

*GABRIELA MAJEWSKA\**

Gdańsk

## **PROBLEMY W RELACJACH GOSPODARCZYCH MIĘDZY POLSKĄ A SZWECJĄ W XVIII WIEKU**

**Słowa kluczowe:** handel między Polską a Szwecją, zboże, żelazo, żegluga, XVIII w.

### **Streszczenie**

Handel morski krajów bałtyckich w epoce nowożytnej (XVI–XVIII w.) wykazywał silne powiązania z Europą Zachodnią, a także ożywione kontakty żeglugowe i handlowe wewnątrz basenu Bałtyku, głównie w relacji południe–północ. Ten kierunek wymiany w wypadku Polski zyskał na znaczeniu w XVIII w., kiedy rosło znaczenie kontaktów handlowych z krajami skandynawskimi kosztem Holandii. Głównym partnerem gospodarczym Polski na Bałtyku była Szwecja. Między tymi państwami wykształciły się silne powiązania rynkowe, czemu sprzyjał komplementarny charakter wymiany handlowej. Szwecja występowała jako znaczący odbiorca żywności, głównie zboża, a zarazem dostawca ważnych artykułów przemysłowych, głównie żelaza. Z komplementarnością gospodarki Szwecji i Polski wiąże się udział Polski w obrotach handlowych Szwecji, jej rola w zaspokajaniu potrzeb żywnościowych (głównie żyto i pszenica) północnego sąsiada i jej znaczenie jako odbiorcy najważniejszego artykułu eksportowego Szwecji – żelaza. Na podstawie statystycznych zestawień szwedzkich i polskich można pokazać, jak kształtowała się wielkość obrotów polsko-szwedzkich, jaki był bilans tych obrotów (dla większości okresu korzystny dla Polski), rodzaj i ilość wymienianych towarów między

---

\* Uniwersytet Gdański, Instytut Historii, hisgm@univ.gda.pl.

Szwecją a Polską, trendy rozwojowe, udział poszczególnych towarów w całości obrotów. Przechodząc do problematyki żeglugi między Polską a Szwecją, należy zwrócić uwagę na ruch statków między tymi krajami (liczba i tonaż), bandery obsługujące tę żeglugę, porty uczestniczące w handlu morskim obu krajów. Negatywne konsekwencje dla relacji gospodarczych polsko-szwedzkich miały konflikty wojenne, które angażowały państwa leżące nad Bałtykiem. Perturbacje w działalności handlu podczas wojen (wojna północna lat 1700–1721, oblężenie Gdańska w latach 1733–1734, wojny szwedzko-rosyjskie w latach 1741–1743 i 1788–1790) znalazły odbicie w ruchu żeglugowym zarówno Polski, jak i Szwecji, w obrotach handlu i jego strukturze.

Stosunki gospodarcze polsko-szwedzkie w XVIII stuleciu koncentrują się na wymianie handlowej i kontaktach żeglugowych. Problem był przedmiotem zainteresowań badawczych głównie historyków gdańskich (Edmund Cieślak, Jerzy Trzoska), w historiografii szwedzkiej nie stał się on tematem odrębnych studiów, chociaż informacje na temat wymiany Gdańska oraz portów Prus Królewskich ze Szwecją znajdziemy w pracach szwedzkich historyków (Staffan Högberg)<sup>1</sup>. Na temat znajdującego się w Polsce i Szwecji materiału źródłowego, archiwalnego i publikowanego, pozwalającego badać relacje gospodarcze między Szwecją a Polską w XVIII w., wypowiedział się E. Cieślak<sup>2</sup>.

Zachowany materiał statystyczny umożliwia zobrazowanie wymiany towarowej i żeglugi między Polską i Szwecją w XVIII stuleciu, w tym takich zagadnień, jak: rodzaj i ilość wymienianych towarów, rola Polski jako dostawcy do Szwecji zboża oraz odbiorcy tradycyjnych towarów eksportowych Szwecji, głównie żelaza w sztabach, wielkość obrotów polsko-szwedzkich, bilans tych obrotów,

---

<sup>1</sup> Zob. E. Cieślak, *Polsko-szwedzki handel morski w XVIII w. (Materiały w archiwach szwedzkich)*, „Zapiski Historyczne” 1980, t. 45, z. 4, s. 119–128; tenże, *Węzłowe problemy handlu i żeglugi bałtyckiej w XVIII wieku na przykładzie wymiany Szwecji z Polską, Rosją i Prusami*, „Nautologia” 1981, R. 16, nr 4 (64), s. 3–15; J. Trzoska, *Wywóz zboża i towarów spożywczych z Gdańska do Szwecji podczas wojny rosyjsko-szwedzkiej 1741–1743*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 4, s. 51–67; tenże, *Gdańsk wobec wojny rosyjsko-szwedzkiej lat 1741–1743*, „Rocznik Gdański” 1991, t. 51, z. 1, s. 83–109; tenże, *Warunki żeglugi i handlu na Bałtyku podczas wojny rosyjsko-szwedzkiej lat 1741–1743*, „Nautologia” 1980, R. 15, nr 4, s. 8–14. Ze szwedzkich opracowań należy wymienić: S. Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*, Lund 1969.

<sup>2</sup> E. Cieślak, *Polsko-szwedzki handel...*, dz. cyt., s. 119–128. Na potrzeby artykułu korzystało z danych statystycznych opublikowanych w *Historisk statistik för Sverige*, del 3: *Utrikeshandel 1732–1970*, Lund 1972; S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670–1815. Źródła do dziejów handlu i żeglugi Gdańska*, red. S. Hoszowski, t. 2, Warszawa 1963; E.F. Heckscher, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa*, del II, bd. 2, Stockholm 1949.

udział Polski w obrotach towarowych Szwecji i Szwecji w handlu zagranicznym Polski. W zakresie żeglugi można badać tonaż statków obsługujących żeglugę polsko-szwedzką, udział bander w żegludze obu państw, ruch statków między Szwecją a Polską.

Na związki gospodarcze między Polską a Szwecją wpływ miało wiele czynników. Należą do nich możliwości produkcyjne obu państw oraz zmiany koniunktury w handlu europejskim i związane z nimi przesunięcie się dróg handlu morskiego Polski w kierunku państw skandynawskich. Inne czynniki to uwarunkowania polityczno-militarne, polityka merkantylno-protekcjonistyczna Szwecji, próby wprowadzenia tej polityki w Polsce zakończone niepowodzeniem, konkurencja portów pruskich i rosyjskich (dla Gdańska) oraz konkurencja obcych bander.

