

Христина БАЗЮК

магістр історії

аспірант відділу історії середніх віків

Інституту українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7625-4985>

e-mail: khrystynabaziuk@gmail.com

АНГЛІЙСЬКА Й ШОТЛАНДСЬКА ТОРГІВЛІ НА ТЕРИТОРІЇ РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ (ЗА «ATLAS MARITIMUS & COMMERCIALIS...», 1728)

Зауважено, що протягом XVI–XVIII ст. Річ Посполита та Британська імперія були надійними торговими партнерами, а шотландські й англійські купці стали невід'ємною частиною місцевої торговельної еліти. Стверджено, що для додаткового аналізу цих зв'язків варто дослідити таке маловивчене джерело, як «Atlas maritimus & commercialis; or, a general view of the world, so far as relates to trade and navigation/Sailing Directions for All the Known Coasts and Islands on the Glob, with a Sett of Sea-Charts» (1728).

Пояснено, що ця книга була створена для торговців, мандрівників і зацікавленої аудиторії початку XVIII ст. й складалася із двох частин: у першій розміщено текстовий опис світової торгівлі та всіх на той час відомих морських портів і шляхів, а в другій – навігаційні вказівки та мапи. Відзначено, що розділ № 22 описує торгівні відносини з Річчю Посполитою та Пруссією. Прослідковано, що у ньому розповідається про географічне положення Речі Посполитої (переваги та недоліки), її основні портові міста, їх зв'язок із іншими державами, імпорт (тканини) та експорт (зерно), а також товари, які є найперспективнішими для зору їх продажу за кордон (вовна), найцікавішими для дослідження (бурштин), чи ті, які виробляють в обсягу, недостатньому для масового експорту (вино). Згадано, що одними з основних торгових партнерів Речі Посполитої були порти, зосереджені на узбережжі Балтійського моря.

Досліджено, що значну частину аналізу присвячено детальному опису того, як шотландські купці проводили торгівлю на території Речі Посполитої: спосіб транспортування товарів, їх продаж та дистрибуція, соціальне становище основних клієнтів, найпопулярніший крам (тканини, ювелірні вироби, коштовності). Підсумовано, що інформація, надана цим атласом, є результатом спостережень за торговельними відносинами Речі Посполитої та Британської імперії протягом XVII – на початку XVIII ст.

Ключові слова: Річ Посполита, Британська імперія, Балтійська торгова зона, XVII–XVIII століття, шотландські купці, торгівля, Руське воєводство.

Торгові відносини Речі Посполитої та Британської імперії у період XVI–XVIII ст. розвивалися головню на землях, які прилягали до Балтійського моря. Британські та шотландські купці привозили свої товари в міста Гданськ і Ельбінг – два основні (та

єдині) морські торгові порти Речі Посполитої (рис. 1). Ці процеси добре досліджені у польській науковій літературі, тематично її можна поділити на 3 блоки. Перший стосується феномена торгівлі в обраному регіоні, так званій «Балтійській зоні». Ця територія детально описана в працях Генрика Самсоновича (Henryk Samsonowicz) (Myśliwski, 2022), а також Пала Жигмонда Паха (Pál Zsigmond Pach) (Pach, 1968). Другий блок вивчає найвагомішу для британської торгівлі продукцію, наприклад сукно та корабельні будівельні матеріали (Zins, 1965; Zins, 1967; Fedorowicz, 1980). Третій зосереджений на питанні польського імпорту й експорту (Bogucka, 2017; Maczak, 1970). Якщо детальніше виокремити питання шотландської торгівлі в Речі Посполитій, то окреслена тема зацікавила польських (Biegańska, 1985; Biegańska, 2001; Charewiczowa, 1925; Górnik, 2020; Kowalski, 2015; Ozog, 1995), британських (Bajer, 2012; Smout, 1986; Stuart et al., 1915) та українських істориків (Шиян, 1999; Шиян, 1998; Шиян, 1994).



Рис. 1. Карта європейських морських портів із «Atlas maritimus & commercialis...»*

Джерельну базу таких досліджень складають: надання міського громадянства шотландцям; королівські привілеї, які стосуються торгівлі; реєстрація народження, смерті та шлюбів; торгові угоди; судові справи; листування шотландських купців. Більшість із цих документів створені на території Речі Посполитої, тому їх можна знайти у польських та українських архівах. Натомість кількість джерел, які походять із території Великобританії, значно менша. Переважно це дані генеалогічного змісту, записи з місцевих портів, щоденники торговців і мандрівників, а також результати статистичних описів, здійснюваних на території Речі Посполитої за вказівкою британського монарха. До цих документів варто додати ще один вид джерел, а саме атласи.

* Джерело: <https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0293&pid=alvin-record:182131>

Тому мета роботи – ввести в науковий обіг дані, які описують торгівлю англійських та шотландських купців на території Речі Посполитої (зокрема її частини – Руського воєводства), отримані в результаті опрацювання «Atlas maritimus & commercialis...»¹ (1728). Стаття складається із двох частин. У першій розповідається про історію створення атласу та його структурні особливості. В другій наведено оригінал і переклад тексту (з авторськими коментарями), який висвітлює інформацію про торгівлю між Британською імперією та Річчю Посполитою.

Частково причини створення «Atlas maritimus & commercialis...» розкриваються у вступі та зверненні до читача (рис. 2). Авторський колектив зауважує, що це видання побачило світ для того, аби ввести в обіг якомога точніші карти, а його основна аудиторія – це «Джентльмени, Торговці та Мореплавці» (Halley et al., 1728, p. ii). Детальнішу інформацію розміщено у двох працях, які досліджують історію створення атласу. Джеффри Гоупс (Jeffrey Hopes), якого можна вважати першим дослідником цього видання, зауважує, що у Британській імперії на початок XVIII ст. припадає період масового зацікавлення пригодницькими романами, подорожами та заморськими територіями. Умовно описи далеких країв поділялися на фантазійні видумки та точні наукові праці (саме до останніх відносимо «Atlas maritimus & commercialis...») (Hopes, 1994, p. 113).

