

# Bogucka, Maria

---

Jeszcze o zbożu rosyjskim na rynku amsterdamskim w pierwszej połowie XVII wieku : na marginesie artykułu S. Hoszowskiego, W sprawie konkurencji zboża rosyjskiego na rynku holenderskim w pierwszej połowie XVII wieku, "PH" t. 54, z. 4, s. 688-699

---

Przegląd Historyczny 55/1, 118-131

---

1964

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MARIA BOGUCA

## Jeszcze o zbożu rosyjskim na rynku amsterdamskim w pierwszej połowie XVII wieku

(Na marginesie artykułu S. Hoszowskiego, *W sprawie konkurencji zboża rosyjskiego na rynku holenderskim w pierwszej połowie XVII wieku*, PH LIV, 1963, z. 4, s. 688—699)

Rola handlu zbożowego w całokształcie ekonomiki Polski XVI i XVII w. nie wymaga uzasadnienia. Mimo istnienia dość obfitej literatury wiele ważnych zagadnień z tego zakresu nie zostało dotąd w pełni wyjaśnionych. Wiele problemów budzi wątpliwości i dyskusje, przy czym pierwsza połowa XVII w. nie należy bynajmniej do okresów najlepiej znanych. Zwłaszcza odczuwa się brak powiązania badań prowadzonych u nas, na odcinku Gdańska, z pracami prowadzonymi w innych krajach, również zainteresowanych problematyką handlu bałtyckiego<sup>1</sup>. Konfrontacja poglądów, sięgnięcie do źródeł z archiwów holenderskich, niemieckich, francuskich itd., to zabiegi konieczne dla ustalenia właściwych proporcji światowej wymiany w XVII w., dla zbadania rozmiarów i znaczenia polskiego eksportu na międzynarodowych rynkach zbożowych omawianej epoki.

W artykule zamieszczonym w zeszycie 4 tomu LIII „Przeglądu Historycznego” (w 1962 r.) dotknęłam tylko jednego aspektu tego zagadnienia — pojawienia się zboża rosyjskiego na rynku amsterdamskim w drugiej ćwierci XVII w. Spotkał się on z żywą polemiką ze strony prof. S. Hoszowskiego. Przytoczone przy tej okazji kontrargumenty nie wydały mi się jednak w pełni przekonujące, z tej m. in. przyczyny, iż większość wywodów oparta jest na pracy W. Naudégo, wydanej przed siedemdziesięciu laty, a więc dziś już w dużej mierze przestarzałej<sup>2</sup>. Oparcie się na książce Naudégo, a także zasugerowanie źródłami wyłącznie gdańskimi zaciążyło bardzo wyraźnie na wysuwanej przez S. Hoszowskiego koncepcji rozwoju handlu bałtyckiego w interesującym nas okresie. A że sprawa — jak zgadzamy się oboje z mym oponentem — jest ważna, pozwolę sobie szczegółowo rozważyć wszystkie zgłoszone zastrzeżenia i wątpliwości.

Na wstępie raz jeszcze pragnę podkreślić, iż zasygnalizowane przeze mnie zjawisko nie jest obce literaturze związanej z problematyką bałtycko-rosyjsko-holenderską tego okresu (prace Difereego, Elsasa, ostatnio Amburgera oraz szereg innych pozycji cytowanych w poprzednim artykule). Mnie udało się jedynie zgromadzić większą nieco ilość źródeł, które przemawiają za tezami wysuwanymi w tym zakresie oraz powiązać zagadnienie z problematyką najbardziej dla nas bliską i interesującą, tj. ze sprawą eksportu zboża polskiego przez Gdańsk. Już zresztą cytowany przeze mnie w poprzednim artykule szkic A. Öhberga, podkreślał istniejącą w XVII w. silną współzależność między handlem bałtyckim

<sup>1</sup> Rozróżnienie: handel gdański a handel bałtycki, zdawałoby się oczywiste, wymaga jednak podkreślenia. Spotykane często w praktyce, w naszej zwłaszcza literaturze, kładzenie znaku równości między handlem Gdańska a handlem bałtyckim prowadzi do nieporozumień.

<sup>2</sup> W. Naudé, *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jhr.*, Berlin 1896.

a archangielskim (na przykładzie jednak tylko Rygi i Królewca)<sup>3</sup>. Ostatnio zwraca się także uwagę na drugi aspekt tego zagadnienia: szybki rozwój własnej produkcji rolniczej w krajach Europy zachodniej i jego konsekwencje dla handlu bałtyckiego<sup>4</sup>. Warto tu też przypomnieć interesujące artykuły J. A. Fabra o handlu zbożowym, które ukazały się niedawno w czasopiśmie holenderskich<sup>5</sup>. W pierwszym z nich wskazuje autor na wzrost cen zboża w XVI i pierwszej połowie XVII w. na rynkach Europy zachodniej i dowodzi, iż w Niderlandach doszło na tym tle do zaostrzenia przeciwieństw między potrzebami rolnictwa, a potrzebami handlu, żeglugi oraz przemysłu. Na tej podstawie rozwinął się następnie znany spór między Holandią a Zelandią w sprawie handlu zbożem. Stany holenderskie reprezentujące interesy kupców zbożowych trzymały się polityki niskich opłat zarówno wwozowych, jak wywozowych. Zelandia, w połowie XVII w. dość już poważny producent zboża, żądała wysokich ceł wwozowych. W drugim z sygnalizowanych artykułów autor zajmuje się problemem kurczenia się w drugiej połowie XVII w. przywozu zboża bałtyckiego do Holandii. Wedle zestawionej przez niego dla lat 1652—1657 i 1661—1783 statystyki przewozów holenderskich przez Sund liczba statków holenderskich płynących z Bałtyku spadła z około 113 212 na około 92 088 (w całości ruchu w Sundzie wynosiło to 60 i 35%). W okresie pierwszym Holendrzy wywieźli z Bałtyku około 2 804 011 łasztów żyta (77%) i 479 680 łasztów pszenicy (78%). W okresie drugim wywóz żyta spadł do 2 335 182 łasztów (70%). Wywóz pszenicy przez Holendrów wrósł w liczbach bezwzględnych do 1 036 093 łasztów, ale w stosunku do całości wywozu zmalał (71%)<sup>6</sup>. Autor analizuje szeroko przyczyny kurczenia się importu zboża bałtyckiego do Holandii. Nie wpłynął na to jego zdaniem w sposób zasadniczy faktor monetarny, mimo iż na odcinku cen dokonywały się pewne przemiany, mogące wywrzeć wpływ na handel bałtycki. Rewolucja cen, szybciej przebiegająca na zachodzie Europy niż na wschodzie, stworzyła w XVI i początkach XVII w. znaczną premię wywozową dla eksporterów zboża. W specjalnym grafiku Faber wykazuje, jak różnica cen zboża między Holandią (Arnhem) a Gdańskiem rosła w okresie 1570—1620. Potem jednak zaczęła ona maleć. Jeśli dla okresu 1560—1599 średnia różnica w gramach srebra na łaszcie wynosiła 514, to w latach 1600—1649 już tylko 417<sup>7</sup>. Oznaczało to poważne skurczenie się zysków kupców holenderskich i niewątpliwie wpłynęło na poszukiwanie przez nich innych, tańszych źródeł zakupu zboża. Próby rozwinięcia eksportu zboża z Archangielska to tylko jeden z aspektów tego zagadnienia. Faber w swym artykule wskazuje na inny — na wzrost produkcji rolniczej w południowej i zachodniej Europie, co miało wedle niego stanowić poważny czynnik konkurencyjny dla przywozu bałtyckiego. Jego wywody, poświęcone głównie drugiej połowie XVII w., zawierają jednak sporo danych także z okresu nieco wcześniejszego. Autor zwraca więc uwagę na dokonujący się już od XVI w. rozwój produkcji ryżu w północnych Włoszech, a kukurydzy na przełomie XVI i XVII w. w Hiszpanii i Portugalii. W tym samym czasie w Europie zachodniej i środkowej

<sup>3</sup> A. Öhberg, *Russia and the World Market in the Seventeenth Century*, „Scandinavian Economic History Review” 1955, z. 2.

<sup>4</sup> Odnosną literaturę zestawili niedawno A. Mączak, *O kryzysie i kryzysach XVII w.*, KH LXX, z. 1, 1963, s. 57 nn.

