

Samsonowicz, Henryk / Mączak, Antoni

Z zagadnień genezy rynku europejskiego : strefa bałtycka

Przegląd Historyczny 55/2, 198-222

1964

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.

Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka

I

Określenie „strefa bałtycka“ jest terminem używanym często w opracowaniach historycznych, zakres jego znaczenia bywa jednak różny w zależności od założeń, zakresu tematyki i ram chronologicznych określonych przez autorów. W niniejszym szkicu pragniemy omówić poglądy wypowiedziane na ten temat, sformułować własne określenie „strefy bałtyckiej“ i na tej podstawie zarysować zmiany, jakim uległa ona od XIII do XVIII wieku.

Pojęcie „strefy gospodarczej“ uważamy za użyteczne, wymaga ono jednak zestawienia z innymi zbliżonymi terminami, jak rejon czy region. Jesteśmy tu zgodni z poglądami nowszej literatury, która przez rejon rozumie „obszar charakteryzujący się zespołem kilku wiążących się ze sobą cech“, przez rejon zaś — okręg wyodrębniający się w zakresie poszczególnych zjawisk, takich jak kierunki produkcji, stosunki społeczne¹. W tym zestawieniu przez „strefę gospodarczą“ rozumiemy zespół regionów, których gospodarka uzależniona jest od wspólnego czynnika zewnętrznego. Warunkiem niezbędnym jest wspólna podstawa geograficzna, z definicji wynika zaś charakter gospodarczy strefy i jej zmienność granic wraz ze zmianami zachodzącymi w gospodarce kontynentalnej czy światowej, której strefa jest ogniwem. Strefą w tym znaczeniu był, na przykład, obszar Niderlandów, południowo-wschodniej Anglii i Nadrenii-Westfalii w XV w., których przemysł uzależniony był od tych samych zewnętrznych rynków zbytu produktów przemysłowych. Strefą były także w XVI w. opanowane przez Europejczyków tereny Ameryki Południowej, uzależnione od europejskich metropolii.

Bodźce zewnętrzne w różny sposób oddziałują na różne regiony gospodarcze, będące składnikami strefy, co również wpływa na jej zmienność w przestrzeni. Niektóre z regionów mogą wypadać z ram strefy, inne włączać się, wciągane w obręb jej powiązań rynkowych. Istnienie stref gospodarczych stanowi przesłankę dla powiązań politycznych, a przede wszystkim kulturalnych.

II

Oczywiście nie wszystkie dotychczasowe sądy o znaczeniu terenów nadbałtyckich pokrywały się ze sobą, dominowało jednak przekonanie, że charakterem swoich stosunków gospodarczych, politycznych i kulturalnych wyróżniają się one od sąsiednich zespołów terytorialnych. Nie wdając się w bardziej szczegółowe omówienie dotychczasowych poglądów, przykładowo zatrzymajmy się na najważniejszych.

¹ H. Madurowicz, A. Podraza, *Regiony gospodarcze Małopolski Zachodniej w drugiej połowie XVIII wieku*, Wrocław-Kraków 1958, s. 10.

Czynnikiem, który oddziaływał w najsilniejszym stopniu na wyobraźnię badaczy, była działalność Hanzy Niemieckiej. Hanza była związkiem miast i najstarsze poglądy dotyczące specyfiki regionu bałtyckiego wiązały się z poglądami dotyczącymi odrębności miast położonych nad Morzem Bałtyckim. Prace starszych autorów, od XVII wieku poczynając a na początku XIX w. kończąc, omawiały obszary nadbałtyckie pod kątem działania — również gospodarczego — wielkich miast kierujących polityką ekonomiczną Związku². W XIX wieku, wraz z nowszymi poglądami naukowymi, powstało pojęcie rejonu handlu z ośrodkami w Gdańsku czy Lubece, którego charakterystyka sugerowała istnienie ściślejszych powiązań między krajami niekiedy znacznie oddalonymi od siebie. Przykładowo cytowane prace Brederlowa czy Hirscha rozumieją pod terminem rejonu handlu Gdańska cały obszar zainteresowany w wywozie przez to miasto przede wszystkim zboża. Brederlow idzie nawet dalej, stosując pojęcie „kultury przemysłowej i handlowej” rozumianej jako jednolity system gospodarczy krajów leżących nad Bałtykiem i wykazując istnienie powiązań i wymiany towarowej poprzez handel Gdańska między Danią, Meklemburgią, Szwecją, Norwegią i Rosją. Widząc — zresztą przesadnie podkreślone — powiązania handlowe rejonu bałtyckiego, nie wdaje się jednak w rozważania nad ich przyczynami³.

Druga połowa stulecia charakteryzowała się pogłębianiem wiedzy o prawnej, politycznej i handlowej przeszłości związku hanzeatyckiego i do zagadnienia mechanizmu powstawania czy istnienia rynku ogólnego historiografia ówczesna nie wносиła wielu nowych elementów. Badacze, którzy podejmowali tematykę dotyczącą wewnętrznych związków widzieli w strefie bałtyckiej teren działania miast posiadających wspólne interesy gospodarcze i kulturalne, przy czym tradycyjnie zakres geograficzny strefy pokrywał się z przynależnością polityczną do związku⁴. Już ostatni z cytowanych tu autorów, Frensdorff, kładł nacisk na to, że wspólnota gospodarcza i kulturalna wywodziła się z jednolitego czynnika etnicznego, który ją budował, tj. z niemczyzny. Z upływem lat XX wieku coraz większa ilość badaczy kontynuowała tę myśl, dowodząc, że język, obyczaje, formy pracy, wreszcie — w przypadkach skrajnych — nawet rasa, były czynnikami kształtującymi jedność strefy bałtyckiej i określa-

² Tak R. Curicke, *Der Stadt Danzig historische Beschreibung*, Danzig 1686; D. Gralath, *Geschichte von Danzig*, Danzig 1782—92; J. P. Willebrandt, *Hansische Chronik aus beglaubten Nachrichten*, Lübeck 1748, szczeg. s. 6 nn., gdzie autor rozwódzi się nad znaczeniem Lubeki i Hamburga.

³ G. v. Brederlow, *Geschichte des Handels und der gewerblichen Kultur der Ostseereiche im Mittelalter bis zum Schlusse des XVI Jahrhunderts mit besonderem Bezug auf Danzig als Quartierstadt des Hansabundes*, Berlin 1820, szczeg. s. 171; Th. Hirsch, *Danzigs Handels und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Leipzig 1858, cz. II; Th. Hirsch i F. A. Vossberg, wstęp do *Caspar Weinreichs Danziger Chronik*, Berlin 1855, s. VII—XVII.

⁴ Przegląd literatury i próba podziału kierunków historiograficznych por. H. Samsonowicz, *Z problematyki handlu gdańskiego w XV w.*, PH XLVII, 1956, s. 168 nn. Na temat rejonu hanzeatyckiego por. K. Koppmann, *Rundschau über die Literatur der Hansischen Geschichte*, „Hansische Geschichtsblätter” (HGbl.); W. Stein, *Die Hansestädte*, HGbl. 1913, 1914, 1915 np. s. 119; tenże, *Beiträge der deutschen Hanse um die Mitte des XV Jhs.* Giessen 1900, s. 105. Ogólnie na ten temat E. Daenell, *Blüthezeit der deutschen Hanse* t. II, 1906, s. 293. Podobnie W. Frizzius, *Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im. 14. und 15. Jh.*, HGbl. 1932, s. 38. Od strony także i jedności kulturalnej F. Frensdorff, *Die Hanse zum Ausgang des Mittelalters*, HGbl. 1893, s. 81.

jącymi ją w oczach sąsiadów⁵. Niepełności czy nawet niesłuszności tych poglądów nie trzeba dowodzić. Można oczywiście zwrócić uwagę i na upadek handlu norweskiego pod destrukcyjnym wpływem Hanzy i na rozwój stosunków gospodarczych Rusi nowogrodzkiej⁶, ale najważniejszym zarzutem będzie stwierdzenie, że powyższe poglądy nie uwzględniają ani miast do Hanzy nie należących, ani — co ważniejsze — form produkcji na zapleczu, mających największy wpływ na kształtowanie się rynku ogólnego.

Pierwszą próbą szerszego uchwycenia wzajemnych zależności rejonu działania Hanzy była zapewne praca G. A. Kiesselbacha, podkreślająca wpływ międzynarodowego handlu na rozwój krajów również i nadbałtyckich⁷. Rozwój ten — wedle Kiesselbacha — widoczny był głównie w zakresie wymiany obejmującej różne kraje. Tego rodzaju stanowisko uniemożliwiało przeciwstawienie specyfiki tego rejonu innym, bowiem za najważniejszy czynnik charakteryzujący handel bałtycki w XIII—XV w. autor uważał wymianę z Niderlandami. Zresztą oczywiste stwierdzenie jednokierunkowości handlu bałtyckiego było punktem wyjścia do dalszych rozważań. Nie wdając się w rozliczne drobniejsze przyczynki, do najciekawszych i najbardziej twórczych zaliczyć niewątpliwie należy rozważania F. Röriga, widzącego w rejonie Bałtyku teren ekspansji i eksploatacji wielkich rodzin kupieckich z Lubeki i innych miast niemieckich⁸. Uczony ten niewątpliwie przecenił znaczenie czynnika niemieckiego w przywozie kapitału, ponadto przedstawiony obraz grzeszy zdecydowanie statycznością. Nie wyjaśnia też dostatecznie, jak dalece kapitał handlowy wpływał na kształtowanie stosunków gospodarczych i społecznych w różnych krajach nadbałtyckich i na sprzeczności, które zdecydowanie pogłębiały się wewnątrz tego obszaru.

Pełniejszą teorią, coraz powszechniej przyjmowaną w historiografii europejskiej, jest teza M. Małowista, zarysowana przed wojną, a sformułowana najpełniej w 1954 r., w świetle której strefa bałtycka to teren eksploatacji kapitału zachodniego. Kapitał ten, od końca XV wieku głównie holenderski, zdobywał surowce niezbędne dla rozwijającego się na Zachodzie przemysłu. Wpływ popytu na surowce ustalił z kolei określony i widoczny w Polsce i krajach sąsiednich system produkcji nastawionej na rynek zewnętrzny a związanej z gospodarką folwarczną⁹.

⁵ Z poważniejszych prac na ten temat por.: W. Stein, *Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse*, s. 5; R. Häpke, *Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden*, "Pflanzblätter des Hansischen Geschichtsvereins" t. VIII, 1911, s. 19. Po drugiej wojnie światowej zdaje się stać na tym stanowisku A. H. de Oliveira Marques: *Hansa e Portugal na idade Media*, Lisboa 1959, s. 20.

⁶ Por. O. A. Johnsen, *Le commerce et la navigation en Norvège au Moyen-Âge*, „Revue Historique” 1936, s. 385; A. L. Choroszkievicz, *Torgowla Wielikiego Nowgoroda z Pribaltikoj i zapadnoj Jewropoj w XIV—XV w.*, Moskwa 1963, s. 3, 68 nn.

⁷ G. A. Kiesselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hanse und die Handelsstellung Hamburgs*, Berlin 1907, szczeg. s. 30, 47, 49, 93, 159, 191.

⁸ Najpełniej swoje poglądy przedstawił F. Rörig w pracy, *Mittelalterliche Weltwirtschaft. Blüte und Ende einer Weltwirtschaftperiode*, Jena 1933, Kieler Vorträge z. 40; *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*, Breslau 1928, szczeg. rozdz. III i IV.

⁹ M. Małowist, *Ryga i Gdańsk od wybuchu wojny trzynastoletniej do końca XVI stulecia, Polska a Inflanty*, Gdynia 1939, s. 124. Tenże, *Studia z dziejów rzemiosła w okresie kryzysu feudalizmu w Zachodniej Europie w XIV i XV wieku*, Warszawa 1954, s. 90, 385, 390, 439 nn.

