

Studia Maritima, vol. XXVIII (2015)

ISSN 0137-3587

DOI: 10.18276/sm.2015.28-01

*ANDRZEJ GROTH**

Słupsk

ANGIELSKA KOMPANIA WSCHODNIA W HANDLU BAŁTYCKIM

Słowa kluczowe: angielski handel bałtycki, Kompania Wschodnia, czasy nowożytnie

Streszczenie

Od XV stulecia stosunki handlowe Anglików z ziemiami nadbałtyckimi przybrały na sile i znaczeniu. Rynek bałtycki był ważnym odbiorcą angielskiego sukna, a jednocześnie zaopatrywał stocznie angielskie we wszystkie podstawowe surowce i półfabrykaty. Warto przypomnieć, że w drugiej połowie XVI w. surowce dla przemysłu okrętowego stanowiły od 1/2 do 3/4 angielskiego importu bałtyckiego, a wyroby tekstylne ponad 80% wartości angielskiego wywozu do krajów nadbałtyckich. Większość tych surowców była dostarczana przez gospodarkę państwa polsko-litewskiego, które do drugiej połowy XVII w. zachowało dominującą pozycję w wymianie handlowej Bałtyku z Zachodem.

W bałtyckim handlu angielskim dominowały trzy porty: Elbląg, Gdańsk i Królewiec. Wiodąca pozycja Elbląga wynikała z faktu usytuowania w tym mieście angielskiej Kompanii Wschodniej. Po zawarciu rozejmu w Altmarku (1629 r.) Kompania Wschodnia znalazła się praktycznie bez rezydencji, gdyż jej pobyt w Elblągu stał się bezcelowy ze względu na ograniczenia nałożone przez Sejm Rzeczypospolitej na handel z portami znajdującymi się w rękach szwedzkich. Po likwidacji kantoru Kompanii Wschodniej w Elblągu bałtycki handel elbląski przejął Gdańsk, Królewiec i częściowo porty inflancie. Od lat 80. XVII w. główny ciężar tego handlu przesunął się na porty szwedzkie.

* Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Historii i Politologii, andrzej@groth.pl.

Angielski handel bałtycki odbywał się głównie za pośrednictwem portów wybrzeża wschodniego: Londynu, Hull i Newcastle.

Basen Morza Bałtyckiego od dawna przyciągał uwagę kupców Wyspy jako obfity rynek zaopatrzenia w podstawowe dla gospodarki Anglii produkty żywnościowe, zwłaszcza zboże oraz surowce niezbędne do budowy angielskiej floty. Kupcy angielscy już w XIII w. zawijali do portów bałtyckich, dopiero jednak w XV w. stosunki handlowe Anglików z ziemiami nadbałtyckimi przybrały na sile i znaczeniu. W XV w., a zwłaszcza w XVI, w Anglii daje się zauważyć znaczny wzrost dynamizmu gospodarczego, demograficznego i politycznego. Rozwija się górnictwo, rzemiosło i przemysł, głównie sukienniczy. Można dostrzec coraz wyraźniejsze elementy wczesnokapitalistycznej produkcji. Wskutek utrzymania się w Anglii równocześnie wielu atrybutów feudalnej struktury społecznej przemysł nie mógł liczyć na masową konsumpcję i gwałtownie zaczął szukać rynków zbytu, zwłaszcza na tych terenach, gdzie miejscowa wytwórczość była słaba.

Ten poważny wzrost ekspansji gospodarczej, wyrażający się m.in. w zakładaniu wielu nowych kompanii handlowych (Kompania Moskiewska, Kompania Wschodnia, Kompania Hiszpańska, Kompania Turecka, Lewantyjska i inne) i podejmowaniu przez kupców i żeglarzy angielskich coraz odleglejszych wypraw zamorskich, był zależny od szybkiej rozbudowy floty morskiej¹. Kolejni przedstawiciele dynastii Tudorów otaczali opieką stocznie i przyczyniali się do rozwoju portów, szczególnie Londynu. Duże znaczenie dla Anglii miał więc chłonny rynek bałtycki z jego słabo rozwiniętą produkcją rzemieślniczą, będący ważnym odbiorcą angielskiego sukna, a jednocześnie zaopatrujący stocznie angielskie we wszystkie podstawowe surowce i półfabrykaty. Warto przypomnieć, że w drugiej połowie XVI w. surowce dla przemysłu okrętowego stanowiły od 1/2 do 3/4 wartości angielskiego importu, a wyroby tekstylne ponad 80% wartości angielskiego wywozu do krajów bałtyckich, wśród których głównym odbiorcą była Polska².

Penetracja handlowa Anglii na Bałtyku na większą skalę możliwa była dopiero po wyparciu Hanzy z pośrednictwa w handlu angielskim i uzyskaniu przez Anglików bardziej samodzielnej pozycji w wymianie z krajami nadbałtyckimi. Równocześnie z próbami ograniczenia przywilejów Hanzy na Wyspie rozwijała

¹ J.Z. Kędziński, *Dzieje Anglii 1485–1939*, t. 1: 1485–1830, Wrocław 1986, s. 376 i n.

