

Marek Mądzik

Z dziejów polskiego handlu na pobrzeżu Morza Czarnego w końcu XVIII w.

Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio F, Nauki Filozoficzne i
Humanistyczne 28, 205-226

1973

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN — POLONIA

VOL. XXVIII, 10

SECTIO F

1973

Institut Historii
Wydziału Humanistycznego UMCS

Marek MĄDZIK

**Z dziejów polskiego handlu na pobrzeżu Morza Czarnego
w końcu XVIII w.**

Из истории польской торговли на побережье Черного моря в конце XVIII века

De l'histoire du commerce polonais sur la côte de la Mer Noire à la fin
du XVIII^e siècle

Zagadnienie organizacji polskiego handlu w rejonie Morza Czarnego w drugiej połowie XVIII w. nie jest zupełnie nieznanne w literaturze historycznej.¹ Jednakże ponowna kwerenda źródłowa oraz wykorzystanie wyników nowszych badań pozwoliło na wzbogacenie i poszerzenie tego tematu.²

Niniejszy artykuł jest próbą ukazania niektórych spraw związanych z historią polskich usiłowań w celu zorganizowania działalności handlowej na północnym wybrzeżu Morza Czarnego pod koniec XVIII w. Ramy chronologiczne tych rozważań stanowią lata między pierwszym a drugim rozbiorem Polski, zwłaszcza ostatnie dziesięciolecie tego okresu.

¹ Zob.: Dr Antoni J. [A. Rolle]: *Początek handlu polskiego na Morzu Czarnym i żegluga po Dniestrze* [w:] *Opowiadania historyczne*, seria IV, t. I, Warszawa 1884; T. Korzon: *Dzieje wewnętrzne Polski za Stanisława Augusta (1764—1794)*, t. II, Warszawa 1897; J. Reychman: *Życie polskie w Stambule w XVIII wieku*, Warszawa 1959 oraz *Bandera polska na Morzu Czarnym w XVIII wieku*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1936, z. 3. W nowszej literaturze historycznej problemowi temu nieco miejsca poświęcają: Z. Guldón: *Związki handlowe dóbr magnackich na Prawobrzeżnej Ukrainie z Gdańskiem w XVIII w.*, Toruń 1966; W. A. Serczyk: *Gospodarstwo magnackie w województwie podolskim w drugiej połowie XVIII wieku*, Wrocław—Warszawa—Kraków 1965.

² Kwerendę przeprowadzono dotychczas w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie (dalej AGAD) i Bibliotece Czartoryskich w Krakowie (dalej Bibl. Czart.).

Aktywizacja działalności na odcinku handlu zagranicznego spowodowana została ogólnym ożywieniem gospodarczym, które przyniosła Rzeczypospolitej druga połowa XVIII w. Korzystne zmiany w życiu ekonomicznym kraju zarysowały się wyraźnie od 1764 r., przy czym były one łatwo zauważalne we wszystkich prawie dziedzinach życia gospodarczego. Przechodzenie w rolnictwie na rentę pieniężną i pracę najemną, a w przemyśle na system pracy w manufakturach stanowiło najbardziej charakterystyczne cechy przełomu ekonomicznego, który doprowadził do ukształtowania się nowego ustroju społeczno-gospodarczego na ziemiach polskich w końcu XVIII i na początku XIX w.³

Szczególnie pomyślnie ukształtowała się sytuacja dla dalszego rozwoju polskiego handlu zagranicznego. Wiązało się to z faktem ożywienia gospodarczego w Europie, a zwłaszcza z przewrotem przemysłowym w niektórych państwach Europy Zachodniej. Dynamiczny rozwój przemysłu i handlu w tych krajach spowodował zmiany w strukturze zawodowej, dokonało się bowiem przesunięcie części ludności wiejskiej do miast, to zaś stało się przyczyną wyższości cen na produkty rolnicze. Przed polskim eksportem zbożowym otwarły się korzystne perspektywy, tym bardziej że dokonano zwrotu w polityce handlowej. Rok 1764 przyniósł konstytucję sejmową znoszącą przywilej celny szlachty przez likwidację wszystkich cel partykularnych i wprowadzenie na ich miejsce jednego cła generalnego, które miało obowiązywać na całym terytorium Rzeczypospolitej. Co prawda w dwa lata później trzeba było zrezygnować z cła generalnego na skutek szykan celnych ze strony Prus, ale ostatecznie w latach 1773—1775 przywrócono je ponownie.⁴

Głównym produktem wywozu pozostało nadal zboże, możliwości eksportu zaistniałe w omawianym okresie wpłynęły na zainteresowanie się produkcją zbożową magnatów w ich dobrach.⁵ Towary spławiano przede wszystkim do portów bałtyckich, zboże do Gdańska, Elbląga, Królewca, drzewo szło również przez Szczecin.⁶

Załamaniem politycznym Polski i pierwszy rozbiór w 1772 r. doprowadziły do upadku handlu zagranicznego, zwłaszcza po zawarciu traktatu handlowego polsko-pruskiego w 1775 r. Polska została praktycznie pozbawiona możliwości wymiany z krajami Europy Zachodniej, gdy cały obrót zagraniczny, w tym i handel zbożowy przejęli w swoje ręce Prusacy, wy-

³ W. Rusiński: *Rozwój gospodarczy ziem polskich w zarysie*, Warszawa 1969, s. 154.

⁴ Korzon: *op. cit.*, t. II, s. 32—33.

⁵ M. Różycka-Glasowa: *Gospodarka rolna wielkiej własności w Polsce XVIII w.*, Warszawa 1964, s. 127.

⁶ I. Rychlikowa: *Studia nad towarową produkcją wielkiej własności*, Warszawa 1966.

ciągając z tego faktu ogromne korzyści gospodarcze.⁷ Pośrednictwo Prus ciążyło Rzeczypospolitej, która była jednak zbyt słaba, aby mogła przeciwstawić się Fryderykowi II na drodze wojny celnej, dlatego też trzeba było szukać innych możliwości wyjścia na rynki zagraniczne. Konieczność znalezienia jakiegoś wyjścia z trudnej sytuacji spowodowała znaczną aktywizację tych wszystkich elementów w społeczeństwie polskim, które były zainteresowane w dalszym rozwoju gospodarczym kraju.

Poczynaniom tym sprzyjała sytuacja polityczna. Najważniejsze znaczenie dla polskich spraw handlowych miała wojna rosyjsko-turecka w latach 1768—1774 zakończona traktatem pokojowym podpisanym w Kuczuk-Kainardzi, na mocy którego zwycięska Rosja uzyskała dostęp do Morza Czarnego między ujściem Dniepru i Bohu, a także prawo do swobodnego przejazdu rosyjskich statków handlowych przez Bosfor i Dardanale na Morze Śródziemne.⁸ Porozumienie rosyjsko-tureckie w sprawach handlowych uzupełnia konwencja z 1779 r., w której to rozstrzygnięto problem tonażu rosyjskich statków handlowych. Pływać po Morzu Czarnym i przechodzić przez cieśniny mogły statki o określonym tonażu; podobne zarządzenia obowiązywały statki handlowe takich państw jak Anglia i Francja.⁹

W 1783 r. nastąpiło przyłączenie Krymu do Rosji; administrację nowych terenów oddano w ręce księcia G. Potiomkina, który na tym terytorium rozwinął kolonizację, aby w ten sposób silniej związać Krym z rosyjskim imperium.¹⁰ Celem polityki rosyjskiej stało się ożywienie gospodarcze nowo nabytych ziem, północnych pobrzeży Morza Czarnego. Sprzyjała temu dość liberalna polityka celna prowadzona w tym czasie przez Cesarstwo, umożliwiająca zagranicznym kupcom wejście z towarami na chłonny rynek w Rosji, a także znalezienie tam towarów potrzebnych gospodarce państw Europy Zachodniej.¹¹

Na północnym wybrzeżu Morza Czarnego powstały nowe miasta portowe: Chersoń, Mikołajew, Odessa. Szczególną rolę, jako główny port

⁷ Korzon: *op. cit.*, t. II, s. 36; J. A. Wilder: *Traktat handlowy polsko-pruski z roku 1775*, Warszawa 1937, s. 175 i n.

⁸ J. I. Drużynina: *Kjuczuk-Kajnardzijskij mir 1774 g.*, Moskwa 1955. W artykule zwrócono uwagę tylko na ekonomiczny aspekt zagadnień związanych z tym problemem.

⁹ *Ibid.*, s. 364.

¹⁰ J. I. Drużynina: *Siewiernoje Priczernomorie w 1775—1800 gg.*, Moskwa 1959, s. 82.

