

Studia Maritima, vol. XXVIII (2015)

ISSN 0137-3587

DOI: 10.18276/sm.2015.28-02

*JERZY TRZOSKA**

Słupsk

ŻEGLUGA MIĘDZY SZTOKHOLMEM A GDAŃSKIEM OD POTOPU DO WIELKIEJ WOJNY PÓLNOCNEJ

Słowa kluczowe: żegluga Sztokholm–Gdańsk, typy statków, handel marynarski, druga połowa XVII i początek XVIII w.

Streszczenie

Nawet w latach polsko-szwedzkich konfliktów zbrojnych, mimo oficjalnie ogłaszanych blokad i stosowania represji, nadal funkcjonował ruch żeglugowy pomiędzy największymi portami wrogich państw, np. w latach 1655–1660 ze Sztokholmu do Gdańska wypłynęło 25 jednostek, w kierunku odwrotnym – 41 statków. W latach powojennych kontakty żeglugowe Sztokholmu z Gdańskiem stanowiły od 2,5 do 10,5% ogółu ruchu statków szwedzkiej metropolii.

W rejsach przeważały jednostki o mniejszym tonażu, od 30 do 40 łasztów, co ułatwiało w sezonie żeglugowym wielokrotne kursy statków z polskim zbożem do portów szwedzkich.

Spośród żaglowców, w drugiej połowie XVII w. najczęściej spotkamy szkuty, na które przypada niemal połowa zapisów sztokholmskiej komory celnej. W pierwszym dwudziestoleciu XVIII w. najczęściej wymieniano galioty (50%), których tonaż mieścił się w przedziale od 12 do 60 łasztów (przeciętnie około 30 łasztów).

W latach pokojowych, w obsłudze żeglugi pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem, największy był udział własnych flot Gdańska (24,5%) i Sztokholmu (18,5%). Następne

* Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Historii i Politologii.

4 bandery, każda z 10–11% udziałem, to porty Pomorza Szwedzkiego (Stralsund, Wismar) oraz Anglia ze Szkocją i Holandia. Jednakże w latach wielkiej wojny północnej dominowali Holendrzy z prawie 40% udziałem (przy 11% w drugiej połowie XVII w.). Na drugim miejscu plasowały się statki pod banderą Sztokholmu (24%). Znaczny spadek odnotowały żaglowce gdańskie, z 25% w latach 1661–1680 do 9% w pierwszym dwudziestoleciu XVIII w.

Załogi statków obsługujących żeglugę ze Sztokholmu do Gdańska mogły zabierać w celach handlowych niewielkie ładunki własne. Dominowały towary żelazne, zwłaszcza najczęściej wywożone wówczas ze Szwecji żelazo w sztabach. Udział załóg w wywozie tego asortymentu do Gdańska wyniósł ponad 4%. Na drugim miejscu znalazły się „towary leśne” (deski, drewno opałowe, smoła, dziegieć), jednak znaczna ich część była przeznaczona na potrzeby bieżącej eksploatacji żaglowca (np. roboty konserwacyjno-rentowe), mniej na potrzeby handlu.

Prawidłowe funkcjonowanie gospodarki opartej na morskiej wymianie handlowej na pierwszy plan wysuwa problematykę środków transportu, umożliwiających przewóz masy towarowej do portów partnerów wymiany. Jeśli chodzi o żeglugę i handel pomiędzy największymi emporiami Szwecji i Rzeczypospolitej, to XVII w. i pierwsze dwudziestolecie XVIII w. stanowiły kontynuację zadzierzgniętych już znacznie wcześniej związków gospodarczych. Należy jednak podkreślić, że płynność i normalny rytm wymiany zakłócały liczniejsze niż w poprzednim okresie konflikty zbrojne, w których ważnym teatrem były wody mórz północno-zachodniej Europy. Szwecja i Polska, pozostające ze sobą w stanie wojny w latach 1655–1660 i 1700–1721, wpisywały się również w ten scenariusz.

W Archiwum Miejskim Sztokholmu (Stadsarkivet) znajduje się bogaty i różnorodny zespół akt dokumentujący gospodarkę finansową szwedzkiej metropolii¹. Sporządzane dla poszczególnych lat księgi stanowią systematyczny i dokładny wykaz dochodów z tytułu różnych opłat i podatków miejskich, a wśród nich, interesujący nas, specjalnie wyodrębniony dział dotyczący poboru w porcie sztokholmskim cła, tzw. *culagi* (*tolagen*).

W niniejszym tekście wykorzystałem informacje z ksiąg portowych rejestrujących jedynie ruch wyjściowy statków, gdyż zasób wiadomości w źródłach

¹ Stadsarkiv Stockholm, Stockholms stads enskilda räkenskaper verificationer och specialer [dalej: Stockholms stads enskilda].

odnotowujących kierunek odwrotny, tzn. statki przybywające do Sztokholmu, jest dużo skromniejszy, pełen luk, jeśli chodzi o najistotniejsze dane dotyczące spraw żeglugi².

Źródło, aczkolwiek niewolne od mankamentów, dostarcza wiele danych na temat kontaktów żeglugowych i obrotów handlowych największego szwedzkiego portu. Z zakresu stosunków żeglugowych znajdujemy tam istotne wiadomości, pozwalające na ustalenie udziału bander w obsłudze żeglugi na szlaku Sztokholm–Gdańsk, tonażu i typu statku, portów macierzystych, szyprów (*hemma*) czy handlu własnego załóg.

