

Małowist, Marian

Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbałtyckich w Europie Zachodniej w XVI wieku

Przegląd Historyczny 50/4, 720-752

1959

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

MARIAN MAŁOWIST

Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbałtyckich w Europie zachodniej w XVI wieku

W artykule niniejszym chciałbym przedstawić pewne społeczno-gospodarcze aspekty koniunktury w handlu międzynarodowym w XVI w. Problematyka ta, w nauce współczesnej niezwykle popularna, rozpatrywana jest w ostatnich czasach głównie pod kątem oddziaływania napływu kruszców na obrót towarowy. Ten punkt widzenia wydaje mi się zdecydowanie niewystarczający, pomija bowiem inne ważne strony zagadnienia, którymi właśnie zamierzam się tu zająć. Zastrzegam się, że przedstawione poniżej rozważania stanowią zaledwie wynik wstępnych badań i nie są oparte nawet na całym materiale źródłowym, którym rozporządzam.

Chciałbym na wstępie zająć się znaczeniem produktów nadbałtyckich w niektórych dziedzinach gospodarki holenderskiej oraz poruszyć szkicowo związany z tym problem oddziaływania handlu bałtyckiego na tzw. Wielkie Odkrycia. Już przy innej sposobności starałem się przedstawić podstawy i rozwój handlu holenderskiego z krajami nadbałtyckimi w XIV i XV w.¹ Rezultaty tych badań okazały się na ogół zbieżne z opublikowaną mniej więcej jednocześnie nową rozprawą N. W. Posthumusa². Tak więc można było ustalić, że w ciągu XV w. ekspansja handlowa Holendrów w krajach nadbałtyckich miała charakter bardzo dynamiczny, że opierała się głównie na wywozie sukna holenderskiego i angielskiego oraz soli bretańskiej na wschód oraz na rosnącym imporcie zboża, konopi, lnu, a zwłaszcza drzewa, smoły, dziegieci, pewnej ilości skór i futer itp. Cbrót ten z biegiem czasu obejmował coraz szerszy asortyment towarów, przy czym jednak eksport z krajów nadbałtyckich do Holandii zachował na stałe swój charakter wybitnie surowcowy. Badania Posthumusa podobnie jak ostatnie obliczenia Samsonowicza zdają się również potwierdzać pogląd, że bilans płatniczy tego handlu przy końcu XV w. był korzystny dla krajów nadbałtyckich, a szczególnie dla Gdańska i całej Polski, terenów bardzo już wówczas związanych gospodarczo z Holandią. Natomiast

Wykaz użytych skrótów zamieszczono na końcu artykułu.

¹ M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w Zachodniej Europie w XIV i XV w.*, Warszawa 1954, s. 279 nn.

² N. W. Posthumus, *De Oosterse Handel te Amsterdam. Het oudst bewaarde koopmansboek van een amsterdamse vennootschap betreffende de handel op de Oostzee 1485—1490*, Leiden 1953.

sądzę obecnie, że przed kilku laty przeceniałem sukcesy Holendrów osiągnięte w XV w. w zakresie rywalizacji z Hanzą na wybrzeżach Bałtyku. Mimo wielu niepowodzeń hanzeaci reprezentowali tam jeszcze i w XVI w. dużą potęgę, z którą Holendrzy musieli się liczyć. Dysponując obecnie znacznie większym zasobem źródeł i literatury niż przed kilku laty, chciałbym najprzód pokusić się o ocenę roli handlu bałtyckiego w gospodarce holenderskiej na schyłku XV i w ciągu XVI w.

Holenderski materiał źródłowy dotyczący interesujących nas tu zagadnień staje się stosunkowo obfity dopiero na przełomie XV i XVI w. Wchodzi tu w grę przede wszystkim rozporządzenia wydawane przez władze państwowe i miejskie oraz korespondencja oficjalna, wreszcie dwie wielkie lustracje z r. 1494 i 1514 obejmujące dużą część kraju. Były one przeprowadzone dla celów podatkowych, zapewne więc obie, a zwłaszcza pierwsza z nich, dają nieco zbyt pesymistyczny obraz sytuacji. Opublikowana w cytowanej pracy Posthumusa księga handlowa dotycząca transakcji dwóch kupców amsterdamskich w Gdańsku w latach 1485—1490 nie wnosi wprawdzie wiele nowego, ale stanowi ważne potwierdzenie dotychczasowych informacji. Rozporządzenia władców Holandii oraz korespondencja między nimi i magistratem Amsterdamu w zestawieniu z innym materiałem źródłowym pozwalają również wyciągnąć pewne wnioski dotyczące spraw tutaj rozważanych. Niestety, na podstawie tych materiałów nie da się uzyskać danych ilościowych ilustrujących stosunki gospodarcze Holandii z krajami nadbałtyckimi aż do drugiej połowy XVI w., gdy najważniejszym źródłem informacji stają się rejestry cła sundzkiego.

Od dawna w nauce historycznej panuje pogląd, że Holandia ze względu na swą glebę i położenie geograficzne była niejako predestynowana do tego, by stać się potęgą handlową i w pewnej mierze przemysłową. Można by dodać, że tylko postęp tych dwóch dziedzin życia gospodarczego mógł zapewnić temu krajowi i jego ludności normalny rozwój. Umożliwił także zaopatrywanie się w niezbędne produkty deficytowe, a przede wszystkim w zboże i drzewo, to ostatnie konieczne nie tylko dla budowy statków, domów itp., ale także i tam, chroniących duże połacie kraju przed stałym niebezpieczeństwem powodzi morskich³. Sądzę, że późny, w porównaniu z innymi krajami zachodu rozwój gospodarczy terenów holenderskich, rozpoczynający się właściwie dopiero w XIII, a na serio w XIV w., nie był skutkiem przytłaczającej przewagi gospodarczej sąsiedniej Flandrii, ale wynikał z tego, że dopiero w wymienionym okresie dzięki rozwojowi sukiennictwa i rybołówstwa Holandia uzyskała towary, w zamian za które mogła się zaopatrywać w żywność i inne niezbędne a deficytowe artykuły, co z kolei otworzyło możliwości dalszej ekspansji gospodarczej i wzrostu liczby ludności.

Właściwie tylko Zelandia posiadała wystarczającą dla niej ilość zboża, w pewnych korzystnych okolicznościach mogła nawet nieco wywozić na sąsiednie tereny Holandii. W granicach tej ostatniej jedynie niewielkie obszary, a więc niektóre okolice położone w centrum i na południu kraju

³ W sprawie zużycia importowanej dębiny na budowę i ochronę tam i grobli por. NA I, n. 589, § 6. W danym wypadku idzie o budulec pochodzenia norweskiego, ale to nie zmienia istoty rzeczy, ponieważ dużo drzewa dębowego sprowadzano stale z Polski i Litwy.

mogły się jako tako samodzielnie wyżywić; miasta tamtejsze musiały w tych warunkach podejmować energiczne zabiegi, by skoncentrować w swych murach sprzedaż zboża i zapewnić sobie pierwszeństwo w dziedzinie aprowizacji⁴. Najgorzej przedstawiała się sytuacja na północy w Waterlandzie nie nadającym się do uprawy zbóż, a jedynie do hodowli bydła i związanej z tym gospodarki mleczarskiej. Władze Amsterdamu, które już w 1501 r. stwierdzały, że Holandia nie może wyżywić się z własnych zasobów zboża, stale podkreślały szczególnie trudną pod tym względem sytuację obszarów północnych⁵. Choć magistrat Amsterdamu miał tendencję do przedstawiania sytuacji w czarnych barwach, chcąc skłonić władze centralne do rezygnacji z opodatkowania handlu zbożowego, to jednak lustracje z 1494 i 1514 r. i inne źródła potwierdzają słuszność jego wypowiedzi⁶. Tak więc w obu lustracjach przedstawiciele wsi Waterlandu sąsiadujących z Amsterdamem w ogóle nie wymieniają rolnictwa wśród zajęć ludności; znajdowała ona zatrudnienie głównie w rybołówstwie i żegludze. W Zach. Fryzji w okolicach m. Hoorn, hodowla bydła rogatego i mleczarstwo zdecydowanie dominowała nad uprawą zbóż, która była na tym terenie bardzo słaba. Miasto Alkmaar, położone nieco bardziej na południe, było ośrodkiem zaopatrzenia okolicznej ludności w zboże, które musiało więc pochodzić z innych okolic lub krajów⁷. Magistrat Amsterdamu stale podkreśla w tym okresie, że ludność znacznych obszarów kraju zakupuje zboże na swe potrzeby właśnie w Amsterdamie⁸. Przekonamy się, że w XVI w. zjawisko to znacznie się potęguje. Na wyspach i u ujścia Renu sytuacja przedstawiała się pomyślniej dzięki bardziej urodzajnej glebie. Już jednak Rotterdam i miasta sąsiednie były uzależnione od dowozu zboża z dalszych okolic lub z zagranicy⁹. Można więc przyjąć, że bez importu zboża wyżywienie ludności Holandii oraz jej rozwój gospodarczy w XV i XVI w. były zupełnie nie do pomyślenia.

Tak więc Holandia była zdana na dowóz zboża, które już od XIII w. sprowadzano z księstw Kleve, Jülich, z Nadrenii oraz z obszarów położonych nad Sommą. Jednakże w imporcie z Pikardii i Nadrenii dominowała pszenica, podczas gdy Holandia odczuwała silny brak żyta niezbędnego do wyżywienia bardzo licznej już w XV w. ludności ubogiej miast i wsi. Otóż najwybitniejszym źródłem dostaw żyta, podobnie jak lnu, konopi, drzewa itp., były przede wszystkim kraje nadbałtyckie, ze swej strony stanowiące rynek zbytu pierwszorzędnej wagi dla sukna holenderskiego, soli transportowanej z Bretanii przez Holendrów oraz dla wielu innych towarów. Z całokształtu materiału źródłowego wynika, że głównym punk-

⁴ W. S. Unger, *De Hollandsche graanhandel en graanhandelspolitiek in de middeleeuwen*, „De Economist“ 1916, s. 246 nn. Por. tegoż autora, *De levensmiddelen voorziening der hollandsche steden in de middeleeuwen*, Amsterdam 1916, s. 22 nn, 27.

⁵ W. S. Unger, *Hollandsche graanhandel*, s. 248. Na życzenie władz Amsterdamu stwierdza to król Filip 2 kwietnia 1505; GAA, Ijzeren Kapelle; 1. 12 (Hantv. v. Amst. s. 69). Wypowiedzi w tym sensie spotyka się bardzo wiele w ciągu XVI w.

⁶ Enquete ende Informatie, s. 2-8, 10, 11, 18, 25, 17-37, 94 nn, 99, 101 itd.

⁷ Tamże, s. 42.

⁸ Por. przyp. 5.

⁹ W. S. Unger, *De levensmiddelen voorziening*, s. 28 nn. Z. W. Sneller, *Le commerce de blé des Hollandais dans la région de la Somme au XV^e siècle*, „Bulletin Trimestriel de la Société des Antiquaires de Picardie“, Amiens 1947, nr 3, s. 149-154; Z. W. Sneller, *Rotterdams bedrijfsleven in het verleden*, Amsterdam 1940, s. 11 nn.

tem zainteresowań Holendrów nad Bałtykiem był Gdańsk ze swym olbrzymim zapleczem polsko-litewskim obfitującym w zboże i drzewo. Drugie miejsce zajmowały tam niewątpliwie Inflanty nie tylko dzięki własnym zasobom rolniczym, ale i położeniu geograficznemu na drodze do Rosji z jej niezmiernymi bogactwami produktów leśnych i futer, wreszcie Pomorze Zachodnie, które również dysponowało poważnymi nadwyżkami zbożowymi. Te ostatnie przyciągały kupców holenderskich już od XV w. na meklenburskie wyspy Gollwitz i Fehrmarn oraz do portów tego wybrzeża¹⁰. Należy przy tym podkreślić, że Holendrzy znacznie słabiej interesowali się handlem ze Szwecją mimo, że mogliby przecież pokusić się o wyrwanie eksportu tamtejszego żelaza i miedzi z rąk Lubeczan¹¹. Przedstawiona tu struktura holenderskiego handlu bałtyckiego wskazuje, że od XV w. tereny nadbałtyckie stanowiły dla Holendrów przede wszystkim ważny rezerwuuar produktów rolnych i leśnych. Z drugiej strony ich szczególne zainteresowanie handlem z Gdańskiem i Inflantami tłumaczy się tym, że w Prusach i Inflantach oraz na ich zapleczu znaleźli chłonne rynki dla towarów, którymi dysponowali, co oczywiście ułatwiała im nabywanie produktów niezbędnych dla ich własnej gospodarki. Ten układ stosunków sprawił być może, że stosunkowo odległy Gdańsk miał dla Holendrów już od XV w. znaczenie większe niż pobliski Hamburg czy Brema, które przecież też posiadały zaplecze obfitujące w towary leśne i w zboże. Jednakże Niemcy Środkowe i Zachodnie jako teren penetracji gospodarczej nie przedstawiały dla Holendrów w XV i XVI w. tak wielkich korzyści jak tereny nadbałtyckie. Posiadały one sukiennictwo zdolne do obrony swych rynków zbytu przed konkurencją holenderską. Możliwe również, że znacznie wyższy stopień urbanizacji obszarów położonych nad Łabą i Wezerą w porównaniu z dorzeczem Odry, Wisły, Niemna i Dźwiny sprawiał, że rolnictwo środkowo- i zachodnio-niemieckie produkując przede wszystkim na potrzeby miast tego terenu, nie było zdolne uzyskać tak poważnego stanowiska w handlu dalekosiężnym jak rolnictwo krajów nadbałtyckich. Holenderski materiał źródłowy z XV i XVI w. w pełni potwierdza tezę o ogromnym znaczeniu produktów nadbałtyckich w życiu gospodarczym Holandii. Wskazywałem już przy innej sposobności, że w 1438 i 1439 brak i drożyznę zboża w Holandii przypisywano tam zerwaniu stosunków i wojnie z Hanzeatami¹². W ciągu lat następnych Holendrzy bardzo znacznie rozbudowywali swe stosunki z Gdańskiem, Królewcem i Inflantami¹³. Dane dotyczące wywozu zboża do Holandii z Polski i Inflant są bardzo obfite choć fragmentaryczne. W XV w. Holendrzy zabiegali gorliwie o zapewnienie sobie dostaw budulca z tych krajów, usiłując jednocześnie nie bez powodzenia skłonić Gdańszczan, by zezwolili im na budowę statków we własnych dokach¹⁴. Niestety, nie podobna uchwycić statystycznie rozmiarów eksportu pruskiego i inflanckiego do

¹⁰ W. S. Unger, *Hollandsche graanhandel*, s. 343 n, 348 nn.

¹¹ M. Małowist, *Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zagraniczna Szwecji w latach 1471—1503*, Warszawa 1935, s. 50 nn.; K. Kumlien, *Sverige och hanseaterna*, Lund 1953, s. 348, 385.

¹² M. Małowist, *Studia*, s. 409.

¹³ W. Stein, *Handelsbriefe aus Riga und Königsberg*, H. Gbl. 1898, passim; G. Hollihn, *Stapel und Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit*, H. Gbl. 1935.

¹⁴ M. Małowist, *Studia*, s. 408.

Holandii i to aż do r. 1562, gdy informacje nasze stają się pełniejsze dzięki rejestrom cła sundzkiego. O rozmiarach eksportu zboża i drzewa z Gdańska do Holandii w pierwszej połowie XV w. w ogóle nie można powiedzieć nic bliższego, choć poszczególne wzmianki o nim są bardzo liczne, a w taryfie nowego cła ustanowionej przez w. mistrza ok. r. 1450 obie pozycje zajmują dwa pierwsza miejsca wśród towarów wywożonych z Gdańska przez Holendrów, tak jak pierwsze miejsce wśród towarów importowanych zajmuje sukno¹⁵. Można przyjąć, że te trzy grupy produktów dominowały już wówczas w obrocie między Gdańskiem i portami Holandii. Z badań Samsonowicza wynika, że w r. 1460 eksport zboża z Gdańska w ogóle nie istniał lub był minimalny, zaś w r. 1470/71 sięgał zaledwie 2 100 łasztów żyta i 120 łasztów pszenicy¹⁶. Tak niskie liczby tłumaczą się zapewne wyniszczeniem Prus w ciągu wojny 13-letniej. Wiadomo, że w ostatnich latach XV w. eksport zboża z Gdańska oscylował między 6 000—10 000 ł.¹⁷ Już w tym ostatnim okresie większą część zboża transportowano z Gdańska na zachód na statkach holenderskich, co bynajmniej nie znaczy, że było ono w całości przeznaczone do konsumpcji w Holandii. Powstaje jednak pytanie, czy te stosunkowo niskie cyfry eksportu pochodzące z okresu upadku gospodarczego Prus są charakterystyczne również dla okresu wcześniejszego, gdy rolnictwo pruskie, zwłaszcza od pokoju brzeskiego 1436 r. do 1453 r. było już ściśle związane z rynkami zachodnimi, a jednocześnie kraj ten przeżywał okres stosunkowo pomyślny¹⁸. Wydaje mi się, że milczące przyjmowanie tej hipotezy na ogół obowiązujące w naszej nauce historycznej, nie jest w pełni uzasadnione. Nie rozporządzamy żadnymi dowodami, któreby pozwoliły stwierdzić, że Prusy, bardzo silnie związane gospodarczo z Polską, już w I połowie XV w. wywoziły wtedy więcej zboża niż bezpośrednio po wojnie 13-letniej, ale nie wydaje mi się to bynajmniej wykluczone. Wprawdzie Rybarski twierdził, że eksport polski utrzymał się na poziomie uzyskanym w latach siedemdziesiątych XV w. aż do połowy następnego stulecia¹⁹, ale wydaje mi się, że jego argumentacja nie jest w pełni przekonująca. Powoływał się przecież na rejestry komory wrocławskiej, które siłą rzeczy nie dają nam żadnego wyobrażenia o transporcie towarów z rejonu Bydgoszczy i Prus Królewskich. A przecież gdańskie przekazy źródłowe dobitnie wskazują na to, że Bydgoszcz była ważnym ośrodkiem handlu zbożem, sprowadzanym tam z urodzajnej wschodniej Wielkopolski i może częściowo z Kujaw celem wywozu do Gdańska²⁰. Należy również przyjąć, że przynajmniej przy końcu pierwszej połowy XVI w. Prusy zdołały już przezwyciężyć zarówno skutki wojny 13-letniej, jak i wojen późniejszych. Wydaje mi się więc.