<sup>5</sup> J. A. Faber, *Graanhandel, graanprijzen en tarievenpolitiek in Nederland gedurende de tweede helft der zeventiende eeuw*, „Tijdschrift voor Geschiedenis” 1961, z. 4, s. 533—39; tenże, *Het probleem van de dalende graanaanvoer uit de Oostzeelanden in de tweede helft van de zeventiende eeuw*, AAG Bijdragen IX Afdeling Agrarische Geschiedenis Landbouwhogeschool, Wageningen 1963.

<sup>6</sup> A. J. Faber, *Het probleem...*, s. 5, tabl. I.

<sup>7</sup> Tamże, s. 12, tabl. VI. W drugiej połowie XVII w. owa różnica znów wzrosła do 446 gramów na łaszcie, aby ostatecznie w latach 1700—1749 spaść do 388 gramów (tamże, ibc. cit.).

wzrasta produkcja i spożycie tatarski<sup>8</sup>. W konkluzji autor dochodzi do wniosku, że zboże importowane z nad Bałtyku stanowiło jedynie mały odsetek globalnej konsumpcji zbożowej zachodniej i południowej Europy, i że w związku z tym w drugiej połowie XVII w. wystarczył niewielki relatywny spadek popytu (związany z perturbacjami demograficznymi) oraz pewien wzrost produkcji własnej dotychczasowych inwestorów, aby bałtyckiemu handlowi zbożowemu zadać poważny cios.

Badania Fabra potwierdzają więc pogląd, iż w handlu bałtyckim dokonywały się w toku XVII w. zmiany i przeobrażenia, których nie może ignorować historia gospodarki krajów nadbałtyckich. Jest to zresztą fakt dla wszystkich raczej oczywisty. Spór powstaje dopiero przy ustalaniu chronologii narodzin owych zjawisk, o pośrednio także ich genezy. Czy zmniejszenie się roli handlu bałtyckiego wywołane było m. in. strukturalnymi trudnościami panującego na tym terenie systemu folwarczno-pańszczyźnianego, czy też spowodowane zostało dopiero później, w drugiej połowie stulecia, zniszczeniem Polski jako głównego eksportera z tego rejonu przez najazd szwedzki? Ten ostatni pogląd rozwija S. Hoszowski w swej pracy o handlu Gdańskim w XV—XVIII w., kładąc w niej wyraźnie nacisk na rolę czynników egzogenicznych w rozwoju ekonomicznym Rzeczypospolitej szlacheckiej<sup>9</sup>.

Istota sporu dotyczy więc sprawy bardzo istotnej dla całej historii Polski i w rezultacie odnosi się do szeroko dyskutowanego w latach ostatnich zagadnienia folwarku i jego perspektyw rozwojowych przed „Potopem”. W poprzednim artykule wyraziłam wcale nie nowatorską i podzielaną przez wielu historyków opinię, iż folwark pańszczyźniany, który w pierwszej fazie istnienia pozwolił szlachcie polskiej rzucić na rynki zachodnioeuropejskie znaczne masy zboża, okazał się instytucją hamującą na dalszą metę rozwój produkcji zbożowej. Analiza sytuacji i przemian w zakresie handlu bałtyckiego, jak najściślej związanej z produkcją folwarczną, pozwala na wysunięcie sugestii, iż nie w drugiej połowie stulecia, ale już w drugiej jego ćwierci wystąpiły pierwsze objawy tego zjawiska. Za probierz w tym względzie i S. Hoszowski i ja przyjmujemy możliwości eksportowe. Zgadzam się tu oczywiście, iż nie można wyciągać wniosków na podstawie porównywania poszczególnych, wybranych z obu ćwierćwieczy lat, lecz trzeba przeprowadzić obliczenia sum globalnych i średnich. S. Hoszowski dowodzi, iż w drugiej ćwierci XVII w. ilość zboża wywożonego z Gdańska na zachód utrzymuje się na dawnym poziomie, a nawet wzrasta. „Obliczając średnią roczną — pisze autor — z wszystkich lat pierwszego ćwierćwiecza, a w drugim ćwierćwieczu pomijając nienormalne lata wojenne 1626—1629, otrzymujemy przeciętną roczną wywozu w pierwszym przypadku 56 160 łasztów, w drugim 57 228 łasztów. Różnica wprawdzie niewielka, ale właśnie na korzyść drugiego ćwierćwiecza. W obu porównywanych okresach są maksima sięgające rzędu 100 tysięcy łasztów (1618, 1619, 1643, 1649). Nie ma więc spadku eksportu w latach 1631—1650, ale przeciwnie: mały wzrost”. Stwierdzenia te budzą jednak dwie zasadnicze wątpliwości. Po pierwsze, obliczenia oparte zostały na danych z pracy D. Krannhals'a, swego czasu uznanej słusznie za zupełnie bezwartościową z naukowego punktu widzenia<sup>10</sup>. Po drugie, nie wydaje się słuszne wyłączenie z obliczeń lat wojennych jako „nienormalnych”. Lata zupełnie normalne i spokojne, jak wiadomo, zdarzały się raczej rzadko. Rok wyjątkowego urodzaju, to też swego rodzaju rok „nienormalny” — a jednak nie wyłączamy go z naszych rozważań. Trzeba rów-

<sup>8</sup> Tamże, s. 15 nn.

<sup>9</sup> St. Hoszowski, *Handel Gdański w okresie XV—XVIII wieku*, „Zeszyty Naukowe WSE w Krakowie” nr 11, Kraków 1960, passim.

<sup>10</sup> D. Krannhals, *Danzig und der Weichselhandel in seiner Blütezeit vom 16. bis zum 17. Jhr.*, Leipzig 1942. Por. krytyczną recenzję Cz. Biernata w „Roczniku Gdańskim” t. XIII, 1954, przestrzegającą przed opieraniem się na cyfrach zawartych w tej pracy.

niez wziąć pod uwagę, iż w okresie, gdy port gdański był zablokowany, zboże przeznaczone na eksport magazynowano i przechowywano na później. Wchodziło ono w skład wywozu w następnych, spokojniejszych latach. W związku z tym należy raz jeszcze rozpatrzyć problem eksportu, biorąc za podstawę dane z tabel sundzskich, dotyczące wszystkich lat, do których rozporządzamy pełną dokumentacją<sup>11</sup>. Wedle publikacji N. Bang w latach 1601—1625 wywieziono z Gdańska przez Sund 1 051 011 łasztów zboża (żyto, pszenica, jęczmień), co daje średnią roczną wywozu 42 tysiące łasztów. Pełny wywóz globalny drugiej ćwierci XVII w. jest niemożliwy do ustalenia (dla lat 1632 i 1634 brak danych, dla roku 1645 są tylko fragmentaryczne, dla roku 1650 znów brak danych, w związku z wykupieniem się szyprow holenderskich od opłat w Sundzie traktatem z września 1649 r.). Po wyeliminowaniu owych lat i wzięciu pod uwagę 21 lat o pełnej dokumentacji otrzymujemy globalną sumę wywozu 884 623,5 łasztów, co przeciętnie czyni również około 42 tysiące łasztów rocznie<sup>12</sup>. Okazuje się więc, że średnia wywozu z Gdańska na zachód (podkreślam: na cały zachód, nie tylko do Amsterdamu) nie wzrasta wprawdzie, ale też i nie maleje. Czy można to uznać za argument przemawiający za tezą S. Hoszowskiego, iż „trudności korzystania z polskiego spichrza zbożowego były zjawiskiem spowodowanym czynnikami wyjątkowymi i przejściowymi. Po latach wojny i dużego nieurodzaju (tj. po okresie 1623—32) nastąpił powrót do normalnego stanu. Trudności były natury koniunkturalnej, a nie strukturalnej”. Co należy jednak rozumieć przez ów „stan normalny”? Oponent mój uważa zaś lata przed rokiem 1623, nie biorąc pod uwagę, iż w ciągu dziesięciu lat „trudności koniunkturalnych” zmieniła się radykalnie sytuacja przede wszystkim w Holandii, a częściowo także w innych krajach Europy zachodniej. Przemiany demograficzne, polegające przede wszystkim na ogromnym tempie urbanizacji, rozszerzały chłonność rynku amsterdamskiego i wielu innych. Dla przykładu warto przypomnieć, iż właśnie w tym czasie liczba mieszkańców Amsterdamu uległa podwojeniu: z 60 500—71 500 w latach 1601—1610 na 126 500—139 000 w latach 1631—1640<sup>13</sup>. Powrót do „normalnego” eksportu i „normalnej” podaży sprzed r. 1623 nie wystarczał w warunkach wzmożonego zwiaststwa w Holandii popytu lat trzydziestych i czterdziestych XVII w. Fakt, że nasz wywóz w tym okresie, mimo tak sprzyjających okoliczności nie wzrasta, rzuca niekorzystne światło na rozwój i możliwości produkcyjne folwarku. Dane o eksporcie z drugiej ćwierci XVII w. nie wskazują, aby rosła u nas w tym czasie towarowa produkcja zbożowa. Rolnictwo polskie, mimo iż odbiorcy czekali na ziarno, nie rzucało do Gdańska zwiększonych ilości płodów rolnych. Ten fakt daje do myślenia; wymaga on zresztą rozpatrzenia przez badaczy dziejów wsi, którzy w tej sprawie będą mieli ostatnie słowo. Wszystko jednak zdaje się wskazywać, że trudności koniunkturalne lat dwudziestych zaczęły się w dziesięcioleciu następnym przeradzać w trudności strukturalne.