² H. Zins, *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku*, Wrocław 1967, s. 217.

Anglia starania o uzyskanie i utrzymanie w rejonie bałtyckim stałego miejsca składu. Nasilenie tej penetracji przypadło na epokę Tudorów, a zwłaszcza czasy panowania Elżbiety I.

Zamknięcie w 1564 r. dla angielskich towarów Antwerpii, spór o cło w Sundzie i wreszcie wypowiedzenie w 1578 r. przez Hamburg kupcom angielskim prawa dalszego pobytu w tym mieście stworzyło niepewną sytuację dla Anglików zajmujących się handlem bałtyckim. Ich jedyną nadzieją na utrzymanie się nad Bałtykiem było stowarzyszenie się pod patronatem korony angielskiej w celu uzyskania oparcia i opieki w handlu. W 1579 r. Elżbieta I wydała przywilej tworzący Kompanię Wschodnią i przyznający jej monopol na handel bałtycki³.

Przedstawiciele nowo założonej Kompanii Wschodniej natychmiast podjęli starania o zlokalizowanie jej w Elblągu.

Sprzyjającą dla Anglii okolicznością w tych staraniach było wydanie przez Stefana Batorego (wobec odmowy uznania przez gdańszczan jego elekcji i złożenia hołdu królowi) zakazu handlu z Gdańskiem, skierowanie spławu wiślanego do Elbląga i zezwolenie na bezpośrednie kontakty handlowe szlachty z obcymi kupcami. W ten sposób powstała dla kupców angielskich wyjątkowo pomyślna sytuacja, skłaniająca do założenia w Elblągu składu i przeniesienia tam z Gdańska głównego ośrodka angielskiego handlu bałtyckiego, wolnego od różnych ograniczeń, z jakimi spotykali się do tej pory w Gdańsku. Sprzyjało Anglikom i to, że rada miejska Elbląga gotowa była przyznać ich kupcom wolny handel w mieście i inne przywileje. Już w styczniu 1580 r. w Anglii wydano zarządzenie, aby statki angielskie udające się na Bałtyk z Londynu, Hull, Newcastle, Ipswich oraz Lynn były wyładowywane jedynie w Elblągu. Oznaczało to, że od tego momentu Elbląg – mimo trudności formalnych czynionych przez Gdańsk i dwór polski – stał się jedynym miejscem składu na towary angielskie wwożone na Bałtyk. Faktycznie całkowite przeniesienie kupców angielskich z Gdańska do Elbląga nastąpiło w 1585 r. w wyniku zawarcia odpowiedniego układu między Kompanią Wschodnią i miastem.

Układ ten zapewniał członkom Kompanii Wschodniej m.in. swobodny handel w mieście, zarówno z obywatelami Elbląga, jak i przybyszami, oraz zakup w mieście budynków mieszkalnych, magazynów i spichlerzy. Jeśli porównamy go z układem zawartym wcześniej, w 1583 r., przez posłów Kompanii i władze

³ Genezę Kompanii Wschodniej omawia: H. Zins, *Geneza angielskiej Kompanii Wschodniej (Eastland Company) z 1579 r.*, „Zapiski Historyczne” 1964, t. 29, z. 3, s. 7–42; tenże, *Przywilej Elżbiety I dla angielskiej Kompanii Wschodniej*, „Rocznik Elbląski” 1966, t. 3, s. 70–104.

Elbląga (którego zatwierdzenia odmówił król), zauważymy, że usunięto w nim wszystko, co mogłoby zostać uznane za naruszenie praw króla polskiego. Brak w nim artykułów o wolnym handlu Anglików na terenie Rzeczypospolitej, wyłączności Elbląga jako jedyne miejsca składu dla towarów angielskich w handlu Anglii z Polską, o wolnościach religijnych Anglików, o przywilejach dla kupców elbląskich na terenie Anglii. Ograniczono także zakres autonomii Kompanii w Elblągu⁴. Traktat ten, mimo swojego tymczasowego charakteru, stał się na najbliższe półwiecze podstawą prawną angielskiego kantoru w Elblągu.

Wpływ, jaki wywierał kantor Eastland Company na wzrastający handel morski, pokazują pośrednio liczby ilustrujące wielkość ruchu żeglugowego w Elblągu. Opierając się na źródle niepełnym (nieobejmującym żeglugi wewnątrzbałtyckiej), jakim są rejestry cła sundzkiego, stwierdzić można, że w dziesięcioleciu poprzedzającym rok 1577 ruch statków z Elbląga do portów Europy Zachodniej był niewielki – wynosił przeciętnie 9 żaglowców rocznie, przy czym należy zaznaczyć, że z portu elbląskiego nie wypłynął ani jeden statek do portów angielskich i szkockich. Ówczesny angielski handel bałtycki skupiał się bowiem głównie w Gdańsku i częściowo w pobliskim Elblągowie Królewcu.