¹¹ T. Lutman: *Studia nad dziejami handlu Brodów w latach 1773—1880*, Lwów 1937, s. 45; A. Chromow: *Ekonomiczeskoje rozwitije Rossii*, Moskwa 1967, s. 202.

handlowy Rosji na południu, miał odgrywać założony najwcześniej (1778) Cherson.¹²

Z ziem przyłączonych do Rosji na mocy traktatów z Turcją (1774 i 1783 r.) utworzono w 1796 r. gubernię noworosyjską, która na początku XIX w. (1802) została podzielona na trzy administracyjne jednostki: gubernię mikołajewską (przemianowaną niebawem na chersońską), taurydzką i jekaterynosławską.¹³

Posunięcia Rosji, mające na celu zaludnienie i gospodarcze ożywienie nabytych terytoriów nabrały rozmachu i cech planowanego działania. W 1779 r. wychodzi ukaz Katarzyny II skierowany do rosyjskich i ukraińskich chłopów, zbiegłych za granicę, gwarantujący im przebaczenie, ziemię i liczne swobody, jeśli w przeciągu dwóch lat powrócą do Rosji i osiedlą się na ziemiach nowych guberni. Rok 1785 przyniósł następny ukaz wzywający kolonistów z innych państw Europy do osiedlania się na tych terenach.¹⁴ Kolonizacja noworosyjskich guberni była jednakże tylko jednym z elementów polityki Katarzyny II w odniesieniu do południowych terenów Rosji. Ważniejszym zadaniem było uczynić z pobrzeży Morza Czarnego i Azowskiego międzynarodowy ośrodek handlu w tym rejonie. Osiągnięciu tego celu miało służyć m.in. ogłoszenie trzech portów (w tym także Chersonia) za porty otwarte, a także zgoda na to, aby kupcy zagraniczni mogli przyjmować poddaństwo rosyjskie i rezygnować z niego, kiedy zechcą. Rosja zawarła szereg traktatów handlowych. W r. 1783 dochodzi do porozumienia z Turcją, na mocy którego rosyjscy kupcy uzyskali takie same prawa i przywileje w państwie ottomańskim, jak kupcy francuscy i angielscy. Następnie w 1785 r. Rosja podpisała traktat handlowy z Austrią, na początku 1787 r. z Francją, w tymże roku z Królestwem Obojga Sycylii i Portugalią.¹⁵

Na szczególną uwagę zasługuje traktat rosyjsko-francuski. W myśl porozumień Rosja zniżyła cło na szereg artykułów pochodzenia francuskiego i zgodziła się, aby kupcy francuscy płacili je rosyjską monetą. Ustępstwa strony francuskiej dotyczyły również znizenia cła na rosyjskie produkty oraz zwolnienia rosyjskich statków od opłat frachtowych.¹⁶

¹² Drużynina: *Siewiernoje Priczernomorie...*, s. 81. Założenie Odessy odbyło się przy współudziale francuskich emigrantów politycznych m.in. księcia Richelieu. Zob. A. Iwański [senior]: *Pamiętniki 1832—1876*, Warszawa 1968, s. 53.

¹³ *Połnoje sobranije zakonow rossijskoj impierii*, t. XXIV, Petersburg 1830, s. 229—230. Nowy podział administracyjny został dokonany na mocy ukazu z 8 X 1802 r. *Ibid.*, t. XXVII, s. 288.

¹⁴ Drużynina: *Siewiernoje Priczernomorie...*, s. 65, 106.

¹⁵ S. A. Pokrowskij: *Wnieszniaja torgowla i wnieszniaja torgowaja politika Rossii*, Moskwa 1947, s. 126; W. G. Sirotkin: *Woznobnowlenije franko-russko-go torgowogo traktata 1787 g. w 1802 g.* [w:] *Franko-russkije ekonomiceszkije swiazi*, Moskwa—Pariż 1970, s. 195—196.

¹⁶ Pokrowskij: *op. cit.*, s. 126.

Podpisana umowa handlowa była rezultatem starań kupców francuskich zainteresowanych rozwojem handlu nie tylko z Rosją, ale i z Polską. Wśród nich wysunął się na czoło Anthoine z Marsylii, kupiec bardzo aktywny i przedsiębiorczy.¹⁷

Przed szlachtą i magnatami polskimi, przede wszystkim z południowych i wschodnich województw Rzeczypospolitej, otworzyły się korzystne możliwości wyjścia z towarami pochodzenia rolniczo-leśnego na rynki zagraniczne poprzez Morze Czarne. Rozwój wymiany miały ułatwiać w znacznym stopniu ukazy Katarzyny II.¹⁸

Nie można jednak z całą stanowczością stwierdzić, że możliwości wyjścia polskiego handlu na rynki zagraniczne wiązały się tylko z wymienionymi wyżej okolicznościami. Niewątpliwie, zaistniałe zmiany terytorialne — uzyskanie przez Rosję dostępu do Morza Czarnego i jej polityka wokół zagadnień handlowych w tym rejonie, miały duże znaczenie dla rozwoju polskiego handlu zewnętrznego. Nie oznaczało to, że polskie czynniki rządowe nie szukały innej możliwości rozwinięcia handlu w basenie Morza Czarnego, bez pośrednictwa Rosjan. Z uwagi na fakt, że Rzeczpospolita, rozwijając wymianę na południu, nie mogła ominąć pośrednictwa, należało wybierać albo porty rosyjskie (Chersoń, a w mniejszym stopniu Mikołajew), albo porty tureckie (Akerman i Oczaków).

Początkowo działalność polskich czynników rządowych zmierzająca do otwarcia kupcom krajowym drogi na Morze Czarne prowadzona była przy okazji działalności czysto politycznej. I tak głównym celem dyplomatycznej misji Boscampa-Lasopolskiego, sekretarza Departamentu Spraw Cudzoziemskich Rady Nieustającej, który w 1776 r. udał się do Stambułu, było wznowienie stosunków dyplomatycznych między Polską a Turcją. Równocześnie polski poseł miał skłonić rząd turecki do poparcia interesów handlowych Polski na Morzu Czarnym. Boscamp rozpoczął negocjacje w sprawach dostaw, po dość niskich cenach, większej ilości zboża na zaprowiantowanie pogranicznych twierdz tureckich Oczakowa i Benderu. Sprzeciw Rosji spowodował odwołanie Boscampa i fiasko jego misji.¹⁹

Stanowisko Rosji w tej sprawie łatwo staje się zrozumiałe, jeśli weź-

¹⁷ Sirotkin: *op. cit.*, s. 197. W Chersoniu Anthoine i jego brat założyli dom handlowy i zmonopolizowali w swoich rękach handel między Chersoniem a Marsylią. Zob. J. Feldman: *Projekty handlu polsko-francuskiego w XVIII wieku* [w:] *Studia historyczne ku czci Stanisława Kutrzeby*, t. II, Kraków 1938, s. 256.

¹⁸ Punkt 12 ukazu z 27 września 1782 r. zwalniał od ceł towary pochodzenia rolniczo-leśnego wchodzące przez komory celne w granice Rosji. Zob. *Połnoje sobranije zakonow rossijskoj impierii*, t. XXI, s. 680. Postanowienie to zostało powtórzone w ukazie Katarzyny II z 24 lutego 1784 r. *Ibid.*, t. XXII, s. 54.

¹⁹ Feldman: *Na przełomie stosunków polsko-francuskich 1774—1787. Vergennes wobec Polski*, Kraków 1935, s. 58—60; Reychman: *Zycie polskie...*, s. 185; W. Konopczyński: *Polska a Turcja 1683—1792*, Warszawa 1936, s. 265.

mie się pod uwagę fakt, że dotychczas poważnym odbiorcą zboża z terenów województw południowo-wschodnich były właśnie wojska rosyjskie.²⁰ Oczywiście w interesie władz rosyjskich leżało, by stać się jedynym odbiorcą polskiego zboża, zwłaszcza, gdy chodziło o prowiantowanie armii, czy to w czasie działań wojennych, czy w okresach względnego spokoju.

Niepowodzenie misji Boscampa nie zahamowało wzrastającej aktywności strony polskiej. Przydzielony do misji sambińskiej adiutant królewski, major d'Otée w opracowanym przez siebie memoriale (1777 r.) uzasadnił potrzebę skierowania polskiego handlu na południe, drogą bezpośredniej wymiany polsko-tureckiej.²¹

W następnym roku August Sułkowski i August Moszyński przedstawili królowi memoriał, w którym wskazywali na możliwości spławu produktów rolniczych Dniestrem, Dnieprem i Bohem ku Morzu Czarnemu przy pośrednictwie rosyjskich kupców.²² W 1779 r. jeden z autorów projektu, August Sułkowski, udał się do Paryża, aby perspektywami handlu czarnomorskiego zainteresować rząd francuski, zdobyć jego poparcie dla polskich planów, a tym samym wciągnąć również Francję w to przedsięwzięcie. Rząd francuski przed zaangażowaniem się w to wszystko polecił zbadać możliwości gospodarcze ewentualnego partnera, wysyłając do Polski w 1780 r. specjalnego wysłannika — Laroche'a. Ten stwierdził, że perspektywy handlu francusko-polskiego są ogromne.²³ Potwierdzenie tego faktu przyniosła podróż Anthoine'a, który w 1781 r. wyruszył do Petersburga, aby uzyskać tam korzystne przywileje dla zagranicznych kupców w Chersoniu. W drodze powrotnej zatrzymał się Anthoine w Polsce i po zbadaniu na miejscu możliwości wymiany, rozpoczął akcję mającą na celu ułatwienie wyjścia polskich towarów na rynki zagraniczne przez port chersoński.²⁴

²⁰ W 1771 r. z posiadłości humańskiej Franciszka Salezego Potockiego sprzedano pierwszej armii wojska rosyjskiego, z dostawą do Benderu, 7 000 czetwertni mąki żytniej i 28 000 korcy krup hreczanych. Również w późniejszym okresie, tj. w 1783 r., został zawarty kontrakt pomiędzy plenipotentem dóbr humańskich a Komisją Prowiantową korpusu wojsk rosyjskich na dostawę dość dużych ilości mąki żytniej, krup, owsa i siana. Zob. Serczyk: *Własność humańska w drugiej połowie XVIII w. (Z problematyki społecznej i gospodarczej)*, „Zeszyty Naukowe UJ”, Prace historyczne, z. 5, Kraków 1961, s. 96.

