

PIOTR DASZKIEWICZ, JACEK OLEKSYN

W poszukiwaniu sosny masztowej: „Misja Chersońska”, szpiegowska operacja wywiadu króla Francji w lasach Rzeczypospolitej w świetle dokumentów z paryskiego archiwum marynarki

Looking for mast pine: the Kherson mission, French espionage in Polish forests as documented in French Naval Archives

ABSTRACT

From the 17th to the middle of the 19th century marine wood was one of the most important strategic commodities. Tall pines were particularly expensive and sought after. France developed its naval fleet during this period.

KEY WORDS

history of forestry, Riga pine, exportation of marine wood via the Black Sea

Strategiczne znaczenie sosny masztowej

Począwszy od siedemnastego do połowy dziewiętnastego wieku, drewno masztowe należało do najważniejszych strategicznych surowców. Najlepszej jakości maszty produkowane były z sosny zwyczajnej. Drzewom masztowym stawiano bardzo wysokie wymagania [Forfait 1798]. Musiały one być nie tylko długie i proste ale także wystarczająco elastyczne, aby maszt powrócił do swojej pozycji wyjściowej, gdy silny wiatr lub burza spowodują jego wygięcie. Maszty musiały być także stosunkowo lekkie, aby ich masa nie zmieniła, niezbędnych do zachowania stabilności, proporcji okrętu. Musiały wreszcie być wystarczająco mocne, aby wytrzymać uderzenia wiatru. Idealnym rozwiązaniem była budowa masztu z jednego pnia sosnowego, co choć było możliwe tylko do pewnej wysokości, sprawiało, że szczególnie poszukiwane były pnie o maksymalnej długości (od 37 do 42 metrów), na maszty największych jednostek wojennych. Nic dziwnego, że surowiec, któremu stawiano tak wysokie wymagania był stosunkowo rzadki na europejskim rynku.

Francja znajdowała się w bardzo specyficznej sytuacji co do zaopatrzenia w drewno okrętowe. Dzięki mądrej polityce leśnej Colberta, ministra Ludwika XIV, kraj ten był praktycznie samowystarczalny pod względem produkcji drewna dębowego na kadłuby [Meyer, 1996]. Jednakże sosnowe maszty były, i to przez ponad dwieście lat, „wąskim gardłem” rozbudowy francuskiej marynarki. W okresie gdy Francja budowała swoje imperium kolonialne (XVII do XIX wieku) Anglia, Hiszpania, Holandia, tradycyjni przeciwnicy, były już potęgami morskimi. Rozbudowa floty decydowała więc o pozycji jak i możliwości obrony francuskich interesów

PIOTR DASZKIEWICZ

Unité Inventaire et Suivre de la Biodiversité,
Muséum National d'Histoire Naturelle
57 Rue Cuvier, 75005 Paris France
e-mail piotrdas@mnhn.fr

JACEK OLEKSYN

Instytut Dendrologii PAN,
ul. Parkowa 5, 62-035 Kórnik
i University of Minnesota,
Department of Forest Resources
1530 Cleveland Ave. N. St. Paul, MN 55108, USA

i suwerenności. W przeciwieństwie do Anglii, posiadającej znaczne zasoby leśne w Ameryce Północnej, Francja nie dysponowała zasobami drewna masztowego w swoich koloniach.

Niepowodzeniem zakończyły się prowadzone na szeroką skalę francuskie próby zastąpienia sosny masztowej jodłą z Pirenejów [Leroy 1776]. Nie sprawdziły się także rozwiązania zastępcze jak maszty składane [Viney 1977] czy proponowane już w osiemnastym wieku maszty metalowe [Anthiaume 1925]. Także import amerykański rozczarował francuskich konstruktorów okrętów. Złej jakości masztów przypisywano klęskę francuskiej marynarki w bitwie z połączonymi siłami angielsko-holenderskimi pod Hougue w 1692 roku [Viney 1977] jak i wyższość bojową jednostek brytyjskich, wydających bitwę jedynie przy złej pogodzie, kiedy to jakość masztów i wynikająca z niej manewrowalność okrętów była szczególnie ważna. Zakup pni sosnowych w portach bałtyckich był więc dla marynarki francuskiej jedynym rozwiązaniem problemu zaopatrzenia w drewno masztowe odpowiedniej jakości.

Rozmiary zapotrzebowania

Zapotrzebowanie na sosnę masztową było bardzo duże. Do budowy średniej wielkości okrętu oprócz drewna dębowego (równowartość 30 ha lasu) potrzeba masztu o wysokości przynajmniej 123 stóp (około 37 m) i średnicy na jego szczycie 40 kciuków (około 1m) [Viney 1977]. Niekiedy okręty potrzebowały aż dwóch dużych masztów [Gaudenzio i Furiot w Watkins 1998]. Do omasztowania okrętu wojennego używano średnio 50 drzew różnych rozmiarów. W celu zobrazowania ogromu potrzeb można przypomnieć, że konstrukcja floty w przededniu wojny z Holandią, w latach dziewięćdziesiątych siedemnastego wieku (120 okrętów liniowych, 30 fregat i 44 innych jednostek), wymagała ścięcia 326 200 drzew szacując jedynie objętość drewna niezbędnego do konstrukcji okrętów. Po uwzględnieniu odrzutów, strat w transporcie i przy konstrukcji ocenia się, że wymagało to pozyskania około 1,2 miliona drzew [Meyer 1996]. Sam tylko port w Lorient ze względów strategicznych miał za zadanie przechowywanie zapasów masztów wystarczających na 15 do 20 lat. Arsenal w Breście był zobowiązany do utrzymania połowy masztów niezbędnych do kompletnego omasztowania floty wojennej na okres sześciu kampanii morskich [Le Bouedec w Corvol 1999]. Dlatego też, w samym tylko 1750 roku marynarka francuska jedynie z portu w Rydze sprowadziła cztery tysiące masztów głównych i równowartość piętnastu tysięcy mniejszych sztuk masztowych, a w 1763 sześć tysięcy pięćset masztów i około pięćdziesięciu trzech tysięcy mniejszych sztuk [Bamford 1956]. W dodatku jedynie część z kupowanych pni masztowych mogła zostać użyta. W raporcie marynarki z 30 kwietnia 1784 roku „Zaopatrzenie w maszty raport z Północy” przeczytać można:

„Szacujemy, że aby otrzymać 600 wyborowych sztuk sosny masztowej konieczne jest zakupienie 4 do 5 tysięcy drzew co będzie kosztować około dwóch milionów [livres]”, a w innym raporcie z tego samego roku „Refleksje o konieczności przyśpieszenia i usprawnienia zaopatrzenia w maszty z Rygi”:

„Port w Breście ma w zapasach około 5200 masztów o wartości 7 milionów [livres] ale wśród nich szacuje się, że jest zaledwie około dwustu sztuk masztów dobrej jakości z reszty jedynie niewielka ilość nadaje się na „maszty montowane”. Marynarka francuska pilnie potrzebuje 1200 masztów o wymiarach 21 dłoni¹⁾ i powyżej czyli nie mając możliwości wyboru, aby zakupić tę liczbę doborowych masztów o takich wymiarach trzeba by nabyć na miejscu w Rydze 120 000 sztuk”.

