

Hoszowski, Stanisław

W sprawie konkurencji zboża rosyjskiego na rynku holenderskim w pierwszej połowie XVII wieku : na marginesie artykułu M. Boguckiej, Zboże rosyjskie na rynku amsterdamskim w pierwszej połowie XVII wieku, "PH" t. 53, z. 4, s. 611-628

Przegląd Historyczny 54/4, 688-699

1963

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.

STANISŁAW HOSZOWSKI

W sprawie konkurencji zboża rosyjskiego na rynku holenderskim w pierwszej połowie XVII wieku

(Na marginesie artykułu M. Boguckiej, *Zboże rosyjskie na rynku amsterdamskim w pierwszej połowie XVII wieku*, PH LIII, 1962, z. 4, s. 611—628).

Pierwsza połowa XVII stulecia jest — jak wiadomo — etapem w pewnym sensie przełomowym w procesie dziejowym Polski. Z jednej strony trwają jeszcze poważne osiągnięcia na polu gospodarczym, politycznym i kulturalnym epoki renesansu, z drugiej jednak strony pojawiają się we wszystkich dziedzinach życia pierwsze zahamowania i oznaki rozkładu, które miały w dalszej perspektywie doprowadzić kraj do ruiny ekonomicznej i politycznej. Rozwój stosunków gospodarczych w tym tak ważnym okresie nie jest jeszcze dostatecznie zbadany. Nie umiemy sobie dotychczas należycie wyjaśnić, w jakim stopniu na pojawiające się w tym czasie zjawisko regresu ekonomicznego wpłynęły czynniki wewnętrzno-ustrojowe, wynikające z systemu folwarczno-pańszczyźnianego, a w jakim stopniu czynniki zewnętrzne, wyrażające się w zmianach układu stosunków ekonomicznych ogólnoeuropejskich. Nie ulega wątpliwości, że ówczesna gospodarka narodowa Polski była przez handel bardzo silnie uzależniona od rynków zachodnioeuropejskich, zwłaszcza zaś od głównej metropolii handlowej — Holandii. Dlatego poznanie rynku europejskiego i polityki gospodarczej ówczesnych państw europejskich staje się postulatem badawczym dla tego okresu równie pilnym, jak i przemiany gospodarcze wewnątrz kraju.

Z powyższych względów należy witać z pełnym uznaniem każdą monografię, czy choćby przyczynek naukowy, oświetlające powiązania rynkowe krajów europejskich z Polską. Taką właśnie pozycję zyskaliśmy ostatnio w postaci artykułu M. Boguckiej o zbożu rosyjskim na rynku amsterdamskim w pierwszej połowie XVII w., zamieszczonego na łamach „Przeglądu Historycznego“. Przynosi on, mimo swych niewielkich rozmiarów, sporo materiału faktograficznego, a równocześnie zawiera szereg uogólnień i wniosków dotyczących konkurencji zboża rosyjskiego z polskim na rynku holenderskim. Autorka artykułu, znana już z kilku poważnych i cennych prac o przemyśle i handlu Gdańska, posiada autorytet naukowy, dzięki któremu poglądy przedstawione przez nią w powyższym artykule mogą kształtować opinię naukową w przedmiocie roli zboża rosyjskiego w handlu holenderskim w pierwszej połowie XVII w. i wpływu tego czynnika na losy polskiego eksportu zbożowego przez Gdańsk. Stąd zawarte tam rozważania, a zwłaszcza wnioski, zasługują na uwagę i wnikliwą ocenę.

Artykuł M. Boguckiej, jak sama autorka pisze, „nie rości sobie pretensji do wyczerpania tematu, ani tym bardziej bazy materiałowej; powstał na marginesie poszukiwań w archiwum Amsterdamu wiadomości o handlu polsko-holenderskim w pierwszej połowie XVII wieku“ (s. 618). Jego podstawę stanowi głównie 27 ksiąg notariuszy amsterdamskich, w których wpisywano kontrakty kupców amsterdamskich z faktorami i dostawcami zboża. Poza tym źródłem autorka wykorzystwała obszerną literaturę dotyczącą handlu bałtyckiego, w tym polską, rosyjską, niemiecką, skandynawską, angielską i holenderską. Jak widać, zasięg zbieranych informacji był wcale obszerny.

Na wstępie M. Bogucka przedstawiła po krótko rozwój stosunków handlowych holendersko-rosyjskich od XV do początku XVII w. Następnie o pierwszym dwudziestolecu XVII w. autorka stwierdza, że „w tej fazie handlu holendersko-rosyjskiego zboże, jak się wydaje, nie odgrywało jeszcze poważniejszej roli ... Porty bałtyckie, przede wszystkim zaś Gdańsk, przeżywający właśnie okres największej świetności, ... były niemal wyłącznym dostawcą ziarna na rynek holenderski“ (s. 615). W drugiej ćwierci XVII w. perturbacje polityczne w basenie Morza Bałtyckiego, zwłaszcza wojna polsko-szwedzka w latach 1626—1629, oraz — jak pisze autorka — zahamowanie rozwoju produkcji zbożowej przez folwark pańszczyźniany wraz z klęskami elementarnymi i złymi warunkami technicznymi spławu zboża na rzekach w Polsce spowodowały utrudnienie dowozu z Gdańska (s. 617), co skłoniło kupców holenderskich do zaopatrywania się w znacznie tańsze zboże w Archangielsku (s. 620). Na podstawie odnalezionych w amsterdamskich księgach notarialnych kontraktów frachtowych na podróże i przywóz zboża z Archangielska w latach trzydziestych i czterdziestych XVII w. sądzi autorka, że nastąpił w tym czasie wzrost importu zboża rosyjskiego przez Archangielsk do Holandii „kosztem częściowej rezygnacji z importu z Polski“ (s. 626). Stąd pochodzi teza, „że zboże rosyjskie zaczęło konkurować z polskim na terenie Holandii już w drugiej ćwierci XVII w., a więc znacznie wcześniej, niż to się dotąd przyjmowało“ (s. 613), oraz że w latach trzydziestych XVII w. „import zboża ... przybrał tak poważne rozmiary, że już w 1636 r. Rosja może być nazwana spichlerzem zbożowym Holandii“ (s. 624).

Streszczone wyżej poglądy M. Boguckiej pozostają w sprzeczności z dość jednolitą dotychczas opinią historyków polskich i rosyjskich, którzy nie widzą żadnych oznak konkurencji eksportu rosyjskiego w stosunku do polskiego co najmniej do połowy XVII w.¹ Ponieważ twierdzenia autorki sugerują poważną rewizję dotychczasowych poglądów, wydaje się rzeczą konieczną prześledzić tok jej rozumowania i poddać kontroli przesłanki źródłowe, na których oparła swoje wnioski. Przejdziemy je po kolei, rozpatrując wszystkie argumenty przytaczane przez autorkę na poparcie jej zasadniczej tezy o konkurencji zboża rosyjskiego z polskim w eksporcie na zachód Europy już w drugiej ćwierci XVII stulecia.