W mniej jeszcze korzystnym świetle ukażą się możliwości eksportowe folwarku tego okresu, gdy zajmiemy się wywozem zboża z Gdańska do Holandii. Rozpatrzmy najpierw ruch statków na tej trasie. S. Hoszowski stwierdza, iż przeciętna roczna liczba statków idących z Gdańska przez Sund spada w drugiej ćwierci XVII w. bardzo znacznie i uważa to za poważną kwestię (cytuje): „której w tej

<sup>11</sup> I to źródło nie jest w pełni wiarogodne — por. krytykę A. E. Christensen, *Wert der Sundzollregister*, „Hansische Geschichtsblätter“ 1943, s. 54 oraz A. Friis, *Sundtollregnskaberne*, „Scania“ 1935, s. 129 nn. Niemniej można na tej podstawie opracować dość przybliżoną statystykę.

<sup>12</sup> N. E. Bang, *Tabeller over skibsart og varetransport gennem Oresund 1487—1660 t. II*, København 1922—33.

<sup>13</sup> P. Schraa, *Onderzoekingen naar de bevolkingsomvang van Amsterdam tussen 1550 en 1650*, „Amstelodamum“ t. 46, 1954, s. 27.

chwili nie możemy sobie wyjaśnić... Rzecz wymaga osobnego zbadania. Być może wchodzi tu w grę kurczenie się eksportu drzewa z Polski oraz wzrost pojemności statków służących do przewozu zboża". Spieszę przypomnieć, iż kwestia ta została już zbadana przez A. E. Christensena<sup>14</sup>. Wyniki jego obliczeń dotyczących wzrostu rozmiarów statków holenderskich płynących na Bałtyk przyjął i potwierdził ostatnio także T. S. Jansma<sup>15</sup>. Ale wzrost tonażu jednostki floty bałtyckiej nie był aż tak poważny, aby zrekompensować szybki ubytek liczebności tej floty. W latach 1601—1625 płynęło przez Sund na zachód średnio 2282 statków, w tym z Gdańska na zachód przez Sund średnio 935 statków (niderlandzkich 509, gdańskich 28)<sup>16</sup>. W drugiej ćwierci XVII w. płyńe przez Sund 1759 statków rocznie, w tym z Gdańska średnio 553 (niderlandzkich 240, gdańskich 27)<sup>17</sup>. A więc ruch okrętowy w Sundzie zmalał znacznie. Liczba statków idących z Gdańska na zachód wynosi w drugiej ćwierci XVII w. tylko 59% stanu z okresu poprzedniego. Jest rzeczą ciekawą, że spadek ruchu na trasie Gdańsk—Holandia był jeszcze znaczniejszy (dla drugiej ćwierci XVII w. tylko 47% stanu z okresu poprzedniego), podczas gdy np. udział szyprow gdańskich w ruchu w Sundzie nie wykazuje poważniejszych różnic w obu okresach<sup>18</sup>.

Spadek liczby statków przepływających przez Sund świadczy niewątpliwie o niekorzystnych przesunięciach w zakresie handlu bałtyckiego. Ale dla problemu handlu zbożowego najbardziej miarodajna jest wysokość faktycznego wywozu ziarna. Rozpatrzmy więc zagadnienie od tej strony. Uderza przede wszystkim wzrost liczby statków wracających z Bałtyku przez Sund z balastem. Dla lat 1601—1625 średnia roczna wynosi około 47, a dla lat 1626—1631, 1633, 1635—1644, 1646—1650 średnia roczna równa się 52<sup>19</sup>. W tym więc okresie częściej niż poprzednio zdarzało się, że szyper nie mógł kupić spodziewanego ładunku zboża i wracał na zachód z pustymi rękami. Jeszcze ciekawsze wyniki daje porównanie ilości zboża transportowanego z Gdańska przez Sund na statkach niderlandzkich. W latach 1601—1625 wywieźli stąd niderlandzcy szyprowie 859 606 łasztów ziarna (żyto, pszenica, jęczmień), co daje średnią roczną wywozu 34 384 łasztów<sup>20</sup>. W drugiej ćwierci XVII w. globalna cyfra wywozu wynosi 667 261 łasztów, co daje średnią roczną 31 774 łasztów<sup>21</sup>. A więc w drugiej ćwierci XVII w., gdy popyt wzrósł bardzo znacznie, gdy ludność samego tylko Amsterdamu się podwoiła, niderlandzcy wywożą z Gdańska rocznie średnio przeszło 2600 łasztów mniej niż w okresie 1601—1625. Nie mogło to chyba być zjawisko przypadkowe. U jego podłoża leżała niewątpliwie splot różnorodnych przyczyn, które starałam się wskazać w poprzednim artykule (zamieszki wojenne i niepokoje na Bałtyku, wzrost cen w Gdańsku, co skłaniało kupców do poszukiwania innych źródeł zakupu, wreszcie chyba osiągnięcie maksymalnych możliwości produkcyjnych przez folwark i niezdolność dostosowania się do wzmożonego popytu, zaostrzana przez nieurodzaje, zły stan rzek i zarazy w Polsce). Dalsze badania powinny oczywiście niejedno jeszcze w tym zakresie uzupełnić. Tu chciałabym tylko raz jeszcze podkreślić, iż cytowane przeze mnie źródła holenderskie (Nykerke, Pels, kronikarz z Hoorn) skarżą się uporczywie na nieurodzaje, zarazy i zły stan polskich rzek wysuwając,

<sup>14</sup> A. E. Christensen, *Dutch Trade to the Baltic about 1600. Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records*, Copenhagen-The Hague 1941, s. 99 nn.

<sup>15</sup> T. S. Jansma, *De economische en sociale ontwikkeling van het Noorden, Algemene Geschiedenis der Nederlanden t. V. 1609—1648*, Utrecht 1953, s. 97.

<sup>16</sup> N. E. Bang, op. cit. t. I, Kopenhavn 1906.

<sup>17</sup> Tamże.

<sup>18</sup> Różnica tylko jednego statku rocznie!

<sup>19</sup> Obliczone na podstawie N. E. Bang, op. cit. t. II.

<sup>20</sup> Tamże.

<sup>21</sup> Tamże.

obok zaburzeń politycznych, te czynniki, jako utrudniające dowóz zboża z Gdańska. S. Hoszowski twierdzi jednak, iż „argument ten zawodzi, gdyż sytuacja kłeszkowa i żegluga w drugim ćwierćwieczu XVII w. nie była bynajmniej gorsza, niż w okresach poprzednich, a nawet przeciwnie, lata 1632—48 można raczej zaliczyć do pomyślnych pod względem częstotliwości i nasilenia kłesk elementarnych”. Znowu jednak w sposób zupełnie dowolny wyłącza z drugiego ćwierćwiecza „niewygodne” lata 1626—1631, które wedle jego własnej opinii były (zwłaszcza 1630 i 1631) bardzo nieurodzajne. Jeśli jednak przyjmiemy nawet, iż sytuacja pod względem kłesk elementarnych i warunków żeglugi nie była w latach 1626—1650, globalnie rzecz biorąc, gorsza niż w latach 1601—1625, to sam fakt, iż nie uległa ona poprawie, przy wzrastającym, jak już podkreślono, tak poważnie zapotrzebowaniu na zboże w Amsterdamie, mógł prowadzić do ostrzejszych niż niegdyś perturbacji w zakresie handlu zbożowego. Trzeba także pamiętać, iż zaburzenia polityczne w rejonie Bałtyku odbijały się na handlu bałtyckim nie tylko — jak tego chce S. Hoszowski — w latach 1626—1629, choć oczywiście był to okres najtrudniejszy. Nie można jednak nie brać także pod uwagę np. konfliktu z lat 1643—1645<sup>22</sup>, a także powtarzających się stale w latach trzydziestych i czterdziestych perturbacji w Sundzie<sup>23</sup>.