Handel morski krajów bałtyckich w epoce nowożytnej (XVI–XVIII w.) wykazywał silne powiązania z Europą Zachodnią, jak i ożywione kontakty żeglugowe i handlowe wewnątrzbałtyckie, głównie w relacji południe–północ. W ciągu XVIII w. w strefie bałtyckiej nastąpiły istotne przesunięcia w układzie sił gospodarczych i politycznych. Rozwijała się żegluga bałtycka Anglii i krajów skandynawskich, wzrosło znaczenie Rosji. W wypadku Polski zyskała na znaczeniu wymiana handlowa z krajami skandynawskimi. Głównym partnerem gospodarczym Polski na Bałtyku była Szwecja. Między tymi państwami wykształciły się silne powiązania rynkowe, czemu sprzyjał komplementarny charakter wymiany handlowej. Szwecja występowała jako znaczący odbiorca żywności, głównie zboża (żyta i pszenicy), którego nadwyżkami dysponowała Polska, a zarazem dostawca ważnych artykułów przemysłowych, głównie żelaza, podstawowego artykułu eksportowego Szwecji, którego potrzebowała Polska. Podstawowa część wymiany przypadła na dostawy zboża i żelaza, na które istniało duże zapotrzebowanie na rynku partnera. Inne kraje bałtyckie – Rosja i Prusy – posiadały gospodarki o podobnej strukturze i konkurowały ze sobą oraz z Polską w eksporcie surowców na rynek szwedzki<sup>3</sup>.

Stopniowy proces wypierania zboża z pierwszoplanowej pozycji w handlu bałtyckim spowodował spadek znaczenia eksportu z Polski i wzrost rangi tych państw na Bałtyku, które dostarczały surowców i półproduktów dla budownictwa okrętowego i przemysłu tekstylnego. W nowej sytuacji gospodarczo-politycznej, po wielkiej wojnie północnej (1700–1721), rosła pozycja portów rosyjskich, zwłaszcza odebranych Szwecji portów inflanckich i estońskich. Konkurencją dla

---

<sup>3</sup> Zob. E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 3.

Polski na rynku szwedzkim ze względu na podobną strukturę eksportu i importu były głównie Rosja i Prusy. Z portów rosyjskich była to niewątpliwie Ryga. W tym porcie Szwedzi realizowali przyznane im traktatem nysztadzkiem w 1721 r. prawo do bezcłowego zakupu zboża o wartości 50 tys. rubli, z wyjątkiem lat nieurodzaju lub innych klęsk, oraz na taką samą kwotę – masztów, konopi i lnu, co gwarantowała umowa sztokholmska z 1724 r. Sumę tę podniesiono do 100 tys. rubli wraz z przedłużeniem w 1735 r. umowy sztokholmskiej. Kolejne przedłużenie porozumienia z 1724 r. nastąpiło po zakończeniu wojny szwedzko-rosyjskiej w 1743 r.<sup>4</sup> Od lat 50. XVIII w. nastąpił szybki rozwój eksportu zboża z Rosji. W 1762 r. wprowadzono wolny handel zbożem oraz 50-procentową obniżkę cła, co spowodowało gwałtowny wzrost wywozu zboża z rosyjskich portów bałtyckich<sup>5</sup>. Rosja stała się konkurentem w handlu i żegludze bałtyckiej, po pierwsze, z racji dostępności i niskiej ceny zboża i materiałów do budowy okrętów; po drugie, z racji niskich kosztów eksploatacji statków; po trzecie, z powodu tego, że tańsze żelazo rosyjskie konkurowało ze szwedzkim na rynkach Europy Zachodniej. Pewną konkurencją dla handlu polskiego stanowiły także pruskie porty południowo-wschodniego wybrzeża Bałtyku, zwłaszcza Królewiec.

Sytuacja polityczna, a przede wszystkim wojny determinujące możliwości przewozowe oraz wpływające na podaż i popyt towarów, kształtowały rozmiary handlu i żeglugi na Bałtyku. Zarówno Polska, jak i Szwecja brały aktywny udział w konfliktach zbrojnych XVIII w., które odbiły się na handlu i żegludze obu państw. Największy z nich – wielka wojna północna – spowodowała ogromne straty w gospodarce obu państw. Gdańsk dotknęły wszystkie ujemne konsekwencje długotrwałej wojny. Wykorzystanie potencjału ekonomicznego i militarnego miasta przez Rosję do walki ze Szwedami powodowało represje ze strony Szwecji w stosunku do statków i żeglugi gdańskiej. Szczególnie uciążliwe były działania szwedzkich kaprów (zajmowanie i konfiskata statków). Warunki uprawiania handlu i żeglugi pod koniec wielkiej wojny północnej pogorszyły się także na skutek aktywności kaprów rosyjskich, którzy zajmowali statki gdańskie łamiące zakaz handlu ze Szwecją (gdańscy armatorzy utrzymywali taką wymianę za

<sup>4</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809*, Gdańsk 1991, s. 69–71.

<sup>5</sup> Z. Guldón, S. Zalewski, *Eksport zbożowy Rosji w XVI–XVIII w.*, „Zapiski Historyczne” 1977, t. 42, z. 1, s. 36–38.

pośrednictwem portów pruskich), i kontroli ruchu statków w porcie gdańskim przez okręty rosyjskie<sup>6</sup>.

Szwecja w rezultacie wojny poniosła ogromne straty terytorialne i w ludziach. Ciężka była sytuacja finansowa, kraj utracił bogate źródła dochodów w postaci ceł, ponadto przyznany w 1645 r. mocą pokoju kończącego wojnę szwedzko-duńską przywilej zwalniający szwedzkie statki od opłat celnych w Sundzie, rosnące ciężary podatkowe rujnowały wiele gospodarstw, a Finlandia została potwornie spustoszona. Pogorszeniu uległy powiązania handlowe Szwecji z zagranicznymi partnerami. W końcowym okresie wielkiej wojny północnej akcje morskie Rosjan spowodowały znaczące perturbacje w życiu gospodarczym Szwecji. Okręty rosyjskie zajmowały szwedzkie statki z dostawami żywności – tylko w 1719 r. łupem rosyjskich kaprów padło 35 statków<sup>7</sup>. Przegrana przez Karola XII wojna rozwiała marzenia o ekonomicznym panowaniu nad Bałtykiem. Szwecja jednak stosunkowo szybko, szybciej niż Polska, przezwyciężyła skutki wojny północnej. Właściwie wykorzystany pokój oraz świadoma polityka merkantylizmu przyczyniły się do rozwoju gospodarczego kraju.