²¹ Feldman: *Projekty handlu...*, s. 253. Major d'Otée próbował również założyć dom handlowy w Salonikach, a w memoriale zwracał uwagę na Stambuł jako miejsce faktorii handlowej. Zob. Reychman: *Życie polskie...*, s. 185.

²² Feldman: *Projekty handlu...*, s. 254.

²³ Wilder: *op. cit.*, s. 271—272. W swych memoriale Laroche donosił o dużych możliwościach eksportowych Polski, wskazując jednocześnie na Polskę, jako na chłonny rynek zbytu francuskich towarów.

²⁴ Feldman: *Projekty handlu...*, s. 257. Podczas pobytu w Polsce Anthoine

Anthoine starał się wyraźnie skierować polski wywóz i przywóz przez ten port. Zresztą nic w tym dziwnego. Chersoń zajmował wtedy wyjątkową pozycję na północnym wybrzeżu Morza Czarnego. Założony niedaleko ujścia Dniepru, miał stać się głównym portem, przez który przechodziłby eksport i import południowej Rosji. Dlatego też Katarzyna II postanowiła, że porty Chersoń, Sewastopol i Teodozja zostaną „otwarte dla wszystkich narodów w przyjaźni z państwem naszym sąsiadujących”, zapewniając możliwość „wszystkim i każdemu handlować bez przymusu, czyli to w kompanii, czyli osobno”.²⁵ Uzyskawszy od rządu rosyjskiego przywileje dla swego domu handlowego, Anthoine zdołał nakłonić Polaków, podczas pobytu w 1782 r., aby skierowali handel właśnie na Chersoń.²⁶ Projekt ustawy przyszłej kompanii handlowej podpisali m.in.: ks. Józef Czartoryski, stolnik litewski, ks. Antoni Jabłonowski, kasztelan krakowski, ks. Stanisław Poniatowski, Stanisław Kostka Potocki, wojewoda ruski oraz bankierzy warszawscy: Piotr Tepper, Piotr Blank i Fryderyk Kabryt.²⁷ Brakuje natomiast nazwiska Prota Potockiego, magnata i bankiera, który odegrał czołową rolę w powstałej w rok później Kompanii Czarnomorskiej. Będąc właścicielem ogromnych dóbr na Ukrainie, był osobiście zainteresowany rozwojem handlu i gospodarczym ożywieniem południowo-wschodnich województw Rzeczypospolitej.²⁸

W 1783 r. została utworzona na zjeździe w Winnicy Kompania Handlowa Polska, zwana także Kompanią Czarnomorską. Wśród osób, które podpisały umowę spółki, znalazło się nazwisko starosty guzowskiego, Prota Potockiego. Kompania była powołana pod wysoką protekcją, bo sam

został przyjęty przez króla, nawiązał także kontakt z grupą magnatów i bankierów, którzy za jego radą wysłali do Francji towary wartości 100 tys. franków. W razie powodzenia tego przedsięwzięcia miał powstać dom handlowy dla prowadzenia następnych operacji. Zob. D r u ż y n i n a: *Siewiernoje Priczernomorie...*, s. 89. Za pośrednictwem Anthoine'a eksportowano z Polski przede wszystkim drzewo do budowy okrętów, pnie na maszty, tarcice itp. Zob. R e y c h m a n: *Zycie polskie...*, s. 191.

²⁵ *Połnoje sobranije zakonow rossijskoj impierii*, t. XXII, s. 50—51.

²⁶ Anthoine w swym memoriale zwraca uwagę na Chersoń, jako na główny port wywozowy Polski na Morzu Czarnym. Projekt Ustawy kompanii handlowej przewidywał kierowanie handlu „non par Ackerman, n'y par Oczakow, mais bien par Kerson”. Projekt ustawy kompanii handlowej z 7 septembre 1782. Bibl. Czart., 811, s. 373.

²⁷ *Loc. cit.*

²⁸ Prot Potocki był właścicielem klucza machnowieckiego, jampolskiego, iwnickego, lubarskiego, miropolskiego; nabył ponadto starostwo winnickie, klucz czer-nijowski i część miasta Ostroga. Specyfikacja intryty z dóbr Prota Potockiego. AGAD, Akta Komisji Bankowej III, 3.

król obiecał poparcie „we wszystkich okolicznościach w kraju i za granicą”.²⁹

Działalność handlową rozpoczęto w tym samym roku. W Chersoniu wydzierżawiono „kawał wybrzeża”, gdzie pobudowano domy, kantory, warsztaty okrętowe, magazyny. Jako jeden z pierwszych kazał zbudować magazyny zbożowe w Chersoniu ks. Stanisław Poniatowski.³⁰

W 1784 r. z portu chersońskiego wyszło pięć statków Kompanii nalożonych zbożem: „Polska”, „Podole”, „Ukraina”, „Jampol” i „Św. Prot”, które dotarły do zagranicznych portów, tj. Aleksandrii, Marsylii i Bajonny. Zgoda Rosji na używanie jej bandery na statkach handlowych Kompanii Czarnomorskiej otworzyła drogę towarom polskim przez Morze Czarne i cieśniny.³¹

Działalność handlowa spółki spowodowała znaczny napływ polskich poddanych do Chersonia, nie tylko kupców.³² Dlatego też w 1783 r. został tam wysłany Antoni Zabłocki, jako przedstawiciel Rzeczypospolitej, mający bronić polskich interesów. Na nowej placówce dano mu do pomocy dwóch sekretarzy: Zboińskiego i Zbrozka.³³

Obecność Zabłockiego okazała się bardzo potrzebna w portowym mieście. Upominał się przede wszystkim o natychmiastowe wyrównanie płacy dla polskich robotników, bowiem władze rosyjskie wyznaczały niższe stawki za prace wykonywane przez Polaków. Aby polscy poddani „na

²⁹ Umowa i Statut Kompanii Handlowej Polskiej. AGAD, Kamera Stanisława Augusta, III, 72. Tekst umowy i statutu został przedrukowany w artykule G. Bałtrus zajątyś: *Kompanie akcyjne w Polsce w drugiej połowie XVIII wieku*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1950, t. II.

³⁰ I. T. Baranowski: *Rzut oka na znaczenie Dniepru w dziejach gospodarczych Polski*, „Przegląd Historyczny” 1916, t. 20, s. 283.

³¹ *Podróż dla doświadczenia spławu dnieprostrowego w 1785 r. przez Waleriana Dzieduszyckiego*, „Przyjaciel Ludu” 1843, s. 66; Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 264. Bandera używana na statkach Kompanii Czarnomorskiej była właściwie odmianą bandery imperium rosyjskiego. Przez wprowadzenie na rosyjską banderę (ukośny niebieski krzyż św. Andrzeja na białym polu) w górnym rogu czerwonego pola z orłem Rzeczypospolitej podkreślona została przynależność statków do Polski. Zob. S. Russocki, S. Kuczyński, J. Willaume: *Godło, barwy i hymn Rzeczypospolitej*, Warszawa 1963, s. 129.

³² Antoni Zabłocki, konsul Rzeczypospolitej w Chersoniu donosił: „[...] w ciągu każdego roku najmniej do 10 000 [polskich poddanych] znajdzie się zawsze w mularzach, garbarzach, najwięcej w cieślach, kowalach i pomocnikach w Admiralicji przy budowie okrętowej [...]”. Oddanie sprawy z urzędu konsulatu chersońskiego od roku 1783 tamże ustanowionego, AGAD, Archiwum Publiczne Potockich, 96, k. 2.