Ważnym postulatem badawczym byłaby analiza eksportu z Gdańska przez Holendrów od strony kosztów transportu i zyskowności oraz przeprowadzenie porównań z kosztami przywozu i zyskownością handlu zbożowego z innych źródeł. Na razie rozporządzamy w tym względzie jedynie spostrzeżeniami Fabra, mówiącymi o spadku zyskowności zbożowego handlu bałtyckiego po 1620 r.<sup>24</sup> W poprzednim artykule wysunęłam tezę, iż zboże rosyjskie było w tym czasie tańsze od polskiego, i to o tyle, że nawet nieco wyższe koszty transportu nie wyrównywały tej różnicy. Ma jednak rację S. Hoszowski zwracając uwagę, iż podane przez Nykerkego tak wielkie różnice cen zboża między Archangielskim a rejonem bałtyckim mogły być zjawiskiem wynikłym z sytuacji wojennej, a potem wielkiego nieurodzaju w Polsce. Nie ma jednak na razie podstaw do stwierdzenia, że w latach następnych owa dysproporcja uległa „radykalnemu zmniejszeniu”. Jeśli w latach 1630—1631 stosunek cen zboża w Archangielsku do cen w Gdańsku wynosił 1:3 (wedle Nykerkego)<sup>25</sup>, to w latach 1650—1653 kształtował się on zapewne mniej więcej jak 1:2<sup>26</sup>. Są to oczywiście obliczenia hipotetyczne, oparte na bardzo fragmentarycznych danych. Wobec braku opracowania historii cen w Rosji (świetne prace A. G. Mańkowa dotyczą tylko XVI w.<sup>27</sup>), trudno na ten temat wypowiedzieć się z całą pewnością<sup>28</sup>. W każdym razie trzeba brać pod uwagę,

<sup>22</sup> Por. von Kirchhoff, *Seemacht in der Ostsee. Ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jhr.*, Kiel 1907, s. 17 nn.

<sup>23</sup> Sprawy te omawia m.in. G. W. Kernkamp, *De sleutels van de Sent*, S'Gravenhage 1890, a także A. E. Christensen w cytowanej już pracy: *Dutch Trade...*

<sup>24</sup> J. A. Faber, *Het probleem...*, s. 12.

<sup>25</sup> Por. dyskutowany artykuł, PH LIII, 1962, z. 4, s. 620.

<sup>26</sup> Wg materiału de Rodesa z 1653 r. ówiero żyta sprzedaje się w Archangielsku w ostatnich latach po mniej więcej 2,5 talara. 1 łaszt gdański (i amsterdamski) wynosił około 16 ćwierci (w poprzednim artykule błędnie przyjąłm za złym przeliczeniem E. A m b u r g e r a, że 1 łaszt wynosił 20 ćwierci). 1 łaszt na tej podstawie kosztowałby więc 16 × 2,5, czyli 40 talarów. Ponieważ wartość srebra w talarze równa się w tym czasie 24,3 g (J. Pelc, *Ceny w Gdańsku w XVI i XVII w.*, Lwów 1937, s. 5), więc cena łasztu żyta w srebrze wynosiłaby tu 972 g. Łaszt żyta w przeliczeniu na srebro kosztuje w Gdańsku w 1650 r. 1681,3 g, w 1651 r. 1823,3 g, w 1652 r. 1738,9 g (J. Pelc, op. cit., s. 49), a więc prawie dwukrotnie więcej.

<sup>27</sup> A. G. Mańkow, *Dwizenije i geografija chlebnich cen w russkom gosudarstwie XVI w.*, „Istoriceskije Zapiski” t. 28, 1949, s. 132—163 oraz tenże, *Ceny i ich dwizenije w russkom gosudarstwie XVI w.*, Moskwa—Leningrad 1951.

<sup>28</sup> Sprawę utrudnia także brak opracowania relacji rubli rosyjskich do monet holenderskich tego okresu.

a podkreślam to raz jeszcze, że w Gdańsku kupcy holenderscy mieli do czynienia z silnym miejscowym kupiectwem, które zmonopolizowało w swych rękach pośrednictwo w porcie, a więc mogło podbijać ceny i utrzymywać je na korzystnym dla siebie poziomie<sup>29</sup>. Rynek archangielski, słabiej zorganizowany, podatniejszy był dla wyzysku. Łatwiej tu było Holendrom, zwłaszcza w początkowym okresie, dyktować warunki transakcji. O uprawianym przez nich łupieżczym niemal procederze świadczą skargi kupców rosyjskich z tegoż okresu<sup>30</sup>. Fakt zaś, że na wywóz zboża trzeba było mieć zezwolenie cara, nie przesądza jeszcze o istnieniu decydujących trudności w tym zakresie. Ostatecznie system licencji panował w owym czasie w handlu zbożowym wielu krajów (Anglia, Francja, nieco wcześniej również Niderlandy)<sup>31</sup>. Car, pragnąc przyciągnąć kupców holenderskich, nie tylko udzielał licznych zezwoleń, ale obdarzał ich przywilejami, zwalniał od ceł itd.<sup>32</sup>.

S. Hoszowski kwestionuje wysuniętą przeze mnie tezę, że różnica w kosztach transportu na szlaku Amsterdam—Archangielsk—Amsterdam i Amsterdam—Gdańsk—Amsterdam nie była tak znaczna, aby poważniej zaważyć na cenie zboża rosyjskiego. Jakie jednak wysuwa w tej kwestii kontrargumenty? Odrzucając, być może, rzeczywiście wątpliwe dane z roku 1633<sup>33</sup> oblicza na podstawie trzech innych lat, że „fracht archangielski był o 86—100% wyższy od gdańskiego, co przy stosunku wartości frachtu do ceny 1:2 znaczyło wiele”. Przy ustalaniu tego stosunku popełniony został jednak zasadniczy błąd: jako jednakowe wartości potraktowano dwie różne jednostki monetarno-obrachunkowe — carolus gulden i złoty gulden. W przypisie 11 S. Hoszowski przyznaje, iż obliczenie jego nie jest precyzyjne, gdyż „autorka podawała ceny z różnych lat, wyrażone w różnych rodzajach pieniędzy (gulden, złoty gulden, carolus gulden, floren) nie informując o wzajemnych relacjach tych pieniędzy”. Nie jest to zupełnie ściśle. Ceny zboża, dla całego interesującego nas okresu wyrażane są w źródłach i literaturze, a w ślad za nimi i w moim artykule, w złotych guldenach, czasem dla uproszczenia zwanych po prostu guldenami (po 28 stuivers każdy), na terenie zaś Gdańska we florenach (po 30 groszy każdy), frachty zaś wyłącznie w carolus guldenach (po 20 stuivers każdy). Tablice równoważnika w czystym srebrze dla wszystkich trzech tych rodzajów jednostek obrachunkowo-monetarnych znajdują się w dwu podstawowych dla handlu bałtyckiego pracach: J. Pelca i N. W. Posthumusa<sup>34</sup>.

S. Hoszowski stwierdza dalej: „autorka nie wzięła pod uwagę sprawy ubezpieczeń statków i towarów, których koszty musiały być znacznie wyższe na dalszej i mniej bezpiecznej trasie archangielskiej niż gdańskiej”. Czy rzeczywiście różnica w kosztach ubezpieczeń była tak znaczna? N. W. Posthumus w cytowanej już pracy podaje, że koszty ubezpieczeń na trasie Amsterdam—porty bałtyckie w połowie XVII w. równały się około 2%<sup>35</sup>. Dane dla Archangielska pochodzą z okresu nieco późniejszego. I tak np. w 1703 r. ubezpieczenie na Archangielsk wynosiło 3,5% (na Gdańsk w tym samym roku 2%), w 1750 r. ubezpieczenie na Archan-

<sup>29</sup> Rzeczy te w istocie dawały się Holendrom we znaki. Por. Algemeen Rijksarchief Haag, Staat. Gen. 6578 oraz korespondencję rezydenta gdańskiego Pelsa, tamże przechowywaną.

<sup>30</sup> Por. N. I. Kostomarov, *Oczerk torgowli moskowskiego gosudarstwa w XVI—XVIII stoletijach*, *Sobranie Soczinenij* t. VIII, 1905, s. 253 nn.

