

JERZY TRZOSKA

AP SŁUPSK

GDAŃSKI HANDEL I ŻEGLUGA
WOBEC ZMIAN UKŁADU SIŁ W EUROPIE
PODCZAS WIELKIEJ WOJNY PÓŁNOCNEJ*

Działania wielkiej wojny północnej (1700-1721) wraz z jej konsekwencjami polityczno-militarnymi doprowadziły do zasadniczych przemian w układzie sił nie tylko w basenie Bałtyku, ale też w skali ogólnoeuropejskiej. Na wschodzie kontynentu wyrosła nowa potęga, odgrywająca odąd jedną z głównych ról na politycznej arenie Europy, w znacznej części kosztem Rzeczypospolitej, niebędącej już w stanie skuteczniej przeciwstawić się rujnującym gospodarce kraju przemarszom obcych wojsk, znaczących swą obecnością zniszczeniami i rabunkami, wyciskających z ludności wielkie kontrybucje i inne świadczenia wojenne. W dziele grabieży nie ustępowały im wiele wojska własne i sprzymierzone, wyciskając należności z tytułu zaległego żołdu. Podupadał autorytet królów polskich, zmuszanych niejednokrotnie do odgrywania roli wyznaczonej przez obce dwory, zwłaszcza rosyjski, a do 1709 r. – szwedzki.

Przełomowy moment wojny stanowiła klęska Karola XII pod Połtawą w 1709 r., w konsekwencji której nastąpił przyśpieszony proces podupadania hegemonii szwedzkiej na Bałtyku. Również dla Gdańska bitwa połtawska jest ważną datą graniczną, nie tylko w politycznych dziejach grodu nadmołławskiego, ale i gospodarczych, w swych skutkach daleko wybiegających poza dwudziestoletni okres wojny. Gdańsk stanął oko w oko z nową potęgą rosyjską, a zwycięski Piotr I zamierzał wszechstronnie włączyć potencjał ekonomiczny i militarny tego miasta do ostatecznego pokonania szwedzkiego przeciwnika. Ponadto przejęcie kontroli nad ujściem Wisły dawało Rosjanom do ręki ważki atut polityczny w rozgrywce z saskim sojusznikiem i możliwość wywierania nacisku na Rzeczpospolitą poprzez podejmowanie odpowiednich działań, wpływających na jej handel morski. Stąd też w okresie popołtawskim aktualny stan stosunków z państwem carów w decydują-

* Artykuł dedykuję Panu Profesorowi zw. dr. hab. Marianowi Mroczko z okazji 70-lecia Jego urodzin. Z przyczyn niezależnych od autora nie znalazł się w księdze pamiątkowej ofiarowanej Jubilatowi. Przy okazji składam Panu Profesorowi serdeczne życzenia wielu kolejnych lat w najlepszym zdrowiu i dalszego wzbogacenia dorobku naukowo-dydaktycznego.

cym stopniu określał sytuację Gdańska, szczególnie zaś w ostatnich sześciu latach wielkiej wojny północnej.

Po zwycięstwie w 1709 r. i przyłączeniu do Rosji szwedzkich prowincji południowo-wschodniego pobraża Bałtyku: Inflant, Estonii, Ingrii i części Karelii, z wybrzeżem morskim od Rygi aż po Wyborg oraz wyspami Ozylią i Dagö, państwo carów na trwałe usadowiło się nad Morzem Bałtyckim, otwierając sobie szeroko morskie handlowe „okno na świat”. Terytorialny i militarny wzrost potęgi Rosji stwarzał realną szansę spełnienia znacznie dalej sięgających planów Piotra I – ustanowienia rosyjskiego *dominium maris Baltici*¹. Car wyraźnie dążył do pełnego opanowania wybrzeża południowo-wschodniego. Już w 1711 r. przejął faktyczną kontrolę nad Kurlandią w wyniku małżeństwa swojej bratanicy Anny Iwanowny z księciem kurlandzkim Fryderykiem Kettlerem i rychłej śmierci tego ostatniego. W latach 1713-1714 uzupełnił swe szwedzkie nabytki poprzez podbój niemal całej Finlandii².

Nad Motławą zaczęto się coraz poważniej obawiać, że kolejnym łupem zaborczej polityki Piotra I może stać się Gdańsk. Podczas dwukrotnych odwiedzin grodu i jego okolic w latach 1716-1717, w związku z podróżą na zachód Europy, a następnie w drodze powrotnej do Rosji, car wcale nie krył swych planów wobec Gdańska. Opanowanie portu u ujścia Wisły uwieńczyłoby jego bałtyckie zdobycze, stanowiłoby ważny krok ku rozszerzeniu i wzmocnieniu rosyjskiej sfery wpływów na południowym pobrażu Bałtyku³. Obawy wzrosły w końcowych miesiącach 1717 r., kiedy na skutek zabiegów szwedzkiego ministra, barona Georga Heinricha von Görtza, na Wyspach Alandzkich rozpoczęły się rokowania rosyjsko-szwedzkie. Szwedzi byli gotowi pogodzić się z utratą prowincji na południowo-wschodnim Bałtyku, spodziewając się wszakże odzyskać swe posiadłości w Niemczech i Danii. Ewentualne porozumienie ze Szwecją dałoby Rosjanom wolną rękę w przeprowadzeniu planów na południu Bałtyku. Obawy Gdańska podzielał król i Rzeczpospolita, tym bardziej że rokowania alandzkie toczyły się bez udziału Polski, a więc wbrew klauzulom traktatu z 1704 roku⁴.

¹ W. Konopczyński, *Kwestia bałtycka do XX wieku*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947, s. 133 i n.; K. Górski, *Polska w zlewisku Bałtyku*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947, s. 166-167; E. Rostworowski, *Historia powszechna. Wiek XVIII*, Warszawa 1977, s. 372; J. Trzoska, *Sprawa kaprów królewskich w Gdańsku w polityce Augusta II i Piotra I (1716-1721)*, „Rocznik Gdański” 1986, t. 46, z. 1, s. 22 i n.

² E. Rostworowski, *Historia powszechna...*, s. 370; tenże, *Polska w układzie sił politycznych XVIII wieku*, [w:] *Polska w epoce Oświecenia*, red. B. Leśnodorski, Warszawa 1971, s. 31-32; tenże, *Czasy saskie i Oświecenie*, [w:] *Zarys historii Polski*, red. J. Tazbir, Warszawa 1979, s. 299-300; W. Konopczyński, *Kwestia bałtycka...*, s. 136.

³ K. Piwarski, *Dzieje Gdańska w zarysie*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1946, s. 168; K. Jarochoński, *Dwie misje Franciszka Ponińskiego, starosty kopanickiego do cara Piotra I w latach 1717 i 1718*, [w:] *Z czasów saskich spraw wewnętrznych, polityki i wojny*, Poznań 1886, s. 88; J. Trzoska, *Gdańsk in den baltischen Plänen Peters I. und die Versuche deren Übernahme durch August II.*, [w:] *Changes in two Baltic Countries. Poland and Sweden in the eighteenth Century*, red. E. Cieślak, H. Olszewski, Poznań 1990, s. 147 i n.

⁴ W wystosowanej w lutym 1718 r. do ambasadora saskiego w Peteresburgu, szambelana Jana Adolfa de Lossa, instrukcji August II polecił wnieść protest do cara przeciw pominięciu Sasa