Przyjmując tezę Małowista za punkt wyjścia stwierdzić należy, że najlepiej jak dotychczas uzasadnia ona sens używania terminu „strefy bałtyckiej”; w jej świetle do przyjęcia są mniej uogólnione sformułowania wielu badaczy lat ostatnich. Tak np. A. Attman, pisząc o rejonach handlu bałtyckiego, oblicza wspólny bilans krajów leżących na wschód od Sundu i prowadzących jednokierunkowy handel¹⁰, M. M. Postan pisze o rynkach zbytu, o które Anglicy i Holendrzy w XV w. walczyli z kupcami Hanzy¹¹; R. de Roover podkreśla jednolitą technikę i poziom form pracy kupców, jednolite formy kredytu w rejonie „angielsko-bałtyckim”¹²; H. Samsonowicz — nawiązując do starszej literatury — stara się ukazać wzajemne powiązania ekonomiczne i wpływ handlu jednych części strefy na handel innych¹³; P. Johansen, nie analizując przyczyn, podkreśla jednolitość form życia, kultury, miast i poglądów wyróżniających ten teren od innych¹⁴. Ostatnio A. v. Brandt przedstawia ciekawą koncepcję wskazując na podobieństwa na terenach hanzeatyckich wypływające z identycznej struktury socjalnej i analogicznych podstaw gospodarczych stanu mieszczańskiego, działającego w krajach nadbałtyckich¹⁵. Zrozumienie odrębności strefy bałtyckiej przyjęło się więc dość powszechnie.

Jako zjawisko wyróżniające strefę bałtycką przyjmujemy zaopatrywanie Europy północno-zachodniej w surowce i półprodukty niezbędne dla rozwoju tamtejszej produkcji przemysłowej, jak produkty rolne, drewno oraz wszelkie wyroby i przetwory leśne. Wszystkie te produkty przewożone najważniejszym szlakiem — Bałtykiem — miały się w cieśninie Sundzkiej płynąć na zachód z towarami przywożonymi z Anglii, Francji, Włoch czy Niderlandów. Miało to konsekwencje zarówno dla samych krajów bałtyckich jak też dla odbiorców ich eksportu. W strefie wywożącej surowce wytwarzały się bowiem stosunki gospodarcze determinowane m. in. przez zapotrzebowanie zewnętrzne. Rosnąca specjalizacja strefy bałtyckiej w wywozie płodów rolnych i towarów leśnych na zachód rzutowała i na układ sił społecznych i na kierunki rozwoju miejscowego przemysłu, stwarzała wzajemne powiązanie i stanowiła czynnik określający rolę tej strefy w wymianie ogólnoeuropejskiej.

Podobne uzależnienie od gospodarki wysoko rozwiniętych krajów zachodnioeuropejskich charakteryzowało również np. Irlandię już w średniowieczu, czy Portugalie w XVIII stuleciu. Sformułowane jednak

¹⁰ A. Attman, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik 1558—1595*, Lund 1944; por. s. 26, 50 nn, 77, 105.

¹¹ M. M. Postan, *The Trade of Mediaeval Europe: The North, The Cambridge Economic History of Europe t. II; Trade and Industry in the Middle Ages*, wyd. M. M. Postan and E. E. Rich, Cambridge 1959; M. M. Postan, *The Economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400 to 1457, Studies in English Trade in the 15th Century*, wyd. E. Power and M. M. Postan, London 1933, s. 97, 110.

¹² R. de Roover, *The Organisation of Trade, Cambridge Economic History of Europe t. III, Economic Organisation and Policies in the Middle Ages*, wyd. M. M. Postan, E. E. Rich i Edward Miller, Cambridge 1963, s. 110 nn.

¹³ H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku (rejonizacja handlu na podstawie ksiąg cła polowego)*, PH XLVII, 1956, s. 344, 351.

¹⁴ P. Johansen, *Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie*, HGBll. 1955, s. 2, 72, 98, 100.

¹⁵ A. v. Brandt, *Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter*, Köln 1962, „Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Geisteswissenschaften” z. 102, s. 7.

na wstępie zastrzeżenie wspólnej podstawy geograficznej nie pozwala włączyć ich do rozpatrywanych obszarów. Biorąc bowiem pod uwagę czynnik geograficzny, jako punkt wyjścia bierzemy obszar polodowcowy ze swymi odrębnościami glebowymi i klimatycznymi, narzucającymi określone kierunki komunikacji i eliminującymi pewne formy rozwoju gospodarczego (gospodarka stepowo-hodowlana). Są to jednak tylko ogólne ramy topograficzne¹⁶.

Skoro więc stwierdzamy istnienie zjawisk gospodarczych, wyróżniających strefę od krajów Zachodu (a także innych krajów na zewnątrz tej strefy), należy postawić i spróbować naszkicować rozwiązanie kilku zespołów zagadnień. Dla jakich okresów tak rozumiane określenie „strefa bałtycka“ ma zastosowanie? Jakie ziemie wchodzi w skład strefy w poszczególnych okresach? Jak zmienia się rola handlu bałtyckiego, natężenie jego wpływu na gospodarkę krajów w nim zaangażowanych? Jak zarysowują się sprzeczności wewnątrz strefy, złożonej przecież z regionów bardzo różnorodnych gospodarczo?¹⁷.

III

Historyczny, to znaczy zmienny w czasie, charakter strefy bałtyckiej nie ulega wątpliwości.

Stała wymiana towarów na równoleżnikowym szlaku morskim, od wybrzeży półwyspu Jutlandzkiego aż po zatokę Ryską istniała dowodnie od czasów wczesnego średniowiecza¹⁸. W XII i XIII w. funkcjonowały już początki organizacji hanzeatyckiej opartej o pośrednictwo handlowe. Ruch towarów odbywał się wielokierunkowo i nie można dostrzec jednolitego typu wywożonych lub przywożonych towarów. Wiadomo, że sukno było przywożone z zachodu, sól — głównie rozprowadzana z Kołobrzega, zboże — w warunkach braku stabilizacji produkcji — krążyło między poszczególnymi krajami na zasadzie uzupełniania miejscowych niedozdajów¹⁹. Towar wywożony na zachód — futra — pochodził głównie z terenów Finlandii, Karelii, Inflant oraz Rusi, eksploatowanej gospodarczo przez Nowogród Wielki²⁰ i nie może być raczej uznawany za reprezentacyjny dla całego pobraża bałtyckiego. W ciągu XIII wieku daje się zaobserwować zjawisko kształtowania się wymiany zbożowej na szlakach południkowych. Pierwsza zwycięska akcja polityczno-gospodarcza Hanzy dotyczyła uzależnienia Norwegii od przywozu zboża, głównie pomorskiego i meklemburskiego. Ostatnie badania podkreślają znaczenie

¹⁶ Określenia geograficzne ujmują strefę bałtycką w węższych granicach. Por. E. G. Woods, *The Baltic Region. A Study in Physical and Human Geography*, London (1937), s. 1 n., 35 nn.

¹⁷ Ostatnią próbę charakterystyki, nie mogącą w pełni zadowolić badacza polskiego, dał E. Lönnroth w części poświęconej krajom nadbałtyckim w rozdziale *The Economic Policies of Governments* w *Cambridge Economic History* t. III.

¹⁸ M. Małowist, *Z problematyki dziejów gospodarczych strefy bałtyckiej we wczesnym średniowieczu*, RDSG X, 1948, s. 81—120; G. Labuda, *Główne momenty dziejowe Bałtyku*, „Jantar” t. V, 1947, s. 43; L. Leciejewicz, *Początki nadmorskich miast na Pomorzu Zachodnim*, Wrocław 1962, s. 36 nn.; H. Arbmán, *Schweden und das karolingische Reich. Studien zu den Handelsverbindungen des 9. Jhs*, Stockholm 1937, s. 18 nn.

¹⁹ F. Benninghoven, *Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann*, Hamburg 1961, s. 20 nn.; G. A. Kiesselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen*, s. 93; W. Naudé, *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis 18. Jh.*, Berlin 1896, s. 207 nn.

²⁰ L. Koczy, *Gdańsk i Ryga*, Gdynia 1939, s. 104; A. L. Choroszkiwicz, *Torgowlja wielkiego Nowgoroda*, s. 47, 52 nn., tamże literatura.

tych terenów w rozwoju handlu zbożem, który z kolei prowadził do czasowej koniunktury rolniczej i zwiększenia areału uprawnego²¹. W związku z ogólnymi procesami gospodarczymi w Europie, prawdopodobnie w pocz. XIV w. zapotrzebowanie na zboże spadło²², a handel stał się tradycyjnym, typowym dla średniowiecza łańcuchem pośrednictwa przekazującego najróżniejsze towary z jednego miasta do drugiego²³. O znaczeniu i możliwości kupców decydowało w XIV wieku rozprawdanie sukien, głównie flandryjskich, oraz śledzi poławianych u wybrzeży Skanii. Dodać tu należy, że gorsze gatunki tekstyliów były towarem wywożonym na zachód. Podobnie i sól — następny masowy towar — nie był do II poł. XIV w. towarem, którego produkcja i kierunek przywozu były stałe²⁴. Coraz większą rolę w eksporcie odgrywały futra. Jak się obecnie wydaje, w XIV wieku już całe wybrzeże Bałtyku od Prus do Finlandii i Szwecji uczestniczyło w tym wywozie²⁵. Produkty pochodziły z łowiectwa wykonywanego ubocznie przez chłopów i — przynajmniej na terenie Rusi nowogrodzkiej — dostarczane były jako część renty naturalnej²⁶. Przy niewątpliwej specjalizacji w handlu tym półproduktem nie można chyba mówić o wpływie eksportu futer na kształtowanie się produkcji. Łowiectwo na południowym wybrzeżu Bałtyku nie było zajęciem masowym i, nawet w ramach działalności chłopskiej, raczej stopniowo zanikającym. Inaczej nieco rzecz wyglądała na północnym wschodzie. Popyt na futra, воск itp. wytworzył grupę ludności wyspecjalizowanej w tym zakresie. W skali masowej miało to miejsce jednak dopiero w XV wieku²⁷.

W końcu XIV i na początku XV wieku struktura handlu zmienia się w dwojaki sposób. Po pierwsze w organizacji wymiany nadbałtyckiej decydującą rolę zaczął odgrywać handel z krajami leżącymi na zachód od Sundu, w eksporcie ogólnobałtyckim zaś — drewno. Pierwsze zagadnienie wiąże się ściśle z rosnącym (właśnie dopiero u schyłku XIV wieku), problemem bilansu handlowego na trasie wschód—zachód²⁸, drugie — dotyczy zapotrzebowania na drewno jako surowiec niezbędny dla rozwoju

²¹ A. Johnsen, *Le commerce et la navigation en Norvège*, s. 389; M. Wetki, *Studien zum Hanse-Norwegen Problem*, HGBll. 1951, s. 37; J. Hansen, *Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks*, Lübeck 1914, s. 24; F. Semrau, *Der Getreidehandel der deutschen Hanse bis zum Ausgang des Mittelalters*, Aschaffenburg b. r., s. 8, 10; B. Zientara, *Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem XIII—XIV w.*, cz. 1, PH LII, 1961, s. 417 nn., 435 nn., 667 nn., Tenże, *Kryzys agrarny w Marchii Wkrzańskiej w XIV w.*, Warszawa 1961, s. 146, 203.

²² M. M. Postan, *The Trade of Mediaeval Europe*, s. 196; B. Zientara, *Kryzys agrarny*, s. 191, gdzie wszechstronne naświetlenie problemu.

²³ M. N. Lesnikow, *Niekotoryje woprosy baltijsko-niderlandskoj torgowli chlebom w końce XIV naczale XV w.* „Średniye wieka” t. VII, 1955, s. 112—134.

²⁴ Por. E. Daenell, *Polen und die Hanse um die Wende des XIV Jhs.*, „Deutsche Zeitschrift für die Geschichtswissenschaft” N. F. 2 1897—8, s. 318, 389; J. Hansen, *Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels*, s. 1.

²⁵ A. L. Choroszkievicz, op. cit., s. 110. M. P. Lesnikow, *Der Hansische Pelzhandel zu Beginn des 15 Jh.*, *Hansische Studien*, Berlin 1961, s. 240; H. Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego w pieruszej potowie XV w.*, PH LIII, 1962, s. 707, tabela V.