³³ J. Reychman: *Konsulaty zagraniczne dawnej Rzeczypospolitej*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1935, z. 1, s. 122. Do 30 IX 1786 r., tj. do czasu otrzymania przywileju kanclerza Ostermana na urząd konsula, Zabłocki pełnił swoją funkcję jako „do pomocy Polakom w handlu” ustanowiony. Zob. J. Reychman: *Likwidacja placówek dyplomatycznych polskich po II i III rozbiore Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historyczny” 1968, R. LXXV, nr 2, s. 302—303.

miarach uszkodzani nie byli", sprowadził konsul na swój koszt „miary i wagi”, zabezpieczając w ten sposób rzetelność transakcji, w których uczestniczyli kupcy i rzemieślnicy.³⁴ Udało się także Zabłockiemu uzyskać korzystny przywilej dla polskich kupców. Prawo miejscowe przewidywało bowiem, że jeśli kupiec do godziny dwunastej nie sprzeda towaru, nie może go już zbyć w detalu, lecz tylko hurtem, a miasto miało prawo zakupić taki towar po niższej cenie. Kupcom polskim pozwolono natomiast wyjechać z niesprzedanym towarem za miasto, a nazajutrz powrócić i prowadzić sprzedaż.³⁵

W wyniku starań polskiego konsula obywatele Rzeczypospolitej nie byli też pociągani do odpowiedzialności przed rosyjskie sądy.³⁶

Troszczył się również Zabłocki o zdrowie Polaków przebywających w Chersoniu. Ponieważ „Chersoń miejsce niezdrowe”, dlatego też dla polskich poddanych „wyrobił” on dwadzieścia cztery miejsca w wojskowych szpitalach rosyjskich, podczas stacjonowania ich w Chersoniu. Po przeniesieniu szpitali z miasta Zabłocki urządził u siebie w domu coś w rodzaju lazaretu, gdzie opiekę nad chorymi miał sprawować ten sam lekarz, który był „ordynariuszem domu Prota Potockiego i Kompanii”.³⁷

Zdarzały się widoczne wypadki rabunków i kradzieży mienia czynione przez „różne żołnierstwo”, skoro Zabłocki wymógł na rosyjskich władzach, aby w takim wypadku „[...] komendy bliskie tego miejsca, gdzieby się podobna szkoda zdarzyła, całkowicie się uszkodzonemu płacić muszą”.³⁸

Warunki w Chersoniu musiały być nienajlepsze, skoro prosił Zabłocki o podwyższenie pensji, stwierdzając „niemożność bawienia tam o pensji 14000 złotych, które miał dotąd, dla drożyzny nadzwyczajnej miejsca”.³⁹

Dość liberalna polityka władz rosyjskich wobec obcokrajowców, zwłaszcza w początkowym okresie, miała na celu zachęcenie najbardziej przedsiębiorczych elementów kupieckich do działalności na południu Rosji. Jak więc w tych nowych warunkach wyglądała dalsza działalność Kompanii Czarnomorskiej? 5 stycznia 1785 r. odbył się w Warszawie zjazd akcjonariuszy, na którym postanowiono powierzyć kierowanie spółki jednej

³⁴ Oddanie sprawy z urzędu..., AGAD, APP, 96, k. 2a—3.

³⁵ *Ibid.*, k. 3.

³⁶ W swoim sprawozdaniu Zabłocki pisze: „Wyrobiłem tyle dla urzędu mego, iż poddanego polskiego choćby też najwiniejszego nikt aresztować ani ukarać nie może prócz mnie, gdyż skargi na poddanych naszych zanoszone są do mojego sądu [...] nawzajem skargi naszych na poddanych rosyjskich przeze mnie popierane ułatwiają się w sądach tamtejszych, lubo i takowe częstokroć na moją decyzję odsyłane, finalnie w moim kończą się sądzie.” *Loc. cit.*

³⁷ *Ibid.*, k. 4.

³⁸ *Ibid.*, k. 5.

³⁹ Protokoły Deputacji Interesów Cudzoziemskich, Bibl. Czart., 887, k. 35. Na sesji z dnia 12 lutego 1789 r. Deputacja podniosła Zabłockiemu pensję o 10 tys. złotych, zalecając pełnienie funkcji i przesyłanie regularnych raportów. *Ibid.*, k. 39.

osobie. Po pierwszych operacjach handlowych akcjonariusze zdali sobie sprawę, że prowadzenie handlu wymaga znacznych nakładów finansowych, na takie przedsięwzięcie, „[...] na wyszukanie i sprowadzenie różnych ludzi [...], bez których takie początkowe czynności obejść by się nie mogły, na podróże dla uformowania związków z portami zagranicznymi, na ekspedycje w kraju i za granicą, tudzież na inne w tym rodzaju zdarczające się potrzeby nieuchronne”.⁴⁰ Dlatego też zdecydowano na zjeździe, aby jeden z nich

„[...] przyjął tę całą czynność na siebie, nie tylko co do urządzenia wszelkiej czynności i zachodów z tego przedsięwzięcia wynikających, jak mu się najlepiej będzie zdawało, ale i co do zasilania funduszu, prócz nas początkowie złożonego, znacznym swoim nakładem, i w gotowiznie i w kredycie, tak krajowym jako też zagranicznym.”⁴¹

Pozostali akcjonariusze mieli poprzestać na procencie od włożonego kapitału. Nie chcieli też ponosić ryzyka związanego np. z wahaniami cen na towary, ani kosztów i nowych nakładów.⁴² Wybrano więc najbardziej aktywnego współakcjonariusza.

„[...] Wziąwszy pomiędzy sobą Radę, wybieramy do tego przymierza, czyli ogólnego z nami współakcjonariuszami kontraktu JW Imci Pana Prota Potockiego starostę guzowskiego, [...] zdając temu samemu wszelką odtąd czynność, rozpoczętą kompanii naszej handlowej przedsięwzięciu [...] na zupełny przeciąg lat czterech i miesięcy sześciu od przyszłego pierwszego dnia maja w roku 1785 rachować się mającym.”⁴³

Dano mu przy tym dość szerokie pełnomocnictwa; możliwość decydowania bez porozumienia z pozostałymi współakcjonariuszami, czy to w sprawie udziału w spółce innych osób, czy w kwestii działalności w kraju i za granicą.⁴⁴ Nową umowę powierzającą mu całość spraw w związku z prowadzeniem działalności Kompanii Czarnomorskiej podpisał Potocki 25 lutego 1785 r. w Warszawie.⁴⁵

Na styczniowym zjeździe w stolicy postanowiono również pozbyć się tych akcjonariuszy, którzy wprawdzie podpisali w marcu 1783 r. akt umowy i ustawy Kompanii, ale nie zaangażowali do tej pory finansowo w całe przedsięwzięcie, a pozostali członkami tylko na papierze. Wszystkich tych, którzy nie wykupili jeszcze akcji spółki, wezwano, aby dopełnili tego obowiązku „w przeciągu pierwszego kwartału roku teraźniejszego”, w przeciwnym razie „za odpadłych od tego związku są [...] poczytani i jedynie

⁴⁰ Akt asocjacji Handlowej Kompanii Czarnomorskiej powtórnie zawartej w Warszawie 5 stycznia 1785 roku. Bibl. Czart., 1176, s. 1141.

⁴¹ *Ibid.*, s. 1143.

⁴² *Ibid.*, s. 1144.

⁴³ *Ibid.*, s. 1144—1145.

⁴⁴ *Ibid.*, s. 1145.

⁴⁵ *Ibid.*, s. 1153.

tylko w liczbie osób, które tenże obowiązek w sposób wspomniany dopełnili, lub dopełnią [...] niniejszy zawieramy układ z Protym Potockim”.⁴⁶

Działalność Potockiego po objęciu kierownictwa Kompanii Czarnomorskiej poszła w kierunku rozszerzenia wymiany handlowej, a przede wszystkim zwiększenia ilości towarów wywożonych przez Chersoń. Starał się więc starosta guzowski o zwiększenie liczby komór celnych na granicy polsko-rosyjskiej. Zwrócił się do władz rosyjskich z prośbą o wyznaczenie komory tranzytowej po rosyjskiej stronie, naprzeciwko Bohupola. Strona rosyjska odmówiła i nie zgodziła się na to miejsce, zaproponowała natomiast Krasnosiele, posiadłość ks. Potiomkina, jako miejsce przechodu polskich towarów.⁴⁷ Być może sam książę wystąpił z takim rozwiązaniem, chcąc iść na rękę Protowi Potockiemu, którego darzył specjalnymi względami, oczywiście nie bezinteresownie, bo kilkakrotnie zaciągał u niego pożyczki pieniężne.⁴⁸

Myślał także Potocki o rozszerzeniu polskiego tranzytu przez wykorzystanie Dniestru jako drogi wodnej. Towary spławiane tą rzeką do Akermanu, miały być tam ładowane na statki i pod rosyjską banderą wychodzić na Morze Czarne i dalej do Chersonia. Chodziło bowiem przy tym także o to, aby wykorzystać postanowienia traktatów polsko-tureckich dotyczących wolnej żeglugi na Dniestrze.⁴⁹

Poczynił też Prot Potocki konkretne kroki w tym kierunku, budując „w Jampolu, mieście nad Dniestrem będącym”, przystań, magazyny na towary i flotę rzeczną. W jego planach Jampol miał stać się głównym portem i przystanią obsługującą zachodnio-południową część województwa podolskiego.⁵⁰

Podobną rolę w stosunku do Ukrainy i części ziem litewskich mógł spełniać Dniepr i jego dopływ. Ziemie leżące w dorzeczu Dniepru drogą wodną dostarczałyby swoje towary do Chersonia, jedyną — w przekonaniu współczesnych — możliwą drogą handlową w kierunku Morza Czarnego.⁵¹

Podejmowane były zresztą, i to z powodzeniem, próby wykorzystania dopływów Dniepru jako drogi spławnej na południe. W 1785 r. spław Słuczem i Horyniem wykorzystał książę Kalikst Poniński, wysyłając „[...]