¹⁵ WAP Gdańsk, Stosunki z Holandią, 300 d. 19. 120. Ogłoszone w skrócie przez H. A. Poelmana, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Oostzeehandel* t. I, cz. 2. Gravenhage 1917, nr 1968.

¹⁶ H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV w. (rejonizacja handlu na podstawie ksiąg cła palowego)*, „Przegląd Historyczny”, t. XLVII, 1956, nr 2, s. 346.

¹⁷ V. Lauffer, *Danzigs Schiffs- und Waarenverkehr am Ende des XV Jahrh.*, „Zeitschrift d. Westpreussischen Geschichtsvereins“ 1893, passim.

¹⁸ M. Małowist, *Polityka gospodarcza Zakonu Krzyżackiego w XV w.*, *Pamiętnik V I Powsz. Zjazdu Historyków Polskich* t. I, Warszawa 1948, s. 63.

¹⁹ R. Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI w.* t. I, Poznań 1928.

²⁰ M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV wieku*, Warszawa, 1959, s. 63 nn.

że obliczając nawet ilość zboża niezbędnego do wyżywienia ludności Gdańska, eksport tego produktu był w I połowie XVI w. znacznie większy, niżby na to wskazywały zapiski komory wrocławskiej. Stosunkowo duże nasilenie wywozu zboża z Gdańska na zachód znane nam z rejestrów cła sundzkiego od r. 1562 nie musi więc wskazywać na nagły wzrost zapotrzebowania na rynkach zagranicznych począwszy od połowy XVI w. Dotychczasowe poglądy na ten temat powstały wskutek tego, że cenne wydawnictwo K u t r z e b y i D u d y zapoznaje nas tylko z częścią, a nie z całością polskiego wywozu zboża do Gdańska, a co za tym idzie i do Europy Zachodniej²¹. Tak więc reasumując wysunąłbym przypuszczenie, że zboże z Prus i z innych części Polski docierało w znacznych ilościach już w I połowie XV w. na zachód, a więc przede wszystkim do Amsterdamu, jako do głównego zachodnio-europejskiego ośrodka handlu zbożem nadbałtyckim. Być może wskutek wielkiego zniszczenia Prus i dezorganizacji handlu podczas wojny 13-letniej i w następnym okresie eksport ten uległ znacznej redukcji. Było to zjawisko względnie długotrwałe, ale jednak przejściowe, które zostało stopniowo przewyciężone w ciągu pierwszej połowy XVI w. Wywóz drzewa i produktów pochodnych, a szczególnie wańczosu, klepki, smoły i paku — podstawowych surowców służących do budowy statków — był, jak powszechnie wiadomo, w XV w. skierowany głównie do Holandii i Anglii, przy czym na schyłku stulecia poważnego znaczenia jako rynki zbytu nabierały kraje Półwyspu Pirenejskiego, a szczególnie uboga w drzewo Portugalia²². Holandia importowała również znaczne ilości popiołu, używanego w produkcji mydła, w sukiennictwie itd. Już Rybarski zwrócił uwagę, że eksport ten zaczyna wykazywać w Gdańsku tendencję zniżkową w drugiej połowie XVI w. Przypisywał to szybkiemu rozwojowi rolnictwa na terenie polskich ziem Rzeczypospolitej, co powodowało zmniejszenie obszaru lasów²³. Można przypuszczać, że masowy wywóz trwający już wówczas około 200 lat przyczynił się do wyniszczenia lasów położonych w pobliżu najdogodniejszych wodnych dróg komunikacyjnych, że również rozwój hutnictwa żelaznego i szklanego powodował kurczenie się drzewostanu. Wzrasta natomiast znaczenie ziem litewsko-ruskich jako źródła eksportu drzewa, a zwłaszcza smoły, paku i popiołu na rynki zachodnie, co wywarło silny wpływ na strukturę eksportu Królewca i Rygi. W XVI w. wielkim eksporterem drzewa do Niderlandów i Anglii staje się południowo-zachodnia Norwegia²⁴. Holendrzy przypisywali wtedy bardzo duże znaczenie dostawom budulca norweskiego. Nie wykluczone, że był to także jeden z czynników

²¹ Na różnicę między ilościami zboża przechodzącymi przez Włocławek w kierunku Gdańska a wielkością eksportu z Gdańska do Europy zach. zwrócili uwagę zarówno R. Rybarski, op. cit. t. I, jak D. Krannhals, *Danzig und der Weichselhandel in seiner Blütezeit vom 16. zum 17. Jahrhundert*, Leipzig 1942. Ten ostatni chcąc koniecznie dowieść absurdalnej tezy o niezależności gospodarczej Gdańska od Polski, sztucznie pomniejszył znaczenie Bydgoszczy i wywozu zboża z wsch. Wielkopolski, ziemi dobrzyńskiej i Kujaw. Należy tu dodać, że względnie wysoka ilość zboża wywieziona z Gdańska przez Sund w 1562 r. tłumaczy się częściowo ówczesnym nieurodzajem w Europie zach.

²² Th. Hirsch, *Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte*, Leipzig 1858, s. 84, 85. W połowie XV w. Alfons V zachęcał hanzeatów do odwiedzania Portugalii, udzielając im rozległych przywilejów.

²³ Regesta Thelonei Aquatici Wladislawiensis, Kraków 1915.

²⁴ W. Johnsonen, *Norwegische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1939, s. 249 nn.

powodujących zmniejszenie wywozu z Polski już choćby ze względu na korzystniejsze położenie geograficzne Norwegii niż Polski w stosunku do rynków zachodnich. W związku z wywozem budulca okrętowego pozostawał także eksport konopi i lnu, niezbędnych do wyrobu żagli i olinowań statków²⁵. Pod tym względem Gdańsk, Królewiec i Ryga posiadały w XV i XVI w. ogromne znaczenie dla rozwoju floty w Holandii, Anglii, Hiszpanii i Portugalii. Należy także zwrócić uwagę na eksport najlepszych gatunków piwa gdańskiego, a zwłaszcza tzw. *Jopenbier*, które w XVI w. w Niderlandach było stałym artykułem handlu wewnętrznego²⁶.

Źródła oraz literatura historyczna holenderska w pełni potwierdza pogląd, że handel bałtycki miał podstawowe znaczenie dla północnych Niderlandów w XV, XVI i XVII w. Świadczą o tym nie tylko znane powszechnie wypowiedzi Holendrów w XVI i XVII w., a mianowicie, że handel bałtycki, to *Moedernegotie* lub *Moederhandel*, czyli podstawa rozkwitu tej dziedziny życia gospodarczego²⁷. Dowodzą tego także bardzo liczne przekazy źródłowe holenderskie, zwłaszcza od początku XVI w. Wydaje mi się, że mogłoby to potwierdzać przedstawioną wyżej hipotezę, w myśl której eksport gdański do Holandii był znacznie wyższy, niżby o tym pozwalały sądzić rejestry cła włocławskiego w pierwszej połowie stulecia. Przy pomocy holenderskich przekazów źródłowych można również lepiej się zorientować, w jakim kierunku i w jakim stopniu dowóz produktów nadbałtyckich oddziaływał na ekonomikę Holandii. Już dosyć dawno U n g e r zwrócił uwagę, że w XVI w. każdorazowe zamknięcie Sundu jednoznacznie z odcięciem dowozu z krajów nadbałtyckich powodowało w Holandii wybuch drożyzny²⁸. Wiemy, że sytuacja taka istniała już w r. 1438/39²⁹. W znanych nam wypadkach tylko przyspieszone dostawy zboża z Costland, a zwłaszcza z Gdańska uratowały Holandię od głodu oraz oddziaływały na sytuację aprowizacyjną na terytoriach sąsiednich. Podkreślał to wielokrotnie magistrat Amsterdamu. Tak więc, gdy w 1501 r. Rada Holandii wydała zakaz wywozu zboża z kraju, rajcy Amsterdamu przeciwstawili się temu. Wskazywali, że ludność miasta żywi się wyłącznie zbożem importowanym z zagranicy. Jednakże wskutek ostatniego postanowienia rządu cudzoziemcy omijają Amsterdam obawiając się, że będą tam zmuszeni do sprzedawania zboża oczywiście po cenach niższych, niżby chcieli. Wobec tego w mieście odczuwa się brak zboża, a jego cena wzrosła z 16 do 22 gld. od łasztu³⁰. Można by podejrzewać rajców miasta, reprezentujących m. in. interesy bogatych kupców handlujących zbożem, że działali w tym wypadku w interesie grupy zainteresowanej we wzroście cen płodów rolnych i w swobodzie handlu. Jednakże ich argument

²⁵ NA I, n. 282, 291, 576, 589 itd. Dowóz drzewa, a zwłaszcza dębiny norweskiej bardzo żywo interesował Holendrów w XVI w. Starali się skłonić rząd duński do zrezygnowania z wydanych w tym zakresie ograniczeń, mających na celu ułatwienie dostawy surowca dla floty duńskiej.

²⁶ Ch. C., *passim*. Rejestry cła pobieranego w Amsterdamie 1542-1545, jak i inne przekazy źródłowe, wyraźnie wskazują, że piwo gdańskie (*Jopenbier*) bywało dosyć szeroko używane w Holandii i stanowiło także przedmiot amsterdamskiego eksportu. W r. 1532 władze niderlandzkie sekwestrując własność hanzeatów w Antwerpii, Veere, Bruges i Bergen-op-Zoom zajęły m. in. dużo piwa gdańskiego. NA I, n. 58.

²⁷ W. S. U n g e r, *Hollandsche graanhandel*, s. 241, 264.

²⁸ Tamże, s. 250.

²⁹ Zob. wyżej.

³⁰ GAA, *Privilegieboek*, II, s. 20.

okazał się przekonywający dla władz państwowych, które w r. 1502 cofnęły swe zarządzenie w stosunku do Amsterdamu³¹. W ciągu pierwszej połowy XVI w. miasta holenderskie z Amsterdamem na czele przeciwstawiały się systemowi płatnych licencji na wywóz zboża, co w interesie skarbu cesarskiego usiłował im narzucić rząd habsburski. Np. rajcy stwierdzają w r. 1506, że nowe opłaty spowodowały przerwę w normalnych dostawach zboża z terenów nadbałtyckich, bo cudzoziemcy obawiają się przymusu sprzedaży w Amsterdamie. W 1520 r. dochodzi do kompromisowego załatwienia sprawy. Rząd zezwala na reeksport zagranicznego zboża bez licencji, ale miały one obowiązywać w razie wywozu zboża krajowego. Ponieważ władze habsburskie usiłowały mimo to przeforsować swoje pierwotne postulaty, więc spory trwały nadal. Sprawa została ostatecznie załatwiona po długim procesie na mocy orzeczenia cesarskiego z 13 października 1548 r. Odtąd miała obowiązywać formuła przyjęta w 1520 r.³²

Tak więc Amsterdam był już w I połowie XVI w. ważnym ośrodkiem dystrybucji zboża bałtyckiego, ale — jak to widać z innych dokumentów — obawiał się utraty tego stanowiska w razie gdyby jego reeksport został obciążony dodatkowymi opłatami. Mogłoby to jednocześnie ogromnie utrudnić aprowizację rosnącej liczebnie ludności miasta. Znowu trzeba przy tej sposobności przypomnieć, że mimo iż Amsterdamczycy zakupywali zboże nad dolną Łabą, w Meklemburgii, na Zach. Pomorzu i w Inflantach, głównie interesowali się w tym okresie, a także w następnym pięćdziesięcioleciu, stanem rynku zbożowego w Gdańsku³³. Wprawdzie problem dostaw drzewa, smoly i innych surowców niezbędnych do budowy statków, znalazł w źródłach słabsze odzwierciedlenie, to jednak przekonano się, że i w tej dziedzinie Amsterdam odegrał już w XVI w. bardzo poważną rolę. Niemniej, jak słusznie stwierdza Posthumus, pozycja miasta w wymienionych dziedzinach nie była jeszcze ugruntowana ani w XV, ani przynajmniej w I połowie XVI w. Istniał nadal rozwinięty aktywny handel hanzeatycki. Hanzeaci, a zwłaszcza Gdańszczanie, nie tylko dostarczali swe towary do Amsterdamu, ale wywozili je sami do Anglii, Francji, Hiszpanii i Portugalii. Również Anglicy myśleli o tym, by skupić w swym ręku handel krajów nadbałtyckich z zachodem³⁴. Wreszcie przynajmniej w I połowie XVI w. mniejsze miasta holenderskie, a szczególnie Enkhuizen i Hoorn prowadziły jeszcze samodzielny handel z Europą północno-wschodnią rywalizując na tym polu z Amsterdamem³⁵.

Wynik walki z wszystkimi tymi konkurentami miał dla Amsterdamu podstawowe znaczenie. Przede wszystkim należało zapewnić wyżywienie ludności miasta. Wchodził tu w grę nie tylko przyrost naturalny, ale znana nam już z lustracji r. 1494 imigracja chłopów oraz mieszkańców

³¹ GAA, Privilegieboek, II, s. 20.

³² GAA, Ijz. Kapelle, I, 12, 10, Handv. v. Amst. 69, 86, 89, 92. Zespół akt od r. 1495 do 1548 dotyczących sporów i procesów między Amsterdamem a władzami państwowymi w sprawie poboru licencji od wywozu zboża.

³³ Nieco już przesadnie charakteryzuje tę sytuację w r. 1533 desygnowany arcybiskup Lundu, Johann Wese, przebywający w Niderlandach, twierdząc, że holenderscy poddani cesarza uprawiają z Gdańskiem handel na większą skalę niż z wszystkimi innymi miastami Hanzy razem.

³⁴ Holendrzy i władze niderlandzkie nieraz dawali wyraz obawom na ten temat.

³⁵ N. W. Posthumus, op. cit., s. 82; Handv., s. 59.

innych miast holenderskich do Amsterdamu³⁶. Wprawdzie podstawą rozwoju miasta od XV w. był jego handel morski, jednak w ciągu następnego stulecia wzrosła tam znacznie również związana z tym wytwórczość przemysłowa, a mianowicie budowa okrętów, olejarstwo, produkcja mydła; niemałe znaczenie zachowało także miejscowe sukiennictwo pracujące w znacznej mierze na potrzeby rynków zagranicznych. Wszystko to przyciągało z prowincji zarówno ludność zamożniejszą, która spodziewała się w Amsterdamie szybszych i lepszych zarobków niż gdzie indziej, jak również mnóstwo ludzi ubogich, szukających zatrudnienia³⁷. Sprawa ich żywienia miała więc dla miasta ogromne znaczenie. Toteż władze miejskie, walczące stale o utrzymanie swobody wywozu zboża, jednocześnie stosowały skomplikowany system przepisów mający zapobiec klęsce głodu i drożyzny. System ten znany dokładniej z połowy XVI w. miał zapewnić całej ludności możliwość swobodnego zaopatrywania się w zboże przywożone do miasta oraz zapobiec skupywaniu artykułów rolnych przez kupców-pośredników, którzy przetrzymywali je czekając na wzrost cen, a następnie sprzedawali bogacąc się kosztem szerokich kół ludności³⁸. Rozporządzenia władz centralnych i miejskich wskazują, że spekulacja tego typu była w Amsterdamie bardzo rozpowszechniona już od XV w. i że jej zwalczanie natrafiało na poważne trudności. Rząd habsburski nie mógł się uporać również z inną formą spekulacji. Polegała ona na tym, że kupcy, przede wszystkim obywatele Amsterdamu, zakupywali zboże na pniu, stosując zapewne tak szeroko wówczas rozpowszechniony w Europie system zaliczek wpłacanych producentom na poczet przyszłych dostaw³⁹. Zawierali również transakcje z hanzeatami (wspomina się przy tym o Gdańszczanach), udzielając im kredytu na zakup towarów w Holandii w zamian za zobowiązanie dostarczenia zboża w określonym, późniejszym terminie. Żadne kontrakty tego typu nie zachowały się do naszych czasów, niemniej opisuje się je i ostro potępia w rozporządzeniach rządowych⁴⁰. Wszystko to wskazuje, że wielki rynek zbożowy w Amsterdamie był w XV i w pierwszej połowie XVI w. w toku szybkiego rozwoju. Zrozumiała jednak, że zależność tego miasta od dowozu zagranicznego wytwarzała uczucie niepewności i stałego niepokoju oraz sprzyjała spekulacji. Dowóz artykułów rolnych był przecież uwarunkowany stanem pól w licznych krajach sąsiednich i w Europie północno-wschodniej, poza tym zaś mógł być w każdej chwili przerwany wskutek komplikacji politycznych, których nie brakło w XVI w. Wystarczy przypomnieć tak częste konflikty Karola V z Danią i notoryczną wrogość Lubeki wobec Holendrów jako głównych konkurentów handlowych tego miasta. Toteż Holendrzy ze szczególną uwagą obserwowali stan zaopatrzenia rynku gdańskiego oraz perspektywy dostaw zboża znad ujścia Wisły.

³⁶ Enquete ende Informatie, s. 16, 49, 56—61 itd. Gr. Pl. B. IV, Gravenhage 1705, s. 17, § XI. Chłopi osiedlali się i w innych miastach. P. Koster, *Hoorn in de middeleeuwen*, Amsterdam 1929, s. 100, 123.

³⁷ GAA, Ijz. Kapelle, I. 34 (Handv. v. Amst. 122); Arch. I, 1. E 6, n. 2. Wzmianki o migracji chłopów i mieszczan Waterlandu do Amsterdamu w I połowie XVI w.

³⁸ NA I, n. 801, § 8.

³⁹ PAS. Van Limburg Brouwer, *Bourgoensche Charters 1428—1482*, Amsterdam 1869, s. 46, 47. Gr. Pl. B. I, s. 311, 1484; II, s. 2053. NA I, n. 801.

⁴⁰ NA, n. 801; 370, 379.