Utrudnienia w życiu gospodarczym i funkcjonowaniu portu gdańskiego przyniosła polska wojna o sukcesję tronu. Oblężenie Gdańska przez wojska rosyjskie i saskie i ostrzeliwanie przez Rosjan statków w 1734 r. spowodowały gwałtowny spadek dostaw zboża z zaplecza. W 1734 r. spalwiono nad Motławę najmniej zboża w całej pierwszej połowie XVIII w., następstwem było załamanie handlu lat 1734–1737<sup>8</sup>.

Kolejny raz Bałtyk, w tym szlaki komunikacyjno-handlowe, niepokojony był przez floty walczących stron w czasie wojen szwedzko-rosyjskich w latach 1741–1743 i 1788–1790. Neutralność, jaką ogłosił Gdańsk w 1741 r., nie uchroniła go przed rosyjskim restrykcjami. Rosjanie zażądali wstrzymania handlu ze Szwecją, zwłaszcza wywożenia do niej zboża i artykułów spożywczych (w tym mięsa, masła i sera), a także lnu, konopi, budulca okrętowego i innych materiałów składających się na wyposażenie statków. Ponieważ Gdańsk nie godził się na przystąpienie do blokady handlu ze Szwecją, Rosjanie kontrolowali ruch

---

<sup>6</sup> J. Trzoska, *Gdańsk jako ośrodek zaopatrzenia wojsk podczas wielkiej wojny północnej (1709–1721)*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1985, t. 28, s. 120; tenże, *Sprawa kaprów królewskich w Gdańsku w polityce Augusta II i Piotra I (1716–1721)*, „Rocznik Gdański” 1986, t. 46, z. 1, s. 24 i n.

<sup>7</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, t. III/1: 1655–1793, red. E. Cieślak, Gdańsk 1993, s. 354.

<sup>8</sup> Tamże, s. 359.

żeglugowy w porcie, rewidowali statki i zajmowali towary będące przedmiotem wymiany między Polską a Szwecją<sup>9</sup>. Działania wojenne szwedzkich i rosyjskich okrętów na środkowym Bałtyku, w rejonie Bornholmu, Gotlandii, w Zatoce Fińskiej hamowały rozwój handlu i żeglugi w latach 1788–1790. Szczególnie ucierpiał Gdańsk, dla którego żegluga bałtycka stała się bardzo niepewna. Zmalały obroty w handlu zbożem i ruch statków<sup>10</sup>. Możliwości eksportowe Polski ograniczały także rekwizycje zboża przez strony walczące w wojnie siedmioletniej (1756–1763)<sup>11</sup>.

Czasy wojen zwiększały ryzyko działalności żeglugowej (zakłócenia w handlu, konfiskaty statków i towarów), tym samym podwyższały koszty eksploatacji statków. Poza tym część statków handlowych przejmowano na potrzeby wojny, obniżając podaż usług przewozowych. Mimo wielu ujemnych konsekwencji wojny stwarzały szansę na ożywienie żeglugi i handlu, zwłaszcza dla bander neutralnych. Wykorzystała to Szwecja w czasie wielkich konfliktów na Zachodzie w latach 40. i w drugiej połowie XVIII w.<sup>12</sup>.

Szwecja już w XVII stuleciu wprowadzała do praktyki gospodarczej zasady merkantylizmu, a w XVIII w. znacznie tę politykę rozbudowała. Ustanawiano protekcyjnistyczne bariery celne, promowano rozwój krajowej wytwórczości, stymulowano rozwój rodzimego handlu zagranicznego, stwarzając warunki do obsługi go przez własną flotę. W 1724 r. wydano w Szwecji tzw. *produktplakatet*, wzorowany na angielskim akcie nawigacyjnym. Zakazywał on przywozu do Szwecji na zagranicznych statkach towarów niewyprodukowanych w kraju macierzystym lub w należących do niego koloniach. Taka polityka przysporzyła wprawdzie pewnych trudności handlowi, w konsekwencji jednak przyniosła wymierne efekty w postaci rozbudowy floty, ograniczenia udziału obcych bander w szwedzkim obrocie towarowym, a także ograniczenia importu wielu towarów<sup>13</sup>.

Tonaż szwedzkiej floty uległ potrojeniu w ciągu XVIII w., z 21 tys. łasztów w 1726 r. do 60 tys. łasztów w latach 1796–1805. W 1747 r. było 515 statków o łącznym tonażu 28 900 łasztów, a w 1805 r. – 1003 statki o tonażu 64 700 łasztów,

---

<sup>9</sup> J. Trzoska, *Wywóz zboża...*, dz. cyt., s. 54–59; tenże, *Gdańsk wobec wojny...*, dz. cyt., s. 85–108; tenże, *Warunki żeglugi i handlu...*, dz. cyt., s. 8–14.

<sup>10</sup> S. Gierszewski, *Wpływ wojny szwedzko-rosyjskiej 1788–1790 na sytuację w portach pomorskich*, „Ars Historica. Prace z Dziejów Powszechnych i Polski”, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza z Poznania, Seria Historia nr 71, [Poznań] 1976, s. 677–689.

<sup>11</sup> Tamże, s. 677.

<sup>12</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 355, 356.

<sup>13</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji...*, dz. cyt., s. 33 i nn.

co daje wzrost o 124%<sup>14</sup>. W latach 30. i 40. XVIII w. udział obcych statków w obsłudze szwedzkiego handlu zagranicznego wynosił 50%, na przełomie lat 60. i 70. mniej niż 20%, a na początku lat 80. ok. 10%. Sytuacja uległa zmianie pod koniec lat 80., kiedy udział obcych bander wzrósł do 48%, a w latach 90. XVIII w. i na początku XIX stulecia osiągnął 30%<sup>15</sup>. Przyczyną spadku udziału szwedzkiej bandery w obsłudze handlu zagranicznego kraju była wojna szwedzko-rosyjska w latach 1788–1790. Stwarzając znaczne utrudnienia dla statków szwedzkich, spowodowała zmianę proporcji udziału bandery szwedzkiej i obcej w handlu zagranicznym Szwecji. Bandera szwedzka dominowała także w żegludze szwedzko-polskiej. Od połowy XVIII w. do końca lat 80. tego stulecia stanowiła od 90 do 100% statków w niej uczestniczących<sup>16</sup>. Przyczyną takiej sytuacji była szwedzka polityka w zakresie żeglugi (*produktplakatet*), stąd statki Holandii czy Anglii nie mogły przewozić, poza sytuacjami wyjątkowymi, zboża z krajów bałtyckich do Szwecji, a także słaby ilościowo rozwój floty gdańskiej i jej zaangażowanie głównie w rejsy na zachód Europy. Wojna szwedzko-rosyjska w latach 1788–1790 zmieniła te proporcje. Spowodowała zmniejszenie wymiany handlowej i w konsekwencji żeglugi między Szwecją a Polską. W czasie wojny bandera obca zaangażowana była w przewóz od 50% w pierwszym roku wojny do 90% tonażu przepływającego między Szwecją a Gdańskiem w ostatnim roku wojny<sup>17</sup>.