1. Autorka przyjmuje, że folwark pańszczyźniany w Polsce zahamował rozwój produkcji zbożowej już w drugiej ćwierci XVII w. (s. 617), wskutek czego zmniejszały się możliwości eksportu. Twierdzenie to, nie poparte żadną dokumentacją, budzi zastrzeżenia. Dotychczasowe badania gospodarki folwarcznej nie pozwalają nam przyjąć kategorycznie, że w omawianym czasie kurczyła się w skali ogólnokrajowej folwarczna produkcja zbożowa, która decydowała o wysokości wywozu. W orbitę wiślanego spławu zboża wciągane są w tym okresie coraz to odleglejsze tereny Wołynia i Rusi Czerwonej, które mogły wyrównać ewentualny spadek produkcji na terenie Prus Królewskich, wywołany zniszczeniami wojny szwedzkiej z lat 1626—1629. Przepuszczalny regres w zakresie produkcji gospodarstw chłopskich mógł być rekompensowany ekspansją folwarku. Zresztą decydującym faktem dla oceny omawianego zjawiska jest utrzymująca się na dawnym poziomie ilość zboża wywożonego na zachód z Gdańska².

2. Wedle autorki nieurodzaje i zarazy obniżały produkcję, a zły stan rzek

¹ Por. A. Szelągowski, *Pieniądz i przewrót cen w XVI i XVII wieku w Polsce*, Lwów 1902, s. 72; J. Rutkowski, *Historia gospodarcza Polski* t. I, Poznań 1947, s. 256; A. Ł. Wajnsztejn, *Ekonomiczeskie przedposyłki borby za Baltijskoje morie i wnieszenia polityka Rossii w sieriedinie XVII w.*, „Uczonyje Zapiski Leningradskago Gos. Uniwersiteta. Seria Istoriceskich Nauk“ 1951, nr 18, s. 162; T. Koprejewa, *Starania Rosji o sojusz ekonomiczny z Polską w walce z wladztwem szwedzkim na Bałtyku*, KH LXVI, 1959, nr 1, s. 57.

² D. Kranhals, *Danzig und der Weichselhandel in seiner Blütezeit vom 16. zum 17. Jahrhundert*, Leipzig 1942, s. 63. Bliżej o tym będzie mowa w punkcie 8.

utrudniał spław (s. 617), co miało wpływać na obniżenie się możliwości wywozowych zboża. Argument ten zawodzi, gdyż sytuacja klęskowa i żeglugowa w drugim ćwierćwieczu XVII w. nie była bynajmniej gorsza niż w okresach poprzednich, a nawet przeciwnie — lata 1632—1648 możemy raczej zaliczyć do pomyślnych pod względem częstotliwości i nasilenia klęsk elementarnych³.

3. Następną przesłanką jest twierdzenie M. Boguckiej, że zaburzenia polityczne w rejonie Bałtyku w ciągu drugiej ćwierci XVII w. i związane z tym utrudnienie importu zboża z portów bałtyckich zmuszały kupców holenderskich do szukania zboża w Archangielsku (s. 616). Ten wywód jest w pełni słuszny tylko w odniesieniu do wojennego okresu lat 1626—1629. Istotnie eksport zboża z Gdańska ustał wówczas niemal całkowicie. Ale późniejsze lata bynajmniej nie pozostawały pod bezwzględną presją tego czynnika, skoro kwoty wywozu zboża na zachód przed Sund, w tym także z Gdańska, odzyskują po 1630 roku ponownie wysoki poziom (z wyjątkiem 1645 r.). Natomiast podwyższenie ceł sundzkich przez Danię oraz wprowadzenie nowych opłat morskich przez Szwedów, powodujące trwały wzrost kosztów transportu zboża, trzeba uznać za czynnik pogarszający sytuację handlu bałtyckiego w drugiej ćwierci XVII wieku. Jednakowoż jest rzeczą wątpliwą, czy zwiększone tym sposobem koszty transportu bałtyckiego przewyższały koszt frachtów do Archangielska, kształtujący się wysoko z uwagi na dalszą drogę i większe ryzyko podróży⁴. A zatem zaburzenia polityczne zaciążyły decydująco na handlu bałtyckim tylko w okresie wojny, a więc w latach 1626—1630, zmuszając kupców holenderskich do szukania innych rynków zaopatrzenia w zboże.

4. Autorka słusznie powołuje się na fakt, że w latach 1623—1630 panował w Holandii wielki brak zboża, powodujący wysokie ceny, a nawet głód, wskutek czego Holendrzy podejmują próby sprowadzania zboża z Archangielska (s. 617—619), ale nie ma racji sądząc, iż dowóz zboża rosyjskiego przez Archangielsk pozostał w latach trzydziestych i czterdziestych XVII w. na poziomie konkurencyjnym w stosunku do importu z Gdańska. Spróbujmy przeanalizować sytuację. Trudności ze zbożem w latach 1623—1625 wynikły z kilkuletniego nieurodzaju w Polsce⁵, który pociągnął za sobą spadek wywozu przez Gdańsk z 90 i 93 tysięcy łąszków w latach 1620—1621 na 43, 27 i 30 tysięcy w latach 1623—1625⁶. Ale jeszcze gorsza sytuacja powstała z wybuchem wojny polsko-szwedzkiej w latach 1626—1629, która w praktyce niemal całkowicie zahamowała wywóz z Polski⁷. Pierwszy powojenny rok 1630 pozostawał pod znakiem bardzo wielkiego nieurodzaju w Polsce, a dwa następne lata 1631 i 1632 miały jeszcze słabe urodzaje (eksport około 50 tysięcy łąszków) i dopiero od 1633 r. nastąpiły normalne lata w rolnictwie polskim, na skutek czego wywóz zboża wrócił do swego dawnego, wysokiego poziomu (57—67 tysięcy łąszków)⁸. Otóż ważny tu jest fakt, że trudności korzystania z polskiego spichrza zbożowego były zjawiskiem spowodowanym czynnikami wyjątkowymi i przejściowymi. Po latach wojny i dużego nieurodzaju nastąpił powrót do normalnego stanu. Trudności były natury koniunkturalnej, a nie strukturalnej. Tymczasem autorka niesłusznie zakłada, jakoby ten niekorzystny stan utrwalił się na dalszy okres lat trzydziestych i czterdziestych XVII wieku.