Zmiany w tym zakresie przyniósł mandat Stefana Batorego z 1577 r. zakazujący handlu z Gdańskiem i kierujący kupców i dostawców towarów Wisłą do Torunia i Elbląga. Od tego roku wzrosła liczba żaglowców płynących z Elbląga na zachód przez Sund, a od wielu lat po raz pierwszy pojawiły się w porcie elbląskim statki angielskie. W 1577 r. wpłynęło ich 5, w 1579 – 1, 1580 – 22, 1581 – 60, 1582 – 86, 1583 – 76, 1584 – 81, 1585 – 57. W 1585 r. statki bandery angielskiej stanowiły ponad połowę wszystkich żaglowców, które wpłynęły do portu elbląskiego⁵.

W okresie funkcjonowania w Elblągu kantoru Eastland Company średnio rocznie opuszczało elbląski port 141 żaglowców, a rzadko ich liczba spadała poniżej 100. Prawie połowa tych żaglowców kierowała się do portów angielskich bądź szkockich, wśród których pierwsze miejsce zajmował Londyn, kolejne – Hull i Newcastle.

⁴ P. Simson, *Danziger Inventar 1531–1591*, s. 942–945, [w:] *Inventare hansischer Archive des 16. Jahrhunderts*, Bd. 3, Münschen–Leipzig 1913; tenże, *Die Handelsniederlassung der englischen Kaufleute in Elbing*, „Hansische Geschichtsblätter” 1916, Bd. 12, H. 1–2; H. Fiedler, *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts*, „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins”, H. 68; K. Lepszy, *Stefan Batory a Gdańsk*, „Rocznik Gdański” 1932, t. 6.

⁵ A. Groth, *Handel morski Elbląga w latach 1585–1700*, Gdańsk 1988, s. 105.

Tabela 1. Ruch statków w porcie elbląskim w latach 1585–1625

Rok	Wypłynęło z Elbląga ogółem	W tym do portów angielskich i szkockich		Wypłynęło z Gdańska na zachód przez Sund	W tym statki angielskie i szkockie	
	liczba	liczba	%	liczba	liczba	%
1585	101	–	–	776	17	2,2
1586	169	–	–	1217	95	7,8
1587	179	–	–	1690	182	10,7
1594	167	76	45,5	1284	18	1,4
1596	187	69	36,9	1075	7	0,6
1597	209	81	38,8	1762	149	8,4
1599	164	69	42,1	927	6	0,6
1600	111	65	58,6	842	12	1,4
1601	135	67	49,6	871	36	4,1
1602	130	42	32,8	860	31	3,6
1603	130	48	36,9	1048	30	2,8
1605	98	55	56,2	924	45	4,8
1607	144	75	52,1	1021	43	4,2
1612	116	67	57,7	1093	53	4,8
1615	148	83	56,1	1018	69	6,7
1616	144	72	50,0	1065	76	7,1
1618	149	71	47,6	1418	38	2,6
1619	137	73	53,3	1208	31	2,5
1620	149	54	36,3	1072	24	2,2
1623	108	53	49,1	747	112	14,9
1625	93	49	52,7	403	32	7,9

Objaśnienie: myślnik oznacza brak informacji.

Źródło: A. Groth, *Ruch statków w porcie elbląskim w latach 1585–1700*, „Rocznik Gdański” 1977, t. 37, s. 46 i n.; *Tabeller over Skibsfort of Varetransport gennem Oresund*, del 1, København 1933, s. 30 i n.

Podstawowym towarem wywozu z Anglii na Bałtyk były wyroby przemysłowe, głównie sukno. Rejestry cła sundzkiego wykazują, że angielskie sukno stanowiło w XVI w. 85–92% całego zachodnioeuropejskiego eksportu do krajów nadbałtyckich. Głównym odbiorcą (do usadowienia się w Elblągu Kompanii Wschodniej) był Gdańsk (70–90%), a od utworzenia kantoru angielskiego w Elblągu właśnie ten kantor (powyżej 90%, wartości ok. 1 mln florenów), kolejnymi: Gdańsk (około 3%), Królewiec (około 7%) i Ryga (poniżej 1%)⁶. Jeśli chodzi o rodzaj sukna, był to przede wszystkim drogi, szeroki jego rodzaj, znany w Polsce

⁶ H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 196; A. Groth, *Ruch statków w porcie elbląskim...*, dz. cyt., s. 119.

pod nazwą sukno luńskie, oraz gorsza i tańsza, wyrabiana z wełny czesankowej, karazja, a także jej tańsza odmiana – dozens, a ponadto fałendysz, cajt, baje, sukno grube i północne. Wartość sukna sprowadzonego z Wyspy do Elbląga drogą morską wynosiła 87–94% wartości importu w ogóle. Obok sukna w grupie wyrobów przemysłowych znajdowały się także różne gatunki płótna, pończochy jedwabne i wełniane, koce, dachówki i cegły, płytki glazurowe. Były to jednak – biorąc pod uwagę ich wartość – ilości minimalne.