Rozwój kontaktów handlowych Gdańska ze Szwecją w XVIII w. spowodował zmiany w żegludze wewnątrzbałtyckiej. Dla Polski najważniejszym partnerem gospodarczym w rejonie Bałtyku pozostawała Szwecja, o czym świadczy ruch statków między nią a Gdańskiem.

Żegluga między Gdańskiem a portami szwedzkimi w ostatniej dekadzie pierwszej połowy XVIII w. wysunęła się na drugie miejsce, zaraz za żeglugą z portami holenderskimi, stanowiąc 22,5% całego ruchu wejściowego do Gdańska<sup>18</sup>. Niewiele mniejszy był udział Szwecji w ruchu wyjściowym z Gdańska – około 20%. W drugiej połowie XVIII w. statki kierujące się do portów szwedzkich stanowiły najliczniejszą (28,0% w latach 1761–1765, 26,4% w latach 1756–1760, 26,1% w latach 1766–1770) lub drugą pod względem liczebności grupę (16,6% w latach 1751–1755, 22,7% w latach 1771–1775, 18,0% w latach 1781–1785, 20%

<sup>14</sup> S. Högberg, dz. cyt., s. 30.

<sup>15</sup> Tamże, s. 26.

<sup>16</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 4.

<sup>17</sup> Tamże, s. 5.

<sup>18</sup> S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 282, 284.

w latach 1786–1790), tylko w latach 1776–1780 i 1791–1793 stanowiły trzecią grupę, odpowiednio 18,2% oraz 11,6% udziału w ruchu wyjściowym z Gdańska. Przeciętnie rocznie stanowiły około 20% wszystkich jednostek wychodzących z Gdańska<sup>19</sup>.

Tabela 1. Ruch statków między Gdańskiem a Szwecją w latach 1741–1793 (przeciętny roczny)

Lata	Gdańsk–Szwecja		Szwecja–Gdańsk	
	liczba	procent ogólnej liczby statków wychodzących z Gdańska	liczba	procent ogólnej liczby statków wchodzących do Gdańska
1741–1745	106,2	19,1	119,0	21,8
1746–1750	127,2	20,9	115,6	21,0
1751–1755	155,2	16,6	165,2	17,6
1756–1760	208,2	26,4	213,4	27,5
1761–1765	279,2	28,0	292,6	29,3
1766–1770	298,4	26,1	306,6	27,0
1771–1775	180,8	22,7	206,4	26,0
1776–1780	101,4	18,2	122,2	22,0
1781–1785	119,8	18,0	128,0	19,4
1786–1790	124,4	20,2	125,6	20,2
1791–1793	79,0	11,6	91,3	13,5

Źródło: S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 120–122, 282; 194–196, 284.

Podobnie przedstawiał się udział portów szwedzkich w ruchu wejściowym statków do Gdańska. W latach: 1756–1760, 1761–1765 i 1766–1770 stanowiły one najliczniejszą grupę, z udziałem odpowiednio 21,8%, 27,5%, 29,3% i 27,0%; w latach: 1751–1755, 1771–1775, 1786–1790 stanowiły drugą grupę, z udziałem odpowiednio 21,0% 17,6%, 26,0% i 20,2%; w latach 1776–1780 i 1781–1785 znalazły się na trzecim miejscu – 22,0% i 19,4%; a tylko w latach 1791–1793 stanowiły czwartą grupę, stanowiąc 13,5% wszystkich jednostek wchodzących do portu gdańskiego<sup>20</sup>.

Wysoki udział portów szwedzkich w ruchu portowym Gdańska świadczył o bardzo ożywionych kontaktach żeglugowych, w mniejszym stopniu o wielkości obrotów towarowych, gdyż między Polską a Szwecją pływały statki małe, o przeciętnej ładowności 18–25 łasztów, wyjątkowo do około 30 łasztów. W niektórych latach tonaż był wyraźnie wyższy od przeciętnego, np. w 1788 r. przeciętny tonaż

<sup>19</sup> Tamże, s. 284.

<sup>20</sup> Tamże, s. 282.

statków obsługujących żeglugę między portami szwedzkimi a Gdańskiem wynosił 35 łasztów, co wynikało z włączenia w czasie wojny szwedzko-rosyjskiej do żeglugi statków obcych (nieszwedzkich) o dużym tonażu<sup>21</sup>.

Warto odnotować za Edmundem Cieślakiem, że w handlu między Szwecją a Polską po stronie polskiej udział brały tylko Gdańsk i Elbląg, z dominacją Gdańska. Po pierwszym rozbiore proporcje obrotów między tymi portami zaczęły się zmieniać na korzyść Elbląga, ale statystyki szwedzkie zaliczały już Elbląg do portów pruskich (grupa określana jako „Królewiec i inne porty zależne od Korony Pruskiej”)<sup>22</sup>. Natomiast ze strony szwedzkiej w handlu morskim z Polską uczestniczyło wiele portów. Dominował zdecydowanie Sztokholm, na pozostałe porty (Nyköping, Visby, Karlskrona, Gävle, Göteborg, Norrköping) przypadало 25–30% tego handlu<sup>23</sup>. Podobna natomiast była rola Sztokholmu i Gdańska w handlu zagranicznym i żegludze obu państw. Stolica Szwecji w XVIII w. skupiała od 60 do 70% całej wymiany kraju z zagranicą, miasto nad Motławą obsługiwało od 2/3 do 3/4 zagranicznych obrotów towarowych Polski<sup>24</sup>. W ruchu żeglugowym Sztokholm dorównywał Gdańskowi, w niektórych latach nawet go przewyższał<sup>25</sup>.

Przechodząc do zagadnienia handlu szwedzko-polskiego, należy wziąć pod uwagę tematy związane z komplementarnością gospodarki Szwecji i Polski, w tym udział Polski w obrotach handlowych Szwecji, rolę Polski w zaspokajaniu potrzeb zbożowych Szwecji oraz znaczenie Polski jako odbiorcy głównego artykułu eksportowego Szwecji, żelaza.