5. Zobaczmy jednak w jakim stopniu rozwinął się import zboża rosyjskiego

³ Por. S. Hoszowski, *Klęski elementarne w Polsce w latach 1587—1648, Prace z dziejów Polski feudalnej ofiarowane Romanowi Grodeckiemu w 70 rocznicę urodzin*, Warszawa 1960, s. 460—463.

⁴ Zob. o tym szerzej w punkcie 6.

⁵ S. Hoszowski, op. cit., s. 461.

⁶ D. Kranhals, op. cit., s. 30.

⁷ Tamże, s. 30 i 63.

⁸ Tamże, s. 63.

do Holandii w tym właśnie czasie, kiedy koniunktura była po temu najpomyślniejsza w związku z brakiem dowozu z Bałtyku. Autorka wychodzi z założenia, nie popartego jednak powołaniem się na źródła, że rosyjskie rolnictwo po zniszczeniach z okresu tzw. „Smuty“ już w latach dwudziestych XVII w. zdolne było produkować na eksport (s. 618), ale nie podjęła próby określenia wielkości dowozu zboża z Archangielska. Podała jedynie szereg faktów, które w drodze egzemplifikacji pozwalają zorientować się w przybliżeniu, o jakie to wielkości mogło chodzić (s. 618—619). Otóż w 1624 r. trzech kupcy holenderscy otrzymują od cara zezwolenie na wywóz z Rosji po 150, 50 i 50 łąszków ziarna (s. 618, przyp. 50). W 1626 r. król duński zwraca się do cara o zgodę na zakup 1500 łąszków zboża, w 1628 r. o 2000 łąszków, a umowa zawarta w 1630 r. przewidywała nabycie w Rosji przez tegoż króla w latach 1630—1632 3750 łąszków (s. 619, przyp. 51). Na rzecz króla szwedzkiego władze rosyjskie wydały w 1628 r. zezwolenie na wywóz 1800 łąszków ziarna, w 1629 r. 2500 łąszków, w 1630 r. 7500 łąszków, a w latach 1631—1632 po 2500 łąszków (s. 619, przyp. 52). W Amsterdamie w 1630 r. odrzucono ofertę szwedzką dostarczenia w 1631 r. 3000 łąszków zboża rosyjskiego i postanowiono zwrócić się bezpośrednio do cara o uzyskanie zgody na wywóz z jego kraju 10 000 łąszków (s. 618). Podane wyżej cyfry dotyczą planów zakupu zboża, ale nie wiadomo, w jakiej mierze zostały one zrealizowane i w przeciągu ilu lat. W przypadku nabywców szwedzkich chodziło najprawdopodobniej o załadunek w portach bałtyckich, a nie w Archangielsku. Nie jest też wykluczone, że pewną część zboża rosyjskiego, po ustaniu wojny polsko-szwedzkiej, dowożono do Holandii z portów wschodniobałtyckich, znajdujących się w rękach szwedzkich (Ryga, Rewal, Narwa). W świetle tych tak bardzo fragmentarycznych informacji, jakimi dysponujemy, można szacować potencjał rosyjskiego eksportu zbożowego w okresie najlepszej dla niego koniunktury na nie więcej jak 10 000 łąszków rocznie, z czego na Archangielsk można przyjąć połowę, nawet do 2/3 tej kwoty (Dania i Holandia). Monopol handlu zbożem w ręku cara i związane z tym wydawanie każdorazowych zezwoleń na określone ilości ziarna wskazują, że organizacja tego handlu była jeszcze prymitywna i uzależniona od czynników natury politycznej. W tych warunkach trudno sobie wyobrazić, aby import zboża z Rosji mógł być znaczny i ustabilizowany; miał on raczej charakter interwencyjny i doraźny. A w takim stanie rzeczy o trwałej konkurencji w stosunku do polskiego zboża nie może być mowy.

6. Autorka przywiązuje dużą wagę do „kampanii propagandowej“ prowadzonej w Holandii za importem zboża z Archangielska, a zwłaszcza do traktatu kupca amsterdamskiego Joosta Nykerke, ogłoszonego w 1630 r. (s. 619). Nykerke narzekał na wysokie ceny zboża w krajach bałtyckich, na zdzierstwa dostawców polskich i kupców gdańskich i doradzał utworzenie kompanii, która by uzyskała zgodę cara na zakup 20 tysięcy łąszków zboża w Archangielsku, gdzie, jak mniemał, ceny zboża były trzykrotnie niższe. Opierając się na wypowiedziach Nykerkego oraz przytaczając za źródłami wysokość frachtu na trasie Amsterdam—Archangielsk i Amsterdam—Gdańsk autorka dochodzi do wniosku, że w okresie trzydziestych i czterdziestych lat XVII w. „zboże rosyjskie było znacznie tańsze od polskiego“, a import z Archangielska bardziej zyskowny niż z Gdańska (s. 620—621), co istotnie stwarzałoby skuteczną konkurencję zboża rosyjskiego z polskim na rynku holenderskim. Jednakowoż rozumowanie i kalkulacje autorki nie są przekonujące. Po pierwsze, podane przez Nykerkego tak wielkie różnice cen zboża między Archangielskiem i rejonem bałtyckim były zjawiskiem przejściowym, wynikłym początkowo z sytuacji wojennej, a w 1630 r. z wielkiego nieurodzaju w Polsce⁹.

⁹ S. Horszowski, op. cit., s. 461. W tymże roku wystąpiło również duże nasilenie epidemii, która paraliżowała transport i produkcję rolną. Tamże, s. 463.

W następnych latach ceny zboża spadły do poziomu o połowę niższego aniżeli w 1630 r.¹⁰, a więc dysproporcja cen uległa radykalnemu zmniejszeniu się. Po drugie, zdanie autorki, że różnica w kosztach transportu na szlaku Amsterdam—Archangielsk i Amsterdam—Gdańsk „nie była tak znaczna, aby poważniej zaważyć na cenie“ zboża dostarczanego z Archangielska (s. 621), jest sprzeczne z podaną w artykule tabelą wysokości frachtów (s. 620). W tabeli tej pomijamy informacje dla 1633 r., gdyż uderzająco mała różnica w wysokości frachtu na obu trasach świadczy o nierealności cyfr. Natomiast w trzech innych latach, w których porównanie daje się przeprowadzić, fracht archangielski był o 86—100% wyższy od gdańskiego, co przy stosunku wartości frachtu do ceny 1:2 znaczyło wiele i musiało poważnie zaważyć na cenie loco Amsterdam¹¹. Autorka nie wzięła pod uwagę sprawy ubezpieczeń statków i towarów, których koszty musiały być znacznie wyższe na dalszej i mniej bezpiecznej trasie archangielskiej aniżeli na gdańskiej¹². To wszystko podważa przypuszczenie o wielkiej różnicy w cenie między zbożem polskim i rosyjskim w imporcie do Holandii.