Іншу причину створення атласу подає Пет Роджерс (Pat Rogers), який звертає увагу на те, що початково «Atlas maritimus & commercialis...» було задумано для популяризації нової системи картографічної проєкції, розробленої Генрі Вілсоном (Henry Wilson) для допомоги у навігації, на яку 1721 р. було отримано патент. Він також аналізує рекламну кампанію, яка супроводжувала вихід атласу, і пропонує такий висновок: початкова реклама атласу наголошувала на його перевагах для моряків (напрямах морських шляхів і картах плавання), однак із часом основною категорією зацікавлених покупців було визначено торговців. Тому «Atlas maritimus & commercialis...» – перша британська праця,

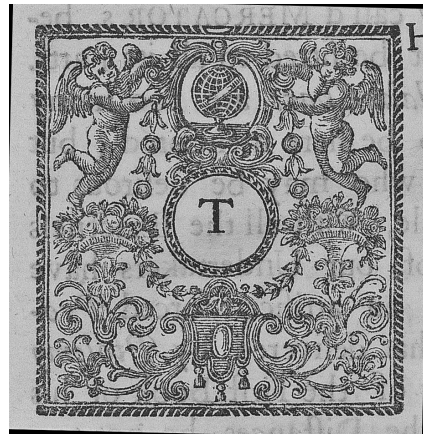


Рис. 2. Буквиця у вступі «Atlas maritimus & commercialis...»*

¹ Повна назва: «Atlas maritimus & commercialis: or, a general view of the world, so far as relates to trade and navigation: describing all the coasts, forts, harbours, and noted rivers, according to the latest discoveries and most exact observations together with a large account of the commerce carried on by sea between several countries of the world as likewise of all inland trade by means of navigable rivers; the rise progress, and decay thereof, in its various branches, with methods for farther improvements, to which are added sailing directions for all the known coasts and islands on the globe; with a sett of sea-charts, some laid on after Mercator, but the greater part according to a new globular projection, adapted for measuring distances (as near as possible) by scale and compass, and authorized by letters patent under the great seal of Great-Britain. The use of the projection justified by Dr. Halley. To which are subjoin'd two large hemispheres on the plane of equinoctial; containing all the stars in the britannic catalogue: of great use to sailors for finding the latitude in the night», далі у тексті – «Atlas maritimus & commercialis...».

* Джерело: <https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0007&pid=alvin-record:182131>

яка змогла забезпечити надзвичайно точний опис усіх відомих на той час морських шляхів із огляду торгівлі та навігації (Rogers, 2023, pp. 69–78).

Відомо, що праця над атласом тривала майже 10 років: у першому виданні книжки Данієля Дефо (Daniel Defoe) «Робінзон Крузо» (1719) можна знайти оголошення про намір видати атлас, у якому буде понад 40 нових карт, тоді як датою публікації «Atlas maritimus & commercialis...» є 3 червня 1728 р. Таке відтермінування, вважає Дж. Гоупс, спричинене передусім великою вартістю книжки, що зробило її малодоступною для широкого загалу. Як наслідок, наразі її можна віднести до рідкісних – науковець налічує всього 15 відомих йому примірників атласу в світі станом на 1994 р. (Hopes, 1994, pp. 114–115).

Серед авторів атласу назвемо такі імена: видавець Вільям Тейлор (William Taylor), астроном Едмонд Галлей (Edmond Halley) та Натаніель Катлер (Nathaniel Cutler); гравер Джон Гарріс (John Harris), картограф Джон Сенекс (John Senex) і математик Генрі Вілсон (Henry Wilson) створювали картографічні проєкції для цього видання. Окремо варто згадати Д. Дефо – у науковій літературі досі точаться дискусії стосовно того, який відсоток тексту з описом світової торгівлі належить йому як співавторові (Rogers, 2022, pp. 250–276). «Atlas maritimus & commercialis...» складається з двох частин. Перша розповідає про всі відомі на той час країни з огляду географії, торгівлі та навігації. Друга надає вказівки для плавання, описує водні шляхи й гавані, а також містить 54 карти і 5 діаграм (рис. 3).

Торговим відносинам Речі Посполитої та Британської імперії присвячено розділ № 22 («Звіт про торгівлю в Польщі та Пруссії») в першій частині атласу. Нижче подано неповний опис цього тексту, який поділено на тематичні блоки з авторськими коментарями².

Звіт про ТОРГІВЛЮ в Польщі та Пруссії. Географічне розташування Речі Посполитої. Польща розташована настільки невідгідно, що вона має доступ до моря лише в одному місці – Данцигу³, а також на невеликій ділянці берега коло нього; тому можна сказати, що вона не має більше портів, окрім цього міста, а також Ельбінгу⁴. З іншого боку, це має свої зручності, а саме те, що Данциг розташований в усті Вісли, а ця ріка протікає далеко, через серце всього королівства, будучи судноплавною впродовж 300 льє; ... ціле королівство Польща постачає іноземні товари лише цією річкою, в основному через цей порт (Halley et al., 1728, p. 125).