Na drugim miejscu po suknie pod względem wartości w angielskim handlu z Bałtykiem znajdowały się skórki i skóry. Przed założeniem Kompanii Wschodniej kupcy angielscy wywozili do krajów nadbałtyckich ok. 500 tys., pod koniec XVI w. do 1,5 mln sztuk rocznie. Angielski wywóz skórek i skór do krajów nadbałtyckich stanowił w drugiej połowie XVI w. ok. 80% całego zachodnioeuropejskiego eksportu tego produktu⁷.

Wśród skórek wywożonych przez kupców angielskich na Bałtyk (1–1,2 mln sztuk rocznie) większość stanowiły skórki królicze, zajmujące ponad 90% tego wywozu. Ponadto eksportowano skórki z tchórzy, lisów, jagniąt, owiec, kun, a nawet kotów. Oprócz skórek przywożono białą skórę garbowaną. Eksport jej z Anglii na Bałtyk był znaczny – wynosił od 20 do 130 tys. sztuk rocznie. Niemal cały ten eksport szedł do portów polskich – Elbląga (w 1595 r. – 87%) i Gdańska (w 1595 r. – 5%) i w pewnym stopniu do Królewca (w 1597 r. – 7%). Znaczna część przywożonych przez Anglików i Szkotów skórek szła przez Polskę dalej tranzytem, zwłaszcza do krajów niemieckich.

W grupie metali i minerałów wyróżniał się przede wszystkim wywóz ołowiu i cyny. Większość ołowiu w XVI w. płynęła z Anglii na Bałtyk za pośrednictwem Newcastle. Kupcy angielscy w latach 70. i 80. XVI w. skupiali w swoich rękach niemal całkowity eksport tych metali do krajów nadbałtyckich. Największe rozmiary eksport ołowiu osiągnął w latach 1584–1591 (średnio rocznie 800–900 funtów okrętowych). Od tego czasu zaznaczył się wyraźny spadek tego eksportu, który całkowicie ustał na początku XVII w.

W drugiej połowie XVI w. Anglicy posiadali również absolutną przewagę w bałtyckim wywozie cyny, która odgrywała jednak o wiele mniejszą rolę w ich bałtyckiej wymianie. Głównym odbiorcą bałtyckim angielskiego ołowiu i cyny były porty polskie, a następnie Dania, jeśli idzie o ołów, oraz Ryga w przypadku

⁷ H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 199.

cyny. Elbląg odbierał ok. 1/4 angielskiego ołowiu oraz 1/2 angielskiej cyny, wywiezionych na Bałtyk pod koniec XVI i na początku XVII w.⁸

Z pozostałych towarów wywożonych z portów angielskich wymienić należy ponadto: węgiel kamienny, ałun, kamienie szlifierskie i młyńskie oraz w znacznie mniejszych ilościach sól i towary kolonialne.

Tabela 2. Wskaźniki struktury importu do Elbląga z Anglii i Szkocji w latach 1587–1638 (%)

Rok	Grupa towarów							
	wyroby przemysłowe		towary kolonialne	ryby i tran	trunki	sól	opał, surowce i chemikalia	skóry i skórki
	ogółem	w tym sukno						
1587	89,1	89,1	0,1	–	–	0,4	1,0	9,4
1594	89,6	89,6	0,1	–	0,10	–	0,5	9,7
1597	92,9	89,7	–	–	0,01	–	0,4	6,7
1599	91,2	91,1	0,4	–	0,60	–	0,1	7,8
1600	89,4	89,2	0,7	–	0,90	0,3	0,1	8,6
1615	90,8	90,8	0,1	–	–	–	–	9,1
1616	94,3	94,2	0,2	–	–	–	0,1	5,4
1618	87,1	87,1	0,1	–	–	–	2,1	10,7
1619	94,5	94,4	–	–	0,10	–	–	5,4
1620	89,9	89,7	–	–	0,10	–	–	10,0
1638	83,2	83,2	2,7	–	–	–	14,1	–

Objaśnienie: myślnik oznacza, że zjawisko nie występuje.

Źródło: A. Groth, *Handel morski...*, dz. cyt., tab. 26.

Warto podkreślić, że w strukturze angielskiego eksportu do krajów nadbałtyckich ogromną przewagę miały sukna, przewaga ta rosła w całej drugiej połowie XVI w., osiągając ponad 90% wartości angielskiego wywozu bałtyckiego. Tego rodzaju struktura, oparta na ogromnej przewadze sukna, nie była jakąś specyfiką angielskiego handlu bałtyckiego, ale charakteryzowała cały handel zagraniczny Anglii.