Także potwierdzenia o wyższych zyskach handlu zbożowego z Archangielskiem niż z Gdańskiem nie mogła autorka uzasadnić przekonująco. Podane przykłady zysków angielskiej Kompanii Moskiewskiej wynoszące 40—300% i kupców holenderskich, działających w rejonie Murmańska w XVI w., którzy osiągnęli 70% zysku (s. 621), są nieadekwatne dla wyrobienia sobie poglądu na rentowność handlu zbożowego, gdyż dotyczą innego czasu, innego terenu, innej organizacji wymiany, no i przede wszystkim towarów luksusowych. Natomiast jedyna notatka źródłowa, jaką autorka znalazła o transakcji zbożowej, pozwoliła na wyliczenie zysku za ledwie w wysokości 25%, co — tutaj zgadzam się z autorką — należy uznać za sytuację nietypową (s. 621).

Autorka niesłusznie bierze za dobrą monetę wszystko to, co podaje Nykerke. Kupiec ten pisał swój pamflet w 1630 r., a więc po zakończeniu wojny polsko-szwedzkiej, kiedy otwierały się widoki powrotu do normalnego handlu z krajami bałtyckimi, ale kiedy jeszcze ceny zboża były bardzo wysokie wskutek nieurodzaju w Polsce, a także w innych krajach. Zapewne pisał go w zamiarze wywarcia presji na kupców gdańskich w kierunku obniżenia cen zboża i opłat portowych, a także na rząd duński, aby uzyskać ustępstwa odnośnie ceł sundzkich. Plany „wielkiego handlu zbożowego“ z Archangielskiem miały bardziej charakter straszaka propagandowego, aniżeli realnego przedsięwzięcia, względnie były jedynie pobożnym życzeniem. Informacje podawane w tego rodzaju traktatach, a zwłaszcza wszelkie określenia ilości, należy przyjmować z dużą ostrożnością, gdyż — choćby były nawet prawdziwe — mogły dotyczyć sytuacji wyjątkowych, celowo dobranych dla poparcia intencji autora, a więc nie oddają one trafnie normalnego i trwałego stanu rzeczy¹³.

Jest rzeczą zastanawiającą, dlaczego autorka opierając się na wywodach traktatu Nykerkego nie uwzględniła odpowiedzi danej tu natychmiast w 1630 roku przez autora pochodzącego najprawdopodobniej z kół gdańskich, zawartej w ano-

¹⁰ J. Pelc, *Ceny w Gdańsku w XVI i XVII wieku*, Lwów 1937, s. 49.

¹¹ Obliczenie stosunku 1:2 opiera się na podanej w artykule cenie zboża w Archangielsku (50 fl.) i na frachtach w latach 1632—1650 (s. 620). Nie jest ono precyzyjne, gdyż brakowało zadawalających podstaw do takiego obliczenia. Autorka podawała ceny z różnych lat, wyrażone w różnych rodzajach pieniędzy (gulden, złoty gulden, carolus-gulden, floren) nie informując o wzajemnych relacjach tych pieniędzy.

¹² Co do bezpieczeństwa podróży do Archangielska autorka jest niezdecydowana: w jednym miejscu pisze, że są one „nie o wiele bardziej niebezpieczne niż na innych trasach“ (s. 622), na drugim zaś miejscu przyznaje, że transport tą drogą był „bardziej niebezpieczny“ (s. 626).

¹³ O potrzebie zachowania dużej ostrożności przy korzystaniu ze źródeł w postaci memoriałów, petycji itp. przypomina ostatnio R. W. K. Hinton, *The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century*, Cambridge 1959, s. X.

nimowo wydanej broszurze pt. „O przyczynach obecnej drożyzny zboża w Niderlandach i co należy sądzić o handlu moskiewskim“ (w języku niemieckim). Gdański autor krytykując pomysł Nykerkego wyraźnie stwierdza, że Rosja nie jest w stanie dostarczyć spodziewanej ilości 20 tysięcy łąszków zboża¹⁴. Ta ocena znajduje potwierdzenie w informacjach, jakie posiadamy o wysokości eksportu rosyjskiego w późniejszych czasach, tj. w drugiej połowie XVII i w początkach XVIII w. J. de Rodes w traktacie o handlu rosyjskim, napisanym w 1653 r., podaje, że z Archangielska nie wywozi się statkami zboża co roku, ale tylko w niektórych latach, kiedy ceny są bardzo wysokie, w ilości dochodzącej do 10 tysięcy łąszków¹⁵. Inny informator o handlu rosyjskim — Kilburger pisze w 1674 r., że w Rosji prawie co roku szło do Archangielska 10 tysięcy łąszków ziarna, które tak długo tam magazynowano, aż ceny zboża osiągnęły wysoki poziom. Pewne ilości zboża rosyjskiego wysyłano już wówczas przez Narwę: w 1673 r. tą drogą odeszło około tyśiąca łąszków¹⁶. W pierwszym dwudziestoleciu XVIII w., kiedy nastąpił niebawoma rozkwit handlu i żeglugi Archangielska (wojna północna), wywożono z tego portu około 20 tysięcy łąszków różnego zboża¹⁷. Skoro zatem w drugiej połowie XVII w., kiedy produkcja rolna i możliwości wywozu zboża z Rosji były korzystniejsze niż w pierwszej połowie tego wieku, eksport zboża z Archangielska nie był jeszcze stały (coroczny), ale przybierał na sile tylko w latach dużej drożyzny na Zachodzie i nie przekraczał ilości 10 tysięcy łąszków, 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 łąszków i zapewne był niższy od stanu z drugiej połowy XVII w., tj. od 10 tysięcy łąszków. Czyż można mówić o skutecznej konkurencji Archangielska z Bałtykiem w zakresie dostaw zbożowych w sytuacji, gdy wedle zachowanego wykazu floty holenderskiej w 1634 r., żegluga bałtycką obsługiwało 6 tysięcy okrętów o ogólnej pojemności 720 tysięcy łąszków, a łączność z Grenlandią i Rosją utrzymywało tylko 250 statków o tonażu 25 tysięcy łąszków¹⁸. Holenderskie środki transportu morskiego zatrudnione na trasie północnej wynosiły zaledwie 3,5% w stosunku do żeglugi bałtyckiej, a jeśli do tego przypomnimy fakt, że 3/4 kapitału kupieckiego Amsterdamu było zaangażowanego w handlu bałtyckim¹⁹, zrozumiemy, iż możliwości konkurencyjne Archangielska były minimalne.