Miało to znaczenie nie tylko dla Amsterdamu. Jego rola jako ośrodka dystrybucji artykułów rolnych i leśnych w Holandii i na terytoriach sąsiednich występuje już dosyć wyraźnie w ciągu I połowy XVI w. Sporządzenie mapy, na której można by nakreślić kierunek i granice re-eksportu produktów rolnych i leśnych dowożonych do Amsterdamu, natrafia na poważne trudności, niemniej pewne elementy takiej mapy są już obecnie możliwe do ustalenia. Tak więc można przyjąć, że Amsterdam i okoliczny Waterland żywiły się przede wszystkim importowanym zbożem pochodzącym głównie z krajów nadbałtyckich, choć oczywiście wchodził w grę również dowóz znad Wezery i Łąby oraz z Ditmarschen. Świadczą o tym nie tylko wypowiedzi władz miejskich, ale także fakt, że każdorazowe przerwanie komunikacji z terenami nadbałtyckimi powodowało wzrost cen żywności w Waterlandzie i Zach. Fryzji, nie dysponującej poza niewielkim obszarem wyspy Texel prawie żadnymi możliwościami rozwoju własnego rolnictwa⁴¹. Nie może również ulegać żadnej wątpliwości, że ludność omawianych terenów bardzo silnie zaangażowana w żegludze i rybołówstwie użytkowała dużo budulca, smoły, paku bałtyckiego oraz konopi i lnu tego samego pochodzenia. Warto przy tym podkreślić bardzo ścisły kontakt handlowy istniejący od XIV w. między tamtejszymi miastami, np. Hoorn i Enkhuizen a portami nadbałtyckimi, zwłaszcza zaś z Gdańskiem. Jednakże towary pochodzenia bałtyckiego były dostarczane z Amsterdamu również na jego południowe zaplecze. Lustracja z r. 1494 wyraźnie wspomina, że położone nieco na płd.-wschód od Amsterdamu miasto Arnhem było ośrodkiem zaopatrywania w zboże okolicznych chłopów, którzy ze swej strony dostarczali na targ masło i ser⁴². Biorąc pod uwagę nieznaczną odległość między Alkmaarem a Amsterdamem i innymi sąsiednimi portami, można przypuszczać, że mamy tu znowu do czynienia i ze zbożem importowanym. Haarlem w XV i XVI w., poważny ośrodek produkcji sukna, płótna oraz piwa, uprawiał również handel zbożem. Biorąc pod uwagę, że lustracje z 1494 i 1514 r. wskazują na zupełną słabość rolnictwa w tym rejonie, można przyjąć, że szło tu o zboże przywożone z innych terenów na potrzeby miasta i jego okolicy. Sprowadzano je na pewno częściowo z Amsterdamu; świadczy o tym protest władz Amsterdamu w r. 1477 przeciw nakładaniu nowych opłat na obywateli tego miasta przywożących zboże do Haarlem⁴³. Z pisma

⁴¹ Już w 1437 taksa cen maksymalnych na zboże w Amsterdamie przyjmuje za podstawę pruskie łaszty. *Bourgoensche Charters*, s. 38, 39. W 1452 r. dyplom książy wspomina o *die groote schepen, die dagelijcx met goeden gheladen komen by der Zee uyt Pruyssen upt anderen verren landen*. Owe duże statki używano do przewozu zboża, drzewa, soli, popiołu itd. *Handv. v. Amst.*, s. 28. Wiadomości o stałym dowozie zboża z Polski, Inflant, Hamburga, Bremy itd. w drugiej połowie XV i w XVI w. i o pełnej zależności Amsterdamu od tego dowozu są bardzo liczne. Podają przykładowo: GAA, Ijz. Kapelle I. 12 (kilka dokumentów z początków XVI w.), I. 10; tamże, *Privilegieboek*, s. 20; tamże, *Privilegieboek*, s. 20; tamże, Arch. Ijz. Kapelle 7 n. 15; Groot Memoriaal, I, f. 5, 22, 97, 171, 175, 176 itd. W NA II znajduje się dużo wiadomości o dowozie zboża z Bremy, Hamburga i Ditmarschen. O imporcie z Inflant i Meklemburgii por. W. S. Unger, *Hollandsche graanhandel*, s. 343 n. Por. także tegoż autora *De levensmiddelen voorziening*, s. 41.

⁴² *Encueste ende Informatie*, s. 42. Chłopi z nieurodzajnego Amstellandu zaopatrywali się częściowo w zboże prawdopodobnie w Amsterdamie i małych miastach. GAA, Archief, I. 05, n. 11.

⁴³ GAA, Groot Memoriaal, f. 85.

tego wyniku jednak, że i kupcy pochodzący z innych miast dostarczali zboże do Haarlem. Dowożono tam zwłaszcza pszenicę i zboże służące do wyrobu piwa. Pochodziły one z Nadrenii i Zelandii. Zapewne obywatele tego miasta usiłowali przejąć w swe ręce handel zbożem na miejscu i w okolicy⁴⁴. W każdym razie w r. 1494 widzieli w czasowym upadku tego handlu jedną z przyczyn złej sytuacji miasta. Można się z nimi zgodzić zważywszy, że dowóz niektórych zbóż był niezbędny nie tylko dla aprowizacji Haarlem i okolicy, ale i dla funkcjonowania jego przemysłu browarniczego. Nie wiadomo, czy i w jakim stopniu importowane zboże docierało z Amsterdamu i z portów sąsiednich do południowej Holandii, która korzystała także z dostaw z Francji, Nadrenii i Jülich. Można przyjąć, że uprzemysłowiona Lejda i jej okolice sprowadzały zboże z portów północnych, dokąd wywoziły dużą część swego sukna przeznaczonego dla klienteli zamorskiej w Europie północno-wschodniej i południowej. Pewne przekazy, które poniżej omówię, wskazują niezbicie, że w XVI w., a chyba i wcześniej, budulec pochodzenia bałtyckiego i później być może norweskiego, a mianowicie wówczas wańczos, klepka, maszty itd., rozchodził się szeroko na terenach środkowej Holandii⁴⁵. Drzewo to było niezbędne nie tylko dla budowy statków, domów itp., ale i dla utrzymania niezliczonych tam, bez których Holandia nie mogła istnieć.

Źródła, o których wspominałem, to rejestry celne z 1542—1545 sporządzone w związku z poborem opłat nadzwyczajnych wynoszących 10% wartości towarów wywożonych z Amsterdamu i kilku mniejszych miast⁴⁶. Rejestry te podają ilość i cenę towarów wywożonych przez poszczególne osoby oraz wysokość wniesionej opłaty. W większości wypadków podane jest miejsce zamieszkania właścicieli towaru oraz teren, na który zamierzano go przewieźć. Rejestry te spisane przez poborców ceł w Amsterdamie, Veere i wielu innych miejscowościach Holandii, złożone następnie w *Chambre des Comptes* w Brukseli, przechowywane są w Archiwach Królewskich w tymże mieście. Jest rzeczą dziwną, że ten ogromny zespół źródeł pierwszorzędnej wartości nie został dotąd należycie opracowany. Rejestry zawierają bardzo wiele cennych informacji dla tematyki nas tu interesującej. Pozwalają stwierdzić, że Amsterdam stanowił w 1542—45 stały teren zakupu wielu produktów najpewniej pochodzenia bałtyckiego. Tak więc dowiadujemy się, że bardzo liczni mieszkańcy Fryzji Wschodniej nabywali codziennie w Amsterdamie żyto, pszenicę i inne zboże, drzewo, popioły, smołę, konopie itp. i wywozili to do swego kraju. Poza tym kupowali tam sukno i inne produkty przemysłowe, sól, śledzie itd. Wśród tych zakupów stale występuje żyto. Rejestry wskazują dobitnie, że wymienieni w nich eksporterzy dysponowali raczej ograniczonymi środkami pieniężnymi. Byli to drobni kupcy, rybacy i szyprzy trudniący

⁴⁴ *Enquete ende Informatie*, s. 65. W II połowie XV w. obywatele Haarlem trudnili się handlem zbożem, które zapewne sprzedawali chłopom i ludności pobliskich mniejszych osad miejskich. W. S. U n g e r, *De levensmiddelen voorziening*, s. 37.

⁴⁵ Ch. C. woluminy 23355, 23356, 23357. Wskazują one m. in. na to, że wańczos, klepka i inne rodzaje budulca docierały w połowie XVI w. z Amsterdamu do wielu innych miast Holandii.

⁴⁶ Tamże. Są to wielkie woluminy, które na razie zbadałem dosyć powierzchownie. Dokładna analiza ich bogatej zawartości będzie wymagała ode mnie jeszcze dużo czasu.

się handlem. Występują pośród nich również kobiety. Nie ulega wątpliwości, że ludzie ci zaopatrywali się w Amsterdamie w towary przeznaczone zarówno na własny użytek, jak i na sprzedaż we Fryzji. Handel ten był zjawiskiem masowym i nie ma powodu do przypuszczeń, by ograniczał się tylko do okresu objętego naszymi rejestrami. Wynika z nich niezbicie, że ludność Wsch. Fryzji, trudniąca się głównie hodowlą bydła rogatego i owiec, rybolówstwem i żegluga była już w omawianym okresie w wysokim stopniu uzależniona od Amsterdamu pod względem dowozu artykułów rolnych, drzewa, soli, sukna i innych produktów brakujących we Fryzji. Nie było to jednak całkowite uzależnienie, ponieważ wiadomo skądinąd, że Fryzyjczycy odwiedzali również Bremę, Hamburg i inne porty i zapuszczali się nawet nad Bałtyk do Norwegii w tych samych celach, w jakich jeździli do Holandii⁴⁷.

Omawiane tu rejestry wskazują również, że podobnie jak w pierwszej połowie w. XV z Amsterdamu wywożono wiele towarów do Kempten, Zutfen, Deventer i innych miejscowości w Geldrii. Wymienia się przy tej sposobności m. in. wańczos, klepkę i inne rodzaje budulca, smołę, pak, konopie, piwo gdańskie (*Jopenbier*), jęczmień itd.⁴⁸ Żyto i pszenica są też reprezentowane, ale występują rzadziej, ponieważ tereny położone nad rzeką Ij nabywały najwięcej zboża na sąsiednich obszarach niemieckich⁴⁹. Niemniej import towarów nadbałtyckich miał bardzo duże znaczenie dla Kampen, Zutfen i Zwolle. Wyżej wspomniałem już o wańczosie, klepkach, które kupcy amsterdamscy dostarczali na swe holenderskie zaplecze. Nie zdążyłem jeszcze opracować dotychczas problemu cen artykułów nadbałtyckich w Amsterdamie w połowie XVI w. Analizowane tu rejestry dostarczają pod tym względem niezwykle licznych informacji. Na razie mogę tylko powiedzieć, że w latach 1542—1545 ceny zboża w Amsterdamie były stosunkowo wysokie w porównaniu z początkiem stulecia, ale wykazywały względną stałość. Droższą była niewątpliwie wynikiem wojny z Danią w 1542—1544, niemniej pewna stabilność cen mogłaby świadczyć, że rynek miejski był nieźle zaopatrzonej dzięki zapasom należącym do mieszczan nagromadzonym uprzednio przez magistrat. Trwał zdaje się dowóz zboża z Hamburga i Bremy⁵⁰. Możliwe również, że pewną ilość zboża i innych towarów bałtyckich przywozili hanzeaci przemycając je przez Sund pod tym pozorem, że są przeznaczone dla krajów nie podlegających cesarzowi. Przemyt ten mógł być uprawiany zwłaszcza przez lubeczian i kupców z innych miast wendyjskich, ponieważ korszystając z zwolnienia od opłaty celnej w Helsingör mogli

⁴⁷ NA II, n. 91, 92, 93, 94. Przekazy z początku lat sześćdziesiątych XVI w., ale dające informacje o sytuacji istniejącej wcześniej. O szybkim wroście m. Emden w połowie XVI w. por. NA I, n. 762. Niepokoił on poważnie władze Amsterdamu obawiające się rywalizacji z tej strony. Por. M. Battistini, *Lettere di Giovan Battista Guicciardini a Cosimo e Francesco de' Medici scritte dal Belgio 1559 al 1577*, „Bibliothèque de l'Institut Historique Belge de Rome“, Bruxelles—Rome 1950, s. 231, 232, 233. Emden nabierało znaczenia w związku z tym, że Anglicy skierowali tam wówczas eksport swego sukna, dawniej wysyłanego do Antwerpii. Przyciągało to do Emden towar, który Anglicy najchętniej kupowali, a mianowicie budulec, konopie, zboże, itp.

⁴⁸ Ch. C., *passim*.

⁴⁹ L. /W. Sneller, *Deventer, die Stadt der Jahrmärkte*, „Pfungstblätter des Hans. Geschichtsvereins“ t. XXV, 1936, s. 100—103.

⁵⁰ NA I, n. 432.

przeprowadzić się na zachód drogą przez Belt, co zresztą sami wtedy stwierdzili⁵¹. Regentka Małgorzata zgadzała się nawet we wrześniu na wysłanie przez kupców do Hiszpanii 300 ł. zboża, które cesarz mógłby od nich odkupić w Biskaya po wysokiej cenie przeszło 66 funtów fl. od łasztu⁵². Istnieją nawet dane pozwalające przypuszczać, że przynajmniej w ciągu r. 1543, mimo wojny Karola V z Krystianem III, kontakty handlowe z Gdańskiem nie były całkowicie przerwane⁵³. Były one jednak z holenderskiego punktu widzenia wysoce nie wystarczające, skoro w lipcu tegoż roku burmistrz Amsterdamu Henrik Direx przedłożył stanom Waterlandu projekt, by flota holenderska sforsowała Sund i popłynęła do Gdańska po zboże i inne potrzebne towary. Projekty takie właśnie z wymienieniem Gdańska, jako punktu docelowego, parokrotnie powstawały w Holandii w okresie zatargów z Danią w XVI w.⁵⁴ Plan amsterdamski nie został jednak tym razem zrealizowany zapewne w związku z zawarciem traktatu w Spirze w maju 1544 r., co oczywiście czasowo normalizowało żeglugę. Wojna z Danią dotkliwie jednak dała się we znaki Holendrom. Regentka, referując cesarzowi w swych listach ówczesną sytuację w Holandii, skarżyła się na nędzę panującą w tym kraju wskutek wojny, ale nie przypisywała jej w tym stopniu brakowi żywności i drożyznie, co zamarcu handlu morskiego⁵⁵. Staje tu przed nami inny aspekt problemu bałtyckiego w życiu gospodarczym Holandii. Wykazywałem już przy innej okazji, że tzw. żegluga wahadłowa, podstawa handlu holenderskiego w XVI i XVII w. istniała już od w. XVI. Statki holenderskie opuszczając porty macierzyste płynęły do Bretanii po sól, wino i towary południowe, po czym z tym ładunkiem płynęły do portów nadbałtyckich, gdzie sprzedawano przywiezione towary, nabywano zaś zboże, drzewo, popiół i inne produkty miejscowe przeznaczone dla Holandii i dla innych krajów Europy Zachodniej⁵⁶. Już w końcu XV w. statki holenderskie płynęły także do Hiszpanii i Portugalii, gdzie również mogły zaopatrzyć się w sól, owce i coraz częściej w artykuły kolonialne, sprzedając na miejscu własne i obce wyroby przemysłowe oraz towar nadbałtycki. Było to, mówiąc nawiasem, źródło przemytu kruszców z Hiszpanii i Portugalii do Holandii⁵⁷. Otóż przerwa lub poważne zakłócenie w komunikacji z krajami nadbałtyckimi paraliżowało z reguły bardzo ważny dla Holendrów handel z krajami Półwyspu Pirenejskiego, a także z Anglią i Francją. W ten sposób zamierało całe życie gospodarcze Holandii, ponieważ jednocześnie kurczyły się rynki zbytu dla jej produkcji sukna i płótna. Zadawało to nie tylko ciężki cios kupcom i rzemieślnikom, ale powodowało z miejsca skrajną nędzę ludności ubogiej zatrudnionej w żegludze, rzemiośle itp. Biorąc pod uwagę znaczną jej liczebność nie można się dziwić,

⁵¹ NA I, n. 405, 406, 407, 421, 435.

⁵² Tamże, n. 414, 421, 422.

⁵³ Tamże, n. 453.

⁵⁴ Tamże, n. 49, 449. Gdańsk określony jest zawsze jako obfite źródło taniego zboża. Według W. S. Ungera, *De levensmiddelen voorziening*, s. 48, około 81% zboża bałtyckiego importowanego do Holandii pochodziło z Gdańska.

⁵⁵ NA I, n. 393, 421, 414, 462.

⁵⁶ M. Małowist, *Studia*, s. 439.

⁵⁷ NA I, n. 619, 620. Raporty dcwódców eskadr holenderskich płynących do Hiszpanii i Portugalii w r. 1532 zawierają ciekawe dane o przemyśle złota i srebra do Holandii.