Najważniejszą pozycję w bałtyckim imporcie Anglii stanowiły w drugiej połowie XVI w. towary służące do budowy i wyposażenia statków, a wśród nich len i konopie, płótno i liny, drewno i żelazo, smoła i dziegieć. Łączna ich wartość

⁸ Tamże, s. 205.

w całym przywozie angielskim z krajów nadbałtyckich w omawianym okresie wahała się w granicach 60–70% całego angielskiego importu bałtyckiego⁹.

Len niezbędny był w Anglii w związku z rozwijającym się w tym kraju budownictwem okrętowym. Stanowił podstawę materiałową do produkcji żagli oraz dostarczał surowca do uszczelniania kadłubów statków. Anglicy szukali go na rynku bałtyckim przede wszystkim w Gdańsku, a po 1580 r. w Elblągu w związku z przeniesieniem tam składu Kompanii Wschodniej. Elbląg był wówczas głównym dostawcą tego surowca na Wyspę (średnio rocznie 57 tys. kamieni). Według rejestrów komory celnej w Sundzie dostawy lnu z Elbląga do portów angielskich w latach 1600–1619 stanowiły ok. 82% ogółu angielskiego importu lnu ze strefy bałtyckiej.

Drugim ważnym dostawcą lnu do Anglii był w tym okresie Królewiec (około 17% importu angielskiego). Po likwidacji kantoru Eastland Company, pod względem ilościowym eksport lnu z portu elbląskiego do Anglii zmniejszył się – do nieco ponad 4 tys. kamieni średnio rocznie w latach 1680–1689 – a w latach 90. XVII stulecia zamarł¹⁰.

W tej sytuacji, wobec ciągle znacznego zapotrzebowania w Anglii na len, kupcy szukali innych rynków zakupu. Rejestry komory celnej w Sundzie notują wzrost udziału Gdańska w angielskim imporcie lnu ze strefy bałtyckiej (do 20% w latach 1630–1649) oraz Królewca (do 57%). W drugiej połowie XVII w. wzrósł znacznie udział Rygi¹¹ i Kłajpedy¹² w eksporcie tego produktu do Anglii. W eksporcie tym udział brało także Braniewo, z rocznym wywozem drogą morską w latach 1638–1700 sięgającym prawie 5,5 tys. kamieni¹³.

W zakresie importu potrzebnych do wyrobu lin i żagli konopi Anglicy zajmowali w handlu bałtyckim drugie miejsce po Holendrach. Rejonizacja tego przywozu, ustępującego znacznie pod względem rozmiarów importowi lnu, kształtowała się w drugiej połowie XVI w. podobnie jak rejonizacja lnu. Polski

⁹ Tamże, s. 217.

¹⁰ A. Groth, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 111; tenże, *Statystyka handlu morskiego Elbląga w latach 1585–1712, cz. 2: Wywóz drogą morską*, Słupsk 2007, tab. 4.

¹¹ H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 220–221.

¹² A. Groth, *Żegluga i handel morski Kłajpedy w latach 1664–1722*, Gdańsk 1996, s. 94–96. W liczbach bezwzględnych roczny wywóz lnu z Kłajpedy w latach 1664–1700 wahał się w granicach 11–45 tys. kamieni, co stanowiło 57% wywozu królewieckiego i ponad 18% eksportu ryckiego.

¹³ A. Groth, *Der Braunsberger Seehandel 1638–1700 im Vergleich zu den anderen Häfen des Frischen Haffs*, „Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermlands” 1989, Bd. 45, s. 14.

rynek miał dla Anglii i pod tym względem podstawowe znaczenie, gdyż prawie cały import bałtyckich konopi pochodził z terenu Rzeczypospolitej. Wywożono je przez Gdańsk, a po 1580 r. Elbląg – do 1628 r. przeciętnie rocznie 37 łasztów, co stanowiło 47% ilości sprowadzanej ze strefy bałtyckiej. Po tym roku eksport konopi z Elbląga na Wyspę zmalał w drastyczny sposób, a w drugiej połowie XVII w. miał jedynie charakter okazjonalny¹⁴. Przejął go Gdańsk i Królewiec, a w drugiej połowie XVII w. skuteczną rywalizację w eksporcie konopi podjęła Ryga¹⁵ i Kłajpeda¹⁶.

Do bardzo poszukiwanych przez Anglików towarów należały także produkty leśne, a wśród nich na pierwszy plan wysuwało się drewno, niezbędne przede wszystkim do budowy kadłubów okrętowych oraz wyposażenia statków w maszty. Wobec znacznego kurczenia się lasów w Anglii w XVI w. niezbędnego budulca dla przemysłu okrętowego Anglicy szukali nad Bałtykiem, chociaż głównym ich rynkiem zaopatrzenia w drewno, zwłaszcza maszty okrętowe, była Norwegia. Nad Bałtykiem, zwłaszcza w polskich portach, kupcy angielscy szukali klepki służącej do objania burt na statkach oraz wańczosu – lepszego jej gatunku. Poszukiwali oni tu także masztów okrętowych, belek, dyli i plansonów.