Що стосується важких товарів, які завозять до Польщі, ... то їх переважно переплавають вгору Віслою та іншими судноплавними річками, що впадають у неї, яких є кілька, і деякі з них дуже великі, як, зокрема, Буг, який майже такий же великий, як сама Вісла; і від цих річок розвозять товари до тих місць, де вони повинні використовуватися; і завдяки цим річкам ... товари доставляють до Данцига та Ельбінга. Це велика втрата для поляків, що річки Борисфен, яку вони називають Непер⁵, а також Дністер, але особливо перша, яка в іншому разі була б дуже корисна для торгівлі Польщі, перериваються в їхньому судноплаванні кількома порогами або водоспадами, які роблять їх

² Текст взято із відсканованого документа, оригінал якого зберігається в бібліотеці університету Уппсали.

³ Зараз Gdańsk.

⁴ Зараз Elbląg.

⁵ Зараз Дніпро.

непридатними для країни; в результаті поляки не мають значної торгівлі цим шляхом, який в іншому разі вони могли б використовувати для своєї користі на території Чорного моря. Козаки також є ще однією великою перепоною, бо вони майже всі пірати, як і татари: так що південна частина країни певним чином дика та варварська, однак, з іншого боку, тут є теплий комфортний клімат і плідний ґрунт (Halley et al., 1728, pp. 126–127).

Ганзейські міста. У цій конкретній частині узбережжя Балтики розташовано чимало старих ганзейських міст (див. також Подоляк, 2009), які колись були відомі

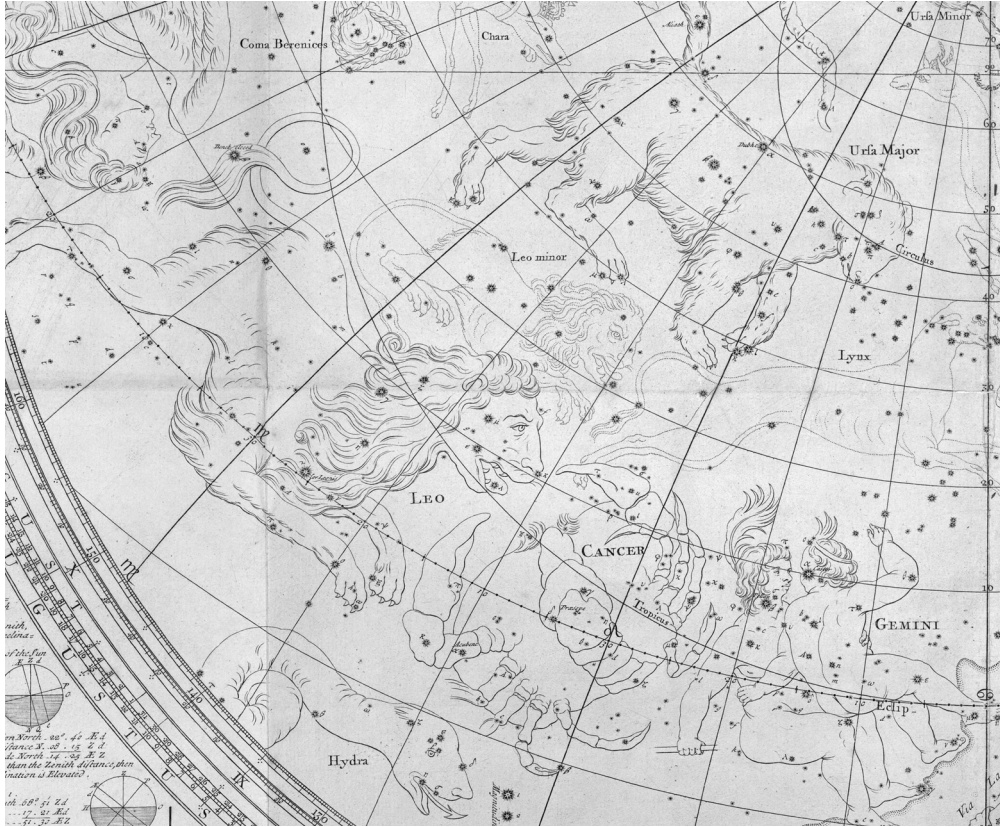


Рис. 3. Карта зоряного неба з «Atlas maritimus & commercialis...»*

за рахунок своєї торгівлі, і чия кількість у певний час досягала 72, з яких зараз залишилися лише чотири, а саме Любек⁶, Гамбург⁷, Бремен⁸ і Данциг. Ельбінг колись також був ганзейським містом, а також декілька інших у цій країні, деякі з них є зруйнованими, і ніхто не продовжує членство в Ганзейському союзі, окрім Данцига.

* Джерело: <https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0395&pid=alvin-record:182131>

⁶ Зараз Lübeck.

⁷ Зараз Hamburg.

⁸ Зараз Bremen.

За цим звітом купці з Польщі, а також Лівонії, які проживають у Лондоні, називаються ганзейськими купцями; ті торговці, які походять зі східної частини країни, – естерлінгами (Halley et al., 1728, p. 125).

Міста Ельбінг, Кенігсберг, лівонці й естонці. Міщани в Ельбінгу і Кенігсбергу⁹ вивозять деревину та дошки, льон, осетрові й багато зерна. Лівонці (переважно з Риги та Ревела¹⁰) – переважно коноплі, а також льон і насіння льону. Естонці на Нарві¹¹ колись експортували московські товари, які вони отримували на санах з Новгорода, торгової столиці Московії; але зараз весь цей торг поглинуло нове місто Петербург, і торгівля на Нарві звелася до мінімуму (Halley et al., 1728, p. 125).

ПРУССІЯ. Географія. У домініонах короля Пруссії ми повинні зараз враховувати всю торгівлю на річці Одер, яка раніше, як і Лівонія, належала шведам. Але відколи Щецин¹² відступили прусському королю, всю цю частину Померанії та всю торгівлю герцогства Померанія слід вважати прусською. Оскільки тут є декілька великих річок, які впадають в Фрішаф¹³ та Курішаф – два великі озера або морські рукави на цій стороні ... це місце, де відбувається найбільше торгівлі та найчисельніше населення на найменшій території з усіх відомих нам місць на світі, окрім Об'єднаних провінцій та Австрійських Нідерландів. Через ці ріки чудово вивозять польські, литовські, курляндські, ліфляндські, німецькі та московські товари, їх спускають до узбережжя для експорту; і ці країни, знову ж, постачаються крамом з решти світу тими самими річками (Halley et al., 1728, p. 125).