że zarówno regencja brukselska jak władze Amsterdamu obawiały się zawsze w takich wypadkach poważnych komplikacji społecznych⁵⁸. Jest chyba wiele prawdy w poglądzie Kuttnera, że głód i kryzys gospodarczy leżały u podstaw powstania ludowego w Niderlandach w r. 1563/1567⁵⁹. Analizowane poprzednio rejestry celne nie wymieniają ani razu wypadku wywozu produktów bałtyckich na Półwysep Pirenejski. Nie jest to jednak obraz kompletny. Tak więc obliczenia opłat pobranych z tytułu licencji od eksportu zboża w 1535—1541 w Antwerpii oraz w trzech miejscowościach położonych na wyspie Walcheren, a więc w Arnemuiden, Middelburgu i Veere wskazują, że przez te porty przechodziły transporyt zboża zapewne przeznaczonego dla krajów Półwyspu Pirenejskiego⁶⁰. Arnemuiden i Vere były uczęszczane przez szyprów holenderskich podczas ich wypraw do Hiszpanii i Portugalii⁶¹. Zachowane z r. 1541—1545 rejestry cła pobieranego w Arnemuiden, bardzo ważnej komorze celnej niderlandzkiej, zawierają liczne wzmianki o statkach należących do Holendrów, płynących z Amsterdamu i innych portów Waterlandu na zachód do portów biskajskich, do Andaluzji (tu wymienia się często San Lucar de Barrameda), do Lizbony i do południowej Portugalii (Algarve). Na statkach tych transportowano poza sukniem i płótnem, wańczos, dyle, deszczulki, rzemień (na wiosła), maszty, kłópkę, dziegieć, pak, len, konopie itp.⁶² Był to chyba głównie towar bałtycki zważywszy, że porty norweskie, skąd zwykle również sprowadzano drzewo, jako podległe królowi Danii nie były wówczas dostępne dla Holendrów. Tylko jeden raz w rejestrze zapisano, że Heyndrick Roerlaes z Amsterdamu zamierza wysłać do Katalonii dwie setki norweskich dyli⁶³. Należy tu dodać, że w omawianym rejestrze znajdujemy zapiski o dowozie drzewa i produktów pochodnych z Holandii nie tylko na Półwysep Pirenejski, ale i do Anglii, a zwłaszcza do Londynu (dokąd docierają gdańskie skrzynie), a także do Rouen, Bretanii i Bordeaux⁶⁴. Wzmianki o wywozie zboża i mąki pochodzą dopiero z 1545 r., a więc po upływie dłuższego czasu od zawarcia pokoju w Spirze i gdy zapewne znikły cbawy związane z trudnościami w komunikacji z krajami nadbałtyckimi. Są to zresztą zapiski raczej nieliczne. Tak więc w drugiej połowie r. 1545 dwaj obywatele Middelburga wysyłają do Biskai i do Anglii żyto i pszenicę, przy czym pierwsze wymienione jest wyraźnie jako pochodzące z obszarów

⁵⁸ Tamże, n. 40, 52. W r. 1532 szacowano liczbę osób zatrudnionych w żegludze ze wschodnią i zachodnią Europą na ok. 8 000—12 000, co z rodzinami dawało już pokaźną liczbę ok. 30 000 do 60 000 ludzi. Należy dodać, że w ciągu XVI w. flota holenderska znacznie wzrosła.

⁵⁹ E. Kuttner, *Het Hongerjaar 1566*, Amsterdam 1949, passim.

⁶⁰ NA I, s. 625, 626.

⁶¹ W. S. Unger, *Middelburg als handelsstad (XII^e tot XVI^e eeuw)*, Middelburg 1935, s. 48, 72, 79. Autor zwraca uwagę na opis Guicciardiniego z 1535 r., w którym Arnemuiden przedstawione jest jako ważny punkt dróg morskich sięgających na wschód do Narwy, a na pld. zachód poprzez Francję i porty Półwyspu Pirenejskiego do Livorno.

⁶² Ch. C. vol. 23370, 23371, 23372. Dane z drugiej połowy r. 1543, z 1544 i 1545. Najliczniej występują w spisach kupcy lub szyprowie z Amsterdamu, ale obok nich obywatele Waterlandu, a zwłaszcza Enkhuisen, Hoorn, Purmerend. Zdarzają się kupcy z Haarlem, Middelburga, Vere i innych miast.

⁶³ Ch. C. vol. 23371, f. 8.

⁶⁴ Ch. C. vol. 23370, f. 10, 12; 23371, f. 1, 2, 4, 6, 8, 9; 23372, f. 1, 5, 9, 10.

hanzeatyckich, a więc może nadbałtyckich (*oostersche rogge*). Pszenica pochodziła z Jülich⁶⁵. W innym wypadku pewien kupiec holenderski Jan van Garte transportuje na statku bremeńskim 6 ł. pszenicy i 3 ł. żyta na Wyspy Kanaryjskie (Kanaryen)⁶⁶. Zboże to również określono jako *oostersche*, ale być może pochodziło z obszarów w dorzeczu Wezery. Arnemuiden było punktem przeładunku towarów przewożonych z południo-zachodu na północo-wschód i w kierunku odwrotnym. Tak więc w r. 1545 port ten opuszczały statki z ładunkami soli z Brouage, a może i z Zelandii, przeznaczonymi dla krajów nadbałtyckich. Przy okazji dowiadujemy się, że w Arnemuiden zatrzymywały się okręty, które przewożąc sól bretańską, miały płynąć do Amsterdamu, a następnie na wschód po zboże. Świadczy o tym fakt, że celnik nazywa je *roggeschepen*⁶⁷. Arnemuiden było więc ważnym etapem w holenderskiej żegludze między Europą południowo-zachodnią i północno-wschodnią. Należy podkreślić, że wprawdzie w latach czterdziestych XVI w. dominowali tam w tej dziedzinie kupcy i szyprowie z Amsterdamu, ale i mieszkańcy innych miast Waterlandu, a szczególnie obywatele Enkhuizen często zawijali do tamtejszego portu, o czym m. in. informują nas omawiane już rejestry celne⁶⁸. Nie można, rzecz jasna, stwierdzić na tej podstawie, czy posługiwali się własnym kapitałem, czy też, jak to się stało później, byli uzależnieni finansowo od kupców Amsterdamu. Rejestry celne z Arnemuiden nie wymieniają prawie wcale hanzeatów, co jednak bynajmniej nie świadczy, że ci ostatni nie odgrywali poważnej roli w handlu między wschodem i zachodem. Dzięki badaniom Ungera wiadomo, że kupcy hanzeatyccy, a szczególnie Gdańszczanie odbywający podróże z ciężkimi towarami do płd. Niderlandów, Anglii, Francji i na Półwysep Pirenejski zatrzymywali się w Vere. Było ono położone również na wyspie Walcheren i ostro rywalizowało z innymi tamtejszymi miastami, a zwłaszcza z Middelburgiem, którego właściwym portem było Arnemuiden⁶⁹.

W XVI w., a zwłaszcza w jego pierwszej połowie, stare miasta Hanzy, a zwłaszcza Lubeka i Gdańsk, reprezentowały jeszcze bardzo znaczną potęgę morską, obok nich zaś zaczynał wyrastać Hamburg. Holendrzy bardzo poważnie liczyli się jeszcze z groźną konkurencją z tej strony, m. in. także na rynkach hiszpańskich i portugalskich. Dawne badania Hirsch'a oraz ogłoszona niedawno wyczerpująca monografia Virginii Rau dowodzi, że

⁶⁵ Ch. C. vol. 23372, f. 8—10.

⁶⁶ Ch. C. vol. 23371, f. 29. Wyrazy *Oostland* i *oostersch* nie miały całkowicie sprecyzowanego sensu pod względem geograficznym. W zasadzie odnosiły się do wszystkich terenów położonych na północy wschód od Niderlandów, jednakże bardzo często określano w ten sposób głównie obszary nadbałtyckie. W danym wypadku przypuszczam, że na statku należącym do obywatela Bremy przewożono zboże pochodzące raczej z zaplecza tego miasta.

⁶⁷ Ch. C. vol. 23372, f. 5. 31 maja 1545 Diedrick Borstman z Amsterdamu rejestruje w Arnemuiden 14 setek soli z Brouage, które miały być przeładowane na rozmaite *roggeschepen* płynące do Amsterdamu, a następnie *naar Oosten*. Wyprawy po żyto były kierowane przeważnie nad Bałtyk.

⁶⁸ Ch. C., *passim*.

⁶⁹ W. S. Unger, *Middelburg*, s. 68 nn. W rejestrach ceł pobieranych w Vere w 1543 i 1544 r. stosunkowo często wymienia się Gdańszczan transportujących drzewo i inne towary leśne na Półwysep Pirenejski. Ch. C. 23429, *passim*. Rejestr bez paginacji.

w ciągu XVI w. kontakty hanzeatyckie i holenderskie z Hiszpanią i Portugalią były bardzo ożywione. Podstawę tego handlu stanowiło drzewo i produkty pochodne oraz zboże wywożone znad Bałtyku oraz sól, owoce, wino i niektóre inne towary eksportowane z Półwyspu Pirenejskiego⁷⁰. Należy tu zaznaczyć, że korespondencja agenta handlowego Gomesa działającego w Lizbonie w okresie 1563—1578 zdaje się wskazywać, że czynnikiem decydującym w zakresie kształtowania się tamtejszych cen na pszenicę był wówczas import z Bretanii⁷¹. Jest to zrozumiałe zważywszy, że import pszenicy z Niemiec i krajów nadbałtyckich nie był wtedy zbyt wielki. Niemniej na pewno zarówno Holendrzy, jak hanzeaci dostarczali na Półwysep Pirenejski pewne ilości pszenicy, a zwłaszcza innych zbóż. Świadczy o tym fakt, że kontakty między Holandią a Hiszpanią i Portugalią trwały. Holenderskie przekazy źródłowe wspominają o tym, że Hiszpanie zakupuują stale zboże w Amsterdamie, miejscami zaś znajdujemy tam wzmianki o wywozie bliżej nieokreślonych, ale „dużych“ ilości zboża z Amsterdamu do Hiszpanii i Portugalii⁷². Holendrzy przywiązywali do handlu z półwyspem duże znaczenie i po krótkiej przerwie na początku rewolucji energicznie zabiegali o utrzymanie w swym ręku dostaw towarów bałtyckich do państw Filipa II. W interesujący sposób motywowali swoje stanowisko w piśmie do królowej Elżbiety z 4 maja 1592 r. Podkreślali w nim, że bez handlu morskiego między wschodem i zachodem ich gospodarka nie może istnieć, w kraju zaś dojdzie do masowego bezrobocia i emigracji. Z drugiej strony wielkie masy zboża to prawie jedyny przedmiot handlu i podstawa dobrobytu szlachty i kupców Oostlandu. Nic ich więc nie powstrzyma przed eksportowaniem tego towaru. Podobnie nie da się powstrzymać władcy Hiszpanii przed zaopatrywaniem się w zboże na tamtych terenach, w wyniku czego handel ten skieruje się na inne drogi, Holandia zaś straci źródło dochodów. Kupcy i żeglarze przeniosą się do Danii, Norwegii, Hamburga, Gdańska, *voires mesmes en Pouloigne et ailleurs*, skąd będą mogli swobodnie uprawiać handel z zachodem⁷³. Tekst ten być może wyolbrzymiał nieco demagogicznie rolę Holendrów, a zwłaszcza Amsterdamu w obrocie towarowym między Europą północno-wschodnią a pld. Niderlandami, Hiszpanią i Portugalią. Niemniej należy stwierdzić, że w 1582 i 1584 r. władze hiszpańskie podejmowały dosyć energiczne kroki, by zapewnić dostawy zboża

⁷⁰ T. Hirsch, op. cit., s. 84, 85; V. Rau, *A exploração e o comércio do sal de Setúbal. Estudo de Historia Economica* t. I, Lisboa 1952, s. 94, 100, 113, 117 nn. W. S. Unger, *Middelburg*, s. 141. Wywóz zboża hanzeatyckiego do Hiszpanii i Portugalii na statkach holenderskich.

⁷¹ J. G. Da Silva, *Marchandises et Finances, II. Lettres de Lisbonne 1563—1578*, Paris 1959, n. 1, 3, 8, 9, 15, 18, 19 itd. W listach wspomina się o niewątpliwie stałym dowozie zboża z „Flandes“ czyli z Niderlandów, a także z Anglii. W obu wypadkach wchodził w grę na pewno reeksport zboża sprowadzonego do obu tych krajów znad Bałtyku.

⁷² NA I, n. 800; II, n. 144, 211, 341, 606, 608, 614, 895. Rynek zbożowy w Amsterdamie reagował w II połowie XVI w. na wahania cen w Sewilli i Lizbonie, co najlepiej świadczy o dosyć ścisłych kontaktach handlowych.

⁷³ N. Japikse, *Resolutien der Staten Generaal van 1576 tot 1609*, RGP nr 78. W piśmie tym Holendrzy oświadczają, że eksport do Toskanii i innych obszarów Włoch nie może kompensować utraty rynku w państwach Filipa II, bo przecież wiadomo, że Włochy potrzebują tylko niewiele żywności z zewnątrz. Inna kwestia, że w 1593 r. Holendrzy wywieźli bardzo dużo zboża do Włoch, ale był to okres wielkiego nieurodzaju w krajach śródziemnomorskich.

z Gdańska dla pld. Niderlandów, Hiszpanii i Portugalii, podległej w tej epoce Filipowi II ⁷⁴.

W ciągu XV i XVI w. Holendrzy zdołali częściowo opanować pośrednictwo w handlu między krajami nadbałtyckimi i Anglią, mimo że bezpośrednie kontakty były w tej dziedzinie bardzo ożywione. Zagadnienia te poruszyła niedawno w stosunku do XV w. badaczka holenderska Kerling, która jednak nie uwzględniła prawie źródeł z krajów nadbałtyckich ⁷⁵. Nie znając dotąd należycie angielskiego materiału źródłowego nie chciałbym wnikać w te sprawy. Warto jednak przypomnieć, że w ciągu XV i XVI w. Holendrzy eksportowali do krajów nadbałtyckich niemało sukna angielskiego, mimo że Anglicy zdołali obronić swe pozycje w tej dziedzinie nawet przed hanzeatami, od dawna przecież aż do XVI w. posiadającymi bardzo silne stanowisko w handlu z Anglią. Z ogłoszonej ostatnio pracy Hinton'a wynika, że mniej więcej do 1620 r. Holendrzy importowali również do Anglii część zboża i drzewa, konopi i innych towarów z krajów nadbałtyckich, rywalizując zwycięsko z Anglikami i kupcami z miast hanzeatyckich ⁷⁶. Udział Holendrów w handlu morskim między Anglią i terenami Europy pñ.-wschodniej znajduje zresztą pełne odbicie w źródłach opublikowanych prac H. J. Smita. Na tej podstawie odnoszę wrażenie, że w XV w. i przynajmniej w pierwszej połowie następnego stulecia w eksporcie produktów nadbałtyckich dostarczanych przez Holendrów do Anglii przeważały od XIV w. drzewo, smoła, dziegieć itp., natomiast zboże częściej przywożono z Anglii do Holandii niż na odwrót ⁷⁷. Być może Gdańszczanie, Inflantczycy i Anglicy przywozili je bezpośrednio z portów bałtyckich. Hinton jest zdania, że w XVI w. stanowiło ono główny ekwiwalent sukna angielskiego wywożonego do portów polskich przez członków Eastland Company założonej w r. 1579. Uważa on, że zapotrzebowanie na ten produkt wzrastało w Anglii bardzo silnie począwszy od r. 1530, gdy w związku z przewrotem cen artykuły rolne zaczęły tam szybko drożeć ⁷⁸. Sprawa wymaga jednak dalszego wyjaśnienia w oparciu o polski materiał źródłowy, którego Hinton nie wykorzystał.

Tak więc w ciągu XV i XVI w. wzrasta ogromnie znaczenie Holandii w zakresie odbioru i dystrybucji produktów nadbałtyckich w skali ogólnoeuropejskiej. Na schyłku tego stulecia dostarcza je również do Włoch, choć — jak się wydaje — nowy ten rynek odgrywał raczej rolę drugorzędną poza okresami wielkich nieurodzajów, jak np. w 1593 r. ⁷⁹ Wiemy, że we wrześniu 1539 r. Giovan Battista Guicciardini (starszy) bawiąc w Antwerpii wynajął tam statek celem przewozu partii zboża do Livorno i Civitavecchia. Należało ono do spółki złożonej z Florentyńczyków dzia-

⁷⁴ NA II, n. 888, 916.

⁷⁵ N. J. M. Kerling, *Commercial Relations of Holland and Zealand with England from the late 13-th century to the close of the middle ages*, Leiden 1954.

⁷⁶ R. W. K. Hinton, *The Eastland Trade and the Common Weal in the seventeenth Century*, Cambridge 1959, s. 10, 11, 37.

⁷⁷ H. J. Smit, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Engeland, Schottland en Jerland*, 1, I, II, RGP nr 65, 1928, n. 198, 327, 711, 710, 736, 1662 itd.

⁷⁸ R. W. K. Hinton, op. cit., s. 2 nn, 40 itd. Według Hinton'a około 0,9 eksportu angielskiego do Gdańska, Elbląga i Królewca na przełomie XVI i XVII w. obejmowało sukno.

⁷⁹ Por. przypis 73. Z. W. Sneller, *De drie cargaisonnen rogge van Daniel van der Meulen c. s. anno 1592 en hun verzekering*, Amstelodanum 1935, XXXII, s. 89 nn.

lających na terenie Antwerpii⁸⁰. W związku z tym nasuwa się pytanie, czy i ewentualnie w jakim stopniu kapitały należące do potężnego kupiectwa i finansjery międzynarodowej skoncentrowanej w Antwerpii, a więc w bezpośrednim sąsiedztwie Holandii, oddziaływały także na sytuację w handlu bałtyckim. Przy obecnym stanie badań nie podobna dać na to stanowczej odpowiedzi. Na podstawie bądź co bądź bardzo licznych opracowań dotyczących dziejów Antwerpii w epoce jej rozkwitu w XVI w. odnosi się wrażenie, że skoncentrowane tam bogate kupiectwo i finansjera międzynarodowa w stosunkowo słabym stopniu angażowały się w handel towarami ciężkimi, ale tanimi. Obrót takimi towarami, jak zboże, drzewo czy sól, przynosił przecież mniejsze zyski niż handel artykułami droższymi. Korzenie i inne produkty kolonialne, tak bardzo wówczas poszukiwana miedź i srebro, a przede wszystkim operacje finansowe oto dziedzina szczególnie atrakcyjna dla posiadaczy wielkich kapitałów. Antwerpia była jednak poza tym najważniejszym punktem dystrybucji angielskiego sukna na kontynencie, tam również napływały różnorodne produkty południowych Niderlandów, a mianowicie rozmaite rodzaje sukna i płótna przeznaczone głównie dla Europy południowej i dla krajów zamorskich, kobierce itd. Niektóre rejestry opłat portowych w Antwerpii z lat 1542/1543 wymieniają wśród artykułów stale eksportowanych wełnę *d'Autruche*, czyli pochodzącą z Europy wschodniej oraz znaczne ilości wyprawionych skór⁸¹. Ową wełnę dostarczali zapewne głównie hanzeaci z Pomorza Zach. i z Gdańska. Co się tyczy skór, to w XVI w. Malines było ważnym ośrodkiem garbarskim. Wiemy skądinąd, że właśnie do Brabancji pędzono co roku z Fryzji duże stada bydła rogatego, że sprowadzano skóry drogą morską z Europy wschodniej i północnej⁸². Nie jest bynajmniej wykluczone, że Antwerpia posiadająca kontakty handlowe z Lipskiem i Wrocławiem importowała wełnę i skóry wywożone w tym okresie z Polski do tych miast w pokaźnych ilościach. To samo może dotyczyło futer często występujących w rejestrach ceł opłacanych od towarów wysyłanych z Antwerpii i Bruges na Półwysep Pirenejski przez kupców hiszpańskich i portugalskich⁸³. Oczywiście ta ostatnia kategoria towarów mogła pochodzić również z portów nadbałtyckich, choć — jak wiadomo — eksport futer rosyjskich i litewskich już na schyłku XV w. zaczął przenosić się na drogi lądowe. Nas jednak interesuje tu najbardziej problem udziału kapitału antwerpskiego w handlu krajów bałtyckich z zachodem. Otóż należy stwierdzić przede wszystkim, że wprawdzie istniał dowóz zboża i drzewa z Europy pñ.-wschodniej, ale nie miał dla Antwerpii tak podstawowego znaczenia, jak np. dla miast holenderskich. Antwerpia mogła łatwiej niż Holandia pokrywać własne potrzeby drogą dowozu artykułów rolnych z urodzajnych terenów Artois, pñd. Flandrii czy Pikardii. Co się tyczy drzewa, smoły i innych towarów niezbędnych do budowy okrętów, to były one mniej potrzebne niż w Ho-

⁸⁰ M. Battistini, op. cit., s. 63; W. S. U n g e r, *Hollandsche graanhandel*, s. 352.