Najważniejszym dla Anglików portem wywozowym do wojny polsko-szwedzkiej z lat 1626–1629 był Gdańsk, a w późniejszym okresie wzrosła rola Królewca i Rygi jako eksporterów drewna na rynek angielski. W wywozie z Elbląga do Anglii surowiec ten nie odgrywał istotniejszej roli¹⁷.

Smoła i dziegieć to kolejne towary poszukiwane przez angielskie stocznie. Anglicy, obok Holendrów i miast hanzeatyckich, należeli do najpoważniejszych importerów tych produktów z ziem polskich. Według danych z rejestrów cła w Sundzie do końca lat 20. XVII w. porty polskie (Gdańsk i Elbląg) dostarczały 50–60% angielskiego importu smoły i dziegiu. Mniejszą rolę w tym eksporcie odgrywała Ryga i Królewiec. W drugiej połowie XVII w. wzrosło znaczenie, i to nie tylko na rynku angielskim, dziegiu oraz smoły norweskiej i szwedzkiej¹⁸. Po przeniesieniu Eastland Company do Gdańska eksport smoły z Elbląga do Anglii drastycznie się obniżył – do 15 łasztów rocznie w latach 1660–1669¹⁹.

¹⁴ A. Groth, *Statystyka...*, dz. cyt., cz. 2, tab. 4.

¹⁵ B.B. Doroszenko, *Torgowlja i kupeczestwo Rigi w XVII weke*, Riga 1985, tab. 18 i 19, s. 134.

¹⁶ A. Groth, *Żegluga i handel morski...*, dz. cyt., s. 100–101.

¹⁷ H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 241–242.

¹⁸ Tamże, s. 246.

¹⁹ A. Groth, *Statystyka...*, dz. cyt., cz. 2, tab. 4.

Koniecznością dla Anglii w XVI w. stał się import żelaza. Własna produkcja żelaza została zahamowana odczuwalnym w Anglii brakiem drewna potrzebnego do jego wytopu. Anglia sprowadzała w XVI w. żelazo głównie ze Szwecji za pośrednictwem miast hanzeatyckich, a przede wszystkim Gdańska. Gdańszczanie zaś ze Szwecji przywozili znaczne ilości tzw. osmundu, który przekuwali na miejscu na żelazo sztabowe i jego część sprzedawali drogą morską na Zachód, głównie do Anglii. Po utworzeniu Kompanii Wschodniej eksport ten przejął Elbląg²⁰, chociaż Anglicy nadal sprowadzali żelazo z Gdańska i Królewca.

Kupcy angielscy przywozili również z krajów nadbałtyckich niewielkie ilości miedzi, głównie węgierskiej, idącej tranzytem przez Polskę do Gdańska i Elbląga²¹.

Tabela 3. Wskaźniki struktury eksportu z Elbląga do Anglii i Szkocji w latach 1594–1638 (%)

Rok	Zboże	Inne płody rolnohodowlane		Towary leśne	Wyroby przemysłowe	Wytwory przemysłu spożywczego	Chemikalia, metale i minerały	Ryby	Reeksport
		ogółem	w tym len						
1594	14,6	52,5	48,9	13,1	9,4	0,10	10,1	0,20	–
1597	27,7	25,9	22,3	3,9	35,3	0,10	7,1	0,01	–
1599	–	65,8	61,0	10,8	12,0	–	7,3	0,10	4,0
1600	6,8	47,5	43,1	20,3	11,9	0,01	12,7	0,05	0,7
1615	41,5	40,8	31,2	7,2	8,7	–	1,8	–	–
1616	43,5	43,9	39,6	8,0	1,9	–	2,7	–	–
1618	57,9	31,7	24,7	5,4	2,6	–	2,4	0,03	–
1619	38,6	48,3	37,8	1,2	9,4	–	2,5	–	–
1620	9,3	62,9	59,0	7,0	14,9	–	5,2	0,70	–
1638	10,6	77,2	74,7	0,3	10,8	–	1,0	0,30	–

Objaśnienie: myślnik oznacza, że zjawisko nie występuje.

Źródło: A. Groth, *Handel morski...*, dz. cyt., tab. 25.

Z innych towarów – nieodgrywających jednak istotniejszej roli w wymianie Anglii z krajami nadbałtyckimi – wymienić należy zboże i jego przetwory (import zboża bałtyckiego miał dla Anglii znaczenie tylko w latach kryzysu

²⁰ Tamże, tab. 4.

²¹ H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 232.

żywnościowego na Wyspie), ryby (wyłącznie jesiotr i węgorz). Wyjątkowo, i to w niewielkich ilościach, wysyłano na Wyspę z Gdańska i Elbląga artykuły kolonialne: cukier, pieprz, rodzyunki, ryż, gałkę i kwiat muszkatołowy²².

