

Wachowiak, Bogdan

Wymiana handlowa Królewca z zapleczem polskim w świetle opinii miejscowego kupiectwa i władz pruskich z lat 1815-1820

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 3, 379-395

1980

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Bogdan Wachowiak

WYMIANA HANDLOWA KRÓLEWCA
Z ZAPLECZEM POLSKIM
W ŚWIETLE OPINII MIEJSCOWEGO KUPIECTWA
I WŁADZ PRUSKICH Z LAT 1815—1820

Problematyka powiązań handlowych Królewca z zapleczem polsko-litewsko-ruskim należy do bardzo słabo zbadanych, zwłaszcza w historiografii polskiej. Dotyczy to zarówno okresu sprzed rozbiorów Polski, jak i XIX wieku. Poza pionierskim, jednak z uwagi na charakter opracowania dość ogólnym, ujęciem tego zagadnienia w *Historii Pomorza* przez Antoniego Mączaka¹ i Edmunda Cieślaka² oraz marginalnymi uwagami na ten temat w pracach poświęconych handlowi Gdańska³ tematykę tę uwzględnia, ale również z uwagi na stan badań w dość ograniczonym zakresie, wydana ostatnio praca Józefa Staniewicza⁴.

Nieco więcej uwagi wymianie handlowej Królewca z zapleczem poświęcali badacze niemieccy, jednak i oni, mimo bogatszego ilościowo dorobku, na ogół nie wyszli poza dość ogólnikowe i nie zawsze dostatecznie udokumentowane ujęcia. Dotyczy to między innymi najnowszego opracowania dziejów Królewca pióra Fritza Gausego⁵. W niektórych pracach niemieckich dostrzec można też tendencję do umniejszania znaczenia, jakie dla życia handlowego Królewca miały kontakty z Polską. Przykłady w tym względzie dostarcza zarys dziejów rejencji królewieckiej w latach 1808—1850 Hansa-Jürgena Belkego. Jakkolwiek w źródłach, na podstawie których autor ten charakteryzował sprawę tzw. wolności przemysłowej dla kupców obcych handlujących z Królewcem, często wspomina się o kupcach polskich oraz podkreśla, że główną przyczyną upadku handlu stolicy Prus Wschodnich były rozbiory Polski, aspekt ten nie został w pracy w ogóle odnotowany. Mowa jest tylko

1 A. Mączak, w: *Historia Pomorza*, t. II, cz. 1, pod redakcją G. Labudy, Poznań 1976, ss. 341—355; por. także tegoż: *Handel zamorski Prus Książęcych w latach 1565—1646. Próba analizy statystycznej*, w: *Węzłowe problemy dziejów Prus XVII—XX wieku*, Poznań 1971, ss. 130—139.

2 E. Cieślak, w: *Historia Pomorza*, t. II, cz. 2, pkt 3 rozdziału V (tom w przygotowaniu, korzystałem z maszynopisu).

3 S. Hoszowski, *Handel Gdańska w okresie XV—XVIII wieku*, *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie*, nr 11, 1960, ss. 34—38; C. Biernat, *Statystyka obrotu zbożowego Gdańska od połowy XVI w. do 1795 r.*, *Zapiski Historyczne*, t. 23, 1957, z. 4, ss. 128 i n., tabl. II.

4 J. Staniewicz, *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815—1914*, *Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej* nr 67, Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych, 1976, ss. 9—33.

5 F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg*, Bd. 2, Köln-Graz 1968, ss. 28, 89—91, 179—204, 371—372, 429—435.

ogólnie o kupcach obcych oraz o układzie handlowym, zawartym przez Prusy z Rosją⁶.

Zasadniczą podstawę materiałową niniejszego artykułu stanowi korespondencja, dotycząca trudności występujących w wymianie gospodarczej Królewca, zwłaszcza z zapleczem polsko-litewsko-ruskim, wymieniona w latach 1815—1820 między kupiectwem królewieckim i tamtejszymi władzami rejencyjnymi z jednej a królem pruskim i kanclerzem Hardenbergiem z drugiej strony, przechowywana obecnie w zbiorach Centralnego Archiwum Niemieckiej Republiki Demokratycznej Oddziału w Merseburgu⁷. Niektóre z pism znane były wprawdzie już dotychczasowej historiografii niemieckiej, nie zostały jednak w pełni i dostatecznie wykorzystane. Z archiwum merseburskiego za-czerpnięta została ponadto większość przekazów, oświetlających całokształt wymiany handlowej Królewca i innych portów pruskich po zakończeniu wojen napoleońskich⁸.