Głównym argumentem dla tezy autorki o konkurencji zboża rosyjskiego już w drugiej ćwierci XVII w. były znalezione w amsterdamskich księgach notarialnych notatki o kontraktach frachtowych na podróże morskie do Archangielska. Liczba odnośnych wzmianek wynosiła: dla 1632 r. — 5; 1633 r. — 6; 1634 r. — 39; 1635 r. — 21; dla lat 1640—1650 po 8—10 rocznie (s. 622). Niestety autorka nie przeprowadziła krytycznej oceny ksiąg notarialnych jako źródła do interesującego nas problemu, nie poinformowała czytelnika, jaką część zachowanych ksiąg przejrzała, w jakim stosunku pozostaje ilość wpisanych do tych ksiąg kontraktów do ilości faktycznie zawartych (choćby szacunkowo), dlaczego brak całkowicie w pewnych latach wzmianek o wyprawianiu statków, czym tłumaczyć duże różnice w ilości znalezionych notatek o kontraktach w poszczególnych latach itp. Dopiero w świetle odpowiedzi na te pytania można by się zorientować, czy księgi notarialne mogą

¹⁴ W. Naudé, *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert*, Berlin 1896, s. 369.

¹⁵ Tamże, s. 410.

¹⁶ Tamże, s. 411.

¹⁷ Tamże, s. 374 i 412. Suma ta obejmuje także siemię lniane, które w eksporcie z Rosji na zachód stanowiło wysoką pozycję; zatem na zboże chlebowe przypadałaby ilość niższa.

¹⁸ W. Naudé, op. cit., s. 372.

¹⁹ Tamże, s. 379.

być podstawą dla ustalenia wysokości globalnych obrotów zbożowych z Archangielskiem, czy też dają jedynie wskazówki egzemplifikacyjne. Skoro autorka nie przedstawiła syntetycznych zestawień danych z ksiąg notarialnych, wypada domyślać się, że zachodziła druga ewentualność. Z kontraktów notarialnych, a także z literatury przedmiotu autorka wydobyla tylko niewielką ilość przykładów informujących o rozmiarach transportów zbożowych. Otóż pojedynczy kupcy wywieźli w 1629 r. 1 tysiąc łasztów zboża, w 1630 r. 1 tysiąc, w 1631 r. 4 tysiące i 5 tysięcy (s. 622, przyp. 67). Były to lata najbardziej kryzysowe dla zaopatrzenia Holandii w zboże. Odnosnie późniejszego okresu mamy garść informacji o obrotach handlowych braci Marselis. Jeden z nich wysłał do Archangielska po zboże w 1633 r. 8 statków, drugi w 1634 r. 10 statków o łącznej pojemności 1350 łasztów, jeszcze inny w 1644 r. 5 okrętów o ładowności 1400 łasztów (s. 622). Inny wreszcie kupiec nabył w 1633 r. w Moskwie 5 tysięcy łasztów zboża i na miejscu odsprzedał 1 tysiąc łasztów (s. 621, przyp. 60); nie wiadomo jednak, jaką drogą miał zamiar to zboże odstawić do Holandii. Na dobrą sprawę z tego rodzaju okruchów źródłowych nie można wyrobić sobie sądu, choćby najogólniejszego o rocznej skali obrotów zbożowych i ich dostaw przez Archangielsk, nie wiemy bowiem, w jakim stopniu są to wiadomości przypadkowe. W każdym razie nie upoważniają one do twierdzenia, że handel zbożowy między Archangielskiem i Amsterdamem był w dwudziestolecie 1631—1650 regularny i intensywny do tego stopnia, aby konkurować z eksportem gdańskim.

8. Przejdziemy z kolei do oświetlenia sprawy handlu zbożem od strony gdańskiej statystyki wywozowej. M. Bogucka twierdzi, że z Gdańska „w drugiej ćwierci XVII wieku eksportuje się znacznie mniej“ niż w pierwszej, a sąd ten opiera na fakcie, że w 1618 i 1619 r. wywożono z Gdańska zboża ponad 100 tysięcy łasztów, natomiast w 1634 i 1640 r. niewiele ponad 70 tysięcy, a w 1644 r. tylko 58 tysięcy łasztów (s. 617). Wniosek jest wątpliwy, gdyż opiera się na niewłaściwej metodzie porównania. Porównując ze sobą dwa okresy czasu, trzeba uwzględnić wszystkie wchodzące w grę lata, a nie kilka dobranych. Otóż obliczając średnią roczną 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, a 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)²⁰. Nie ma więc spadku eksportu w latach 1631—1650, ale przeciwnie: mały wzrost.

Nie może też służyć za argument spadku wywozu relacja rezydenta holenderskiego w Gdańsku, Paulusa Pelsa, przytoczona przez autorkę, że w 1638 r. przyszło z Polski do Gdańska około 26 tysięcy łasztów zboża, podczas gdy dawniej przychodziło rocznie 70—80 tysięcy. Tu rezydent celowo porównał rzeczywisty, ale niekorzystny stan z 1638 r. ze stanem prawdziwym, ale z najpomyślniejszych lat 1618—1619, i w ten sposób uzyskał zamierzony efekt zaniepokojenia adresatów swojej relacji (s. 617)²¹. Liczby podane przez Pelsa, jakkolwiek prawdziwe, nie są odpowiednie dla poznania faktycznej tendencji rozwojowej ówczesnego eksportu zboża. Dowód spadku eksportu zboża z Gdańska w drugiej ćwierci XVII w. widzi autorka również w zmniejszeniu się procentowego udziału statków płynących z Gdańska przez Sund na zachód w stosunku do ogółu okrętów idących tą drogą. Wskazuje, że

²⁰ D. Krannhals, op. cit., s. 30 i 63.

²¹ Nie dysponujemy dziś danymi statystycznymi, które pozwoliłyby bezpośrednio skontrolować ilości przytoczone przez Pelsa; ale są one prawdopodobne, gdyż potwierdzają je z grubsza znane cyfry wywozu zboża z Gdańska przez Sund: w 1638 r. — ponad 29 tys., w latach 1618—1619 ponad 84 i 74 tysiące łasztów. D. Krannhals, op. cit., s. 30 i 63.

statków idących z Gdańska było w 1619 r. 47⁰/₀, w 1620—1621 — 41⁰/₀, a w dziesięcioleciu 1644—1653 przeciętnie rocznie tylko 33⁰/₀ (s. 617). Tu również budzi zastrzeżenie metoda porównywania kilku lat najlepszych z jednego okresu z przeciętną roczną innego dziesięciolecia, ale wynik jest przypadkowym zbiegiem okoliczności poprawny; jeśli bowiem obliczymy powyższy współczynnik dla wszystkich lat okresu 1601—1620 i 1631—1650, to otrzymamy wynik bardzo zbliżony: 43 i 33⁰/₀²². Jeszcze wyraźniej wystąpi rozpatrywane zjawisko, gdy porównamy ze sobą bezwzględne ilości statków idących z Gdańska przez Sund na zachód w obu ćwierćwieczach. Otóż przeciętna roczna dla pierwszego okresu wynosiła 1007 statków, dla drugiego tylko 575 statków²³. I tu wyłania się poważna kwestia, której w tej chwili nie umiemy sobie wyjaśnić: jak wytłumaczyć słabą tendencję wzrostu wywozu zboża z Gdańska przez Sund przy równoczesnym tak silnym spadku ilości statków udających się z portu gdańskiego przez Sund na zachód. Rzecz wymaga osobnego zbadania. Być może wchodzi tu w grę kurczenie się eksportu drzewa z Polski oraz wzrost pojemności statków służących do przewozu zboża. W każdym razie dla problemu handlu zbożowego najbardziej miarodajna jest wysokość faktycznego wywozu ziarna.