Naciskom politycznym dworu carskiego często towarzyszyły groźby, a w skrajnych wypadkach nawet egzekucja zapowiedzianych kroków represyjnych. Jeśli z określonych powodów politycznych władca Rosji ociągał się z wprowadzeniem w życie swych planów aneksyjnych, to z pewnością w aktualnej sytuacji zamierzał uczynić z Gdańska trwałe i silne ogniwo montowanego przez siebie systemu blokady portów szwedzkich. Skuteczna realizacja owych zamysłów, bez włączenia doń miasta nad ujściem Wisły, byłaby mało realna. Flota rosyjska, pomimo dużej rozbudowy, nie była wtedy jeszcze w stanie opanować bałtyckich szlaków transportowych. Pobita w polu Szwecja dysponowała ciągle znacznymi siłami morskimi, zapewniającymi względne bezpieczeństwo na szlakach morskich żaglowcom własnej bandery⁵. Dlatego car podejmował różne wysiłki na rzecz rozbudowy własnego potencjału morskiego. Jego uwadze oczywiście nie mógł uciec Gdańsk, nie tylko wielki port handlowy, ale również liczący się ośrodek budownictwa okrętowego. Poza tym w toczącej się batalii opanowanie Gdańska miało dla Rosjan ważny aspekt ekonomiczny. Utrata Inflant stanowiła bolesny cios dla szwedzkiej gospodarki, zwłaszcza dla rynku żywnościowego. Wkrótce po ich zagarnięciu Rosjanie ogłosili zamknięcie wywozu zboża z największego portu tej prowincji – Rygi. Na domiar złego ciężkie spustoszenia wywołała dżuma azjatycka, która dotarła do Szwecji w 1710 r., a wraz z nią klęska nieurodzaju⁶. Piotr I zamierzał nie tylko wykorzystać coraz większe kłopoty aprowizacyjne Szwecji, ale w miarę możliwości je pogłębić i w ten sposób zmusić wrogie państwo do rychlejszego zawarcia traktatu pokojowego na podyktowanych przez siebie warunkach. Dla osiągnięcia wytyczonego celu niezbędne stało się przerwanie lub co najmniej poważne zredukowanie dostaw zboża i żywności z Gdańska. Krok ten, konieczny z punktu widzenia rosyjskich planów strategicznych, mocno uderzał w interesy ekonomiczne miasta, jako że chodziło o najważniejszego kontrahenta Gdańska w basenie bałtyckim.

Tereny podgdańskie, jak zresztą całych Prus Królewskich, leżały na trasie przemarszu lub przewozów oddziałów rosyjskich na pomorski i meklemburski teatr działań. Stąd też gdańskie posiadłości wiejskie często obierano jako miejsce kwaterunków, połączonych z licznymi i uciążliwymi kontrybucjami zarówno w postaci finansowej, jak też w formie świadczeń naturalnych. Aczkolwiek kwaterowały tu również inne wojska – saskie i koronne, a przed rokiem 1709 szwedzkie, to kwatery zapoczątkowane jeszcze w 1707 r. przez Rosjan zajęciem wsi gdańskich przez oddziały generała Rönne najbardziej dały się we znaki.

Rosjanie uciekali się do różnych metod, aby jak najskuteczniej dobrać się do zasobów materialnych i finansowych Gdańska. Najuciążliwszą z nich były wspomniane

w rokowaniach ze Szwedami – Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden (dalej: SHSA Dresden), loc. 3551, k. 30a-b; K. Jarochoński, *Dwie misje*, s. 88, 96, 128; G. Lengnich, *Geschichte der Lande Preußen Polnisches Antheils unter der Könige Augustus dem Zweyten*, Bd. IX, Danzig 1755, s. 331.

⁵ J. Wimmer (*Wojsko Rzeczypospolitej w dobie wojny północnej*, Warszawa 1956, s. 402-403) twierdzi, że w okresie popołtańskim flota szwedzka panowała na szlakach bałtyckich.

⁶ I. Andersson, *Dzieje Szwecji*, Warszawa 1967, s. 193; J. Trzoska, *Żegluga, handel i rzemiosło w Gdańsku w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Gdańsk 1989, s. 148.

ne wcześniej kwaterunki i rekwizycje⁷. Wedle szacunków samych gdańszczan w latach 1711-1717 (do sierpnia) kasy miasta wydały na wojsko carskie, stacjonujące na terytorium gdańskim lub zatrzymujące się na redzie gdańskiej, 2 mln złp. Większość wydatków pochłonęły zakupy prowiantowe, w zdecydowanej większości zrealizowane w latach 1716-1717, a więc w okresie wzmożonego zainteresowania Rosjan Gdańskiem⁸. Jednak końcowy bilans strat musiał być dalece bardziej niekorzystny, chociażby z tego względu, że kwaterunki przeciągnęły się aż do lutego 1719 r. Poza świadczeniami przymusowymi, traktowanymi jako forma represji za niesubordynację, miasto zostało zobowiązane do dostarczania normalnych kontyngentów narzucanych przez rosyjskie władze wojskowe na trzy województwa Prus Królewskich. I tak we wrześniu 1718 r. komisariat carski rozpiisał na województwo pomorskie 7740 porcji (chleb, sól, kasza, słonina), z czego na Gdańsk przypadło więcej niż polowa, bo aż 3800⁹.

Inne wielce szkodliwe konsekwencje przyniosło, wymuszone na Gdańsku deklaracją z maja 1716 r., wybudowanie i wyposażenie czterech fregat kaperskich, które miały wziąć udział w zwalczaniu żeglugi do portów szwedzkich¹⁰. Dopóki miasto otwarcie nie deklarowało zbrojnego poparcia dla koalicji antyszwedzkiej, dopóty szwedzkie okręty wojenne na ogół nie atakowały gdańskich statków handlowych, albowiem do tej pory traktowano je na równi z neutralnymi. Sytuacja zmieniła się diametralnie, gdy Gdańsk zobowiązał się wystawić przeciw Szwedom kaprów¹¹. Z chwilą bardziej stanowczego włączenia się miasta nad Motławą w orbitę wpływów Rosji, a tak oceniono w Sztokholmie tę decyzję, zdecydowanie nasiliły się działania kaprów szwedzkich wobec statków gdańskich, w wyniku których do lipca 1717 r. uprowadzili do swych portów 10 żaglowców pod banderą miasta o łącznym tonażu 985 łasztów, to jest 16% globalnego stanu floty gdańskiej w tym czasie. Wartość utraconego majątku, a więc statków, ładunków, głównie ze zbożem, drobnicą i towarami drzewnymi, oraz bagażu oszacowano na 533 tys. florenów¹². Tylko dla

⁷ O tym szerzej – zob. J. Trzoska, *Gdańsk jako ośrodek zaopatrzenia wojsk podczas wielkiej wojny północnej*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1985, t. 28, passim.

⁸ Tamże, s. 120; J. Trzoska, *Gdańsk as Army Supply Centre during the Great Northern War*, „Studia Maritima” 1988, vol. VII, s. 104; tenże, *Kaprzy króla Augusta Mocnego (1716-1721). Z problematyki morskiej czasów saskich*. Prace Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, red. A. Zbierski, t. 9, Gdańsk 1993, s. 106.

⁹ Zob. raport rezydenta saskiego w Gdańsku Johanna Jacoba Stenzela na dwór saski z 24 IX 1718 r. SHSA Dresden, loc. 3649, *Das Czaare in Moskau Ansinnen an die Stadt Danzig, wegen auszurüstender Capers, auch andere an selbige gemachte Anforderungen und die diesfalls errichtete Convention, bez. 1716-1719*.

¹⁰ J. Trzoska, *Kaprzy króla Augusta...*, s. 36-47.

¹¹ Tenże, *Działania wojenne a handel gdański w pierwszej połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5, s. 265; tenże, *Rosyjskie ingerencje w handel i żeglugę gdańską w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Sąsiedztwo nadbałtyckie XVI-XX w. (Bałtyk – Elbląg – Gdańsk – Rosja)*, red. A. Romanow, Szkoła Wyższa im. Pawła Włodkowica w Płocku, „Zeszyty Naukowe” 2005, vol. 29, s. 24-25.

¹² Memoriał Rady Gdańskiej z 2 VIII 1717 r. do carskiego generała Dołgorukiego – zał. do korespondencji de Lossa, ambasadora saskiego w Petersburgu – SHSA Dresden, loc. 3385, k. 248a; Biblioteka Gdańska PAN, Ms Uph., 141, s. 777-779; A. Groth, *Wykaz floty gdańskiej z 1712 roku*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 1, s. 91-98. J. Trzoska, *Działania wojenne...*, s. 266; tenże, *Rosyjskie ingerencje...*, s. 24.

jednego żaglowca mamy źródłowo potwierdzoną wiadomość, że wrócił do dawnych właścicieli po wniesieniu odpowiedniego okupu¹³.

Właśnie na taką reakcję Szwedów liczyli Rosjanie, którym nie udawało się skutecznie wyguzekwować od gdańszczan innego, przyjętego we wspomnianej deklaracji z 1716 r., zobowiązania, dotyczącego całkowitego zerwania przez tutejsze kupiectwo wszelkich kontaktów handlowych ze Szwecją. Tymczasem handel trwał nadal, o czym przekonują zapisy w sztokholmskich księgach celnych, na przykład w bardzo trudnym dla obopólnej wymiany roku 1716 dostarczono z Gdańska do szwedzkiej metropolii prawie 5 tys. beczek zbóż i kasz¹⁴.