Rozmiary eksploatacji „sosny masztowej” dobrze ilustruje także fakt wylesiania ogromnych terenów w Polsce, krajach bałtyckich, i później w Rosji. Szybko zresztą zdano sobie sprawę

¹⁾ 1 dłoń „palmes” równa jest 29 mm. Należy jednak być bardzo ostrożnym w przeliczaniu dawnych jednostek na system metryczny. O ile we Francji po znormalizowaniu jednostek przez marynarkę używano palmes o wspomnianej uprzednio wartości 29 mm o tyle w Rydze jak i w innych krajach używano palmes angielskich o wartości 1 palme równa 7,6 cm.

z tego zjawiska. Dufresne [1803] w swoim Raporcie na temat handlu Anglii z krajami bałtyckimi pisał: „*pozyskiwano niegdyś maszty z wybrzeży Bałtyku, lasy te jednak zostały wyczerpane, zaczęto sprowadzać je z Wołynia, niestety stają się one tam coraz radsze i niekiedy kupcy są zmuszeni udawać się w ich poszukiwaniu aż do Galicji skąd potrzeba aż roku lub nawet więcej czasu, aby je przetransportować. Kanały zaprojektowane w Rosji i w Polsce, a pomiędzy nimi te, które połączyć mają Dźwinę z Dnieprem bardzo ułatwią transport tego towaru z oddalonych prowincji i będą miały ogromne znaczenie dla rozwoju handlu w Rydze*”.

Historycy [Kaplan-Pelus 1997] odnotowują także, że zjawisko wylesiania lasów sosnowych w krajach basenu Morza Bałtyckiego dobrze obrazuje przesuwanie się coraz bardziej na wschód eksportu drewna masztowego z portów bałtyckich. Począwszy od Szczecina w szesnastym wieku, przez Gdańsk i Królewiec jeszcze aktywne w siedemnastym, a z rzadka i na początku osiemnastego wieku, przez Kłajpedę skąd już w osiemnastym wieku importowano jedynie sosnę gorszej jakości aż po ryski quasi monopol z osiemnastego i dziewiętnastego wieku.

Ceny sosny masztowej

Nic dziwnego, że tak poszukiwana „sosna masztowa” była bardzo droga. W kosztorysach budowy okrętów przeczytać można, że cena jednego masztu równa była ponad połowie kwoty przeznaczonej na budowę kadłuba i to pomimo, że jego objętość rzadko osiągała jedną dziesiątą objętości drewna użytego do budowy okrętu. Ceny tak poszukiwanych masztów północnych w ciągu stu trzydziestu lat (od końca XVII wieku do 1780) wzrosły cztery razy. Rozbudowa europejskich potęg morskich zachwiała równowagę popytu i podaży sosny masztowej na północy [Llinares w Corvol 1999]. Pierwsza znaczna podwyżka cen nastąpiła już pod koniec siedemnastego wieku. Średnia cena najwyższych masztów wynosiła wówczas około 1000 funtów z Tours²⁾. Około 1750 roku wzrosła trzy razy aż, do 3000. W 1780 roku wzrosła ponownie i wynosiła już 4000 livres tournois. Nieprawdopodobnie wysokie ceny sosny masztowej stale zresztą nadal rosły aż do drugiej połowy dziewiętnastego wieku, czyli przez cały okres, gdy była ona ważnym surowcem strategicznym. Królewski inspektor Mignot de Montigny napisał po swojej wizycie w arsenale marynarki że „*największe okazy masztów mają średnicę o dwóch i pół stopach (0,8m) na 95 stóp długości (24,9 m), płaci się za nie, aż do 1000 ecus. Ceny takich sztuk dochodzą niekiedy nawet do 15-18 tysięcy livres*” [Billy 1951]. Czyli duża „sosna ryska” osiągała na rynku nawet wartość przeszło półtora kg złota lub przeszło trzech lat pracy wykwalifikowanego robotnika budowlanego w Paryżu.

Dyplomatyczne i szpiegowskie zabiegi króla Francji o polską sosnę masztową

Już od pierwszego okresu importu sosny z Bałtyku, akcji handlowej towarzyszyła akcja dyplomatyczna i wywiadowcza. Wielokrotnie francuska administracja przekupstwem starała się zaskarbić sobie przychyłność bałtyckich decydentów i zapewnić w ten sposób gwarancje dostaw sosny masztowej. W Gdańsku i Elblągu otwarte zostały francuskie konsulaty, planowano otwarcie przedstawicielstwa dyplomatycznego w Królewcu. Konsulat w Gdańsku był jedną z najważniejszych francuskich placówek dyplomatycznych w tej części Europy [Cieślak 1999].

Pomimo starań dyplomatycznych, a także płacenia bardzo wysokich cen za sosnę masztową, zakup drewna w Rydze monopolizującej od połowy siedemnastego wieku eksport „sosny masztowej” z lasów Rzeczypospolitej nie należał do łatwych. Kupcy ryscy bardzo zazdrośnie

²⁾ dawna moneta bita w Tours, później stała się monetą królewską i obowiązującą w całej Francji aż do wprowadzenia w okresie rewolucji franków jako monety obiegowej.

bronili swoich interesów. Tylko im wolno było handlować sosną. Dlatego też, wszyscy nabywcy zmuszeni byli do pertraktacji z ryzykimi firmami handlowymi i pośrednikami. Doszło nawet do tego, że ocena i klasyfikacja masztów była dokonywana przez ekspertów pracujących dla miejscowych związków kupieckich. Maszty zamawiano więc dużo wcześniej, a kupujący nie miał możliwości oceny zamawianego towaru. Znakomita organizacja handlu, ryzykne prawo i przywileje, zadłużenie i uzależnienie polskich właścicieli lasów od ryzykier finansiersy sprawiło, że praktycznie niemożliwe było obejście tamtejszych pośredników. W dodatku wszechobecni i potężni na Morzu Bałtyckim Holendrzy i Anglicy skutecznie utrudniali możliwości zakupów przez wysłanników króla Francji.