Wartość i znaczenie wymienionych źródeł sztokholmskich dostrzegli i docenili już wcześniej Maria Bogucka i Marian Biskup, publikując solidnie udokumentowane opracowania na temat kontaktów handlowo-żeglugowych Sztokholmu z Gdańskiem w XVI w. i w pierwszej połowie XVII w.³

Z badań szwedzkich dużą wartość zachowuje wydawnictwo statystyczne Bertila Böethiusa i Eliego F. Heckschera⁴.

Autorzy wydanego w 2002 r. pierwszego tomu *Historii Sztokholmu* wskazują na podstawowe znaczenie dzieła wspomnianych autorów także dla historii gospodarczej Sztokholmu⁵. Jednakowoż statystyka opracowana przez B. Böethiusa i E.F. Heckschera obejmuje głównie handel zagraniczny Szwecji, w tym rzecz jasna, jej głównego portu – Sztokholmu, na dalszym planie pozostawiając sprawy żeglugi. Wydawcy nie sięgnęli do materiałów z Archiwum Miejskiego, poprzestając na mniej kompletnych chronologicznie źródłach z Archiwum Państwowego (Riksarkivet). Wartość badawcza materiałów sztokholmskich dla drugiej połowy XVII i początku XVIII w. zasygnalizowałem już we wcześniej opublikowanych artykułach⁶.

² Dla drugiej połowy XVII w. wykorzystałem księgi z lat 1661–1680, pozostałe – do końca XVII w. – nie zawierają danych z zakresu żeglugi. Informacje dotyczące lat potopu szwedzkiego czerpię z wcześniej opublikowanych opracowań – zob. przyp. 4; z okresu wielkiej wojny północnej zachowały się księgi z lat: 1701–1703, 1705, 1707–1709, 1714–1720.

³ M. Biskup, *Handel Gdańska ze Sztokholmem na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 4, s. 36–49; M. Bogucka, *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego: handel Gdańsk–Sztokholm w 1643 roku*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 4, s. 44–57.

⁴ *Svensk handelsstatistik 1637–1737*, utgiven av B. Böethius, E.F. Heckscher, Stockholm 1938.

⁵ *Staden på vattnet*, t. 1: (1252–1850), utgiven av L. Nilsson, Stockholm 2002, s. 281.

⁶ J. Trzoska, *Handel polsko-szwedzki w latach „potopu” na przykładzie kontaktów Gdańska ze Sztokholmem*, [w:] *Relacje polityczno-gospodarcze w rejonie Bałtyku XVII–XX w. Materiały z konferencji naukowej z 5 grudnia 1995*, red. C. Ciesielski, Gdańsk 1996, s. 35–47; tenże, *Zmienne*

Z dwu głównych, ściśle z sobą związanych, kwestii – handlu i żeglugi – podejmuję problematykę żeglugową, pozostawiając na dalszym planie zagadnienia wymiany handlowej, które zostaną opracowane w dalszym etapie prac badawczych. W niniejszym artykule zasadniczą uwagę pragnę skupić na następujących kwestiach: udziale bander w żegludze pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem, tonażu kursujących na tej trasie statków, charakterystyce typów żaglowców oraz handlu własnym załóg obsługujących wymianę.

1. Udział bander

Nawet w latach polsko-szwedzkich konfliktów zbrojnych, mimo obustronnie ogłaszanych blokad i zapowiedzi represji, odbywał się ruch żeglugowy pomiędzy największymi portami wojujących z sobą Polski i Szwecji. I tak w latach wojny 1655–1660 z Gdańska do Sztokholmu wypłynęło 41, w kierunku odwrotnym 25 jednostek⁷. W porównaniu z latami przedwojennymi nastąpił znaczny spadek ruchu żeglugowego, np. w jednym tylko roku 1643 opuściły port sztokholmski, udając się nad ujście Wisły, 43 żaglowce, a przyplłynęły stamtąd 32 jednostki⁸.

Udokumentowane funkcjonowanie żeglugi w skrajnie niebezpiecznych warunkach konfliktu (potopu szwedzkiego) pokazuje dowodnie, jak silna była wola podtrzymywania tak niezbędnych dla obu stron kontaktów handlowych.

Należy jednak stwierdzić, że pod względem statystycznym w globalnym ruchu żeglugowym Sztokholmu ruch żeglugowy z Gdańskiem był dość skromny, np. w latach 1661–1680 przeciętnie rocznie opuszczały Sztokholm 434 jednostki, w tym zaledwie 30 deklarowało rejs nad ujście Wisły, co stanowi niecałe 6%. W poszczególnych latach dochodziło nieraz do znacznych rozbieżności: od 2,4% w roku 1673 do 10,4% w 1678 r. Jeśli zważyć, że duża część żaglowców z największego portu Szwecji płynęła poza Sund, można uznać, iż w żegludze ograniczonej do Bałtyku Gdańsk zaliczał się do poważnych partnerów szwedzkiej metropolii.