²⁶ A. L. Choroszkievicz, op. cit., s. 47, 53.

²⁷ Tamże, s. 71, 98.

²⁸ Por. uwagi E. Daenella, *Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 15. Jh.*, HGBll. 1903, s. 3. Na temat znaczenia cieśnin sundskich w średniowieczu jako głównej bramy wiodącej ze wschodu na zachód Por. D. Schäfer, *Die Sundzoll-Listen*, HGBll. 1908, s. 1.

masowej produkcji, szczególnie okrętowej, na zachodzie²⁹. Wiąże się także z trzebieżą lasów nadbałtyckich, a co za tym idzie zmianami środowiska geograficznego, rozwojem różnorodnego przemysłu drzewnego³⁰ i dzięki temu z kształtowaniem form produkcji przez wielki handel.

Od chwili kiedy różnokierunkowy ruch towarów ustabilizował się przede wszystkim na osi równoleżnikowej, powstał jednocześnie problem częściowego uzależnienia od siebie społeczeństw zamieszkujących oba krańce osi. Import budulca był życiową koniecznością dla stoczni holenderskich, angielskich, czy nawet portugalskich. Wybór rejonu, z którego drzewo to było przywożone, został chyba narzucony przez ekspansję zorganizowanych w Hanzie kupców nadbałtyckich, którzy ujęli w swoje ręce transport zdobywając rynki zachodnie. Opłacalność handlu wiązała się po pierwsze z dowozem sukna flandryjskiego, po drugie ze zdobyciem rynków nadbałtyckich dla bretańskiej soli³¹.

W tym okresie w wywozie bałtyckim dużą rolę odgrywało ponownie zboże. Zwłaszcza lata nieurodzajów i głodów na zachodzie, np. w Niderlandach ok. 1440 r., stwarzały zapotrzebowanie na dowóz masowy³². Mimo żywych kontaktów Niderlandów z rolniczymi krainami francuskimi i angielskimi³³ coraz większą rolę odgrywało dla nich zboże bałtyckie. Większe możliwości produkcji towarowej na Pomorzu, w Prusach i Polsce związane były zapewne ze słabym rozwojem rynku wewnętrznego. Uprzywilejowana pozycja szlachty stworzyła jej możliwość stworzenia wielkich gospodarstw rolnych produkujących na zbyt. Możliwość ta mogła być w pełni wykorzystana po odzyskaniu przez Polskę Pomorza z ujściem Wisły. Jednoczesny rozwój gospodarczy Niderlandów wytworzył zdecydowaną koniunkturę na zboże³⁴, a zapotrzebowanie na rynkach zagra-

²⁹ M. Małowist, *L'approvisionnement des ports de la Baltique en produits forestiers pour les constructions navales au XV^e siècle, Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Âge au XVIII^e s.* Travaux du 3^{ème} Colloque International d'histoire maritime, Paris 1960, s. 25.

³⁰ Literatura na ten temat: M. Strzemski, *Przemiany środowiska geograficznego Polski jako tła przyrodniczego rozwoju rolnictwa na ziemiach Polskich (od poł. III tysiąclecia p.n.e. do naszych czasów)*, KHKM 1961, s. 352; K. Ślaski, *Zasięg lasów Pomorza w ostatnim tysiącleciu*, PZ 1951; H. Samsonowicz, *Rzemiosło wiejskie w Polsce w XIV—XVI w.*, Warszawa 1954, s. 172; K. Ślaski, *Zaludnienie puszczy Polski zachodniej w okresie do XIV w.*, RDSG XVI, 1954, s. 86 nn.

³¹ A. Agats, *Der hansische Baienhandel*, Heidelberg, 1904, s. 19; A. L. Choroszkiewicz, op. cit., s. 213 nn; F. Vollbehrr, *Die Holländer und die deutsche Hanse*, „Pfingsblätter des Hansischen Geschichtsvereins” t. XXI, 1930, s. 8; E. Daenell, *Holland und die Hanse im 15. Jh.*, HGtbl. 1903, s. 13 nn.; R. Häpke, *Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden*, s. 19 nn., 28 nn.

³² P. J. Blok, *Geschichte der Niederlanden* t. II (1300—1559), Gotha 1905, s. 597 nn; M. P. Lesnikow, *Niekotoryje woprosy baltijsko-niderlandskoj torgowli chlebom w konce XIV naczale XV wieka*, „Srednije Wieka”, t. VII, 1955, s. 112 nn; J. Hansen, *Beiträge zur Geschichte*, s. 6, 8; M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 425.

³³ Z. W. Sneller, *Le commerce du blé des Hollandais dans la région de la Somme au XV^e s.*, „Bulletin Trimestriel de la Société des Antiquaires de Picardie” t. III, 1947, s. 148; N. Y. M. Kerling, *Commercial Relations of Holland and Zealand with England from the Late 13th Century to the Close of the Middle Ages*, Leiden 1954, s. 214, Appendix B.

³⁴ M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 435 nn; tenże, *Podstawy gospodarcze przywrócenia jedności państwowej Pomorza Gdańskiego z Polską w XV w.*, PH XLV, 1954, s. 147 nn., 186; tenże, *Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbałtyckich w Europie Zachodniej w XV w.*, PH L, 1959; M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV w.*, Warszawa 1959, s. 47 nn; Z. W. Sneller, *Walcheren in de 15. eeuw*, Utrecht 1916, s. 110;

nicznych stworzyło bodźce kierujące gospodarke Polski i krajów sąsiednich na tory organizacji folwarku pańszczyźnianego wraz ze wszystkimi jego konsekwencjami³⁵.

Zapewne w siedemdziesiątych–osiemdziesiątych latach XV wieku struktura handlu bałtyckiego ulega ponownej zmianie. Szlak wschód—zachód stał się niemal wyłącznym kierunkiem wymiany towarowej, która wzrosła w porównaniu z pierwszą połową stulecia. Nastąpiła też zmiana w organizacji transportu. Zboże, które zdecydowanie zajęło pierwsze miejsce w eksporcie wywozili w coraz większym stopniu kupcy holenderscy. Mieszczanstwo bałtyckie coraz bardziej przerzucalo się na pośrednictwo między zapleczem i przybyszami z Zachodu. Kolejne sondaze dotyczące handlu w I połowie XVI wieku wskazują na szybkie zmiany idące dalej w tym samym kierunku, na wzrost wywożonej masy towarowej zboża, aktywizację bilansu, wzmacnianie pozycji zachodnich kupców w transporcie bałtyckim. Wywóz coraz większych ilości zboża sprawia, że nie kryzysy głodowe w Niderlandach są teraz okazją dla zwiększenia importu³⁶, lecz że stał się on dla Niderlandów stałym czynnikiem gospodarczym regulującym równowagę rynkową³⁷. Wystąpiły również wyraźnie przesunięcia w granicach samej strefy. Tradycyjne ośrodki handlowe z Lubeką na czele w tym właśnie czasie musiały ustąpić pierwszeństwa miastom reprezentującym produkcyjne, rolnicze zaplecze: Gdańskowi, Hamburgowi, Rydze i in.³⁸.

Wiek XVII należy do okresów najbardziej kontrowersyjnych. Przyczyny, początek a nawet samo istnienie zjawisk kryzysowych są przedmiotem ostrej dyskusji. Niezależnie od stwierdzonego faktu występowania zjawisk równoczesnych w całej Europie i krajach z nią związanych gospodarczo³⁹, nie budzi dziś wątpliwości, że postępująca integracja ekonomiczna świata pociągnęła za sobą podział pracy między strefami europejskimi, których drogi wyraźniej niż kiedykolwiek dotąd poczęły się rozdzielać⁴⁰. Konsekwencje tego zjawiska dla strefy Bałtyku szły specjalnie daleko, będzie o tym mowa niżej. Na tym miejscu zanotujmy rezul-

F. Ketner, *De handel en scheepvaart van Amsterdam in de 15. eeuw*, Leiden 1946, s. 95 nn., 118 nn.; N. W. Posthumus, *De oosterse handel te Amsterdam*, Leiden 1953, s. 72 nn.

³⁵ M. Małowist, *Studia*, loc. cit.; B. Zientara, *Z zagadnień spornych tzw. „wtórnego poddaństwa” w Europie środkowej*, PH XLVII, 1956, s. 36 nn. Ostatnio przeciw tej tezie wypowiedział się zdecydowanie tylko H. von Borckel-Starogordt, *Grundherrschaft-Gutswirtschaft. Ein Beitrag zur Agrargeschichte*, „Jahrbuch der Albertus-Universität zu Königsberg” t. X, 1960, s. 176 nn.

³⁶ Por. przyp. 32.

³⁷ Por. A. Friis, S. Ellehoj, *The Two Crises in the Netherlands in 1557*, „Scandinavian Economic History Review” t. I, z. 2, 1953.

³⁸ Por. ogólne uwagi M. Małowista, *Zagadnienie kryzysu feudallizmu w XIV i XV w. w świetle najnowszych badań*, KH LX, 1953, s. 93.

³⁹ Wszelkstronnie przedstawił ten problem dla badanego przez siebie okresu R. Romano (*Tra XVI e XVII secolo. Una crisi economica: 1619—1622*, „Rivista Storica Italiana” t. LXXIV, 1962). Najdalej posunięto badania nad korelacją cen: M. Hroch, J. Petráň, *Europejska gospodarka i polityka XVI i XVII wieku. Kryzys czy regres?* PH LV, 1964, tamże literatura, nadto A. Friis, S. Ellehoj, op. cit.

⁴⁰ M. Małowist, opera cit.; uzasadniają tę tezę — mimo istotnych różnic poglądów na temat gospodarki XVII w. — autorzy najświeższych prac na temat gospodarki XVII w.: J. Topolski, *O kryzysie gospodarczym XVII wieku w Europie*, KH LXIX, 1962; A. Wyczański, *W sprawie kryzysu XVII stulecia*, tamże; A. Mączak, *O kryzysie i kryzysach XVII wieku*, tamże LXX, 1963; J. A. Faber, *Het probleem van de dalende graanaanvoer uit de Oostzeelanden in de tweede helft van de zeventiende eeuw*, „A.A.G. Bijdragen” 9, Wageningen 1963.

taty: spadek obrotów handlowych, osłabienie żeglugi, konkurencję szlaku archangielskiego, następnie wzrost znaczenia Anglików kosztem Holendrów, pasywny bilans handlu. Ta ostatnia cecha nie jest ani oczywista ani pewna, a to z dwóch powodów. Po pierwsze, od XVII w. silniej niż kiedykolwiek zaznaczają się różnice wewnątrz strefy i zjawisko to odbija się na globalnym bilansie handlu bałtyckiego; wynika to głównie ze wzrostu potencjału produkcyjnego i eksportowego Szwecji przy jednoczesnym spadku wywozu płodów rolnych z portów wybrzeża południowego Bałtyku. Po drugie — zainteresowanie dzisiejszych badaczy problematyką gospodarczą tej strefy od drugiej połowy XVII w. jest znacznie mniejsze niż okresami poprzednimi. Brakuje ujęć syntetycznych nie zastępujących trudne do zestawienia opracowania dla poszczególnych krajów.

Omawiane zjawiska zdają się ulegać pogłębieniu w wieku XVIII, gdy pojawia się czynnik nowy o ogromnej dynamice: Rosja nad Bałtykiem. Cezurę kładziemy około połowy stulecia, zgodnie z ogólną zmianą (poprawą) koniunktury europejskiej⁴¹.

Dotychczasowe badania pozwalają na wysunięcie hipotezy, że o ile w XVII w. zjawiska kryzysowe, występujące w gospodarce europejskiej doprowadziły do pewnego osłabienia roli strefy bałtyckiej jako partnera Europy Zachodniej⁴², to z kolei rozwój gospodarki i żeglugi w stuleciu następnym znów podniósł jej znaczenie. Tym razem nie zboże bałtyckie, które wiek XVII uczynił, mimo wszystko, mniej niezbędnym, lecz żelazo, budulec okrętowy, smoła, dziegieć i konopie to główne artykuły poszukiwane przez kupców zachodnich nad Bałtykiem. Przesunięcie to odpowiada przesunięciu potencjału gospodarczego i politycznego w obrębie strefy bałtyckiej, choć związek między tymi zjawiskami, do których powrócimy, jest nader wieloraki.