Królewskiej administracji bardzo zależało na zmianie tej bardzo niekorzystnej, a często wręcz niebezpiecznej dla Francji sytuacji. Tajne służby króla Francji podejmowały i prowadziły operacje interesujące nas dzisiaj także z punktu widzenia historii polskiego leśnictwa i lasów Rzeczypospolitej. Warto przypomnieć, że nowoczesną służbę wywiadowczą „secret du roi” zorganizował we Francji Ludwik XV w celu najpierw wsparcia elekcji na polski tron księcia Conti (w 1697 roku), a następnie doprowadzenia do elekcji Stanisława Leszczyńskiego. Historycy [Perrault 1992] oceniają „secret du roi” jako jedną z pierwszych nowoczesnych służb wywiadowczych ze względu na bezpośrednie podporządkowanie królowi, scentralizowanie operacji wywiadowczych, tworzenie szeregu równoległych siatek agentów, szerokie stosowanie agentów wpływu oraz zdefiniowanie długoterminowych zadań. Służby wywiadowcze, interesujące się lasami Rzeczypospolitej, posiadały więc zarówno pewne doświadczenie działań w Polsce jak i „bardzo nowoczesne” metody pracy. Jakie były cele owych działań wywiadowczych w Rzeczypospolitej? Po pierwsze sprawdzenie jak duże są polskie zasoby leśne, sprawdzenie kto jest ich właścicielem i jakie są możliwości ich eksploatacji. Po drugie uzyskanie informacji niezbędnych do organizacji zakupów i transportów pozwalających na zaopatrzenie w sosnę masztową z ominięciem pośrednictwa kupców ryskich.

„Misja chersońska” – próba importu polskiej sosny czarnomorską drogą handlową

Administracja francuska podjęła bardzo ambitną próbę importu sosny z Rzeczypospolitej drogą czarnomorską. Starano się w ten sposób niezależnie od monopolu kupców ryskich, zapewnić niższe ceny i gwarancje stałych dostaw, a zarazem pośrednio osłabić także niemiecki i holenderski handel na Bałtyku. Liczono także, że na Morzu Czarnym łatwiej będzie francuskim kupcom i marynarce konkurować z Anglikami, bardzo przecież silnymi w regionie Bałtyku. Wreszcie liczono także na skrócenie czasu transportu masztów do portów śródziemnomorskich. Z Chersonia jest przecież bliżej do Tuluonu niż z Rygi. Czarnomorska droga miała zapewnić dostawy drewna masztowego do Francji w razie kolejnej blokady Sundu przy flotę brytyjską [Llinares 1986]. Operacja otwarcia drogi czarnomorskiej dla polskich produktów leśnych miała także być ostrzeżeniem i środkiem nacisku na Prusy. W interesie Francji leżała bowiem zmiana nieprzychylniej wobec polskiego handlu polityki pruskiej, a środkiem nacisku miała być utrata wpływów z gdańskich i królewieckich opłat celnych [Cieślak 1999].

W archiwach marynarki francuskiej, zdeponowanych w Archiwach Narodowych w Paryżu znajduje się bogata dokumentacja operacji określanej jako „misja chersońska”. Misja ta miała pewną szansę powodzenia, zważywszy na bardzo dogodny z historycznego punktu widzenia moment. Rosja zainteresowana była rozwinięciem handlu czarnomorskiego i obiecywała daleko idące ułatwienia włącznie ze zniesieniem wywozowych opłat celnych. Osłabiona Turcja nadal kontrolowała wprawdzie czarnomorskie cieśniny, ale wydawała się zgadzać na rozwój tego hand-

lu. Misja była wreszcie zgodna z wolą przynajmniej części polskich elit tamtego okresu albowiem – *W 1783 r. na zjeździe w Winnicy liczna grupa magnatów i zamożnej szlachty, której przewodzili kasztelan bractawski Marcin Grocholski, biskup płocki Michał Poniatowski, kanclerz wielki koronny Antoni Okęcki i szambelan królewski Walerian Dzieduszycki, sformułowała „Akt assocjacji Kompanii Czarnomorskiej” zwaney także „Kompanią Handlową Polską”* [Rechyman 1936]. Szlachta była oczywiście zainteresowana nową drogą eksportu i nowymi rynkami zbytu choć nie brakowało i głosów sceptycznych, co do dobrej woli „tradycyjnych” przeciwników Rzeczypospolitej, Turcji i Rosji.

Do Chersonia oprócz pracującego dla marynarki kupca Anthoina wysłano także mistrza masztowego Dantoina. Misja czarnomorska była na tyle ważna, że administracja francuska zdecydowała się posłać do Chersonia z zadaniami wywiadowczymi nie tylko oficerów marynarki, ale także specjalnego tajnego agenta. Dokumenty dotyczące werbunku agenta i organizacji jego misji zostały zbadane przez Llinares [1986]. Wybór padł na zrujnowanego finansowo Holendra używającego francuskiego nazwiska Roux. Zdecydowano się na niego, ze względu na jego doświadczenie w pracy dla holenderskiej administracji kolonialnej i marynarki, ale i obycie w sprawach handlowych, dobre wykształcenie, znajomość języków, łatwość nawiązywania kontaktów no i trudną sytuację finansową, która uzależniała go od służby wywiadowczej. Roux miał w Chersoniu przedstawiać się jako przedstawiciel handlowy pragnący importować produkty leśne. W ten sposób liczono, że w wielonarodowym i aktywnym handlowo Chersoniu wzbudzi mniejsze podejrzania, niż oficerowie marynarki, czy mistrzowie masztowi. W instrukcji zabroniono mu ujawniania jego związków z marynarką i administracją francuską. Zasadniczym zadaniem było zebranie jak największej ilości informacji na temat produktów interesujących marynarkę, a zwłaszcza drewna masztowego, dębowego i konopii. Roux miał przeprowadzić rozpoznanie przedsiębiorstw handlowych działających w Chersoniu jak i obowiązujących tam praw, cen i praktyk kupieckich. Innym jego zadaniem było rozpoznanie zasobów leśnych, ocena możliwości produkcyjnych lasów dostarczających drewno masztowe i zebranie informacji na temat uprawy konopii. Zbierał on także informacje ściśle wojskowe dotyczące liczebności i siły rosyjskiej marynarki wojennej. Administrację francuską interesowały bowiem rosyjskie możliwości utrzymania czarnomorskiego eksportu w przypadku kolejnej wojny z Turcją. Roux wywiązał się zresztą z misji bardzo dobrze przygotowując obszerny raport zawierający odpowiedzi na postawione mu pytania.