W drugiej połowie XVII w., najczęściej na szlaku Sztokholm–Gdańsk, kursowały żaglowce własnych flot. W latach 1661–1680 aż 25% rejsów przypadło

koniunktury w handlu i żegludze gdańskiej, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: 1655–1793, s. 83, 87, 92; tenże, *From the Issues of Navigation between Stockholm and Gdańsk in the First Half of the 18th Century*, „*Studia Maritima*” 2007, vol. 20, s. 51–63.

⁷ J. Trzoska, *Handel polsko-szwedzki...*, dz. cyt., s. 39.

⁸ M. Bogucka, *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego...*, dz. cyt., s. 45.

na statki gdańskie, a na sztokholmskie 18,5%. Następne miejsca (10–11% udziału) zajmowały bandery: Stralsundu, Wismaru, Holandii, Anglii i Szkocji. Na pozostałe porty przypadło około 14%, z których tylko brandenburski Kołobrzeg i szwedzki Kalmar osiągnęły 3% udziału⁹.

Lata wielkiej wojny północnej 1701–1720 wprowadziły do tego obrazu zasadnicze zmiany. Największy udział w żegludze do Gdańska nadal zachowały statki bandery sztokholmskiej – aż 85 rejsów, czyli 32,4% ogólnego ruchu do Gdańska w latach 1701–1720. Znakomita ich większość przypadła jednak na lata dominacji szwedzkiej na Bałtyku (do 1709 r.). Na drugim miejscu znalazły się żaglowce holenderskie, z 63 rejsami (24%). Z racji perturbacji wojennych spadł udział bandery gdańskiej do 31 rejsów (11,8%). Na kolejnych miejscach znalazły się statki lubeckie i stralsundzkie (po 21 rejsów – 8%) i z Wielkiej Brytanii (13 rejsów – 5%)¹⁰.

W kontekście przedstawionych informacji nie można pominąć zasadniczego znaczenia konsekwencji bitwy połtawskiej z 1709 r. dla żeglugi sztokholmsko-gdańskiej. Wchodzący na Bałtyk Rosjanie dążyli do blokady szlaków żeglugowych do wrogich wobec nich portów. Za taki uznano też Gdańsk, pomimo że oficjalnie uczestniczył on jako część Rzeczypospolitej w koalicji antyszwedzkiej¹¹.

Nie dziwi więc, że w latach 1714–1719 o 1/4 zmniejszyła się liczba wypłynięć ze Sztokholmu nad Motławę (z 20 do 15). Prawie całkowicie wyeliminowano banderę szwedzką, np. w 1719 r. nie wypłynął do Gdańska ani jeden statek szwedzki. Powstałą lukę skutecznie wypełnili pływający pod neutralną banderą Holendrzy i lubeczanie. W latach 1714–1719 przeciętnie rocznie opuszczało port sztokholmski, deklarując rejs nad ujście Wisły, 10 jednostek holenderskich i 4 lubeckie¹².

Odrębnego potraktowania wymaga kwestia udziału w żegludze statków gdańskich. Te z żaglowców, które obierały kurs na porty szwedzkie, nie oglądając

⁹ Stockholms stads enskilda, 1666–1680; J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów żeglugowych pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w drugiej połowie XVII w.*, [w:] *Po obu stornach Bałtyku. Wzajemne relacje między Skandynawią a Europą Środkową*, red. J. Harasimowicz, P. Oszczańowski, M. Wisłocki, Wrocław 2006, s. 451.

¹⁰ J. Trzoska, *From the Issues of Navigation...*, dz. cyt., s. 54.

¹¹ Tenże, *Gdański handel i żegluga wobec zmian układu sił w Europie podczas wielkiej wojny północnej*, „Słupskie Studia Historyczne” 2010, nr 16, s. 51–58; tenże, *Kaprzy króla Augusta Mocnego (1716–1721). Z problematyki morskiej czasów saskich*, Prace Centralnego Muzeum Morskiego, t. 9, red. A. Zbierski, Gdańsk 1993, s. 16 i n.

¹² Stockholms stads enskilda, 1714–1719; J. Trzoska, *Z zagadnień żeglugi pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Miscellanea pomorskie*, red. W. Skóra, Słupsk 2008, s. 34–35.

się na rosyjskie zakazy, nie były atakowane przez Szwedów z racji dostarczania na tamtejszy rynek pożądaných artykułów, głównie zboża i wiktualiów. Zagrożenie niepomernie wzrosło po bitwie pod Połtawą, kiedy na Bałtyku pojawiła się flota rosyjska. Wtedy już świadomie podejmowano ryzyko utraty statku i ładunku, gdyż spotkanie z okrętami rosyjskimi najczęściej kończyło się sekwestrem lub konfiskatą. Mimo to ryzyko musiało się opłacać, skoro w latach 1714–1720 wypłynęło ze Sztokholmu nad ujście Wisły 27 statków gdańskich, przy zaledwie 4 odnotowanych przez pisarzy komory celnej w latach 1701–1709¹³.

Trzeba jednak z naciskiem podkreślić, że zatrzymywane przez Szwedów żaglowce bandery gdańskiej, płynące do innych niż szwedzkie portów, traktowano z całą surowością prawa. Zgodnie z postanowieniami wydawanych przez władze państwowe regulaminów uznawano je za należące do portu państwa wchodzącego w skład koalicji antyszwedzkiej. Tylko od połowy 1716 r. do lipca następnego roku wprowadzono i skonfiskowano 10 gdańskich statków handlowych wraz z ładunkiem. Łączny tonaż utraconych żaglowców wyniósł 985 łasztów, czyli około 15% ogólnego tonażu floty handlowej Gdańska. Całość strat wyceniono na 530 tysięcy florenów¹⁴.