Przewrót przemysłowy na Zachodzie wpłynął w sposób decydujący na dzieje strefy bałtyckiej. Można by powiedzieć, że niknie dla tego okresu sens stosowania samego pojęcia strefy. Rozwój środków komunikacji śródlądowej odebrał Bałtykowi wyłączność w zakresie transportu zbóż i towarów drzewnych. Przestał on być, w konsekwencji, osią powiązań ekonomicznych, szlakiem penetracji kapitału zachodniego, wyróżnikiem gospodarczym krain położonych nad jego brzegami.

Analiza kierunków, nasilenia i przedmiotów handlu doprowadza nas do sformułowania następujących propozycji periodyzacyjnych:

- I okres: XIII do I połowy XIV wieku
- II okres: od I poł. XIV w. do schyłku tego stulecia
- III okres: koniec XIV w. — osiemdziesiąte lata XV w.
- IV okres: osiemdziesiąte lata XV w. — połowa XVI w.

⁴¹ W. Abel, *Agrarkrisen und Agrarkoniunktur in Mitteleuropa vom 13. bis zum 19. Jh.*, Berlin 1935, s. 79—82.

⁴² Dla kwestii zasięgu strefy znaczenie zasadnicze mają badania nad rynkiem rosyjskim. Nie ulega wątpliwości konkurencyjna rola handlu przez Archangielsk. Jego rozmiary i natężenie są tematem żywej kontrowersji naukowej, jak się wydaje jednak, postawiony tu problem rozpatrywać trzeba nie tylko pod kątem tego, czy otwarcie Archangielska dla kupców z Zachodu odprowadziło tamtędy pewną część towaru dotąd wywożonego przez Bałtyk, ale czy spowodowało ożywienie gospodarcze pewnych regionów graniczących ze strefą bałtycką. Por. A. Attman, op. cit., s. 18 nn. Na temat konkurencji handlu archangielskiego ostatnio M. Bogucka, *Zboże rosyjskie na rynku amsterdamskim w pierwszej połowie XVII wieku*, PH LIII, 1962 i głos polemiczny S. Hoszowski, *W sprawie konkurencji zboża rosyjskiego na rynku holenderskim w pierwszej połowie XVII wieku*, tamże LIV, 1963 oraz odpowiedź Boguckiej, tamże LV, 196; nadto Faber, op. cit

V okres: poł. XVI w. — dwudzieste lata XVII w.

VI okres: dwudzieste lata XVII w. — sześćdziesiąte XVIII w.

VII okres: druga połowa XVIII w.

Powyższe 7 okresów można pokrótce scharakteryzować następująco: stabilizacja szlaku wschód—zachód jako decydującego w handlu bałtyckim (z granicą na Sundzie) nastąpiła ostatecznie poczynając od okresu drugiego. Okres trzeci wyróżnia się znaczeniem eksportu drewna. Okres V cechuje ogromnie silna, w zestawieniu z poprzednim, ekspansja produkcji zbożowej, wywołana bodźcami rynków zachodnich. Na eksport produkuje wówczas, nawet na głębszym zapleczu portów zbożowych, nie tylko wielka, ale i średnia a nawet drobna własność ziemska. Okres VI to lata kryzysu europejskiego i wzrostu znaczenia eksportu szwedzkiego. W okresie ostatnim pojawia się nowy partner — Rosja.

Dodać tu należy, że transport w okresach pierwszym, drugim i trzecim był w większym stopniu w rękach kupców bałtyckich niż zachodnich. W okresach od czwartego poczynając zachodnie kupiectwo zdobyło przewagę.

Pozostaje zagadnienie niemałej wagi dla periodyzacji strefy: bilans handlowy. W XIV i XV w. bilans handlu bałtyckiego był pasywny⁴³. Wynikało to z wzrastającego przywozu sukna flandryjskiego, później angielskiego, bretońskiej soli oraz z faktu, że wywożone drewno stanowiło bądź surowiec bądź (w najlepszym przypadku) półprodukt, natomiast przywożone sukna stanowiły produkt wysokiej jakości. Ostatnie dziesięciolecie XV wieku przyniosło aktywizację bilansu, wywołaną w poważnym stopniu wzrostem znaczenia eksportu płodów rolnych⁴⁴. Aktywny bilans utrzymuje się zapewne przez cały wiek XVI do pierwszych dziesięcioleci następnego⁴⁵, po czym staje się znów bierny. Trzeba jednak pamiętać, że chodzi tu jedynie o bilans handlu bałtyckiego, nie zaś bilans strefy bałtyckiej. Pierwszy to jedynie zestawienie wartości towarów płynących w obu kierunkach przez Cieśninę. Drugi uwzględnić musiałby ponadto wszystkie inne szlaki, którymi strefa bałtycka kontaktowała się z obszarami sąsiednimi⁴⁶. Sprawa bilansu handlu bałtyckiego, a nawet

⁴³ Dane liczbowe z literaturą zestawia H. Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego*, s. 695 nn. Por. także A. L. Choroszkiewicz, *Torgowia Wielikogo Nowgoroda*, s. 291.

⁴⁴ Na podstawie analizy strat kupców pruskich w I poł. XV w. i ksiąg celnych z drugiej połowy tego stulecia można ułożyć następujące zestawienie: Stosunek wartości wywozu gdańskiego do wartości przywozu kształtował się jak następuje:

1407—1423	1 : 2,2	1451—1453	1 : 22 (!)	1475	1 : 1,4
1426—1432	1 : 3,2	1460	1 : 3,0	1492	1 : 0,8
1436—1442	1 : 3,5	1470	1 : 1,7		

H. Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego*, s. 707/8 tabela 5; tenże, *Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II poł. XV w.*, Warszawa 1960, tab. I; por. tamże, s. 27, gdzie omówione są przesunięcia znaczenia portów nadbałtyckich. Na ten sam temat biorąc za punkt wyjścia ilość mieszkańców i ilość wystawianych zbrojnych — H. Reincke, *Bevölkerungsprobleme der Hansestädte*, HGBll. 1951, s. 5, tabela I.

⁴⁵ A. Attman, op. cit., s. 63 nn., 77 nn.; S. Hoszowski, *The Polish Baltic Trade in the 15th — 18th Centuries, Poland at the XIth International Congress of Historical Sciences in Stockholm*, Warszawa 1960, s. 121 nn. Por. przyp. 46.

⁴⁶ Nabiera to znaczenia w związku z zagadnieniem, co działo się z kruszcem napływającym tak obficie od końca XV do początku XVII w. przez cieśninę duńskie. Pytanie to zadał Heckscher, podając w wątpliwość istnienie w tym czasie aktywnego dla krajów bałtyckich bilansu handlowego. Ostatnio wątpliwości wyraził, operując podobną argumentacją, Kula. Badania powojenne nie przyniosły istotnych przyczynków do zagadnienia bilansu handlu lądowego krajów strefy bał-

strefy bałtyckiej nie posiada tu dla nas znaczenia decydującego: ważniejszym zagadnieniem jest problem lokaty napływającego pieniądza. Tak, na przykład, kontrast gospodarki Polski i Szwecji XVII i XVIII w. uwydatnia fakt, że decydujące znaczenie ma struktura gospodarki zarówno w sensie technicznym (jakie dziedziny gospodarki się rozwijają), jak i społecznym (kto dysponuje władzą polityczną i środkami produkcji). Pod tym względem Szwecja znajdowała się w sytuacji znacznie korzystniejszej; nie wnikając w zagadnienia struktury społecznej i ustroju tego kraju, wystarczy stwierdzić, że ogromne złoża rud zapewniały trwałą pomyślną koniunkturę handlu i powodowały, że penetracja kapitału obcego, głównie holenderskiego miała charakter odmienny jak w rolniczej Polsce⁴⁷. Na przemiany bilansu handlowego Szwecji znaczny wpływ miał napływ kapitałów holenderskich, przyciąganych perspektywami tamtejszego górnictwa i metalurgii⁴⁸. Nie bez znaczenia była tu również eksploatacja przez metropolię terenów zdobytych orężem na przeciwnych wybrzeżach Bałtyku⁴⁹. W zakresie bilansu handlu zagranicznego dostrzegamy, czy też — ostrożniej — domyślamy się poważnych różnic między poszczególnymi regionami nadbałtyckimi; ostateczne saldo obliczone na podstawie ksiąg z Helsingör mówi bardzo niewiele.

Powyższe rozważania dotyczące zmian w strukturze towarowej i bilansie handlu morskiego przez Sund dadzą się schematycznie ująć w postaci tabelki, uwzględniającej jedynie artykuły o największym znaczeniu (por. s. następna)⁵⁰. Układ towarów, z konieczności w sposób dość arbitralny, przedstawiać ma ich znaczenie w gospodarce strefy bałtyckiej, nie musi więc pokrywać się z ich rolą w bilansie⁵¹. Wydaje się jednak, że

tyckiej. Nie ulega wątpliwości, że silnie ujemny bilans handlu miała Polska na szlaku mołdawskim, zapewne przynajmniej już od końca XVI w. To zjawisko wyjaśnia po części przynajmniej, sprzeczność jaką Kula widzi między domniemanym dodatnim bilansem handlowym Polski i względnym brakiem zjawisk inflacyjnych (tzn. inflacją nie silniejszą niż na Zachodzie). Trudniej byłoby wytłumaczyć tą metodą brak deflacji w końcu wieku XVIII. Czy jednak zarówno inflacja jak deflacja musiały zaistnieć w wyniku napływu, względnie odpływu, kruszcu? Nie wynika to z analizy mechanizmu cyrkulacji towarów, przeprowadzonej przez Marksa, który podkreśla regulującą rolę tezauryzacji. A. Attman, op. cit., s. 63 nn., zwłaszcza 77 nn.; S. Nilsson w rec. z op. cit. Attmana, „Scandia” 1944; E. F. Heckscher, *Multilateralism, Baltic Trade and the Mercantilists*, EcHR s. 2, t. III, z. 2, 1950, s. 219 nn.; W. Kula, *Problemy i metody historii gospodarczej*, Warszawa 1963, s. 208. Ważne, choć wyrywkowo zachowane informacje na temat odpływu kruszcu z Polski na szlaku mołdawskim podaje Z. Świątański, *Cło od pieniędzy wywożonych za granicę Rzeczypospolitej w latach 1598—1659*, PH LI, 1960, s. 24. W związku z problemami bilansu handlu zagranicznego, inflacji i deflacji por. K. Marks, *Kapitał* t. I, Warszawa 1951, s. 125 nn., zwłaszcza 130.

⁴⁷ E. F. Heckscher, *Sveriges Ekonomiska Historia* t. II, s. 566 nn.

⁴⁸ *Svensk handelsstatistik 1637—1737*, wyd. B. Boëthius, E. F. Heckscher, Stockholm 1938, s. LIII — także wnikliwa ocena urzędowej statystyki handlu szwedzkiego w tym zakresie.

⁴⁹ Zwraca uwagę w wysokim stopniu ujemny bilans handlu Szwecji z Pomorzem Szwedzkim w bilansie za lata 1734—1737, por. tab. IV.

⁵⁰ W ten sposób, na przykład, w okresie V (przełom XVI w.) wysunęliśmy sukno przed sól, choć globalna wartość tej ostatniej w imporcie bałtyckim była większa (wynika to z zestawienia danych przytoczonych przez E. A. Christensena, *Dutch Trade to the Baltic about 1600*, Copenhagen 1944).