Pomimo spadku obrotów, spowodowanych okresowo nasilonymi represjami, kontakty gdańsko-szwedzkie zaczęły się odradzać. Poirytowani Rosjanie przystąpili zatem do realizacji klauzul, zawartych w deklaracji z 9 maja 1716 r. oraz narzuconej miastu w końcu września 1717 r. konwencji, w myśl których miasto musiało wyrazić zgodę na usadowienie w pobliżu portu fregat rosyjskich. W wyniku ich działań doszło do poważnych zakłóceń żeglugowych na przybrzeżnych akwenach portowych. Od kwietnia 1717 do kwietnia 1720 r., z niewielkimi przerwami, działały przy wejściu z redy do portu gdańskiego rosyjskie okręty w liczbie od 2 do 5 pod dowództwem kapitana Franza Vilboisa. Przeprowadzały one systematyczną kontrolę ruchu statków, chcąc w ten sposób zmusić Gdańsk do zerwania wymiany ze Szwecją. Nie oszczędzono nawet neutralnych statków angielskich i holenderskich, co doprowadzało nieraz do groźnych incydentów, jak np. w 1717 r., kiedy Rosjanie zastrzelili angielskiego kupca Johna Wighmana, który usiłował odbić zaaresztowany przez Rosjan przybyły ze Szwecji żaglowiec angielski. Duże niebezpieczeństwo zawisło nad portem gdańskim wiosną 1720 r., gdy do tutejszej redy przybyły fregaty szwedzkie, aby przepędzić okręty rosyjskie. Tylko energicznym i, co istotniejsze, skutecznym działaniom władz gdańskich należy zawdzięczać, że nie doszło do otwartego konfliktu zbrojnego na przybrzeżnych akwenach¹⁵.

Dodatkowe dotkliwe straty poniosła żegluga gdańska na skutek uaktywnienia się w ostatnich latach wielkiej wojny północnej kaprów rosyjskich w innych rejonach Bałtyku. Szczególnie dotkliwe były straty armatorów, którzy nie bacząc na zakazy handlu ze Szwecją, utrzymywali takie kontakty za pośrednictwem portów pruskich – Królewca i Piławy¹⁶. Dodatkowe szkody ponieśli ci z armatorów gdańskich, którzy

¹³ Chodzi o 50-lasztowy statek *Biały Gołąb (Weiße Taube)* – Stadsarkiv Stockholm (dalej: StA Stockholm), Stockholms stads enskilda räkenskaper verificationer och specialer, 1717, k. 1733a.

¹⁴ StA Stockholm, Stockholms stads enskilda räkenskaper verificationer och specialer, 1716.

¹⁵ Bliższe dane dot. działalności Vilboisa zob. m.in. raporty rezydenta saskiego w Gdańsku Stenzela na dwór polski z 22 V, 16 VI 1717 r., 1 VI, 22 VI, 9 VIII, 9 i 26 XI 1718 r., 18 III, 5 IV, 6 V, 12 IX 1719 r., 24 IV 1720 r. – SHSA Dresden, loc. 3649, vol. I, II; *Raporty rezydentów francuskich w Gdańsku w XVIII wieku*, t. 1 (1715-1719), red. E. Cieślak i J. Rumiński, Gdańsk 1964, s. 156, 213-214, 217, 223, 242 i n.; t. 2, Gdańsk 1968, s. 17, 31, 40-43; *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1 (1655-1793), red. E. Cieślak, Gdańsk 1993, s. 358, 503, 504; J. Trzoska, *Kaprzy króla Augusta...*, s. 55, 93, 105; tenże, *Rosyjskie ingerencje...*, s. 25-28.

¹⁶ Zob. *Acta Inquisitionis die Handlung auf Schweden betreffend* – Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: AP Gd.), 300, 31/25, k. 315a-320a; J. Trzoska, *Die Streit zwischen dem Sachsen August II. und Peter I. um die Kaperschiffe von Gdańsk*, „Studia Maritima“ 1986, vol. VI, s. 86 i n.

na mocy narzuconych przez Piotra I układów musieli oddać do dyspozycji Rosjan 2-3 statki do przewozu prowiantu i uzbrojenia dla wojsk carskich operujących na zachodnich wybrzeżach Bałtyku¹⁷.

Szkody kupcom gdańskim wyrządzała też działalność kapra króla polskiego – kapitana rodem z Danii, Hansa Aagesona, dowódcy przebrojonego na okręt kaperski galiota *Zielony Smok (Der grüne Drache)*, wykraczającego poza przyznane mu w 1713 r. pełnomocnictwa, w ramach których miał zabezpieczać transporty morskie z zaopatrzeniem dla wojsk saskich na Pomorzu Zachodnim. Niejako „przy okazji” napadał na gdańskie statki handlowe płynące do Szwecji. Spowodowało to wiele komplikacji i tak podenerwowało tutejszych kupców, że kiedy zawinął do portu gdańskiego, zaarrestowano dowódcę i statek, a czyny jego zakwalifikowano jako „rozbójnictwo morskie”, za co groziła surowa kara¹⁸. Ostatecznie sprawę miał rozstrzygnąć dwór królewski.

Trzeba w tym miejscu jednoznacznie podkreślić, że realne rezultaty działań, podejmowanych przez Augusta II wskutek apeli i próśb kierowanych do niego przez Gdańsk, aby przeciwstawić się coraz bardziej jawnemu rozpanoszeniu się Rosjan w mieście, należącym bądź co bądź do państwa polskiego, daleko odbiegały od oczekiwań, były po prostu mierne. Piotr I, uzasadniając swoje kroki, niejednokrotnie przypominał gdańszczanom i królowi polskiemu o konsekwencjach wynikających z zawartego przez Rzeczpospolitą w 1704 r. traktatu narewskiego. Zgodnie z literą traktatu Gdańsk jako część Rzeczypospolitej został włączony do wojny ze Szwecją i dlatego zdecydowanie aktywniej powinien wspierać działania koalicji antyszwedzkiej. Car zamierzał przy tym wykorzystać osobistą urazę Sasa do miasta, które pod silną presją szwedzką uznało królem protegowanego przez Szwedów Stanisława Leszczyńskiego, i to jeszcze przed abdykacją Augusta II, ogłoszoną w 1706 r. w Altranstädt. Argument ten niebawem stracił aktualność, gdyż po odzyskaniu tronu w 1710 r. i wpłacie przez Gdańsk 600 tys. florenów August przywrócił miasto do swych łask¹⁹. Wprowadzony ponownie na tron sojusznik saski dążył jednak do zrzucenia coraz uciążliwszej kurateli rosyjskiej, wykonywanej za pomocą rozlokowanych w Rzeczypospolitej wojsk. Dodatkowe rozgoryczenie Augusta II wywoływały pretensje o przyobiecane traktatem z 1704 r., a nie przekazane mu we władanie Inflanty²⁰. Również sprawa Gdańska była jedną z tych, które wywierały niebagatelny wpływ na całokształt stosunków Piotra I z jego niedawnym sojusznikiem. Kolejne kroki Petersburga wobec miasta nad Motławą, zwłaszcza w ostatnim etapie wojny, pokazały Augustowi jasno, kto w tym czasie tak naprawdę czuł się właściwym zwierzchnikiem miasta.

¹⁷ J. Trzoska, *Działania wojenne...*, s. 266.

¹⁸ J. Gierowski, *Między saskim absolutyzmem a złotą wolnością. Z dziejów wewnętrznych Rzeczypospolitej w latach 1712-1715*, Wrocław 1953, s. 209; J. Trzoska, *Elbląski kaper króla Augusta Mocnego*, „Nautologia” 1992, R. 27, nr 1-2, s. 13-16; tenże, *Kaprzy króla Augusta...*, s. 35-36.

¹⁹ K. Piwarski, *Dzieje Gdańska...*, s. 165-166; E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1994, s. 256-257; J. Trzoska, *Kaprzy króla Augusta...*, s. 18.

²⁰ J. Gierowski, *Polska, Saksonia i plany absolutystyczne Augusta II*, [w:] *Polska w epoce Oświecenia...*, s. 89; J. Feldman, *Polska w dobie wielkiej wojny północnej 1704-1709*, Kraków 1925, s. 52-53.

Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na związek wydarzeń dziejących się na arenie politycznej Rzeczypospolitej i Gdańska w 1717 r., a mianowicie uchwał sejmu niemego z lutego i konwencji gdańsko-rosyjskiej, przyjętej w 7 miesięcy później. Rosja uznała się za gwarantkę uchwał sejmu niemego, a tym samym, wedle opinii wybitnego znawcy epoki Emanuela Rostworowskiego, wprowadzono do praktyki polskiego życia politycznego pojęcie obcej gwarancji, zaakceptowane przez samą Rzeczpospolitą²¹. W końcu września tegoż roku w Gdańsku podpisano konwencję, ratyfikowaną następnie przez cara, co też można uznać za nowy etap w dziejach politycznych grodu nadmołławskiego o skutkach daleko wybiegających poza lata wielkiej wojny północnej, zaś narzucone przez Rosjan warunki konwencji potraktować jako kolejne konsekwentne posunięcie Piotra I, zmierzającego do podporządkowania sobie całej Rzeczypospolitej. O wiele wcześniej od władców pruskich car dostrzegł znaczenie Gdańska dla państwa polskiego. Kilkadziesiąt lat później Fryderyk II wyraził opinię, iż ten, kto opanuje ujście Wisły, posiadzie większy wpływ na bieg spraw w Polsce niż panujący w niej król²². Przykłady z dziejów Gdańska z ostatniego okresu wielkiej wojny północnej ukazują, że Rosjanie pojęli tę prawdę znacznie wcześniej, czego boleśnie doświadczyły gdański handel i żegluga.

Zdominowany przez Rosję Gdańsk nie mógł liczyć na skuteczniejsze poparcie swego nominalnego zwierzchnika – króla polskiego. Dlatego usilnie zabiegał o pomoc innych państw zainteresowanych rozwojem wymiany handlowej na Bałtyku – Danii, Holandii i Anglii. Dania, jak wiadomo, była sojuszniczką Rosji i u jej boku zamierzała załatwić zadawnione porachunki ze Szwecją. Flota duńska, w ramach koalicji antyszwedzkiej, stanowiła główną siłę zdolną podjąć na morzu skuteczniejsze działania przeciw okrętom szwedzkim. Król duński Fryderyk IV wspierał też rosyjskie naciski na Gdańsk, aby osłabić nieprzyjaciela poprzez zablokowanie dowozu do portów szwedzkich niezbędnych towarów znad ujścia Wisły. Zagroził nawet represjami wobec statków gdańskich w Sundzie, jeśli będzie kontynuowany handel i żegluga do Szwecji. Obok samodzielnych działań Duńczyków na otwartym morzu, których ofiarą padały także statki gdańskie²³, miały miejsce wydarzenia z udziałem okrętów rosyjskich i duńskich w samym porcie nadmołławskim i przylegających doń akwenach. Pokazywały one wyraźnie, że wobec handlu i żeglugi gdańskiej, zwłaszcza do portów szwedzkich, obydwaj koalicjanci, poróżnieni w innych kwestiach, konsekwentnie realizowali wspólną politykę szykan i represji. Tak np., gdy z początkiem października 1717 r. okręty rosyjskie opuściły port gdański, ich miejsce zajęli wnet Duńczycy, przejmując kontrolę statków wpływających i opuszczających Gdańsk. Usadowili się nieopodal Nowego Portu i na mocy rozkazu Admiralicji Duńskiej rozpoczęli rewidowanie przepływających żaglowców. Podobne praktyki powtórzyły się w roku następnym. Na opuszczenie portu pozwalano tylko tym szy-

²¹ E. Rostworowski, *Polska w układzie sił...*, s. 44.

²² K. Piwarski, *Dzieje Gdańska...*, s. 105.

²³ Zob. J. Trzoska, *Zatargi żeglugowe Gdańska z Danią podczas wielkiej wojny północnej*, [w:] *Polska – Dania w ciągu wieków*, red. J. Szymański, Gdańsk 2004, s. 67-75; tenże, *Działania wojenne a handel...*, s. 266.

prom, którzy wcześniej otrzymali od komisarza króla duńskiego w Gdańsku dokument poświadczający neutralny charakter ładunku²⁴. To, że kontrolę wprowadzono w krótkim czasie po chwilowym oddaleniu się Vilboisa z tutejszej redy, dowodzi ścisłej współpracy duńsko-rosyjskiej w celu zmuszenia gdańszczan do zerwania kontaktów ze Szwecją.

Biorąc przykład z Rosjan, również Duńczycy starali się wycisnąć z Gdańska pieniądze. Na przełomie 1719/1720 r. wysunęli zadawnione pretensje związane ze sprawą kapitana Soerensena. W 1715 r. wprowadził on zdążający do Szwecji okręt bandery holenderskiej. Na redzie gdańskiej odbiła go wojenna jednostka holenderska. Miastu postawiono zarzut stronnictwa i oskarżono o czynny współudział w akcji na rzecz Holendrów. Podjęte w odwecie represje duńskie w Cieśninach spowodowały wstrzymanie przez gdańszczan załadunku towarów w kierunku Sundu. Z pewnością straty kupców i armatorów były znacznie wyższe aniżeli wypłacona w końcu Duńczykom suma pieniędzy w wysokości 5 tys. talarów, w zamian za co dwór kopenhaski zaprzestał dalszych szykan²⁵. W połowie 1720 r., po zrezygnowaniu Szwecji z wolności celnej w Sundzie, Dania wycofała się z wojny²⁶.

Rozwój wydarzeń w basenie Bałtyku przykuwał uwagę państw – potęg morskich, jak nazywano wówczas Holandię i Anglię. Wobec ograniczonych możliwości króla polskiego Gdańsk jako ważny dostawca towarów gospodarki rolno-hodowlanej na tamtejsze rynki liczył na skuteczne wsparcie w chwilach zagrożenia i szykan ze strony Szwecji, a po 1709 r. Rosji. W pierwszych trzynastu latach wojny obydwie państwa zaangażowane były w wojnę o sukcesję hiszpańską i aż do pokoju w Utrechcie w 1713 r. nie przejawiały większej aktywności polityczno-militarnej na Morzu Bałtyckim. Ich stosunek do kwestii bałtyckiej określały dwa zasadnicze cele: ekonomiczny – zapewnienie niezakłóconego rytmu wymiany z portami nadbałtyckimi i utrzymanie dotychczasowego stanowiska w handlu z nimi, oraz polityczny – utrzymanie w tym rejonie Europy równowagi sił odpowiadającej obydwu państwom, a szczególnie Anglii. Trzeba jednak podkreślić, że już w ostatnich dziesięcioleciach XVII w., z racji znacznego wzrostu handlu z koloniami, relatywnie malała w gospodarce angielskiej rola wymiany z Bałtykiem. Tym niemniej znaczenie Gdańska w angielskim handlu bałtyckim było ciągle duże. Tak np. w drugiej połowie XVII w. ponad połowa całego gdańskiego eksportu drzewnego na Zachód kierowała się do portów angielskich. W latach 1674-1696 aż 62% drewna sprowadzającego do Anglii z Bałtyku pochodziło z nad ujścia Wisły²⁷.

Tymczasem rozwój wydarzeń groził naruszeniem interesów tak politycznych, jak i gospodarczych. Podejmowane przez Gdańsk zabiegi trafiały więc na podatny grunt, tym bardziej że wzrost potęgi Rosji i wyjście na Bałtyk jej floty wzbudziły

²⁴ J. Trzoska, *Kaprzy króla Augusta...*, s. 19-20; tenże, *Zatargi żeglugowe Gdańska...*, s. 75 i n.

²⁵ Zob. list Rady Gdańskiej z 31 V 1720 r. do sekretarza miasta na dworze króla polskiego – AP Gd., 300, 27/107, s. 229; J. Trzoska, *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712-1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku 8, red. P. Smolarek, Gdańsk 1979, s. 32.

²⁶ E. Rostworowski, *Historia powszechna...*, s. 372.

²⁷ *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1, s. 81; J. Trzoska, *Kaprzy króla Augusta...*, s. 20-21.

zaniepokojenie na zachodzie Europy, ponadto obawy wywoływały zakłócenia w handlu i żegludze bałtyckiej. Gdańszczanie najbardziej liczyli na pomoc rosnącej w siłę Anglii, z którą po dwóch latach negocjacji, w 1706 r. zawarli traktat handlowy, stwarzający zarówno kupcom angielskim, jak też gdańskim na terenie Królestwa korzystniejsze warunki do wzajemnej wymiany handlowej. Dwa lata później został on ratyfikowany przez królową Anglii Annę²⁸. Warto podkreślić, że Anglicy poparli też interesy Gdańska w rokowaniach kończących wojnę o sukcesję hiszpańską. Traktat w Utrechcie z 1713 r. przyznawał Gdańskowi prawa do wolnego handlu z Hiszpanią, Anglią i Francją²⁹.

