

Henryk Zins

Znaczenie Strefy Bałtyckiej dla angielskiego budownictwa okrętowego w drugiej połowie XVI wieku

Rocznik Lubelski 10, 125-137

1967

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.

HENRYK ZINS

ZNACZENIE STREFY BAŁTYCKIEJ
DLA ANGIELSKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO
W DRUGIEJ POŁOWIE XVI WIEKU

Poważny wzrost angielskiej ekspansji gospodarczej w epoce elżbietańskiej, wyrażający się w zakładaniu wielu nowych kompanii handlowych (np. Kompania Moskiewska, Kompania Wschodnia, Kompania Hiszpańska, Kompania Turecka, Lewantyńska i in.)¹ i podejmowaniu przez kupców i żeglarzy angielskich coraz dalszych i śmielszych wypraw zamorskich, w poważnym stopniu był zależny od szybkiej rozbudowy i unowocześnienia floty morskiej. Wysiłki w tym kierunku podejmowane były od samego początku dynastii Tudorów, której kolejni przedstawiciele otaczali opieką stocznie w Portsmouth, Woolwich, Deptford czy Erith² i przyczyniali się do rozwoju Londynu jako najważniejszego portu angielskiego.

W drugiej połowie XVI wieku kraje nadbałtyckie, w pierwszym rządzie Polska, stanowiły dla Anglii najważniejszy rynek zaopatrzenia we wszystkie niemal podstawowe surowce i półfabrykaty, konieczne dla budownictwa okrętowego. Nic lepiej nie charakteryzuje znaczenia, jakie posiadał dla Anglii elżbietańskiej import polskich towarów okrętowych, niż zabiegi angielskiej dyplomacji w 1590 roku. Za pośrednictwem swego posła w Turcji, Edwarda Burtona, starała się wówczas Anglia skłonić

Wykaz skrótów użytych w przypisach zamieszczono na str. 136.

¹ Por. H. Zins *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku*. Wrocław 1967; R. B. Wernham *Before the Armada. The Growth of English Foreign Policy 1485—1588*. London 1966; A. L. Rowse *The England of Elizabeth*. London 1961; tenże *The Expansion of Elizabethan England*. London 1955; G. D. Ramsay *English Overseas Trade during the Centuries of Emergence*. London 1957. Na temat stanu badań nad historią Anglii w drugiej połowie XVI w. por. H. Zins *Angielska historiografia elżbietańska. „Odrodzenie i Reformacja w Polsce”*. T. VIII, 1963, s. 157—209. Na temat zakresu pojęcia strefy bałtyckiej por. A. Mączak, H. Samsonowicz *Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka*. „Przegląd Historyczny”. T. LX, 1964 nr 2, s. 198—220, gdzie sprawa ta została szerzej omówiona. Pełniejsze dane kwantytatywne ilustrujące rozmiary angielskiego importu bałtyckich produktów okrętowych zawiera moja cytowana wyżej książka o stosunkach Anglii z Bałtykiem w drugiej poł. XVI w., gdzie znajdują się odpowiednie zestawienia liczbowe.

² Por. G. J. Marcus *The Formative Centuries. W: A Naval History of England*. T. I. London 1961; D. W. Waters *The Art of Navigation in Elizabethan and Early Stuart Times*. London 1958; D. Burwash *English Merchant Shipping, 1460—1540*. Toronto 1947; W. L. Cloves *A History of the Royal Navy from the Earliest Times to the Death of Queen Victoria*. T. I—VII. London 1897—1903; J. Corbett *Drake and the Tudor Navy*. T. I—II, London 1898; M. Oppenheim *History of Administration of the Royal Navy, 1509—1660*. London 1898 i inne.

sułtana do zaniechania planowanego ataku na Polskę, a to ze względu na to, że potrzebowała wielu towarów polskich, które „były konieczne dla floty angielskiej”³. W razie wojny z Turcją, argumentował Burton, Rzeczpospolita mogła wstrzymać wywóz tych surowców do Anglii, co z kolei mogłoby się przyczynić do wycofania pomocy angielskiej dla Niderlandów w okresie ich walki z głównym wrogiem Turcji, z Hiszpanią.

Bardzo dobitnie podkreślał niejednokrotnie na początku XVII wieku doniosłe znaczenie polskiego rynku dla angielskiego budownictwa okrętowego znany dyplomata z czasów pierwszych Stuartów, Thomas Roe. W 1628 roku nazwał on strefę bałtycką Indiami w zakresie surowców okrętowych, a więc najwyższym ówczesnym synonimem bogactwa i obfitości⁴. Zapewnienie wolnego handlu na Bałtyku uważał dlatego za najpilniejsze zadanie dla dyplomacji angielskiej. Kompania Wschodnia przywozi z Bałtyku do Anglii — pisał Thomas Roe — towary, „bez których kraj ten (sc. Anglia — H. Z.) nie może istnieć, bowiem wszystkie materiały do budowy okrętów jak smoła, dziegieć, liny i in. pochodzą z Eastland” (sc. z Bałtyku — H. Z.)⁵.

Rozproszone dane wcześniejsze wskazują na to, że już w XIV i XV w. kupcy angielscy sprowadzali z krajów nadbałtyckich pruskie i norweskie drewno, zwłaszcza wańczos, klepkę, maszty, a dalej smołę, len, płótno itp.⁶. Dane na ten temat są jednak ogromnie fragmentaryczne i w istocie dopiero od 1562 roku problem ten można śledzić z większą dokładnością, na podstawie rejestrów cła sundzkiego⁷. Należy jednak dodać, że z uwagi na duże rozmiary obcego pośrednictwa w angielskim imporcie bałtyckim (Holendrzy, Hanza), rejestry sundzkie dostarczają informacji poważnie zaniżonych. Pełniejszych materiałów mogłyby uży-

³ Pismo Williama Cecila do lorda Talbota z 23 X. 1590 r., w którym czytamy m. in.: „The Turk, had not been prevented by our Ambassador, intended to set upon the Kind of Poland with 60 000 men; but, understanding her Majesty had great need of many things from the country necessary for her navy, he withdrew his force, though he was assured of victory, only for Majesty's sake, who received great thanks from the King of Poland”. E. Lodge *Illustrations of British History. Biography and Manners, in the Reign of Henry VIII, Edward VI, Mary, Elizabeth and James I. T. II.* London 1828, s. 414.