Імпорт. Торгівля зерном є настільки масштабною у всіх цих місцях, що якби я запропонував будь-які розрахунки або припущення щодо її кількості, вона б виглядала жахливою та неймовірною; те ж стосується розмірів експорту коноплі та льону (Halley et al., 1728, pp. 125–126).

На цих землях переважно торгують зерном, деревиною, дошками та осетром, як і в інших територіях; і голландців справді можна назвати їхнім головним відповідником; також не було відправлено кораблів як з Лондона до Щецина, так і з Щецина до Лондона, недостатньо за рік – але віднедавна англійці й особливо шотландці провадять дуже активну торгівлю зі Щецином. Також вони доставляють сюди велику кількість зерна з тієї частини Польщі, яка межує із Сілезією, та з самої Сілезії по річках Одер та Варта. Але перед тим, як шведи втратили свої землі, більшість зерна надходила до Швеції: і тут відбувається масштабна торгівля між таким містом, як Щецин, та Швецією, коли жодні війни її не переривають; щецинці імпортують залізо й мідь в обмін на їхнє зерно (і роблять це в дуже великій кількості), які вони відправляють судноплавством по Одеру до Сілезії та австрійських країн, і навіть до Угорщини та Польщі (Halley et al., 1728, p. 125).

⁹ Зараз Калининград.

¹⁰ Зараз Tallinn.

¹¹ Зараз Narva.

¹² Зараз Szczecin.

¹³ Фрішаф – довга затока біля Ельбінгу. Дані взято з географічного словника: Bohun E. A geographical dictionary representing the present and ancient names of all the counties, provinces, remarkable cities, universities, ports, towns, mountains, seas, streights, fountains, and rivers of the whole world: their distances, longitudes, and latitudes: with a short historical account of the same, and their present state. London: Printed for Charles Brome. 1693. URL: <https://quod.lib.umich.edu/e/eebo/A28561.0001.001/1:10?rgn=div1;view=fulltext>

Щецинці отримують численні товари від Британських вовняних мануфактур (але до останнього часу це було переважно шляхом через Голландію) ...: на Данциг припадає велика частина товарів, вироблених вовняними мануфактурами Великої Британії, ... також усі важкі товари з Великої Британії, такі як тютюн, цукор, рис та їм подібні, голландці постачають за набагато меншу ціну. Тому, якщо коротко, англійська торгівля з Данцигом відбувається у значно менших обсягах, ніж раніше, та все ж англійські товари імпортуються до Данцига, а також відправляються в Польщу стільки ж, як колись, а можливо й більше, ніж коли-небудь (Halley et al., 1728, p. 125).

РІЧ ПОСПОЛИТА. Що виробляють і експортують. Польща, як було зауважено в описі річки Вісла, є найродючішою країною на пшеницю та жито; а оскільки це надзвичайно велике королівство, яке має лише одну річку для перевезення своїх товарів, і лише один порт для їх експорту (а саме Данциг), то купці з Данцига потребують дуже великої кількості зерна для експорту (Halley et al., 1728, p. 125).

Основою їхньої торгівлі (як було і до цього) досі є товари для побудови кораблів, такі як коноплі та льон, смола і дьоготь, деревина та щогли; а також залізо, сталь, мідь і злакові, а саме пшениця, жито й овес. Жителі Данцига наразі експортують переважно зерно, менше полотна, поташ, осетрові і польський льон, вітрильне полотно і т. д. (Halley et al., 1728, p. 125).

Таким чином Данциг та прилеглі порти, такі як Ельбінг та Кенігсберг, є головними локаціями для експорту зерна у всьому Балтійському морі, та й у всьому світі; немає іншого такого місця на землі, в якому стільки ж зерна експортується, як з порту Данциг. Жителі Данцига мають привілей (так виглядає, що він був наданий їхнім королем), що ніхто, окрім цих міщан, не має дозволу купувати те зерно, яке польські баржі чи судна привозять на місцевий ринок; тоді магістрат встановлює на нього ціну: але щоби жителі країни, які є продавцями, не були потурбовані чи затримані, жителі Данцига зобов'язані купити весь обсяг товарів, привезених на човнах, нехай буде те, що буде (Halley et al., 1728, p. 125).

Кажуть, що в Польщі є залізо, сталь та свинець; однак їх кількість не є настільки великою, а якість настільки високою, щоби їх вивозити. Але кажуть, що вони надсилають велику кількість заліза, сталі та сталевого дроту через мореплавання Борисфена в Евксинське або Чорне моря, а цим шляхом далі в Константинополь¹⁴: що само собою є торгівлею. Поляки мають великі льонові мануфактури, але це переважно для внутрішнього попиту, окрім тих товарів, які ми називаємо ялинковим полотном, та які громадяни Данцига експортують у великих кількостях; їх використовують для вітрил невеликих доставок до Англії та навіть Іспанії й Італії. Та поляки мають ще одну річ, справжньої ціни якої вони навіть не підозрюють або ж не мають достатньої індустрії для її покращення. Їхня овеча вовна є найкращою у всьому Північному світі, за винятком англійської та ірландської вовни: вони привозять товар до Данцига, звідки голландці отримують його у великих кількостях; і це надзвичайно корисно для їхніх вовняних мануфактур у Лейдені¹⁵. Французи також привозять частину цього, але вони знаходять способи отримати англійську й ірландську вовну на таких легких умовах, що відмовляються від польської вовни. Проте багато польської вовни привозять у

¹⁴ Запад İstanbul.