Organizacja eksportu sosny przez port w Chersoniu

Zorganizowanie przywozu masztów z Chersonia wcale nie było jednak zadaniem prostym i wymagało wielu zabiegów. Na podstawie uzyskanych przez wywiad informacji sporządzono raport „Rozprawa o masztach i konopiach do uzyskania w porcie w Chersoniu”. Przeczytać w nim można: *„Handel nie jest jeszcze zorganizowany w Chersoniu. Nie ma tutaj w przeciwieństwie do Rygi masztów i konopi w sprzedaży. Jedyńa możliwością uzyskania tutaj masztów są bezpośrednie negocjacje z polskimi ziemianami mieszkającymi w Polsce, którzy są właścicielami lasów położonych nad Dnieprem lub rzekami do niego wpadającymi.*

Maszt, które zostaną sprowadzone tą drogą będą tej samej jakości co maszt z Rygi. Wszystkie raporty na ten temat jednoznacznie potwierdzają te opinie. Nie będzie konieczne transportowanie drewna drogą lądową do Chersonia. W praktyce spławia się je z prądem Dniepru, tratwami aż do tego portu. Panowie polscy używają do tego transportu swoich poddanych. Jest to tańsze niż spływ organizowany przez poszczególnych kupców. Transport powinien więc być dokonany na ich koszt. Zważywszy, że to właściciele organizują pozyskanie masztów w lesie i transport także ewentualne uszkodzenia masztów jak

i ryzyko transportu powinno obciążać wyłącznie ich. To właśnie dlatego pan Anthoine uważał za stosowne zaznaczenie w rozmowach z poszczególnymi właścicielami lasów, którym proponował dostawę masztów do Chersonia, iż transport będzie odbywał się na ich koszt i ryzyko. Książę Stanisław Poniatowski jest jedynym jak dotychczas, którego pan Bonneau wysłannik dworu króla Francji zdołał przekonać do naszej propozycji. Jego wysokość król Polski, którego książę jest bratankiem, również zainteresował się tą sprawą. Zachęcał nawet swojego bratanka do zaproponowania bardzo interesujących cen. Aby poznać rzeczywisty koszt transportu uczyniono próbę z ośmioma masztami, każdy około 19 dłoni średnicy. Próba ta wykazała, że możliwe będzie obniżenie ceny w stosunku do ceny za jaką sprzedano by maszty w Rydze. Różnica w tych cenach wydała się panu Anthoine niewystarczająca. Kupiec ten przedstawił panu Bonneau bardzo uzasadnione uwagi na temat wymagań stawianych przez księcia Stanisława i na temat warunków jakie sobie życzy i zobowiązania księcia w umowie do dwóch dostaw masztów, które właśnie z nim negocjuje. Oczekuje on odpowiedzi od pana Bonneau, która umożliwi przygotowanie kontraktu i ustalenie cen. Zwłaszcza należy zaznaczyć w umowie, że maszty będą tej samej jakości co w Rydze, że pan Anthoine wyśle mistrza masztowego aby je sprawdził, aby dokonać wyboru i aby kierował wyrębem. Pan Anthoine przekaże list Szanownemu Panu bezpośrednio nie wysyłając go Panu Bonneau i nie zakończy negocjacji z księciem zanim nie uzyska pańskiego zezwolenia. Zaznacza on, że książę Stanisław życzy sobie zapłaty w holenderskich ecus w banku w Warszawie. Uzgodniono więc, że w tym samym miejscu otworzony zostanie kredyt dla tego kupca.

Książę [Poniatowski] będzie traktował pana Anthoina na równi z kupcami z Rygi, którym corocznie sprzedaje znaczące ilości masztów, w ubiegłym roku wystął im czterysta sztuk. Oznajmił on panu Anthoinowi, że osiem masztów, jakie wystął do Chersonia celem dokonania próby pozostawia do jego dyspozycji. Kupiec ten czeka aby je przyjąć na to, by podpisanie umowy pozwoliło mu na skierowanie do pana prośby o przesłanie do tego portu czarnomorskiego mistrza masztowego, który oceni maszty, sprawdzi ich jakość i je zmierzy. Pan Anthoine jest w każdym razie zmuszony opóźnić wysyłkę tej partii towaru z braku w tym porcie rosyjskich statków przygotowanych do transportu masztów”.

W archiwum francuskiej marynarki do raportu tego dołączonych jest wiele listów dotyczących wysłania owego mistrza masztowego do Chersonia i dóbr Poniatowskich, listów w szczególności omawiających stronę organizacyjną i finansową tej misji [Archiwa Marynarki w Archiwach Narodowych Seria B1/99]. W lipcu 1784 w liście z Wersalu informowano inspektora marynarki, że „przyjazd mistrza masztowego został zapowiedziany księciu Poniatowskiemu, chcemy aby odwiedził lasy księcia i dokonał wyboru sosen masztowych dla Anthoina”. Inny list też z lipca 1784 informuje, że „urzędnicy [marynarki odpowiedzialni za zaopatrzenie arsenałów] uznają sprawę za bardzo pilną i nalegają na przyspieszenie wyjazdu Anthoine do Chersonia (...) W istocie jest niezbędne, aby pan Anthoine śpieszył się. Jest on już zapowiedziany i oczekiwany w Polsce, aby zwiedzić lasy księcia Poniatowskiego i dokonać wyboru dostawy sosny masztowej. Należy za wszelką cenę nie dopuścić aby Rosjanie go uprzedzili w zakupie i przetransportowali te maszty na Północ”. Urzędnicy marynarki oceniali, że Anthoine posiadał niezbędne zalety do powierzenia mu tej misji i nalegali aby skłonić go do wyjazdu do Chersonia i komuś innemu powierzyć misję w Konstantynopolu. Informacja, że misja w Chersoniu jest szczególnie ważna, powraca zresztą w wielu listach.

Instrukcja dla mistrza masztowego

Na szczególną uwagę zasługuje bez wątpienia dokument [Archiwa marynarki w Archiwach Narodowych Seria B7/448] będący instrukcją dla pana Anthoina, mistrza masztowego, któremu powierzono wyjazd do Chersonia. Dokument ten jest interesującym świadectwem nie tylko pracy mistrza masztowego, wagi jaką przywiązywano we Francji do zasobów leśnych Rzeczypospolitej, ale także cennym dokumentem dotyczącym właśnie pracy wywiadowczej

prowadzonej w bardzo intensywny sposób przez francuską marynarkę w Rzeczypospolitej, na Bałtyku i na Morzu Czarnym w związku z zaopatrzeniem w maszty sosnowe. Świadczy on również o starannym przygotowaniu informacyjnym jakie poprzedzało negocjacje handlowe oraz próby utworzenia „czarnomorskiego ujścia” dla drewna sosnowego z Rzeczypospolitej. Instrukcja ta jest również bardzo ważnym świadectwem strategicznego znaczenia polskich lasów sosnowych dla polityki morskiej Francji. Interesujące jest także podkreślenie jak bardzo administracja królewska angażowała się, aby dopomóc francuskim przedsiębiorcom, zainteresowanym handlem drewnem sosnowym w prowadzeniu interesów i pokonywaniu konkurencji oddając im do dyspozycji nie tylko, bankowy kredyt i pomoc dyplomatyczną, ale także swoich fachowców oraz informacje uzyskane przez wywiad.