⁴⁶ *Ibid.*, s. 1147.

⁴⁷ O generalnych potrzebach handlu naszego, *Bibl. Czart.*, 1176, s. 48. Autorem tego memoriału był T. Czacki.

⁴⁸ M. in. w 1787 r. zwrócił się ks. Potiomkin do Prota Potockiego z prośbą o pożyczanie mu 100 tys. rubli, zaciągał także pożyczkę na spłacenie sum za nabyte dobra ziemskie. Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 266.

⁴⁹ O generalnych potrzebach..., *Bibl. Czart.*, 1176, s. 49.

⁵⁰ *Ibid.*, s. 52.

⁵¹ *Extrait d'une lettre de M. Chrzanowski de Cherson en date 8 VII 1785*, *Bibl. Czart.* 632, s. 45—46.

na próbę kilkadziesiąt sztuk zleżających w lesie braków ze sztuk okrętowych, ale i te jak pomyślnie doprowadził komisant, zapłacili nieźle. A po doświadczeniu spławu i rzeczy handlu tego zrobił w Chersonie kontrakt na partycję 12 000 czerwonych złotych wynoszącą”.⁵² Następną partycję drzewa wysłał ks. Poniński w 1786 r., a przez to „[...] innych obywateli nad Słuczem lasy swoje mających, do naśladowania siebie zachęcił”.⁵³

Poczynił również Poniński pewne starania, mające ułatwić dalszą działalność handlową. W memoriale do Komisji Skarbowej W. Ks. Litewskiego z 10 marca 1787 r. prosił, aby jego transporty idące Słuczem zostały zwolnione od opłat celnych. Ponadto powoławszy się na konstytucję sejmową z 1633 r., domagał się przynaglenia obywateli litewskich, którzy winni byli zlikwidować groble na Słuczu i Horyniu.⁵⁴ Drugi memoriał (bez daty) skierował ks. Poniński do Komisji Skarbu Koronnego, a w nim, powołując się na prawo z 1768 r. zobowiązujące Komisję do przeznaczenia corocznie dwustu tysięcy złotych na oczyszczanie spławnych rzek, domaga się wyasygnowania kilkudziesięciu tysięcy złotych na oczyszczenie Słucza, zwłaszcza że rzeka jest już spławna. Jako dowód przytacza swoje przedsięwzięcie z 1786 r., kiedy to „z transportem przeszło tysiąca sztuk różnego drzewa, potażu, szkła i innych produktów” wypłynął się Słuczem.⁵⁵ Dla zapoczątkowania owej akcji Poniński zadeklarował sumę tysiąca czerwonych złotych.⁵⁶

Książę Kalikst Poniński nie był pierwszym ani jedynym, który prowadząc działalność handlową, interesował się zagadnieniem uszluszenia dopływów Dniepru. W 1783 r. Onufry Bierzyński, starosta żytomierski, dotarł drogą wodną z towarami do Stambułu.⁵⁷ Wyprawa powiodła się, o czym, na życzenie Stanisława Augusta zainteresowanego tą sprawą, donosił królowi sam Bierzyński.⁵⁸ Myśląc o dalszym rozwoju wymiany handlowej, starosta żytomierski zwrócił uwagę na problem spławu rzeczno-go w kierunku Czarnego Morza. Domagał się więc (już w 1784 r.) zniesienia wszystkich grobel i przeszkód na Słuczu i Horyniu, powołując się na wspomnianą konstytucję sejmową z 1633 r.⁵⁹

⁵² „Dziennik Handlowy” 1786, s. 554—555.

⁵³ Kopia raportu superintendenta ukraińskiego pod dniem 6 sierpnia 1787 z Cudnowa do Komisji pisanego, Bibl. Czart., 1176, s. 141. Za przykładem Ponińskiego poszedł książę stolnik litewski, który wysłał drzewo okrętowe aż do Marsylii. „Dziennik Handlowy” 1786, s. 555.

⁵⁴ Memoriał do prześwietnej Komisji W. Ks. Litewskiego podany z 10 marca 1787 roku, Bibl. Czart., 1176, s. 143.

⁵⁵ *Ibid.*, s. 147.

⁵⁶ *Ibid.*, s. 149.

⁵⁷ R e y c h m a n: *Zycie polskie...*, s. 186.

⁵⁸ Bierzyński do Stanisława Augusta, 2 febr. 1784, Bibl. Czart., 811, s. 647.

⁵⁹ Myśli nad uwagami odpowiadającymi na żądanie oczyszczenia rzek Słucza i Horynia, Bibl. Czart., 811, s. 649.

Cała sprawa była o tyle ważna, że w tym samym czasie również Rosja zainteresowała się problemem uszląpnienia Dniepru. Mając na uwadze rozwój handlu przez Chersoń, polecono kapitanowi służby morskiej, Sawie Kokowcowi, sporządzenie mapy tej rzeki w całym jej biegu. Aby umożliwić wykonywanie pracy, rząd rosyjski zwrócił się do strony polskiej o wyrażenie zgody na swobodną żeglugę wspomnianego kapitana po Dnieprze i możliwość przybijania do polskiego brzegu. Chodziło przede wszystkim o umieszczenie na mapie wysp znajdujących się po polskiej stronie, co byłoby niemożliwe bez ich opływania.⁶⁰

Rezultaty starań obydwu stron, zwłaszcza przedstawicieli polskiego ziemiaństwa, nie były zbyt widoczne, skoro wspomniany już ks. Poniński w kilka lat później domagał się od władz podjęcia działalności nad poprawą dróg wodnych na południu Polski.

Wobec tych trudności spław rzeczny nie mógł stanowić jedynej drogi transportu towarów ku wybrzeżom Morza Czarnego. Również drogami lądowymi dostarczano do Chersonia produkty i surowce. W ten właśnie sposób, transportując towary na podwodach, ks. Józef Lubomirski dostarczał, na mocy kontraktu zawartego z admiralicją w Chersoniu, wapno oraz drzewo na budowę wojennych okrętów.⁶¹

Przewóz towarów lądem okazał się jednak zbyt kosztowny ze względu na odległość, przede wszystkim dla całego prawie Podola i południowo-zachodniej Braclawszczyzny. Trzeba było pomyśleć o wykorzystaniu Dniestru, jako głównej drogi wiodącej w tym rejonie. Jednocześnie pociągało to za sobą konieczność korzystania z tureckiego portu w Akermanie.

Handlową żeglugę na Dniestrze zapoczątkował w 1780 r. ziemianin podolski, starosta olchowiecki, Koziobrodzki, który „urządził spław z budulcowego drzewa, umieścił na nim trochę szkła [...] makę i różne leguminy i wszystko to z falą dniestrową wyprawił”. Towary dostarczone do Akermanu zostały tam korzystnie sprzedane. Za przykładem Koziobrodzkiego poszedł jego sąsiad, brygadier Dzierżek, który tą samą drogą wysłał cztery baty, na każdym po pięćdziesiąt korcy zboża. Przedsięwzięcie powiodło się widocznie, bo ów brygadier jeszcze kilka razy „[...] tej drogi próbował, chociaż nie znalazł szybko naśladowców”.⁶²

Były to początkowo próby dość odosobnione, na ogół bowiem uważano żeglugę po Dniestrze za niemożliwą ze względu na „porohy”. Nie zaprzestano jednak interesować się tym problemem.

⁶⁰ List (prawdopodobnie posła polskiego w Petersburgu) do Stępkowskiego, kasztelana kijowskiego, regimentarza partii ukraińskiej i podolskiej, Petersburg 8 juli 1784, *Bibl. Czart.*, 735, s. 743.

⁶¹ Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 301.

⁶² *Ibid.*, s. 281—282; Reychman: *Życie polskie...*, s. 184.

Dla zorganizowania żeglugi na Dniestrze niezbędne było także zorientowanie się w możliwościach budowy magazynów zbożowych i przystani dla rzecznych statków. Lustracja wody Dniestru przeprowadzona w 1781 roku wykazała, że istnieją w tym względzie spore i na ogół dobre warunki. W Mariupolu znalazł lustrator „[...] plac do wystawienia magazynów, od wody wielkiej bezpieczny, także do wybudowania [...] ład sposobny”. We wsi Niezvisk była stajnia, która nadawała się na magazyn, obszerne budynki stojące pusto oraz „[...] szpiklerz obszerny, także na magazyn sposobny...”. Również „[...] ład dobry do wybudowania magazynu [...]” znalazł lustrator w Żwańcu, Raszkowie i Mohylowie.⁶³

Uszlupnienie Dniestru stało się sprawą bardzo ważną i pilną po powstaniu Kompanii Czarnomorskiej. Należało przede wszystkim sporządzić mapy hydrograficzne tej rzeki, aby dokładnie zorientować się w możliwościach żeglugi ku portom tureckim na Morzu Czarnym. Zbadania koryta rzeki podjął się książę Karol de Nassau.⁶⁴ Wyprawę Dniestrem rozpoczął ks. Nassau w 1784 r. Droga wodną dotarł on tylko do Benderu, a następnie „[...] pocztą pobiegł do Stambułu”. Tam, mając wpływowe znajomości, zawarł z władzami tureckimi traktat handlowy z zastrzeżeniem, że będzie skarbowi tureckiemu opłacać trzy procent od wprowadzonych z Polski do państwa ottomańskiego towarów.⁶⁵

Następnie ks. Nassau udał się na Krym, zwiedził wybrzeża Morza Czarnego, szukając miejsca na zbudowanie portu.⁶⁶ W czasie swej podróży zetknął się z działalnością Kompanii Czarnomorskiej, „[...] ale chersońska kompania nie podobała mu się wcale”.⁶⁷ Po powrocie na Podole, przybył na sejmik do Kamieńca i tam złożył sprawozdanie ze swojej wyprawy; uzasadnił w nim potrzebę rozwoju handlu z Portą, zwłaszcza ze jego zdaniem uszlupnienie Dniestru nie przedstawia większych trudności. W ten sposób ks. Nassau chciał być może bez pośrednictwa spółki Prota Potockiego, a właściwie tworząc własny dom handlowy, prowadzić wymianę z Turcją w interesie ziemian województwa podolskiego.

