

# Gierszewski, Stanisław

---

"Der ostbaltische Holzhandel und die Holzindustrie im 17. Jahrhundert", A. Soom, "Hansische Geschichtsblätter", t. LXXIX, 1961, s. 80-100 : [recenzja]

---

Przegląd Historyczny 53/4, 833-835

---

1962

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.

nym już analogicznym wydawnictwem listów z Antwerpii (Vasquez de Prada, 4 tomy) omawiane dzieło pozwala skonfrontować i uściślić dotychczasowe wyobrażenia o handlu i obrocie pieniężnym, o związkach gospodarczych regionu pirenejskiego z resztą ówczesnego świata.

Jan Kieniewicz

A. Soom, *Der ostbaltische Holzhandel und die Holzindustrie im 17. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter“ t. LXXIX, 1961, s. 80—100.

Recenzowany artykuł stanowi kontynuację wcześniejszych badań Sooma nad zagadnieniami handlu i przetwórstwa drzewnego w XVII wieku na wschodnich wybrzeżach Bałtyku, gdyż w 1940 r. autor ogłosił artykuł omawiający ten problem w odniesieniu do Narwy. W obecnej pracy — wykorzystując korespondencję admiralicji szwedzkiej i kancelarii królewskiej z Archiwum Państwowego w Sztokholmie — A. Soom zajął się przede wszystkim rozwojem szwedzkiego handlu drewnem za pośrednictwem portu ryskiego. Pokróćce też naświetlił rolę Narwy i Parnawy, w XVII stuleciu stojących po Rydze na drugim i trzecim miejscu pod względem wywozu produktów leśnych, przy czym zajmuje się tylko tymi towarami, które poszukiwane były do budowy statków (specjalne gatunki drewna, maszty, len, konopie, smoła itp.).

Sprawy te Soom rozpatruje jednak wyłącznie w związku z dążeniami Szwecji do rozbudowy morskiej siły zbrojnej, budowy jednostek wojennych nie tylko w kraju (Sztokholm, Karlskrona), ale też w prowincjach lepiej zaopatrzonych w surowiec niż metropolia. Ryga wyróżniała się wśród nich tym, że jej zaplecze stanowiło bardzo korzystne źródło zakupu wszelkich gatunków drewna okrętowego (przede wszystkim dębiny), dużych ilości dobrych masztów, a ponadto lnu i konopi. Produktem eksportowym dla Narwy szczególnie charakterystycznym była smoła, dziegieć i potaż, a ponadto deski, bukszpryty, maszty itp. Natomiast zaplecze leśne Parnawy zasobne było głównie w kłocę i bełki, zaś w nikłym stopniu w pnie kwalifikujące się na maszty okrętowe. W artykule przedstawiono także organizację dostaw z rejonu górnej Dźwiny i jej dopływów, niektóre problemy spławu, kształtowanie się popytu na maszty, obszerniej omówiono zmonopolizowanie wywozu masztów przez Rygę w ręku rządu szwedzkiego drogą podwyżki ceł na pewne rodzaje pni masztowych. Sprawa ta, pełne zaopatrzenie siedemnastowiecznych stoczní szwedzkich w niezbędne materiały budowlane i wyposażeniowe, była dla korony szwedzkiej kwestią pierwszorzędного znaczenia, tak ze względu na toczzone wojny morskie (problem *dominium maris baltici*) jak i z uwagi na chęć dorównania krajom zachodnio-europejskim — zwłaszcza Holandii — w zdobywaniu rynków pozaeuropejskich (zakładanie w ciągu XVI—XVII w. szwedzkich kompanii handlowych).

W związku ze sprawą zaplecza surowcowego dla stoczní szwedzkich Soom stosunkowo obszernie przedstawił próby uruchamiania na wschodnich wybrzeżach Bałtyku warsztatów okrętowych (prywatnych bądź państwowych — szwedzkich). Powstawały one w Narwie i w Rydze, zwłaszcza wówczas, gdy znana stocznia wojenna w Karlskrona okazała się niewystarczająca dla potrzeb prowadzonych wojen, a szwedzkie stocznice w Wismarze i w innych ośrodkach Pomorza szwedzkiego znalazły się w rejonie operacji wojennych (lata 1674—1679). Jako ośrodek budowy statków w drugiej połowie XVII wieku wyróżniła się przede wszystkim Ryga, posiadająca wielorakie walory: dobre zaplecze leśne (zwłaszcza dębina i maszty),