Widać, że perspektywa nadzwyczajnych zysków musiała być silniejsza od realnych zagrożeń czyhających na morzu.

2. Tonaż

Wielkości tonażowe jednostek kursujących na szlaku Sztokholm–Gdańsk nie odbiegały od ówczesnych standardów charakterystycznych dla żeglugi bałtyckiej. Przeciętna wielkość, wyliczona dla wszystkich typów statków pływających na tej trasie, wynosiła 29 łasztów¹⁵ i znacznie ustępowała tonażowi statków uprawiających handel dalekomorski, wychodzący poza cieśniny sundzkie. Tak np. tonaż 23 jednostek gdańskiej pełnomorskiej floty handlowej mieścił

¹³ Stockholms stads enskilda, 1701–1709; o zagrożeniu i konsekwencjach rosyjskich działań wobec Gdańska zob. J. Trzoska, *Rosyjskie ingerencje w handel i żeglugę gdańską w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Sąsiedztwo nadbałtyckie XVI–XX w. (Bałtyk – Elbląg – Gdańsk – Rosja). Zbiór studiów*, red. A. Romanow, Płock–Iława–Elbląg 2005, s. 21–42.

¹⁴ J. Trzoska, *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, t. 8, red. P. Smolarek, Gdańsk 1979, s. 31; tenże, *Działania wojenne a handel gdański w pierwszej połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5, s. 265–266.

¹⁵ J. Trzoska, *Aus der Problematik der Schifffahrtskontakte zwischen Stockholm und Danzig in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2004, vol. 17, s. 26; tenże, *Zmienne koniunktury w handlu i żegludze...*, dz. cyt., s. 91.

się w granicach 91–200 łasztów¹⁶, znacznie przewyższając wielkości tonażowe statków obsługujących handel pobliskiego Elbląga z krajami skandynawskimi (10–45 łasztów)¹⁷. Okazjonalnie opuszczały Sztokholm, udając się nad Motławę jednostki większe, powyżej 50, a nawet 100 łasztów, najczęściej holenderskie, angielskie lub szkockie.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na wyniki badań Marii Boguckiej nad zmianami tonażu w handlu bałtyckim w XVII w. Badaczka wykazała, że występuje zauważalny związek pomiędzy zmianami w strukturze towarowej strefy bałtyckiej a tonażem jednostek holenderskich uczestniczących w wymianie. W drugiej połowie stulecia rośnie znaczenie wywozu z Bałtyku lżejszych „surowców leśnych” kosztem cięższych zbóż. Do transportu zboża, towaru ciężkiego i pojemnego, angażowano większe statki, o wyporności od 80 do 140 łasztów. Zaznaczający się w drugiej połowie XVII w. spadek bałtyckiego eksportu zboża zmniejszał zapotrzebowanie na duże jednostki. W rezultacie na Bałtyk wypływały częściej niż dotychczas żaglowce mniejsze, o przeciętnym tonażu, szacowanym na 80 łasztów¹⁸.

Przytoczone ustalenia M. Boguckiej znajdują potwierdzenie w źródłach sztokholmskich. Otóż w latach 60. i 70. XVII w. przeciętna wielkość statku holenderskiego płynącego ze Sztokholmu do Gdańska wyraźnie zmniejszyła się – wynosiła zaledwie 43 łaszt, a angielskiego była o 15 łasztów większa¹⁹.

W pierwszych dziesięcioleciach XVIII w. tonaż jednostek na tym szlaku nie uległ większym zmianom. Przeciętna wielkość żaglowców bandery sztokholmskiej i gdańskiej oscylowała między 28 a 30 łasztami. Gdy włączymy do tych obliczeń statki holenderskie i brytyjskie, przeciętny tonaż wzrośnie o 10–12 łasztów²⁰.

Wart odnotowania jest widoczny progres tonażowy jednostek holenderskich, co należy wiązać z dużym wzrostem zapotrzebowania na zboże z racji utraty przez Szwecję na rzecz Rosji rolniczych terenów na południowo-wschodnim pobrzeżu

¹⁶ Dane z 1691 r. zob. A. Groth, *Rozwój floty i żeglugi gdańskiej w latach 1660–1700*, Gdańsk 1974, s. 49.

¹⁷ A. Groth, *Handel morski Elbląga z krajami Skandynawii w drugiej połowie XVIII w.*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1980, t. 10, s. 17.

¹⁸ M. Bogucka, *Gdańsk a rewolucja w handlu bałtyckim XVII w.*, [w:] *Strefa bałtycka w XVI–XVIII w. Polityka – społeczeństwo – gospodarka. Ogólnopolska sesja naukowa zorganizowana z okazji 70-lecia urodzin Profesora Edmunda Cieślaka*, red. J. Trzoska, Gdańsk 1993, s. 115–121.

¹⁹ J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów żeglugowych...*, dz. cyt., s. 450.

²⁰ Stockholms stads enskilda, 1701–1720; J. Trzoska, *Z zagadnień żeglugi...*, dz. cyt., s. 37–38.