⁴ *Letters Relating to the Mission of Sir Thomas Roe to Gustavus Adolphus, 1629—30.* Wyd. S. R. Gardiner. W: *The Camden Miscellany.* T. VII. London 1875, s. 2.

⁵ PRO, S. P. Dom., 16/180, nr 91. Kompania Wschodnia „bringeth home from thence (sc. z krajów nadbałtyckich — H. Z.) such returnes without which this land cannot subsiste, for all the materials for the building of shippes, as pitche, tarr, cordage etc. cometh out of the Eastland...”

⁶ Por. *Libelle of Englyshe Polycye.* Wyd. G. Warner. Oxford 1926 oraz na temat tego dziełka z pierwszej połowy XV w. G. Holmes *The „Libel of English Policy”.* „The English Economic Review”. T. LXXVI, 1961 nr 299, s. 193—216. Na temat handlu Anglii z Gdańskiem w XIV i XV w. zob. Th. Hirsch *Danzigs Handels — und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des deutschen Ordens.* Leipzig 1858, s. 99 nn., a przede wszystkim H. Samsonowicz *Handel Gdańska w pierwszej połowie XV w.* „Przegląd Historyczny”. T. LIII, 1968, s. 695 nn. oraz tenże *Studien über Danziger Kaufmannskapital im 15. Jahrhundert.* W: *Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte.* T. 8. *Hansische Studien.* Berlin 1961, s. 334. Por. też H. Samsonowicz *Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku.* „Przegląd Historyczny”. T. XLII, 1956.

⁷ *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund, 1497—1660.* Wyd. N. E. Bang, K. Korst. T. I i II, A i B, København — Leipzig 1906—1933.

czyć zaprowadzone w Anglii w 1564 roku księgi portowe (Port Books), zawierające dane o przywiezionych do Anglii i wywiezionych stamtąd towarach. Niestety posiadają one tak poważne luki, że opieranie na nich zestawień statystycznych nie jest możliwe⁸. Dodatkową trudność sprawia fakt, że angielskie księgi celne, prowadzone w skali poszczególnych portów, nie pozwalają na uzyskanie globalnych zestawień dla całego handlu zagranicznego Anglii, a ponadto przeważnie nie zachodzą na siebie dla tych samych lat. Z drugiej strony księgi palowego elbląskiego (dla Gdańska zachowała się tylko jedna księga dla interesującego nas okresu, nie zawierająca jednak pełniejszych danych) pozwalają na uchwycenie całego handlu Anglii, ale tylko z Elblągiem⁹, który stanowił wprawdzie od 1580 r. główny port i miejsce składu w bałtyckim handlu Anglii, ale nie ograniczał całej działalności handlowej kupców angielskich wyłącznie do tego jednego portu.

Przechodząc już bezpośrednio do analizy angielskiego importu bałtyckich towarów okrętowych, należy od razu podkreślić, że stanowiły one w drugiej połowie XVI wieku poważną większość całego przywozu Anglii ze strefy bałtyckiej: w roku 1565 — 74,4%, w 1575 — 54,7%, w 1585 — 77,5%, w 1595 — 56,8%, a w 1605 — 74,1%¹⁰. Znacznie mniejszą wartość posiadało w tym imporcie zboże i inne artykuły spożywcze, popiół, potaż czy wosk. Wśród bałtyckich surowców i półproduktów poszukiwanych przez Anglię w epoce elżbietańskiej w związku z budownictwem okrętowym do najważniejszych należały: len, konopie, płótno, liny okrętowe i przędza, żelazo, drewno oraz smoła i dziegieć. Dodać do nich można jeszcze bałtyckie materiały wojenne, które w znacznym stopniu były również używane przez statki angielskie.

1. Len i konopie stanowiły podstawę materiałową dwóch gałęzi wytwórczości, pozostających w ścisłym związku z przemysłem okrętowym, a mianowicie powroźnictwa i produkcji zagli; służyły do ożaglowania i olinowania statku, dostarczały też surowca do uszczelniania kadłuba statku. Własna produkcja Anglii lnu i konopi okazała się już niewystarczająca w XV wieku dla potrzeb kraju, toteż Henryk VIII, a następnie Elżbieta I nakładali na wszystkich posiadaczy ziemi powyżej 60 akrów, obowiązek uprawiania lnu i konopi¹¹. Statut Henryka VIII wydany w tej sprawie wyraźnie wskazywał na rosnące potrzeby angielskiej żeglugi morskiej i rybołówstwa oraz ustanawiał wysokie kary na właścicieli ziemskich, którzy nie stosowali się do wspomnianego wyżej zarządzenia¹². Rozwój hodowli i wzrost ceny ziemi sprawiły, że uprawa

⁸ Por. H. Zins *Angielskie księgi portowe jako źródło do historii handlu XVI wieku*. „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”. T. XXIII, 1961, s. 145—156 oraz J. H. Andrews *Two Problems in the Interpretation of the Port Books*. „The Economic History Review”. T. IX, 1956, s. 119 i n.

⁹ WAP, Gd., Archiwum m. Elbląga, Libri portorii Elbingenses z lat 1586, 1587, 1594 5, 1599 i inne. Księga gdańskiego palowego pochodzi z 1583 r. WAP, Gd., 300, 19.

¹⁰ H. Zins *Anglia a Bałtyk...*, rozdział VIII.

¹¹ E. Lipson *The Economic History of England*. T. II. 1956, s. 199 oraz *Tudor Economic Documents*. Wyd. R. H. Tawney, E. Power. T. II. London 1953, s. 267.

¹² *Tudor Economic Documents*. T. II, s. 114.

lnu i konopi stała się mało opłacalna i nadal słabo rozwijała się w Anglii mimo liczących nacisków i nakazów¹³.

