

# Gierszewski, Stanisław

---

"Russkije korablestroitielnyje materiały w ekonomike Anglii XVIII wieku", B. G. Saryczew, "Sbornik Naucznych Rabot", wyp. XIV, Leningrad 1958, s. 102-123 : [recenzja]

---

Przegląd Historyczny 53/4, 835-838

---

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.

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 Sowietskoj 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);

6) importu do Anglii smoły i dziegciu z Rosji, Szwecji, Danii i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej w latach 1786—1799 (zestawienie porównawcze).

Poza tym autor podaje liczby wywozu potażu w latach 1785—1799, wywozu desek do Anglii (głównie przez Petersburg) w latach 1785—1799 oraz wywozu maszłów (tylko niektóre kategorie) i bukszprytów w latach 1775—76, 1778—82 i 1795—99. Wreszcie znajdujemy tu liczby wywozu innych produktów leśnych (wańczos, deski poszycia, klepki beczkowe, okrągłaki) w latach 1790—99. Trzeba też dodać, iż opublikowane przez Saryczewa statystyki są niekompletne z innego powodu, gdyż w zakresie eksportu konopi, lnu i płótna żaglowego (tabl. 1, 3, 4) w latach 1753—1789 dotyczą tylko Petersburga, w latach 1790—94 Petersburga i Rygi, a jedynie w latach 1795—99 trzech najważniejszych ośrodków wywozu (Petersburg, Ryga, Archangielsk). Rzeczywisty eksport był zatem wyższy, niż ustalił autor.

Wychodząc od słusznego stwierdzenia o podstawowym znaczeniu importu rosyjskiego w XVIII wieku dla rozbudowy angielskiej floty wojennej i handlowej oraz wzrostu jej potęgi, autor kreśli obraz łujnego rozwoju w owym czasie rosyjskiej wytwórczości, w tym też gałęzi produkcji związanych z zaopatrzeniem stoczni i wyposażaniem flot (przetwórstwo leśne, wytwórnictwo żagli i powrozów, płóciennictwo). Saryczew podkreśla równocześnie słaby rozwój, a tym samym nikłą chłonność rosyjskiego rynku wewnętrznego. Oznaczało to nieuchronnie konieczność rozwijania eksportu tych właśnie produktów, których podaż przewyższała możliwości zbytu w obrębie państwa rosyjskiego. Tym też, przy uwzględnieniu poważnych niedoborów Anglii w wyliczonych wyżej dziedzinach, badacz radziecki tłumaczy dominantę Rosji na rynkach angielskich w XVIII wieku. Autor oblicza, iż wobec silnego tempa wzrostu produkcji statków w Anglii (potrojenie tonażu floty handlowej w krótkim okresie lat 1750—1800), do zaspokojenia jednorocznego tylko popytu stoczni angielskich na drewno okrętowe trzeba było aż 19 lat „wydajności“ tamtejszych lasów. Gorsza jeszcze sytuacja istniała w zakresie krajowej podaży lnu i konopi, a tym samym płótna żaglowego i lin okrętowych. Uwarunkowaną powyższym silną zależność angielskiego budownictwa okrętowego od importu materiałów podkreślały wszystkie sprawozdania, od 1699 roku przedkładane co kwartał parlamentowi. Źródła angielskie wskazują też na utrzymywanie się (w okresie 1715—1800) poważnego deficytu wymiany z Rosją, sięgającego 55 milionów funtów szterlingów w skali stulecia. Ujemny dla Anglii bilans handlowy wymiany z Rosją miał swoje źródła właśnie w ogromnym uzależnieniu ekonomiki Anglii od dostaw rosyjskich, w oparciu angielskiej produkcji statków na budulcu i materiale wyposażeniowym rosyjskim. Saryczew przytacza szereg wypowiedzi XVIII-wiecznych kupców angielskich oraz opinie późniejszych badaczy brytyjskich, potwierdzające jego własne wnioski.

Wywóz rosyjskich materiałów do budowy statków odbywał się przede wszystkim przez Petersburg (deski, konopie, len, liny, płótno żaglowe) oraz Rygę (maszty, bukszpryty, konopie, len) i Archangielsk (smoła, dziegieć). Pewne ilości wywożono też przez Narwę, Wyborg, Parnawę i porty białomorskie. Zależność stoczni angielskich od dostawy materiałów rosyjskich — przez autora parokrotnie silnie podkreślana — najdobitniej wyraziła się w zakresie handlu konopiami, których wywóz do Anglii i Szkocji w latach 1786—1799 wynosił 96—99% (w r. 1786 — 93%) ogólnego importu konopi do tych krajów. Pozostały, nieliczny odsetek przypadał na ziemie polskie, Prusy, Niemcy i Holandię. Nieco mniejsze, aczkolwiek również poważne, znaczenie w ekonomice Anglii posiadał import lnu rosyjskiego, w latach 1786—1799 utrzymujący się w granicach od 71 do 82% (w 1790 roku 63%) globalnego importu lnu do Anglii i Szkocji. Pozostałe ilości dostarczała Holandia