Możliwość korzystania ze spławu dniestrowego i transportowania tą drogą znacznej ilości towarów potwierdziła podróż Waleriana Dzieduszyckiego w 1785 r. Dzieduszycki, właściciel ziemski z Podola, interesował się zagadnieniami gospodarczymi i dlatego zdecydował się na tę podróż, aby zachęcić innych i wskazać im drogę handlową ku Morzu Czarnemu.

⁶³ Lustracja wody Dniestru przez Stanisława Dobrzańskiego lustratora, Lwów 3 octob. 1781, Bibl. Czart., 811, s. 253.

⁶⁴ Przez małżeństwo z księżną Sanguszkową, właścicielką dóbr na Podolu, stał się ks. de Nassau posiadaczem ziemskim, a po otrzymaniu w 1784 r. indygenatu, podany polskim. Zob. R e y c h m a n: *Życie polskie...*, s. 114.

⁶⁵ Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 284.

⁶⁶ *Ibid.*, s. 285.

⁶⁷ *Loc. cit.*

Ks. Nassau przebył drogą wodną trasę od Żwańca do Benderu, nie zabrał jednak ze sobą żadnych towarów. Plonem jego podróży była jednak mapa hydrograficzna tego odcinka rzeki.⁶⁸ Drugą mapę na polecenie króla wykonali inżynierowie i okazało się, że od Jampola nie ma żadnych przeszkód, Dniestr jest splawny.⁶⁹

Podczas wyprawy w 1785 r. Dzieduszycki zabrał ze sobą spory ładunek składający się z 2500 korcy pszenicy oraz innych towarów.⁷⁰ Chodziło Dzieduszyckiemu o udowodnienie, że regularne dostawy podolskiego zboża do portów na północnym wybrzeżu Morza Czarnego są możliwe i co więcej, tańsze.⁷¹ 16 czerwca 1785 r. wyruszył on z Ladawy z dwoma statkami „[...] mając w kompanii skutę wiślaną szesząstkę i galerów czterech JW starosty guzowskiego, tudzież galer jeden J Pana Wilamowskiego”.⁷² W całe przedsięwzięcie zaangażował się więc Prot Potocki i prawdopodobnie większość zboża stanowiła jego własność. Potocki miał także zabezpieczyć transport tego zboża z Akermanu do Chersonia na statkach Kompanii Czarnomorskiej.⁷³

O ile sama żegluga naładowanych towarami statków po Dniestrze okazała się sprawą prostą, o tyle zaczęły narastać trudności innej natury. Dzieduszycki udał się w ową podróż, wykorzystując odpowiednie postanowienia traktatów polsko-tureckich, tj. żurawińskiego i karłowickiego, zabezpieczających wolny handel na Dniestrze i Morzu Czarnym dla kupców polskich.⁷⁴ Nie posiadał jednak specjalnego zezwolenia od tureckich

⁶⁸ „Dziennik Handlowy” 1786, s. 549.

⁶⁹ Korzon: *op. cit.*, t. II, s. 66–67.

⁷⁰ „Dziennik Handlowy” 1786, s. 549; inną cyfrę, tzn. 2 400 korcy pszenicy, podaje Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 291.

⁷¹ „Część województw podolskiego i braclawskiego, że do Ukrainy, to jest części wyższej braclawskiego i kijowskiego województwa, jest daleko odleglejszą od Chersonu, transport wozowy aż do Chersonu z tych tak byłby kosztownym, że żadną miarą z kalkulacją kupiecką zgodzić by się nie mógł. Mają jednak też województwa drogę od natury przysposobioną przez idącą rzekę bardzo splawną, nazywającą się Dniestrem.” (*Podróż dla doświadczenia...*, s. 66).

⁷² *Ibid.*, s. 67.

⁷³ „Przed ruszeniem naszym, ażeby za przejściem statków do Akiermanu produkta nasze były zaraz przeładowane na okręt w porcie akiermańskim, uczyniliśmy umowę z domem handlowym polskim w Chersoniu pod dyrekcją JW Prota Potockiego, względem przystawienia do Akiermanu okrętu.” *Ibid.*

⁷⁴ Konopczyński: *op. cit.*, s. 39. Artykuł 8 traktatu karłowickiego postanawiał: „ponieważ handle są owocem pokoju i kraje do lepszego stanu doprowadzają, za czym ażeby odtąd kupcy obydwóch państw nie manowcami i skrytymi miejscami przejeżdżający, ale gościńcami i drogami do przejścia sposobnymi tam i sam idący i powracający, skoro od towarów wiezionych i wywiezionych dawne i zwyczajne cło zapłacą, nowymi egzakcjami i mytami ciemiężeni nie byli ani od gotowych pieniędzy niech się nikt u nich cła nie upomina”, Cyt. za: Reychman: *Zycie polskie...*, s. 174.

władz na taką wyprawę. Miał przy sobie wprowadzić ferman, ale przysłany mu przed czterema laty przez tłumacza Rzeczypospolitej w Stambule.⁷⁵ Pozwolenie okazało się niewystarczające i w Benderze miejscowe władze zatrzymały Dzieduszyckiego, Ten, w rozmowie z paszą Benderu, stwierdził że polscy kupcy w posiadłościach tureckich nie muszą korzystać z fermanów, gdyż wolność handlu gwarantują im traktaty. Wspomniał także o tym, iż poddani tureccy mogą handlować w Rzeczypospolitej bez specjalnych pozwoleń, jedynie na podstawie paszportów.⁷⁶

Po otrzymaniu pozwolenia na kontynuowanie podróży udał się Dzieduszycki w dalszą drogę i już bez przeszkód dotarł do ujścia Dniestru. Jednak zwłoka w Benderze spowodowała, że w Akermanie nie było już okrętu, który miał przewieźć zboże do Chersonia. Zamówiony statek Kampanii Czarnomorskiej odplynął, nie doczekawszy się na spodziewany ładunek, zwłaszcza że kapitan obawiał się zarazy panującej w mieście. Ostatecznie udało się Dzieduszyickiemu dotrzeć z towarami do Stambułu i tam je sprzedać, ale po wyjątkowo niekorzystnej cenie.⁷⁷

Porta okazała więc wyraźną niechęć wobec kolejnej próby wykorzystania spławu Dniestrem. Półprywatny „traktat handlowy” między ks. Nassau a Turcją okazał się w praktyce fikcją, władze tureckie nie chciały dopuścić polskich kupców i towarów do swoich czarnomorskich portów.⁷⁸

Truności piętrzone przez władze tureckie wobec próbujących korzystać z tej drogi handlowej, spowodowały akcję strony polskiej na rzecz usunięcia tych przeszkód. W 1786 r. Stanisław Szczęsny Potocki, wojewoda ruski, złożył raport w Departamencie Interesów Cudzoziemskich Rady Nieustającej, w którym zwrócił uwagę na „[...] niedostateczność fermanów tureckich względem wolnego spławu rzeką Dniestrem”. W odpowiedzi na to Departament Interesów Cudzoziemskich wystosował w lutym 1786 r. list do wielkiego wezyra w sprawie wolnego spławu po Dniestrze i wyjednania bardziej wiążących obietnic i pozwoleń dla polskich kupców, wchodzących w tureckie posiadłości.⁷⁹ Wojewoda ruski, nie

⁷⁵ *Podróż dla doświadczenia...*, s. 69.

⁷⁶ *Ibid.*, s. 78.

⁷⁷ R e y c h m a n: *Życie polskie...*, s. 188—189.

⁷⁸ Opisując Akerman, zauważył Dzieduszycki, że w porcie mieszka kilkudziesięciu Greków, którzy „bławatami handlują i szynkami wina zatrudniają się”. Ponieważ Turcy stosują wobec nich represje, ci przy dogodnych okazjach przenoszą się do Chersonia, gdyż „wszyscy pragną dostać się w panowanie moskiewskie”. Żydów Dzieduszycki nie spotkał w mieście, pewnie z tych samych powodów, tj. samowoli państwa i braku opieki opuścili Akerman. (*Podróż dla doświadczenia...*, s. 79).