Na podstawie analizy rejestrów cła sundzkiego okazuje się, że len stanowił najgłówniejszą pozycję w całym bałtyckim przywozie kupców angielskich (w roku 1565 — 47%, w 1575 — 30,8%, w 1585 — 55,3%, w 1605 — 52,9% wartości całego angielskiego importu bałtyckiego)¹⁴. Na podstawie londyńskich ksiąg celnych okazuje się ponadto, że około 80% zapotrzebowania angielskiego na len ze strefy bałtyckiej pokrywały porty polskie: Gdańsk i Elbląg¹⁵. Warto jeszcze dodać, że w przywozie lnu bałtyckiego Anglia zajmowała w drugiej połowie XVI wieku pierwsze miejsce (zwłaszcza od 1576 roku), wyprzedzając pod tym względem również Holandię. Mniejszy natomiast był udział portów polskich w angielskim imporcie konopi, który w 1588 roku wyniósł ok. 65%¹⁶.

Analiza rejestrów cła sundzkiego wykazuje przygniatającą przewagę portów polskich w bałtyckim przywozie lnu i konopi przez statki angielskie. Do 1580 roku głównym portem wywozowym był tutaj Gdańsk, a po przeniesieniu składu Kompanii Wschodniej do Elbląga właśnie Elbląg. W okresie buntu Gdańska w 1577 roku oraz pod sam koniec XVI wieku dosyć spore ilości lnu i konopi szły również do Anglii za pośrednictwem Królewca. Z innych portów bałtyckich pewną rolę odgrywała też Narwa, ale jedynie w latach 1563—1574¹⁷, a pod sam koniec XVI wieku również i Ryga. Wyraźny wzrost angielskiego importu lnu z regionu bałtyckiego przypaść na lata po założeniu Kompanii Wschodniej w 1579 roku¹⁸ oraz na schyłek XVI wieku, będący widownią ogólnego ożywienia angielskiego handlu zagranicznego i wzrostu ekspansji morskiej Anglii.

W zakresie importu konopi, również potrzebnych do wyrobu lin i żagli, Anglicy zajmowali w handlu bałtyckim drugie miejsce po Holendrach. Rejonizacja tego przywozu, ustępującego znacznie pod względem rozmiarów importowi lnu (w ostatnich dwóch dziesiątkach lat XVI wieku statki angielskie zabierały z Bałtyku rocznie ok. 1 tys. ąca łąszków lnu i 1 setki łąszków konopi), kształtowała się podobnie jak i lnu. Polski rynek miał dla Anglii i pod tym względem podstawowe znaczenie, ogromna większość jej bałtyckiego importu konopi pochodziła z ziem Rzeczypospolitej. Rynek moskiewski nie stanowił jeszcze pod tym względem konkurencji dla rynku bałtyckiego i jedynie w latach żeglugi narewskiej otrzymywała Anglia za pośrednictwem Narwy tyle samo mniej więcej lnu co i z Polski.

¹³ APC, t. XIII, s. 42 i 77. Charakterystyczny jest dokument z 1575 r., wymieniający korzyści płynące dla Norwich z związku z osiedleniem się tam cudzoziemców, którzy znaczną część ziemi obracali na uprawę lnu, a przerabiając go na płótno dawali zatrudnienie miejscowej ludności. *Tudor Economic Documents*, t. I, s. 315. W marcu 1576 r. obie Izby parlamentu angielskiego dyskutowały sprawę rozwinienia na wyspie upraw lnu i konopi. *Cal. S. P. Dom.*, 1547—1580, s. 519.

¹⁴ *Tabeller over Skibsfort*. T. II, A, s. 25, 58 n., 114—117, 242 n.

¹⁵ PRO, E 190/4/2 i E 190/8/1.

¹⁶ PRO, E 190/8/1.

¹⁷ H. Zins *Kompania Moskiewska i problem Narwy w angielskim handlu bałtyckim na początku drugiej połowy XVI w.*, „Kwartalnik Historyczny”. T. LXXIII, 1966 nr 4, s. 833—846, zwłaszcza s. 845 n.

¹⁸ Por. H. Zins *Geneza angielskiej Kompanii Wschodniej (Eastland Company) z r. 1579*. „Zapiski Historyczne”. XXIX, 1964, z. 3, s. 7—42.

2. Płótno stanowiło dalszą ważną pozycję w angielskim imporcie bałtyckim pod koniec XVI i na początku XVII wieku. W znacznej większości było ono sprowadzane do Anglii z Gdańska i Elbląga, gdzie w związku z potrzebami budownictwa okrętowego rozwijało się płóciennictwo, produkujące m.in. żagle okrętowe¹⁹. W Anglii poszukiwane było zwłaszcza grube drelichowe płótno gdańskie, nadające się świetnie do wyrobu żagli. Obok gdańskich wyrobów płócienniczych, kupcy angielscy wywozili z Polski płótno krakowskie, a przede wszystkim śląskie oraz inne, nazywane w elbląskich księgach palowego „hinderland”²⁰, a więc pochodzące z polskiego zaplecza. Własna produkcja płótna rozwinęła się w Anglii na większą skalę dopiero w XVII wieku, toteż poważne znaczenie dla wyspy miał import płótna holenderskiego, niemieckiego, francuskiego i polskiego.

Głównym odbiorcą polskiego płótna na wyspie był Londyn, sprowadzający kilkaset rol płótna z Gdańska i Elbląga (również nieco za pośrednictwem Królewca)²¹. Elbląskie księgi palowego wykazują poważny wzrost wywozu płótna do Londynu pod koniec XVI wieku (ponad tysiąc rol rocznie w latach 1594 i 1599)²².