⁵¹ Na podstawie danych liczbowych z ksiąg celnych Gdańska, Lubeki, Rewla i sundskich. Por. H. Samsonowicz, *Handel zagraniczny Gdańska*; F. Bruns, *Lübeckische Pfundzollbücher von 1492—96*, HGBll. 1904—5, 1907, 1908; G. Lechner, *Die Hansischen Pfundzolllisten des Jahres 1368*, „Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte” NF Bd. X, 1935; W. Stieda, *Schiffahrtregister*, HGBll.

schemat ten może być użyteczny jako podstawa do dyskusji nad dalszymi tezami niniejszego artykułu.

Okres	II	III	IV	V	VI	VII
Bitans dodatni dla	zachodu	zachodu	wschodu	wschodu	zachodu	zachodu
Towary wywożone na wschód	sukno	sukno sól ryby gotówka tow. kolonialne	sukno gotówka sól ryby tow. kolonialne	gotówka sukno sól ryby tow. kolonialne	sukno sól tow. kolonialne zboże	sukno sól tow. kolonialne zboże
Towary wywożone na zachód	futra prod. leśne płody rolne	prod. leśne płody rolne futra	płody rolne prod. leśne futra	płody rolne prod. leśne	prod. leśne płody rolne żelazo	prod. leśne żelazo płody rolne

IV

Problem, który należy omówić po powyższych próbach dotyczących ustaleń w czasie są przemiany w przestrzeni. Jest sprawą jasną, że o linearnych granicach interesującej nas przestrzeni nie może być mowy. Mówiąc o strefie w sensie przestrzennym możemy jedynie spróbować wyznaczyć regiony geograficzne, które były zaangażowane w handlu na szlaku morskim na tyle silnie, że całość ich sytuacji gospodarczej uzależniona była od funkcjonowania tego handlu. Przykład negatywny: przez cały omawiany okres między węgierska była przedmiotem handlu bałtyckiego, ale nawet całkowite przecięcie tej drogi handlowej nie mogło wpłynąć na zasadniczą zmianę kierunku czy form produkcji i sytuację wewnętrzną w krajach korony św. Stefana. Bardziej skomplikowana jest sprawa powiązań z Francją. Czy zapotrzebowanie na sól bretońską w krajach nadbałtyckich — szczególnie w XV w. — wpływało w wyczuwalny sposób na proces wydobywania soli na wyspie Ré czy w Baie de Bourgneuf? Wiemy co się działo w krajach nadbałtyckich w okresach przerwania dopływu soli zachodnioeuropejskiej i gwałtownego wówczas skoku cen na sól bliższego pochodzenia. Czy jednak zamknięcie cieśnin sundzkich powodowało spadek produkcji, czy otwarcie Bałtyku prowadziło do wzrostu wydajności pracy w okolicach Brouage? Sprawa jest otwarta, mimo iż cała literatura przedmiotu uważa, że ekonomika zachodniej Francji podobnie jak Portugalii, przed XVIII w. w znacznie większym

1884; K. H. Sass, *Hansischer Einfuhrhandel in Reval um 1430*, Marburg/Lahn 1955; N. E. Bang, *Tabeller over Skibsfart og Varentransport gennem Oresund, 1497—1660*, t. II, København, 1906; A. E. Christensen, op. cit.; B. Boëthius i E. F. Heckscher, op. cit.; Cz. Biernat, *Statystyka obrotu towarowego Gdańska w latach 1651—1815*, Warszawa 1962.

stopniu związana była z pozabałtyckimi rynkami zbytu⁵². Oczywiście, popyt na rynkach bałtyckich mógł być bodźcem prowadzącym np. do większej wydajności pracy, ale zasadniczych zmian dla potężnej gospodarczo Europy Zachodniej nie wprowadzał. Natomiast wiadomo, że już w XIII wieku Norwegia była ekonomicznie uzależniona od dowozu zboża, że do pierwszej połowy XVI w. przemysł szwedzki pozostawał pod kontrolą kupców hanzeatyckich, że Nowogród Wielki swoje znaczenie zawdzięczał wymianie z Europą Zachodnią w dużej mierze prowadzonej szlakiem bałtyckim⁵³. Oczywiście należy też przypomnieć rolę jaką odgrywał handel zamorski w kształtowaniu się gospodarki folwarcznej w Polsce i krajach sąsiednich. Mówiąc więc o granicach strefy bałtyckiej mamy na myśli obszary, których działalność gospodarcza w dużym stopniu określona była przez stosunki panujące na handlowym szlaku bałtyckim.

W pierwszym okresie warunki te spełniały chyba południowe krainy nadbrzeżne Bałtyku i Skandynawia. Można tu też zaliczyć częściowo Ruś nowogrodzką. W drugim okresie (druga połowa XIV wieku) — powstają wyraźniejsze przesłanki istnienia strefy bałtyckiej. W owym czasie wchodziła w jej skład na pewno Ruś nowogrodzka wraz z niedającym się ściślej określić wielkim zapleczem i wybrzeża Finlandii⁵⁴. Powstaje pytanie, czy można tu mówić tylko o wybrzeżach. Sprawa jest na pewno dyskusyjna. Finlandia zaludniona była głównie wąskim pasem wzdłuż

⁵² Wynika to niedwuznacznie z dziejów stosunków hanzeatycko-bretońskich: O. Held, *Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jh. bis zum Regierestrict Karls VIII*, HGBll. 1912, s. 130 nn., 139 nn., 152, 166 nn. Por. też V. Rau, *Exploração e comércio do sal de Setúbal. Estudo de Historia Económica* t. I, Lisboa 1951. Podobnie A. H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal*, gdzie autor wymienia w ciągu XV w. ponad 100 Hanzeatów jeżdżących po sól i 5 Portugalczyków zainteresowanych w handlu północno europejskim. Zestawienia statków przybywających w XVII w. do portu Faros na wybrzeżu Portugalii wykazują za ledwie 4 statki z Gdańska w latach 1627, 1629 i 1631: V. Rau, *Subsídios para o estudo do movimento des partes de Faro e Lisboa durante o século XVII*, Academia Portuguesa da História, „Anais” 2 s. t. V, 1957, tab. C. O zmiennej roli żeglugi bałtyckiej w XVIII w. por. niżej w oparciu o V. Rau, *O movimento da barra do Douro durante o século XVIII: uma interpretação*, Porto 1958.

⁵³ J. Schreiner, *Pest og Prisfall i Senmiddelalderen. Ett problem i Norsk Historie*, „Avhandlingar utgitt av det Norske Videnskaps Akademi i Oslo” II, Hist. Filos. Klasse, 1948, 1; tenże, *Hanseaterne og Norge i det 16 århundre*, Oslo 1941, s. 40 nn.; M. Wetki, *Studien zum Hanse-Norwegen Problem*, s. 34 nn. Wielkość handlu — por. s. 64. Dla XIV w. por. F. Bruns, *Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik*, Berlin 1900, *Hansische Geschichtsquellen* N. F. 3, s. XXXII nn.; J. A. Gade, *The Hanseatic Control of Norwegian Commerce during the late Middle Ages*, Leiden 1951, s. 9, 95, 111; M. Małowist, *Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zewnętrzna Szwecji w latach 1471—1503*, Warszawa 1935, s. 18 nn.; K. Kumlien, *Stockholm, Lübeck und Westeuropa zur Hansezeit*, HGBll. 1952, s. 13, 18, 21, 28; G. Carlsson, *Ett nytt svens bergverk under Erik av Pommern*, „Historisk Tidskrift”, Stockholm 1956, s. 154 nn.; A. L. Choroszkiewicz, op. cit., s. 3, 43; N. A. Kozakowa, *Istoria smoszenii Nowgoroda s Ganzoj v XV v.*, „Istoriczeskije Zapiski t. XXVIII, 1949, s. 111 nn.; P. Johansen *Nowgorod und die Hanse, Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Röhrig*, Lübeck 1933, s. 123 nn. Tenże autor jednak stoi na stanowisku, że handel bałtycki Nowogrodu nie był głównym czynnikiem powodującym wzrost gospodarczy tego miasta w XII w.

⁵⁴ Por. wyżej oraz L. K. Goetz, *Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters*, Lübeck 1922, *Hansische Geschichtsquellen* N. F. t. V, s. 33 nn. V. Niitemaa, *Finnland. Det nordiske syn på forbindelsen mellem Hansestæderne og Norden*, s. 126 nn. 1957; R. Dencker, *Finnlands Städte und hansisches Bürgertum (bis 1471)*, HGBll. 1959, s. 19 nn.

wybrzeży⁵⁵. Podstawowymi produktami wywozonymi z kraju tysiąca jezior były jednak nie tylko ryby, łowione przez mieszkańców wybrzeża, czy tran, ale także futra i воск. Penetracja kupiectwa hanzeatyckiego wywożącego te towary musiała zatem iść i w głąb ładu. Gęstość zaludnienia była tam znikoma, ale nieliczni mieszkańcy tym silniej odczuwać musieli wpływ zmian popytu na dostarczane przez nich produkty. Dlatego wewnątrz kraju należy włączyć również do strefy bałtyckiej⁵⁶. Należy do niej zaliczyć także Szwecję, Danię i Norwegię⁵⁷. Na tej samej zasadzie co w przypadku Finlandii możemy mówić o krajach, choć intensywność wpływu rynku bałtyckiego była największa na wybrzeżach. Szczególną rolę zaczęły odgrywać tu wybrzeża Skanii jako baza rybołówstwa zaopatrującego w śledzie rozległe obszary Europy płn.⁵⁸ Do strefy bałtyckiej należy również zaliczyć kraje leżące na południowym wybrzeżu: Meklemburgię, Pomorze, Państwo Krzyżackie. Natomiast powstaje wątpliwość co do Polski, Litwy, Brandenburgii. Wydaje się, że w drugim przez nas wydzielonym okresie nie były one w jakiś bliższy i stały sposób powiązane z handlem bałtyckim, a na pewno nie były od niego uzależnione. Stan ten zmienia się w trzecim okresie, kiedy to strefa wyraźnie się rozszerza, szczególnie w kierunku południowo-wschodnim. W sposób oczywisty wciągnięte zostało w orbitę działania kupców hanzeatyckich Mazowsze, rozwijały swoją działalność kantory na obszarze Litwy⁵⁹. Wojna trzynastoletnia była wyrazem coraz silniejszych związków gospodarczych polskiego zaplecza z wybrzeżem Bałtyku, a w wyniku II pokoju toruńskiego związki te szybko się utwierdzały⁶⁰. W czwartym i piątym okresie — do dwudziestych lat XVII w. — strefa bałtycka raczej się geograficznie kurczyła konsolidując się jednak pod względem gospodarczym. Terytorium jej wyznaczone było głównie przez splawne dorzecze Bałtyku. Na przełomie XVI i XVII w. zaliczyć by tam należało Szwecję, Danię, Meklemburgię, Brandenburgię, Pomorze, część Śląska korzystającego ze splawnej Odry, dorzecze Wisły, Niemna i Dźwiny⁶¹.

W takim układzie sprawa zasięgu i granic tej strefy wymaga pewnego omówienia. Kraje w jej skład wchodzące bez wątpienia zwrócone były w pewnym sensie ku morzu. Istnieją poważne powody, aby zająć się także gospodarczymi siłami odśrodkowymi, poza przypadkiem północno-zachodniej Rosji — związanymi z handlem łądowym. Ich znaczenie w porównaniu z handlem bałtyckim można porównywać wielorako. Najtrudniej zestawiać liczby dotyczące ilości czy wartości towarów przewożonych,

⁵⁵ A. Dencker, *Finnlands Städte*, s. 22, gdzie też mapa.

⁵⁶ Do wcześniejszych okresów odnieść się da wiele z rozważań A. Luukko, *The „Annual Budget” of North Finnish Farmers at the End of the 17th Century*, „Scandinavian Economic History Review” t. III, z. 6, s. 132 nn.

⁵⁷ Na temat powiązań handlowych por. O. Johnsen, *Norwegische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1939, s. 132 nn.; E. Arup, *Danmarks Historie*, København 1932, t. II.

⁵⁸ G. A. Kiesselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen*, s. 162, 227; E. Cieślak, *Reglamentacja handlu rybami przez Związek Miast Hanzeatyckich w XIV i XV w.*, PZ 1952, s. 147.