Autorka mając na myśli całe drugie ćwierćwiecze XVII stulecia uważa Rosję za „spichlerz“, względnie „zapasowy spichlerz“ Holandii (s. 618, 624). Do takiej koncepcji nie doszła autorka w drodze bezpośredniego wywodu, opartego na wynikach swoich badań, ale — domyśleć się można — przyjęła ją z literatury historycznej. Nasuwa się przypuszczenie, że tego rodzaju określenie, spotykane w literaturze przedmiotu, zasugerowało autorce pogląd o istnieniu silnej konkurencji zboża rosyjskiego z polskim na rynku holenderskim już w drugiej ćwierci XVII w. i zachęciło do próby poddania rewizji dotychczasowych poglądów naukowych w tym przedmiocie. Dlatego to sprawa „spichlerza“ wymaga weryfikacji.

Koncepcję „spichlerza“ wyraziła M. Bogucka najpełniej w twierdzeniu, „że już w 1636 r. Rosja może być nazwana spichlerzem zbożowym Holandii“ (s. 624). Odgadnąć łatwo, że tezę tę przejęła od A. Szełągowskiego, który pisał: „gdy w r. 1636 Olearius mówi o Rosji, nazywa ją tem dla Holandii, czem niegdyś Sycylia była dla Rzymu — czyli spichrzem zbożowym“²⁴. Powyższe słowa powtórzył Szełągowski niemal dosłownie za książką W. Naudégo, traktującą o polityce zbożowej państw europejskich od XIII do XVIII w., w której tenże autor powołał się na opis podróży Oleariusa²⁵. Jednakże ani dawniej A. Szełągowski, ani obecnie M. Bogucka nie skontrolowali źródła, jakim posłużył się Naudé. Tymczasem jest rzeczą budzącą z miejsca zdziwienie, dlaczego to historyk niemiecki Naudé korzystał z francuskiego wydania dzieła Oleariusa z 1729 r., skoro Adam Olearius, niemiecki uczonec, dyplomata i podróżnik, odbywszy w 1636 r. podróż do Rosji i Persji, wydał jej opis w języku niemieckim po raz pierwszy w 1647 r., a następnie w latach 1656, 1663 i późniejszych. Ostatnie, znacznie rozszerzone wydanie niemieckie tego dzieła ukazało się drukiem w 1696 r., już po śmierci autora²⁶. O wielkiej i długotrwałej poczytności dzieła świadczy nie tylko osiem wydań niemieckich, ale także tłumaczenia holenderskie (1651), angielskie (1662, 1666), francuskie (1659, 1666, 1679, 1719, 1727, 1729)²⁷. W opisie swej podróży Olearius relacjonował szeroko

²² Obliczono na podstawie tabel sundzkich. Por. N. Bang, *Tabeller over skibsfort og varetransport gennem Oresund 1497—1660* t. I, Kobenhavn 1933.

²³ Tamże.

²⁴ A. Szełągowski, op. cit., s. 134.

²⁵ *Im Jahre 1636, sagt Olearius, war Russland für Holland, wie ehemals Sicilien für Rom, der Kornspeicher*. W. Naudé, op. cit., s. 373 i przyp. 2.

²⁶ Olearius zmarł w 1671 r. Por. *Allgemeine deutsche Biographie* t. XXIV, s. 269.

²⁷ W zbiorach gdańskich i krakowskich znalazłem tylko wydania niemieckie z 1647, 1656, 1663, 1696, francuskie z lat 1659, 1666, 1719 i 1727.

o Rosji, o jej miastach, mieszkańcach, obyczajach, o bogactwach przyrody, między innymi o urodzajności ziemi i płodach rolniczych. Z tego to punktu opisu Oleariusa wyłoniła się sprawa spichlerza.

W pierwszym wydaniu opisu podróży czytamy, że Rosja ma ziemię bardzo urodzajną, że posiada nadmiar zboża i dlatego Rosjanie mogą sprzedawać za granicę duże partie ziarna²⁸. W drugim wydaniu niemieckim z 1656 r. informacja powyższa została uzupełniona zdaniem, iż sami Holendrzy przyznają, że przed kilku laty, w czasie wielkiej drożyzny, Rosja zasilala ich zbożem²⁹. A zatem w pierwszym wydaniu, które najwierniej odtwarza spostrzeżenia autora poczynione w czasie podróży w 1636 r., nie ma mowy o Rosji jako o spichrzu Holandii, a dalsze wydania z lat 1656, 1663 i 1669 wspominają tylko o dostawach zboża w latach drożyzny. Domyślać się można, że chodziło o okres wojny duńsko-szwedzkiej 1644—1645, względnie o lata 1650—1653 napiętych stosunków politycznych holendersko-szwedzkich, kiedy to dowóz z Polski, a nawet z całego regionu bałtyckiego, do Holandii był poważnie utrudniony³⁰. Natomiast w wydaniu francuskim z 1659 r. *passus* o zaopatrywaniu się Holendrów w zboże z Rosji został zmodyfikowany słowami, że Holendrzy przyznają, iż Rosja była dla nich tym, czym swego czasu była Sycylia dla miasta Rzymu³¹. Takie sformułowanie wynikało z tendencji do literackiego upiększenia tłumaczenia i nie może być traktowane jako rozszerzenie treści zamieszczonej w wydaniach niemieckich. Powtarzane ono było w tej postaci w następnych wydaniach francuskich, a więc także w wydaniu z 1729 r., z którego korzystał Naudé. Literackie porównanie i reminiscencja z czasów starożytnych, występują w francuskiej wersji opisu Oleariusa, podsunęły Naudému użycie określenia — Rosja „spichlerzem“ Holandii, które już poważnie zmieniło treść pierwotnego przekazu źródłowego. Jeszcze większym błędem było powiązanie tej rozszerzonej treści z rokiem 1636. Miarodajnym źródłem do poznania opinii naoczego świadka o stosunkach gospodarczych w Rosji w latach trzydziestych i czterdziestych XVII w. jest tylko pierwsze, ewentualnie także i drugie wydanie opisu podróży Oleariusa (1647, 1656). A w tych nie ma mowy ani o Sycylii, ani o spichrzu. Natomiast późniejsze wydania i tłumaczenia mogą zniekształcić pierwotną treść albo przez literacką swobodę przekładu, albo przez uzupełnienia merytoryczne odpowiadające późniejszym czasom w zakresie faktów i rozwoju wiedzy geograficznej. M. Bogucka przyjęła informację Naudégo i Szelągowskiego, jakoby Olearius już w 1636 r. uważał Rosję za spichlerz Holandii, za prawdziwą i wyciągnęła z tego dalszy wniosek, że już wtedy zboże rosyjskie musiało konkurować z polskim na rynku holenderskim. Wobec wątpliwej wartości przesłanek wniosek jest nieuzasadniony.