„Dantoine natychmiast po przejściu kwarantanny zmierzy osiem masztów oczekujących w porcie”. Już jednak w następnych zdaniach misja mistrza masztowego uległa znacznemu rozszerzeniu albowiem „będzie [on] obserwował czy drewno konstrukcyjne i maszty używane w tym kraju są odpowiedniej dla wymagań francuskich portów jakości” oraz „zaleca mu się w szczególności uważne zbadanie lasów sosnowych i dębowych na jakie natrafi zanim dotrze do dóbr księcia Stanisława, dowie się nazwisk ich właścicieli i na miejscu pisemnie zredaguje swoje obserwacje i uwagi (...) W szczególności sporządzi owe raporty na temat lasów poniżej cytowanych polskich panów, którzy posiadają dobra nad brzegami Dniepru i którym Anthoine proponował zapewnienie dostaw masztów:

Hrabia Potocki [w oryginale Potosky] Wielki Szambelan Korony, Księżę Aleksander Lubomirski, Księżę Radziwiłł wojewoda wileński, Pan Jabłonowski Kasztelan Krakowski, Pani hrabina Chodkiewicz [w oryginale Cotkiewicz] zamieszkała w Czernobylu nieopodal Kijowa, oraz innych właścicieli zwłaszcza tych, którym Anthoine czynił propozycje zakupów. Kupiec ten pragnie aby panowie ci konkurowali pomiędzy sobą aby obniżyć ceny masztów. Jest więc dla niego szczególnie ważne, aby był poinformowany na temat jakości drzew, odległości lasu od rzeki, powierzchni lasów i przypuszczalnych rozmiarów masztów jakie można w tych lasach uzyskać (...) Dotarwszy do dóbr księcia Stanisława bardzo starannie objędzie je i obejrzy (...) Gdy tylko mistrz masztowy wskaże ludziom księcia drzewa jakie mają ściąć, oznaczy na pniu młotem i znakiem AA jakie da mu Anthoine, następnie będzie obecny przy wyrębie, aby nim kierować (...) Maszty od 20 do 30 dłoni [średnicy] są zarazem najrzadszymi i tymi, których najbardziej potrzebujemy. Drzewa mające te wymiary powinny więc być wybrane w pierwszej kolejności. W Chersoniu przekazane zostaną Dantoinowi informacje o stanie zakupionych masztów, a ich wymiary zostaną zadeklarowane oficjalnie.

W umowie zostanie zaznaczone, że po pierwsze drzewa będą ścięte, oczyszczone z gałęzi, okorowane, oszlifowane, grube końce będą ociosane osmiokątnie [Pnie ociosywano osmiokątnie przed umocowaniem ich jako maszty na kadłubie. Preferowano zatem, aby praca ta była wykonana w lesie po zrębie]. Mistrz masztowy obejrzy je i na miejscu odrzuci wadliwe, na miejscu także dokona pomiarów i oznakowania na gorąco. Po drugie gdy czynności te zostaną ukończone transport masztów odbędzie się na koszt księcia aż do portu w Chersoniu, gdzie mistrz masztowy będzie oczekiwał w towarzystwie przedstawiciela pana Anthoine [na przybycie] transportu aby dokonać ostatecznego przyjęcia masztów. Sprawdzi czy maszty nie zostały uszkodzone w transporcie. W przypadku uszkodzenia pan Anthoine będzie mógł je odrzucić albo kupić po cenie zredukowanej”.

Instrukcja była na tyle drobiazgową, że regulowała nawet sposób przesyłania korespondencji. Mistrz masztowy miał używać zwyczajnych kopert handlowych firmy Anthoine. Listy pisane w Polsce miały być przesyłane pod adresem pana Bonneau w Warszawie. W razie jakichkolwiek problemów dyplomata ten miał zresztą polecenie interwencji w sprawie masztów. Instrukcja zakończona jest uwagą natury ogólnej, iż

„Dantoine z pewnością będzie mógł łatwo wykonać swoją misję w Polsce. Naród ten jest bowiem

dobry i ogólnie lubi się tam Francuzów. Musi on jednak zważać aby zbyt nie ufać słowom i obietnicom Polaków i nie wierzyć ich sprawozdaniom. Swoje raporty ma sporządzać wyłącznie po osobistym zobaczeniu i ocenie rzeczy. Powinien wszędzie być obecny, swoją obecnością, językiem i działaniem organizować i przyspieszyć pracę”.

Umowa z księciem Poniatowskim

Dowództwu francuskiej marynarki bardzo zależało na pomyślnym zakończeniu misji. Kolejne dokumenty [Archiwa marynarki w Archiwach Narodowych Seria B7/448] informują bowiem o szybkim wysłaniu okrętów do Chersonia i o przygotowaniu projektu umowy pomiędzy Stanisławem Poniatowskim, a Anthoinem na temat dostawy masztów. Projekt był owocem starań Francuzów i rezultatem pierwszych kontaktów z przedstawicielami Poniatowskiego. W kontrakcie przewidywano, że z dóbr Poniatowskiego wysłanych zostanie 146 większych masztów i 45 mniejszych sztuk.

W kontrakcie miało figurować zastrzeżenie co do ewentualnej dostawy największych sosen, albowiem przedstawiciele Poniatowskiego nie wiedzieli czy w lasach należących do księcia będzie możliwe znalezienie sosen o takich wymiarach. Uzgodniono, że to wysłany z Francji mistrz masztowy dokona wyboru drzew zastępczych w razie niemożności znalezienia drzewa z pierwszej kategorii. Dostarczone maszty miały być jak najdłuższe i zaznaczono, że Anthoine nie będzie płacił zwyczajowej kompensaty za „nadwyżki” rozmiarów ponad zakontraktowane. Na marginesie projektu anonimowy urzędnik marynarki napisał, że jest to niesłychanie korzystne dla kupującego albowiem normalnie liczono 3 stopy długości na 1 dłoń średnicy i w przypadku nadwyżki w długości uzgodniano opłaty „wyrównujące”.

Książę Poniatowski miał również zobowiązać się, że dostarczone maszty będą tej samej jakości jak te, które sprzedaje kupcom ryskim. Urzędnik marynarki skomentował to, iż nie widzi podstaw, żeby maszty pozyskane w tym samym lesie miałyby być zróżnicowanej jakości. Cena masztu miała być ustalona według najniższej ceny sprzedaży kupcom z Rygi, lub jakiegokolwiek innej cudzoziemskiej firmie. W kontrakcie miano również wyraźnie zaznaczyć, że owa najniższa cena ma być oparta na najniższej cenie płaconej przez ryskich kupców właścicielom lasów w Polsce, a nie pośrednikom z Rygi. Zajmujący się ze strony Poniatowskiego tą sprawą pan Badeni dostarczył obu stronom listę aktualnych cen masztów w Rydze. To na podstawie tych cen miano ustalić warunki sprzedaży po odjęciu kosztów transportu, które książę miał wziąć na siebie.