⁵⁹ E. Daenell, *Bliithezeit der deutschen Hanse* t. II, s. 390 nn.; W. Stein, *Vom deutschen Kontor im Kowno*, HGBll. 1916, s. 229; M. Małowist, *Podstawy gospodarcze przywrócenia jedności państwowej Pomorza Gdańskiego z Polską w XV w.*, PH XLV, 1954, s. 147 nn.; M. Biskup, *Z problematyki handlu polsko-gdańskiego drugiej połowy XV w.*, tamże, s. 394.

⁶⁰ Por. M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 435, 436.

⁶¹ Por. m. in. A. Attman, *Den ryska marknaden*, s. 26, 94 nn., 100.

zresztą większe znaczenie niż one miał wpływ określonych kontaktów handlowych na całokształt gospodarki kraju.

Reasumując: jeśli wschodni rejon działania Hanzy w XIV w. określimy jako pół elipsy, której małą osią jest linia Bergen—Sund—Lipsk, zaś wielką — szlak przechodzący przez Nowogród W.—Sund—Niderlandy, to następne stulecia wprowadzą do tej figury poważne zmiany. Zachodnie ognisko przemieści się z Flandrii przez Antwerpię do Amsterdamu, później znacznie — do Londynu, zaś ewolucja stosunków na Wschodzie utrudni zgoła wyznaczenie tamtejszego ogniska. W XVI i początku XVII wieku uznać można za takie Gdańsk, jednak omówione wyżej pogłębiające się zróżnicowanie gospodarki krajów nadbałtyckich doprowadzi, obok osłabienia roli tego portu, do powstania kilku ośrodków o porównywalnym doń znaczeniu.

Schematyczna mapa granic strefy bałtyckiej powinna w XIV stuleciu nadać im na kontynencie kształty łagodne, bowiem wzajemne powiązania mają wówczas dla słabo utowarowionej gospodarki europejskiej znaczenie mniejsze niż to skłonni byli przypuszczać badacze obracający się wyłącznie w sferze dziejów handlu i gospodarki miejskiej.

Gdy w wieku XVI eksport zboża nabiera charakteru masowego, poszczególne odcinki granicy lądowej strefy bałtyckiej dadzą się wyznaczyć znacznie dokładniej i tracą swój schematyczny charakter. Współczesne badania nad rynkiem zbożowym, prowadzone w Polsce, dowodzą jak znacznie rozszerza się on począwszy od drugiej połowy XV, aż po XVIII wiek; szczegółowsze badania nad rejestrami celnymi z XVI w. pozwalają ponadto zauważyć charakterystyczne przesunięcia granicy regionu, z którego dopływa towar, wywołane zmianami podaży i popytu⁶².

V

Jak, z kolei, kształtował się na zachodzie obszar, na który handel z Bałtykiem oddziaływał w sposób widoczny?

Jeśli dotąd, myśląc o gospodarce krajów bałtyckich, podkreślaliśmy mniejsze znaczenie handlu drzewnego niż zbożowego, to obecnie wypadnie przychylić się do poglądu, że import budulca okrętowego miał, zwłaszcza dla Niderlandów i Anglii, jeszcze w średniowieczu znaczenie podstawowe. Translacja głównego ośrodka handlu z Bałtykiem z Flandrii do Holandii wiąże się ze zmianą, jaka zaszła w strukturze tego handlu⁶³. Dla Flamandów produkty strefy bałtyckiej były potrzebne, dla Holendrów — niezbędne. Rozbudowa stoczni i przemysłu tekstylnego wraz

⁶² Zwrócił nam na to uwagę mgr T. Chudoba w oparciu o szczegółową analizę rejestrów cła włocławskiego.

⁶³ M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 390; A. E. Sayous, *Le rôle d'Amsterdam dans l'histoire du capitalisme commercial et financier*, „Revue Historique”, t. CLXXXIII, 1938, s. 250; F. Vollbehre, *Die Holländer und die deutsche Hanse*, s. 54 nn. 71 nn.; F. Ketner, *De handel en scheepvaart van Amsterdam*, s. 118; J. A. van Houtte, *La genèse du grand marché international d'Anvers à la fin du Moyen-Âge*, „Revue Belge de Philologie et d'Histoire” t. XIX, 1940, s. 91; H. van Werveke, *Bruges et Anvers. Huit siècles du commerce flamand*, Bruxelles 1944, s. 46, 73 nn.; E. Bosse, *Norwegens Volkswirtschaft vom Ausgang der Hansaperiode bis zur Gegenwart*, Jena 1916, cz. I, s. 4, 33; J. Schreiner, *Pest og Prisfall*, s. 84 nn. Por. też na temat państw skandynawskich A. v. Brandt, *Die Hanse und die nordischen Mächte*, s. 13 nn.

ze zmianami w lokalnej produkcji rolnej stwarzały konieczność dowozu niezbędnych surowców: drewna i jego przetworów oraz żywności — zboża. Można powiedzieć, że wraz z postępowaniem ekspansji handlowej i kolonialnej Holandii rozszerza się pośrednio zasięg oddziaływania strefy bałtyckiej, skoro powiązanie Bałtyk—Amsterdam pozostaje dla Niderlandów *moeder-negotië*. Inaczej z Anglią⁶⁴. Ta nie była w tym stopniu co Niderlandy uzależniona od handlu bałtyckiego, choć jej związki z krajami nadbałtyckimi były bardzo silne. Anglicy byli pierwszymi poważnymi konkurentami hanzeatów do czasu pojawienia się na Bałtyku Holendrów. Tak import jak i eksport angielski odgrywały w ogólnym bilansie handlu bałtyckiego poważną rolę. Istnieje też uzasadnione przypuszczenie, że kupcy angielscy byli pośrednikami, którzy handlowali *en masse* towarami nadbałtyckimi, przewożąc je dalej za Zachód⁶⁵. Wydaje się zatem, że zainteresowania i powiązania gospodarcze pozwalają na włączenie Anglii do grupy krajów, których ekonomika ściśle powiązana była ze strefą Bałtyku. Da się to odnieść, *mutatis mutandis*, do XVI i XVII w., gdy kraje nadbałtyckie stają się poważnym i stałym dostawcą surowców i półfabrykatów głównie dla przemysłu okrętowego, oraz odbiorcą wytwórczości tekstylnej angielskiej, decydując niekiedy o równowadze gospodarczej Wyspy⁶⁶. W XVIII w. na losach przemysłu brytyjskiego zaważy w pewnym stopniu import surowców dla przemysłu metalurgicznego ze Szwecji, zaś od ok. 1760 — także w wielkich ilościach z Rosji⁶⁷. Powiązania te były również i pośrednie: rosnący do II poł. XIV w. eksport wełny angielskiej do Flandrii był pierwszym etapem wędrówki produktu, który jako sukna brugijskie czy gandawskie docierał nad Bałtyk.

Inaczej należy traktować rejon zachodniej Francji i Bretanii, z którego wywożona była sól morska. Import soli bretońskiej, który w XV w. przybrał masowe rozmiary, odgrywał bardzo istotną rolę w ekonomice krajów nadbałtyckich. Na konsekwencje gospodarcze wskazuje chociażby fakt zdobycia przez hanzeatów rynków zbytu soli aż po północne tereny Małopolski — mimo konkurencji rodzimej kopalnej soli wielickiej. Podobnie import soli morskiej do W. Nowogrodu znacznie ograniczył znaczenie soli pochodzącej z terenu Rusi halickiej⁶⁸. Opłacalność transportu morskiego, opłacalność przywozu towarów na wschód, ograniczała również poważnie znaczenie soli lüneburskiej, soli z Halle, nie mówiąc już o produkcji wydobywanym w takich ośrodkach jak Kołobrzeg czy Inowrocław. Wpływ zatem importu soli z zachodu na gospodarkę strefy bałtyckiej nie budzi wątpliwości. Natomiast znaczenie rynków nadbałtyckich dla rozwoju Francji zachodniej, jak stwierdziliśmy wyżej, nie jest jasne. Nie wydaje się, aby bretońscy kupcy byli bezpośrednio silnie

⁶⁴ M. M. Postan, *The Economic and Political Relations*, s. 97, 110 nn.

⁶⁵ W. S. Unger, *De levensmiddelenvoorziening der Hollandsche steden in de middeleeuwen*, Amsterdam 1916, s. 45; M. Małowist, *Problematyka bałtycka w nowszej historiografii portugalskiej*, PH LII, 1961, s. 19, Por. uwagi M. M. Postana w dyskusji nad referatem Ch. Verlindena, *Le trafic et la consommation des vins français, Les sources d'histoire maritime*, wyd. M. Mollat, Paris 1962, s. 357.

⁶⁶ B. E. Supple, *Commercial Crisis and Change in England 1600—1640*, Cambridge 1961.

⁶⁷ K. G. Hildebrand, *Foreign Markets for Swedish Iron in the 18th Century*, „Scandinavian Economic History Review”, t. VI, 1, 1955, zwłaszcza s. 9 n.

⁶⁸ A. L. Choroszkiewicz, *Torgowlja wielikogo Nowgoroda*, s. 213 nn.

zainteresowani w rynku bałtyckim⁶⁹. Nie ulega natomiast wątpliwości istnienie reeksportu soli z Niderlandów na wschód. Ta dziedzina handlu do końca XIV w. spoczywała w rękach kupców hanzeatyckich, którzy następnie ustąpili miejsca Holendrom⁷⁰.

Dlatego w dalszych rozważaniach rolę rynku bałtyckiego dla Bretanii możemy pominąć.

Ścisłe powiązania finansowe, szczególnie w okresie coraz większego znaczenia kredytu — od XIII w., przepływ kapitałów z zachodu na wschód, każą zwrócić uwagę na powiązania strefy bałtyckiej z Nadrenią i Westfalią. Spółki handlowe i finansowe, wspólna polityka — przynajmniej do drugiej połowy XV w. — w stosunku do Anglii i Niderlandów, były dodatkowymi czynnikami, które przez dwa ostatnie stulecia średniowiecza uzależniały w pewnym stopniu od siebie oba regiony⁷¹. Gęsto zaludniona Nadrenia znajdowała nad Bałtykiem teren, który od XIII wieku przyjmował względne nadwyżki ludnościowe i zapewniał im większe niż w starym kraju możliwości awansu życiowego⁷². W tym sensie strefa bałtycka oddziaływała na ekonomikę Nadrenii. Trzeba podkreślić, że powiązania uległy osłabieniu, a następnie przerwaniu, poczynając od połowy XV w. W V okresie — od poł. XVI w. — nie można już w ogóle mówić o wpływie strefy bałtyckiej na sytuację gospodarczą Westfalii i Nadrenii.

Celowo pomijamy tu inne kraje. Towary włoskie, południowo-niemieckie, węgierskie, hiszpańskie, portugalskie itp., w różnych okresach obficie reprezentowane w krajach nadbałtyckich, nie wpływały przecież na produkcję i całość stosunków gospodarczych w krajach eksportujących. Jeśli jednak wziąć pod uwagę towary wywożone z nad Bałtyku, to przez ich masowość, znaczenie dla rozwoju produkcji i żeglugi (surowce, budulec), rolę ich wypadnie ocenić wyżej.

Z braku bliższego opracowania tych spraw, zaznaczyć jedynie można zmagający się w XVIII w. kontakt strefy bałtyckiej z półwyspem Pirenejskim. Bandera duńska ma 4 miejsce, szwedzka — piąte przed francuską wśród statków wpływających do Porto w latach 1733—43 i 1764—85. Sztokholm, Kłajpeda i Ryga idą zaraz po Amsterdamie i Lizbonie i dostarczają głównie drewna i żelaza⁷³.

⁶⁹ J. Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation. Le vins de France aux anciens Pays-Bas XIII—XIV s.*, Paris 1958, s. 119, 132 nn.; M. Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen-Âge*, Paris 1952, s. 183, 193 nn. Por. odosobniony przykład opracowany przez O. Lienau, *Das grosse Kraueel der Peter von Danzig 1462—1475*, Danzig, 1943; E. Trocmé, M. Delafosse, *Le Commerce Rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e*, Paris 1952, s. 151 nn.; J. Tanguy, *Le Commerce du Port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*, Paris 1956, s. 72.