¹⁵ Запад Leiden.

Німеччину; та віднедавна шведи також купують її, аби допомогти виробництвам, які вони нещодавно заснували. Поляки також мають вино; але оскільки воно виробляється у південних частинах країни, де клімат є теплішим, а саме зі сторони Угорщини та Молдавії, тож його є не настільки багато, аби робити запаси, попри це вони мають його в Данцигу: і здебільшого те вино, яке ми п'ємо тут як велику рідкість і називаємо його токайським або ж токавським угорським вином, насправді є не чим іншим, як польським вином з гір Кракова та Подолії. Деякі з найкращих дошок зі східних країн, як ми їх називаємо, або дубових дошок для будівництва кораблів, які до цього дня використовують на наших корабельнях для будівництва торговельних суден, привезені з Данцига, Кенігсберга та Щецина і спускаються Віслою й Одером із Великопольщі. Мед і бджолиний віск також експортують звідси у великих кількостях, переважно до Голландії, за винятком воску – він частково надходить до Англії, як і ялинове пиво. Ляну пряжу й попіл привозять із Данцига до Англії у великих кількостях; з останніх набагато більше надсилають до Голландії та Франції (Halley et al., 1728, p. 126).

Вони мають декілька внутрішніх родовищ металів і мінералів у Польщі, які везуть за кордон кінями й екіпажами, а також до Угорщини та спадкових домініонів імператора їх доставляють річкою Вісла; такі як кам'яна сіль, свинець і мідь: перші вони везуть і далеко, й близько, вони надзвичайно потрібні в Угорщині, Австрії, Моравії тощо. А також свинець і мідь; але останній у вигляді начиння, переважно через надмірну вагу. У них також є селітра в горах Крапак або Крахпакт¹⁶, яку не привозять до Данцига, оскільки її краще постачати морем (Halley et al., 1728, p. 126).

Є ще один товар, про який варто згадати, – це бурштин, хоча і не можна сказати, що він дуже важливий, але його немає більше ніде в світі, і найдопитливіша частина людства зацікавилася, як він виробляється та формується. Здебільшого його можна знайти на березі моря, хоча дехто каже, що білий або товстий бурштин також зустрічається на суші; однак це трапляється дуже рідко. Я вважаю, що його можна знайти переважно в морі та на узбережжі Пруссії, або в Данцигу чи в Кенігсбергу, або на прилеглому узбережжі, й ніде більше я не зустрічав його, в будь-якій іншій частині світу (Halley et al., 1728, p. 127).

Імпорт. Данциг є головним ринком, до якого голландці та шотландці відправляють свої мариновані оселедці, які є настільки затребуваним товаром у Польщі, що кажуть, ніби голландці продають в Данцигу, Ельбінгу та Кенігсбергу приблизно 14 000 тонн маринованого оселедця щороку, окрім того, що Шотландія надсилає оселедці в ті самі місця також у дуже великих кількостях. Голландці мають конкретну і справді неймовірну за цінністю торгівлю зі всіма цими портами східних країн, а саме з: Штральзундом¹⁷, Щецином, Кольбергом¹⁸, Данцигом, Ельбінгом, Кенігсбергом, Мемелем¹⁹, Ригою, Ревелем, Нарвою та Петербургом, для одного конкретного виду товарів, а саме їхніх грубих та звичайних солодових спиртних напоїв, які ми називаємо Дженева або Джин; який настояний з ягід ялівцю, називається Джунев, змінено Джином. Ці два продукти, а саме оселедці та ялівцеві спиртні напої, є основними товарами, які голландці відправляють

¹⁶ Очевидно, гори Карпати.

¹⁷ Зараз Stralsund.

¹⁸ Зараз Kołobrzeg.

¹⁹ Зараз Klaipėda.

у Данциг і Кенігсберг, і які вони можуть називати своїми власними товарами. Решта голландських вантажів складається переважно з англійських вовняних виробів, цукру та тютюну з англійських колоній, а також французького шовку, вина та бренді. Я справді мав згадати про голландські товари зі Східної Індії, такі як прянощі, б'язь, шовк, каву та чай тощо. Ми можемо припустити, що голландці доставляють їх до всіх місць, де мають торгівлю. Голландці могли б мати чудову торгівлю з Данцигом завдяки їхньому китовому жиру з Гренландії, але жителі Данцигу знайшли способи видобувати жир у великих кількостях із менших осетрових та інших риб, яких вони виловлюють, а також із кількох видів місцевого насіння, окрім насіння льону та ріпаку, які вони використовують менше: все ж вони таки надсилають сюди рибний жир з Голландії, а також китовий плавник, сіль і сірку (Halley et al., 1728, p. 126).

І всі ці купці поповнюють товар у Данцигу та Ельбінгу: тому для тих, хто це спостерігає, не дивно, що Данциг є таким загальноновизнаним місцем торгівлі (Halley et al., 1728, p. 126).