Wracając do roli Elbląga w wymianie z Anglią, przypomnijmy, że z chwilą przejścia miasta przez Szwedów (1626 r.) Kompania Wschodnia została pozbawiona możliwości prowadzenia handlu z Rzeczpospolitą i obłożona kontrybucją w wysokości 15 tys. talarów. Konstytucja sejmowa z 1628 r. pozbawiła Kompanię jej dawnych prerogatyw za współpracę ze Szwedami w Elblągu. Jednocześnie na mocy tejże konstytucji monopol na handel angielskim sukniem został oddany Gdańskowi. W uchwale sejmowej czytamy: „dogadzając temu, aby przez Kompanię Angielską, która po te czasy miała swoją rezydencję w Elblągu i drogości sukien przyczyną była [...], obywatele państw naszych obciążeni więcej nie byli, przeto Kompanię tę Angielską tak w Elblągu, jak i w Prusach Królewskich i Książęcych, i w inszych wszystkich miastach państw naszych, tak koronnych jako i Wielkiego Księstwa Litewskiego, na zawsze kasujemy i unieważniamy, aby żadne sukna, jakiegokolwiek rodzaju i gatunku, które przez Kompanię Angielską wnoszone bywają do państw naszych i Wielkiego Księstwa Litewskiego, przypuszczane nie były. Tylko przez sam port miasta naszego Gdańska [...]”²³. Anglicy próbowali powetować straty, zwiększając obroty ze Szwecją, lecz handel ten okazał się mało opłacalny, gdyż kraj ten nie był w stanie nabyć takiej ilości towarów angielskich, które mogłyby zrównoważyć import angielski.

Po zawarciu rozejmu w Altmarku (1629 r.) Kompania Wschodnia znalazła się praktycznie bez rezydencji, gdyż jej dalszy pobyt w Elblągu stał się bezcelowy ze względu na ograniczenia nałożone przez sejm Rzeczypospolitej na handel z portami znajdującymi się w rękach szwedzkich.

Po rozejmie w Sztumskiej Wsi (1635 r.) elblążanie wznowili pertraktacje z wysłannikami króla Anglii. Zapewniali też kierownictwo Kompani Wschodniej o możliwości powrotu do miasta na dawnych zasadach. Szans na uchylene uchwały sejmowej z 1628 r. jednak nie było. Zamknął się rozdział dziejów miasta nazywany przez historyków okresem wpływów angielskich.

W okresie rewolucji angielskiej i republiki Kompania Wschodnia przestała praktycznie istnieć. Odbudowana po restauracji Karola II, nie uzyskiwała już takiego znaczenia, jak na przełomie XVI i XVII wieku. Nie otrzymała bowiem

²² A. Groth, *Statystyka...*, dz. cyt., cz. 2, tab. 4; zob. także M. Bogucka, *Handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław 1970, s. 68–69.

²³ A. Groth, *Kupcy angielscy w Elblągu w latach 1583–1628*, Gdańsk 1986, s. 33.

w 1660 r. odnowienia proklamacji założycielskiej (lecz jedynie potwierdzenie statutu), a bez niej nie miała żadnego znaczenia międzynarodowego. Początkowo dysponowała jeszcze gwarancjami państwowymi obrony przed Holendrami, które jednak po wprowadzeniu Aktów Nawigacyjnych straciły na znaczeniu. Zakaz posługiwania się obcymi statkami przyczynił się też do utraty przywilejów w Gdańsku²⁴.

W drugiej połowie XVII stulecia, mimo że struktura wymiany Anglii z krajami nadbałtyckim nie uległa zasadniczej zmianie, obserwujemy jednak w tych kontaktach poważny zwrot.

Sukno było nadal najważniejszym angielskim towarem eksportowym. Jednakże pod koniec XVII w. Anglicy nie byli już monopolistami w dostawach tego produktu na bałtycki rynek. Na rynku tym pojawiły się tańsze tekstylia holenderskie. Wzrosła też produkcja sukna niemieckiego, śląskiego, wielkopolskiego i szwedzkiego. Warto również podkreślić systematyczny spadek siły nabywczej społeczeństwa polskiego, pogłębiony siedemnastowiecznymi wojnami. Wśród portów bałtyckich pierwszoplanową pozycję odgrywał teraz Gdańsk. Rosła konkurencja portów szwedzkich oraz portów wschodniego wybrzeża Bałtyku, szczególnie Narwy, Rygi oraz Królewca.

W ostatnim ćwierćwieczu XVII w. towary kolonialne (do których w rejestrach sundzkich, oprócz towarów konsumpcyjnych, zaliczano również minerały i chemikalia) znalazły się na drugim miejscu pod względem wartości w eksporcie angielskim, a wśród nich zwłaszcza cukier (reeksport z Portugalii i Hiszpanii). Ten ostatni wysyłany był przede wszystkim do portów wschodniego Bałtyku – Rygi i Narwy.

Znacznie wzrósł angielski eksport wyrobów z metali kolorowych, których głównym odbiorcą był Gdańsk, a ponadto Królewiec, Ryga, Narwa i porty Szwecji.