<sup>31</sup> Por. W. Naudé, op. cit., s. 26, 44, 79 nn., 315 nn.

<sup>32</sup> Por. E. Amburger, *Die Familie Marselis*, Giessen 1957, s. 69 nn.; N. I. Kostomarov, op. cit., s. 252 nn.

<sup>33</sup> Sprawa wyjaśni się być może lepiej po opracowaniu obszernej tabelli wysokości frachtów na trasie Amsterdam—Gdańsk—Amsterdam, którą obecnie przygotowuję.

<sup>34</sup> J. Pelc, op. cit. oraz N. W. Posthumus, *Inquiry into the History of Prices in Holland*, Leiden 1946.

<sup>35</sup> N. W. Posthumus, op. cit., s. LXII nn.



gielsk wynosiło 2%, (na Gdańsk w tym samym roku 1,5%)<sup>36</sup>. Różnica waha się więc zaledwie od 0,5 do 1,5%! Pewne światło na tę sprawę rzucić także może porównanie stopy procentowej bodmerii na obu trasach, kształtujących się również w dużej mierze w zależności od ryzyka i długości trasy. I tu różnica jest niewielka. Charakterystyczny dla bodmerii na trasie Amsterdam—Gdańsk—Amsterdam w latach trzydziestych i czterdziestych XVII w. jest pobór 9—16%<sup>37</sup>. Bodmerie na trasie Amsterdam—Archangielsk—Amsterdam mają w tym samym czasie stopę 11—16%<sup>38</sup>. Droga do Archangielska była niewątpliwie dłuższa niż do Gdańska (trwała około 35 dni<sup>39</sup>), nie była jednak ani o tyle dłuższa, ani o tyle bardziej ryzykowna, zwłaszcza wobec częstych niepokojów na Bałtyku<sup>40</sup>, aby to miało zaważyć poważniej na tego rodzaju wydatkach.

S. Hoszowski pominął natomiast sprawę dla kosztów transportu z Gdańska zasadniczą, tj. sprawę wysokich ceł w samym Gdańsku oraz opłat w Sundzie. Rabunkowa polityka Szwedów i wyciskanie przez nich z handlu bałtyckiego ceł do 30% i więcej od wartości przewożonych towarów jest rzeczą szeroko znaną<sup>41</sup>. Opłaty w samym porcie gdańskim również kształtowały się wysoko. W latach trzydziestych pobierano tu jako palowe i culagę przy wywozie po 2 grzywny od

<sup>36</sup> Tamże. Warto także pamiętać, że jak twierdzi Christensen, ubezpieczenia nie były w tym czasie jeszcze powszechne; w większości wypadków zastępowano je przez zmniejszenie ryzyka drogą podziału statku i towaru. Por. A. E. Christensen, *Dutch Trade...*, s. 173.

<sup>37</sup> Oto tabela bodmerii na trasie Amsterdam—Gdańsk—Amsterdam wg danych Gemeente Archief Amsterdam (cyt. dalej GAA):

Rok	%	Źródło
1633	10	Not. Arch. 763 (kwiecień)
1633	9	Not. Arch. 763 (13 kwietnia)
1633	5 (1/2 trasy)	Not. Arch. 763 (24 czerwca)
1634	9	Not. Arch. 763 (28 października)
1635	10	Not. Arch. 763 (26 marca)
1641	6 (1/2 trasy)	Not. Arch. 1568, f. 69
1642	10	Not. Arch. 1589, f. 238
1643	15	Not. Arch. 1570, f. 179
1643	11,5	Not. Arch. 1570, f. 186
1644	12	Not. Arch. 1573, f. 274
1644	5 (1/2 trasy)	Nor. Arch. 1572, f. 448
1645	12	Not. Arch. 1573, f. 285
1645	10	Not. Arch. 1573, f. 393
1648	8 (1/2 trasy)	Recht. Arch. 2064 (8 lutego)
1648	5 (1/2 trasy)	Recht. Arch. 2064 (8 lutego)
1648	10	Not. Arch. 1574, f. 265
1649	10	Not. Arch. 1575 (7 stycznia)

<sup>38</sup> Bodmerie na trasie Amsterdam—Archangielsk—Amsterdam wg danych GAA:

Rok	%	Źródło
1633	13	Not. Arch. 763 (lipiec)
1645	11	Not. Arch. 1573, f. 339
1646	16	Not. Arch. 1573, f. 371

<sup>39</sup> W. A. Kordt, *Oczerk snoszenij Moskowskogo Gosudarstwa z Republikoj Sojedinionnych Niderlandow po 1631 god*, St. Petersburg 1902, s. 268.

<sup>40</sup> W tych okresach ubezpieczenia na podróż na Bałtyk przewyższały koszt ubezpieczenia podróży do Archangielska.

<sup>41</sup> Por. na ten temat W. Naudé, op. cit., s. 361 nn.

łasztu żyta i 3 grzywny 20 szylingów od łasztu pszenicy<sup>42</sup>. Po wielu interwencjach i prośbach kupców została ta taksa w następnym dziesięcioleciu tylko nieznacznie obniżona<sup>43</sup>. W Sundzie już w XVI w. pobierano talara od każdego łasztu przewozowego zboża<sup>44</sup>. Szybki wzrost ceł sundzkich w ciągu XVII w. godził tak mocno w Holendrów, że zdecydowali się oni wreszcie w 1649 r. wykupić swych szyprów od opłat za niebagatelną sumę 350 tysięcy guldenów rocznie<sup>45</sup>. Wszystkie te ciężary musiały bardzo znacznie podrażać zboże bałtyckie. Tymczasem w Archangielsku cła były nie tak wysokie, a w dodatku wielu kupców holenderskich było od nich w ogóle zwolnionych<sup>46</sup>. Przy okazji chciałabym przypomnieć opublikowany przed 10 laty artykuł G. von Raucha, w którym autor dochodzi do podobnych wniosków. Opierając się mianowicie na danych z przechowywanych w archiwach szwedzkich pism rezydenta Szwecji w Moskwie w połowie XVII w. de Rodesa, stwierdza, iż ze względu na wysokie cła szwedzkie towary sprowadzane z Archangielska były tańsze, niż idące przez Rewal i Narwę<sup>47</sup>.

Porównanie wysokości frachtów, aczkolwiek pozwala na wyciągnięcie pewnych wniosków, nie wyczerpuje jednak zagadnienia kosztów związanych z transportem zboża do Amsterdamu. Obok sprawy wysokich ceł, ciężących na handlu bałtyckim, trzeba także wziąć pod uwagę inne opłaty, wnoszone wedle „obyczaju tego morza”, które w XVII w. stanowiły niemal trzecią część kosztów transportu bałtyckiego<sup>48</sup>, wysokie ceny za usługi tragarzy<sup>49</sup> itp. wydatki, które na terenie Archangielska były zapewne niższe.

<sup>42</sup> Por. księgi palowe z tego okresu, WAP Gd. 300, 19/16, 17, 18 oraz taksa podwyższonej culaży z grudnia 1627 r. tamże, 300, 10/23, k. 124 n.

<sup>43</sup> Por. księgi palowe WAP Gd. 300, 19/28, 29.

<sup>44</sup> A. E. Christensen, *Dutch Trade...*, s. 308 n.

<sup>45</sup> G. W. Kernkamp, op. cit., s. 252 nn.

<sup>46</sup> Por. N. I. Kostomarow, op. cit., s. 272 n.; W. A. Kordt, op. cit., s. 270 n.

<sup>47</sup> G. von Rauch, *Zur Geschichte des hansischen Handels und kolonialen Expansion im 17 Jh.*, VSWG XL, 1953, s. 130 n.

<sup>48</sup> 12 kwietnia 1634 r. kupiec Marten Cornelinssen z Hoorn zeznał iż w lutym 1633 r. odebrał 6 łasztów żyta wysłanego mu z Rygi statkiem należącym do Claesa Jansena Remmits mieszkającego w Enkhuizen. Szyprem statku był niejaki Claes Cornelisen z Geertswoude. Przy odbiorze żyta Marten Cornelinssen zapłacił mu fracht w wysokości 8,5 carolus guldens od łasztu (niski fracht tłumaczy się tym, iż szyper był wynajęty w Rydze, opłata dotyczy więc tylko odcinka Ryga—Amsterdam, a nie pełnej trasy Amsterdam—Ryga—Amsterdam), konwojowe w wysokości 50 stuivers od łasztu, należności portowe za korzystanie z urządzeń, pilotaż itp. oraz ubezpieczenie w wysokości 40 stuivers od łasztu, wreszcie nieznaną bliżej opłatę (*voor aprys*) w wysokości 11 stuivers od łasztu. (GAA, Not. Arch. 641, f. 6—7). Zestawienie owych wydatków wygląda następująco:

Pozycja	Wpłacona suma	Per last
Fracht	51 car.g.	8,5 car.g.
Konwojowe	15 „	2,5 „
Należności w porcie + ubezpieczenie	12 „	2 „
<i>voor aprys</i> (?)	3 „ 6 st.	— „ 11 st.
Razem	81 car.g. 6 st.	13 car.g. 11 st.