⁸¹ Ch. C. vol. 23497, Rejestr poboru cła szóstego denara od towarów wywożonych z Antwerpii w r. 1542; f. 36, 37, 39, 42 itd.

⁸² NA I, n. 864; *Register van Charters en Bescheiden in het Oude Archief van Kampen*, I, Kampen 1862, n. 840, II, 1863, n. 1050, 1053, 1271 itd.

⁸³ Ch. C. vol. 23370, f. 1, 8, 9, 10 itd.

landii, ponieważ Antwerpia nigdy nie rozwinęła własnej żeglugi na wielką skalę. Zresztą hanzeaci już w XV w. woleli dowozić ciężkie towary do Vere, Arnemuiden czy Amsterdamu, ponieważ port nad Skaldą był zbyt płytki dla dużych statków transportujących ciężkie towary. Wydaje się więc, że Antwerpia ani nie posiadała takich możliwości jak Holandia w zakresie handlu zbożowego i drzewnego, ani nie była w tym w równym stopniu zainteresowana. Zdają się na to wskazywać również badania Denucé⁸⁴. Cenne rozprawy Jeannina nie wniosły pod tym względem wiele nowych informacji⁸⁵. Sprawa wymaga dalszych badań. Istnieją jednak podstawy do przypuszczeń, że w pewnych momentach kupiectwo antweperskie żywiej interesowało się dowozem zboża. Tak więc dowiadujemy się, że jesienią 1556 r., gdy Niderlandy były zagrożone głodem, kupiec Peter Back czy też Fecque z Antwerpii wraz ze swymi spółnikami udali się do Amsterdamu i tam zawarli umowy o dostawę zboża z rozmaitymi kupcami miejscowymi i hanzeatami, którzy mieli zapasy względnie swoich reprezentantów w Gdańsku, Rydze i Rewlu. Kontrahenci Backa i spółki zobowiązali się dostarczyć zboże w kilku partiach w ciągu 1557 r. Jednakże później odmówili motywując to nowym rozporządzeniem rządu zabraniającym wywozu tego towaru. Back uważał, że chcieliby oni w ten sposób wykorzystać wzrost cen zboża nie tylko w Niderlandach, ale także w Anglii i Hiszpanii, i wysłać zboże bezpośrednio z portów bałtyckich do tych miejsc, gdzie mogliby osiągnąć największe zyski. W tej sprawie interweniował również namiestnik Niderlandów, który w jednym ze swych pism odsłania niektóre tajniki spekulacji zbożowej. Stwierdza on, że kupcy niderlandzcy stale zawierają umowy między sobą lub z hanzeatami w sprawie dowozu zboża z *Oostlandu* w terminie 2 do 6 miesięcy, przy czym oferują ceny wyższe od aktualnie obowiązujących na rynku. W ten sposób wywołują w kraju obawę przed drożyzną, co oczywiście prowokuje jej wybuch, sami zaś na tym zarabiają, ponieważ dysponują poważnymi ilościami niezbędnego towaru. Był to system uprawiany od dawna i wywoływał on bezowocną zresztą interwencję rządu już od początku XVI w.⁸⁶ Utrzymał się także w II połowie XVI w. powodując analogiczne kolizje z władzami. Tak więc w r. 1565, znowu w okresie wielkiego nieurodzaju i klęski głodowej, władze niderlandzkie zastanawiały się, czy nie zabronić wyżej przedstawionych umów. Dowiadujemy się wówczas, że pewni kupcy antweperscy oraz hanzeaci przebywający w Antwerpii zakupili dużo zboża w Amsterdamie, nad Bałtykiem i w innych punktach, ale nie chcieli go sprzedać, prowokując w ten sposób wzrost cen. „Schout“ Amsterdamu pisze, że pewni obywatele Antwerpii zawarli uprzednio z kupcami Amsterdamu umowy o dostawę zboża na termin, którego ich kontrahenci zapewne nie będą mogli dotrzymać, ponieważ zawiedli ich dostawcy gdańscy. Jeżeliby

⁸⁴ J. Denucé, *De Hanze en de Antwerpsche Handelscompagnieën op de Oostzeelanden*, Antwerpen 1938, s. XXI, passim. Hanzeaci sprowadzali zboże do Antwerpii, ale w transakcjach nadbałtyckich wielkich kupców antweperskich jest ono słabo reprezentowane; budulec odgrywa w tej dziedzinie większą rolę, kupcy ci interesują się natomiast żywo zakupem konopi, lnu, futer rosyjskich, skór itp.

⁸⁵ P. Jeannin, *Les relations économiques des villes de la Baltique avec Anvers au XVI^e siècle*, „Vierteljahrsschrift f. Sozial und Wirtschaftsgeschichte“ XLIII, 3, 4.

⁸⁶ NA I, n. 800, 801, 805, 806, s. 592, ods. 5.

wspomniani Amsterdamszczykowie zostali zmuszeni do dotrzymania kontraktu, wtedy — zdaniem autora listu — zakupy te spotęgują popyt na zboże i tym samym sprowokują dalszy wzrost cen już i bez tego bardzo wysokich⁸⁷. Był to oczywiście argument częściowo demagogiczny. „Schout“ Amsterdamu, reprezentujący interesy obywateli tego miasta, bronił wobec władz miejscowych kupców zbożowych, którzy w okresie drożyzny nie chcieli zapewne wyrzec się części zysku ze sprzedaży zboża na rzecz swych antwerpskich kontrahentów. Wskazuje to jednak, że szczególnie w czasach nieurodzaju i wzrostu cen zboża rozmaici kupcy antwerpscy zawierali umowy z kupcami amsterdamskimi o dostawę artykułów rolnych na jakiś określony z góry termin. Nie ulega wątpliwości, że wpłacali im z góry część należności tak, jak to było powszechnie praktykowane przy takich transakcjach. Wzmagало to możliwości finansowe kupców amsterdamskich, którzy — jak pisze „Schout“ Amsterdamu w 1565 r. — stosowali analogiczne metody wobec Gdańszczan. Ci ostatni w czasie pobytu w Amsterdamie pobierali zaliczki od obywateli miasta w zamian za obietnicę dostarczenia zboża na określony termin do odbioru w Gdańsku. Sumy te przesyłali swym spółnikom przebywającym w Gdańsku, ci zaś skupywali za to zboże w Polsce. Wskutek tego, jak twierdzi autor omawianego pisma, Polacy przestają samodzielnie dostarczać zboże do Gdańska, co jest szkodliwe dla Holendrów⁸⁸. „Schout“ obawiał się widocznie zupełnego zmonopolizowania handlu zbożem polskim w ręku Gdańszczan, co wzmacniało ich pozycję w stosunku do kupców niderlandzkich. Można by na tej podstawie przypuszczać, że mimo wszelkich przeszkód stawianych przez Gdańszczan, Holendrzy nie utracili całkowicie kontaktu z polskimi dostawcami zboża do tego miasta, względnie że przenikali na jego zaplecze.

Przedstawiony powyżej materiał źródłowy wskazuje również, że zależność kupców i producentów polskich od gdańskich odbiorców zboża w XVI w. była nie tylko wynikiem oddziaływania gdańskiego kapitału handlowego, ale że były w tym zaangażowane i kapitały holenderskie, a przynajmniej w pewnych okresach również antwerpskie. Wymaga to jednak dalszych badań na terenie archiwów, w Amsterdamie bowiem nie znalazłem żadnych przekazów źródłowych dotyczących tego ważnego problemu. W każdym razie wydaje mi się, że stwierdzone tu zjawisko ułatwia nam zrozumienie niewątpliwego olbrzymiego wpływu Gdańszczan na życie gospodarcze reszty Polski.

Wszystko to rzuca nieco światła na funkcjonowanie rynku towarowego w Amsterdamie w XVI w. Musiał tam być już szeroko stosowany system transakcji zawieranych na kredyt. Dawał on przewagę kupcom dysponu-

⁸⁷ NA II, 379, n. 811.

⁸⁸ NA II, n. 370. „Schout“ szacuje sumy pobierane na kredyt przez Gdańszczan w Amsterdamie na wiele tysięcy guldenów. Bardzo silnie podkreśla, że wprawdzie Holandia zależna jest od Polski i terenów hanzeatyckich pod względem dostaw zboża, ale z kolei jest prawie jedynym źródłem dopływu gotówki do tych krajów. Inny dyplomata na służbie habsburskiej, Adam de Wiesznik, przebywający w Danii stwierdza w I połowie 1565 r., że Gdańsk i polska szlachta są ogromnie niezadowoleni ze zgody Zygmunta Augusta na zamknięcie Sundu w związku z wojną z Rosją. Dają mu do zrozumienia, że nie zapłacą podatku wojennego *comme il secut que tous leur principaux revenus sont en bleds et choses que se vendent annuellement au jour de 3 rois pour l'enmener hors du pays par ledit Sond*.

jącym większymi środkami pieniężnymi, którzy dzięki swej przewadze w tej dziedzinie byli zdolni koncentrować w swym ręku znaczne ilości importowanego zboża i w ten sposób wywierać wpływ na kształtowanie się jego cen i to nie tylko na rynkach holenderskich. W ten sposób stają się w pełni zrozumiałe ustawiczne narzekania władz rządowych na to, że kupcy amsterdamscy sztucznie prowokują drożyznę, że uprawiają tak wówczas znienawidzony system monopolu i to na artykuły pierwszej potrzeby⁸⁹. Wiemy zresztą skądinąd, że obywatele Amsterdamu stosowali zbliżone metody wobec producentów holenderskich. Tak więc nabywali po bardzo niskiej cenie zboże „na pniu“, stosując system zaliczek wpłaconych rolnikom na poczet przyszłych dostaw. Udzielali również pożyczek ludności wiejskiej (także szlachcie), które dłużnicy zobowiązywali się zwracać w postaci rent dożywotnich i innych płatnych w zbożu⁹⁰. Biorąc pod uwagę przewagę pieniężną kupców amsterdamskich nad znakomitą większością obywateli innych miast Holandii w XVI w., system ten mógł w niemałym stopniu oddziaływać ujemnie na stan aprowizacji kraju. Jeżeli się zważy, że wszystko to odbywało się w okresie wzrostu cen produktów rolnych na zachodzie szczególnie ostrego w II połowie XVI w., to należy przyjąć, że handel zbożowy był bardzo ważnym źródłem akumulacji kapitału przede wszystkim w ręku kupców amsterdamskich. Musieli oni oczywiście dzielić się zyskiem z kupcami miast nadbałtyckich, głównie z Gdańszczanami, którzy w XV i XVI w. stosując system zaliczek płatnych producentom na poczet przyszłych dostaw w wysokim stopniu uzależnili od siebie swych kontrahentów krajowych, a dzięki szerokiej autonomii miasta w zakresie handlu morskiego mogli wywierać presję na sytuację na Zachodzie; m. in. ze względu na ogromną rolę Gdańszczan w handlu zbożowym, drzewnym itp., amsterdamscy kupcy byli skłonni zawierać z nimi umowy, w których cenę zboża określano raczej w sposób bardzo korzystny dla dostawców. Oczywiście były w Amsterdamie i inne tendencje zmierzające do tego, by zmusić Gdańszczan do sprzedaży przywiezionego zboża na warunkach mniej korzystnych. W tym celu korzystano z wydawanych przez rząd zakazów reeksportu zboża w okresie nieurodzajów. Gdy w związku z drożyzną powodowaną takimi klęskami Gdańszczanie masowo dowozili artykuły rolne do Amsterdamu, co powodowało oczywiście szybki spadek cen, nie pozwalano im mimo wszystko na reeksport nie tylko za granicę, ale nawet do innych miejscowości w Niderlandach, gdzie panował brak żywności. Powoływano się oczywiście na obowiązujące przepisy i czasem przedłużano okres ich trwania. Wywoływało to ostre protesty ze strony Gdańska⁹¹. W związku z tym powstaje konieczność przeprowadzenia badań

⁸⁹ P. A. Meilink, *Archieven van den Staten van Holland et hat opgevolgde gewestelijke besturen* t. I, Gravenhage 1929, n. 307; Gr. Pl. B. I. s. 311, 1481; NA I, n. 801 etc.

⁹⁰ Gr. Pl. B. I. W r. 1571 Filip II określił tego typu transakcje jako lichwiarskie, a zysk z nich uznał za niesprawiedliwy.

⁹¹ Tak było w 1557/1558, gdy dowóz zboża z Gdańska położył kres straszliwej klęsce głodu i drożyzny szalejącej w Niderlandach. NA II, n. 8. Analogiczna sytuacja w 1562 i 1563 r. Tamże, n. 195. Władze centralne zwalczały te „praktyki“ stosowane wobec Gdańszczan obawiając się, że zaczną oni omijać Niderlandy w swych dostawach zboża dla Zachodu. Z drugiej strony Amsterdam zawsze używał tego samego argumentu, gdy chciał skłonić władze centralne do rezygnacji z ogłoszenia zakazu wywozu zboża z Holandii.

porównawczych między cenami zboża w portach nadbałtyckich, a zwłaszcza w Gdańsku, a ich poziomem w Holandii i w innych krajach Europy Zachodniej. Jest to zadanie wykonalne, ale oczywiście wymagające długotrwałych badań. Na razie można tylko stwierdzić, że obserwatorzy zachodni na ogół uważali w XVI w. żywność w Polsce za bardzo taną⁹². Oczywiście posługiwali się własnymi kryteriami porównawczymi. Na tej podstawie niepodobna jednak orzec, czy sprawa przedstawiała się podobnie z punktu widzenia ludności naszego kraju.

Już z powyższych wywodów wynika, że Anglia była jednym z ważnych odbiorców nadbałtyckich produktów gospodarki rolnej, hodowlanej i leśnej. Niemniej nie znając należycie sytuacji na terenie Anglii, nie chciałbym sprawy tej tutaj poruszać. Na razie wystarczy stwierdzić, że zarówno drogą kontaktów z miastami hanzeatyckimi, jak za pośrednictwem Holendrów Anglia nabywała dużo drzewa, smoły, konopi, lnu i wełny, a także zboża z Gdańska i innych portów Bałtyku, przy czym wydaje się, że duże ilości zboża dopiero stosunkowo późno zajęły wybitne miejsce w imporcie bałtyckim na wyspy brytyjskie, wyjąwszy oczywiście okresy nieurodzaju. Nie wykluczone więc, że w XVI w. bilans płatniczy w handlu z krajami nadbałtyckimi eksportującymi artykuły rolne i leśne układał się dla Anglii korzystniej niż dla Holendrów.

W artykule niniejszym poruszałem już wielokrotnie problem dostaw nadbałtyckich produktów rolnych i leśnych do Hiszpanii i Portugalii. Przy obecnym, bardzo niepomyślnym stanie badań w dziedzinie dziejów gospodarczych tych dwu krajów nie podobna dokładniej zanalizować tej sprawy. Nie dysponujemy ani wystarczającą liczbą przygotowawczych prac monograficznych, ani odpowiednio obfitym opublikowanym materiałem źródłowym. Niżej podpisany nie miał oczywiście możliwości prowadzenia systematycznych badań źródłowych w archiwach obu wyżej wymienionych krajów. Chciałbym więc jedynie zasygnalizować parę problemów, które wydają mi się ważne także dla zrozumienia niektórych zagadnień dotyczących bezpośrednio dziejów Polski. Hiszpania i Portugalia, kraje stosunkowo słabo rozwinięte gospodarczo, wkroczyły w XV i XVI w. w okres ogromnej ekspansji kolonialnej. Nie tu miejsce na rozpatrywanie przyczyn tego zjawiska, wydaje się zresztą, że w obecnej chwili, gdy znajomość wewnętrznych dziejów obu krajów w XV i XVI w. jest jeszcze minimalna, nie podobna jeszcze w tej sprawie wypowiedzieć sądów dostatecznie uotywowanych. Interesuje nas tutaj głównie pośrednie i bezpośrednie oddziaływanie Wielkich Cdkryć w XV i XVI w. na sytuację krajów nadbałtyckich. W tej dziedzinie należy poczynić kilka spostrzeżeń, które by może otworzyły perspektywę dalszych i bardziej szczegółowych badań. Akcję podboju ziem zamorskich rozpoczęła Portugalia w I połowie XV w. Na to stulecie przypada opanowanie i kolonizacja Madery, Wysp Azorskich oraz wybrzeży zachodniej Afryki. Wykorzystanie nowej drogi do Indii odkrytej przez Vasco da Gamę, przypada już głównie na w. XVI. W tym ostatnim okresie rozpoczyna się także eksploatacja Brazylii. Madera już w XV w., a Brazylia w ciągu następnego stulecia stały się terenami plantacji trzciny cukrowej, produkcji cukru opartej o pracę niewolników spro-

⁹² Był to pogląd nie tylko obserwatorów holenderskich, ale i angielskich w II połowie XVI w. R. W. K. H i n t o n, op. cit., s. 3. Relacja Fynesa Morrysona z Polski z r. 1593.

wadzonych w XV i XVI wieku z Gwinei, a w XVII w. z Kongo i Angoli. Jednocześnie Gwinea i Berberia dostarczały Portugalii niewolników oraz afrykańskiego pieprzu, złota i kości słoniowej. Wszystkie te towary (złoto, pieprz, kość słoniowa) częściowo podlegające opodatkowaniu na rzecz skarbu królewskiego, wzmogły ogromnie pozycję Portugalii na głównych rynkach europejskich, a zwłaszcza w Antwerpii⁹³. Jeszcze bardziej przyczyniło się do tego opanowanie drogi do Indii, choć Braudel i jego uczniowie dowiedli, że mimo wszystko handel lewantyński i śródziemnomorski po czasowym załamaniu zachowały jeszcze dużo żywotności⁹⁴. Trzeba tu podkreślić, że koszty związane z utrzymaniem imperium portugalskiego w Azji płd.-wschodniej dały się Portugalii dotkliwie we znaki już na początku XVI w., gdy po zakończeniu okresu pierwszych grabieży kolonialnych trzeba było wydatkować ogromne sumy na utrzymanie zdobytych placówek. Boxer uważa, że przez dłuższy czas ogromne dochody osiągane przez Portugalczyków w pośrednictwie handlowym między Indiami, Chinami, Japonią i Indonezją kompensowały to, co wydatkowano na utrzymanie imperium. Za to publicyści portugalscy z początków XVII w. oceniali często bardzo ujemnie bilans działalności gospodarczej swego kraju na Dalekim Wschodzie⁹⁵.