W imporcie lnu i konopi z krajów bałtyckich w drugiej połowie XVII w. miejsce Gdańska, Królewca i Elbląga zajęła Ryga, posiadająca olbrzymie zaplecze upraw tych roślin, zwłaszcza w dorzeczu Dźwiny.

Rola polskich portów – Gdańska i Elbląga – szybko zaczęła się zmniejszać w eksporcie smoły do Anglii, a ich miejsce zajęła produkcja szwedzka i fińska,

²⁴ Zob. E.A. Mierzwa, *Anglia a Bałtyk w okresie rewolucji purytańskiej i restauracji*, Piotrków Trybunalski 2001, s. 168 i n.

podobnie jak popiołu i potażu na rzecz portów wschodniego Bałtyku – szwedzkich i norweskich.

Miedź w drugiej połowie XVII stulecia Anglicy przywozili bezpośrednio ze Szwecji, również żelazo i stal.

W drugiej połowie XVII w. obserwujemy także zwiększony angielski import zboża ze strefy bałtyckiej, przeznaczony na reeksport do państw basenu Morza Śródziemnego²⁵.

Bibliografia

- Bogucka M., *Handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław 1970.
- Doroszenko B.B., *Torgowlja i kupeczestwo Rigi w XVII weke*, Riga 1985.
- Fiedler H., *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis Anfang des 17. Jahrhunderts*, „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins”, H. 68.
- Groth A., *Kupcy angielscy w Elblągu w latach 1583–1628*, Gdańsk 1986.
- Groth A., *Handel morski Elbląga w latach 1585–1700*, Gdańsk 1988.
- Groth A., *Der Braunsberger Seehandel 1638–1700 im Vergleich zu den anderen Häfen des Frisches Haffs*, „Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermlands” 1989, Bd. 45.
- Groth A., *Żegluga i handel morski Klajpedy w latach 1664–1722*, Gdańsk 1996.
- Groth A., *Statystyka handlu morskiego Elbląga w latach 1585–1712, cz. 2: Wywóz drogą morską*, Słupsk 2007.
- Kędzierski J.Z., *Dzieje Anglii 1484–1830*, Wrocław 1986.
- Lepszy K., *Stefan Batory a Gdańsk*, „Rocznik Gdański” 1932, t. 6.
- Mierzwa E.A., *Anglia a Polska w epoce Jana III Sobieskiego*, Łódź 1988.
- Mierzwa E.A., *Anglia a Bałtyk w okresie rewolucji purytańskiej i restauracji*, Piotrków Trybunalski 2001.
- Simson P., *Danziger Inventar 1531–1591*, [w:] *Inventare hansischer Archive des 16. Jahrhunderts*, Bd. 3, München–Leipzig 1913.
- Simson P., *Die Handelsniederlassung der englischen Kaufleute in Elbing*, „Hansische Geschichtsblätter” 1916, Bd. 12, H. 1–2.
- Zins H., *Geneza angielskiej Kompanii Wschodniej (Eastland Company) z 1579 r.*, „Zapiski Historyczne” 1964, t. 29, z. 3.

²⁵ Tamże, s. 68 i n.; tenże, *Anglia a Polska w epoce Jana III Sobieskiego*, Łódź 1988, s. 62 i n.

Zins H., *Przywilej Elżbiety I dla angielskiej Kompanii Wschodniej*, „Rocznik Elbląski” 1966, t. 3.

Zins H., *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku*, Wrocław 1967.

THE EASTLAND COMPANY IN THE BALTIC TRADE

Keywords: English Baltic trade, the Eastland Company (North Sea Company/the Company of Merchants of the East), modern times

Abstract

In the 15th century the economic relations between England and the Baltic countries became more intensified. The Baltic market was an important receiver of English cloth, and – at the same time – supplied the English shipyards with all the basic raw materials and semi-finished products. It is worth reminding that in the mid-16th century raw materials for the shipbuilding industry accounted for 1/2 to 3/4 of the Baltic exports to England, and textile products accounted for 80% of the value of the English imports to the Baltic countries. Most of these raw materials were delivered by the economy of the Polish-Lithuanian state, which up to the middle of the 17th century kept the dominant position in the commercial exchange between the Baltic region and the West of Europe.

The key role in the Baltic trade with England was played by three ports: Elbląg (Elbing), Gdańsk (Danzig) and Królewiec (Königsberg). The prominent role of Elbląg resulted from the fact that the Eastland Company had its headquarters there. After the truce in Altmark was signed (1629) the Eastland Company practically lost its headquarters as its stay in Elbląg became pointless because of the restrictions imposed by the Polish *Sejm* (Parliament) on the trade with the ports under the Swedish rule. After the liquidation of the Eastland Company's office in Elbląg the port's participation in the Baltic trade was taken over by Gdańsk, Królewiec and partly by the Livonian ports. Since the 1680s the Baltic trade concentrated in the Swedish ports.

In England the ports that participated in the Baltic trade were mainly the ones from the Eastern coast: London, Hull and Newcastle.