Bałtyku. W przewozach do portów szwedzkich zaczęły aktywnie uczestniczyć wtedy pojemniejsze, większe tonażowo statki „szyprów Europy”, jak wówczas nazywano Holendrów.

3. Typy statków

W źródłach sztokholmskiej komory celnej w stosunku do sporej części żaglowców udających się do Gdańska zachowały się też adnotacje dotyczące typu jednostki²¹.

W drugiej połowie XVII w. najczęściej wymieniane są szkuty, na które przypada połowa zapisów. Ten płaskodenny i bezpokładowy pojazd o prostych kształtach i mocnej konstrukcji zaopatrzony był w jeden maszt z żaglem i częściej używany był na wodach śródlądowych do przewozu ładunków masowych. Spotykano go również w morskiej żegludze przybrzeżnej. Jego częsta obecność na szlakach do portów szwedzkich i nad Motławę wiązała się z transportem takich towarów, jak zboże, popioły, różne asortymenty żelaza i drewna. Najczęściej używane były szkuty o tonażu od 20 do 30 łasztów, aczkolwiek nośność największych sięgała nawet 40–60 łasztów²². W rejsach ze Sztokholmu do Gdańska daje się zauważyć wielką rozpiętość tonażową – od 8 do 53 łasztów (przeciętnie 26 łasztów).

Na drugim miejscu, z 13-procentowym udziałem, plasowały się galioty. Były to małe, dwumasztowe statki żaglowe, wywodzące się od weneckich galer. W XVII i XVIII w. typ ten rozpowszechnił się również na wodach północnej Europy²³. Na szlaku Sztokholm–Gdańsk kursowały galioty o wyporności od 10 do 50 łasztów (przeciętna: 23 łaszty).

W znacznie skromniejszym zakresie występowały statki typu bojer i krajer. Bojer zaliczał się do niewielkich holenderskich statków żaglowych, jedno- lub dwumasztowych, o karawelowej budowie kadłuba. Typ ten spotykano dość

²¹ Dla lat 1661–1680, 1701–1720 odpowiednio 280 i 107 zapisów – Stockholms stads enskilda, 1661–1680; Stockholms stads enskilda, 1701–1720; J. Trzoska, *From the Issues...*, dz. cyt., s. 59–61.

²² S. Kutrzeba, *Żeglarstwo wiślane w czasach Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1918, s. 2–3; B. Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*, Berlin 1914, s. 90; S. Gierszewski, *Wisła w dziejach Polski*, Gdańsk 1982, s. 102–103.

²³ H. Szymański, *Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Ost- und Nordseeküsten vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart*, Berlin 1934, s. 81, 88; *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Okręty i żegluga*, red. Z. Grzywaczewski, Warszawa 1977, s. 87.

często w XVI–XVIII w. na akwenach północnoeuropejskich²⁴. Przeciętny tonaż bojerów wypływających do Gdańska wynosił ok. 26 łasztów.

Krajer (krejer), znany już w średniowieczu jednomasztowy żaglowiec transportowy, był mniejszy od kogi. Kursował też na wodach Bałtyku i akwenach przyległych. Kadłub miał przykryty częściowym pokładem na dziobie i na rufie. Przestrzeń przeznaczona na ładunek pozostawała odkryta. Pojemność tego typu żaglowców była bardzo różna, od 20 do 100 łasztów²⁵, z tym że tonaż jednostek obsługujących żeglugę do Gdańska wahał się od 20 do 50 łasztów (przeciętna: 33 łaszt).

Sztokholm opuszczały też większe żaglowce, najczęściej holenderskie, angielskie i szkockie, które po rozładunku płynęły do Gdańska po ładunek powrotny. Pisarze komory sztokholmskiej nie precyzowali jednak dokładniej, jakiego typu były te statki, odnotowując tylko, iż był to *farkost* lub *skepp*, czyli po prostu statek. Analiza 69 adnotacji na ten temat wskazuje na pewną prawidłowość. Otóż termin *farkost* odnosił się najczęściej do statków pełnomorskich, o średniej wielkości około 35 łasztów (z wahaniami od 8 do 60), natomiast terminem *skepp* na ogół określano większe żaglowce, których tonaż zawierał się między 20 a 200 łasztów (przeciętnie 65 łasztów)²⁶. Najprawdopodobniej we wspomnianych już dwóch grupach żaglowców mieściła się niewymieniona w zapisach *in extenso* fleuta. Był to coraz częściej spotykany w portach europejskich, udoskonalony typ statku handlowego, skonstruowany w końcu XVI w. w holenderskim ośrodku w Horn, odznaczający się większą szybkością i zwrotnością, przy zwiększonej przestrzeni ładunkowej. Jak twierdzi M. Bogucka, w XVII stuleciu fleuty zdominowały holenderską flotę handlową²⁷.

Warto wspomnieć o jeszcze jednym typie żaglowca, który w latach 60. i 70. XVII w. dość często kursował na szlaku znad ujścia Wisły do szwedzkiej metropolii. Chodzi o żaglowce o bardzo skromnym tonażu służące do przewożenia żywych karp, charakteryzujące się nośnością od 2 do 4 łasztów (*karpesump*, *karpesfarkost*). Z 1671 r. pochodzi informacja, że na jednym z nich – trzyłasztowym – przewieziono do Sztokholmu 1020 sztuk karp, wycenionych na 1200 srebrnych szwedzkich talarów²⁸. Jeśli chodzi o udział ilościowy, to ten typ żaglowca

²⁴ *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich...*, dz. cyt., s. 30.