I

Zabiegi kupiectwa królewieckiego u centralnych władz pruskich w sprawie handlu zapoczątkował list, skierowany bezpośrednio do króla Fryderyka Wilhelma III, z 18 lipca 1815 roku. Dotyczył on przede wszystkim obowiązującej od roku 1810 w państwie pruskim tzw. wolności przemysłowej, która zniosła dotychczasowe ograniczenia w zakresie uprawiania handlu i wytwórczości. Oznaczało to między innymi zrównanie w prawach kupiectwa zorganizowanego w gildiach i pozostającego poza ich obrębem, w tym również kupców obcych i mieszkańców wsi. Podkreślić ponadto należy, że zniesione zostało wówczas także prawo składu Królewca oraz inne przywileje handlowe tamtejszego kupiectwa. We wspomnianym piśmie wyrażony został pogląd, że likwidacja naturalnego podziału na zajęcia miejskie i wiejskie jest szkodliwa nie tylko dla miast, ale także dla rolnictwa, ponadto zabiegano usilnie, aby władze zaniechały wydawania kupcom obcym zezwoleń na swobodne prowadzenie handlu poza okresem jarmarków. Zdaniem kupiectwa królewieckiego, przeciwko zrównywaniu kupców obcych i rodzimych w uprawnieniach handlowych przemawiał zwłaszcza fakt obciążania tych ostatnich różnego rodzaju świadczeniami na rzecz państwa, od których wolni byli przybysze⁹.

Petycja kupiectwa królewieckiego przekazana została do rozpatrzenia kanclerzowi Hardenbergowi. Wprawdzie w piśmie w tej sprawie król pruski zdecydowanie odrzucił zarzuty skierowane przeciwko wolności przemysłowej, polecił jednak kanclerzowi zbadać sprawę konkurencji, stwarzanej przez działalność kupiectwa obcego¹⁰. Do rozstrzygnięcia sprawy jednak nie doszło. Z listu Hardenberga do kupiectwa królewieckiego z 14 września 1815 roku

6 H.-J. Belke, *Die Preussische Regierung zu Königsberg 1808—1850, Studien zur Geschichte Preussens*, Bd. 26, 1976, ss. 115—116.

7 Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg (dalej ZSTA Merseburg), Staatskanzleramt, Rep. 74 K IX Ostpreussen nr 1, vol. I: Acta betr. die Gewerbe-Verhältniss und das Etablissement der Gewerbetreibende in Ostpreussen 1810—1821.

8 Między innymi: ZSTA Merseburg, Ministerium für Handel und Gewerbe, Rep. 120 A V 2, nr 5, vol. I, *Die Jahresberichte des Wirtschafts-Rath Kunth...* 1819—1820; ibidem, Rep. 120 C XVII 6^a, nr 1, vol. I, *Die General-Nachweisungen von den in den preussischen Häfen ein- und ausgelautenen Schiffen 1814—1826*.

9 ZSTA Merseburg, Staatskanzleramt, Rep. 74 K IX Ostpreussen, nr 1, vol. I, f. 153; H.-J. Belke, op. cit., ss. 113—115; F. Gause, op. cit., Bd. 2, ss. 328—331.

10 ZSTA Merseburg, Staatskanzleramt, Rep. 74 K IX Ostpreussen, nr 1, vol. I, f. 157.

wynika jedynie, że kanclerz w sprawie celowości i możliwości ograniczenia wolności handlu postanowił zasięgnąć opinii Ministerstwa Finansów i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Żadne postanowienia nie zostały jednak przekazane zainteresowanym kupcom¹¹.

Brak oficjalnej odpowiedzi na petycję skierowaną do króla pruskiego w 1815 roku oraz, jak zobaczymy niżej, nowe trudności w prowadzeniu handlu skłoniły kupiectwo królewieckie do wystąpienia 18 czerwca 1819 roku ponownie z memoriałem, tym razem bezpośrednio skierowanym do kanclerza Hardenberga. Podniesiona w nim sprawa ujemnych następstw wolności przemysłowej została nie tylko bardziej skonkretyzowana, ale także ukazana w ścisłym powiązaniu z całokształtem sytuacji handlu królewieckiego. Zależała ona w dużym stopniu od wymiany z zapleczem lądowym polsko-litewsko-ruskim, sprawie tej poświęcono też w piśmie szczególnie dużo miejsca¹².