Опис процесу торгівлі всередині Речі Посполитої. Міста Данциг і Ельбінг є єдиними морськими портами в усьому Польському королівстві, яке позбавлене морського узбережжя, до того ж величезна довжина півдня Польського королівства призводить до того, що його найвіддаленіші частини забезпечують найкращими товарами не власники складів і крамарі, які продають товари з рук в руки, і з портів до міст, і з міст до ринкових міст, і з цих міст до власників крамниць у села оптом, а ті знову мешканцям у роздріб, як в Англії; але, коротко кажучи, всю торгівлю ведуть мандрівні купці, тобто ті, кого англійською називають розносниками та дрібними торговцями. Вони подорожують від міста до міста та від однієї джентльменської садиби до іншої, завдяки їм дами забезпечені вишуканим льоном, мереживами, стрічками, шовком, тобто всіма видами галантерейних, торгових і швейних виробів, які привозять до Данцига з Англії, Голландії, Франції й Італії. Ці торговці подорожують, деякі з конем, інші без; деякі з трьома, або чотирма, або п'ятьма кіньми: і це звичайне явище для них, коли вони приходять до джентльменської садиби, мати кімнату або дві, виділені їм господарем або господинею дому, і залишатися там на три, чотири чи п'ять днів, доки не лише сім'я приміряє товари й буде забезпечена всім, що вони бажають, а й доки вони не надішлють звістку до джентрі, які живуть поблизу них; вони приїжджають, особливо дами, у своїх фаєтонах і колісницях, щоб побачити товар і потішити себе: весь цей час торговці (які зазвичай є шотландцями) вільно розважаються, за наказом господаря дому про них і їхніх коней добре піклується весь дім, і їм завжди повністю оплачується все, що вподобано господарями; польські жінки вважають справою честі негайно платити за те, що вони купують: і оскільки польським як чоловікам, так і жінкам надзвичайно подобається отримувати радість від одягу, за це вони викладають чималі гроші. Напевно це зробило торгівлю Данцига й Ельбінга дуже значною, коли торговці завжди зверталися туди для поставки товарів, якщо розпродавали свої запаси. Ці торговці, які їздять із багатьма кіньми, є заможними і перевозять товари великої вартості: і прості люди настільки цілковито підкоряються їм, навіть як на життя, так і на рабство, що купці торгують з максимальною безпекою, ніколи не зазнаючи найменшої шкоди з боку простолюду; і якщо в будь-який момент торговці будуть боятися небезпеки, джентльмени змусять жителів села охороняти їх у подорожі від місця до місця й заборонять їм брати за це плату. Кількість цих торговців у Польщі настільки велика, що якщо ми можемо вірити історії сера Джона Денгема (John Denham) та

містера Кіллегрю (Killegrew), яких було послано з Англії, щоб отримати їхню кількість під час правління короля Чарльза II (Charles II), тоді нараховуємо їх 53 000. І ті джентльмени, які мали Королівське Доручення та Ліцензію Короля польського оподатковувати їх подушно, привезли додому 10 000 фунтів стерлінгів, окрім витрат на подорож, які мають бути дуже значними. Дивіться поему (див. також Biegańska, 2001, pp. 22–23) сера Джона Денгема з цієї нагоди в його працях. Існує окремий вид цих торговців, яких називають золотарями; тобто вони називають себе так: і зазвичай вони подорожують лише з одним конем: вони везуть усілякі дрібні золотарські вироби, як-от золоті персні, печатки з золота, срібла та сталі, табакерки – одно слово, різноманітні іграшки як зі срібла й золота, так і зі сталі, чавуну та латуні, з усім, що ми називаємо столовим посудом, ножами, виделками, пряжками, гудзиками тощо, деякі з них мають дорогоцінні камені, діамантові каблучки, сережки, діамантові пряжки для головних уборів, без яких польське дворянство ніколи не обходиться і дуже цінує: але також вони дуже часто використовують підроблені коштовності. Знову ж таки, ці торговці купують стару тарілку й обмінюють її на нову: вони також купують коштовності, каблучки та будь-яку схожу річ за можливості; і будучи досить хитрими у своїй торгівлі, вони зазвичай отримують більше прибутку, купуючи товари, ніж продаючи. Таким чином здійснюється торгівля імпортованими товарами в Польщі (Halley et al., 1728, p. 126). Підсумовуючи, доцільно зазначити, що виданий на території Англії в 1728 р. «Atlas maritimus & commercialis...» є цінним маловідомим джерелом для дослідження торгових відносин між Річчю Посполитою та Британською імперією. Авторам атласу вдалося зібрати й узагальнити інформацію про економічні відносини двох держав впродовж XVII – на початку XVIII ст. Ці дані включають: географічні особливості розташування Речі Посполитої, аналіз її імпорту й експорту, торгові відносини з найближчими сусідами, опис діяльності шотландських купців на території Речі Посполитої, а також декілька тематичних карт. Перспективним для подальшого дослідження вважаю пошуки аналогічної інформації у виданнях французьких та голландських атласів того часу, які також звертали чималу увагу на торгові відносини.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

Подоляк, Н. (2009). *Могутня Ганза. Комерційний простір, міське життя і дипломатія XII–XVII століть*. Київ: Темпора.

Шиян, Р. (1994). Торговля міст Руського і Белзького воєводств XVI – першій половині XVII ст. *Записки наукового товариства імені Шевченка*, 228, 123–159.

Шиян, Р. (1998). Купці-шотландці в містах Руського воєводства у XVI–XVII ст. *Вісник Львівського університету. Серія історична*, 33, 50–55.

Шиян, Р. (1999). До історії львівської торгівлі другої половини XVII ст. (за даними митної книги 1669 р.). *Львів: місто – суспільство – культура*, 3, 137–149.

Вајер, Р. (2012). *Scots in the Polish-Lithuanian Commonwealth, 16th to 18th Centuries: The Formation and Disappearance of an Ethnic Group*. Leiden: Brill. <https://doi.org/10.21083/irss.v38i0.2399>

Biegańska, A. (1985). Scottish merchants and traders in seventeenth- and eighteenth century Warsaw. *Scottish Slavonic Review*, 5, 19–34.