⁷⁰ Por. na ten temat m. in. M. Małowist, *Studia z dziejów rzemiosła*, s. 417.

⁷¹ A. v. Brandt, *Die Hanse und die nordischen Mächte*, s. 6; S. Rühle, *Vom rheinisch-danziger Handel, Festschrift zur Jahrtausendfeier der Rheinland in Danzig*, Danzig 1925, s. 41; W. Stein, *Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse*, s. 35 nn. Por. H. Penners-Ellwart, *Die danziger Bürgerschaft nach Herkunft und Beruf 1536—1709*, Marburg/Lahn 1954, gdzie przybysze z Nadrenii, stosunkowo zamożni, są już w niewielkiej ilości.

⁷² F. Rörig, *Rheinland-Westfalen und die deutsche Hanse, Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansageschichte* 1959; Por. np. karierę rodziny Süchten; H. Samsonowicz, *Badania nad kapitałem mieszczańskim*, s. 115.

⁷³ A. V. Rau, *O movimento de barra do Douro*, tab. IV, gdzie są wymienione także inne porty inflanckie, rosyjskie, pruskie, pomorskie.

VI

Już poprzednio zwracaliśmy uwagę na odmienne drogi rozwojowe poszczególnych krajów nadbałtyckich. Powstaje także problem wzajemnych stosunków między tymi krajami. Oczywiście i w tym zakresie sytuacja zmieniała się poważnie. Z jednej strony pogłębia się specjalizacja poszczególnych krajów, z drugiej każdy z osobna wiąże się coraz mocniej z Zachodem. Już w XIII wieku wybrzeża Meklemburgii i Pomorza stanowiły śpichlerz zbożowy całego rejonu. Wybrzeża Prus, Inflant wraz z całym zapleczem dostarczały futer, Szwecja — metali, Skania i Finlandia — ryb, Dania — zbóż i bydła⁷⁴. Do wymiany wciągnięte zostało szersze — niekiedy, jak w przypadku dorzecza Wisły, bardzo szerokie — zaplecze. Rejon produkcji zboża przesunął się stopniowo ku wschodowi i południowemu wschodowi. Z portów Państwa Krzyżackiego rozpoczął się wielki eksport drzewa. Rejon futer przesunął się znacznie dalej na wschód i północny wschód. Inflanty, Olandia, Gotlandia rozpoczęły wywóz koni. Rzecz prosta, ta specjalizacja handlowa była odbiciem istniejących możliwości gospodarczych i — co więcej — struktury społecznej poszczególnych krajów. W XVI w. zmieniony charakter powiązań handlowych z Bałtykiem powoduje silniejsze niż kiedykolwiek dotąd i kiedykolwiek później uzależnienie całej gospodarki strefy od tego właśnie szlaku handlowego. Handel zagraniczny w większym niż dawniej stopniu wpływa na produkcję. Konsekwencje społeczne i gospodarcze tego zjawiska dla Polski przedstawione zostały wyczerpująco w naszej powojennej literaturze naukowej; ostatnie badania uwydatniły ponadto mechanizm i konsekwencje krótkofalowych wahań koniunktury oraz wpływ bodźców rynku bałtyckiego na produkcję rolną⁷⁵. Analiza stosunków szwedzkich, przy całej ich odmienności od monokultury zbożowej południowego zlewiska Bałtyku, prowadzi do wniosków podobnych: rynki zagraniczne mają dla gospodarki tego kraju znaczenie zasadnicze⁷⁶. Na tym jednak analogia się kończy. Dla Szwecji rynki pozostaną, gdy dla nadbałtyckich krajów eksportujących zboże zaczną się kurczyć⁷⁷. Powiązanie Szwecji z Zachodem, jej rola jako zaplecza surowcowego zachodnich ośrodków metalurgicznych, będzie rosła zwłaszcza od połowy XVIII wieku⁷⁸.

Ogólnie rzecz biorąc, zagadnieniu spójności strefy bałtyckiej nie poświęcono dotąd specjalnej uwagi. W okresie „hanzeatyckim“ handlu północnoeuropejskiego główny ośrodek żeglugi i handlu stanowiła tu Lubeka — port bałtycki. Jej rolę przejęły następnie w ogromnym stopniu porty holenderskie. Jeśli więc rozpatrywać, jaką rolę w obrocie poszczególnych portów bałtyckich odgrywał handel w obrębie tego morza, jaką

⁷⁴ H. Samsónowicz, *Handel zagraniczny Gdańska*, s. 344 nn., oraz tabela I, Nr 53—112.

⁷⁵ W. Kula, *Teoria ekonomiczna ustroju feudalnego. Próba modelu*, Warszawa 1962. Obfity materiał na temat przystosowania struktury zbiorów folwarcznych do popytu gdańskiego zebrał S. Mielczarski, *Rynek zbożowy na ziemiach polskich w drugiej połowie XVI i pierwszej XVII wieku. Próba rejonizacji*, Gdańsk 1962.

⁷⁶ E. F. Heckscher, *The Place of Sweden in Modern Economic History*, ECHR 1932.

⁷⁷ Por. wykres.

⁷⁸ E. F. Heckscher, *Sveriges Ekonomiska Historia från Gustav Vasa*, Stockholm 1935—1936. Tom II, obejmujący okres 1600—1720, ma charakterystyczny tytuł „Hushållningen under internationell påverkan”. O eksporcie żelaza szwedzkiego K. G. Hildebrand, *Foreign Markets for Swedish Iron in the 18th Century*, „Scandinavian Economic History Review” t. VI, z. 1, 1958.

zaś handel zachodni, trzeba wziąć pod uwagę, że przesunęło się poza Sund samo ognisko skupiające obroty handlowe strefy. Spadek znaczenia Lubeki jest faktem dostatecznie znanym; dla zestawień, które poniżej przedstawiamy, ma on to przede wszystkim znaczenie, że pozwala wyraźniej rozdzielić handel wewnętrznobałtycki Gdańska i Szwecji od handlu zachodniego, uprzednio organizowanego w dużym stopniu przez Lubekę. Niewątpliwie bowiem znaczna część ładunku 1107 statków, które przyplęły do Gdańska z Lubeki w badanych latach XV w. przybywała z zachodu ⁷⁹.

Liczby, jakie ukazują załączone zestawienia danych o handlu Gdańska i Szwecji można oceniać różnorodnie. Uwagę zwraca, że 44% statków wypływających z Gdańska zarówno w drugiej połowie XV jak w XVIII w. kieruje się do portów bałtyckich. Można oczekiwać, że na przełomie XVI i XVII w. w okresie rozkwitu eksportu zbożowego udział tych portów w żegludze gdańskiej był mniejszy.

Innym wahaniem ulegały zapewne powiązania handlowe Szwecji w związku zarówno z jej ekspansją gospodarczą jak polityczną. W XVIII w. przewrót wywołało wejście nad Bałtyk Rosji. Sprawa ta wymaga dalszych badań, jest jednak co najmniej prawdopodobne, że żegluga rosyjska w niewielkim stopniu zwrócona była ku portom innych krajów bałtyckich, zaś przyłączenie do Rosji Inflant osłabiło dotychczasowe więzy tego kraju ze Szwecją (tab. 2 i wykres w załączeniu).

Wiele jest zresztą pytań z tej dziedziny. W jakim, na przykład, stopniu żegluga i handel wewnętrzny między krajami nadbałtyckimi regulowane były przez handel sundzki? Podobnie jak w XV w. szlaki wewnętrzne determinowane były w znacznym stopniu przez Lubekę, tak w XVI i pierwszej połowie następnego stulecia głównymi punktami przyciągającymi kupców holenderskich i angielskich były porty pruskie. Handel zbożowy z Zachodem stwarzał tam premię transportową dla innych towarów, przyciągał do Gdańska kontrahentów. W stuleciu następnym premię taką otrzymują porty szwedzkie i rosyjskie. Nie mogło to pozostać bez wpływu na stosunki wewnętrzne w krajach nadbałtyckich, zarówno polityczne ⁸⁰, jak gospodarcze.

Gospodarcze bodźce zewnętrzne zaczęły działać na społeczeństwa nadbałtyckie w różnych stadiach ich rozwoju. Włączenie ziem polskich w obręb szerszego rynku dokonało się w okresie istnienia już silnej warstwy szlacheckiej, świadomej swych celów gospodarczych i politycznych. Szwecja dostała się w strefę wpływów rynku bałtyckiego w okresie gdy podstawowym składnikiem społeczeństwa była liczna grupa wolnych chłopów ⁸¹. Umożliwiło to skuteczne opanowanie przez hanzeatów ekonomiki tego kraju, a w XV—XVI w. stworzyło przesłanki poszukiwania zysków gospodarczych przez niedawno stosunkowo powstałą warstwę szlachecką ⁸², której aspiracje w wieku XVI mają jednak, w kontraście

⁷⁹ Por. tab. 1.

⁸⁰ Na temat wpływu handlu zakonnego na wzrost opozycji przeciw Państwu Krzyżackiemu zob. M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską*, s. 28 nn.; B. Geremek, *Ze studiów nad stosunkami gospodarczymi między miastem a wsią w Prusach Krzyżackich w I poł. XV w.*, PH XLVII, 1956, s. 76 nn. Znaczenie handlu drzewem w ogólnej strukturze handlowej zakonu — zob. C. Sattler, *Der Handel des Deutschen Ordens in Preussen in Zeit seiner Blüthe*, „Altpreussische Monatschrift“ 1879, s. 242 nn.

⁸¹ M. Małowist, *Handel zagraniczny Sztokholmu*, s. 108; C. G. Styffe, *Skandinavien under medeltiden*, Stockholm 1911.

⁸² Por. Lönnroth w *Cambridge Economic History of Europe* t. III.

Tabela 1

Udział poszczególnych krajów i portów w kontaktach morskich Gdańska w XV i XVIII w.
(wedle statków wypływających, w % ogółu statków)

	2 połowa XV w.	1741—1745
Włochy, Portugalia, Szwecja	0,0	0,5
Francja	9,5	8,5
Niderlandy	12,3	28,9
Anglia	0,9	
Szkocja	2,3	15,5
Hamburg	0,3	0,5
Norwegia	0,3	7,0
Dania i Holsztyn	3,2	4,8
Szwecja	15,9	19,4
Meklemburgia, Pomorze, Prusy	44,2	9,8
w tym Lubeka	31,1	2,6
Inflanty	6,2	4,2
Rosja	—	0,8
Finlandia	4,9	0,0
Razem %	100,0	100,0
Razem statków	3533	2747
Razem pozycje 1—5	25,3	53,4
Razem pozycje 1—5 i Lubeka	56,4	56,0

Wedle: H. Samsonowicz, *Struktura handlu gdańskiego*, dotyczy lat 1460, 1468—72, 1474—76: S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670—1815*, tab. 25.

do stosunków polskich, charakter defensywny wobec władzy królewskiej⁸³.

Sprzeczności wewnątrz strefy bałtyckiej były oczywiście jeszcze bardziej skomplikowane i liczne, wiążą się one z zagadnieniami, których nie zamierzamy omawiać, a które stawiamy tylko do dalszej dyskusji. Jak dalece np. bodźce zewnętrzne wpływały na politykę państw nadbałtyckich i jak dalece wytworzone powiązania gospodarcze prowadziły wraz ze sprzecznościami gospodarczymi do konfliktów? Jak przedstawiał się wpływ handlu bałtyckiego na utrwalenie się określonych form ustrojowych w Europie środkowej, na styl życia poszczególnych warstw społecznych? Jakie było jego znaczenie dla rozwoju teorii ekonomii i polityki gospodarczej?⁸⁴

Szczególnie zależy nam na pokreśleniu celowości badań nad zmiennością zjawisk rynkowych w szerokiej skali przestrzennej i chronolo-

⁸³ S. A. Nilsson, *Kampen om de adliga privilegierna, 1526—1594*, Lund (1952), s. 24 nn., 37 nn.