3. Liny okrętowe i przedza na liny to dalsza pozycja wśród ważnych dla angielskiego budownictwa okrętowego produktów strefy bałtyckiej. Stanowiły one w roku 1575 — 10,6%, a w 1585 — 8,1% wartości całego angielskiego przywozu z krajów nadbałtyckich. Najlepsze ich gatunki były sprowadzane z Gdańska²³, gdzie przede wszystkim zaopatrywał się w liny król Henryk VIII²⁴. W 1554 roku uzyskał londyński kupiec sukienny, Richard Cragge, przywilej na wywiezienie do Gdańska 300 sztuk sukna, ale pod warunkiem, że sprowadzi w zamian do Anglii liny okrętowe i wiosła²⁵. W 1555 roku Tajna Rada poleciła Williamowi Watsonowi zakupić cały dostępny w Gdańsku zapas konopi i dać je do przerobienia na liny gdańskim powroźnikom²⁶. Korespondencja handlowa gdańskich agentów londyńskiego kupca Sextona z połowy XVI wieku wyraża również wskazuje na poważne znaczenie lin w angielskim imporcie bałtyckich towarów okrętowych²⁷.

¹⁹ M. Bogucka *Gdańskie rzemiosło tekstylne od XVI do połowy XVII wieku*. Wrocław 1956, s. 33 i 112. Por. też St. Gierszewski *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570—1815*. Gdańsk 1961, s. 158.

²⁰ Na temat spławu sukna Wisła por. H. Obuchowska—Pysiowa *Handel wiślany w pierwszej połowie XVII wieku*. Wrocław 1964, s. 108.

²¹ PRO, E 190/4/2 i E 190/8/1.

²² WAP, Gd., Archiwum m. Elbląga, Lib. port. Elbing. z lat 1594 i 1599. Obok płótna spotykamy się również w elbląskich księgach palowego ze wzmiankami o eksporcie żagli z Elbląga do Londynu. Por. WAP, Gd., Archiwum m. Elbląga, Lib. port. Elbing. z 1594 r., fol. 36, gdzie jest mowa o wysyłce do stolicy Anglii 2 „asarulen Seylen”.

²³ „...our cables and all our good ropes come from Danska in Pollande” — pisał w epoce elżbietąńskiej autor traktatu pt. *A Speciell Direction for Diverse Trades*. Por. *Tudor Economic Documents*, t. III, s. 200 n.

²⁴ L. P. of Henry VIII, t. VIII, s. 200 i t. XX, cz. 1, s. 193 n.

²⁵ Calendar of the Patent Rolls, Philip and Mary, t. I. s. 386 i t. II, s. 266 n.

²⁶ APC, t. V, s. 236 oraz *Danziger Inventar, 1531—1591*. Wyd. P. Simson. W: *Inventare hansischer Archive des sechzehnten Jahrhunderts*. T. III. München — Leipzig 1913, nr 2947.

²⁷ PRO, S. P. Supplementary, 46/9, fol. 11,13 i inne. Por. H. Zin *Anglia a Baltijk...*, rozdział X.

Dane rejestrów cła sundzkiego wykazują, że Anglicy należeli w drugiej połowie XVI wieku do największych odbiorców bałtyckich lin i przędzy, zajmując w latach 1575 i 1585 zdecydowanie pierwsze miejsce w tym imporcie (w 1575 — 58,7%, w 1585 — 72,9%)²⁸. Rejestry sundzkie mówią również o tym, że Rzeczpospolita pokrywała w ogromnej większości angielskie zapotrzebowanie na liny i przędę w obrębie strefy bałtyckiej. Konkurencja rynku moskiewskiego zaznaczyła się w coraz wyraźniejszy sposób od końca XVI wieku. Na przełomie XVI i XVII wieku rynek moskiewski uzyskał już zdecydowaną przewagę nad strefą bałtycką w zakresie wywozu lin okrętowych również i do Anglii. Dane dla 1595 roku wykazują, że angielski import lin bałtyckich wyniósł wówczas 687 szyfuntów²⁹, lin moskiewskich zaś 3000 szyfuntów³⁰. Na początku XVII wieku Rosja pokrywała już w ok. 90% całe zapotrzebowanie Londynu na liny.

4. Żelazo i inne metale należały również do ważnych dla angielskiego budownictwa okrętowego surowców strefy bałtyckiej. Anglia była największym w drugiej połowie XVI wieku odbiorcą żelaza bałtyckiego, wywożonego drogą morską przez Sund. Żelazo, zarówno lane, kowalskie jak i stal, było potrzebne do produkcji kotwic, różnych gatunków gwoździ, haków, haczyków, klamer, okuć, śrub, skobli itp. Oprócz żelaza, w znacznie mniejszym jednak stopniu, używano do niektórych z wymienionych celów i innych jeszcze metali, jak miedź, mosiądz, cyna, ołów i inne³¹.

Import żelaza stał się dla Anglii w XVI wieku koniecznością ze względu na ograniczone możliwości własnej produkcji, zahamowanej przez dający się coraz bardziej odczuć brak drewna, potrzebnego do wytopu. Problem ten stał się do tego stopnia palący, że na progu panowania Elżbiety I nie brak było głosów doradzających nawet usunięcie z wyspy kuźnic żelaza, które pożerało ogromne przestrzenie lasów (por. niżej).

W ciągu wieków najważniejszym w Europie północnej producentem żelaza była Szwecja, której udział w angielskim przywozie żelaza pod koniec XVII i na początku XVIII wieku wynosił około 80%³². Rejestry cła sundzkiego nie ukazują dla drugiej połowy XVI wieku angielskiego importu żelaza ze Szwecji zarówno dlatego, że szło ono w pewnym stopniu do Anglii z portów leżących poza Sundem, jak i z tej przyczyny, że w XVI wieku Anglia nie sprowadzała jeszcze na większą skalę żelaza

²⁸ *Tabeller over Skibsfart*. T. II, A, s. 17, 49, 103. Przewaga Anglii w imporcie bałtyckich lin i przędzy była w istocie jeszcze większa niż na to wskazują rejestry cła sundzkiego, które nie pozwalają na uchycenie obcego pośrednictwa. Ponadto warto podkreślić, że sprowadzone przez Anglię z Holandii liny okrętowe wyrabiane były w dużej mierze z polskich konopi. Por. PRO, S P. Dom., 12/283 a, nr 88. „The beste cables are maide at Horne, they work with Danske hempe...”