W powyższym zestawieniu kosztów transportu fracht stanowi tylko 62,9%, reszta zaś, ponad 27%, to różne opłaty na *castume van der Zee*.

<sup>49</sup> W roku 1645 szyper przedkładając wydatki związane z przewozem ładunku zbożowego do Amsterdamu z Gdańska na statku o pojemności 137 łasztów solnych wstawia do rachunku sumę 200 guldenów wydatkowanych jako *mitgaders noch oververschoten onkosten aen sjouwers*. GAA, Recht. Arch. 2064 (16 września 1645).

„Czyż można mówić o skutecznej konkurencji Archangielska z Bałtykiem w zakresie dostaw zbożowych w sytuacji, gdy wedle zachowanego wykazu floty holenderskiej w 1634 r. żeglugę bałtycką obsługiwało 6 tysięcy okrętów o ogólnej pojemności 720 tysięcy lasztów, a łączność z Grenlandią i Rosją utrzymywało tylko 250 statków o tonażu 25 tysięcy lasztów?” — zapytuje S. Hoszowski. Przestrzegabym tutaj przed bezkrytycznym przyjmowaniem za przestarzałą pracę Naudégo zarówno liczb dotyczących rozmiarów kapitału zaangażowanego w Amsterdamie w handlu bałtyckim, jak też owych danych o rozmiarach floty. Naudé oparł się tu na zawyżonym, niemiarodajnym spisie; wartość tego źródła skrytykowali już tacy badacze, jak Elias<sup>50</sup> i Christensen<sup>51</sup> i nie ma powodu, aby powtarzać raz jeszcze ich wywody. Liczba 6 tysięcy statków pozostaje zresztą w rzucającej się w oczy sprzeczności z danymi ksiąg sundzkich. Wedle nich w pierwszej połowie XVII w. przepływa przez Sund rocznie ca 2400 statków niderlandzkich w obie strony, a więc łączność utrzymuje z Bałtykiem około 1200 statków<sup>52</sup>. Ich tonaż jest również znacznie mniejszy, niż to podaje spis cytowany przez Naudégo. Jeśli przyjmiemy, iż żeglugę bałtycką rzeczywiście obsługiwało w owym czasie 6 tysięcy statków o ogólnej pojemności 720 tysięcy lasztów, to musimy za przeciętny tonaż holenderskich statków bałtyckich uznać 120 lasztów. Obliczenia oparte na innych źródłach nie potwierdzają jednak tej cyfry. I tak np. Faber w cytowanym już artykule oblicza przeciętną ładowność holenderskiego statku bałtyckiego na 80 lasztów zboża<sup>53</sup>. G. W. Kernkamp dzieli statki holenderskie idące przez Sund w okresie 1601—1645 na trzy klasy: powyżej 100 lasztów (37%), 30—100 lasztów (60%), mniej niż 30 lasztów (3%)<sup>54</sup>. Gdy teraz przyjmiemy średnio dla pierwszej klasy 130 lasztów, dla drugiej 65 lasztów, dla trzeciej 20 lasztów, to średnia wielkość statku idącego przez Sund w tym okresie wyniesie 88 lasztów<sup>55</sup>. Podobne w zasadzie liczby (65—74 laszty) otrzymał również Christensen<sup>56</sup>. W świetle tych obliczeń tonaż niderlandzkiej floty bałtyckiej wynosiłby dla pierwszej połowy XVII w. tylko  $1200 \times 80 = 96$  tysięcy lasztów. Liczby tej nie można zresztą utożsamiać z wywozem zboża. Jak oblicza Faber, przeciętny roczny import zboża z Bałtyku wynosił w pierwszej połowie XVII w. około 50 tysięcy lasztów<sup>57</sup>. Potwierdzają to cyfry zawarte w traktacie Nykerkego, który ocenia przywóz z Bałtyku na 40—70 tysięcy lasztów zboża rocznie<sup>58</sup>. Ponieważ przeciętny przywóz do Amsterdamu wynosił w owym czasie około 76 tysięcy lasztów<sup>59</sup>, więc udział zboża bałtyckiego, gdyby skierowane było wyłącznie na rynek amsterdamski, stanowiłby tu około 2/3. Ponieważ jednak nie wszystkie statki holenderskie z Bałtyku szły do Amsterdamu (pewien udział w tym handlu miały także inne porty niderlandzkie; część transportów zbożowych przetrzucano bezpośrednio do Europy zachodniej i południowej<sup>60</sup>), więc odsetek zboża bałtyckiego na rynku amsterdamskim

50 J. E. Elias, *Het voorspel van den ersten engelschen oorlog*, S'Gravenhage 1920, s. 61.

51 A. E. Christensen, *Dutch Trade...*, s. 94.

52 Por. E. N. Bang, op. cit. t. I.

53 A. J. Faber, *Het probleem...*, s. 7 n.

54 G. W. Kernkamp, *De Nederlanders op de Oostzee, Vragen des tijds* t. II 1909, s. 65—96.

55 Obliczenie oparte na wzorze zastosowanym przez A. J. Fabra, op. cit., s. 24, przyp. 16.

56 A. E. Christensen, *Dutch Trade...*, s. 349.

57 A. J. Faber, *Het probleem...*, s. 7.

58 Por. W. Bunk, *Staathuishoudkundige geschiedenis van den Amsterdamschen graanhandel*, Amsterdam 1856, s. 31.

59 H. Brugmana, *Opkomst en bloei van Amsterdam*, Amsterdam 1944, s. 114.

60 Zwłaszcza liczna była flota kursująca na trasie z portów bałtyckich do Portugalii i Hiszpanii, wioząca na północny wschód sól i wino, a na południowy zachód zboże. A. J. Faber udziela statków idących do Amsterdamu oblicza dla drugiej połowy XVII w. na około 50%. Por. *Het probleem...*, s. 8, tabl. V. H. Brugmana's handel Amsterdamu w połowie XVII w. szacuje na około 46,5% handlu Republiki Zjednoczonych Prowincji. Por. *Opkomst...*, s. 109 n.

wynosił mniej niż 66%. Odsetek zboża gdańskiego na tym rynku był oczywiście jeszcze mniejszy. S. Hoszowski, chcąc porównać ilości zboża z Gdańska i z Archangielska konkurujące na rynku amsterdamskim w tym czasie, niesłusznie także kładzie znak równości między eksportem z Gdańska w ogóle a zbożem gdańskim w Amsterdamie. Były to dwie zupełnie różne wielkości<sup>61</sup>. Jeśli eksport niderlandzki z Gdańska oszacowaliśmy dla drugiej ćwierci XVII w. na 31—32 tysiące łasztów rocznie, to ilość zboża gdańskiego na rynku amsterdamskim nie przekraczała zapewne dwudziestukilku tysięcy łasztów, co wobec tutejszego zapotrzebowania nie było ogromną wielkością.