Udział Polski w obrotach towarowych Szwecji w XVIII wieku nie był wysoki. W imporcie szwedzkim z krajów bałtyckich największe znaczenie miały dostawy z Rosji, drugie miejsce do lat 70. zajmowała Polska. W latach 1741–1770 realizowała od 6 do 12% importu Szwecji, przeciętnie rocznie stanowiło to 9,4% globalnego przywozu. Od drugiej połowy lat 70. do końca wieku dostawy z Polski spadły – wahały się od 2,5 do 4%, przeciętnie rocznie stanowiły 3,4% globalnego importu do Szwecji. W wywozie udział Polski był niższy: od 3 do 5,5% w latach 1741–1770 – przeciętnie dla tego okresu 3,9%. Po 1770 r. udział ten spadł, stanowiąc od 3,4% w latach 1771–1775 do 0,9% w latach 1791–1795 – przeciętnie w latach 1771–1795

<sup>21</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 4.

<sup>22</sup> Tenże, *Polsko-szwedzki handel morski...*, dz. cyt., s. 123.

<sup>23</sup> Tamże, s. 124.

<sup>24</sup> G. Majewska, *Struktura i rozwój obrotów handlowych Sztokholmu w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1980, nr 10, s. 28.

<sup>25</sup> J. Trzoska, *Zmiany w handlu bałtyckim...*, dz. cyt., s. 353.

wynosił 1,6%<sup>26</sup>. Spadek znaczenia Polski w szwedzkim imporcie i eksporcie po 1770 r. w pewnym stopniu mógł być spowodowany wyłączeniem Elbląga.

Tabela 2. Udział Polski w handlu zagranicznym Szwecji w latach 1738–1795 (przeciętny roczny)

Lata	Import (%)	Eksport (%)
1738–1740	4,1	2,3
1741–1745	6,0	2,9
1746–1751	8,3	3,0
1751–1755	7,9	2,7
1756–1760	12,2	4,3
1761–1765	10,2	5,2
1766–1770	11,6	5,5
1771–1775	7,1	3,4
1776–1780	2,5	1,5
1781–1785	3,8	1,3
1786–1791	4,8	1,0
1791–1795	2,4	0,9

Źródło: E.F. Heckscher, dz. cyt., tab. 26, 30, s. 46\*, 50\*.

Tendencje rozwojowe w rolnictwie w Europie Zachodniej zapoczątkowane w drugiej połowie XVII stulecia utrwaliły się w XVIII w. i umocniły zmianę koniunktury w handlu europejskim. Spadło zapotrzebowanie na zboże wywożone z Bałtyku. Stałych dostaw zboża potrzebowała natomiast Szwecja. Po utracie w wojnie północnej rolniczych prowincji nadbałtyckich własna produkcja pokrywała zaledwie 2/3 konsumpcji. Normalne zbiory w Szwecji zdarzały się przeciętnie co 4–5 lat. Od końca lat 40. XVIII w. do schyłku stulecia duże nieurodzaje dotknęły Szwecję w latach: 1739, 1741, 1745–46, 1756–57, 1771–72, 1781, 1783, 1785 i 1800<sup>27</sup>. Stąd regularne dostawy zboża z Polski, Prus, Rosji oraz Pomorza Szwedzkiego miały istotne znaczenie. Pochodziło stamtąd w latach 1738–1808 aż 97% dostaw zboża<sup>28</sup>. Stanowiło ono najważniejszą pozycję w szwedzkim imporcie, zajmując od lat 40. do 90. od 1/3 do 1/4 wartości całego szwedzkiego przywozu<sup>29</sup>. Przeciętnie rocznie przywożono na rynek szwedzki 300–400 tys. beczek.

<sup>26</sup> E. Cieślak prezentuje dane ilustrujące udział Polski w obrotach handlowych Szwecji z zagranicą w odstępach pięcioletnich. Zob. tenże, *Polsko-szwedzki handel morski...*, dz. cyt., s. 125; tenże, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 8.

<sup>27</sup> S. Högberg, dz. cyt., s. 207.

<sup>28</sup> Tamże, s. 193.

<sup>29</sup> G. Majewska, *Struktura i rozwój obrotów handlowych...*, dz. cyt., s. 146 i n.

Wyjątkiem są lata 80., kiedy przeciętnie rocznie importowano ponad 700 tys. beczek zboża, co było spowodowane dużymi nieurodzajami w Szwecji<sup>30</sup>.

W XVIII w. Polska pozostawała wielkim rynkiem eksportu zboża, w tym głównie żyta i pszenicy. Globalnie około 20% zboża wywożonego z Gdańska pozostawało w basenie Bałtyku. Najważniejszym odbiorcą polskiego zboża była tutaj Szwecja. Dostawy zboża do Szwecji z Polski miały dawne tradycje. Od połowy XVII w. Szwecja utrzymywała w Gdańsku przedstawicieli konsularnych, których zadaniem było przesyłanie informacji o możliwościach zakupu i cenach żywności, głównie zboża<sup>31</sup>. Zapotrzebowanie Szwecji na zboże, jak i jego dostawy z Polski wykazywały duże wahania. Zależały nie tylko od wysokości plonów w Szwecji, ale także od wojen na Bałtyku i relacji szwedzko-rosyjskich<sup>32</sup>.

Tabela 3. Udział Polski w dostawach zboża do Szwecji w latach 1738–1795 (przeciętny roczny, w tys. beczek)

Lata	Przywóz do Szwecji	W tym z Polski	
	beczki		%
1738–1740	264,8	8,7	3,3
1741–1745	436,1	33,3	7,6
1746–1750	362,5	45,3	12,5
1751–1755	377,4	48,0	12,7
1756–1760	248,3	68,2	27,5
1761–1765	419,7	108,5	25,9
1766–1770	464,7	106,6	22,9
1771–1775	300,6	41,2	13,7
1776–1780	390,6	17,7	4,5
1781–1785	840,0	62,9	7,5
1786–1790	594,8	63,3	10,6
1791–1795	255,1	21,3	8,3

Źródło: *Historisk statistik...*, dz. cyt., s. 138.

Polska w dostawach zboża do Szwecji odgrywała znaczącą rolę, zajmując drugie miejsce, pierwsze przypadło Rosji. Wywóz zboża z Polski w okresie przedrozbiorowym (od 1741 do 1770 r.) stanowił od ok. ośmiu do dwudziestu kilku procent globalnego importu tego towaru do Szwecji, przy czym w latach 1756–1770 aż 1/4 szwedzkiego przywozu pochodziła z Polski. W pierwszej połowie lat 70. udział Polski w dostawach zboża do Szwecji obniżył się do 14%,

<sup>30</sup> *Historisk statistik...*, dz. cyt., s. 138.

<sup>31</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 9.