²⁹ *Tabeller over Skibsfart*. T. II, B, s. 245 i 248.

³⁰ T. S. Willan *The Early History of the Russia Company, 1553—1603*. Manchester 1956, s. 254.

³¹ Por. *Rejestr budowy galeony*. Zabytek, z r. 1572. Wyd. A. Kleczkowski. Kraków 1915, s. 102.

³² E. F. Heckscher *An Economic History of Sweden*. Cambridge Mass. 1954, s. 93 oraz S. E. Aström *From Cloth to Iron. The Anglo — Baltic Trade in the Late Seventeenth Century*. T. I. Helsingfors 1963, s. 201.

bezpośrednio ze Szwecji, lecz za pośrednictwem miast hanzeatyckich, a przede wszystkim Gdańska.

Rudę żelazną wydobywano w licznych kopalniach Szwecji środkowej i zachodniej, a następnie przetapiano przy pomocy bardzo prymitywnych metod w niewielkie kule, czyli tzw. *osemundar*. Stąd też ten rodzaj żelaza nazywano *osemund*, a u nas osmundem. Łupek tych przeważnie nie przekuwano na miejscu; kupowali je za niezmiernie niską cenę od miejscowych chłopów kupcy szwedzcy i dostarczali do Sztokholmu, gdzie nabywali je kupcy hanzeatyccy, zwłaszcza lubeccy oraz gdańscy³³.

Sztokholmskie statystyki handlowe ukazują dominującą w drugiej połowie XVI wieku rolę Gdańska w imporcie szwedzkiego osmundu. W latach 1572—1620 Gdańsk sprowadzał ze Szwecji około 500—1000 łasztów osmundu rocznie, a więc około 50—70% całego wywozu szwedzkiego. Osmund ten był następnie przekuwany w hamrach gdańskich na żelazo sztabowe, eksportowane następnie Wisłą w głąb Polski oraz drogą morską na zachód, w pierwszym rzędzie do Anglii. O tym jak duże znaczenie miał ten gdański eksport dla wyspy świadczy najlepiej używana w Anglii dla żelaza szwedzkiego jeszcze w XVIII wieku nazwa „danizic iron”³⁴.

Od końca XV wieku Anglicy nie ograniczali się już wyłącznie do hanzeatyckiego pośrednictwa w imporcie bałtyckiego żelaza, lecz sami w drodze powrotnej z Gdańska zabierali trochę osmundu³⁵. Z zebranych przez V. Lauffera dla końca XV wieku danych wynika³⁶, że rozmiary tego przywozu osmundu z Gdańska do Anglii były nawet duże.

Analiza danych rejestrów cła sundzkiego doprowadza do wniosku, że w latach 1562—1600 Anglia zajmowała nieprzerwanie niemal pierwsze miejsce w imporcie żelaza z Bałtyku. Wyraźny wzrost tego przywozu nastąpił zwłaszcza od czasu założenia angielskiej Kompanii Wschodniej. Do 1582 roku Anglicy sprowadzali przeciętnie na swoich statkach kilkaset szyfuntów żelaza sztabowego rocznie, od 1583 roku zaś po kilka tysięcy łasztów, a nawet — jak w 1598—1599 — po kilkanaście tysięcy łasztów rocznie.

Dużo mniejsze znaczenie od importu żelaza sztabowego miał dla Anglii w drugiej połowie XVI wieku przywóz bałtyckiego osmundu, stali, miedzi (węgierskiej, idącej tranzytem przez Polskę) i ołowiu (zwłaszcza olkuskiego).

5. Materiały wojenne również znajdują się na liście towarów bałtyckich posiadających znaczenie dla angielskiego budownictwa okrętowego w drugiej połowie XVI wieku. Nie jest przypadkiem, że nasilenie tego importu przypadło zwłaszcza na okres większej aktywności Anglii w walce z Hiszpanią pod koniec XVI wieku i wzrastającej ekspansji Anglii na morzach i oceanach.

³³ Por. M. Małowist *Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zewnętrzna Szwecji w latach 1471-1503*. Warszawa 1935, s. 19.

³⁴ B. Zientara *Dzieje małopolskiego hutnictwa żelaznego XIV—XVII w.* Warszawa 1954, s. 161.

³⁵ M. Małowist *Handel zagraniczny Sztokholmu...*, s. 41

³⁶ V. Lauffer *Danzigs Schiffs — und Warenverkehr am Ende des XV Jahrhunderts*. „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins”. T. 33, 1894, s. 34.

W drugiej połowie XVI wieku aż do dziewięćdziesiątych lat tego stulecia należeli Anglicy do najpoważniejszych importerów bałtyckiego prochu strzelniczego. Biorąc za podstawę jedynie przewóz na statkach angielskich, a więc liczby zaniżone, okazuje się, że udział Anglików w imporcie prochu sięgał w latach siedemdziesiątych 100%, a w latach osiemdziesiątych 50% całego bałtyckiego eksportu prochu na zachód. W 1588 roku, w roku bitwy z Wielką Armadą, statki angielskie przywiozły z Polski 227,5 cetnarów prochu³⁷, co stanowiło największą pozycję w przywozie prochu bałtyckiego do Anglii w epoce elżbietańskiej. W tym okresie, jak i w innych latach drugiej połowy XVI wieku, Polska stanowiła jedyne niemal źródło zaopatrzenia w proch dla kupców angielskich w strefie bałtyckiej.

W księgach celnych spotkać można również sporadyczne wzmianki o angielskim imporcie polskiej saletry (sprowadzał ją nawet wielki finansista angielski Thomas Gresham)³⁸, zbroi i pancerzy³⁹, żelaznych kul⁴⁰ itp.