O ile Anglicy przykładali mniej więcej równą miarę do spraw polityki i ekonomii, to u Holendrów zdecydowanie na pierwszy plan wybijało się zaniepokojenie związane z postępującymi perturbacjami w handlu morskim ze strefą bałtycką. Obawy wywołane ekspansją rosyjską na Bałtyku znalazły swój wyraz między innymi w rozpowszechnionym na Zachodzie anonimie *Osoby zainteresowanej w wymianie z Bałtykiem* (około 1715/16)³⁰. Zaprezentowane w nim poglądy wyrażały opinię szerszych kręgów gospodarczych związanych z handlem bałtyckim, stąd też warto przytoczyć niektóre podniesione tam najistotniejsze wątki. Anonim wskazywał na rosnące zagrożenie ze strony Rosji, która opanowała ważny dla gospodarek zachodnich obszar od Zatoki Botnickiej aż po wybrzeże pruskie. Prawie ¾ dostaw smoły, najlepsze maszty i konopie oraz inne niezbędne dla budownictwa okrętowego surowce i materiały znalazły się w rękach Piotra I. Poza tym w południowych prowincjach swego państwa – konstatował anonim – rozwinął on uprawę winorośli. Wino z tamtejszych okolic miało nie ustępować pod względem walorów smakowych wina węgierskiemu ani innym uznanym markom. Jeśli władca Rosji wejdzie w trwałe posiadanie dotychczasowych zdobyczy terytorialnych, z łatwością doprowadzi do ruiny handel innych nacji. Dzięki rozwojowi wielu dziedzin gospodarki Rosjanie będą mogli obywać się bez towarów zagranicznych³¹, a statki udające się do portów cara zmuszone zostaną płynąć pod balastem, co pozbawi armatorów dochodów z frachtów. Monopolistyczna polityka Piotra I niewątpliwie spowoduje znaczny wzrost opłat portowych i cen towarów potrzebnych na Zachodzie. Należało się też obawiać uaktywnienia Rosjan w handlu lewantyńskim oraz z Chinami i Persją, a to w konsekwencji mogłoby doprowadzić do poważnego obniżenia cen sprowadzanych stam-

²⁸ D. Gralath, *Versuch einer Geschichte Danzigs aus zuverlässigen Quellen und Handschriften*, Berlin 1791, Bd. 3, s. 253-256; H. Fiedler, *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts*, „Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins” 1928, H. 68, s. 123-124; E. Mierzwa, *Anglia a Polska w epoce Jana III Sobieskiego*, Łódź 1988, s. 88, 102, 286; *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1, s. 361.

²⁹ K. Piwarski, *Dzieje Gdańska...*, s. 169.

³⁰ *Memoire d'une personne interessé et sensible au commerce de la mer Baltique*, [w:] *Memoire pour servir à l'histoire du XVIIIe siècle contenant les négociations, traites, résolutions et autres documents authentiques [...] par Mr De Lamberty*, t. 9, à la Haye 1731 (dalej: Lamberty), s. 663-667.

³¹ „Que les Russes se pourront passer pour toujours de recevoir de marchandises étrangères” – tamże, s. 665-666.

tąd inną drogą przez zachodnich kupców (Holendrów?) artykułów. Także flota rosyjska wkrótce może zdominować przewozy morskie z racji niskich kosztów budowy statków i oszczędności dokonywanych w wydatkach na wyżywienie i płace załóg. Może dojść do obniżki stawek frachtowych nawet o 50%³².

Ta, bez wątpienia, mocno przesadzona wizja wzrostu rosyjskiej przewagi w handlu i żegludze bałtyckiej dobrze oddaje narastające obawy państw zachodnioeuropejskich o utratę dotychczasowej pozycji w wymianie z Bałtykiem. Nie dziwi więc, iż w zakończeniu cytowanego anonimu postawione jest pytanie, które zapewne coraz częściej padało w gabinetach zainteresowanych rządów: czy biorąc pod uwagę realnie już zagrożone własne interesy, nie należałoby wycofać się z poparcia dla Rosji w jej wojnie ze Szwecją?

Gdańsk uważnie śledził narastające dysonanse w jednolitym dotychczas froncie antyszwedzkim, a zwłaszcza coraz wyraźniej zarysowującą się reorientację polityki brytyjskiej. Od połowy drugiego dziesiątka lat XVIII w., głównie z inicjatywy Anglii, przystąpiono do montowania wielkiej koalicji, nominalnie antyszwedzkiej, lecz faktycznie mającej okiełznać rosyjskie dążenia do uzyskania dominacji na Bałtyku. Już w 1715 r. działania Anglików doprowadziły do storpedowania planów Piotra I zmontowania wielkiej armady, której celem miało być wyparcie floty wojennej Szwecji z Bałtyku i ograniczenie jej zadań do ochrony morskich granic państwa. Dania, dysponująca największymi siłami morskimi pośród członków aliansu antyszwedzkiego, uzależniała swój udział od aktywnego uczestnictwa Anglii. Ta z kolei, zgodnie z nowym kursem politycznym, nie zamierzała zaangażować się w operację militarną, mogącą umocnić pozycję Rosji na Bałtyku. Dlatego nie doszedł do skutku planowany na połowę roku 1716 wielki desant na wybrzeże Skanii. Duńczycy mieli dostarczyć do Wismaru i Rostoku statki dla przetransportowania oddziałów rosyjskich, a siły floty duńskiej zostać wzmocnione ośmioma rosyjskimi okrętami liniowymi. Ponadto spodziewano się dodatkowo czterech jednostek liniowych, zakupionych przez Piotra I w Anglii. Miały one przybyć w składzie połączonej eskadry angielsko-holenderskiej, którą, podobnie jak w roku ubiegłym, wysłano na Bałtyk jako eskortę statków handlowych. Car poważnie liczył na udział floty angielskiej w przygotowywanym desancie³³, tym bardziej że doszło nawet do zawarcia porozumienia pomiędzy Piotrem I, królem duńskim i angielskim admirałem Norrisem dotyczącego wspólnej akcji przeciw Szwedom³⁴. Przeciągające się przetargi dały tym ostatnim czas na poczynienie odpowiednich przygotowań do odparcia desantu. W rezultacie plan ataku trzeba było odłożyć do następnego roku³⁵.

Tymczasem narastały rozdzźwięki pomiędzy sojusznikami. Przede wszystkim Duńczycy uzależnili wysłanie swych 18 okrętów od wsparcia floty angielskiej i wy-

³² Tamże.

³³ Pisał o tym Loss ze Szczecina 16 V 1716 r. – SHSA Dresden, loc. 3552, k. 123b-1224a, 127b-128a.

³⁴ Dania zobowiązała się wystawić 18 okrętów liniowych, car – 14, admirał Norris – 19 – *Inhalt der zwischen Ihro Czaarisch Maytt., Ihro Königl. Mtt in Dennemarck und dem Admiral Norris getroffenen Convention* – załącznik do raportu Lossa z 18 VIII 1716 r. – SHSA Dresden, loc. 3552, k. 236.

³⁵ W. Serczyk, *Piotr I Wielki*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1973, s. 182.

cofania jednostek rosyjskich w planowanym uderzeniu na Szwecję. Zażądali także, aby desant na wybrzeże Skanii został poprzedzony atakiem wojsk rosyjskich na teren rdzennej Szwecji³⁶.

W 1717 r. doszło już do otwartych rozbieżności z Anglią. Car zażądał oddania pod swe dowództwo 15 angielskich okrętów liniowych. Od tego uzależniał wywiązanie się ze swego zobowiązania przeprowadzenia decydującego uderzenia na Szwecję. W zamian za przekazanie mu okrętów przyrzekał zabezpieczenie interesów handlowych Anglii w przyszłym traktacie pokojowym, w tym przyznanie ułatwień kupcom angielskim na terenie Rosji. Wszelako punkt widzenia Londynu na rangę problemów mających stanowić podstawę unormowania wzajemnych stosunków był zasadniczo różny. Anglicy na pierwszym miejscu stawiali możliwie szybkie zawarcie traktatu handlowego i od tego uzależniali swą pomoc militarną³⁷. Jak widać, Anglia nie zamierzała już otwarcie angażować się po stronie Rosji, a jej coraz mniej dostrzegalne akcenty antyszwedzkiego nastawienia brały się z poirytowania działaniami kaprów szwedzkich, dających się we znaki angielskiej żegludze handlowej na Bałtyku³⁸. Wspólne działania anglo-holenderskich sił morskich, ochraniających handel bałtycki, przynosiły pewne rezultaty. Tak na przykład, latem 1715 r. przybyła na redę gdańską, pod osłoną okrętów wojennych wspomnianych państw, wielka flotyła handlowa, składająca się z ponad 400 statków³⁹. W połowie 1717 r. rezydent francuski w Gdańsku Ludwik Mathy pisał do Wersalu, że w tym czasie flota angielska miała niemal zupełnie wyprzeć kaprów szwedzkich z Bałtyku⁴⁰.