W pierwszej części listu kupiectwo królewieckie wskazywało na ujemne następstwa udzielania kupcom obcym zezwoleń na prowadzenie handlu. Nie tylko penetrowali oni cały kraj sprzedając i kupując, ale nawet prowadzili handel detaliczny w samym Królewcu. Dotyczyło to zwłaszcza Rosjan i Polaków, którzy dotychczas przywiezione ze sobą produkty, będące przedmiotem wywozu morskiego, sprzedawali miejscowym kupcom. Z listu wynika, że pierwszy wypadek naruszenia tej zasady wydarzył się na wiosnę 1819 roku. Obawiano się, że beżpośrednia sprzedaż towarów ze skut (wicin) nabywcom indywidualnym bądź przybyłym do Królewca kupcom zamorskim znajdzie naśladowców, a to miałyby katastrofalne następstwa dla handlu morskiego miejscowych kupców, który opierał się na eksporcie produktów dostarczanych z ziem polsko-litewsko-ruskich. Podkreślono, że mając możliwość sprzedaży detalicznej przywiezionych towarów polscy i rosyjscy dostawcy nie będą sprzedawali ich taniej miejscowym kupcom, zajmującym się handlem eksportowym, a to z kolei uniemożliwi tym ostatnim jakąkolwiek konkurencję z kupiectwem Rygi i innych portów rosyjskich, w których te same produkty można było kupić znacznie taniej.

Nie tylko jednak nowe ustawodawstwo przemysłowe Prus, zdaniem autorów omawianego listu, wpłynęło ujemnie na handel eksportowy Królewca. Dotkliwy cios zadał mu już, jak to określono w piśmie, „nieszczęśny rozbiór Polski”, ponadto Rosja przy pomocy cel oraz zamykania granic robiła wszystko, aby handel z zajętych przez siebie ziem kierować do własnych portów bałtyckich. Sprzyjała temu też pruska polityka celna i utrudnienia, czynione na granicy przez władze. W wyniku tego z dawnego handlu Królewca z Polską pozostała miejscowemu kupiectwu zaledwie 1/10 część¹³.

11 Ibidem, f. 153; por. też H.-J. Belke, op. cit., s. 115.

12 ZSTA Merseburg, Staatskanzleramt, Rep. 74 K IX Ostpreussen, nr 1, vol. I, f. 153–156.

13 Ibidem, f. 154 v. Ten niezmiernie interesujący fragment pisma kupiectwa królewieckiego do kanclerza Hardenberga brzmi w oryginalnej: „Der Ausfuhrhandel unseres Ortes hat schon durch die unglückseligen Theilung Pohlens einen empfindlichen Stoss erlitten, der Russland durch Grenzsperrern und Zölle, überhaupt das Möglichste aufbot, den Handel des an sich genommenen Theils dieses Landes nach seinen Ostseehäfen zu ziehen. Ihm wurde hierin auch von der Seite unserer Finanzverwaltung gleichfalls durch theilweise Grenzsperrern und Zoller-schwerungen geholfen. Von dem ehemaligen Verkehr mit dem alten Pohlen ist uns daher jetzt kaum der zehnte Theil übrig geblieben und man muss noch die Gewerbefreiheit hinzukommen, um auch diesen Rest unsern Seehandel zu entziehen, in dem er, wiederum auch zum Nachteil unseres Ackerbaues, unter das Consumert verschlechtert wird“. Należy zaznaczyć, że określenie rozbiórów Polski jako „unglückselige” zostało — prawdopodobnie w Berlinie — podkreślone czerwonym ołówkiem, a obok na marginesie zrobiono znak zapytania.

Oceniając krytycznie ustawodawstwo pruskie, które, jak to stwierdzono, przemawiało bądź milczało zawsze na korzyść kupca obcego, w memoriale wskazano na odmienne zasady obowiązujące w tym względzie w innych krajach. Podczas gdy źródła utrzymania poddanych wszędzie były chronione przed obcą konkurencją, w Prusach, mimo postępującej pauperyzacji miejscowego kupiectwa, czyniono wszystko, aby zachęcić obcych do przybywania. Wpływały na to zwłaszcza niskie opłaty za zezwolenia na prowadzenie handlu.