6. Drewno należało do pilnie poszukiwanych przez Anglię w drugiej połowie XVI wieku bałtyckich towarów okrętowych. Potrzebne było ono przede wszystkim do budowy kadłubów okrętowych oraz do wyposażenia statków w maszyny. Ze szczegółowych badań K. F. Olechnowitza wynika, że do budowy średniej wielkości statku wojennego zużywano 4000 zdrowych, dobrze wyrosniętych drzew dębowych, co najlepiej świadczy o rozmiarach zapotrzebowania na drewno w okresie szybkiego wzrostu angielskiego budownictwa okrętowego⁴¹.

Jeszcze na początku XVI wieku Anglia była dosyć gęsto pokryta lasami i nie miała większych kłopotów ze znalezieniem na wyspie surowca do budowy okrętów. Główny rezerwuar drzewny, zwłaszcza jeśli idzie o dęby, znajdował się na południu wyspy, w hrabstwie Kent, Surrey, Hampshire i Sussex. Ale już czasy Henryka VIII zaznaczyły się dosyć szybkim wyrębem lasów, do czego przyczynił się rozwój przemysłu i hutnictwa, wzrost ludności, jak i likwidacja klasztornej własności w okresie reformacji⁴².

Proces szybkiego kurczenia się lasów w Anglii w XVI wieku był wywołany w pierwszym rzędzie rozwojem hutnictwa i wytopu żelaza, przemysłu żelaznego, ołowianego i szklanego, które zużywały duże ilości drewna i węgla drzewnego. „Ponieważ giną tu naokół lasy — skarżył się pod koniec epoki elżbietańskiej pewien mieszkaniec hrabstwa Worcester — więc huty szklane przenoszą się i małym kosztem

³⁷ *Tabeller over Skribsfart*. T. II, A, s. 129.

³⁸ *Cal. S. P. For.*, 1561—1562, s. 1—2.

³⁹ WAP, Gd., Archiwum m. Elbląga, Lib. port. Elbing. z 1587 r., fol. 42 oraz PRO, E 190/8/1.

⁴⁰ WAP, Gd., Archiwum m. Elbląga, Lib. port. Elbing. z 1594 r., fol. 36.

⁴¹ K. F. Olechnowitz *Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit. Eine Untersuchung zur Sozial — und Wirtschaftsgeschichte der Hanse*. Weimar 1960, s. 106.

⁴² S. T. Bindoff *Tudor England*. London 1955, s. 9 nn.

idą w ślad za ustępującym lasem”⁴³. Wskutek rozwoju hutnictwa i innych rodzajów przemysłu, zaczęły się szybko wyczerpywać bogate niegdyś zasoby lasów Kentu, Surrey, Worcester czy Sussex, które od niepamiętnych czasów dostarczały węgla drzewnego do pieców hutniczych. Podejmowane były wprawdzie próby wytopu żelaza przy pomocy węgla i w związku z tym Elżbieta I nadawała dosyć liczne przywileje⁴⁴, jednak wysiłki te okazały się jeszcze przedwczesne i natrafiały na trudności techniczne.

Proces kurczenia się lasów angielskich stał się w drugiej połowie XVI wieku do tego stopnia dotkliwy, że na progu panowania Elżbiety I wysuwano nawet w związku z tym projekt usunięcia z wyspy kuźnic żelaza oraz innych przedsięwzięć hutniczych, które zużywały ogromne ilości drewna i przyczyniały się do poważnego wzrostu jego ceny⁴⁵. W 1559 roku zakazano wyrębu dla celów hutnictwa dębów i buków, rosnących w pasie nadmorskim oraz nad brzegami rzek. Akta Privy Coucil z 1581 roku, wspominają o statucie parlamentarnym, zabraniającym zakładania hut szklanych w okolicach nadmorskich i innych miejscach w celu zabezpieczenia zasobów leśnych Anglii tak potrzebnych do budowy okrętów⁴⁶. Problem ratowania drzewostanu angielskiego stał się do tego stopnia palący, że w XVII wieku podnosiły się nawet głosy, że królestwo jest w niebezpieczeństwie („no wood, no kingdom”)⁴⁷. O tym, że podejmowane w drugiej połowie XVI wieku wysiłki w kierunku powstrzymania deforestacji Anglii wynikały m. in. z troski o zabezpieczenie budulca dla budownictwa okrętowego, pouczają dość liczne ówczesne wypowiedzi na ten temat. Dokument z 1563 roku wyjaśniał powolny rozwój floty angielskiej brakiem drewna do budowy statków⁴⁸, na skutek czego budownictwo okrętowe w Anglii było „kosztowne i trudne”⁴⁹.

Anglia już w XIV wieku importowała polskie drewno⁵⁰. W XIV i XV wieku statki hanzeatyckie przywoziły z Prus i Norwegii sosny

⁴³ Por. G. M. Trevelyan *Historia społeczna Anglii*. Warszawa 1961, s. 190. O trudnościach Anglii w zakresie zaopatrzenia w drewno mówią również m. in. liczne zakazy królewskie, zabraniające wywozu drewna za granicę i całkiem wyjątkowe przywileje, zezwalające na tego rodzaju eksport. Por. *Calendar of the Patent Rolls, Philip and Mary* (T. II, s. 54, 152, 314) oraz *Calendar of the Patent Rolls, Elizabeth* (T. II, s. 96, 342, 478, t. III, s. 211 n., 303, 421 n., 473).

⁴⁴ E. Lipson *op. cit.* T. II, s. 159.

⁴⁵ J. U. Nef *Prices and Industrial Capitalism in France and England, 1540—1640*. W: *Essays in Economic History*. wyd. E. M. Carus — Wilson. London 1955, s. 128—133.

⁴⁶ APC, t. XIII, s. 281. Wspomniany statut zabraniał „iron mylles to be erected within some myles of certen townes upon the sea coastes for the preservacion and maintenaunce of woodes and tymber to be employed for buylding of shippes...”

⁴⁷ E. Lipson *op. cit.* T. II, s. 157.

⁴⁸ *Tudor Economic Documents*. T. II, s. 157.

⁴⁹ Tamże, s. 107. „...the buyldyng of shippes is costly and difficult for the lack of timber”.