²⁵ Tamże, s. 146; K. Lepszy, *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1947, s. 18.

²⁶ J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów żeglugowych...*, dz. cyt., s. 450.

²⁷ M. Bogucka, *Gdańska rewolucja w handlu...*, dz. cyt., s. 118.

²⁸ *Stockholms stads enskilda*, 1671: 1, s. 174a.

przewyższał nawet bojery i krajery, gdyż odbył on prawie 7% wszystkich zarejestrowanych w sztokholmskiej komorze celnej w latach 1661–1680 rejsów do Gdańska²⁹.

Pierwsze dwudziestolecie XVIII w. wniosło istotne zmiany do statystyki typów statków obsługujących żeglugę między Sztokholmem a Gdańskiem. Na czoło wysunęły się galioty – ich udział w globalnej statystyce ruchu żeglugowego na tej trasie ocenia się na 47%. Przeciętna nośność galiota wynosiła 28 łasztów, oscylując między 12 a 60 łasztami. Radykalnie, bo do 2%, zmniejszyła się częstotliwość kursów dominujących wcześniej skut. Natomiast znacznie częściej źródła wymieniają krajery. Ich udział w rejsach do Gdańska wzrósł do 25%, a tonaż wahał się od 20 do 50 łasztów, z przeciętną 33 łaszt³⁰.

Pośród innych typów żaglowców 15 razy pojawiły się w zapisach komory nieobecne w poprzednim okresie jachty. Pojemność ich wahała się od 5 do 15 łasztów. Przeważnie były to szwedzkie królewskie jachty pocztowe. Obok zasadniczych zadań, na które wskazuje nazwa, często przewoziły do Gdańska tradycyjne towary szwedzkiego eksportu, zwłaszcza artykuły metalowe.

Inne typy statków odnotowano sporadycznie. Stanowiły łącznie około 4% ogółu deklaracji zawierających informacje o typie jednostek udających się nad Motławę³¹.

4. Handel własny załóg

Załogi statków miały możliwość uzupełniania swoich skromnych zarobków dodatkowymi kwotami, np. za prace przy załadunku i wyładunku czy ratowaniu towarów i mienia statku podczas sztormów i katastrof. Inne, bardziej stabilne źródło dodatkowych dochodów związane było z prawem do przewozu na własny rachunek – co łączyło się z ryzykiem – pewnych, z reguły niewielkich partii towarów³².

Na statkach hanzeatyckich taki ładunek zwalniano od opłat frachtowych³³. W innych portach, jak np. w Piławie czy Elblągu, pobierano od niego niższe cło.

²⁹ J. Trzoska, *Aus der Problematik...*, dz. cyt., s. 28.

³⁰ Tenże, *Z zagadnień żeglugi...*, dz. cyt., s. 39–40.

³¹ Tamże, s. 40.

³² M. Bogucka, *Gdańscy ludzie morza w XVI–XVIII w.*, Gdańsk 1984, s. 117; A. Groth, *Niektóre problemy załóg dawnych żaglowców*, „Nautologia” 1971, z. 2, s. 26.

³³ T. Brück, *Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis zum 17. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1993, 111, s. 27.

W 1665 r. w portach pruskich stawkę celną od takiego towaru ustalono na 0,5% jego wartości³⁴.

Sztokholmskie księgi celne zawierają również informacje o handlu własnym załóg okrętowych, udających się stąd do innych portów. Od takich ładunków pobierano jednak cło w wysokości 1%, czyli takie, jak od towarów kupieckich. Do Gdańska zabierano na własny rachunek towary typowe dla szwedzkiego eksportu. Dominowały artykuły żelazne, zwłaszcza żelazo uformowane w sztaby (*stangjärn*). Ogólna wartość wywozu marynarskiego nad Motławę w latach 1661–1680 wyniosła ponad 76 tys. szwedzkich srebrnych talarów. Aż 53 tys., czyli 70% tej puli, przypadło na żelazo sztabowe. W tym samym okresie wartość globalnego eksportu tego artykułu ze Sztokholmu do Gdańska wyniosła 1 250 000 talarów, a więc udział załóg stanowił ponad 4%³⁵.

Drugie miejsce zajmowały „towary leśne”: liczone w sążniach drewno opałowe, różnego rodzaju deski, smoła i dziegieć. W tej grupie towarowej wartość eksportu marynarskiego sięgnęła kwoty 14 800 srebrnych talarów szwedzkich. Tymczasem całkowity wywóz asortymentów leśnych z Sztokholmu nad ujście Wisły wyniósł nieco ponad 20 tys. talarów, czyli na handel marynarski przypadło aż 73%.

Trzeba jednak zaznaczyć, że część zakupów dokonywano na potrzeby statku (*skeppsbehov*). Lakoniczność zapisów nie pozwala na ustalenie, jaka dokładnie część „towaru leśnego” została przeznaczona na potrzeby bieżącej eksploatacji żaglowca, a jaka na sprzedaż.

Jeśli chodzi o inne towary, w zakupach marynarskich sporadycznie występowały skóry juchtowe (5450 talarów szwedzkich), skóry lisie (290), tran (612), stołowe blaty kamienne (72), syrop (50), 3 beczki łososia, śledzia (61)³⁶.