Urzędnicy marynarki próbowali jednak powściągnąć nieco zachłanność marsylskiego przedsiębiorcy, obawiając się, że umowa zbyt niekorzystna w stosunku do propozycji ryskich, może po prostu nie dojść do skutku. Anthoine musiał być bardzo zachłannym kupcem proponując wspomniane powyżej warunki zakupu drewna masztowego. Hedemann [1933] opisując handel ryski pisał „*Handel drzewny dźwiński przysparzał kupcom ogromne zyski i widzieliśmy, jak Żuk [w 1628 roku] kupował u Wiśniewskiego maszty na pniu po 8 zaledwie talarów, odprzedając je loco Ryga Barkłajowi de Tolli po 40, 50 i wyżej talarów. Jakże zaś zarobki ciągnęli kupcy ryscy od kupców zagranicznych, daje świadectwo niemiecki uczonec Petri, który w osiemnastym wieku zwiedził Rygę i pisał, że maszt płacony na pniu najwyżej 20-25 talarów, osiągał na targowisku zawrotną cenę 600-800, a nawet ponad 1000 talarów”.*

Inspektor marynarki zapewne aby pohamować nieco zachłanność Anthoina zaznaczył, że jest zbyt wcześnie, aby ustalić cenę towaru, której wartość wykazuje duże sezonowe wahania i zależy od wielu różnorodnych czynników. Radził również pozostawienie Poniatowskiemu wyboru banku i waluty (Anthoine nalegał na bank w Warszawie i walutę holenderską).

Zaznaczał także (ten egzemplarz projektu był przecież przeznaczony dla ich przełożonych w marynarce), że ostateczną cenę masztów w Tulonie będzie można dopiero ustalić po sprawdzeniu kosztów transportu, ceł i opłat portowych itp.

Wstępny projekt umowy był oczywiście bardzo korzystny dla marsylskiego przedsiębiorcy. Miał on uzyskać maszty bardzo wysokiej jakości na warunkach dużo korzystniejszych, niż te, na jakich francuscy i pracujący z francuską marynarką holenderscy przedsiębiorcy otrzymywali w portach bałtyckich. Korzystał także przecież z daleko idącej pomocy marynarki francuskiej, która nie tylko kredytowała zakup, ale także pokrywała koszty podróży i pracy mistrza masztowego. Jednocześnie bardzo korzystny był sposób zakupu tzn. nie „na pniu” i płacąc dużo wcześniej, jak to było w zwyczaju w Rydze, ale po oględzinach, wyborze i kierowaniu zrębem przez mistrza masztowego oraz obciążeniu dostawcy ewentualnymi kosztami strat wynikających z uszkodzeń. Zapłacić miano najniższe „ryskie ceny”, a w rzeczywistości niższe albowiem to Poniatowski miał ponieść koszty transportu. Ryzyko Anthoina było praktycznie zerowe, a duży zysk z góry zagwarantowany. Jak informuje w odrębnej notatce urzędnik ministerstwa [Archiwa marynarki w Archiwach Narodowych Seria B7/448], Anthoine liczył, że kupi maszty po jeszcze niższych cenach albowiem nagle zaczęła słabnąć koniunktura na maszty i w arsenałach codziennie ich cena malała. Wiązało się to z zakończeniem wojny angielsko-amerykańskiej i francusko-angielskiej i ze zmniejszonym popytem na ten strategiczny towar. Uważał także, że nawet jeśli Poniatowski wliczy do ceny koszt spławu Dnieprem to będzie on i tak dużo niższy do Głubaczowa (port w Chersoniu) niż do Rygi. W przypadku spławu do Rygi transportowano tratwy pod prąd, a część transportu z braku połączenia wodnego pomiędzy Dnieprem i Dźwiną odbywała się w bardzo uciążliwy sposób drogą lądową. Marsylski kupiec liczył także na niższe lub nawet brak opłat celnych, w przypadku wysyłki polskich masztów przez port w Chersoniu, niż cła obowiązujące pomiędzy Rygą, a Rzeczypospolitą. W umowie miano zaznaczyć, iż dokumenty dla celników zostaną przygotowane przez administrację księcia Poniatowskiego. Aby nie zniechęcić księcia do podpisania tak korzystnego dla francuskiego przedsiębiorstwa kontraktu miano zobowiązać się do zakupów po niższej cenie wszystkich masztów odrzuconych przez mistrza masztowego w Chersoniu. Wiązało się to z brakiem, w przeciwieństwie do Rygi, „masztowego rynku” w tym porcie i niemożliwością ewentualnej odsprzedaży odrzutów innym kupcom. Zadowolona z takiego obrotu rzeczy marynarka francuska obiecała Anthoinowi w przypadku sfinalizowania kontraktu wyłączność dostaw z Chersonia i gwarancję zakupu, gdy tylko będzie w stanie poinformować administrację o liczbie zakupionych masztów, jak i terminie ich dotarcia do Chersonia.

Realizacja kontraktu pomiędzy Anthoinem, a Poniatowskim i misja przetarcia chersońskiego szlaku do eksportu sosny z Rzeczypospolitej nie przebiegała jednak tak pomyślnie jak życzyli sobie tego francuscy urzędnicy. W dokumencie datowanym na 20 sierpnia 1784 roku przedstawiciel marynarki informował swoich przełożonych, że mistrz masztowy sprawdza owe osiem masztów wysłanych na próbę i zaraz potem uda się do dóbr księcia. Poniatowski jednak zwlekał z podpisaniem kontraktu i chciał po prostu takiej samej ceny jaką uzyskiwał u kupców ryskich. Złą wiadomością było także to, że w lasach księcia nie znaleziono sosen o najbardziej poszukiwanych wymiarach. Ponadto Bonneau był coraz bardziej zaniepokojony, że tratwy dopłyną zbyt późno aby poziom wody pozwolił na pokonanie katarakt na Dnieprze drogą wodną. Dobra księcia wcale nie były tak dobrze położone jeśli chodzi o transport sosen do Dniepru jak to się uprzednio wydawało. Nad Dnieprem było wprawdzie bardzo wiele lasów należących do polskich panów, ale nie chcieli oni prowadzić negocjacji albowiem dostarczali już maszty do Rygi i innych portów rosyjskich. W dodatku flisacy byli „mało inteligentni”