Argumenty użyte w memoriale kupiectwa królewieckiego nie znalazły uznania w oczach Hardenberga. W piśmie do naczelnego prezydenta prowincji pruskiej, Auerswalda, z 10 września 1819 roku stwierdził on, że jego autorzy wykazali całkowitą nieznamość faktycznego stanu stosunków handlowych i przemysłowych w kraju i za granicą. Jednocześnie jednak zwrócił się o dostarczenie statystycznych danych, ilustrujących rzekome straty, wyrządzane kupiectwu królewieckiemu przez handel obcokrajowców¹⁴.

Przed podjęciem dalszych kroków naczelny prezydent Auerswald zasięgnął opinii zainteresowanych kupców oraz Wydziału II rejencji królewieckiej. Pierwsi w piśmie z 8 października 1819 roku skoncentrowali główną uwagę na sprawie udzielania obcym licencji na swobodne prowadzenie handlu, tzw. kart przemysłowych (Gewerbescheine). Stawiało to ich nie tylko na równi z miejscowymi kupcami, ale nawet powodowało ich uprzywilejowanie. Miejscowi bowiem wspomniane karty przemysłowe musieli wykupywać na okres półroczny, natomiast przybysze tylko na jeden kwartał, a więc za odpowiednio niższą opłatę, ale na okres wystarczający w zupełności dla zaspokolenia interesów w wybranym, najdogodniejszym okresie. Płacąc mniej za licencję oraz będąc wolni od świadczeń komunalnych i państwowych, obciążających miejscowych obywateli, kupcy obcy mogli sprzedawać swe towary po niższych, konkurencyjnych cenach¹⁵.

Podkreślając udogodnienia, wynikające z obowiązującej praktyki udzielania kupcom obcym licencji, w omawianym piśmie kupiectwa królewieckiego podkreślono jednocześnie, że nie stanowiły one bynajmniej kwestii najistotniejszych dla przybywających do Prus Polaków i Rosjan. Jedni i drudzy woleliby, aby w stosunku do nich przestrzegane były w praktyce postanowienia wydanego 26 maja 1818 roku rozporządzenia celnego, które, jak skądinąd wiadomo, przewidywało w odniesieniu do handlu z Polską i Rosją, że cło wwozowe od towarów transportowanych drogami wodnymi i lądowymi do portów w Kłajpedzie i Królewcu pobierane będzie dopiero w miastach docelowych, a nie w przygranicznych urzędach celnich. Przepis ten został jednak w międzyczasie anulowany. Nowe zarządzenie Ministerstwa Finansów z 6 stycznia 1819 roku przewidywało mianowicie pobieranie celi od towarów rosyjskich i polskich, spławianych Niemnem, już na granicy w miejscowości Schmallingken, a więc z dala od miejsc ich sprzedaży. Było to bardzo niedogodne dla transportujących towary i odstraszało ich od pruskiej granicy, a to z kolei groziło zniszczeniem resztek handlu polskiego, jaki pozostał jeszcze Królewcom po rozbiore Polski¹⁶.

Wspomniane wyżej pismo Wydziału II rejencji królewieckiej w sprawie

14 H.-J. Belke, op. cit., ss. 115—116.

15 ZSTA Merseburg, Staatskanzleramt, Rep. 74 K IX Ostpreussen, nr 1, vol. 1, f. 162—163.

16 Ibidem, f. 162; H. Meier, *Beiträge zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs, Neue Preussische Provinzial-Blätter*, Bd. 9, 1864, ss. 445—446.

petycji kupiectwa wysłane zostało do naczelnego prezydenta prowincji pruskiej, Auerswalda, 11 kwietnia 1820 roku. Uznając za uzasadnione skargi na korzyści wynikające z wolności przemysłowej dla kupców obcych, w przedstawionej opinii podkreślono między innymi szkodliwą dla miejscowego kupiectwa działalność polskich właścicieli ziemskich oraz Żydów, przybywających w znacznej liczbie do Królewca ze zbożem. Stosownie do zarządzenia ministerialnego z 14 maja 1815 roku nie tylko nie byli oni zmuszani do nabywania kart przemysłowych, ale ponadto ostatnio, tj. w 1819 roku, zaczęli sprzedawać detalicznie przywiezione produkty bezpośrednio ze swoich szkut. Czynili to między innymi wymienieni z nazwiska Pilkowski, Lukanowicz i Szymon Dawid. Wydział II rejencji reprezentował pogląd, że przybysze nie posiadający obywatelstwa Królewca oraz praw członkowskich tamtejszej gildii kupieckiej powinni sprzedawać towary jedynie miejscowym kupcom¹⁷.