10. Najbardziej przekonującym sprawdzianem tezy autorki o konkurencji zboża rosyjskiego w stosunku do polskiego już w drugiej ćwierci XVII w. byłoby

²⁸ *Fruchtbarkeit des Landes an Feldfrüchten: Obwohl das weitleufftige Land hin und wieder puschart ... wild wüste und sumpff sieht, is es doch wegen der Güte des Erdreichs, wo es nur ein wenig gebawet wird über die masse fruchtbar ..., dass es an Getreide und Weide einen grossen Überfluss gibt, daher sie jährlich grosse Parteien Korn aus dem Lande verkaufen können.* A. Olearius, *Offt beehrte Beschreibung der Newen Orientalischen Reise*, Schlesswig 1647, s. 117.

²⁹ *Es bekennens die Hollender selbst, dass vor etlichen Jahren bei der grossen Teuerung Russland mit Korn das beste an ihnen gethan hatte.* Por. *Vermehrte Moscovitische und Persianische Reisebeschreibung zum andern mahl herausgegeben durch Adam Olearius im Jahr 1656*, Schlesswig 1656, s. 153. W wydaniu z 1663 — s. 63, z 1696 — s. 77.

³⁰ W. Naudé, *op. cit.*, s. 377.

³¹ *Les Hollandois avouent que la Moscovie leur est ce que la Sicile etoit autrefois à la ville de Rome.* Por. *Voyages très curieux et très renommés faits en Moscovie, Tartarie et Perse par le Sr Adam Olearius*, Amsterdam 1659, s. 118. W wydaniu z 1666 r. — s. 118, z 1727 r. — s. 165.

porównanie ilości zboża dowożonego w tym czasie do Holandii z Archangielska i z Gdańska. Niestety w chwili obecnej nie dysponujemy jeszcze odpowiednim materiałem statystycznym, aby uzyskać całkowicie pewne rozstrzygnięcie. Możemy co najwyżej drogą przybliżonego szacunku starać się oświetlić to zagadnienie. Ilości wywożonego zboża z Gdańska są nam znane niemal dla każdego roku, a także orientujemy się w corocznych ilościach zboża gdańskiego, wiezionego w tym czasie przez Sund na zachód, niemal w całości do Holandii. Natomiast nie wiemy, ile zboża przywożono z Archangielska. Spróbujemy określić to szacunkowo. Autorka podaje za historykiem H. Brugmansem, że w połowie XVII w. między Amsterdamem i Archangielskiem kursowało 50—60 statków rocznie i zaznacza, że inny, wcześniejszy autor, H. C. Difereee przyjmuje tylko 20—30 okrętów rocznie (s. 625). Na powyższej podstawie można przyjąć 50 okrętów jako przeciętnie górną granicę natężenia żeglugi morskiej między Archangielskiem i Holandią w połowie XVII wieku, zakładając przy tym optymistycznie, że statki te były załadowane zbożem. Wedle informacji autorki, opartych na źródłach holenderskich, na omawianej trasie kursowały statki najczęściej o pojemności 100—200 łasztów, jakkolwiek były mniejsze 70-łasztowe i większe 250-łasztowe (s. 622). Z innych źródeł otrzymujemy jeszcze bardziej ścisłe określenia rozmiarów statków. Wspomniany już Nykerke oblicza w swoim traktacie, że do przewiezienia z Archangielska 20 tysięcy łasztów zboża potrzeba będzie 160 okrętów, każdy po 120 łasztów³². Wykaz floty holenderskiej z 1634 r. rejestruje 250 okrętów, które utrzymują żeglugę z Grenlandią i Archangielskiem, oceniając ich tonaż na 25 tysięcy łasztów³³, a więc przeciętnie posiadały te statki pojemność 100 łasztów. W świetle tych danych można przyjąć średnią ładowność statków północnych 120 łasztów i wówczas najwyższy pułap możliwości dowozu zboża z Archangielska w połowie XVII w. wyniosłby 6 tysięcy łasztów. W dwudziestu latach wcześniejszych musiał on być raczej niższy. Ponieważ w latach 1633—1649 wywożono z Gdańska przeciętnie rocznie po 71 666 łasztów³⁴, wypada, że w dowozie do Holandii zboże archangielskie mogło stanowić najwyżej 8%, podczas gdy gdańskie 92%. Przy takim stosunku, opartym na kalkulacji najbardziej optymistycznej dla Archangielska, i nie biorąc pod uwagę dowozu z innych bałtyckich portów³⁵, jest rzeczą niemożliwą, aby w omawianym czasie — jak pisze M. Bogucka — „nastąpiło w dużej mierze uniezależnienie Holandii od dostaw znad Bałtyku” (s. 625). Skutecznej i trwałej konkurencji rosyjskiej na rynku holenderskim w zakresie zboża jeszcze w tym okresie nie było. Oczywiście przez konkurencję rozumiemy sytuację, kiedy jeden towar wypiera z rynku drugi, zmniejsza popyt na niego i obniża jego cenę. Tymczasem z poprzedniej analizy wynika, że głównym dostawcą zboża był ciągle rejon bałtycki, a port archangielski pełnił jedynie funkcję uzupełniającą i interwencyjną, w postaci stałego wywozu niewielkich ilości zboża w celu wyzyskania frachtów powrotnych³⁶, względnie sporadycznego importu poważniejszych ilości, gdy na skutek wyjątkowych wy-

³² W. Naudé, op. cit., s. 366.

³³ Tamże, s. 372.

³⁴ Obliczone na podstawie statystyki zamieszczonej u D. Krannhalsa, op. cit., s. 63. Wprawdzie wedle tabel sundzkich szło w tym okresie średnio rocznie tylko 53 931 łasztów zboża (tamże, s. 63), ale dane o eksporcie z Gdańska są bardziej miarodajne, gdyż statystyka sundzka jest grubo zaniżona (przemyt, zwolnienia od cła etc.).