W wojennych latach 1701–1720 handel odbywał się nadal, lecz wartość wywiezionych towarów odbiegała od przytoczonych danych dla drugiej połowy XVII w. I tak na zakup różnych asortymentów żelaza wydano 3400 talarów, na kotwice 912 talarów. Dokonano też zakupu różnego rodzaju desek za 900 talarów, drewna opałowego, smoły i dziegciu za 82,5 talarów, zapewne w dużej części na potrzeby bieżącej eksploatacji jednostki. Z pozostałych asortymentów

³⁴ A. Groth, *Handel własny załóg marynarskich na przykładzie ich udziału w handlu morskim Klajpedy i Elbląga*, [w:] *Czas i dokument. Studia nad procesem aktotwórczym. Publikacja poświęcona Adamowi Muszyńskiemu*, red. A. Wirski, Koszalin 1997, s. 20, 23–24.

³⁵ J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów...*, dz. cyt., s. 451–452.

³⁶ Tenże, *Aus der Problematik...*, dz. cyt., s. 32–34.

odnotowano jeszcze siarkę (630 talarów szwedzkich), masło (192), łososia (120), piwo (48).

Dodatkowe dochody przynosił też wywóz miedzi, na co może wskazywać wzmianka z początku XVIII w. o załadunku przez jednego z szyprów 1200 tzw. płyt bankowych (*bancoplåtar*), każda o wartości 2 talarów³⁷. Prawdopodobnie chodziło o sztaby popularnej i stosunkowo taniej w Szwecji miedzi. Wobec niedoborów srebra wprowadzono do obiegu mniej wartościowy pieniądz miedziany, co w praktyce utrudniało realizację bieżących płatności, np. odpowiednik wagowy 10 srebrnych talarów wynosił 20 kilogramów miedzi. Przebywający w XVIII w. w Szwecji dyplomata duński pisał: „wielu ludzi nosi swe pieniądze zawieszane u szyi na powrozie, a niezaprzeczną ich zaletą było to, że trudno je było ukraść”³⁸.

W podsumowaniu należy stwierdzić, że handel załóg okrętowych na trasie Sztokholm–Gdańsk, poza „towarami leśnymi”, nie był znaczący. Ustalenia Andrzeja Grotha dla drugiej połowy XVII w. dotyczące handlu morskiego Kłajpedy i Elbląga wskazują również na skromny udział załóg marynarskich w globalnych obrotach tych portów (odpowiednio: 4 i 2,5%)³⁹.

W stosunku do lat wcześniejszych nastąpił znaczący regres. Jak wykazała to w odniesieniu do Gdańska M. Bogucka, w niektórych latach pierwszej połowy XVII w. w wymianie ze Sztokholmem na załogi statków przypadało średnio ok. 10–15% całości obrotu towarowego⁴⁰.

Bibliografia

- Biskup M., *Handel Gdańska ze Sztokholmem na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 4, s. 36–49.
- Bogucka M., *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego: handel Gdańsk–Sztokholm w 1643 roku*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 4, s. 44–57.
- Bogucka M., *Gdańscy ludzie morza w XVI–XVIII w.*, Gdańsk 1984.
- Bogucka M., *Gdańsk a rewolucja w handlu bałtyckim XVII w.*, [w:] *Strefa bałtycka w XVI–XVIII w. Polityka – społeczeństwo – gospodarka. Ogólnopolska sesja*

³⁷ Stockholms stads enskilda, 1701, nr 96 – chodzi o szypra Johanna Petersa Bolla.

³⁸ G. Nowáky, *Chłopi, lasy i kopalnie. Gospodarka Szwecji w okresie mocarstwowości*, „Mówią Wieki” 1995, R. 28, nr 3 (430), s. 12.

³⁹ Dla Kłajpedy w latach 1664–1694 i Elbląga w latach 1664–1699. Zob. A. Groth, *Handel własny załóg marynarskich...*, dz. cyt., s. 25–27.

⁴⁰ M. Bogucka, *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego...*, dz. cyt., s. 53.