i niedoświadczeni, nie znali Dniepru co zwiększało ryzyko transportu. Budowa tratw wymagała niemałej wiedzy technicznej [Pachelska i Matejak, 2001]. Nic więc dziwnego, że obawiano się ryzyka związanego z transportem przez niedoświadczonych w tej pracy chłopów. Mistrz masztowy nie mógł osobiście nadzorować spławu, gdyż droga lądowa nad Dnieprem była zbyt uciążliwa i niebezpieczna, aby mógł dotrzeć na czas do dóbr księcia. Dobrą wiadomością było natomiast to, że maszty były tej samej jakości, jak te znane pod nazwą „masztów północnych” lub „masztów ryskich”. Dalsze wiadomości również nie były zbyt dobre. Bonneau informował Anthoina, że kontrakt przygotowany przez marsylskiego kupca dotarł do Warszawy zbyt późno. Bonneau negocjował jedynie z Badenim, reprezentującym księcia, a nie z samym księciem, który odmawiał mu audiencji. W międzyczasie dowiedział się, że z racji zwłoki w negocjacjach i przesłaniu kontraktu, reprezentanci księcia podpisali umowy z kupcami ryskimi. Bonneau poskarżył się polskiemu królowi i księciu. Twierdził, że w wyniku obietnic dostaw strona francuska poniosła już niemałe wydatki jak choćby koszty związane z misją mistrza masztowego. W związku z tym w przypadku nie wywiązania się z obietnic zażądał finansowego zadośćuczynienia. Król wprowadził wezwał Badeniego ale ten argumentował w bardzo logiczny sposób, że *„zwykły jedynie projekt Anthoina nie może przecież konkurować z konkretną propozycją z Rygi”*. Książę Poniatowski w upokarzający dla francuskiej dyplomacji sposób odmawiał spotkania i informował, że sprawę dostaw masztów dla marynarki francuskiej przekazał Metyckiemu, swojemu zarządcy majątku w Bobrujsku. Sporządzono nawet swoisty protokół rozbieżności pomiędzy stroną francuską reprezentowaną przez Bonneau i przedstawicielami księcia Poniatowskiego. Najważniejsze z nich rozbieżności dotyczyły ceny i wielkości obiecanej dostawy. Strona francuska upierała się przy 210 sztukach, przedstawiciele księcia obiecywali w tym sezonie zaledwie 60 uznając jednocześnie, że jeśli za ową próbną serię ośmiu masztów o wymiarach 19 dłoni zapłacono 16 dukatów za każdy, to cena ta powinna być utrzymana.

Zarządca majątku w Bobrujsku Metycki wysłał do Bonneau list z Grodna, datowany 14 listopada 1784 roku. Informował w nim, że nie może obiecać masztów o średnicy od 28 do 30 dłoni *„bo takowych nie znajdzie się nigdzie w Polsce”*. Dodawał, że *„każdy naród ma swoje własne techniki stoczniove i np. Holendrzy nie szukają masztów tak długich jak Anglicy”*. Jeśli więc Francuzi zadowolą się masztami o długości od 70 do 80 stóp²⁾ to zważywszy, na późną porę może dostarczyć 60 sztuk. W liście krytykował także postępowanie Anthoine w negocjacjach z Poniatowskim albowiem *„kupiec ten całą korzyść dla siebie chce zagarnąć, a nie podzielić sprawiedliwie pomiędzy dwoma partnerami. Gdyby pojechał do Rygi to zapłaciłby dwa razy tyle za ile my chcemy mu sprzedać. W dodatku transport z Rygi do Marsylii jest dwa razy droższy niż z Chersonia”*. Proponuje dostawę 210 masztów i 90 mniejszych sztuk z wyjątkiem od 25 do 30 dłoni *„chyba, że mistrz masztowy sam je w lesie znajdzie”*. Połowa miała być wysłana z Bobrujska do Chersonia przyszłą wiosną, a druga połowa rok później. Ceny miały być ustalone według cen ryskich, a ceny transportu uzgodnione dla całości dostawy.

Ostatecznie uzgodniono i podpisano kontrakt na dostawę 60 masztów o średnicy 19, 20, 21 i 22 dłoni za cenę odpowiednio 30, 40, 55, 75 ecus holenderskich i jeśli znajdą się takie w lasach księcia to także o wymiarze 23 i 24 dłoni za 100 i 125 holenderskich ecus, za każdą kolejną dłoń płać miano dodatkowo 25 holenderskich ecus. Dla tych 60 masztów obiecano Anthoinowi zmniejszy nadwyżkę wynikającą z kosztów transportu o kwotę równą różnicy kosztów transportu do Rygi i rzeczywistych kosztów spławu do Chersonia. Zaznaczono także, że z braku doświadczenia w transporcie masztów o pewnych wymiarach trudno się Poniatowskiemu

²⁾ stopa francuska równa była 0,324 m

zobowiązać, co do rzeczywistej wielkości owej zniżki. Ustalono także, że mistrz masztowy będzie negocjował wszystko bezpośrednio z Metyckim, zarządcą Bobrujska. Zastrzeżono, że do pomiarów wysokości i średnicy mistrz masztowy będzie zobowiązany do używania przyrządów holenderskich, a także, że dokładnie zmierzone zostaną ćwiartki, połówki i trzy czwarte dłoni, aby uwzględnić je w rozliczeniu. Dostawa miała zostać wysłana z Bobrujska gdy tylko puszcza lody, a po dotarciu do Kaniowa (ze względu na owe katarakty na Dnieprze) „zgodnie z możliwościami wynikającymi z poziomu wód” tzn. gdy wody w Dnieprze osiągną poziom na tyle wysoki, iż możliwy będzie spław do portu bez wyciągania pni na ląd w celu ominięcia katarakt. Zapłata miała nastąpić w banku w Warszawie, a wszelkie rozliczenia miano prowadzić w holenderskich ecus. Kontrakt został ostatecznie podpisany w Grodnie 20 grudnia 1784 roku.

Zakończenie misji chersońskiej i upadek czarnomorskiego eksportu polskiego drewna masztowego

Francuzi nie byli zbyt zadowoleni z takiego obrotu spraw i zapewne nadal próbowali przez naciski dyplomatyczne wyrzucić presję w celu uzyskania większych dostaw. W archiwum marynarki przechowywana jest kopia listu Badeniego do Bonneau [Archiwa marynarki w Archiwach Narodowych Seria B7/448], w którym tłumaczy, że wprawdzie obiecywał dostawę 300 a nie 60 masztów, ale dopiero po podpisaniu kontraktu, a takowy nie został przecież wynegocjowany i podpisany. Nie ma więc żadnej podstawy aby strona francuska domagała się owych 300 masztów i to nie z winy księcia, albowiem na długo zanim podpisany został kontrakt końcowy na owe 60 sosen, przedstawiciele Poniatowskiego podpisali kontrakt z kupcami z Rygi. W końcu nawet owe 60 masztów powinno zostać potraktowane wyłącznie jako dobra wola księcia wobec strony francuskiej, a nie jak wymaganie wynikające z jakiegoś „nieistniejącego kontraktu”. W dodatku Badeni wyrażał zdziwienie sposobem prowadzenia przez Francuzów negocjacji przez wywieranie presji i „*powoływania się na nieistniejące i niepodpisane dokumenty zamiast przyspieszenia podpisania prawdziwego kontraktu*”. Ostrzegał, na przyszłość, że takie postępowanie może prowadzić jedynie do odrzucenia ich ofert.

Ostatecznie kontrakt został zaakceptowany i w styczniu 1785 roku Anthoine zwrócił się do marynarki z prośbą o wysłanie do Chersonia okrętów w celu zabrania 68 masztów. Niejako na pocieszenie Bonneau poinformował go, że podjął próby negocjacji z innymi właścicielami lasów m.in. Radziwiłłem, Czartoryskim i Jabłonowskim, którzy wyrazili wstępną zgodę, aby mistrz masztowy przyjechał do ich dóbr na wizytację lasów.