Opierając się na opiniach przedstawionych przez kupiectwo królewieckie i Wydział II, naczelny prezydent Auerswald w piśmie do Hardenberga z 9 czerwca 1820 roku uznał zasadność skarg kupiectwa królewieckiego i zaproponował, aby kupcom obcym zezwalać na prowadzenie handlu jedynie pod warunkiem uiszczania przez nich takich samych świadczeń, jakie ciążą na członkach gildii kupieckiej¹⁸. Interesujące są również wywody naczelnego prezydenta w sprawie handlu przywozowego produktów polskich i rosyjskich, zawarte w sprawozdaniu, skierowanym 2 grudnia 1820 roku do Ministerstwa Handlu. Podkreślają one między innymi znaczenie handlu tranzytowego dla Prus oraz wyjaśniają istotę trudności, wynikających z wprowadzenia w 1819 roku obowiązku uiszczania ceł wwozowych w Schmalleningken, sygnalizowanych już w piśmie kupiectwa królewieckiego z 8 października 1819 roku¹⁹.

Podstawowa rola dalszego zaplecza lądowego dla pomyślnego rozwoju handlu Królewca i Kłajpedy, zdaniem Auerswalda, wynikała przede wszystkim z niewielkich rozmiarów bezpośredniego zaplecza pruskiego oraz słabego zaludnienia prowincji, które wytyczały granicę wielkości zarówno produkcji, jak i konsumpcji. Dla poparcia rozwoju rodzimego handlu konieczne były więc ułatwienia dla ruchu tranzytowego. Wprawdzie w związku z nieopłacalnością transportu łądem towarów masowych z jednej oraz istnieniem dogodnych połączeń wodnych z zachodnimi rejonami cesarstwa rosyjskiego z drugiej strony, dostawy polskich produktów do wspomnianych portów były zapewnione, korzystne położenie geograficzne nie uwalniało jednak od potrzeby troski o utrzymanie tego handlu. Dowodził tego wyraźnie spadek dostaw towarów po modyfikacji przepisów celnych z 26 maja 1818 roku. Zdaniem naczelnego prezydenta prowincji pruskiej konieczne było zwłaszcza zniesienie nowych przepisów w sprawie poboru ceł wwozowych w Schmalleningken. Odwiedzający pruskie porty Polacy i Rosjanie, którzy niejednokrotnie całe swe kapitały lokowali w wiezionym towarze, po zaplaceniu wysokich rosyjskich ceł granicznych, przed sprzedażą produktów nie posiadali niezbędnych środków pieniężnych na zaplaceniu ceł pruskich. Jedynym wyjściem dla nich było zaciąganie w miejscowościach przygranicznych krótkoterminowych ale na wysoki, sięgający często od 20 do 30, procent pożyczek, albo też pozostawienie na miejscu towarów i udawanie się do ich odbiorców w Królewcu po odpowiednie zaliczki. Przechowywanie towarów na granicy oraz

17 ZSTA Merseburg, Staatskanzleramt, Rep. 74 K IX Ostpreussen, nr 1, vol. I. ss. 158–159.

18 H.-J. Belke, op. cit., s. 116.

19 ZSTA Merseburg, Staatskanzleramt, Rep. 74 K IX Ostpreussen, nr 1, vol. I, f. 180.

wydatki związane z podróżą tam i z powrotem powodowały jednak dodatkowe koszty. Taka sytuacja skłaniała więc wielu do zmiany dotychczasowego kierunku eksportu i wysyłania transportów do Rygi. Droga była dalsza i mniej dogodna, ale nie zachodziła potrzeba uiszczania cel rosyjskich i pruskich, a wszelkie opłaty uiszczano w Rydze po sprzedaży wwiezionego towaru. W celu zapewnienia pomyślnego rozwoju handlu tranzytowego do portów pruskich, zdaniem Auerswalda, należało powrócić do dawnej praktyki, zezwalającej na transportowanie towarów do Królewca i Kłajpedy z listami przewozowymi i uiszczanie dopiero tamże wszystkich wymaganych opłat²⁰.