⁷⁹ Interes z Portą Otomańską in biennio Rady Nieustającej w Departamencie Interesów Cudzoziemskich ułatwiane od d. 17 listopada 1778 ... do kwietnia 1791. Niestety, jest to tylko wykaz doniesień, raportów, not, listów itp. dotyczących problemów polsko-tureckich pod koniec XVIII w. Dlatego też trudno ustalić czy usiłowania strony polskiej przyniosły jakieś pozytywne rezultaty. *Bibl. Czart.*, 847, s. 231.

poprzestając na swoim raporcie, starał się dowiedzieć czy zabiegi strony polskiej odniosły jakiś skutek, niestety, niewiele wiadomo o dalszym biegu tych spraw.⁸⁰

Również szlachta, mająca swoje dobra na Podolu, Wołyniu, a także Ukrainie, przejawiała coraz większe zainteresowanie problemami handlu. Coraz częściej domagano się od polskiego rządu pertraktowania z turecką stroną w sprawie zawarcia traktatu handlowego. W marcu 1786 r., także do Departamentu Interesów Cudzoziemskich, wpłynął memoriał podolskich ziemian „[...] z dopraszaniem się o traktowanie z Portą względem załatwienia handlu dniestrowego”.⁸¹

Rezultaty całej tej akcji musiały być nikłe, gdyż zrezygnowano ze spławu Dniestrem, a zainteresowani całą sprawą ziemianie nawiązali bezpośrednie kontakty z Kompanią Czarnomorską w Chersoniu, korzystając w transporcie towarów z drogi lądowej, kosztownej, bo dalszej, ale pewniejszej.⁸²

Trudności ze strony Turcji nie były jedynymi, jakie strona polska, chcąc zajmować się działalnością handlową, musiała pokonać, aby wykrzystać szansę wyjścia z towarami na rynki zagraniczne przez Morze Czarne. Pośrednictwo strony rosyjskiej w handlu czarnomorskim również nie było tak korzystne, jak mogłoby to wynikać z oficjalnych dokumentów i zapewnień rządu Katarzyny II. Przede wszystkim dlatego, że stanowisko Rosji w tej sprawie dalekie było od jednoznaczności. Wspomniane ukazy carowej nie rozwiązywały problemu do końca, gdyż nie były zbyt jasne, łatwe do interpretacji i stosowania.⁸³ W praktyce dochodziło do tego, że, mimo przyznania szeregu ulg celnych dla polskich towarów, nakładano jednak dość wysokie cła, traktując je jako poważną konkurencję dla rosyjskich produktów.⁸⁴

Niewątpliwie Rosja chciała skierować cały obrót handlowy Polski na Chersoń, spodziewając się, być może, wyciągnięcia z tego faktu określonych korzyści. Temu celowi miał służyć nowy ukaz carski z 18 listopada 1784 r., który przewidywał port w Chersoniu jako jedyne miejsce tranzytu, obsługujące przywózowy i wywózowy handel Rzeczypospolitej.⁸⁵ Nie zostały jednak jeszcze wtedy uregulowane do końca sprawy opłat na rosyjskich komorach celnych. Trzeba było interwencji Stanisława Augusta podczas spotkania z Katarzyną II w Kaniowie w 1787 r., aby

⁸⁰ *Loc. cit.*

⁸¹ *Ibid.*, s. 233.

⁸² Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 300—301.

⁸³ *Observations sur le commerce de Cherson*, Bibl. Czart., 811, s. 659.

⁸⁴ Feldman: *Projekty handlu...*, s. 260.

⁸⁵ *Polnoje sobranije zakonow rossijskij impierii*, t. XXII, s. 244.

carowa poszła wreszcie na ustępstwa, które mogły zadowolić stronę polską.⁸⁶

Niestety, nowa wojna rosyjsko-turecka nie pozwoliła na wykorzystanie tych dogodniejszych warunków dla dalszego rozwoju polskiego handlu w tym rejonie. Nie oznaczało to jednak, że cały obrót handlowy został zupełnie zahamowany. W dalszym ciągu szły drogą lądową dostawy żywności, a odbiorcą ich była armia rosyjska.⁸⁷

W nowej sytuacji politycznej powrócono również do korzystania z wodnej drogi handlowej, tj. Dniestru. W 1789 r. rozpoczęły się dostawy zboża dla rosyjskich armii. Chodziło o dostarczenie prowiantu z województwa podolskiego i braclawskiego dla rosyjskiego korpusu okupacyjnego stacjonującego pod Oczakowem. Producenci dostawali sprzedane zboże do Jampola, skąd Dniestrem wędrowało ono do Benderu, a „[...] kłopoty ekspedycji przyjął na siebie [...]” Prot Potocki, właściciel klucza jampolskiego, wykorzystując pobudowane wcześniej w Jampolu magazyny, przystań i statki.⁸⁸

Dalszą działalność handlową Potockiego i kierowanej przez niego spółki przerwały wydarzenia z początków lat dziewięćdziesiątych XVIII w. Jeszcze przed wybuchem wojny polsko-rosyjskiej w 1792 r. musiał opuścić Rosję konsul chersoński Antoni Zabłocki, przebywający od chwili rozpoczęcia rosyjsko-tureckich działań wojennych w Mirhorodzie.⁸⁹ Tak więc przestała istnieć placówka dyplomatyczna powołana do pomocy Polakom, którzy na północnym wybrzeżu Morza Czarnego zajmowali się handlem. Rok 1793 przyniósł inne wydarzenie, które doprowadziło do ostatecznego upadku zorganizowaną działalność handlową Polaków. Był to kryzys finansowy warszawskich bankierów. W kwietniu 1793 r. zbankrutował P. Tepper, powodując upadłość pozostałych bankierów w Warszawie, w tym także Prota Potockiego.⁹⁰ Pociągnęło to za sobą upadek Kompanii Czarnomorskiej, „[...] okręty przeszły podobno na własność Józefa Drzewieckiego i Lipińskiego [...]”, resztę zmagazynowanych towarów, tzn. bułdolec, produkty rolne, sprzedano.⁹¹

⁸⁶ W imieniu Katarzyny II książę Potiomkin w rozmowie ze Stanisławem Augustem obiecał, że imperatorowa „[...] ogłosić raczy wolność zupełną handlu polskiego od ceł, prócz lekkiego transitu [...]”. A. Naruszewicz: *Dziaryusz podróży Stanisława Augusta króla na Ukrainę w roku 1787. Wybór pisarzy polskich. Historia*, wyd. T. Mostowski, Warszawa 1805, s. 207.

⁸⁷ Raport Szczęsnego Potockiego z Białej Cerkwi z 19 I 1787 roku do Departamentu, Bibl. Czart., 929, s. 591.

⁸⁸ Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 301.

⁸⁹ Reychman: *Likwidacja placówek dyplomatycznych...*, s. 305.

⁹⁰ Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 271; W. Kornatowski: *Kryzys bankowy w Polsce 1793 roku. Upadłość Teppera, Szulca, Kabryta, Prota Potockiego, Łyszkiewicza i Heyzlera*, Warszawa 1937.

⁹¹ Dr Antoni J.: *op. cit.*, s. 273.

Nie została jednak zupełnie przerwana działalność handlowa polskich kupców i ziemian. W nowych warunkach politycznych, już na początku XIX w., powstało w Odessie towarzystwo handlowe pod firmą kompanii polskiej imienia J. Drzewieckiego, Lipińskiego i spółki, które podjęło się nawiązania kontaktów handlowych z Europą Zachodnią przez próbę sprzedaży pszenicy na targach włoskich i hiszpańskich.⁹²

Nieco później, bo w latach dwudziestych XIX w., wznowiono także żeglugę na Dniestrze. Wiązało się to z coraz szybszym rozwojem Odessy, która staje się już wtedy głównym portem na wybrzeżu czarnomorskim. Zboże transportowano drogą wodną do Majaku, gdzie zaczynał się liman, stamtąd wozami do Odessy.⁹³ Ruch nawigacyjny na Dniestrze zachęcił podolskich ziemian do aktywności, nad rzeką wyrastają znowu magazyny zbożowe, buduje się nowe przystanie i statki rzeczne.⁹⁴

Zapoczątkowana pod koniec XVIII w. dość wyraźnie działalność w kierunku rozwoju wymiany handlowej w basenie Morza Czarnego nie została przerwana i w późniejszym okresie. Nasilenie tej aktywności przypada głównie na jedno dziesięciolecie, zręsztą nawet niepełne (1780—1789), tj. na okres ożywienia politycznego i społeczno-gospodarczego w Rzeczypospolitej. Znacznym osiągnięciem było ujęcie handlu południowego w ramy zorganizowanej działalności, przez powołanie do życia spółki akcyjnej w postaci Kompanii Czarnomorskiej, pośrednictwo której stanowiło niewątpliwe udogodnienie dla ziemian z południowo-wschodnich województw Polski, uczestniczących w rosnącej wymianie handlowej.