- naukowa zorganizowana z okazji 70-lecia urodzin Profesora Edmunda Cieślaka, red. J. Trzoska, Gdańsk 1993, s. 115–121.
- Brück T., *Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis zum 17. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1993, 111.
- Gierszewski S., *Wisła w dziejach Polski*, Gdańsk 1982.
- Groth A., *Niektóre problemy załóg dawnych żaglowców*, „Nautologia” 1971, z. 2.
- Groth A., *Rozwój floty i żegluga gdańskiej w latach 1660–1700*, Gdańsk 1974.
- Groth A., *Handel morski Elbląga z krajami Skandynawii w drugiej połowie XVII w.*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1980, t. 10.
- Groth A., *Handel własny załóg marynarskich na przykładzie ich udziału w handlu morskim Klajpedy i Elbląga*, [w:] *Czas i dokument. Studia nad procesem aktotwórczym. Publikacja poświęcona Adamowi Muszyńskiemu*, red. A. Wirski, Koszalin 1997.
- Hagedorn B., *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*, Berlin 1914.
- Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Okręty i żegluga*, red. Z. Grzywaczewski, Warszawa 1977.
- Kutrzeba S., *Żeglarstwo wiślane w czasach Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1918.
- Lepszy K., *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1947.
- Nowáky G., *Chłopi, lasy i kopalnie. Gospodarka Szwecji w okresie mocarstwowości*, „Mówią Wieki” 1995, R. 28, nr 3 (430).
- Staden på vattnet*, t. 1: (1252–1850), utgiven av L. Nilsson, Stockholm 2002.
- Svensk handelsstatistik 1637–1737*, utgiven av B. Böethius, E.F. Heckscher, Stockholm 1938.
- Szymański H., *Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den Deutschen Ost- und Nordseeküsten vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart*, Berlin 1934.
- Trzoska J., *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, t. 8, red. P. Smolarek, Gdańsk 1979.
- Trzoska J., *Kaprzy króla Augusta Mocnego (1716–1721). Z problematyki morskiej czasów saskich*, Prace Centralnego Muzeum Morskiego, t. 9, red. A. Zbierski, Gdańsk 1993.
- Trzoska J., *Zmienne koniunktury w handlu i żegludze gdańskiej*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: (1655–1793), red. E. Cieślak, Gdańsk 1993.
- Trzoska J., *Handel polsko-szwedzki w latach „potopu” na przykładzie kontaktów Gdańska ze Sztokholmem*, [w:] *Relacje polityczno-gospodarcze w rejonie Bałtyku*

- XVII–XX w. Materiały z konferencji naukowej z 5 grudnia 1995*, red. C. Ciesielski, Gdańsk 1996, s. 35–47.
- Trzoska J., *Działania wojenne a handel gdański w pierwszej połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5, s. 265–275.
- Trzoska J., *Aus der Problematik der Schifffahrtskontakte zwischen Stockholm und Danzig in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2004, vol. 17, s. 23–37.
- Trzoska J., *Rosyjskie ingerencje w handel i żeglugę gdańską w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Sąsiedztwo nadbałtyckie XVI–XX w. (Bałtyk – Elbląg – Gdańsk – Rosja)*. Zbiór studiów, red. A. Romanow, Płock–Iława–Elbląg 2005, s. 21–42.
- Trzoska J., *Z problematyki kontaktów żeglugowych pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w drugiej połowie XVII w.*, [w:] *Po obu stronach Bałtyku. Wzajemne relacje między Skandynawią a Europą Środkową*, red. J. Harasimowicz, P. Oszczanowski, M. Wiśłocki, Wrocław 2006, s. 449–452.
- Trzoska J., *From the Issues of Navigation between Stockholm and Gdańsk in the First Half of the 18th Century*, „Studia Maritima” 2007, vol. 20, s. 51–63.
- Trzoska J., *Z zagadnień żeglugi pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Miscellanea pomorskie*, red. W. Skóra, Słupsk 2008, s. 33–42.
- Trzoska J., *Gdański handel i żegluga wobec zmian układu sił w Europie podczas wielkiej wojny północnej*, „Słupskie Studia Historyczne” 2010, nr 16, s. 51–67.

THE SEA ROUTE BETWEEN STOCKHOLM AND GDAŃSK SINCE THE SWEDISH INVASION OF POLAND (1655–1660) TILL THE GREAT NORTHERN WAR (1700–1721)

Keywords: the sea route Stockholm-Gdańsk, types of vessels, sailor trade, the second half of the 17th century and the beginning of the 18th century.

Summary

Even during the armed conflicts between Sweden and Poland, in spite of the officially announced blockades and repressive measures, maritime traffic between the two countries did not stop, for example in the years 1655–1660 twenty-five ships set off from Stockholm to Gdańsk and forty-one in the opposite direction. After the war the sea

contacts between Stockholm and Gdańsk accounted for 2.5 to 10.5% of the overall maritime traffic of the Swedish capital.

Most of the vessels were of smaller tonnage, from 30 to 40 lasts (a unit of weight, capacity or quantity), which made it easier to sail during the sailing season for ships with Polish cereals to the Swedish ports.

In the second half of the 17th century the sailing boats that participated in the exchange in majority were punts: they accounted for nearly 50% of the records in the Stockholm customs house. In the 1820s the dominant position was taken over by galliots (50%); the smallest ones had 12 Polish lasts, the biggest ones – 60 (on average about 30 lasts).

During the years of peace the biggest operators on the maritime route between Stockholm and Gdańsk were the Gdańsk's own fleet (24.5%) and the Stockholm's own fleet (18.5%). The following four positions, each accounting for 10–11%, were occupied by the ports of the German Pomerania (Stralsund and Wismar) and England together with Scotland and the Netherlands. Yet, during the Great Northern War the Dutch were the most important operator (nearly 40%), although in the second half of the 17th century they accounted only for 11%. The second position was occupied by Swedish ships (24%). The participation of the Gdańsk sailing boats decreased from 25% in 1661–1680 to 9% in the first two decades of the 18th century.

The crews of the vessels operating between Stockholm and Gdańsk were allowed to take some tiny private cargoes for commercial purposes. Ironware was dominating, especially in the form of iron bars. The crews took out of Sweden over 4% of all the iron bars exported to Gdańsk. The second position was occupied by forest produce (boards, firewood, coal tar, birch tar); yet, a significant part of that merchandise was intended for the needs of the running repairs of the sailing boats and less for the commercial purposes.