Jednakże misja w Chersoniu okazała się przedsięwzięciem bardzo krótkotrwałym. Złożyło się na to wiele czynników. Anthoine nie potrafił przekonać właścicieli naddnieprzańskich lasów do sprzedaży sosny. Zapewne nie bez znaczenia była jego chciwość i proponowane warunki, gorsze od oferowanych przez kupców z Rygi. Pierwsza partia masztów została zresztą oceniona w porcie w Tulonie bardzo surowo. Urzędnicy marynarki wręcz przypuszczali, że Anthoinowi sprzedano sosny, których nie udało się sprzedać kupcom ryskim. Uzyskiwana przez Anthoina liczba masztów wydawała się niewystarczająca do utrzymania handlu via Chersoń choć kolejny transport liczył już 264 maszty o jakości „ryskiej”. Dodatkowo Turcja utrudniała transport masztów przez Dardanele kontrolując przepływające statki. Marynarka francuska nie była w tym regionie wystarczająco silna aby uniezależnić od Turcji transport morski. Niepewność sytuacji politycznej w regionie nie gwarantowała wreszcie stałości dostaw, a wojna turecko-rosyjska położyła kres transportom po koniec lat osiemdziesiątych osiemnastego wieku.

Sprawa importu masztów drogą czarnomorską przez Chersoń i „obejście ryskiej kontroli handlu masztami” wracała jednak wielokrotnie jako propozycja rozwiązania „ryskiego wąskiego

gardła” eksportu sosny masztowej. Pomimo licznych planów i prób, eksport masztów drogą czarnomorską nigdy nie został zrealizowany na większą skalę. Wysiłki Francji i po części także Rosji nie doprowadziły do ożywienia handlu sosną w Chersoniu i innych portach czarnomorskich. Port w Rydze zdołał, pomimo wysokich ceł, głównie dzięki bardzo sprawnej organizacji, zachować swoją niezachwianą pozycję jeszcze przez długie dziesięciolecia dziewiętnastego wieku.

Literatura

- Anthiaume A. 1925.** Le Navire, sa construction au Havre pendant le XIXe siècle, par l'abbé A. Anthiaume, membre de l'Académie de marine, aumônier du lycée du Havre. Libr. Ernest Dumont. Paris.
- Bamford P. W. 1956.** Forests and French sea power, 1660-1789. University of Toronto Press. Toronto.
- Billy C. 1951.** L'introduction forestière des essences résineuses en Bretagne. Congrès de Sociétés Savantes. Rennes.
- Boissonade P. i Charliat P. 1930.** Colbert et la Compagnie de commerce du Nord (1661-1689). Les Presses modernes. Paris.
- Cieslak, E. 1999.** Francuska placówka konsularna w Gdańsku w XVIII wieku. Status prawny-zadania-działalność. Polska Akademia Umiejętności. Kraków.
- Dufresne 1803.** Rapport de commerce des États de la Baltique et de l'Angleterre, suivis d'un aperçu de la situation actuelle de leurs finances. Impr. de Xhrouet. Paris..
- Dziubiński A. 1997.** Na szlakach Orientu. Handel między Polską, a Imperium Osmańskim w XVI-XVIII wieku. Monografie FNP. Seria Humanistyczna. Wrocław.
- Forfait P. 1798.** Traité elementaire de la mâturation des vaisseaux a l'usage des élevés de la marine. Clousier Imprimeur du Roi. Paris.
- Gaudenzio P. Furio C. 1998.** Woodland management and timber supply for ship masts in eighteenth century western Liguria (Italy) in Watkins, C., [red]. European woods and forests: studies in cultural history. Cab International. New York.
- Hedemann O., 1931.** Dawne Puszcze i łowy nad Dźwiną. Echa Leśne 8 : 8-10.
- Kaplan-Pelus M.P. 1997.** Les Européens et la Baltique (1690-1790). Bulletin de la Société d'Histoire Moderne et Contemporaine 1-2: 99-128.
- Le Boudec G., L'arsenal de Lorient. Recherches et techniques de conservation XVIIIe do XIX siècles.** Corvol, A., [red.] 1999 Forêt et marine. L'Harmattan. Paris.
- Leroy P.M. 1776.** Mémoire sur les travaux qui ont rapport à l'exploitation de la mâturation des Pyrénées. Londyn.
- Llinares S. 1986.** Espionnage et approvisionnement de la marine de guerre française au XVII siècle. w Rochefort et la mer. Publications de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec-CERMA. Saintonge.
- Llinares S. 1999.** Les bois de mâturation: une contrainte pour la marine de guerre XVII et XVIII siècles. in Corvol A., (red) 1999 Forêt et marine. L'Harmattan. Paris.
- Meyer J. 1996.** L'évolution de la guerre maritime et de son matériel (1650-1815) w Acerra M.
- Merino, J., Meyer J. 1996.** Les marines de guerre Européennes XVII-XVIII siècle. Presses de l'Université. Paris-Sorbonne.
- Pachelska H. i Matejak, M. 2001.** Traty. Sylwan 6: 95-109.
- Perrault G. 1992.** Le secret du roi. Fayard. Paris.
- Raport inspektora marynarki. „Aprovisionnement de mature”.** Archiwa Marynarki w Archiwach Narodowych Seria B1/99.
- Raport inspektora marynarki. „Reflexions sur la necessité d'accelrer et de rendre utile l'appriviosenment de mature de Riga”.** Archiwa Marynarki w Archiwach Narodowych Seria B1/99.
- Raport inspektora marynarki „Memoire sur les mats et les chanvres a tirer de Kerson”.** Archiwa marynarki w Archiwach Narodowych Seria B7/287
- Reychman J. Bandera polska na Morzu Czarnym w XVIII wieku „Sprawy Morskie i Kolonialne” III, 1936** cytaty za Dziubiński 1997.
- Viney R., 1977.** L'évolution du commerce des bois. Revue Forestiere XXIX: 27-37.

SUMMARY

Looking for mast pine: the Kherson mission, French espionage in Polish forests as documented in French Naval Archives.

From the 17th to the middle of the 19th century marine wood was one of the most important

strategic commodities. Tall pines were particularly expensive and sought after. France developed its naval fleet during this period. The port of Riga was the bottleneck through which this wood passed. Forest exploitation particularly for the development of the French Navy brought about massive deforestation in Poland, the Ukraine and Baltic countries. In order to get around the problem posed by the bottleneck at Riga, the French tried to import Polish mast pine via the Black Sea. The article is based on hitherto unknown documents concerning this enterprise. The article presents the instructions given to French mast makers dispatched to Poland and the contracts that existed between the French Navy and forest owners. This enterprise did not last long. In spite of this, it is interesting to study it from a forestry point of view. This study gives an indication of the importance of Polish forests for the development of the French Navy. It provides much information concerning forest exploitation and the exportation of wood at the end of the 18th century. It enables us to identify the famous Riga pine as pine coming from the forests on the banks of the Dnieper.