Odpowiedź kanclerza Hardenberga oraz władz berlińskich na postulaty zawarte w pismach kupiectwa królewieckiego, Wydziału II rejencji królewieckiej oraz naczelnego prezydenta Auerswalda nie jest znana. Nic nie wskazuje jednak, aby była ona pozytywna. Przeciwnie, warunki handlu między Prusami i ziemiami polskimi i litewskimi, wchodzącymi w skład cesarstwa rosyjskiego, uległy niebawem pogorszeniu. Zaostrzane stopniowo przez Prusy i Rosję przepisy celne doprowadziły do otwartej wojny handlowej, zakończonej dopiero w 1825 roku zawarciem nowej konwencji handlowej. Ujemny wpływ na handel między obydwojma krajami wywarł też kryzys agrarny lat dwudziestych XIX wieku, przejawiający się w spadku cen produktów rolnych oraz trudnościach zbytu zboża na rynkach zachodnich²¹.

II

Przystępując do oceny zasadności przedstawionych w dużym skrócie skarg kupiectwa królewieckiego na trudności, występujące w życiu handlowym tego ośrodka portowego, oraz do weryfikacji zawartych w badanych przekazach poglądów na temat upadku handlu oraz jego uwarunkowania, należy przede wszystkim podkreślić, że zaplecze gospodarcze Królewca w okresie istnienia Polski szlacheckiej, oprócz obszaru Prus Książęcych, połączonych z omawianym portem rzeką Pregolą i jej dopływami, stanowiło rozległe dorzecze Niemna, a więc wchodzące wówczas w skład Rzeczypospolitej ziemie litewsko-białoruskie. Poza produktami rolnymi dostarczały one zwłaszcza znaczne ilości drewna i jego przetworów — dziegciu i popiołu, konopi i lnu, wosku, loju, skór i futer, z drugiej zaś strony były poważnymi odbiorcami soli, ryb, sukien, metali, korzeni i owoców południowych²².

Królewiec, jako centrum organizujące wymianę handlową między swym zapleczem gospodarczym i krajami Europy Zachodniej, wprawdzie do pierwszego rozbioru Polski zawsze znacznie ustępował Gdańskowi, jednak niewątpliwie należał do grupy największych portów bałtyckich. Jego udział w eksporcie zboża przez Sund, według danych z lat 1562—1657, wynosił

²⁰ Ibidem, f. 180.

²¹ H.-J. Belke, op. cit., s. 116; R. Engelsing, *Die Häfen an der Südküste der Ostsee und der Ostwestverkehr in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Vierteljahrsschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 35, 1971, ss. 24—27; K. Faber, *Die Haupt- und Residenz-Stadt Königsberg in Preussen, Königsberg 1840*, s. 313; K. Klatte, *Die Anfänge des Agrarkapitalismus und der preussische Konservatismus*, Hamburg 1974, ss. 119—122; por. także A. Jezierski, *Handel zagraniczny Królestwa Polskiego 1815—1914*, Warszawa 1967, ss. 17—23; S. Smolka, *Polityka Lubbeckiego przed powstaniem listopadowym*, Kraków 1907, t. 1, ss. 209—215, 301—306; t. 2, ss. 330—334, 384—403.

²² F. Gause, op. cit., Bd. 1, ss. 519—520; tenże, *Königsberg als Hafen- und Handelsstadt*, w: *Studien zur Geschichte des Preussenlandes*, Marburg 1963, s. 343; A. Mączak, *Handel zamorski*, ss. 131—133.

11 procent, w końcu XVI stulecia był największym eksporterem klepki oraz zajmował trzecie miejsce po Gdańsku i Rydze w eksporcie popiołu, lnu i konopi²³.