⁸⁴ Por. J. D. Gould, *The Trade Crisis of the Early 1620's and English Economic Thought*, „Journal of Economic History” t. XV, 1955; B. E. Supple, op. cit., s. 197 nn.; tenże, *Thomas Mun and the Commercial Crisis, 1623*, „The Bulletin of the Institute of Historical Research” t. XXVII, 1954. Z literatury polskiej zwłaszcza J. Górski, *Poglądy merkantylistyczne w polskiej myśli ekonomicznej XVI i XVII wieku*, Wrocław 1958.

Tabela 2

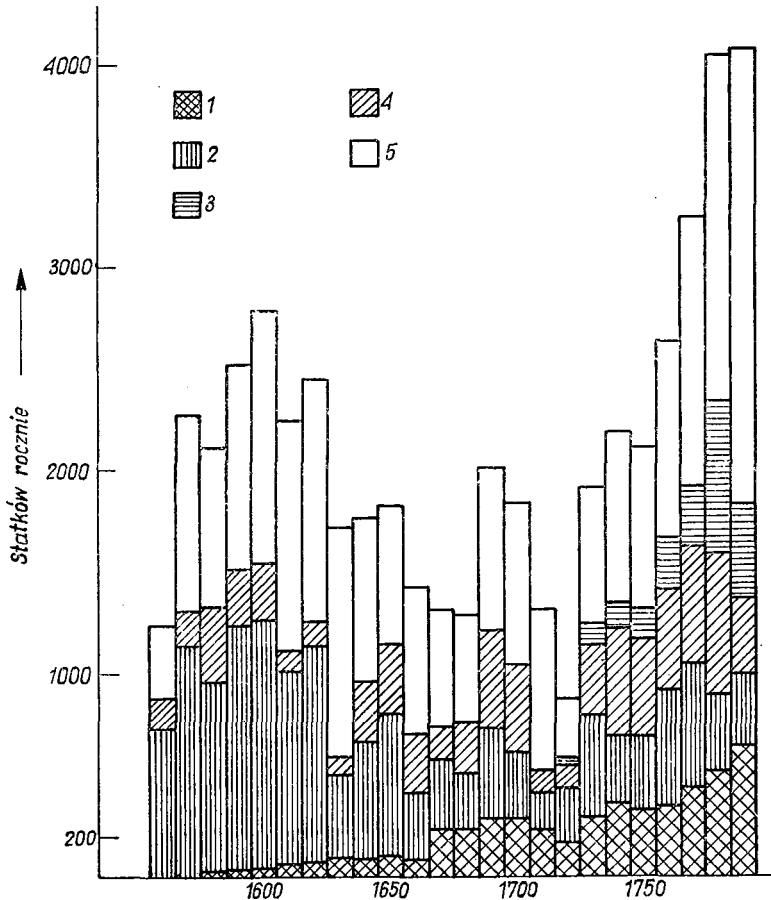
Przywóz i wywóz szwedzki wedle krajów w % wartości

	1571	1576	1581	1585	1590	1594	1600	1604	1610	1612	1613	1615	1620
Przywóz z krajów spoza strefy bałtyckiej	4,8	•	8,4	9,7	11,9	•	19,6	•	29,8	•	•	•	31,7
Wywóz do krajów spoza strefy bałtyckiej	•	17,4	•	•	7,3	10,8	•	12,0	13,1	10,6	20,5	19,4	•

Wedle: E. F. Heckscher, *Sveriges ekonomiska historia*, zał. V 5,6.

Uwaga: przy wywozie wliczono porty „pozostałe” podane bez specyfikacji.

gicznej, jako nad wskaźnikiem podstawowych procesów, zachodzących zarówno w sferze produkcji, jak wymiany i szeroko pojętych zjawiskach społecznych.



Statki wypływające z Bałtyku przez Sund

1. z portów szwedzkich; 2. z Gdańska; 3. z Petersburga; 4. z portów inflanckich; 5. z pozostałych portów

Tabela 3

Udział krajów spoza strefy bałtyckiej w kontaktach morskich Gdańska w XVIII i początku XIX w. (w % statków wypływających z Gdańska)

	1741-5	1746-50	1751-55	1756-60	1761-5	1766-70	1771-5	1776-80	1781-5	1786-90	1791-5	1796- -1800	1801-5	1811-15	Ogółem 1741- -1800
Wypływało stat- ków średnio w roku	556,6	607,2	937,6	787,4	998,4	1141,8	796,4	556,4	663,4	621,2	692,2	936,6	1562,2	225,2	928,2
Do portów stre- fy bałtyckiej (w %)	46	44	33	50	57	49	53	44	45	42	40	36	38	53	46
Do pozostałych portów (w %)	54	56	67	50	43	51	47	56	55	58	60	64	62	47	54

Wedle: Gierszewski, op. cit., tab. 25.

Tabela 4

Bilans handlu zagranicznego Szwecji z poszczególnymi krajami i portami w latach 1734—1737
(w tys. talarów miedz.)

	Przywóz	Wywóz		Przywóz	Wywóz
Rosja	5332	1016			
Kurlandia	1688	223			
Polska	1623	899	Holandia	17447	7548
Gdańsk	1899	1022	Ostenda	12	265
Brandenburgia	496	215	Irlandia	103	758
Pomorze Szwedzkie	6571	1517	Szkocja	1219	1412
Rostock-Wismar	1594	487	Anglia	6336	14479
Lubeka	7567	2716	Francja	4953	1871
Dania	1596	1251	Portugalia	2446	1916
Norwegia	1165	82	Hiszpania	861	190
Szlezwig	670	847	inne	1324	732
Holsztyn	341	464			
Hamburg i Brema	854	977			
Razem strefa bałtycka	31396	11716	Razem poza strefą bałtycką	34301	29171

Wedle: B. Boethius, E. F. Heckscher, op. cit., s. 606n n.

Антони Мончак, Хенрик Самсонович

ИЗ ВОПРОСОВ СТАНОВЛЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА: БАЛТИЙСКАЯ ЗОНА

Авторы рассматривают вопросы связанные с переменами балтийской торговли с XIII по XVIII столетие. Предварительно авторы определяют основную терминологию.

Понятию хозяйственной зоны отвечает совокупность хозяйственных районов зависимых от общего внешнего фактора. Для балтийской зоны этим фактором была экономика стран северо-западной Европы а связывающим звеном балтийская торговля.

Рассмотрев литературу вопроса авторы отличительным явлением этой зоны признают снабжение северо-западной Европы сырьем и полуфабрикатами необходимыми для развития ее промышленности и колониальной экспансии. По мере роста значения сухопутных путей сообщения, когда Балтика перестает быть стержнем экономических связей и столбовой проникновения западного капитала, теряет смысл применение понятия балтийской зоны.

Анализ направлений, напряженности и предметов торговли приводит к следующим периодизационным предложениям:

- I период до середины XIV в.
- II „ до исхода XIV в.
- III „ до восьмидесятых годов XV в.
- IV „ до середины XVI в.
- V „ до двадцатых годов XVII в.
- VI „ до шестидесятых годов XVIII в.
- VII „ до исхода XVIII в.

III период определяется значением вывоза леса. V характерен сильной экспансией производства и торговли хлебом, VI — это годы европейского кризиса и роста значения шведского экспорта; в последний присоединяется новый соучастник — Россия. Только в IV и V периоды торговый баланс балтийской торговли был активным для стран восточной Европы.

Пределы зоны подлежали — согласно принятому определению изменениям. В позднее средневековье к ней можно причислить скандинавские страны (вместе с Норвегией), Ливонию, южное побережье Балтики, Ольденбург. В XV столетии (III период) зона расширяется на восток и юг. В IV и V периоды зона, пожалуй, становится меньше консолидируясь в хозяйственном отношении. Ее территорию определяет тогда главным образом судоходный бассейн Балтики.

Особо авторы рассматривают районы западной Европы, на которые воздействовала торговля с Балтикой.

В последней части авторы исследования уделяют внимание разным путям развития отдельных прибалтийских стран. Рост хозяйственной специализации отдельных стран происходит равномерно с усилением их связи с западом. Большое влияние на цельность зоны имело перемещение центра судоходства и торговли из Любеки в Нидерланды.

Внешние экономические стимулы начали воздействовать на прибалтийские общества в разных стадиях их развития. Это предопределило различия в путях их развития.

Приложения содержат статистические материалы относящиеся к направлениям и насыщению связей морской торговли Гданска и Швеции а также участия отдельных балтийских стран в судоходстве через Зунд.

Antoni Maćzak, Henryk Samsonowicz

LA ZONE BALTE. CONTRIBUTION À L'ÉTUDE DE LA GENÈSE DU MARCHÉ EUROPÉEN

Les auteurs étudient des problèmes concernant les transformations du commerce balte du XIII^e au XVIII^e siècle. Par „zone économique” ils comprennent un ensemble de régions économiques dépendant d'un facteur extérieur commun. Pour la zone balte, c'est l'économie des pays de l'Europe du Nord—Ouest qui constitue ce facteur; le trait d'union est le commerce balte.

Après avoir passé en revue la littérature du sujet, les auteurs proposent de considérer comme phénomène distinctif pour cette zone le fait qu'elle fournit à l'Europe du Nord—Ouest les matières premières et les demi- produits indispensables pour le développement de l'industrie de cette partie de l'Europe et pour son expansion coloniale. Lorsque au XIX^e siècle la communication par voie de terre augmente d'importance et que la Baltique cesse d'être l'axe des liaisons économiques et la voie de pénétration du capital occidental, le concept de zone balte perd sa raison d'être.

Après avoir analysé les directions, l'intensité et les objets du commerce balte, les auteurs proposent de distinguer les périodes suivantes:

- période
- I^{ère} période — jusqu'au milieu du XIV^e siècle;
 - II^e — jusqu'à la fin du XIV^e s.;
 - III^e — jusqu'aux années quatre-vingts du XV^e s.;
 - IV^e — jusqu'au milieu du XVI^e s.;
 - V^e — jusqu'aux années vingt du XVII^e siècle;
 - VI^e — jusqu'aux années soixante du XVIII^e s.;
 - VII^e — jusqu'à la fin du XVIII^e s.

La III^e période se distingue par l'importance de l'exportation du bois, la V^e est caractérisée par une forte expansion de la production et du commerce du blé, la VI^e couvre les années de la crise européenne et de l'essor de l'exportation

suédoise; dans la dernière période entre en jeu un nouveau partenaire, la Russie. Ce n'est que dans la IV^e et la V^e période que le bilan du commerce balte a été positif pour l'Est de l'Europe.

Les limites de la zone — considérée d'après la définition proposée ci-dessus — ont subi des changements. Vers la fin du moyen âge, la zone comprend les pays scandinaves (y compris la Norvège), la Livonie, la côte méridionale de la Baltique, Oldenburg. Au XV^e siècle (III^e période), elle s'élargit vers l'Est et le Sud. Dans le IV^e et V^e période elle se rétrécit un peu, tout en se consolidant au point de vue économique. Son étendue est déterminée alors essentiellement par le bassin navigable de la Baltique.

Une analyse à part est consacrée aux territoires de l'Europe occidentale qui étaient touchés par le commerce avec la Baltique.

Dans la dernière partie les auteurs étudient les différentes voies d'évolution des différents pays riverains de la Baltique. La spécialisation économique des différents pays s'accroît au fur et à mesure que leurs liens avec l'occident se renforcent. La compacité de la zone a été sensiblement favorisée par le fait que le centre de la navigation et du commerce s'est transféré de Lübeck aux Pays — Bas.

Lorsque les stimulus économiques extérieurs ont commencé à agir sur les sociétés baltes, celles-ci se trouvaient à des niveaux différents de développement. Ce fait a déterminé la diversité de leurs évolutions ultérieures.

Des appendices offrent des données statistiques relatives aux directions et à l'intensité du commerce maritime de Gdańsk et de la Suède, ainsi qu'à la participation des différents pays baltes à la navigation à travers le Sund.