Próby zaktywizowania działalności handlowej w tym rejonie czynione były przede wszystkim przez miejscową szlachtę i magnatów właścicieli ziemskich, którzy w ten sposób spieniężali nadwyżki wyprodukowane w gospodarstwach rolnych. Ze względu na zainteresowanie zagranicznych nabywców przedmiotem polskiego eksportu były produkty pochodzenia rolniczego, głównie zboże, a także drzewo i inne leśne surowce.

Niestety nie można ustalić dokładnej liczby wyrażającej wielkość udziału strony polskiej w obrocie handlowym w portach Morza Czarnego.⁹⁵ Jedno jest pewne, liczba ta nie może być zbyt wielka, bo w tym

⁹² Niewiele o nim wiadomo, ale istniało ono w 1804 r., bo z tego roku pochodzi wiadomość o transporcie zboża należącego do Towarzystwa. *Ibid.*, s. 273—274.

⁹³ *Ibid.*, s. 302—303.

⁹⁴ Właściciel Demszyna, Narcyz Makowiecki, w swej posiadłości leżącej nad rzeką, zbudował port rzeczny. Jako jeden z pierwszych spławił też pszenicę na płytkich statkach, Dniestrem do Odessy, był także autorem projektu oczyszczenia rzeki. Zob. A. Przewdziecki: *Podole, Wołyń, Ukraina. Obrazy miejsc i czasów*, t. I, Wilno 1841, s. 79.

⁹⁵ Korzon ustalił wartość wywozu zboża przez Chersoń w 1785 r. na sumę 3 000 000 złp., czyli 2 125 łasztów (Korzon: *p. cit.*, t. II, s. 120). Obliczenia te, ze względu na wewnętrzną sprzeczność wywodów Korzona i oparcie się na błędnych

czasie handel czarnomorski rozwijał się jeszcze stosunkowo słabo, a udział portów na wybrzeżu czarnomorskim w całym obrocie zagranicznym Rosji nie stanowił imponującej wielkości.⁹⁶

W niniejszym artykule zasygnalizowano tylko niektóre problemy, nie wyczerpując całkowicie zagadnienia organizacji polskiego handlu w basenie Morza Czarnego pod koniec XVIII w. Tym niemniej w oparciu o zebrany dotychczas materiał można wysnuć pewne wnioski dotyczące omawianego zagadnienia.

Usiłowania strony polskiej w celu zorganizowania wymiany handlowej przez Morze Czarne zakończyły się sukcesem. Najlepszym dowodem tego była kilkunastoletnia działalność Kompanii Czarnomorskiej. Rozwój polskiego handlu zagranicznego w tym rejonie wobec niechętniej postawy Turcji był możliwy tylko w oparciu o Rosję, która, dążąc do gospodarczego ożywienia terytorialnych nabytków na południu, nie mogła być zupełnie przeciwna inicjatywom handlowym strony polskiej. Działalność handlowa polskich kupców i ziemian w końcu XVIII w. stała się punktem wyjścia dla późniejszych poczynań w tym kierunku w wieku XIX.

РЕЗЮМЕ

В статье рассматриваются некоторые проблемы попыток организовать в конце XVIII в. польскую торговлю в бассейне Черного моря. Эти попытки приходятся в основном на одно десятилетие (1780—1789 гг.), т. е. на период особенного политического и экономического оживления в Речи Посполитой.

Заинтересование развитием торговли в этом районе было возможно благодаря изменению политической ситуации в бассейне Черного моря: победоносная война России с Турцией (1768—1774 гг.), вследствие которой Российская империя получила доступ к Черному морю. Свободное судоходство на Черном море и в проливах, открывшееся для России и Западной Европы после победы, в какой-то степени улучшало или нивелировало то невыгодное положение, в котором оказалась Польша на Балтийском море после 1775 г. Стремление России к экономическому

przesłankach, odrzuca Guldon, zastępując je równie mało dokładnymi szacunkami w odniesieniu do 1793 r. (Guldon: *op. cit.*, s. 132—133).

⁹⁶ W latach 1793—1797 na porty Morza Czarnego przypadało zaledwie 2% wszystkich obrotów w handlu zagranicznym Rosji (Pokrowskij: *op. cit.*, s. 125). O niskich obrotach handlowych w tych portach świadczy także fakt, że na 3 710 statków pochodzenia zagranicznego, które w 1802 r. zawinęły do rosyjskich portów, tylko 706 statków wpłynęło na Morze Czarne i Azowskie (Chromow: *Oczerki ekonomiki feodalizmu w Rossii*, Moskwa 1957, s. 251).

оживлению на новоприобретенных землях, а также заинтересованность и помощь польских правительственных кругов — все это привело к активному включению Польши в развитие торговли на Черном море. В начале 1783 г. торговая деятельность польских купцов и помещиков была заключена в организационные рамки. На съезде в Виннице было организовано акционерное общество — Черноморская компания, — целью которой был торговый обмен через Черное море между Польшей и странами Западной Европы. Во главе общества стал Прот Потоцки, землевладелец и банкир, который в 1785 г. взял управление компанией в свои руки.

Местом оживленной деятельности Черноморской компании был Херсон, порт на северном побережье Черного моря.

Вследствие географического положения преобладающее участие в торговом обмене имели южные воеводства Речи Посполитой, лежащие в бассейне Днепра и Днестра. Предметом экспорта служили сельскохозяйственное и лесное сырье, в основном рожь, пшеница и древесина. Для снижения себестоимости перевоза товаров с успехом использовались водные пути, ведущие к Черному морю. Не обошлось и без трудностей, так, например, препятствия, которые ставила Турция на Днестре, вынудили Польшу к отказу от этого водного пути.

Торговому обмену между Польшей и Западной Европой через Черное море помешала новая русско-турецкая война (1787—1791 гг.). Но это не означало полной ликвидации деятельности Черноморской компании; получателем большей части польской ржи и пшеницы стала русская армия. В 90-ые годы XVIII в. и в начале XIX в. в новых политических условиях (потеря независимости Польшей), несмотря на ликвидацию компании, торговая деятельность польских хозяйственных элементов в бассейне Черного моря еще продолжалась.

R É S U M É

Dans l'article on a discuté quelques problèmes concernant des tentatives d'organisation du commerce extérieur de Pologne dans le bassin de la Mer Noire, vers la fin du XVIII^e siècle. Elles avaient lieu surtout dans un espace de dix ans (1780—1789), dans une époque du particulier mouvement politique et économique en Pologne.

L'intérêt au développement du commerce avec la région de Mer Noire est devenu possible grâce au changement de la situation politique dans cette région, c'est-à-dire grâce à l'obtention de l'accès de la Mer Noire par la Russie après la guerre victorieuse contre la Turquie (1768—1774). Étant donné qu'après 1775 la Pologne rencontrait des empêchements pour

son commerce de Baltique, l'ouverture de la navigation libre sur la Mer Noire et dans les détroits pour la Russie et pour les pays d'Europe Occidentale pouvait devenir un facteur contribuant au changement de cette situation désavantageuse ou du moins la compensait en quelque sorte. La tendance de la Russie au mouvement économique des terres récemment acquises, et d'autre part l'intérêt et l'aide des autorités gouvernementales de Pologne ont abouti à l'adhésion active de la partie polonaise au développement du commerce de Mer Noire. Au commencement du 1783 l'activité commerciale des marchands et des propriétaires fonciers de Pologne fut mise en cadre d'organisation. À la réunion à Winnica on fonda une société par actions, la Compagnie de Mer Noire, pour s'entremettre dans l'échange commercial par la Mer Noire, entre Pologne et les pays de l'Europe Occidentale. À la tête de cette société s'est mis Prot Potocki, le propriétaire foncier et en même temps le banquier qui, surtout depuis 1785, s'appropriait totalement la direction de la Compagnie.

Le centre d'une action mouvementée de la Compagnie de Mer Noire devint Cherson, le port russe sur la côte septentrionale de la Mer Noire.

Par égard à la position géographique c'étaient les voïévodies du sud-est de la Pologne, situés dans le bassin du Dniepr et du Dniestr. Les matières premières d'origine agricole et forestière, surtout le blé et le bois, constituaient les exportations. Pour réduire les frais du transport de marchandises on essayait de mettre à profit, même avec de succès, les voies navigables qui couraient vers la Mer Noire. Il y avait aussi de difficultés, notamment quand il s'agissait du flottage par le Dniestr; les empêchements apportés par la Turquie ont causé la nécessité de renoncer à cette voie navigable.

L'empêchement à l'échange commercial de la Pologne avec l'étranger par la Mer Noire a été apporté par la nouvelle guerre russo-turque (1787—1791). Cependant cela ne signifiait pas l'interruption totale de l'activité de la Compagnie de Mer Noire; c'était l'armée russe qui est devenue la partie prenante de la quantité considérable du blé et d'autres produits. Pendant les dernières dix années du XVIII^e siècle et au commencement du XIX^e siècle, dans la nouvelle situation politique (le perte de l'indépendance de la Pologne), malgré la chute de la Compagnie de Mer Noire, l'activité commerciale des éléments polonais n'était pas tout à fait abandonnée.