Zapewniwszy sobie w miarę stabilne warunki żeglugi oraz wykorzystując ponowne zaostrenie konfliktu rosyjsko-szwedzkiego po zerwaniu rokowań alandzkich, Anglicy podjęli działania na rzecz zrealizowania swej zasadniczej koncepcji, a mianowicie do zaprowadzenia równowagi polityczno-gospodarczej na Bałtyku. Stąd też poczynania wysłanej ponownie w latach 1719-1721 na te wody floty admirała Norrisa nosiły już wyraźnie antyrosyjski charakter. Podjęte próby zamknięcia floty rosyjskiej w Zatoce Fińskiej nie dały jednak zamierzonego rezultatu i ogólnie ograniczyły się do parokrotnej demonstracji siły. Logicznym następstwem ewolucji postawy Anglii było związanie się jej z początkiem 1720 r. traktatem sojuszniczym ze Szwecją⁴¹. Nie powiódł się też, z takim trudem tworzony, system aliansu antyrosyjskiego. Poszczególni jego członkowie, np. Hannover, Prusy, Dania, po uzyskaniu ustępstw od Szwecji rezygnowali z przystąpienia do koalicji. Zatem uaktywnienie polityki bałtyckiej państw morskich, zwłaszcza zaś Anglii, nie wywarło większego

³⁶ *la vieille Suede* – raport Lossa do Augusta II z Kopenhagi z 17 X 1716 r. – SHSA Dresden, loc. 3552, k. 350, 353b.

³⁷ *Extrait du memoire delivré aux Ministres de Sa Maj. Britt. de la part de Sa Majesté Czarienne et signé par les Ministres russiens* oraz *Extrait de la réponse des ministres anglois* – zał. do raportu Lossa z 3 IX 1717 r. – SHSA Dresden, loc. 3551, k. 177b-178a, 203-204.

³⁸ Zob. *Memoire du résident Anglois au Senat de Suede* z 5 VI 1716 r. – Lamberty, s. 650-651.

³⁹ Raport rezydenta saskiego w Gdańsku Stenzela do Augusta II z 4 IX 1715 r. – SHSA Dresden, loc. 3649, vol. I.

⁴⁰ *Raporty rezydentów francuskich...*, s. 72.

⁴¹ E. Rostworowski, *Historia powszechna...*, s. 372; W. Serczyk, *Piotr I Wielki...*, s. 213-214.

wpływu na trudną sytuację handlu i żeglugi Gdańska, pozostających nieprzerwanie, aż do końca wojny, pod kontrolą Rosji.

Zmiany w układzie sił podczas wielkiej wojny północnej nie wpłynęły w znacznym stopniu na stan kontaktów portu nadmotławskiego z inną potęgą zachodnią – Francją. W stosunkach z Wersalem decydujące znaczenie miało zniesienie w 1712 r. represji wobec handlu i żeglugi gdańskiej, nałożonych na Gdańsk w związku ze sprawą francuskiego kandydata na tron polski księcia Contiego, co było równoznaczne z przywróceniem warunków wymiany z czasów poprzedzających wprowadzenie sankcji⁴². Należy jednak zauważyć, że pomimo przeszkód na szlakach morskich, do roku 1713 dodatkowo utrudnionymi działaniami związanymi z wojną o sukcesję hiszpańską, miał miejsce dość ożywiony handel z portami francuskimi, aczkolwiek udział w nim jednostek pod francuską banderą był skromny. Do uprawiania aktywniejszego handlu bałtyckiego zupełnie zniechęciły Francuzów ostre represje nakładane na handel i żeglugę przez państwa wojujące. I tak w latach 1714-1715 Szwedzi skonfiskowali wiele statków francuskich, które płynęły do portów zdobytych na Szwecji przez Rosję na południowo-wschodnim wybrzeżu Bałtyku. Podobne sankcje groziły także ze strony duńskiej, która domagała się od Wersalu zerwania kontaktów handlowych ze Szwecją⁴³.

W kształtującej się nowej konfiguracji sił w Europie rosło znaczenie państwa pruskiego. W pierwszych latach wojny północnej Prusy w zasadzie zachowywały neutralność, chociaż wobec Gdańska skłonne były uczynić wyjątek w 1704 r. Okazały gotowość udzielenia pomocy miastu, które wtedy szukało obrony przed zakusami szwedzkimi, o czym świadczył przygotowany tekst traktatu z Gdańskiem. Do zawarcia układu jednak nie doszło z powodu obaw, zresztą niebezpiecznych, że po wpuszczeniu wojsk w obręb obwarowań miejskich Prusacy mogą podjąć próbę zagarnięcia miasta⁴⁴. Jeszcze raz w 1717 r. Gdańsk próbował namówić Prusy do podjęcia interwencji w Petersburgu na rzecz uwolnienia miasta od narzuconych mu przez Rosjan nowych ciężarów, lecz tym razem bez jakiegokolwiek odzewu. Nie można się temu dziwić, skoro przed niespełna dwoma laty, właśnie za przyzwoleniem Rosji, uzyskali Prusacy w sekwestr upragniony Szczecin i nie kryli wcale swych dalszych apetytów na kolejne nabytki kosztem Szwecji. Poza tym na pobliskich terenach w północnych Niemczech mocno usadowiły się wojska rosyjskie. Czy w tej sytuacji warto było drażnić rosnącego w siłę cara tak błahą z punktu widzenia aktualnych interesów pruskich sprawą Gdańską? Trzeba w tym kontekście wspomnieć o sugestjach wysuniętych wobec dworu rosyjskiego przez akredytowanego w Petersburgu posła pruskiego Gustawa Fryderyka Mardefelda. Chcąc stworzyć Rosjanom dogodniejszą pozycję wyjściową do zbliżających się rokowań ze

⁴² Zob. M. Komarzyński, *Polska w polityce gospodarczej Wersalu (1661-1715)*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1968, zwłaszcza rozdz. IV, traktujący o represjach wobec gdańszczan, s. 127-152; J. Trzoska, *Odszkodowanie Gdańska dla Francji w związku ze sprawą księcia Contiego*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 45, z. 4, passim.

⁴³ Archives Nationales, Paris, Marine B¹ 10 – Campredon, poseł francuski w Szwecji, do Rady Marynarki, Sztokholm 28 II 1716 r., k. 175b, 191b-193a.

⁴⁴ J. Feldman, *Polska w dobie...*, s. 91-93; E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska...*, s. 256.

Szwedami, strona pruska okazała gotowość zwrotu Szwecji Szczecina w zamian za zgodę cara na przekazanie jej Gdańska⁴⁵.

Duży niepokój Prus wywoływały natomiast rosyjskie plany rozwinięcia na szerszą skalę handlu bałtyckiego, przyciągnięcia go do Petersburga oraz do nowo zdobytych na Szwecji portach. Zagrozało to interesom portów pruskich na Pomorzu Zachodnim i w Prusach Wschodnich, zwłaszcza Piławy i Królewca. Obawy pogłębiły się, gdy Rosjanie przystąpili do realizacji zapowiedzianych planów przeniesienia głównych ośrodków handlu morskiego znad Morza Białego (Archangielsk) na Bałtyk⁴⁶.

Warto podkreślić, iż spowodowane działalnością Rosjan, przynoszące Gdańskowi „złą sławę”, perturbacje w handlu i żegludze, przysparzały okresowo spore korzyści Prusom, gdyż zagraniczni kupcy i armatorzy zaczęli poszukiwać bezpieczniejszych portów w tym rejonie Bałtyku. A właśnie najwięcej na kłopotach Gdańska, zwłaszcza na zablokowaniu handlu z portami szwedzkimi, zyskały wschodniopruskie ośrodki handlu morskiego. Chcąc zachęcić kupców zagranicznych do częstszych odwiedzin, król Fryderyk Wilhelm I, edyktem z czerwca 1717 r., przyznał obywatelom państw neutralnych swobodę uprawiania handlu ze Szwecją w Piławie i Królewcu, co w krótkim czasie doprowadziło do niespotykanego ożywienia w ruchu żeglugowym. O ile w 1716 r. pobrano w Piławie opłaty celne od 151 statków, to dwa lata później już od 580, a wysokość dochodów z ceł w tym czasie podwoiła się⁴⁷.