³⁵ W 1649 r. szło z Gdańska przez Sund 82 214 łasztów zboża, a z innych portów bałtyckich łącznie 35 214 łasztów. N. Bang, op. cit., cz. III A, s. 537.

³⁶ Autorka informuje w swym artykule, że do Archangielska płynęły okręty załadowane towarami, a rzadko kiedy balastem (s. 623), co wskazywałoby, że decydujące znaczenie dla obrotów handlowych miał eksport z Holandii, a z Archangielska zabierano obok artykułów drogiej, małoobjętościowych, towar masowy w postaci drzewa i zboża w tym celu, aby wykorzystać frachty powrotne.

darzeń nie wystarczały transporty bałtyckie³⁷. Gdańsk i porty bałtyckie górowały nad Archangielskiem krótszą i tańszą trasą, dłuższym okresem nawigacji w ciągu roku³⁸, bardziej rozwiniętą organizacją handlu zbożowego (firmy, spichrze, doświadczenie, kredyt etc.) a przede wszystkim bogatszym i elastyczniejszym w zakresie dostaw zapleczem. Ilość zboża wywożonego z portów bałtyckich, zwłaszcza z Gdańska, zależała przede wszystkim od stanu urodzaju zboża na zapleczu w danym roku. Pomyślnie plony i zbiory obniżały poziom cen zbożowych, a przez to zwiększały popyt na rynku holenderskim, gdyż przy niższych cenach wzrastała konsumpcja wewnętrzna oraz wzmagaly się szanse zwiększenia zbytu w zachodnich i południowych krajach Europy. Wysokość eksportu zboża polskiego limitowały wyniki zbiorów oraz warunki komunikacyjne i one także wpływały — rzecz jasna obok zapotrzebowania krajów importerskich — na kształtowanie się poziomu ceny na rynku gdańskim³⁹. Tylko bardzo znaczna i stale utrzymująca się różnica cen między Gdańskiem i Archangielskiem mogła być stać się realnym czynnikiem konkurencji. Ale M. Bogucka nie poparła dostatecznymi dowodami swego twierdzenia, że zboże rosyjskie było kilkakrotnie tańsze od polskiego (s. 626). Mały udział zboża archangielskiego w obrotach handlowych holenderskich (maksymalnie 80/0), następnie niezbyt ustabilizowany charakter ówczesnego rosyjskiego handlu zbożowego (monopol cara)⁴⁰ przemawiają za tezą, iż dowóz zboża z Archangielska nie wpływał w latach normalnych okresu tutaj rozpatrywanego na poziom cen zboża na rynku amsterdamskim, a tym samym w jeszcze skromniejszym stopniu mógł oddziaływać na ceny gdańskie i ogólnopolskie.

Podsumowując dotychczasowe rozważania wypada stwierdzić:

a) Wysłunięcie przez M. Bogucką tezy o konkurencji zboża rosyjskiego sprowadzanego przez Archangielsk do Holandii ze zbożem polskim już w drugiej ćwierci XVII w. jest przedwczesne. Autorka nie dostarczyła dostatecznych dowodów, aby taką tezę można było przyjąć, toteż nie ma powodów odrzucać dotychczasowych poglądów na sprawę konkurencji rosyjskiej w polskim zbożowym handlu bałtyckim.

b) Nie ma przekonujących danych, by przypuszczać, iż „kupcy amsterdamscy coraz chętniej zastępowali dostawy z Polski“ zbożem z Archangielska (s. 619), nie ma uzasadnienia twierdzenie, że przywóz zboża z Archangielska do Holandii odbywał się „kosztem częściowej rezygnacji z importu z Polski“ (s. 626), nie można też mówić o „niezależnieniu się Holandii od dostaw z Bałtyku“ (s. 625), a już całkowicie przesadą trąci określenie Rosji jako „spichlerza“ Holandii (podkreślenia moje — SH).

c) Poruszony przez autorkę problem zasługuje na dalsze gruntowne przebadanie w celu bardziej precyzyjnego ujęcia stopnia i skutków oddziaływania zbożowego handlu rosyjskiego na rynek europejski, a pośrednio i na rynek polski, w początkowej jego fazie przypadającej na XVII wiek.

d) Artykuł M. Boguckiej, mimo że wywołuje zastrzeżenia, jest wartościowy, gdyż zawiera dużą ilość cennego, nowego materiału faktograficznego. Treść artykułu wskazuje, że autorka dysponuje znacznym materiałem źródłowym z za-

³⁷ Dlatego to ożywienie handlu z Archangielskiem występuje przede wszystkim w okresach wojen z lat 1626—1629, 1655—1660, 1701—1721.

³⁸ Okres żeglugi archangielskiej trwał od lipca do jesieni (s. 622), podczas gdy na Bałtyku znacznie dłużej: od marca do listopada.

³⁹ Przekonujące dowody na to, że ceny zboża w portach bałtyckich kształtowały się pod wpływem popytu na zboże na Zachodzie i podaży na Wschodzie dał na przykładzie miast Rygi i Rewla A. Soom, *Der baltische Getreidenhandel*, Stockholm 1961, s. 213—214.

⁴⁰ Handel zbożowy był zmonopolizowany w rękę cara. Zboże zwożono do magazynów, gdzie czekało do czasu aż ceny jego wzrosną; dopiero wówczas sprzedawano je zagranicznym odbiorcom. W. Naudé, op. cit., s. 411.

kresu stosunków handlowych polsko-holenderskich i rosyjsko-holenderskich w XVII w., zebranych z dotychczasowej literatury naukowej ogólnoeuropejskiej, jak też i z archiwów holenderskich. Toteż można żywić nadzieję, że autorka opracowując znacznie szerszy problem będzie miała okazję pogłębić zbadanie zagadnienia, któremu poświęciła rozpatrywany na tym miejscu artykuł. Wydaje się, że posiadając tak bogaty materiał pochodzący z ksiąg notarialnych Amsterdamu będzie można przeanalizować rentowność handlu zbożem polskim i rosyjskim z punktu widzenia kupców holenderskich i wyjaśnić przy tym mechanizm kształtowania się cen zbożowych na kluczowym rynku amsterdamskim. Ułatwiłoby to lepsze zrozumienie szeregu zagadnień z zakresu ekonomicznych związków Polski z krajami zachodnioeuropejskimi w XVII w., a w dalszej konsekwencji pełniejsze poznanie gospodarczej strony polskiego procesu dziejowego tego okresu. Opublikowania wyników tych badań oczekujemy z dużym zainteresowaniem.