Biegańska, A. (2001). The Learned Scots in Poland (From the Mid-Sixteenth to the Close of the Eighteenth Century). *Canadian Slavonic Papers/Revue Canadienne des Slavistes*, 43/1, 1–27. <https://doi.org/10.1080/00085006.2001.11092268>

Bogucka, M. (2017). Baltic Shipping in the 17th–18th Centuries in the Light of Materials from the Archive in Amsterdam. *Zapiski historyczne*, 82/4, 123–137. <http://dx.doi.org/10.15762/ZH.2017.77>

Bohun, E. (1693). *A geographical dictionary representing the present and ancient names of all the counties, provinces, remarkable cities, universities, ports, towns, mountains, seas, streights, fountains, and rivers of the whole world: their distances, longitudes, and latitudes: with a short historical account of the same, and their present state*. <https://quod.lib.umich.edu/e/eebo/A28561.0001.001?view=toc>

Charewiczowa, Ł. (1925). *Handel średniowiecznego Lwowa*. Lwów: Druk. Zakł. Nar. im. Ossolinskich.

Fedorowicz, J. K. (1980). *England's Baltic Trade in the Early Seventeenth Century Trade: A Study in Anglo-Polish Commercial Diplomacy*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511896170.003>

Górnik, D. (2020). The Scottish diaspora in the Polish-Lithuanian Commonwealth. Language, Culture, Politics. *International Journal*, 1, 169–182.

Halley, E., Cutler N. (1728). *Atlas maritimus & commercialis; or, a general view of the world, so far as relates to trade and navigation / Sailing Directions for All the Known Coasts and Islands on the Glob, with a Sett of Sea-Charts*. London: James Knapton. <https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0004&pid=alvin-record:182131>

Hopes, J. (1994). L'Atlas Maritimus et Commercialis de 1728. *XVII–XVIII. Revue de la Société d'études anglo-américaines des XVIIe et XVIIIe*, 38, 113–123.

Kowalski, W. (2015). *The Great Immigration Scots in Cracow and Little Poland, circa 1500–1660*. Leiden; Boston: Brill. <https://doi.org/10.3366/shr.2016.0282>

Maczak, A. (1970). The balance of polish sea trade with the west, 1565–1646. *Scandinavian Economic History Review*, 18/2, 107–142. <https://doi.org/10.1080/03585522.1970.10415601>

Myśliwski, G. (2022). Bałtycka strefa gospodarcza w badaniach Henryka Samsonowicza. *Zapiski Historyczne*, 87/4, 39–67. <http://dx.doi.org/10.15762/ZH.2022.36>

Ozog, C. (1995). Scottish Merchants in Poland 1550–1750. *Journal of the Sydney Society for Scottish History*, 3, 53–75.

Pach, Zs. P. (1968). The Shifting of International Trade Routes in the 15th–17th Centuries. *Acta Historica Academiae Scientiarum Hungaricae*, 14, 3/4, 287–321.

Rogers, P. (2022). *Defoe's Tour and Early Modern Britain: Panorama of the Nation*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.4000/miranda.52710>

Rogers, P. (2023). The making of Atlas Maritimus (1728): A shift towards commercial geography. *Journal of Historical Geography*, 80, 69–78. <https://doi.org/10.1016/j.jhg.2023.02.008>

Smout, T. (1986). *Scotland and Europe 1200–1850*. Edinburgh: John Donald.

Steuart, A., Baskerville, B., Thomson, J. (1915). *Papers relating to the Scots in Poland 1576–1793*. Edinburgh: T. and A. Constable for the Scottish History Society.

Zins, H. (1965). Angielski wywóz sukna na Bałtyk w drugiej połowie XVI w. *Rocznik Lubelski*, 8, 37–62.

Zins, H. (1967). Znaczenie Strefy Bałtyckiej dla angielskiego budownictwa okrętowego w drugiej połowie XVI wieku. *Rocznik Lubelski*, 10, 125–137.

REFERENCES

Podoliak, N. (2009). *Mohutnia Hanza. Komertsiinyi prostir, miske zhyttia i dyplomatiia XII–XVII stolit*. Kyiv: Tempora (in Ukrainian).

Shyian, R. (1994). Torhivlia mist Ruskoho i Belzkoho voievodstv u XVI – pershii polovyni XVII st. *Zapysky naukovooho tovarystva imeni Shevchenka*, 228, 123–159 (in Ukrainian).

Shyian, R. (1998). Kuptsi-shotlandtsi v mistakh Ruskooho voievodstva u XVI–XVII st. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Seriiia istorychna*, 33, 50–55 (in Ukrainian).

Shyian, R. (1999). Do istorii lvivskoi torhivli druhoi polovyni XVII st. (za danymy mytnoi knyhy 1669 r.). *Lviv: misto – suspilstvo – kultura*, 3, 137–149 (in Ukrainian).

Bajer, P. (2012). *Scots in the Polish-Lithuanian Commonwealth, 16th to 18th Centuries: The Formation and Disappearance of an Ethnic Group*. Leiden: Brill. <https://doi.org/10.21083/irss.v38i0.2399> (in English).

Biegańska, A. (1985). Scottish merchants and traders in seventeenth- and eighteenth century Warsaw. *Scottish Slavonic Review*, 5, 19–34 (in English).

Biegańska, A. (2001). The Learned Scots in Poland (From the Mid-Sixteenth to the Close of the Eighteenth Century). *Canadian Slavonic Papers/Revue Canadienne des Slavistes*, 43, 1, 1–27. <https://doi.org/10.1080/00085006.2001.11092268> (in English).

Bogucka, M. (2017). Baltic Shipping in the 17th–18th Centuries in the Light of Materials from the Archive in Amsterdam. *Zapiski historyczne*, LXXXII, 4, 123–137. <http://dx.doi.org/10.15762/ZH.2017.77> (in English).