Cała ta akcja postawiła wobec olbrzymich zadań słabo rozwinięty kraj posiadający zaledwie około miliona mieszkańców. Brakło tam produktów niezbędnych dla stworzenia floty, a więc odpowiedniego drzewa, konopi, metali. Duża część kraju położona na południe od Tagu nie nadawała się do uprawy zbóż, była bardzo słabo zasiedlona⁹⁶. Ale i ludność gęściej skupiona w prowincjach północnych i na wybrzeżu południowym nie zawsze mogła się wyżywić z własnych zasobów. Z zestawień sporządzonych przez H. da Gama Barros wynika, że klęski głodowe były niezwykle częste w Portugalii już w XIV w.⁹⁷. Zboże importowano więc z Andaluzji i Marokka, ale równowaga gospodarcza tych terytoriów w zakresie

⁹³ H. de Gama Barros, *Historia de Administração Publica em Portugal nos seculos XI a XV* t. X, wyd. II, Lisboa 1950, s. 159 nn. J. Lucio de Azevedo, *Epocas de Portugal Economico*, Lisboa 1929, s. 69 nn., 99, 118, 226 nn., 251 nn. V. M. Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Lisboa 1945, passim. B. de Vasconcelos, „Itinerario” de Dr. Jeronimo Münzer. *De Inventione Africae Maritimae et Occidentalis*, Coimbra 1932, s. 48, 49, 52. C. R. Boxer, *Salvador de Sá and the struggle for Brazil and Angola 1642—1686*, London 1952, s. 224, 233. R. Ricard, *Etudes sur l'histoire des Portugais au Maroc*, Coimbra 1955, s. 84 nn.

⁹⁴ F. Braudel, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949. J. G. Da Silva, *Alguns elementos para la historia da India da Portugal existentes na Biblioteca Nacional de Madrid*, Anais V, II, 1950, s. 32. Handel lewantyński oparty o dowóz towarów z Dalekiego Wschodu odradza się w ciągu II połowy XVI w. na okres około 80 lat.

⁹⁵ J. Lucio De Azevedo, op. cit., s. 120, 125, 154 n; C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East 1550—1770*, Haga 1948, passim. A. Sérgio, *Antologia dos economistas portugueses Seculo XVII*, Lisboa 1924, s. 80 nn. Wypowiedź z I połowy XVII w., s. 186 nn, w pismach Luisa Mendesa de Vasconcelos i Severina de Faria. Wszyscy oni podkreślają jednocześnie pożyteczność wysp na Atlantyku i Brazylii, jako wymagających mniejszych wydatków, a dostarczających cennych towarów oraz dochodów dla skarbu.

⁹⁶ *Portugal and Brazil. An Introduction*, wyd. V. H. Livermore, W. J. Entwistle, *The Land*, s. 41, 42. J. Münzer, op. cit., s. 30; Sérgio, *Antologia*, s. 132 nn, 220 nn.

⁹⁷ H. da Gama Barros, *Historia da Administração Publica em Portugal nos seculos XII a XV* t. IV, 2 wyd., Lisboa 1950, s. 166 nn.

zbożowym była ze względów klimatycznych bardzo chwiejna i nieraz one same musiały odwoływać się do szczupłych zasobów portugalskich⁹⁸. Rozwój kolonizacji zaostrzył gwałtownie już i tak skomplikowane problemy zaopatrzenia w zboże i budulec. Potrzeba było znacznie więcej drzewa i produktów pochodnych, konopi i innych towarów niezbędnych do budowy okrętów. Statki używane w nowej żegludze były większe od dotychczasowych, ulegały szybkiemu zniszczeniu na wodach krajów tropikalnych, duży procent tonął wskutek zaburzeń atmosferycznych⁹⁹. Należy dodać, że zdaniem B o x e r a Brazylia nie budowała na swym terenie większych statków aż do I połowy XVI w., a przecież flota była jej niezbędna dla przywozu niewolników afrykańskich oraz transportu cukru do Europy i dowozu wielu niezbędnych towarów. Musiała więc posługiwać się okrętami zbudowanymi w Portugalii¹⁰⁰. Nie mógł temu podolać dowóz z Maderery obfitującej w drzewo (stąd jej nazwa, *madeira* oznacza po portugalsku drzewo), ponieważ użytkowała je na miejscu w swych licznych rafineriach cukru¹⁰¹. Tak więc dla Portugalii import budulca, smoły, paku itp. był niezbędny. Słabe rolnictwo portugalskie odczuło wybitnie ujemne skutki kolonizacji zamorskiej. Cytowani już wyżej publicyści skarżą się na odpływ ludności ze wsi do kolonii oraz do Lizbony, której ludność w XVI w. osiągnęła imponującą liczbę 100 000, ale działało się to kosztem opustoszenia innych terenów¹⁰². Niegdyś uważano, że wyludnienie wsi było w XV i XVI w. częściowo kompensowane dopływem niewolników afrykańskich do metropolii, ale sprawa ta nie jest całkowicie wyjaśniona¹⁰³. W każdym razie problem braku siły roboczej na wsi przedstawiał się w XVI i XVII w. bardzo groźnie, ponieważ zła sytuacja chłopów obciążonych dotkliwie na rzecz skarbu skłaniała ich do emigracji do miast i do kolonii. Słabe zaludnienie i niski stopień rozwoju gospodarki wiejskiej oddziaływały niewątpliwie ujemnie na rozwój miast, które nigdy nie stały się poważniejszymi ośrodkami rzemieślniczymi. A przecież Portugalia, choć w mniejszym stopniu niż Hiszpania, dysponowała dzięki rozwiniętej hodowli owiec, a także jedwabników warunkami sprzyjającymi postępowi w zakresie włókiennictwa. Hiszpania uzyskiwała znaczniejsze choć niezbyt trwałe wyniki w tej dziedzinie w połowie XVI w., Portugalia zaś pozostawała zawsze

⁹⁸ R. Ricard, op. cit., s. 30, 93 nn, 105, 158, 170 nn. R. Carande, *Carlos V y sus banqueros 1516—1556 t. I, La vida económica de España en una fase de su hegemonia*, Madrid 1943, s. 76. E. Ibarra y Rodriguez, *El problema cerealista en España durante el reinado de los Reyes Católicos (1475—1516)*, Madrid 1944, s. 37, 69, 75, 77.

⁹⁹ J. Münzer, *De inventione Africae*, s. 50, który zwiedzał Portugalie w 1494, stwierdza, że drzewo używane do budowy statków w warunkach żeglugi tropikalnej, butwieje bardzo szybko. Por. De Azevedo, op. cit., s. 158.

¹⁰⁰ Tamże; także C. R. Boxer, *Salvador de Sá*, s. 307.

¹⁰¹ O plantacjach na Maderze, De Azevedo, op. cit., s. 226 nn.

¹⁰² Sergio, *Antologia*, s. 82, 86.

¹⁰³ Tamże, s. 186, 187. De Azevedo, op. cit., s. 20, 69, 70 nn. Cudzoziemcy przebywający w Lizbonie w XVI w. zwracali uwagę na olbrzymią liczbę niewolników w Lizbonie. Byli to Afrykańczycy, Malajowie, Hindusi, Chińczycy, Japończycy itd. Obecnie sądzi się, że owi obserwatorzy mocno przesadzali i że liczba niewolników nie przekraczała 10% ogółu ludności miasta. C. R. Boxer, op. cit., s. 229 stwierdza, że brak jakiegokolwiek istotnie wartościowego przekazu źródłowego, któryby wskazywał, że w Portugalii niewolnicy byli zatrudniani na wsi. W miastach zatrudniano niewolników jako wszelkiego rodzaju służbę domową lub też używano ich do szczególnie ciężkich robót.

daleko w tyle za krajami, które m. in. w oparciu o wełnę z Półwyspu Pirenejskiego rozbudowały własny przemysł. Zarówno Portugalia, jak Hiszpania posiadały silniejszą pozycję w XVI w. jedynie w niektórych dziedzinach produkcji artykułów zbytku, jak np. w zakresie wyrobu tkanin jedwabnych, brokatów, luksusowych przedmiotów ze skóry itp. Hiszpania, tak bogata w rudę żelazną, produkowała broń w swych prowincjach północnych, ale mimo to nie była zdolna pokryć własnych rosnących potrzeb i musiała odwoływać się do importu¹⁰⁴. W eksporcie obu krajów Półwyspu Pirenejskiego artykuły przemysłowe nie odgrywały prawie żadnej roli. Dominowały surowce, a mianowicie: wełna, oliwa, wino, owoce itp. W opublikowanym niedawno ponownie memoriale przedłożonym przez Luisa Ortiza, wysokiego urzędnika m. Burgos, królowi Filipowi II około 1556 r., autor bardzo dobitnie podkreślał tę okoliczność, że cudzoziemcy eksportujący surowce z Hiszpanii ciągną ogromne dochody z importu produktów wyrabianych z tychże surowców¹⁰⁵. Był to zresztą problem, który w okresie wielkiej drożyzny w XVI w. często stawał na porządku dziennym obrad kortezów w rozmaitych królestwach Hiszpanii i w Portugalii, ale nie umiano zająć wobec tego problemu żadnego konsekwentnego stanowiska¹⁰⁶. Hamilton a za nim Carande jest zdania, że płace robocze w rzemiośle hiszpańskim były w czasie przewrotu oen w XVI w. wyższe niż w innych krajach i że wobec tego kupcy, a zwłaszcza bogaci finansisci cudzoziemscy woleli eksportować surowce, a zwłaszcza metale szlachetne do Anglii, Francji, Niderlandów i Włoch, a importować do Hiszpanii gotowe towary¹⁰⁷. Nef podważył tezy Hamiltona, analizując porównawczo sytuację w Anglii i Francji¹⁰⁸. Jego krytyka osłabia znacznie koncepcję Hamiltona w odniesieniu także do Hiszpanii, a zwłaszcza stawia pod znakiem zapytania metodę obliczania wartości płac stosowaną przez niego. Nie wiadomo więc, czy naprawdę owe realne płace robocze były wyższe w Hiszpanii niż w innych krajach. Nie można jednak zająć również przeciwnego stanowiska. Skądinąd stwierdza się, że gdy w II połowie

¹⁰⁴ R. Carande, op. cit., s. 113, 119 nn. J. Carrera Pujal, *Historia de la Economía Española* t. II, Barcelona 1944, s. 115 nn.

¹⁰⁵ M. Fernandez Alvaro, *El Memorial de Luis de Ortíz*, „Anales de Economía“ t. XVII, 1957, nr 63; s. 123 nn.

¹⁰⁶ W związku z drożyzną i trudnościami ekonomicznymi kortezy domagały się w XVI w. bądź to ograniczenia wywozu surowców, a przede wszystkim wełny, i jednocześnie dowozu obcego sukna, bądź też przerzucały się w drugą skrajność żądając zamknięcia eksportu sukna krajowego nawet do kolonii w Ameryce, które jak twierdzono, powinny same rozwinąć tę dziedzinę produkcji. Żadne z tych metod nie dawały wyników wobec rosnącej drożyzny. Należy dodać, że w wywozie wełny, głównego artykułu eksportowego, była zainteresowana korona ze względu na dochody z opłat celnych. W tym samym kierunku oddziaływała Mesta, potężna organizacja hodowców owiec, jak i kupcy eksporterzy, krajowi i cudzoziemscy. Kupcy i Mesta wywierali silny wpływ na politykę korony, która w XVI w. zaciągała u nich ogromną ilość pożyczek. Bogaci kupcy z Burgos i z Genui udzielając hodowcom zaliczek *a conto* przyszłych dostaw wełny, koncentrowali w swym ręku ogromne ilości tego surowca. R. Carande, op. cit., s. 56, 64 nn, 78 nn, 111 nn, 162. J. Klein, *The Mesta. A Study in Spanish Economic History 1273—1836*, s. 45, 46 i 317. Gama Barros, op. cit., s. IX, 191. W Portugalii cudzoziemscy kupcy także opanowali dużą część eksportu surowców stosując te same metody co w Hiszpanii, tamże, s. X, 155 nn.

¹⁰⁷ R. Carande, op. cit., s. 159, 167.

¹⁰⁸ J. U. Nef, *Prices and Industrial Capitalism in France and England 1540—1640*, „Economic History Review“ t. VII, 1937, s. 292 nn.

XVI w. zrujnowane chłopstwo hiszpańskie przenosi się masowo do miast, to tylko część imigrantów szuka zatrudnienia w rzemiośle, bardzo wielu woli służyć przy dworach wielkich panów żyjących w miastach¹⁰⁹. Rzemiosło nie miało w stosunku do nich poważniejszej siły atrakcyjnej, zresztą już cytowany wyżej Ortiz był silnie zaniepokojony głęboką i powszechną pogardą, jaka w społeczeństwie hiszpańskim panowała wobec pracy rzemieślniczej i chłopskiej¹¹⁰. Tu znowu należy zwrócić uwagę, że rzemieślnicy francuscy masowo przenosili się do Hiszpanii w końcu XVI i w XVII w., co wskazuje, iż przewidywali, że w ten sposób poprawią swój byt. Wobec braku opracowań monograficznych trudno zająć w tych sprawach jakiegokolwiek stanowisko, zarówno w sprawach hiszpańskich, jak portugalskich. Inny problem polega na tym, że w obu omawianych krajach rzemiosła produkujące artykuły zbytku i w ogóle towary droższe lepiej prosperowały od innych dziedzin wytwórczości rzemieślniczej. Warto chyba zwrócić uwagę na analogie zachodzące w tej dziedzinie między obszarem pirenejskim a polsko-litewskim w XVI i XVII w. W obu wypadkach narzuca się przypuszczenie, że postępująca zwłaszcza w I połowie XVI w. pauperyzacja chłopów i części mieszczaństwa podcinała podstawy bytu rzemiosł nastawionych na szersze rynki lub wręcz uniemożliwiała ich rozwój. Przyczyny tej pauperyzacji były zresztą w Hiszpanii i Portugalii zupełnie odmienne niż u nas¹¹¹. Druga ważna przyczyna słabości i upadku rzemiosła krajów iberyjskich to, podobnie jak u nas, masowy import towarów zagranicznych. Jego zaczątki datują się jeszcze z XIII, XIV i XV w., ale ogromny napływ kruszców w następnym stuleciu i towarzysząca mu drożyzna wzmogły import, w którym byli zainteresowani zarówno kupcy krajowi, jak zagraniczni. Wywozili oni złoto i srebro oraz surowce, a kupowali za to obce towary, które następnie po stosunkowo wyższej cenie łatwo mogli sprzedać w krajach Półwyspu i w koloniach. Oplącało im się to znacznie bardziej niż inwestowanie kapitału w kraju, w którym w związku z napływem złota i srebra zza oceanu drożyzna wybuchła w XVI w. wcześniej niż u jego kontrahentów. Oczywiście masowy odpływ kruszców do krajów bardziej uprzemysłowionych wywoływał i tam z kolei drożyznę, jednakże z reguły z opóźnieniem w stosunku do terenów Hiszpanii i Portugalii. Portugalia była znacznie słabsza od Hiszpanii. Import artykułów przemysłowych, zboża, budulca itd. był dla niej niezbędny. Wiele z tych produktów stanowiło nawet niezbędny warunek handlu z koloniami, zwłaszcza zaś z Afryką płn. i zachodnią¹¹². Jednakże w zakresie importu drzewa i zboża Portugalczycy nigdy nie uzyskali silnego stanowiska. Cdnosi się wrażenie, że dowóz budulca znajdował się głównie w ręku hanzeatów i Holendrów. Oni również importowali zboże, choć docierało ono na rynki portugalskie chyba w większych ilościach

¹⁰⁹ R. Carande, op. cit., s. 82, 117.

¹¹⁰ M. Fernandez Alvaro, op. cit., s. 125 nn.

¹¹¹ Chłopów hiszpańskich i portugalskich gnębiły podatki stale rosące w XVI w., lichwiarskie metody kupców, wreszcie stały czynnikiem — ciężkie warunki klimatyczne oraz w większości wypadków słaba gleba. Niemale znaczenie miało także rozszerzanie obszarów hodowli kosztem rolnictwa, popierane zwłaszcza w Hiszpanii przez rząd. R. Carande, op. cit., s. 72 nn. E. Ibarra y Rodriguez, loc. cit.