Jeśli chodzi o Szwecję, to do czasu załamania się jej potęgi pod Połtawą właśnie ona była głównym reżyserem losów Gdańska, zmuszając miasto do przyjęcia narzuconych mu ciężkich warunków. Do 1704 r. kasy miejskie wypłaciły Szwedom tytułem różnych kontrybucji i roszczeń prawie 650 tys. florenów, nie licząc 150 tys. przyznanych protegowanemu przez nich na tron polski Stanisławowi Leszczyńskiemu⁴⁸. Bilans należy uzupełnić o szkody wyrządzone przez stacjonujące w posiadłościach wiejskich miasta oddziały szwedzkie. Natomiast w handlu morskim, jak można przypuszczać, straty były mniej dotkliwe. Dysponująca znacznym potencjałem militarnym flota szwedzka zapewniała bezpieczeństwo na szlakach wiodących do portów szwedzkich, gdzie gdańskie zboże i produkty żywnościowe stanowiły istotne źródło uzupełniające dalece niewystarczającą ofertę rodzimej produkcji. Jeśli w tym czasie spadał eksport zboża, to bardziej fakt ów był efektem zniszczeń wo-

⁴⁵ Zob. kopię listu Lossa z Petersburga na dwór pruski do Manteuffla, zał. do raportu z 20 VI 1718 r. – SHSA Dresden, loc. 3551.

⁴⁶ Oddają te nastroje informacje przesłane na dwór berliński przez feldmarszałka hrabiego von Dohna z V 1714 r. oraz przez rząd prowincji pruskiej z Królewca z 30 XII 1715 r., a także reskrypt z Berlina do posła pruskiego w Hadze z 4 VII 1716 r. – zob. H. Rachel, *Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg-Preußens 1713-1740*, Berlin 1922, Bd. II, H. 2, s. 13-15, 26, 32-33.

⁴⁷ Z 77 345 do 148 079 reichstalarów – H. Rachel, *Handels-, Zoll...*, Bd. II, H. 1, s. 733, 761; zob. też list Rady Gdańskiej na dwór carski z 1718 r., odpisy załączone do instrukcji Augusta II do Lossa w Petersburgu – SHSA Dresden, loc. 3385, k. 96a, 99b, 102a; J. Trzoska, *Żegluga, handel i rzemiosło...*, s. 172.

⁴⁸ M. Foltz, *Geschichte des Danziger Stadthaushalts*, Danzig 1912, s. 85-86; E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska...*, s. 256.

jennych na ziemiach polskich i zmniejszenia się przywozu z zaplecza Rzeczypospolitej, aniżeli wynikał z utrudnień na szlakach żeglugowych.

Po bitwie połtawskiej w obustronnych kontaktach handlowych w znacznie większym stopniu trzeba było uwzględnić realia nowej sytuacji politycznej. Od Gdańska jako miasta koronnego zaczęto coraz energiczniej domagać się egzekwowania klauzul traktatu narewskiego, zwłaszcza zaś wszechstronniejszego włączenia się do wojny ze Szwecją. Stąd też specjalnie nie dziwi sporadyczność wzmianek w źródłach gdańskich na temat kontaktów ze Szwedami. Tym niemniej nadal utrzymywały się dość ożywione, choć nie tak otwarte związki handlowo-żeglugowe i korespondencyjne z północnym partnerem. Dowodziły tego pretensje rosyjskie, które, aczkolwiek tendencyjnie wyolbrzymiane, bywały niejednokrotnie wspierane zebraną przez Rosjan, obciążającą gdańszczan, dokumentacją. Rokowania podjęte przez pierwszego ministra Karola XII – Görtza, na Wyspach Alandzkich w okresie od maja do listopada 1718 r. i związane z tym pewne złagodzenie działań wojennych nie poprawiły w odczuwalnym stopniu sytuacji Gdańska. Na tutejszej redzie kontynuowano uciążliwe kontrole statków przybywających, jak też opuszczających port nadmotławski. Dopiero pokój nysztadzki z 1721 r. przywrócił dawny stan stosunków handlowo-żeglugowych ze Szwecją.

Jak dowodzą wpisy do sztokholmskich ksiąg portowych, wroga wobec Gdańska działalność Rosjan na przybrzeżnych wodach gdańskich i innych akwenach bałtyckich faktycznie doprowadziła do zmniejszenia ruchu żeglugowego między tym miastem a Sztokholmem. O ile w latach 1661-1680 deklarowano przeciętnie rocznie 30 rejsów nad ujście Wisły (6% ogólnego ruchu wyjściowego)⁴⁹, to w latach wojny północnej – do roku 1709 przeciętna roczna podobnych deklaracji wyniosła 26 (5%), a w latach 1714-1720 tylko 21 (7,7%)⁵⁰. W najtrudniejszym – 1718 r. zadeklarowano na komorze sztokholmskiej zaledwie jeden rejs nad ujście Wisły⁵¹.

Trzeba jednak w tym miejscu zwrócić uwagę na pewien znamieny fakt, ujawniony przez księgi gdańskiego Urzędu Prezydującego Burmistrza. Urząd ten wystawiał certyfikaty, czyli dokumenty morskie poświadczające przynależność do kupca gdańskiego ekspediowanego morzem towaru. Takie urzędowe świadectwo otrzymywali też kupcy gdańscy, występujący w roli faktorów realizujących zlecenia swych zagranicznych kontrahentów. Analiza tych dokumentów wykazuje, że w końcowych latach wielkiej wojny północnej miał miejsce niezwykle dynamiczny wzrost udziału neutralnej Lubeki w handlu gdańskim. O ile w okresie czterdziestu ostatnich lat XVII w. wystawiono kupcom gdańskim zaledwie sześć certyfikatów na Lubekę,

⁴⁹ J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów żeglugowych pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w drugiej połowie XVII wieku*, [w:] *Po obu stronach Bałtyku. Wzajemne relacje między Skandynawią a Europą Środkową*, red. J. Harasimowicz, P. Oszczanowski, M. Wisłocki, Wrocław 2006, t. 2, s. 449.

⁵⁰ Tenże, *Z zagadnień żeglugi pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Miscellanea pomorskie. Studia z dziejów Pomorza Zachodniego i Nadwiślańskiego*, red. W. Skóra, Słupsk 2008, s. 34.

⁵¹ Tenże, *From the Issues of Navigation between Stockholm and Gdańsk in the First Half of the 18th Century*, „*Studia Maritima*” 2007, vol. XX, s. 53.

o tyle w latach 1715-1719 księgi odnotowują aż 230 podobnych zapisów⁵². Według rezydenta francuskiego w Gdańsku właśnie lubeczanie, obok Anglików, należeli do tych, którzy najczęściej ryzykowali podróż z Gdańska do portów szwedzkich⁵³. Wskazuje to na głębokie przeorientowanie się kupiectwa gdańskiego z tradycyjnych kierunków na Lubekę, odgrywającą przecież już od wielu lat znacznie mniejszą rolę w handlu bałtyckim. Niewątpliwie mamy do czynienia ze zjawiskiem okresowym, o koniunkturalnym charakterze, wymuszonym sytuacją polityczną, zwłaszcza zaś blokadą handlu ze Szwecją. W pierwszym powojennym dziesięcioleciu (1721-1730) nastąpił bowiem widoczny wzrost bezpośredniego ruchu żeglugowego na trasie Sztokholm-Gdańsk, tym razem już przy minimalnym udziale Lubeki. Przeciętna liczba rejsów do Gdańska dla tej dekady wzrosła aż do 60 statków, co stanowiło ponad 11% wszystkich wypłynięć ze Sztokholmu⁵⁴.