oraz Polska i Prusy, a w nikłym procencie kraje niemieckie. Natomiast w zakresie importu do Anglii smoły i dziegiu, dostawy rosyjskie w latach 1786—1799 nie przekraczały 50% całości importu (31, 33, 36, 37, 47%), przy czym te same wielkości wykazuje statystyka importu szwedzkiej smoły i dziegiu oraz dziegiu ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Artykuł nie jest wolny od wątpliwych wniosków i uchybień metodyczno-statystycznych. Chodzi przede wszystkim o podstawę źródłową recenzowanej rozprawy, w zakresie liczb obejmującą tylko drugą połowę XVIII wieku, a więc nie całe stulecie, wybrane przez autora za przedmiot analizy. Niewątpliwie owa rozstrzygająca rola importu rosyjskiego w angielskim budownictwie okrętowym przypadała zwłaszcza na drugą połowę stulecia, lecz wysuwanie się Rosji na pierwszy plan wymiany z zachodem Europy datuje się już na okres po roku 1720, co w przytaczanej przez B. G. Saryczewa statystyce nie zostało uwzględnione. Autor zapewne nie dysponował tak kompletnymi zestawieniami, jakie zebrał dla drugiej połowy stulecia. Niektóre informacje można było zaczerpnąć z opublikowanych ksiąg cła sundzkiego, mimo wysuwanych pod ich adresem wątpliwości<sup>1</sup>. Zastrzeżenia budzi sposób podawania przez autora informacji liczbowych w tabl. 2, 5 i 6 — w rubrykach określających wielkość importu do Anglii konopi, lnu, smoły i dziegiu z Holandii, Polski, Prus, Niemiec, Szwecji, Danii i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. W przeciwieństwie do liczb importu z Rosji, podanych w wielkościach absolutnych i w procentach, pozostałe dane są niezrozumiałe. W tabl. 2 są to najprawdopodobniej również wskaźniki procentowe, natomiast w tabl. 5 i 6 przypuszczalnie liczby absolutne. Jednak we wszystkich przypadkach wynik podliczenia przez niżej podpisanego poszczególnych pozycji (dla krajów) nie pokrywa się z podaną przez Saryczewa globalną sumą importu do Anglii. Dla pokazania systematycznego — jak podkreśla autor — wzrostu wywozu w XVIII wieku konopi, płótna żaglowego i innych wyrobów lnianych niewystarczające jest chyba przytoczenie tylko dwu liczb: dla pierwszej ćwierci i końca tego stulecia (s. 105). Nie wiadomo też, na jakiej podstawie autor recenzowanego artykułu stwierdza szczególnie silny wzrost wywozu płótna żaglowego do Anglii w drugiej połowie XVIII wieku, skoro nie przedstawił dowodów dla pierwszej połowy tego wieku (s. 115). Bliżej nie objaśniono także twierdzenia, iż w połowie XVIII w. obrót handlowy rosyjsko-angielski obsługiwało około 400 statków angielskich, a w końcu tego stulecia 600 jednostek (s. 109). Czy tak liczna była flota angielska operująca w portach wschodnio-bałtyckich, czy też są to liczby określające tylko liczbę statków angielskich w pewnym roku zanotowaną w portach rosyjskich? Pożądane byłoby ujednoczenie niektórych miar, np. w przypadku podania ilości płótna niezbędnej dla wyposażenia średniej wielkości żaglowca. Informację tę znajdujemy dwukrotnie (s. 104, 116), w dwu różnych miarach.

Realizując nakreślony sobie cel pokazania roli gospodarki rosyjskiej i znaczenia produktów rosyjskich dla angielskiego budownictwa okrętowego, Saryczew nie ustrzegł się w paru przypadkach przesadnych twierdzeń i jednostronnych wniosków. Nieporozumieniem jest chyba zdanie (s. 103) o zbudowaniu rosyjskiej floty handlowej w XVIII wieku bez pomocy zagranicznych mistrzów (a „import” specjalistów holenderskich przez Piotra I?). Przesadna jest wypowiedź autora, iż rosyjskie płótno żaglowe miało doskonałą opinię „w świecie” (s. 115), oraz że w produkcji smoły i dziegiu Rosja była najpoważniejszym producentem świata, w znacznej ilości dostarczającym te produkty na rynek światowy (s. 117). Jeśli chodzi

<sup>1</sup> Źródło to wykorzystał ostatnio W. S. Unger, *Trade through the Sund in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, ECHR XII, 1959, nr 2, s. 206—221. Zob. recenzję S. Hożowskiego w ZH XXVI, 1961, nr 1, s. 132—134.

o doskonałą opinię płótna rosyjskiego w XVIII wieku, niewątpliwie jest w tym racja. Uznanie cieszyło się ono np. w Holandii, a także w portach pomorskich (tzw. płótno rewalskie)<sup>2</sup>. Faktycznie jednak rynkiem zbytu produktów rosyjskich był kontynent europejski, chociaż pewne ich partie statki angielskie dostarczały np. do kolonii hiszpańskich.

Konkluzja B. G. Saryczewa, iż przez oparcie produkcji okrętowej Anglii na imporcie materiałów z Rosji ekonomika angielska w XVIII wieku popadła w znaczną zależność od handlu z Rosją (s. 123), jest bez wątpienia słuszna. Nie należy jednak zapominać o zależności odwrotnej: rynków rosyjskich od importu towarów kolonialnych i cienkiego sukna angielskiego. Do Petersburga (i portów skandynawskich) Anglicy dostarczali 42,8% tych towarów oraz 52% niezbędnych do tego środków transportu<sup>3</sup>. Saryczew o zainteresowaniu kół dworskich Rosji tego rodzaju strukturą wymiany z Anglią wspomina w paru zaledwie zdaniach (s. 108).

Pomimo wysuniętych tu uwag krytycznych należy stwierdzić, iż całość problemu autor przedstawił przejrzysto i zwięźle, materiał podał w formie skondensowanej. W sumie zatem recenzowany artykuł, wypełniając lukę w dotychczasowej wiedzy o zagadnieniu nader istotnym dla całokształtu stosunków handlowych państw bałtyckich z zachodem Europy, zainteresuje wielu specjalistów.

*Stanisław Gierszewski*

<sup>2</sup> S. Gierszewski, *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570—1815*, Gdańsk 1961, s. 150.

<sup>3</sup> Zob. recenzję S. Horszowskiego, s. 133.