pełne pokrycie potrzeb w zakresie konopi i lnu (na olinowanie, na żagle i do uszczelniania kadłuba), istnienie na miejscu pewnych urządzeń produkcyjnych (np. torów powroźniczych), łatwość dowozu ze Szwecji żelaza oraz smoły i dziegiu, dogodna sytuacja na ryskim rynku pracy itp. W każdej z wymienionych dziedzin (handel drewnem, przetwórstwo drzewne, budowa statków), tak w Rydze jak i w Narwie, a w mniejszym stopniu w Parnawie, nie małą rolę odgrywał kapitał holenderski.

Artykuł Sooma, którego celem było przedstawienie szwedzkiej polityki rozwijania specjalnej dziedziny handlu drewnem oraz penetracji kapitału holenderskiego w portach wschodniobałtyckich, posiada dużą wartość jako uprzystępniający interesujące archiwalia szwedzkie do dziejów handlu drewnem na Bałtyku w specyficznym kontekście: potrzeb szwedzkiego budownictwa okrętowego. Praca poszerza również znajomość problemu eksploatacji lasów dorzecza Dźwiny (głównie w zakresie masztów) w XVII wieku, w małym stopniu uwzględnionym w dotychczasowych publikacjach (prace O. Hedemana, „Dzisna i Druja magdeburskie miasta“, Wilno 1934 oraz „Dawne puszczce i wody“, Wilno 1934 — zawierają materiał głównie osiemnastowieczny).

Autor nie ustrzegł się jednak pewnej jednostronności, ograniczając bazę źródłową wyłącznie do korespondencji urzędowej szwedzkiej z przedstawicielami w zdobytych prowincjach, a także — w minimalnym stopniu — wykorzystując literaturę przedmiotu. Dzieje Rygi, jej rola w handlu bałtyckim, były już przedmiotem specjalistycznych badań E. Dunsdorfsa (artykuły o żegludze morskiej Rygi w czasach szwedzkich i o jej handlu zbożowym w XVII wieku, 1935—1936), tenże autor ogłosił też statystykę wywozu drewna z Rygi w XVII wieku (księga zjazdowa I Zjazdu Historyków Bałtyckich w Rydze), nie obejmującą jednak — co zastrzegł w swym artykule Soom — kategorii drewna okrętowego.

W omawianym tu artykule niesłusznie pominięto wyniki badań G. Jenscha nad handlem Rygi w XVII wieku<sup>1</sup>, jeśli chodzi o analizę polityki celnej i wpływu ceł na handel Rygi w wielu wypadkach zbieżne z wnioskami Sooma, a niekiedy umożliwiające pełniejsze objaśnienie badanych wydarzeń. Chodzi zwłaszcza o pokazanie mechanizmu umacniania się monopolu kupca ryskiego w zakresie wywozu drewna, o pożyczki udzielane magnatom litewskim oraz chłopom inflanckim, litewskim i kurlandzkim, a spłacane w towarach dostarczanych przez dłużników do portu ryskiego (pożyczki pod zastaw drewna, lnu, konopii). Ten, stale pogłębiający się proces zadłużania, petryfikując zależność dostawców od kupców-monopolistów<sup>2</sup>, legł u podstaw niepowodzeń szwedzkich w Rydze i rezygnacji z walki z daleko sięgającym systemem monopoli kupieckich. Pośrednio potwierdza to również artykuł Sooma w partii mówiącej o zwróceniu przez Szwecję (i kupców holenderskich) uwagi na Parnawę i poprzez nią na niewykorzystane zasoby leśne Rosji w rejonie jez. Pejpus, a to z powodu opanowania handlu drewnem w Rydze i Narwie przez licznych przedsiębiorców. Na tym tle zrozumiałe staje się dopiero, wzmiankowane przez Sooma, uchylene w roku 1680 monopolu szwedzkiego na maszty w porcie ryskim.

Stosowanie przez władców duńskich w ciągu XVI wieku ograniczeń eksportu drewna z Norwegii posiadało znacznie szerszy zakres niż widzi to autor, gdyż sięgało również w dziedzinę handlu statkami i to nie tylko w państwie duńskim,

<sup>1</sup> G. Jensch, *Der Handel Rigas im XVII. Jahrhundert*, „Mittellungen aus der livländischen Geschichte“ t. XXIV, 1930, nr 2.