<sup>32</sup> Zob. J. Trzoska, *Wywóz zboża z Gdańska...*, dz. cyt., s. 51–66; S. Högborg, dz. cyt., s. 195, 196.

od drugiej połowy lat 70. do końca okresu spadł poniżej 10%, tylko w latach 1786–1790 osiągnął 10%. Przeciętne roczne dla okresów pięcioletnich zacierają wahania dostaw. Tymczasem polski eksport na rynek szwedzki wykazywał silny rozrzut nawet w obrębie pięcioleci. Zdarzało się, że maksymalna wielkość rocznego importu w stosunku do minimalnego stanowiła wielokrotność prawie dziesięciokrotną (rok 1745 do 1763 jak 1 do 9,6), jeszcze większe wahania dają się zauważyć w imporcie żyta<sup>33</sup>. Spadek udziału Polski w imporcie zboża przez Szwecję po 1770 r. był skutkiem pierwszego rozbioru Polski. Gdańsk utracił część zaplecza, a szykany i polityka celna Prus, faworyzująca włączony do tego państwa Elbląg, spowodowała skierowanie znacznej części zboża do Elbląga, ale statystyki szwedzkie zaliczały go po 1772 r. do Prus.

Szwedzi sprowadzali przede wszystkim żyto, a Polska dostarczała liczące się ilości tego zboża na ich rynek. Kierowano tam najczęściej od 1 do 3,7 tys. łasztów żyta rocznie, co stanowiło kilkanaście procent wywożonego z polskich portów żyta<sup>34</sup>. Przeciętnie w drugiej połowie XVIII w. do Szwecji wysyłano 14,8% (dla okresu od 1756–1760 do 1776–1780 – przeciętnie rocznie 14,6%, w latach 1751–1755 – 4,8%, w okresie od 1781–1785 do 1786–1790 – 25%) żyta eksportowanego z Polski. Mniejszy był udział pszenicy wywożonej do portów szwedzkich, w okresie przedrozbiorowym wahał się on w granicach od 5 do 7% całego eksportu tego zboża z Polski<sup>35</sup>. Wzrost wywozu żyta do Szwecji w latach 80., kiedy aż 1/4 globalnego eksportu z Polski kierowana była na rynek szwedzki, spowodowany był wzrostem zapotrzebowania na zboże w związku z silnymi nieurodzajami w latach 1781, 1783 i 1785, prowadzącymi do dużego niedoboru żywności i klęsk głodu<sup>36</sup>.

Szwedzi kupowali za granicą przede wszystkim żyto, następnie sól i jęczmień oraz pszenicę. W mniejszych ilościach sprowadzali owies, kasze, groch, mąkę. Polska wysyłała do Szwecji głównie żyto i pszenicę.

W okresie przedrozbiorowym polska pszenica dominowała na szwedzkim rynku, stanowiąc od drugiej połowy lat 40. do pierwszego pięciolecia lat 70. od 2/5 (43,2% w latach 1746–1750) do ponad 4/5 w latach 60. (87,5% w latach 1761–1765 i 82,1% w latach 1766–1770) i ponad 3/5 w latach 1771–1775 – 63,7% globalnego przywozu. Na uwagę zasługuje to, że eksport pszenicy polskiej do Szwecji

<sup>33</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 11.

<sup>34</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 423. Źródła szwedzkie podają dane o wielkości importu zbóż w beczkach, polskie w łasztach, 1 łaszt żyta = 22 beczki, 1 łaszt pszenicy = 24 beczki. Zob. tamże, s. 423. Według S. Högberga 1 łaszt żyta = 21,5 beczki. Por. S. Högberg, dz. cyt., s. 231.

<sup>35</sup> Obliczono na podstawie: E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., tab. 82, s. 423.

<sup>36</sup> S. Högberg, dz. cyt., s. 206.

nie załamał się natychmiast po pierwszym rozbiore, spadek do 1/5 nastąpił od połowy lat 70.

Tabela 4. Udział Polski w dostawach pszenicy i żyta z do Szwecji w latach 1738–1795 (przeciętny roczny, w tys. beczek)

Lata	Pszenica			Żyto		
	przywóz do Szwecji	przywóz z Polski		przywóz do Szwecji	przywóz z Polski	
	beczki		%	beczki		%
1738–1740	9,4	1,5	16,0	111,6	6,8	6,1
1741–1745	30,9	7,3	23,6	193,8	21,2	10,9
1746–1750	31,9	13,8	43,2	124,8	23,4	18,6
1751–1755	40,3	20,3	50,4	150,9	24,8	16,4
1756–1760	27,6	17,4	63,0	112,1	39,3	35,1
1761–1765	22,4	19,6	87,5	269,5	81,5	30,2
1766–1770	29,0	23,8	82,1	288,8	77,8	27,0
1771–1775	25,1	16,0	63,7	159,7	23,5	14,7
1776–1780	17,7	3,8	21,5	221,6	13,5	6,1
1781–1785	38,9	6,1	15,7	600,4	52,4	8,7
1786–1790	36,2	10,1	28,0	337,9	47,3	14,0
1791–1795	33,2	10,2	30,7	101,0	10,7	10,6

Źródło: *Historisk statistik...*, dz. cyt., s. 138.

Szwecja stale importowała duże ilości żyta. Import ten dla większości lat omawianego okresu utrzymywał się w granicach od 100 do 200 tys. beczek rocznie, w drugiej połowie lat 70. i drugiej połowie lat 80. – 200–300 tys., wyjątkowo osiągnął poziom 600 tys. beczek rocznie w latach 1781–1785. Największym dostawcą żyta na rynek szwedzki była Rosja. Polska przez większość omawianego okresu pozostawała drugim dostawcą. Do lat 70. udział polskiego żyta stanowił przeciętnie około 1/4 szwedzkiego importu tego zboża, ale w latach 1756–1770 prawie 1/3 żyta kupowanego przez Szwecję za granicą pochodziła z Polski. Wyjątkiem było pierwsze pięciolecie lat 40., kiedy polskie żyto stanowiło zaledwie 10,9% szwedzkiego importu, a Polska znalazła się na trzecim miejscu, po Prusach i Rosji<sup>37</sup>. Wpływ na spadek eksportu do Szwecji miała niewątpliwie wojna szwedzko-rosyjska w latach 1741–1743. Załamanie eksportu polskiego żyta do Szwecji nastąpiło po pierwszym rozbiore, kiedy dostawy spadły o 2/3.

Znaczący był udział portów szwedzkich w ruchu wyjściowym z Gdańska statków ze zbożem jako głównym ładunkiem. Kierowano tam od 1/4 w latach

<sup>37</sup> Zob. E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 12.

