkrótce wybuchła, jedynie ich w niej utwierdziła.

Kilkakrotnie pojawiały się pomysły przeniesienia angielskiej siedziby do Królewca, ale nigdy nie szły za nimi realne działania. Nie wydaje się, by Wyspiarze rzeczywiście chcieli przenieść kantor na terytorium Prus Książęcych, chodziło raczej o wywarcie presji na elblążanach bądź gdańszczanach i skłonienie ich do większej uległości. Preferencje osobiste były z pewnością różne, byli wszak kupcy, którzy osiedli w Królewcu czy Elblągu, ale kupcy angielscy w zdecydowanej więk-

48 AP Gd., Archiwum Miasta Elbląga (dalej: AME) 369,1/1177, k. 175–190; druk: *Danziger Inventar*, 1531–1591, wyd. P. Simson, w: *Inventare hansischer Archive des sechszenten Jahrhunderts*, t. 3, München–Leipzig 1913, Anhang 64, ss. 942–945.

49 M. Pawlak, *Reformacja i kontrreformacja. Kościoły i wyznania*, w: *Historia Elbląga*, t. 2, cz. 1, s. 194.

50 H. Zins, *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku. Bałtycki handel kupców angielskich w epoce elżbietańskiej i Kompania Wschodnia*, Wrocław 1967, ss. 89–90.

51 D. Milewska, *Kartusze trumienne patrycjuszki elbląskich od XVII do I połowy XIX wieku*, Rocznik Elbląski, 1972, t. 5, ss. 175–176.

52 CSPF, t. 17, s. 582, J. Rogers do F. Walsinghama, 4 IV 1581; *Elementa*, t. 4, Romae 1961, nr 28, ss. 50–51, J. Herbert do F. Walsinghama, 6 VIII 1583.

53 CSPF, t. 17, ss. 675, 677–678, Elbląg do Elżbiety I, 31 III 1583 i 6 IV 1583; także *Elementa*, t. 4, nr 24 i 25, ss. 45–48.

54 AP Gd., AME 369,1/1183, s. 1–4, 12 III 1610; PRO, SP 88/3, k. 19, P. Gordon do R. Cecila, 18/28 IV 1611; druk: *Elementa*, t. 6, nr 81, s. 104.

55 *Calendar of State Papers, Domestic*, James I, 1619–1623, London 1858, s. 344, 12 II 1622.

szości optowali za nadmotławskim miastem. Warunki, które Anglikom tu proponowano, być może nie były szczególnie zachęcające, bo jedynie takie, jakie oferowano innym obcym, niemniej jednak gwarantowały ciągłość wymiany towarowej oraz nie najgorsze zyski.

### **Die Bedingungen der Handelstätigkeit englischer Kaufleute in Danzig, Elbing und Königsberg zwischen 1579 und 1673**

#### Zusammenfassung

Ein besonderes Interesse englischer Kaufleute gewannen zwischen 1579 und 1673 drei Ostseehäfen: Danzig, Elbing und Königsberg. Im genannten Zeitraum wurden über 85 Prozent aller englischer Handelsschiffe gerade in diesen Hafenstädten mit Waren versorgt. Zwischen den drei Häfen gab es große Unterschiede, beispielsweise Danzig – die bedeutendste Hafenstadt an der Ostsee – dominierte beinahe unter jeder Hinsicht die beiden anderen Handelszentren. Die Motlaustadt zeichnete sich nicht nur durch ihre Vermittlerrolle zwischen Ost und West aus, sondern wuchs auch zu einem relevanten Industriezentrum auf. Für Engländer war Danzig wegen großer Nachfrage nach Luxuswaren ebenso als bedeutender Verkaufsmarkt zu beachten. Zu weiteren Vorteilen Danzigs zählte die ständige Aufsicht über den technischen Zustand der Fahrwinde, für deren Konservierung die reiche Stadt an der Motlau jährlich eine beachtenswerte Summe Geld bestimmte; Dies durften sich die anderen beiden Ostseestädte lediglich im Notfall oder in der Zeit wirtschaftlicher Blüte leisten. Unterschiedlich war auch das Angebot an Exportwaren, jedoch die Entfernung zwischen den einzelnen Städten war so gering, dass sowieso die Mehrzahl der Handelsschiffe alle drei Häfen auf der Suche nach Rückwaren anlief. Unter den drei Städten verfügte selbstverständlich Danzig über die größte wirtschaftliche Rohstoffbasis.

Die größte wirtschaftliche Freiheit genossen jedoch die Inselbewohner nicht in Danzig, sondern in Elbing, wo die Beschränkungen für Handels- und Seefahrtswirtschaft recht minimal waren. Die Danziger Gesetzgebung dagegen war den Engländern, wie allen Ausländern sowieso, höchstens abgeneigt. Fremde Kaufleute wurden in ihrer Handelsfreiheit stark beschränkt und kontrolliert. Bessere Bedingungen bot Engländern Königsberg an, wo die Stellung des einheimischen Bürgertums viel schwächer und dadurch die Rolle des englischen Kaufmannstandes bedeutender als in Danzig war. Hier stand aber der vollen Wirtschaftsfreiheit der berüchtigten Fiskalismus preußischer Herzöge im Wege.

Auch wenn die persönlichen Vorlieben englischer Geschäftsleute für die eine oder andere Stadt unterschiedlich waren, so lässt sich ganz allgemein feststellen, dass die Mehrheit von ihnen für Danzig optierte, wo auf die Dauer die Stetigkeit des Handels und ein guter Umsatz gesichert wurden.

*Übersetzt von Magdalena I. Sacha*