<sup>2</sup> Referuję według recenzji H. Łowmiańskiego, *RDSG II*, 1932—1933, s. 444—445. Por. też M. Małowist, *Ryga i Gdańsk od wybuchu wojny trzydziestoletniej do końca XVI wieku*, *Polska i Inflanty*, Gdynia 1939, s. 133—134.

ale na całym obszarze Hanzy. Owszem, reglamentacja sprzedaży, u której źródle tkwiła chęć obrony drzewostanu i zahamowania wywozu drewna z kraju, w Danii i Norwegii była najostrzejsza, gdyż zakazy wywozu mówiły o terminie ochronnym aż 20 lat, podczas gdy na południowym Bałtyku najwyżej o 10. Sprawa ma jednak szersze znaczenie, gdyż określa rejony i tempo intensywnej eksploatacji lasów na użytek zwłaszcza budownictwa okrętowego.

Autor w kilku zaledwie zdaniach rozprawił się z arcyważnym dla dziejów stoczni problemem przetwórstwa drzewnego (tartaki), aczkolwiek sygnalizuje tę sprawę już w tytule. Szkoda też, iż nie wyjaśnił stosunku zakładanych przez władze szwedzkie warsztatów okrętowych w Rydze do istniejących tu stoczni lokalnych. W czym tkwiła przyczyna, iż budowy jednostek szwedzkich nie podjęto na tych prywatnych czy komunalnych placach budowy, jak to miało miejsce np. w Elblągu z okazji budowy floty wojennej Zygmunta Augusta? Zaniechanie budowy w Rydze statków w założonych przez rząd szwedzki warsztatach autor tłumaczy — za źródłem — rzekomymi trudnościami wyprowadzania nowych jednostek z koryta Dźwiny na morze. Argument to wątpliwy, skoro już kilka lat później (1691 r.) powstają tu nowe warsztaty okrętowe, założone przez przedsiębiorców holenderskich!

Niesusznie też autor rozróżnia, dla XVI wieku, flotę handlową i wojenną, gdyż tego rodzaju podział funkcji statku dokonał się dopiero w następnym stuleciu.

*Stanisław Gierszewski*

B. G. Saryczewa, *Russkije korablestroitelnyje materialy w ekonomikie Anglii XVIII wieka*, Sbornik naucznych rabot, wypusk XIV, Leningradskij Institut Sowieckoj Torgowli im. Fr. Engelsa, Leningrad 1958, s. 102—123.

Praca B. G. Saryczewa, acz objętościowo niewielka, zawiera znaczne bogactwo materiałów i wniosków dotyczących rozmiarów i znaczenia dla stoczni angielskich eksportu rosyjskich produktów leśnych i niektórych rolnych. Po opublikowaniu w tymże periodyku w 1955 roku artykułu o wywozie do Anglii w XVIII wieku żelaza rosyjskiego, autor zajął się tym razem wywozem surowców (drewno, konopie, len) i półfabrykatów lub gotowych produktów (liny, płótno żaglowe i lniane, smoła, dziegieć, potaż), niezbędnych w budowie i wyposażeniu statków. Swoje wywody, oparte na źródłach rękopiśmiennych z Centralnego Historycznego Archiwum Państwowego w Leningradzie (CGIAL), starał się poprzeć danymi statystycznymi, sporządzonymi w oparciu o archiwalia rosyjskie i drukowane materiały angielskie. W pracy znajdujemy 6 tabel statystycznych dotyczących:

- 1) przywozu konopi rosyjskich do Anglii w latach 1727, 1730, 1753—1799 (średnie roczne);
- 2) przywozu konopi do Anglii i Szkocji w latach 1786—1799 z Rosji, Prus i Polski, Holandii i Niemiec (zestawienie porównawcze);
- 3) wywozu z Rosji do Anglii płótna żaglowego w latach 1753—1799 (średnie roczne);
- 4) wywozu lnu rosyjskiego do Anglii w latach 1753—1799 (średnie roczne);
- 5) importu do Anglii i Szkocji lnu z Rosji, Holandii, Polski i Prus oraz z Niemiec w latach 1786—1799 (zestawienie porównawcze);