Bohun, E. (1693). *A geographical dictionary representing the present and ancient names of all the counties, provinces, remarkable cities, universities, ports, towns, mountains, seas, streights, fountains, and rivers of the whole world: their distances, longitudes, and latitudes: with a short historical account of the same, and their present state*. <https://quod.lib.umich.edu/e/eebo/A28561.0001.001?view=toc> (in English).

Charewiczowa, Ł. (1925). *Handel średniowiecznego Lwowa*. Lwów: Druk. Zakł. Nar. im. Ossolinskich (in Polish).

Fedorowicz, J. K. (1980). *England's Baltic Trade in the Early Seventeenth Century Trade: A Study in Anglo-Polish Commercial Diplomacy*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511896170.003> (in English).

Górnik, D. (2020). The Scottish diaspora in the Polish-Lithuanian Commonwealth. Language, Culture, Politics. *International Journal*, 1, 169–182 (in English).

Halley, E., Cutler N. (1728). *Atlas maritimus & commercialis; or, a general view of the world, so far as relates to trade and navigation / Sailing Directions for All the Known Coasts and Islands on the Glob, with a Sett of Sea-Charts*. London: James Knapton. <https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0004&pid=alvin-record:182131> (in English).

Hopes, J. (1994). L'Atlas Maritimus et Commercialis de 1728. *XVII–XVIII. Revue de la Société d'études anglo-américaines des XVIIe et XVIIIe*, 38, 113–123 (in French).

Kowalski, W. (2015). *The Great Immigration Scots in Cracow and Little Poland, circa 1500–1660*. Leiden; Boston: Brill. <https://doi.org/10.3366/shr.2016.0282> (in English).

Maczak, A. (1970). The balance of polish sea trade with the west, 1565–1646. *Scandinavian Economic History Review*, 18, 2, 107–142. <https://doi.org/10.1080/03585522.1970.10415601> (in English).

Myśliwski, G. (2022). Bałtycka strefa gospodarcza w badaniach Henryka Samsonowicza. *Zapiski Historyczne* 87, 4, 39–67. <http://dx.doi.org/10.15762/ZH.2022.36> (in Polish).

Ozog, C. (1995). Scottish Merchants in Poland 1550–1750. *Journal of the Sydney Society for Scottish History*, 3, 53–75 (in English).

Pach, Zs. P. (1968). The Shifting of International Trade Routes in the 15th–17th Centuries. *Acta Historica Academiae Scientiarum Hungaricae*, 14, 3/4, 287–321 (in English).

Rogers, P. (2022). *Defoe's Tour and Early Modern Britain: Panorama of the Nation*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.4000/miranda.52710> (in English).

Rogers, P. (2023). The making of Atlas Maritimus (1728): A shift towards commercial geography. *Journal of Historical Geography*, 80, 69–78. <https://doi.org/10.1016/j.jhg.2023.02.008> (in English).

Smout, T. (1986). *Scotland and Europe 1200–1850*. Edinburgh: John Donald (in English).

Steuart, A., Baskerville, B., Thomson, J. (1915). *Papers relating to the Scots in Poland 1576–1793*. Edinburgh: T. and A. Constable for the Scottish History Society (in English).

Zins, H. (1965). Angielski wywóz sukna na Bałtyk w drugiej połowie XVI w. *Rocznik Lubelski*, 8, 37–62 (in Polish).

Zins, H. (1967). Znaczenie Strefy Bałtyckiej dla angielskiego budownictwa okrętowego w drugiej połowie XVI wieku. *Rocznik Lubelski*, 10, 125–137 (in Polish).

Khrystyna BAZIUK

Master in History

the PhD student

I. Krypiakevych Institute of Ukrainian Studies of the NAS of Ukraine

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7625-4985>

e-mail: khrystynabaziuk@gmail.com

ENGLISH AND SCOTTISH TRADE IN THE TERRITORY OF THE POLISH–LITHUANIAN COMMONWEALTH (ACCORDING TO «ATLAS MARITIMUS & COMMERCIALIS ...», 1728)

It was noted that during the 16th–18th centuries the Polish-Lithuanian Commonwealth and the British Empire were reliable trading partners, and Scottish together with English merchants became an integral part of the local trading elite. It is argued that for additional study of these connections it is worth investigating such a little-studied source as «Atlas maritimus & commercialis; or, a general view of the world, so far as relates to trade and navigation/Sailing Directions for All the Known Coasts and Islands on the Glob, with a Sett of Sea-Charts» (1728).

It is explained that this book was created for merchants, travelers and an interested audience at the beginning of the 18th century and consisted of two parts: in the first you could find a textual description of world trade and all seaports and routes known at that time, and in the second – navigational instructions and maps. It is renowned that section No. 22 describes trade relations with the Polish-Lithuanian Commonwealth and Prussia. It has been observed that it

talks about the geographical position of the Polish-Lithuanian Commonwealth (advantages and disadvantages), its main port cities, their connection with other states, imports (cloth) and exports (grain), as well as goods that are most promising from the point of view of their sales abroad (wool), the most interesting for research (amber) or those that are produced in a volume insufficient for their mass export abroad (wine). It was mentioned that one of the main trade partners of the Polish-Lithuanian Commonwealth was the ports concentrated on the coast of the Baltic Sea.

It has been found that a significant part of the analysis is devoted to a detailed description of how Scottish merchants conducted trade on the territory of the Polish-Lithuanian Commonwealth: the method of transporting goods, their sale and distribution, the social status of the main customers, the most popular goods (fabrics, jewelry products, jewels). It is concluded that the information provided by this atlas is the result of observations of trade relations between the Polish-Lithuanian Commonwealth and the British Empire during the 17th – early 18th century.

Keywords: Polish-Lithuanian Commonwealth, British Empire, Baltic trade zone, 16th–18th centuries, Scottish merchants, trade, Ruthenian Voivodeship.