Bez wątpienia utrata na rzecz Rosji rolniczych prowincji na południowo-wschodnim pobrzeżu Bałtyku obiektywnie stworzyła jeszcze bardziej sprzyjające warunki do zintensyfikowania wymiany królestwa Wazów z Gdańskiem, który przecież nadal pozostawał ważnym centrum handlu towarami rolno-spożywczymi. O trwałości i żywotności wzajemnych powiązań gospodarczych świadczyło między innymi postępowanie gdańskich kół armatorsko-handlowych podczas kolejnej wojny rosyjsko-szwedzkiej z lat 1741-1743. Pomimo nacisków i gróźb ze strony Rosji, wzmocnionych nawet bezpośrednią ingerencją w żeglugę na redzie gdańskiej, nie udało się przymusić gdańszczan do przerwania ważnych dla obydwu partnerów stosunków handlowych⁵⁵.

Podsumowując nasze rozważania, dotyczące wpływu wydarzeń lat 1700-1721 na sytuację Gdańska, za najistotniejszy uznajemy fakt trwałego wyjścia na Bałtyk Rosji, a tym samym położenie podwalin pod zbudowanie, a następnie utwalenie jej mocarstwowej pozycji w Europie. Wzrost potęgi państwa carów niósł z sobą niebezpieczne konsekwencje dla jego sąsiadów, zwłaszcza zaś dla Rzeczypospolitej i jej największego ośrodka portowego nad ujściem Wisły. Bolesnie doświadczony Gdańsk, pozbawiony skutecznej pomocy ze strony króla i państwa polskiego, starał się odtąd nie narażać na szwank swych stosunków z Rosją, szczególnie że coraz wyraźniej dostrzegano nad Motławą rosnące zagrożenie ze strony Prus. Dodatkowe obawy gdańszczan budziła zaostrzająca się konkurencja pobliskich portów pruskich – Królewca i Piławy, wykorzystujących perturbacje w handlu Gdańska ze Szwecją, tym bardziej że oferta eksportowa wspomnianych ośrodków w zakresie surowców niemal w całości pokrywała się z gdańską.

Jeśli chodzi o państwo, które wyszło z wojny najbardziej osłabione – Szwecję, trzeba jeszcze raz podkreślić niezwykle istotne znaczenie dla Gdańska kontaktów handlowo-żeglugowych z portami szwedzkimi. Pomimo blokad, szykan i innych

⁵² Tenże, *Dzieje gdańskiego statku...*, s. 32.

⁵³ Raport z 7 IV 1717 r. do Filipa Orleańskiego – *Raporty rezydentów francuskich...*, s. 61.

⁵⁴ J. Trzoska, *Z zagadnień żeglugi...*, s. 34.

⁵⁵ Tenże, *Export of Corn and Victuals during the Russian-Swedish War 1741-1743*, „*Studia Maritima*” 1984, vol. VI, s. 163 i n.

utrudnień, zarówno w samym porcie, jak i na otwartym morzu, wymiana była kontynuowana. Paradoksalnie klęska Szwecji uczyniła Gdańsk partnerem jeszcze bardziej potrzebnym i pożądanym. Działo się tak, chociaż Rzeczpospolita pozostała jedynym państwem koalicji antyszwedzkiej, z którym dwór sztokholmski nie zawarł traktatu pokojowego⁵⁶. Najistotniejszą rolę odgrywało coraz większe zapotrzebowanie rynku szwedzkiego na artykuły spożywcze, zwłaszcza po utracie rolniczych prowincji na wschodnim wybrzeżu Bałtyku⁵⁷.

Państwa zachodnioeuropejskie, szczególnie Anglia i Holandia, aczkolwiek oficjalnie niebiorące udziału w wojnie, uważnie śledziły wydarzenia na Bałtyku. Zwłaszcza Anglia, zaniepokojona wzrostem potęgi Rosji, podejmowała działania dla zaprowadzenia równowagi sił w tej części Europy. Wraz z Holandią obawiała się zakłóceń w dostawach z portów nadbałtyckich tak potrzebnych ich gospodarkom surowców. Dlatego organizowano wyprawy wielkich flotylli handlowych, konwojowanych przez okręty wojenne obu tych państw, dzięki którym również nad Motławą, na krótki czas, ożywił się ruch żeglugowy i wzrastały obroty w tutejszych kantorach kupieckich.

Dla unormowania stosunków gospodarczych Gdańska z Francją najważniejsze było zniesienie w 1712 r. ogłoszonych dziesięć lat wcześniej represji wobec handlu gdańskiego. Gdy w 1716 r. przywileje w handlu z Francją uzyskały Hamburg, Lubeka i Brema, Gdańsk podjął starania o przyznanie mu podobnych, lecz otrzymał je dopiero w 1725 roku⁵⁸.

Zusammenfassung

Danziger Handel und Schifffahrt gegenüber den Änderungen vom Kräftesystem in Europa während des großen Nordkrieges

Das wichtigste Ergebnis des Krieges aus den Jahren 1700-1721 war die dauerhafte Bestärkung Russlands am Baltischen Meer. Dadurch wurden die Grundswellen für Errichtung seiner Vormachtstellung gelegt, was auch hierauf diese Stellung in Europa zu festigen erlaubte. Die Zunahme der Macht des Staates der Zaren brachte mit sich gefährliche Konsequenzen für seine Nachbarn, besonders für Polen und sein wichtigstes Hafenzentrum an der Weichselmündung. Leidvoll erfahren durch kriegerische Ereignisse Danzig, beraubt der Unterstützung aus der Seite des Königs und polnischen Staates, bemühte sich seither seine Beziehungen mit Russland nicht in Gefahr zu bringen und desto

⁵⁶ G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720-1809*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1991, s. 76.

⁵⁷ Zob. m.in. J. Trzoska, *Sprawy handlu gdańskiego w raportach rezydenta szwedzkiego w Gdańsku Jakuba Brandlichta w latach 1724-1729*, [w:] *Strefa bałtycka w XV-XVIII w. Polityka – Społeczeństwo – Gospodarka. Ogólnopolska sesja naukowa zorganizowana z okazji 70-lecia urodzin Profesora Edmunda Cieślaka*, red. J. Trzoska, Gdańsk 1993, s. 164-167.

⁵⁸ *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 2, s. 362.

mehr, weil man an der Motlau immer klarer die zunehmende Gefährdung aus der Seite Preußens erblickte. Die zusätzlichen Sorgen der Bewohner Danzigs weckte die sich verschärfende Konkurrenz mit den nahe gelegten preußischen Häfen – Königsberg und Pillau. Diese Häfen nutzten die Perturbationen im Danziger Handel mit Schweden, die durch kriegerische Tätigkeiten des großen Nordkrieges verursacht wurden, und desto mehr, weil sich das Exportangebot der erwähnten Zentren im Bereich der Rohstoffe fast im Ganzen mit dem Danziger deckte.

Wenn es um den Staat geht, der wegen des Krieges am meisten geschwächt wurde – Schweden, soll man die Tatsache unterstreichen, dass die Handels- und Schifffahrtsbeziehungen Danzigs mit den schwedischen Häfen schon von lange her dauerten und besitzten für Danzig sehr wichtige Bedeutung. Trotz den Blockaden, russischen Schikanen und anderen Erschwernissen sowohl im selben Danziger Hafen, als auch auf hoher See, war der gegenseitige Austausch in den Jahren des Nordkrieges kontinuierlich. Die Niederlage Schwedens machte paradoxal aus Danzig noch mehr den nötigen und begehrten Partner. Die wesentlichste Rolle spielte immer größerer Bedarf der Schweden auf Lebensmitteln, besonders nach dem Verlust der Ackerprovinzen an den südlichen Küsten des Baltischen Meeres.

Die westeuropäischen Staaten, besonders England und Holland, beobachteten aufmerksam die Ereignisse auf dem Baltischen Meer. England, beunruhigt wegen der Zunahme der Macht Russlands, tat die Handlungen, um das Gleichgewicht der Kräfte in diesem Teil Europas wiederherzustellen. England und Holland zeigten Unruhe wegen der Störungen der Rohstofflieferungen aus den baltischen Häfen, die so nötig für ihre Wirtschaften waren. Deshalb wurden Fahrten der großen Handelsflotten organisiert, die durch englische und holländische Schiffe begleitet wurden, und darum auch an der Motlau kam es vorläufig zur Belebung der Seefahrten und nahmen die Umsätze in hiesigen Kantoren zu.

Andererseits für die Normalisierung der Handels- und Schifffahrtsbeziehungen Danzig mit Frankreich war am wichtigsten die Aufhebung im Jahre 1712 der zehn Jahre früher kundgemachten Repressalien gegenüber dem Danziger Handel, was im Zusammenhang mit dem Widerstand dieser Stadt gegen französische Kandidatur auf den polnischen Thron im Jahre 1697 war.