W tym świetle stosunek S. Hoszowskiego do traktatu Nykerkego jest chyba zbyt krytyczny. Czy rzeczywiście pismo to miało odegrać i odegrało rolę jedynie straszaka propagandowego, a liczby w nim zawarte zostały wyssane z palca? Rozporządzamy wielu innymi źródłami, które potwierdzając różne dane traktatu, podnoszą jego wiarygodność. I tak np., jak podkreślałam, liczby wywozu zboża podane przez Nykerkego potwierdzają ostatnie badania uczonych holenderskich (Faber)<sup>62</sup>. Ceny zboża na rynku gdańskim podawane przez niego znajdują potwierdzenie w pracy Pelca<sup>63</sup>. Wiele spostrzeżeń i uwag zawartych w traktacie potwierdzają także inne źródła holenderskie, nie mające charakteru propagandowo-polemicznego. I tak np. w kronice z Hoorn znajdujemy wzmianki o drożyznie i głodzie w Holandii w latach 1623, 1628, 1630<sup>64</sup>. Zjawiska te kronikarz wyjaśnia zarazą w Polsce (nie zebrane zboże wygniło na polach) oraz trudnymi warunkami transportu wiślanego (susza utrudnia spław) i wspomina także o staraniach zorganizowania importu zboża z Rosji. Potwierdzają także słowa traktatu notatki z przebiegu obrad władz miejskich Amsterdamu<sup>65</sup> oraz liczne informacje w różnych źródłach o rzeczywistym powstawaniu postulowanych przez Nykerkego kompanii do handlu zbożowego z Rosją<sup>66</sup>. Sam autor traktatu był członkiem jednej z nich i z jej ramienia podróżował osobiście do Archangielską<sup>67</sup>. Skądinąd wiemy, że działało tu w drugiej ćwierci XVII w. już około 100 kupców holenderskich<sup>68</sup>, podczas gdy ich ilość na terenie np. Gdańska wynosiła w tym czasie 40—50 osób<sup>69</sup>. W świetle tych źródeł trudno twierdzić, iż „plany wielkiego handlu zbożowego z Archangielskiem miały bardziej charakter straszaka propagandowego, aniżeli realnego przedsięwzięcia, względnie były jedynie pobożnym życzeniem”. Co zaś do odpowiedzi anonimowego Gdańszczanina na traktat Nykerkego pt. „O przyczynach obecnej drożyzny zboża w Niderlandach i co należy sądzić o handlu moskiewskim”, którą S. Hoszowski cytuje za pracą Neudého<sup>70</sup>, to wydaje się, iż właśnie ta publikacja ma charakter wybitnie polemiczny, nie wiąże się, jak pismo, na które odpowiada, z potwierdzonymi przez inne źródła zjawiskami, słowem musi być

<sup>61</sup> Np. w 1583 r. wywóz globalny z Gdańska był o przeszło 100% wyższy niż transport zboża gdańskiego przez Sund. Por. Cz. Biernat, cyt. recenzja, s. 225. Por. także A. E. Christensen, *Dutch Trade...*, s. 411 nn.

<sup>62</sup> A. J. Faber, *Het probleem...*, s. 7.

<sup>63</sup> J. Pelc, op. cit., s. 49.

<sup>64</sup> W. Bunk, op. cit., s. 28 nn.

<sup>65</sup> GAA, Vroedschap resolutiolen XIII, f. 59—61, 67, 154, 166—167, 171.

<sup>66</sup> Liczne przykłady cytuję, poza moim artykułem, także wspomniany już wyżej E. Amburger.

<sup>67</sup> E. Amburger, op. cit., s. 74; W. A. Kordt, op. cit., s. 220 nn.

<sup>68</sup> Por. J. E. Elias, op. cit., s. 26 n.

<sup>69</sup> W 1638 r. rezydowało w Gdańsku 38 kupców holenderskich. Por. Allg. Rijksarchief Haag, St. Gen. 6578, nr 323—324 i 6579/2. W początkach 1644 r. Pels, zaniepokojony konfliktem duńsko-szwedzkim zawiadamia Stany Holenderskie, że w Gdańsku przebywa tej zimy 40—50 Holendrów, kupców i żeglarzy (tamże, 6579, nr 20). Pismo w sprawie zatargu z królem polskim podpisało 30 stycznia 1647 r. 50 kupców holenderskich w Gdańsku. Tamże, Archief Burgermeestern, Dipl. Miss. 106.

<sup>70</sup> W. Naudé, op. cit., s. 367.

traktowana bardzo ostrożnie. Jej twierdzenie, iż Rosja nie jest w stanie dostarczyć spodziewanej ilości 20 tysięcy łasztów zboża, nie jest poparte żadnymi sprawdzalnymi argumentami. S. Hoszowski uważa, iż ocena ta znajduje potwierdzenie w późniejszych informacjach z drugiej połowy XVII i początków XVIII w. „Skoro zatem w drugiej połowie XVIII w., kiedy produkcja rolna i możliwości wywozu zboża z Archangielska nie były jeszcze stałe (coroczny), ale przybierał na sile tylko w latach dużej drożyzny na zachodzie i nie przekraczał ilości 10 tysięcy łasztów, to nie możemy przypuszczać, by w okresie wcześniejszym, tj. w drugiej ćwierci XVII stulecia, mógł on być na tyle znaczny i regularny, ażeby stanowić odczuwalną konkurencję dla zboża polskiego. Nie mógł on zbliżyć się do najpomyślniejszej normy z XVIII w. — 20 tysięcy łasztów i zapewne był niższy od stanu z drugiej połowy XVII w., tj. od 10 tysięcy łasztów”. S. Hoszowski nie bierze jednak pod uwagę trzech czynników, które w tym czasie zaważyły na sytuacji panującej na rynkach zbożowych. Należały do nich: 1. szybki wzrost produkcji rolnej Europy zachodniej w drugiej połowie XVII w. (odbudowa rolnictwa w Niemczech, Anglia z importera zamienia się w eksportera zboża, wielkie prace nad intensyfikacją rolnictwa w Holandii itd), 2. wejście w początkach XVIII w. na rynki europejskie zboża amerykańskiego, 3. perturbacje demograficzne osłabiające znacznie tempo wzrostu popytu na zboże<sup>71</sup>. Te trzy czynniki, które zadały poważne ciosy handlowi bałtyckiemu w tym czasie, wywarły niewątpliwie wpływ na przywóz z Archangielska. Nie można więc z tego okresu wyciągać wniosków o sytuacji panującej w drugiej ćwierci XVII w.

S. Hoszowski zestawia wzmianki o wywozie zboża zawarte w moim artykule i stara się na tej podstawie obliczyć możliwości wywozowe państwa moskiewskiego w tym czasie<sup>72</sup>. Metoda to zawodna, gdyż dane są tylko fragmentaryczne. Można je uzupełnić wzmiankami dodatkowymi, rozszukanymi po innych pracach<sup>73</sup>, ale i wtedy nie osiągniemy pełnego obrazu. Chciałabym także przy okazji wyjaśnić, że mój artykuł poświęcony był wyłącznie wywozowi zboża do Holandii przez Archangielsk i że nie brałam w nim pod uwagę wywozu zboża rosyjskiego przez porty bałtyckie, takie jak Ryga, Rewal, Narwa. Eksport tą drogą istniał na pewno również, wymaga jednak dodatkowych badań i oparcia się na nieco innej bazie źródłowej. Tylko marginesowo wspomniałam również o wywozie zboża rosyjskiego, w dużej mierze także przez Archangielsk, do Danii i Szwecji — tą ostatnią sprawą zajmuje się dość obszernie w cytowanej już pracy Amburger, a także B. F. Porszniew<sup>74</sup>. Niewątpliwie dalsze badania rozszerzą naszą na razie jeszcze nie wystarczającą znajomość tych spraw. Wracając do przywozu zboża z Archangielska do Amsterdamu należy stwierdzić, iż ustalenie tu dokładnych liczb, jak postuluje S. Hoszowski, nastręcza poważne trudności. Nie rozporządzamy materiałem podobnym do ksiąg sundzkich, czy pałowych. Być może przebadanie archiwów rosyjskich dałoby w tym względzie jakieś pozytywne wyniki. Mój artykuł opierał się na materiale holenderskim, a więc oczywiście jednostronnym i niepełnym. S. Hoszowski wysunął zarzut, iż nie scharakteryzowałam w nim głównego źródła, na którym się oparłam (przyznaje więc, że to nie tylko traktat Nykerkego zasugerował zawarte w artykule opinie), tj. ksiąg notarialnych z Gemeente Archief w Amsterdamie. Czuję się jednak zwolniona od tego obowiązku wobec dość

<sup>71</sup> A. J. Faber, *Het probleem...*, passim.

<sup>72</sup> O rozwoju rosyjskiego rolnictwa w XVII w. por. m.in. wydany niedawno zbiór szkiców *Russkoje gosudarstwo w XVII w.*, Moskwa 1961.

<sup>73</sup> Amburgera, Öhberga, Kordta, Kostomarowa, Lubimenko i innych.