⁵⁰ St. Kutrzeba *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych Polski*. „Rozprawy Akademii Umiejętności”. Wydział Historyczno-Filozoficzny, seria 2, t. XIX, 1903, s. 25.

i dęby, wańczos, klepkę i maszty⁵¹. O ile w XIII i XIV wieku Norwegia stanowiła główne dla Anglii źródło zaopatrzenia w drewno, od początku XV wieku rola ta przypadła Prusom⁵². W XVI wieku Norwegia nadal odgrywała bardzo poważną rolę jako eksporter drewna, zwłaszcza masztów, do Anglii. Istnieje wszakże ze względu na luki w angielskich księgach celnych oraz rozmiary pośrednictwa holenderskiego, poważna trudność przy próbie kwantytatywnego uchwycenia tego importu. Ponadto rejestry cła sundzkiego nie zawierają oczywiście odpowiednich danych dla Norwegii.

Najważniejszym dla Anglii rynkiem zaopatrzenia w strefie bałtyckiej w drewno była Polska. Wiadomo, że ówczesny stan zalesienia Rzeczypospolitej stwarzał duże możliwości eksploatacyjne surowców leśnych⁵³. Drewno, spławiane w dużych ilościach Wisłą do Gdańska, pochodziło głównie z okolic Mazowsza i Podlasia, Pomorza i Ziemi Dobrzyńskiej, a nawet z podgórskich okolic południowej Polski⁵⁴. Stopień zalesienia terenów polskich sprawiał, że od wczesnych czasów spław drewna do Gdańska nabrał masowego charakteru i stał się, obok zboża, jednym ze źródeł zamożności szlachty polskiej i pruskiej⁵⁵. Głównym odbiorcą polskiego drewna była Holandia, której statki zabierały ponad połowę, a w niektórych latach nawet dwie trzecie całego bałtyckiego eksportu drewna. Ogromna jego większość szła z Gdańska i Królewca, które były kierowane na zachód bogactwa leśne Rzeczypospolitej.

Do budowy statków używano w XVI wieku różnych gatunków drewna, spośród których na plan pierwszy wysuwał się dąb, wiąz, modrzew, sosna i buk. Drewno było wywożone z Polski do Anglii i innych krajów głównie w postaci częściowo obrobionej i stąd jest określana w źródłach celnych w zależności od sposobu obróbki i przeznaczenia. Ogólnie mówiąc drewno przygotowywane dla potrzeb budownictwa okrętowego dzielono na klepki, służące do obijania ścian na statkach, wańczos, stanowiący najlepszy gatunek klepki⁵⁶, maszty, różnego rodzaju belki, dyle, planki itp.

⁵¹ R. G. Albion *Forests and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy, 1652—1862*. Cambridge Mass. 1926, s. 153.

⁵² M. M. Postan *The Economic and Political Relations of England and the Hanse (1400 to 1457)*. W: *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*. Wyd. E. Power, M. M. Postan. London 1951, s. 140. Na temat wywozu drewna z Norwegii por. E. Bosse *Norwegens Volkswirtschaft vom Ausgang der Hansaperiode bis zur Gegenwart*. T. I. Jena 1916, s. 34—37. Por. też A. Soom *Der Ostbaltische Holzhandel und Holzindustrie im 17. Jahrhundert*. „Hansische Geschichtsblätter”. T. 79, 1916, s. 80 nn.

⁵³ Por. P. Smolarek *Stan i perspektywy badań nad rozwojem szkodnictwa w Polsce (do końca XVII w.)*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”. T. VII, 1959, s. 244, gdzie podana została ważniejsza literatura.

⁵⁴ Z. Binerowski *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*. Gdańsk 1963, s. 23—26.

⁵⁵ Por. M. Małowist *O niektórych cechach rozwoju gospodarczo-społecznego krajów nadbałtyckich w XV—XVII wieku*. Powszechny Zjazd Historyków Polskich w Krakowie w 1958 r. Referaty i dyskusja. T. II. Warszawa 1960, s. 92.

⁵⁶ R. Rybarski *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu*. T. I, Warszawa 1958, s. 49; Z. Binerowski *op. cit.*, s. 29 i 32; J. Broda *Staropolskie kategorie drewna w rejonach południowo-zachodniej Małopolski*. „Kwartalnik Historii Materialnej”. T. VIII, 1959, s. 280 nn.

Z rejestrów cła sundzkiego wynika, że statki angielskie zabierały z portów polskich przede wszystkim wańczos i klepkę, a ponadto trochę masztów. Udział Anglików w całym wywozie bałtyckim drewna był stosunkowo mały nawet, jeśli się uwzględni, że zostali oni w tym zakresie w poważnym stopniu z obcego pośrednictwa. Z tych więc względów pewniejszą podstawą źródłową są angielskie księgi celne. Londyńska Port Book z 1568 roku informuje, że w roku tym otrzymała stolica Anglii z Gdańska 82,5 setki wańczosu, 64,5 setki klepki, 5,5 setki dyli i 6,5 setki wioseł⁵⁷. Dane dla 1588 roku mówią o 111 setkach polskiej klepki, 18 setkach wańczosu i 1 setce wioseł⁵⁸. Podobne mniej więcej ilości klepki i większe dyli, mniejsze natomiast znacznie wańczosu, sprowadzili Anglicy z Norwegii pod koniec XVI wieku⁵⁹.

Przewaga importu norweskiego nad polskim zaznaczyła się natomiast wyraźnie w zakresie przewozu masztów do Anglii. Rejestry cła sundzkiego nie zawierają żadnych liczb, jeśli idzie o udział statków angielskich w przewozie masztów bałtyckich, co wynika stąd, że transport ten znajdował się w rękach Holendrów. Z listu gdańskiego kupca Henryka Melmana do Tomasza Cromwella z 17 sierpnia 1539 roku wynika, że wysłano wówczas z Gdańska do Anglii 20 dużych masztów⁶⁰. W 1540 roku Henryk VIII otrzymał z Gdańska 26 masztów wartości 547 funtów szterlingów, „z których był zadowolony”⁶¹. Londyńskie księgi celne z lat 1565, 1588, księgi portowe Newcastle z roku 1593 i 1598 oraz księga celna Ipswich z 1571/2 roku⁶² uwidaczniają przewagę Norwegii jako rynku zaopatrzenia Anglii w maszty okrętowe w drugiej połowie XVI wieku.