1741–1750 do 1/3 (przeciętnie 35,6%), w latach 1756–1790 całkowitej liczby statków ze zbożem.

Tabela 5. Ruch wyjściowy statków z Gdańska do Szwecji ze zbożem w latach 1741–1793 (przeciętny roczny)

Lata	Ogółem ze zbożem	W tym do Szwecji	
		liczba	%
1741–1745	248,4	58,2	23,4
1746–1750	295,5	86,0	29,1
1751–1755	508,6	106,8	21,0
1756–1760	390,2	150,6	38,6
1761–1765	639,0	236,0	36,9
1766–1770	701,8	229,2	32,7
1771–1775	381,8	113,2	29,6
1776–1780	185,6	56,6	30,5
1781–1785	360,6	103,0	28,6
1786–1790	308,0	96,0	32,2
1791–1793	387,7	54,3	14,0

Źródło: S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 194–196, 280.

Poza zbożem na rynek szwedzki wysyłano sporo towarów tekstylnych, zwłaszcza z płótna bawełnianego, a także artykuły kramarskie, kolonialne, korzenie, farby, sól, zagraniczne wina, likiery, wódkę, piwo, artykuły spożywcze (kasze, ser i twaróg, ogórki, mięso wieprzowe wędzone), przędzę, wełnę, konopie, potaż, pierze, galman<sup>38</sup>.

Żelazo odgrywało w obrotach towarowych Szwecji z zagranicą podobną rolę, jak zboże w eksporcie z Polski, zajmując w latach 1738–1800 od 3/4 do 2/3 globalnego eksportu Szwecji<sup>39</sup>. Szwedzki eksport żelaza skierowany był głównie na zachód, największym jego odbiorcą była Anglia, gdzie szło przeciętnie około 50% całego wywozu żelaza w sztabach (spadek w latach 80. do około 40%). Około 20% eksportowanego z portów szwedzkich żelaza pozostawało na Bałtyku<sup>40</sup>.

Szwecja stanowiła ważny rynek zbytu dla zboża eksportowanego z Polski, natomiast Polska nie należała do znaczących odbiorców głównego towaru eksportowego Szwecji. Wywóz żelaza w sztabach – był to także najważniejszy wyrób żelazny sprowadzany do Polski – do lat 80. przebiegał na dość wyrównanym

<sup>38</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 374, 375, 424.

<sup>39</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji...*, dz. cyt., s. 156.

<sup>40</sup> S. Högberg, dz. cyt., s. 63; K.G. Hildebrand, *Foreign Markets for Swedish Iron in the 18<sup>th</sup> Century*, „The Scandinavian Economic History Review” 1958, Vol. 6, No. 1, s. 9 i n.

poziomie, wahał się w granicach od 310 do 330 tys. funtów okrętowych rocznie<sup>41</sup>. Na rynek polski w okresie przedrozbiorowym eksportowano od 6,5 do ponad 12 tys. funtów okrętowych żelaza w sztabach rocznie, co stanowiło od 2,2 do 4,1% całego wywozu tego wyrobu ze Szwecji. Po pierwszym rozbiorze eksport ten spadł poniżej 1%. Od połowy lat 70. wzrósł natomiast udział powiększonych terytorialnie Prus w imporcie żelaza ze Szwecji, spadł udział Rosji z powodu wzrostu własnej produkcji, a także spadł udział Polski z powodu strat terytorialnych i zmniejszonego w związku z tym zapotrzebowania<sup>42</sup>. Malą także liczba statków płynących z portów szwedzkich do Gdańska z żelazem jako ładunkiem głównym (tabela 6). Szwedzi wysyłali za granicę także wyroby z miedzi i mosiądzu oraz ze stali (armaty, kule, kotły, blachy, gwoździe, kotwice, taśmę żelazną, pręty), ryby, futra, wyroby z kamienia, drewno i towary leśne<sup>43</sup>.

Tabela 6. Ruch wejściowy statków do Gdańska ze Szwecji z żelazem w latach 1741–1793 (przeciętny roczny)

Lata	Ogółem ze Szwecji	W tym z żelazem	
		liczba	%
1741–1745	119,0	48,4	40,6
1746–1750	115,6	40,3	34,9
1751–1755	194,0	60,3	31,1
1756–1760	213,4	52,6	24,6
1761–1765	292,6	55,2	18,9
1766–1770	306,6	54,6	17,8
1771–1775	206,4	34,8	16,9
1776–1780	122,2	13,4	11,0
1781–1785	128,0	16,0	12,5
1786–1790	125,6	17,4	13,9
1791–1793	91,3	11,3	12,4

Źródło: S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 72–124.

Gospodarki Polski i Szwecji miały charakter komplementarny, ale bilans handlowy między nimi nie był zrównoważony – był niekorzystny dla Szwecji. Niewielki udział Polski w eksporcie szwedzkiego żelaza jest jedną z podstawowych przyczyn jej dodatniego bilansu handlowego ze Szwecją. Różnica wymiany handlowej na korzyść Polski sięgała od kilkunastu do ponad miliona riksdalarów,

<sup>41</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji...*, dz. cyt., s. 160.

<sup>42</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 13, 14; E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 424.

<sup>43</sup> S. Högborg, dz. cyt., s. 49 i n.

ale dodatnie saldo dla Polski wykazywało tendencję spadkową. W latach 1738–1793 tylko pięć razy w wymianie handlowej z Polską Szwecja miała saldo dodatnie<sup>44</sup>. Natomiast pełne zestawienie obrotów towarowych Szwecji z zagranicą wykazuje dla większości lat z przedziału 1738–1795 wyraźną przewagę eksportu nad importem<sup>45</sup>. W relacjach z Polską sytuacja wyglądała inaczej. Szwecja zmuszona była kupować znaczne ilości zboża w Polsce, ale Polska – kraj rolniczy – nie zgłaszała większego zapotrzebowania na żelazo. Warto podkreślić, że zestawienia bilansu handlowego nie odzwierciedlają rzeczywistej wymiany towarowej, nie uwzględniają przemytu. Próbowano oszacować jego rozmiary, ale generalnie zjawisko jest nieuchwytne. Z badań Eli F. Heckschera wynika, że przeciętnie 1/5 towarów wwożono do Szwecji nielegalnie, w niektórych okresach nawet więcej – 1/4. Przemytowi sprzyjała restrykcyjna polityka handlowa: bardzo wysokie cła na wiele towarów oraz zakazy importu artykułów uznanych za zbytek<sup>46</sup>. W wypadku szwedzko-polskich obrotów towarowych przemysł nie odgrywał większej roli, ponieważ towary będące podstawą wymiany: zboże, podstawowy artykuł żywnościowy, i żelazo, nie były objęte szczególnymi restrykcjami celnymi. W wypadku zboża podaż decydowała o polityce celnej, warunkach przewozu przez obce statki i zakazach importu.