<sup>74</sup> Por. B. F. Porszniew, *Russkije subsidii Szwecji wo wremia tridcatiletiej wojny*, „Izwestia AN SSSR”, Seria Istorii i Filosofii t. II, nr 5, 1945.

szerokiego potraktowania tej sprawy w podstawowych dla handlu bałtyckiego w tym okresie pracach Christensena i J. Schreiner<sup>75</sup>. Ponieważ jednak wypłynęła ona w dyskusji, więc chciałabym dodać, iż księgi notarialne stanowią typ źródła bardzo ciekawego, ale niestety trudnego do wykorzystania. Zachowało się ich ponad 20 tysięcy woluminów, w tym dla pierwszej połowy XVII w. ponad 2 tysiące. Brak jakichkolwiek indeksów, a także trudności paleograficzne sprawiają, że ta prawdziwa kopalnia cennych informacji jest jak dotąd tylko ułamkowo wykorzystywana i słabo znana. W ciągu czterech miesięcy pobytu w Amsterdamie udało mi się przejrzeć zaledwie kilka procent zbioru — 124 księgi, z których 27 zawierających dane o Archangielsku stało się podstawą artykułu<sup>76</sup>. Mimo iż przejrzane przez mnie księgi pochodzą z biur notariuszy specjalizujących się w sprawach żeglugi, nie ma pewności, czy w masie nie objętych kwerendą materiałów nie znalazłby się jeszcze jakiś kontrakt frachtowy lub inna wzmianka o podróży do Archangielska. Oczywiście zresztą nawet przejście wszystkich 2 tysięcy tomów nie dałoby nam pełnej statystyki ruchu na tej trasie. Część protokołów notarialnych zaginęła; nie wszystkie też umowy między szyprem a kupcami musiały być poświadczane notarialnie. Zapewne w niektórych wypadkach, np. gdy statek przewoził towary własnych armatorów, nie było potrzeby spisywania na każdą podróż takiej umowy. Niektóre z umów mogły też nie być zrealizowane (raczej rzadkie wypadki) lub zrealizowane z pewnymi odchyleniami. Księgi notarialne nie dadzą więc nigdy pełnego statystycznego obrazu żeglugi amsterdamskiej, czy to do Archangielska, czy też do innych portów. Liczby uzyskane na ich podstawie należy uważać raczej za minima, niższe od rzeczywistych, i to znacznie. Niemniej protokoły notarialne dostarczają cennego materiału informującego o kierunkach zainteresowań i ekspansji kupców holenderskich; na ich podstawie można wnioskować o nasileniu się i częstotliwości pewnych akcji w poszczególnych okresach, porównywać nasilenie powiązań z tym czy innym rejonem. Były też w ten sposób wykorzystywane nie tylko przeze mnie. M. in. na tym właśnie materiale oparł interesującą, mimo fragmentaryczności i niewątpliwych braków, książkę na temat handlu niderlandzko-norweskiego w latach 1626—1650 cytowany, J. Schreiner<sup>77</sup>.

Opracowanie pełnej, podobnej do tej, jaką rozporządzamy w związku z istnieniem tabel sundzkich i ksiąg palowych, statystyki handlu zbożowego Amsterdamu w oparciu o księgi notarialne jest niemożliwe. Niemniej na ich podstawie można wysunąć pewne wnioski. Jednym z nich jest stwierdzenie, iż handel zbożowy między Amsterdamem a Archangielskiem w latach trzydziestych i czterdziestych XVII w. był już dość znaczny (wielkość przywozu) i regularny. W 1630 r. przyszło stąd, jak chcą niektórzy badacze, więcej zboża do Amsterdamu niż przewieziono go przez Sund<sup>78</sup>. Od 1632 r. wzmianki o podróżach do Archangielska występują co roku, a w niektórych latach są bardzo liczne<sup>79</sup>. Bardzo ciekawy jest ich stosunek do ilości wzmianek o podróżach do Gdańska i innych portów bałtyckich<sup>80</sup>. Flotę holenderską kursującą w drugiej ćwierci XVII w. do Archangielska oblicza

<sup>75</sup> A. E. Christensen, *Dutch Trade...*, s. 19 nn. oraz J. Schreiner, *Nederland og Norge 1625—1650. Trelast utførsel og handelspolitikk*, Oslo 1933, s. 21 nn.

<sup>76</sup> Dla przykładu podaję iż Christensen w swej fundamentalnej pracy *Dutch Trade...* wykorzystał 48 ksiąg notariuszy amsterdamskich.

<sup>77</sup> Por. wyżej przypis 75.

<sup>78</sup> A. Öhberg, op. cit., s. 136. Bardzo ciekawe opinie na temat poważnych rozmiarów i znaczenia handlu Holendrów w kierunku Archangielska w opracowanym w okresie wojny trzydziestoletniej planie zniszczenia potęgi morskiej Republiki Zjednoczonych Prowincji, którego autorem był markiz de Balbasses. Por. G. V. Forsten, *Akty i pisma k istorii baltijskiego woprosa*, St. Petersburg 1889, s. 302 nn.

<sup>79</sup> Por. mój artykuł w PH LIII, 1962, z. 4, s. 622.

<sup>80</sup> Do sprawy tej powrócę jeszcze w przygotowywanym osobnym artykule.

się na 50—60 statków à 120—150 łasztów<sup>81</sup>. Obecność 50—60 statków holenderskich o podanym wyżej tonażu oznacza możliwość regularnego przywozu do Amsterdamu 6—9 tysięcy łasztów zboża. Jest to niemal połowa rocznego ówczesnego spożycia tego miasta<sup>82</sup>. Przy przyjęciu za H. Brugmansem średniej rocznego przywozu do Amsterdamu — 76 tysięcy łasztów, udział Archangielska wynosiłby więc na tym rynku 8—12%, oczywiście w przybliżeniu. Gdańsk, jak widzieliśmy, dostarczał tu w tym czasie przeciętnie w przybliżeniu dwadzieścia kilka tysięcy łasztów, czyli od 26 do 39% całego zbożowego importu amsterdamskiego. Otrzymane liczby różnią się znacznie od liczb uzyskanych przez S. Hoszowskiego (Archangielsk najwyżej 8%, Gdańsk — 92%), w wyniku których należałoby w dodatku przyjąć, iż w drugiej ówierci XVII w. szło do Amsterdamu zboże tylko z Gdańska i Archangielska, i że nie było żadnych dostaw z innych źródeł!

Ostatnie zagadnienie, dość błahe, ale któremu S. Hoszowski poświęcił sporo miejsca, to sprawa określenia Rosji, jako „spichlerza”, względnie „zapasowego spichlerza zbożowego” Holandii. Domysi, że zaczerpnęłam je z pracy Naudégo za pośrednictwem A. Szelałgowskiego, nie jest trafny. Nie jest przypadkiem, że obu tych prac, dość przestarzałych, nie cytowałam w artykule. Kwestionowany termin zaczerpnęłam z literatury holenderskiej, w której ze względu na częstotliwość, z jaką występuje on w różnych źródłach amsterdamskich z połowy XVII w., jest dość popularny<sup>83</sup>.

Niewątpliwie problematyka handlu bałtyckiego i przemian, jakie w nim zachodziły w XVII w., wymaga dalszych jeszcze badań. Wiele z obecnie wysuwanych opinii okazać się może w ich świetle błędnych. Nie można jednak tych spraw, tak bardzo międzynarodowych, rozpatrywać wyłącznie z punktu widzenia Gdańska, bez powiązania z pracami prowadzonymi w innych ośrodkach i bez rozszerzenia bazy źródłowej o dotąd nie wykorzystywane materiały zagraniczne.

---

<sup>81</sup> Wedle danych z 1634 r. Por. GAA, Vroedschap resolutiōnen XVI, f. 130, 138. Por. także H. Brugmans, op. cit., s. 116 oraz J. E. Elias, op. cit., s. 61. Ocena liczby statków dokonana przez Difereego jest niewątpliwie zaniżona. W niektórych latach mogła oczywiście przybywać tu nieco mniej liczna flota 20—30 statków. Były jednak lata, gdy w porcie archangielskim przebywało naraz po 100 holenderskich statków (np. 1630 — por. Ohberg, op. cit., s. 142).

<sup>82</sup> H. Brugmans, op. cit., s. 98, 114.

<sup>83</sup> I tak np. znany badacz dziejów gospodarczych Niderlandów J. E. Elias pisze w cytowanej już pracy: *Immers voorals als graanland had Rusland voor de Nederlanders beteekenis gekregen als reservevoorraadschuur bij misgewas in Polen of in geval van politieke verwickelingen...* (s. 27). I nieco dalej: *In 1636 kon Rusland reeds de korenschuur van Holland genoemd worden* (s. 28 — podkreślenie moje).