¹¹² R. Ricard, op. cit., s. 84 nn, 95. O dowozie do Afryki zach. przez Portugalczyków przedmiotów miedzianych i mosiężnych pochodzenia niemieckiego por. Strieder, *Das reiche Augsburg*, München 1938, s. 34, 126, 128.

z Francji, Berberii, Sycylii i Andaluzji. Jednakże już od XIV w. występuje czynnik, który z biegiem czasu ułatwi nawiązanie kontaktów gospodarczych pośrednich i bezpośrednich między Portugalią i krajami nadbałtyckimi. W okresie tym Portugalia zaczyna na większą skalę eksportować sól głównie z okolic Setúbal i Alcácer do Sal¹¹³. Otóż wywóz soli także na północny wschód czynił bardziej opłacalnym transport morski ciężkich towarów nadbałtyckich do Portugalii. Hanzeaci i potem szczególnie Holendrzy stopniowo opanowali ten handel, udział kupców portugalskich był w nim zawsze ograniczony, choć trudno zrozumieć, dlaczego się tak stało. Być może był zbyt mało opłacalny dla bogatych Portugalczyków działających w XVI w. na terenie Niderlandów. W każdym razie transport soli portugalskiej na północny wschód połączony rzeczą jasną z wywozem innych produktów tego kraju oraz z przemysłem kruszców, stał się jednym z podstawowych elementów holenderskiej żeglugi wahałowej w XV i XVI w., której ogromne znaczenie starałem się już powyżej podkreślić¹¹⁴. Nie znaczy to, by Holendrzy zdołali w pełni opanować rynek portugalski, który zresztą zaopatrywali nie tylko w zboże i towar leśny, ale także w sukno, płótno i niektóre inne produkty przemysłowe. W XVI w. dużą aktywność na tamtym terenie wykazywali także Francuzi i hanzeaci, wśród tych ostatnich zaś Gdańszczanie. Wiadomo że w 1517 r. importowali zboże do Lizbony, poza tym stale przewozili drzewo w tamtym kierunku. W r. 1556, gdy cały zachód przeżywał okres największego w XVI w. nieurodzaju, Gdańszczanie wymogli na królu Portugalii, by za cenę dostaw zboża pozwolił im na swobodny zakup towarów korzennych normalnie podlegających monopolowi korony¹¹⁵. W II połowie, a zwłaszcza na schyłku XVI w., ruina salin bretańskich wzmogła w Europie zapotrzebowanie na sól portugalską. Wydaje się, że kupcy holenderscy uzyskali w ciągu XVI w. stopniowo przewagę w eksporcie tego towaru nad Bałtyk oraz w imporcie rozmaitych rodzajów zbóż, drzewa, tkanin itd. do Portugalii. W każdym razie, gdy od r. 1585 Filip II usiłował w związku z wojną z Holendrami zamknąć im dostęp do Portugalii, wywołało to skutki opłakane dla tego kraju¹¹⁶. Istniały tam w związku z tym tendencje do utrzymania względnie nawiązania bezpośrednich kontaktów z hanzeatami i Polską. V. Rau podaje wiadomość o zadowoleniu, jakie wywołała wiadomość o statkach płynących z Gdańska do Portugalii w 1636 r. z towarami, w których zainteresowany był Władysław IV¹¹⁷. Może by warto było zainteresować się bliżej działalnością morską tego władcy nie tylko z punktu widzenia problematyki ściśle politycznej.

Uwagi na temat znaczenia transportu soli bynajmniej nie oznaczają, że w tej dziedzinie należy szukać podstawowych przyczyn rozwoju eksportu produktów bałtyckich do Portugalii. Za główną przesłankę tego

¹¹³ V. R a u, op. cit., s. 15, 45 nn, 77 nn, 89 nn, 94 nn.

¹¹⁴ Zob. wyżej.

¹¹⁵ V. R a u, op. cit., s. 113, 117. W tym okresie po zamknięciu faktorii portugalskiej w Lizbonie sprzedaż towarów korzennych była scentralizowana w Casa de las Indias w Lizbonie. Co się tyczy braku statków z drzewa w Portugalii, to istniał tam zwyczaj zakupywania większych statków przybywających z Gdańska z drzewem i zbożem. A z e v e d o, op. cit., s. 96 nn.

¹¹⁶ V. R a u, op. cit., s. 137 nn, 140. Brak zboża i innych towarów zmuszał władze hiszpańskie do bardziej giętkiej polityki w tej sprawie.

¹¹⁷ Tamże, s. 176.

zjawiska należy uznać słabość Portugalii w dziedzinie rolnictwa i gospodarki leśnej. Trudności te zaostrzyły się gwałtownie w okresie Wielkich Odkryć niejako torując drogę dowozowi towarów nadbałtyckich na odległe rynki Półwyspu Pirenejskiego. Duża część dochodów z tego handlu pozostawała jednak stale w posiadaniu kupców holenderskich, zaś jego rozwój oddziaływał pobudzająco na żeglugę i inne dziedziny życia gospodarczego północnych Niderlandów, a później także i Anglii. W ten sposób oba te kraje ciągnęły bardzo realne korzyści ze słabości zarówno Portugalii, jak i Polski i innych krajów nadbałtyckich.

Analogicznie układały się stosunki Hiszpanii z obszarami Europy wschodniej. Problem zaopatrzenia w zboże przedstawiał na terenie Hiszpanii mniejsze trudności niż w Portugalii. Tereny Kastylii, Walencji i Andaluzji mogły w zasadzie nie tylko same się wyżywić, ale w normalnych latach także wywozić pewne ilości zboża. Niemniej ostry klimat, dla którego charakterystyczne są tam wielkie różnice temperatury, a także niska technika rolnicza powodowały i tam częste nieurodzaje, poza tym brak wygodnych dróg wodnych i górzystość większej części Hiszpanii utrudniały transport lądowy. Wprawdzie Izabela Kastylijska i Ferdynand Aragoński oraz ich następcy popierali swobodny przewóz zboża, znosząc cła na granicach królestw hiszpańskich, ale podobnie jak w Portugalii poszczególne miasta zakazywały wywozu żywności z podległych im obszarów obawiając się wzrostu cen i w ten sposób hamowały handel wewnętrzny. Podczas gdy Aragonia była mniej więcej samowystarczalna, Katalonia była zdana na import zboża sprowadzanego tam głównie z Berberii i Sycylii. Bardzo ostro przedstawiał się problem zaopatrzenia w zboże prowincji północnych i zachodnich, a przede wszystkim takich terenów, jak kraj Basków (Vizcaya, Guipuzcoa) i Asturia. Były to obszary stosunkowo bardziej zurbanizowane, uprzemysłowione i zaludnione niż inne tereny Półwyspu za wyjątkiem Katalonii. Sprowadzano tam płody rolnicze z Kastylii, ale to często nie wystarczało, toteż prowincje północne były zdane na import drogą morską. Określano je jako *paises de acarreo* (tereny dowozu), przy czym zboże sprowadzane do tamtejszych portów i na tereny rozciągające się na 10 mil w głąb kraju było zwolnione od ceł. Pochodziło ono głównie, jak się wydaje, z Normandii i Bretanii oraz z innych prowincji Francji, a także z Anglii¹¹⁸. Było tak niezbędnym, że w XVI w. w okresie wojen między Hiszpanią i Francją zawierano parokrotnie umowy zabezpieczające transport artykułów rolnych do Bilbao i innych portów tego wybrzeża. Mimo to wojny z Francją, a później ustawiczne konflikty z Anglią komplikowały problem wyżywienia prowincji północnych. W połowie XVI w. Luis Ortiz żądał, by w północnych prowincjach zorganizować składy, w których przechowywano by zboże miejscowe i przywożone z obcych krajów, aby je następnie w razie potrzeby sprzedawać po rozsądnej cenie. W ten sposób kraj byłby zabezpieczony przed głodem i drożyzną, a francuscy importerzy nie mogliby się bogacić kosztem Hiszpanii¹¹⁹.

¹¹⁸ Ibarra y Rodriguez, op. cit., s. 16 nn, 34, 36, 37, 49, 78, 83, 84. Złą sytuację w zakresie zaopatrzenia w zboże potęgowało przerzucanie się ludności zachodniej Andaluzji na bardziej rentowną uprawę wina i oliwek zwłaszcza w XVI w. R. Carande, op. cit., s. 182.

¹¹⁹ M. Fernandez Alvaro, op. cit., n. 139, R. Carande, op. cit., s. 76 nn.

Kraj Basków i sąsiednie prowincje uprawiały przede wszystkim eksport wełny, żelaza, a także innych towarów hiszpańskich. Niemale znaczenie posiadało rybolówstwo. W okresie późnego średniowiecza Baskowie zaliczali się do najdzielniejszych żeglarzy europejskich, osiągnęli również wybitne rezultaty w zakresie budownictwa statków. Zarówno rozwój hutnictwa żelaznego, produkcji stali, jak budownictwa okrętowego stopniowo wyczerpał zasoby leśne północnej Hiszpanii, która wobec tego w XVI w. była zmuszona odwołać się nie tylko do importu zboża, ale i budulca, smoły, paku itd. Również Andaluzja i Katalonia odczuwały zapewne podobne trudności, ponieważ i na te tereny kieruje się transport drzewa i produktów pochodnych¹²⁰.

Wszystkie opisywane tu trudności zaopatrzeniowe nabrały w XVI w. znacznie na ostrości. Nie można w pełni zrozumieć tego zjawiska bez poznania dziejów wsi hiszpańskiej, niestety jednak brak jak dotąd systematycznych badań w tej dziedzinie. Przypuszcza się na ogół, że ludność chłopska była w zdecydowanie złej sytuacji. Dawniej wskazywano na ujemne oddziaływanie wielkiej wędrownej hodowli owiec na stan rolnictwa. Sprawa ta nie jest w pełni wyjaśniona. Ostatnio zwraca się uwagę, że upadek rolnictwa w II połowie XVI w. zbiegł się w czasie ze znacznym osłabieniem Mesty, potężnej do tego czasu organizacji skupiającej od 1273 r. wędrownych hodowców. Zastanawiając się nad problemem upadku wsi w II połowie XVI w. uczeni hiszpańscy kładą duży nacisk raczej na wyzysk fiskalny ze strony Habsburgów, który miał powodować ruinę chłopów już i tak pracujących w ciężkich warunkach naturalnych i nie dysponujących środkami na ulepszenia techniczne. W związku z tym przede wszystkim wieś się wyludniła na rzecz miast, kolonii i armii¹²¹. Tymczasem podbój i kolonizacja Ameryki oraz polityka wielkomocarstwowa Filipa II zmuszały Hiszpanię do utrzymywania potężnej floty na Oceanie i na morzach europejskich, do ekwipowania licznych armii, wzmagając tym samym zapotrzebowanie na budulec i inne surowce niezbędne dla floty i wojska, na zboże i na produkty przemysłowe. Większość tych towarów trzeba było importować z zagranicy, co powodowało nieunikniony odpływ złota i srebra wobec ograniczonych możliwości wywozowych gospodarki hiszpańskiej. W tym samym kierunku oddziaływało olbrzymie i stale rosnące zadłużenie państwa w stosunku do zagranicznych finansistów. Hiszpania była właściwie tylko etapem na drodze przepływu kruszców z Ameryki do innych krajów europejskich, które zaopatrywały ją w niezbędne wyroby przemysłu, rolnictwa i gospodarki leśnej oraz pokrywały stały deficyt skarbu habsburskiego.

Od XIII w. istniały silne powiązania gospodarcze między królestwem Kastylii i Bruges, a potem i Antwerpią. Kupcy cudzoziemscy i hiszpańscy, zwłaszcza mieszkańcy Burgos i Bilbao, w coraz silniejszym stopniu zaopatrywali w wełnę sukiennictwo niderlandzkie. Importowali stamtąd głównie tkaniny wszelkiego rodzaju. W XV, a szczególnie w XVI w.

¹²⁰ R. Carande, op. cit., s. 244, 245.

¹²¹ R. Carande, op. cit., s. 39, 72 nn. Według tegoż autora spadek ludności zaczynał występować od ok. 1560 r. Z drugiej strony istnieją dane, że np. w Królestwie Walencji występowało w XVI w. przeludnienie wsi. T. Halperin Donghi, *Un conflicto nacional. Moriscos y cristianos viejos en Valencia*, Buenos Aires 1955, s. 39—41.

Hiszpania wraz ze swymi koloniami stała się wielkim rynkiem zbytu dla sukna i płótna niderlandzkiego oraz angielskiego, przy czym, jak wyżej wspominaliśmy, kortesty na ogół popierały ten dowóz, chcąc w ten sposób zwalczyć stały wzrost cen w metropolii¹²². Od XV w. Hiszpania pozostawała również w kontakcie z hanzeatami, którzy zaopatrywali ją w towary pochodzenia niderlandzkiego i nadbałtyckiego, nabywali zaś wino, oliwę, sól, żelazo itp. Siła atrakcyjna Hiszpanii w stosunku do kupców cudzoziemskich wzrasta w XVI w. niebywale. Wchodziły tu w grę potężne boźdce. Wzrost cen w Hiszpanii następował z reguły wcześniej niż w innych krajach europejskich, co było następstwem napływu kruszców i chyba także wzmagającego się zapotrzebowania na towary zagraniczne. Kupcy hiszpańscy za wyjątkiem niewielu bogaczy z Sewilli i Burgos nie mogli rywalizować z cudzoziemcami, którzy też wywierali coraz większy wpływ na gospodarkę kraju. Odnosi się to głównie do Genuńczyków oraz wielkich finansistów południowo-niemieckich i południowo-niderlandzkich, ale korzystaliby z tego w coraz większym stopniu Holendrzy, Anglicy, a nawet hanzeaci, jako dostawcy niezbędnych a deficytowych towarów. Trudno powiedzieć, w jakim stopniu zboże nadbałtyckie przyczyniało się do wyżywienia ludności Hiszpanii. Sprawa ta nie jest dotąd zbadana. Można z góry założyć, że francuskie produkty rolne, stale wspominane przez współczesnych, odgrywały tam większą rolę¹²³. Niemniej wiadomo, że Holendrzy eksportowali w końcu XV i XVI w. zboże do krajów hiszpańskich. Brali w tym udział kupcy z Amsterdamu, Hoorn i Enkhuisen. Wśród portów niderlandzkich, z których wywożono zboże najpewniej na Półwysp Pirenejski w l. 1535—1541, figuruje Arnemuiden, Middelburg, Antwerpia i Vere. Jest rzeczą zupełnie prawdopodobną, że wchodziło tu w grę także zboże nadbałtyckie. W 1542 r. regentka kontraktuje dostawę 360 ł. zboża z Antwerpii do Vizcaya. W r. 1545 stany holenderskie protestując przeciw systemowi licencji na reeksport zboża alarmują, że kupcy nadbałtyccy przewożą artykuły rolne bezpośrednio do Hiszpanii i Portugalii, omijając porty holenderskie, by uniknąć opłat tam obowiązujących¹²⁴. Hiszpanie kupowali podczas drożyzny w 1557 r. lub w 1558 r. zboże w Amsterdamie. W 5 lat później wysłano z tego miasta do Hiszpanii i Portugalii dużo żyta i pszenicy przywiezionej znad Bałtyku. Przy tej okazji dowiadujemy się, że rynek zbożowy w Amsterdamie żywo reagował zwykle na wyższość cen zboża na Półwyspie Pirenejskim i to nie tylko w prowincjach baskijskich, ale również w Portugalii i w Sewilli¹²⁵. Wskazuje to na ścisłe powiązania istniejące między rynkiem zbożowym w Amsterdamie a Hiszpanią i Portugaliją. Kontakty gospodarcze holen-

¹²² R. Carande, op. cit., passim. E. Coornaert, *La draperie-sayetterie d'Hondschoote (XIV^e—XVII^e siècles)*, Paris 1930, s. 250, 251.

¹²³ Według informacji, których udzielił mi prof. M. M. Postan, Anglicy już w XV w. przywozili do swych posiadłości w pld.-zach. Francji zboże, które poprzednio sprowadzili z Gdańska. Uprawiali ten reeksport na mocy licencji królewskich. Nie jest wykluczone, że dostarczali w ten sposób zboża i do Hiszpanii. F. Ruiz Martin, *Le etapa marítima de las querrras de religion*, „Estudios de historia moderna“ 1953, III, s. 193—195.

¹²⁴ W. S. Unger, *Middelburg*, s. 100; tenże, *Hollandsche graanhandel*, s. 383—386. NA I, s. 625, 626; n. 421.

¹²⁵ NA II, n. 8, 144. Hiszpanie kupowali zboże w Amsterdamie również bezpośrednio od Gdańszczan.

dersko-hiszańskie osłabły w pierwszej fazie rewolucji holenderskiej, gdy geusowie morscy atakowali statki należące do obywateli Amsterdamu, początkowo lojalnego wobec Filipa II. Wiemy już jednak, że przy końcu stulecia mimo wojny handel ten odżył. Upadek rolnictwa hiszpańskiego w II połowie XVI w. mógł oddziaływać na wzrost importowanego zboża. Niestety, nie da się nic dokładnego powiedzieć o rozmiarach handlu zbożowego Gdańszczan z Hiszpanią. Badania w tej dziedzinie byłyby na pewno bardzo owocne. Nieco wyraźniej przedstawia się problem dowozu drzewa, smoły, paku, a także konopi i lnu do Hiszpanii. W cytowanych już rejestrach celnych z Arnemuïden znajdujemy mnóstwo wzmianek o tym, że kupcy z Amsterdamu, Enkhuizen, Hoorn i innych miast holenderskich transportowali wańczos, klepkę, deszczulki, maszty, pak, smołę i konopie do krajów Basków i Andaluzji, a nawet do Katalonii¹²⁶. Nie ma powodu do przypuszczeń, by dane z 1512—1545 odpowiadały sytuacji wyjątkowej. Fakt, że floty holenderskie płynące do portów Półwyspu w XVI w. w dużej części składały się z dużych holków, znacznie większych od statków hiszpańskich, może wskazywać, że transport towarów ciężkich był opanowany wówczas w większym stopniu przez Holendrów, a zapewne i handzeatów, niż przez kupców i armatorów hiszpańskich.