Warto dodać, że obok różnych rodzajów drewna kupowali Anglicy w Polsce również i całe statki. W Gdańsku nabył Henryk VIII w latach 1544 i 1545 dwie karawele o nośności 400 ton każda⁶³, tutaj też kupił statek w 1588 roku za sumę 4600 dukatów słynny żeglarz angielski Francis Drake⁶⁴.

7. Smoła i dziegieć to dalsze bałtyckie towary poszukiwane przez angielskie stocznie w drugiej połowie XVI wieku. Obok Holendrów i miast hanzeatyckich należeli Anglicy do najpoważniejszych importerów tych polskich produktów leśnych, potrzebnych do uszczelniania statków i smołowania lin okrętowych. Jak wynika z badań V. Lauf-fera⁶⁵, H. Fiedlera⁶⁶ i H. Samsonowicza⁶⁷, już w XV wieku z Gdańska do Anglii wywożono smołę i dziegieć.

⁵⁷ PRO, E 190/4/2.

⁵⁸ PRO, E 190/8/1.

⁵⁹ PRO, E 190/185/6 E 190/432/6, E 315/485, E 190/589/6.

⁶⁰ L.P. of Henry VIII, t. XIV, cz. w, s. 18.

⁶¹ Tamże, t. XV, s. 126 n.

⁶² PRO, E 190/3/2, E 190/7/8, E 190/8/1, E 190/185/6, E 190/589/6, E 315/485.

⁶³ M. Oppenheim *op. cit.*, s. 55 n. oraz K. Lepszy *Dzieje floty polskiej*. Gdańsk 1947, s. 26.

⁶⁴ Cal. S. P. Simancas, t. IV, 1587—1603, s. 488.

⁶⁵ V. Lauffer *op. cit.*, s. 34.

⁶⁶ H. Fiedler *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts*. „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins”. T. 68, 1928, s. 91.

⁶⁷ H. Samsonowicz *Handel zagraniczny Gdańska...*, s. 334.

Bardzo duże rozmiary obcego pośrednictwa w zakresie importu smoły i dziegiu bałtyckiego do Anglii nie pozwalają na wyciągnięcie jakichkolwiek wniosków z analizy rejestrów cła sundzkiego, które ujawniają ogromną przewagę Holendrów w tym handlu. Z dwóch zachowanych dla drugiej połowy XVI wieku pełnych ksiąg celnych Londynu za lata 1568 i 1588 wynika, że całość niemal angielskiego importu bałtyckiego smoły i dziegiu pochodziła z Gdańska i Elbląga, w mniejszym znacznie stopniu z Królewca i Rygi⁶⁸.

* * *

Zanalizowany wyżej materiał źródłowy, przede wszystkim rejestry cła sundzkiego oraz angielskie księgi celne, wyraźnie ukazał zależność angielskiego budownictwa okrętowego od bałtyckiej bazy surowcowej w drugiej połowie XVI wieku. Zanim bogactwa leśne Ameryki Północnej staną się w późniejszym okresie ważnym rezerwuarem dla stoczni angielskich, Anglia elżbietańska w poważnym stopniu opierała rozbudowę swojej floty wojennej i handlowej na produktach strefy bałtyckiej, w pierwszym rządzie na bogactwach leśnych Rzeczypospolitej. W zamian za sukno kupcy angielscy zaopatrywali się w portach polskich w len, konopie, liny okrętowe, żelazo, drewno, smołę i dziegieć, które stanowiły główną część angielskiego importu bałtyckiego w drugiej połowie XVI wieku.

⁶⁸ PRO, E 190/4/2 i E 190/8/1.

WYKAZ SKRÓTÓW

APC — Acts of the Privy Council of England; Cal. S. P. Dom. — Calendar of State Papers, Domestic; Cal. S. P. For. — Calendar of State Papers, Foreign; L. P. of Henry VIII — Letters and Papers, Foreign and Domestic, of the Reign of Henry VIII; PRO — Public Record Office w Londynie; WAP, Gd. — Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku.

РЕЗЮМЕ

Во второй половине XVI в. прибалтийские страны и в первую очередь Польша являлись для Англии самым важным источником (рынком) снабжения всем почти основным сырьём и полуфабрикатами, необходимыми для строительства кораблей. В настоящей статье дается подробный анализ английского импорта балтийских корабельных товаров на основе английских таможенных книг, датских реестров зундской пошлины и эльблонгских книг паловой пошлины

(Pfahlgeld). Эти товары составляли самую большую часть импорта Англии из балтийской зоны в елизаветинскую эпоху.

Среди балтийских корабельных товаров (naval stores) самое большое значение для Англии имели лен и конопля, полотно, снасти, железо, порох и другое военное снаряжение, дерево, смола и деготь. До тех пор, пока лесные богатства Северной Америки стали важным резервом для английских корабельных верфей, Елизаветинская Англия в большой степени опиралась в расширении строительства своего военного флота на материалы балтийской зоны.

SUMMARY

In the second half of XVIth century the Baltic countries, particularly Poland, established the most important equipment market of almost all fundamental raw and semi-processed materials indispensable for shipbuilding in England.

The author gives a detailed analysis of the Baltic naval stores which constituted greater part of Elizabethan England imports from the Baltic Zone—this analysis being based on the English customs books, Danish Sund Foll registres and Elbing port books.

Out of the Baltic naval stores England attached greatest importance to flax, hemp, linen, ship ropes, iron, powder and other arms, timber, pitch and tar. Before the rich woods of North America became an important source of the English shipyard supplies, Elizabethan England had based chiefly the development of its Navy and merchant ships on the Baltic Zone imports.