Podsumowując, należy stwierdzić, że połowa lat 70. stanowiła cezurę w obrotach towarowych i ruchu żeglugowym między Szwecją a Polską. Pierwszy rozbiór Polski spowodował natychmiastowy spadek ogólnych obrotów handlu morskiego Polski o 1/4, w dłuższym okresie o 1/2<sup>47</sup>. W wypadku obrotów Polski ze Szwecją udział Polski w przywozie do Szwecji po 1770 r. wykazał spadek o 2/3, udział Polski w szwedzkim wywozie zmalał o 3/5<sup>48</sup>. Mniej dotkliwe były skutki rozbioru dla ruchu żeglugowego statków między Szwecją a Polską. W ruchu wyjściowym z Gdańska do Szwecji liczba statków po 1770 r. spadła o 2/5, a w ruchu wejściowym z portów szwedzkich do portu nad Motławą zmalała o 1/3<sup>49</sup>.

<sup>44</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 425 i n.; E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 9.

<sup>45</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji...*, dz. cyt., s. 163 i n.

<sup>46</sup> E.F. Heckscher, dz. cyt., del II, bd. 2, s. 643, 657. Próbuąc oszacować przemysł, szwedzki historyk porównywał dane pochodzące z komór celnych administrowanych przez urzędników państwowych z danymi z komór wydzierzawionych prywatnym osobom. Te drugie wykazywały znacznie większy import, co miało świadczyć o większej kontroli. Następnie dane z szwedzkich komór celnych zestawiał z tabelami cła sundzkiego i na tej podstawie oceniał rozmiary przemytu.

<sup>47</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 420.

<sup>48</sup> E.F. Heckscher, dz. cyt., s. 46\* i 50\*.

<sup>49</sup> S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 120 i n.

**Bibliografia**

- Cieślak E., *Polsko-szwedzki handel morski w XVIII w. (Materiały w archiwach szwedzkich)*, „Zapiski Historyczne” 1980, t. 45, z. 4.
- Cieślak E., *Węzłowe problemy handlu i żeglugi bałtyckiej w XVIII wieku na przykładzie wymiany Szwecji z Polską, Rosją i Prusami*, „Nautologia” 1981, R. 16, nr 4 (64).
- Cieślak E., Trzoska J., *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, t. III/1: 1655–1793, red. E. Cieślak, Gdańsk 1993.
- Gierszewski S., *Statystyka żegluga Gdańska w latach 1670–1815*, Warszawa 1963.
- Gierszewski S., *Wpływ wojny szwedzko-rosyjskiej 1788–1790 na sytuację w portach pomorskich*, „Ars Historica. Prace z Dziejów Powszechnych i Polski”, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza z Poznania, Seria Historia nr 71, [Poznań] 1976.
- Guldon Z., Zalewski S., *Eksport zbożowy Rosji w XVI–XVIII w.*, „Zapiski Historyczne” 1977, t. 42, z. 1.
- Heckscher E.F., *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa*, del II, bd. 2, Stockholm 1949.
- Hildebrand K.G., *Foreign Markets for Swedish Iron in the 18<sup>th</sup> Century*, „The Scandinavian Economic History Review” 1958, Vol. 6, No. 1.
- Historisk statistik för Sverige*, del 3: *Utrikeshandel 1732–1970*, Lund 1972.
- Högberg S., *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*, Lund 1969.
- Majewska G., *Struktura i rozwój obrotów handlowych Sztokholmu w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1980, nr 10.
- Majewska G., *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809*, Gdańsk 1991.
- Trzoska J., *Warunki żegluga i handlu na Bałtyku podczas wojny rosyjsko-szwedzkiej lat 1741–1743*, „Nautologia” 1980, R. 15, nr 4.
- Trzoska J., *Wywóz zboża i towarów spożywczych z Gdańska do Szwecji podczas wojny rosyjsko-szwedzkiej 1741–1743*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 4.
- Trzoska J., *Gdańsk jako ośrodek zaopatrzenia wojsk podczas wielkiej wojny północnej (1709–1721)*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1985, t. 28.
- Trzoska J., *Sprawa kaprów królewskich w Gdańsku w polityce Augusta II i Piotra I (1716–1721)*, „Rocznik Gdański” 1986, t. 46, z. 1.
- Trzoska J., *Gdańsk wobec wojny rosyjsko-szwedzkiej lat 1741–1743*, „Rocznik Gdański” 1991, t. 51, z. 1.
- Źródła do dziejów handlu i żegluga Gdańska*, red. S. Hoszowski, t. 2, Warszawa 1963.

**PROBLEMS WITH THE ECONOMIC RELATIONS  
BETWEEN POLAND AND SWEDEN IN THE 18<sup>TH</sup> CENTURY**

**Keywordsę:** trade between Poland and Sweden, shipping, the 18<sup>th</sup> century.

**Summary**

The maritime trade of the Baltic countries in the modern period of history (16<sup>th</sup>–18<sup>th</sup> centuries) was characterised by strong links with Western Europe and within the Baltic Sea especially close contacts were kept along the North-South axis. This direction of exchange in the case of Poland became quite significant in the modern times when the importance of commercial contacts with the Scandinavian countries was increasing at the expense of the Netherlands. The main economic partner of Poland in the Baltic Sea was Sweden; those two countries created strong market links, which was favoured by the complementary character of the exchange. Sweden imported Polish food, mainly cereals, and – at the same time – was an important supplier of industrial articles, mainly iron ore, to Poland. The complementarity of the economies of Poland and Sweden was expressed in the fact that Poland satisfied the Swedish alimentary needs (mainly for rye and wheat), and was one of the principal receiver of the main Swedish export article – iron ore. The statistical Polish and Swedish data reveal how big the mutual exchange was, as well as how big the balance of the turnover was (generally positive for Poland); in addition, they reveal such details as the type and quantity of goods exchanged, the trends in the exchange, and what the composition of the turnover was like. When the shipping routes between Sweden and Poland are analysed, the following things should be taken in consideration: the number and tonnage of the ships engaged, the flags under which they sailed, and the ports participating in the maritime trade between those two countries.

The wars the Baltic countries were embroiled in had negative consequences for the economic relations between Poland and Sweden; for example, the North War (1700–1721), the siege of Gdańsk (1733–1734), the wars between Sweden and Russia (1741–1743 and 1788–1790) were reflected in the marine traffic between Poland and Sweden, in their trade turnover and its structure.