Materiał źródłowy wykorzystany w niniejszym artykule nie jest kompletny. Nie zdążyłem jeszcze w pełni opracować dosyć obfitego materiału źródłowego, który zebrałem w archiwach w Amsterdamie i Brukseli. Być może w toku dalszych badań przyjdzie mi zmienić pogląd na niejedną sprawę. Niemniej chciałbym z zamieszczonych tu wywodów wyciągnąć parę wniosków, jako ewentualny przedmiot dyskusji nad tą bądź co bądź ważną problematyką. Nie solidaryzując się bynajmniej ze znanym poglądem Cipolli, który w ogóle zdaje się negować przewrót cen w XVI w., wyraziłbym jednak przekonanie, że zjawisko to często zaślania historikom inne procesy gospodarcze i społeczne mniej wyraźnie uchwytnie, ale — jak sądzę — głębsze i bardziej podstawowe. Tak więc może za wyjątkiem Anglii nie poświęca się w ostatnich latach dostatecznej uwagi rozwojowi przemysłu i zmianom w życiu wsi w XV i XVI w. Tymczasem przecież sam przewrót cen był nie tylko uwarunkowany dopływem kruszców do Europy, ale również zdecydowaną wyższością gospodarki niderlandzkiej, angielskiej czy włoskiej nad hiszpańską i portugalską już na przełomie XV i XVI w. Gdyby było inaczej, złoto i srebro amerykańskie nie oddziaływały w ten sposób na życie gospodarcze Europy, jak to stało w rzeczywistości. Podtrzymuję pogląd wyrażony już dawniej, a mianowicie, że zwłaszcza przemiany społeczne zachodzące w Europie północno-zachodniej w XIV, XV i XVI w. leżały u podstaw ekspansji gospodarczej Holandii i Anglii do krajów nadbałtyckich. Sądzę jednak, że należałoby silniej podkreślić, niż to się zwykle czyni, oddziaływanie eksportu produktów nadbałtyckich na ekonomikę krajów Europy zach. i na kierunek jej rozwoju. Nie ulega wątpliwości, że Holendrzy, którzy w XVI i XVII w. uważali handel bałtycki za podstawę swego bogactwa, słusznie oceniali sytuację. Zboże, drzewo i inne produkty nadbałtyckie umożliwiały przede wszystkim wyżywienie i zatrudnienie ludności tego kraju. Bardzo słusznie podkreśla się w nauce historycznej wpływ zmian demograficznych na

¹²⁶ N. A. I, n. 642, 646.

sytuację gospodarczą. Myślę jednak, że często nie docenia się ostatnio lub nie uwzględnia w należytym stopniu oddziaływania ekonomiki na stan zaludnienia, czego niewątpliwym przykładem była Holandia. Towary bałtyckie były jednym z najważniejszych elementów handlu holenderskiego, co z kolei sprzyjało nagromadzeniu kapitału szczególnie w Amsterdamie. Przy charakterystycznej dla Holandii strukturze społeczno-gospodarczej można w tym widzieć ważny bodziec w kierunku rozwoju kapitalizmu. Nie będę tu wnikał w istotę oddziaływania handlu holenderskiego na Polskę i inne rolnicze kraje nadbałtyckie. W każdym razie stanowił on w XVI i XVII w. jedną z głównych przesłanek rozwoju gospodarki pańszczyźnianej, a zarazem zastoju i upadku w dziedzinie produkcji rzemieślniczej niezdolnej do zwalczania groźnej konkurencji zagranicznej.

Bałtycka żywność i surowce obok zachodnio-europejskich wyrobów przemysłu ułatwiła Holendrom zdobycie ogromnego wpływu na gospodarkę obu państw Półwyspu Pirenejskiego, które mimo swych zdobyczy zamorskich, a poniekąd właśnie wskutek swej ekspansji w Europie i w koloniach uzależniały się coraz bardziej od obcych finansistów i kupców-dostawców niezbędnych towarów i ... gotówki. Na ogół mówi się tylko o wielkich „kapitalistach“ włoskich i południowo-niemieckich, w których ręce przechodziły stopniowo skarby korony hiszpańskiej. Sądzę, że nie docenia się przy tym znaczenia zwykłych kupców z Holandii, Anglii, a nawet z Francji. Ich działalność była mniej efektywna od potężnych wierzycieli dworu Karola V, a zwłaszcza jego następców. Niemniej oddziaływali oni również w sposób bardzo głęboki na ekonomikę krajów Półwyspu. Pozbawiali Hiszpanię i Portugalię nie tylko części kruszców, nie tylko odkupywali cenne towary kolonialne, sami z kolei zarabiając na ich dystrybucji. Zaopatrując oba te kraje w wyroby przemysłowe oraz w produkty rolne i leśne ułatwiali im wprawdzie czasowo ekspansję kolonialną, ale zagarniali dużą część korzyści z niej płynących, co z kolei umożliwiało im opanowanie także części samych kolonii. Jednocześnie podobnie jak w Europie płn.-wschodniej przyczyniali się do wytworzenia sytuacji, w której elementy istotnego postępu gospodarczego, zwłaszcza w zakresie produkcji przemysłowej, ulegały coraz wyraźniejszemu zahamowaniu. Warto może i od tej strony spojrzeć na sytuację gospodarczą Europy w XVI w. Zbyt rzadko zwraca się uwagę na to, że rozwój kilku krajów Europy północno-zachodniej odbywał się w tym okresie kosztem długofalowych interesów słabszych gospodarczo ludów Europy wschodniej i południowej.

WYKAZ UŻYTYCH SKRÓTÓW:

- Ch. C. — Chambre des Comptes. Archives Générales du Royaume. Bruksela.
Enqueste ende Informatie — Enqueste ende Informatie... gedaen in den jaere
MCCCCXCIII, wyd. R. Fruin, Leiden 1876.
GAA — Gemeente Archief. Amsterdam.
Gr. Pl. B. — Groot Placaetboek.
H. Gbl. — „Hansische Geschichtsblätter“.

Handv. v. Amst. — Handvesten ofte Privilegien ende Octroyen mitsgaders Willekeuren, Costuimen, Ordonnantien en Handeligen der Stad Amsterdam t. I, Amsterdam 1748.

Handv. Ench. — Handvesten, Privilegien, Willekeuren ende Ordonnantien der Stadt Enchuysen, t'Enchuysen 1667.

NA — Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte t. I, II, wyd. R. Höpke, München-Leipzig 1913, Lübeck 1923.

RGP — Rijksgeschiedkundige Publicatien.

Выигрывая затем антагонизмы между Саксонией и Данией, поморские князья расширяли свои владения в районе Пианы. Весной 1168 г. они поддерживали Вальдемара в походе на Ругио, считая, что после победы часть острова получат для себя. Однако случилось иначе, Вальдемар все плоды победы удержал для себя. С тех пор поморские князья порвали связи с Данией и стали опустошать датские побережья. От датской мести защитила их в общем успешно протекция Генриха Льва. Богуслав пытался также укрепить отношения с Польшей, но по причине катастрофы Мешка Старого в 1177 году военной помощи с этой стороны он не получил.

Казимир поморский стремился к дальнейшему расширению территории, путем сотрудничества с Генрихом Львом. Поморские войска достигли в 1178 году Лужиц. Спустя два года Казимир погиб, а Генрих Лев был побежден императором Фридрихом Барбароссой, который лишил его Саксонии. Богуслав, после смерти брата, стал единственным властителем в Померании, быстро столкнулся с Фридрихом и в 1181 году под Любекой принес ему вассальную присягу. Освобожденный от вассальных обязательств в пользу Саксонии и Польши, Богуслав сохранил территориальные добычи приобретенные в период сотрудничества с Генрихом Львом.

Эти успехи были перечеркнуты в последствии неожиданным поражением в новой борьбе с Данией в 1184—85 годах; они совпали с нарастанием центробежных тенденций. После смерти Богуслава I престол очутился в руках малолетних его сыновей. Померания вступила в период феодального раздробления и прежняя программа экспансии потеряла актуальность.

Мариан Маловист

ИЗ ИСТОРИИ СПРОСА НА ПРОДУКТЫ ПРИВАЛТИЙСКИХ СТРАН В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ В XVI ВЕКЕ

Автор желает изобразить значение хлеба и лесных продуктов происходящих из прибалтийских стран в экономической жизни Голландии и испанско-португальской полосы. Статья базируется на архивных материалах города Амстердама и регистрах Счетной Палаты в Брюсселе, а также на изданных первоисточниках. Автор делает следующие выводы:

1) Ввоз хлеба и лесных продуктов с Востока, в особенности из Гданьска, был в XVI веке абсолютно необходимыми для голландской экономики. Он доставлял огромную часть продовольствия для городского населения, и даже для значительного количества крестьян северных Нидерландов. Этот ввоз обеспечивал сырьё необходимое для судостроительства и для некоторых других промышленных отраслей. Многочисленные случаи закрытия Зунда угрожали нормальному экономическому развитию Нидерландов, вызывая безработицу, а в последствии опасность брожений нижних слоев голландского населения.

2) Торговля с прибалтийскими странами имела основное значение для развития экономических отношений Голландии с Испанией и Португалией, составляющих серьёзный источник зажиточности Северных Нидерландов. Голландцы уже в начале XVI века играли значительную роль в качестве посредников между балтийскими странами и Пиренейским полуостровом. Несмотря на острую

конкуренцию с ганзейскими, а в особенности гданьскими купцами, голландцы в течение этого столетия увеличили свои торговые обороты, а в конце этого периода они полностью исключили своих соперников.

3) Великие открытия произведенные испанцами и португальцами, а также бурный рост испанской державы необыкновенно усилили затребования обеих стран в области хлеба и лесных продуктов. Слабость, а затем упадок земледелия в обеих упомянутых странах еще добавочно увеличили эти затребования.

4) Сравнительно отсталая экономическая структура Испании и Португалии в XVI веке и факт слабого накопления богатств в руках местных купцов прокладывал путь торговой инвазии голландцев, ганзейских купцов, а потом также англичан. Это они доставляли самые необходимые товары, а именно промышленные, земледельческие и лесные продукты. Купцы с прибалтийских стран играли большую роль в двух последних группах товаров. Это одна из существенных причин отлива богатств из Испании и Португалии в другие страны.

5) Экономическая слабость земледельческих и лесных стран балтийской полосы сделала возможной ганзейским купцам, а затем также Голландии овладеть вывозом важнейших товаров и ввозом промышленных изделий и предметов роскоши. Это составляло один из важнейших фактов, который в последствии затормозил экономическое развитие Польши и Литвы.

6) По мнению автора великая экономическая экспансия Европы в XVI веке ограничивалась по существу несколькими северо-западными странами, которые достигли значительного прогресса в противоположность, а даже в ущерб более слабым партнерам балтийской полосы, а также Испании и Португалии.

Юзеф Геровский

ПРУССКИЕ И САКСОНСКИЕ ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЕРЕВОРОТА В ПОЛЬШЕ В 1715 Г.

Спорный в польской историографии тезис о приготовлении Августом II государственного абсолютистического переворота в 1713—1715 годах приобрел новые аргументы в материалах немецкого центрального архива в Мерзебурге. По сообщениям прусского посланника Лелхевеля (Löllhøwell) осенью 1714 г. Флеминг предлагал возврат к переговорам от 1710 г., по вопросу цены за прусскую помощь в абсолютистическом перевороте в Польше. Замысел этот был сначала отклонен, но стал вновь актуальным ввиду начавшейся прусско-шведской войны. Во время переговоров в Щецине в июне 1715 г. Ильген выдвинул проект совместной прусско-саксонской военной акции, в первую очередь против Карла XII, а потом против польской шляхты. При помощи прусских и саксонских войск Август II обеспечил бы себе наследственность престола и упразднил бы сейм и сеймики. Пруссия за эту помощь получила бы серьезные территориальные приобретения за счет Польши. В этом пункте Флеминг признал однако прусские притязания слишком далеко идущими. Переговоры ограничились лишь подписанием соглашения, касающегося использования саксонских войск против шведов. Прусский проект был впрочем явно авантюрный, рассчитывающий на ухудшение отношений между Августом II и Петром I. Реформаторские замыслы

obodrite. Cela n'affaiblissait cependant pas les liens de dépendance de la Poméranie proprement dite envers la Pologne.

Exploitant les antagonismes qui divisaient Saxons et Danois les princes poméraniens augmentaient leurs propres possessions dans la région de Piana. Au printemps de 1168 ils aidaient de leurs renforts Waldemar dans son expédition contre l'île de Rugen. Ils comptaient qu'après la victoire une partie de l'île leur incomberait en partage. Waldemar cependant s'adjugea tous les profits de la victoire. Depuis ce moment, les princes poméraniens rompent avec le Danemark et commencent à dévaster le littoral danois. La protection de Henri le Lion les prémunissait en général contre la vengeance danoise. Boguslaw s'efforçait aussi de resserrer les relations avec la Pologne, mais la catastrophe de Mieszko III en 1177 fit qu'il ne put obtenir de ce côté l'aide militaire attendue.

Casimir de Poméranie cherchait d'autres occasions d'agrandir le territoire de son Etat en s'unissant à Henri le Lion dans sa lutte contre la coalition montée contre la Saxe. Les armées poméraniennes atteignent en 1178 la Lusace. Deux ans plus tard Casimir tombait sur le champ de bataille et Henri le Lion était vaincu par Frédéric Barberousse qui lui enlevait sa principauté. Boguslaw devenu après la mort de son frère seul souverain de la Poméranie, s'entend vite avec le vainqueur. En 1181, à Lübeck, il rend à l'empereur l'hommage de vassalité. Dispensé de ses obligations de vassal envers la Saxe et la Pologne, il conservait toutes ses conquêtes dues à sa collaboration avec Henri le Lion.

Les succès de Boguslaw ont duré jusqu'au moment de ses désastres imprévus subis dans de nouvelles luttes contre le Danemark en 1184—85. Ils ont coïncidé avec une recrudescence des tendances de décentralisation en Poméranie. Après la mort de Boguslaw I le trône est passé à ses fils mineurs. La Poméranie entrait dans une nouvelle période de morcellement féodal et l'ancien programme d'expansion poméranienne cessait d'être actuel.

Marian Malowist

LE RÔLE DES PRODUITS IMPORTÉS DE LA RÉGION BALTIQUE DANS L'ÉCONOMIE OCCIDENTALE AU XVI^e SIÈCLE

L'auteur s'efforce de présenter l'importance des céréales et des produits forestiers provenant des pays de la Baltique dans la vie économique de l'Occident, et surtout de la Hollande et de la zone hispano-portugaise au XVI^e siècle. Il étudie les documents des Archives de la ville d'Amsterdam et les registres de la Chambre des Comptes de Bruxelles de même que les sources imprimées. Il aboutit aux conclusions suivantes:

1. L'importation des céréales et des produits forestiers provenant de l'Est et en particulier de Gdańsk était au XVI^e siècle absolument nécessaire pour le fonctionnement de l'économie hollandaise. Cette importation fournissait une grande partie des moyens d'approvisionnement de la population des villes et même d'un grand nombre des paysans du Nord des Pays Bas. Elle assurait l'abondance des matières premières indispensables à la construction des bateaux et de nombreuses branches d'industrie. Les cas nombreux de la fermeture de la Sonde mettaient en péril le développement économique normal des Pays Bas du Nord, mais ils

provoquaient le chômage dans ce pays, en présentant de la sorte un danger de troubles sociaux parmi la population hollandaise.

2. Le commerce avec les pays de la Baltique était d'une importance fondamentale pour le développement des relations économiques de la Hollande avec l'Espagne et le Portugal, source importante de la prospérité des Pays Bas du Nord. Les Hollandais jouaient dès le début de XVI^e siècle un rôle considérable comme intermédiaires entre les pays baltiques et la Péninsule Ibérique. Malgré la concurrence acharnée de la part des marchands hanzéatiques et en particulier de Gdańsk, les Hollandais sûrent au cours du XVI^e siècle agrandir leurs sphère d'activité dans ce domaine et éliminer à la fin de cette période leurs rivaux.

3. Les Grandes Découvertes réalisées par les Espagnols et les Portugais et le développement rapide de la puissance espagnole en Europe ont accru énormément les besoins de ces deux pays dans le domaine de l'approvisionnement en céréales et en produits forestiers. La faiblesse et plus tard la décadence de l'agriculture des pays susmentionnés augmentaient les mêmes besoins.

4. La structure relativement arriérée de l'économie de l'Espagne et du Portugal au XVI^e siècle et le fait de la faible accumulation des richesses dans les mains des marchands indigènes frayaient la voie à la pénétration commerciale des Hollandais aux hanzéates et en partie aux Anglais. C'étaient eux qui fournissaient les marchandises déficitaires les plus importantes et notamment les produits d'industrie, d'agriculture et de l'économie forestière. Les marchandises provenant des pays de la Baltique jouaient parmi ces deux dernières catégories un rôle considérable. Ce fut là une des causes importantes de la fuite des richesses de l'Espagne et du Portugal vers d'autres pays.

5. Dans les pays agricoles et forestiers de la Baltique, c'était aussi la faiblesse économique qui permettait aux marchands de la Hanse et plus tard surtout aux Hollandais de dominer dans le domaine d'exportation des marchandises les plus importantes et dans celui de l'importation des produits industriels. C'était un des facteurs les plus considérables qui ont fini en conséquence par arrêter le développement économique de la Pologne et de la Lithuanie.

6. L'auteur est d'avis que la grande expansion économique de l'Europe au XVI^e siècle se limitait à vrai dire à quelques pays du Nord-Ouest qui ont fait des progrès importants, en partie au moins au dépens de leurs partenaires plus faibles dans la zone baltique, en Espagne et au Portugal.

Józef Gierowski

LES PROJETS PRUSSIENS ET SAXONS D'UN COUP D'ETAT EN POLOGNE EN 1715

La thèse jusqu'à présent discutée dans l'historiographie polonaise d'un coup d'Etat absolutiste projeté par Auguste II dans les années 1713—1715 en Pologne a trouvé de nouveaux arguments dans les matériaux des Archives Centrales d'Allemagne à Merseburg. D'après la relation du ministre plénipotentiaire prussien Löllhöwell, Flemming aurait proposé en automne 1714 la reprise des négociations de 1710 sur le prix qu'exigerait la Prusse pour son aide apportée au coup d'Etat absolutiste dans la République polonaise. Cette idée, tout d'abord rejetée, était