Rozmiary handlu morskiego Królewca w poszczególnych okresach jego rozwoju, obrazujące pośrednio, z uwagi na wzajemne powiązania i funkcje portu królewieckiego jako pośrednika między ładem a morzem, także natężenie wymiany z zapleczem, są dość trudne do dokładnego ustalenia. Wykazy statków, oparte na księgach cła palowego, pobieranego w Piławie, nie tylko są niepełne, ale ponadto nie pozwalają na dokładne wyodrębnienie statków, obsługujących port królewiecki. Wiadomo np. że spośród 653 statków przybyłych w 1582 roku do Piławy, 172, czyli około 26 procent, obsługiwały handel w Elblągu. Natomiast odnośnie do nowszego okresu szacuje się, że procent statków odnotowanych w Piławie a obsługujących inne porty niż królewiecki nie przekraczał 20²⁴.

W rezultacie wzmiankowanych niedokładności i mankamentów zachowane dane o ruchu statków w Piławie pozwalają jedynie na śledzenie ogólnych trendów rozwojowych handlu morskiego Królewca. Wynika z nich jednak wyraźnie, że zapoczątkowany w drugiej połowie XVI wieku i związany niewątpliwie, podobnie jak w przypadku Gdańska, z rozwojem eksportu płodów rolnych i leśnych z obszaru bałtyckiego do krajów Europy zachodniej wzrost liczby statków odwiedzających port królewiecki trwał jeszcze w początku XVII stulecia, osiągając w latach 1621—1629 rekordową średnią roczną 676 statków. Przewyższała ona analogiczną średnią z lat 1549—1559 ponad czterokrotnie²⁵. Nie ulega wątpliwości, że tak poważnemu wzrostowi kontaktów zamorskich musiała towarzyszyć odpowiednia intensyfikacja wymiany z zapleczem.

Począwszy od 1630 roku średnia roczna liczba statków odnotowanych w Piławie wyraźnie spadła do nieco ponad 400 statków w latach 1630—1650 oraz około 300 statków w latach 1660—1680. Decydującą rolę w tym przypadku, oprócz trudności wynikających dla wymiany handlowej z licznych konfliktów zbrojnych, miał regres ekonomiczny, który w drugiej połowie

23 A. Attman, *The Russian and Polish markets in international trade 1600—1650*, Göteborg 1973, ss. 51—55; S. Hozzowski, op. cit., ss. 34—36, 38; A. Mączak, w: *Historia Pomorza*, t. II, cz. 1, ss. 342—343.

24 H. Meier, op. cit., ss. 216—218 i dołączone do pracy zestawienie tabelaryczne: *Zusammenstellung der über den Schiffsverkehr in Pillau und den Seehandel Königsbergs vorhandenen Nachrichten*. Dane szacunkowe H. Meiera w sprawie udziału Elbląga w żegludze Piławy potwierdzają informacje, jakie na temat ruchu statków w porcie elbląskim zachowały się z lat 1822—1824 w ZSTA Merseburg, Ministerium für Handel und Gewerbe, Rep. 120 C XVII 6^a, nr 1, vol. I, f. 179. W 1822 r. Elbląg odwiedziło i opuściło ogółem 156 jednostek, podczas gdy w Piławie odnotowane zostały 684 statki, w roku następnym te same dane wynosiły 155 i 643, a w 1824 r. 72 i 566 jednostek. Jeżeli przyjmujemy, że statki obsługujące port elbląski ujęte zostały także w wykazie dotyczącym Piławy, odsetek ich w powyższych latach wyniósł 22,6%, 24,1% i 12,7%, natomiast jeżeli statki „elbląskie” dodamy do „pilawskich”, wówczas okazało się, że pierwsze stanowiły 18,5%, 19,4% i 11,2% ogólnej liczby jednostek, jakie przepłynęły przez Piławę w latach 1822, 1823 i 1824.

25 H. Meier, op. cit., ss. 216—218 i tabela. Mimo luk zestawienie statków, odnotowanych w Piławie, załączone do pracy Meiera ukazuje zasadnicze tendencje rozwojowe żeglugi portu królewieckiego w sposób właściwy. Podobny obraz uzyskujemy bowiem z danych, zacierpniętych z sundzkich rejestrów celnych. Średnie roczne liczby statków, płynących z Prus Wschodnich przez Sund w kierunku zachodnim, były wprawdzie nieco niższe, ale również wykazywały szybki wzrost w ciągu drugiej połowy XVI w. Punkt kulminacyjny natężenia żeglugi między Prusami Wschodnimi i krajami Europy zachodniej przypadł również na lata 1620—1629 (por. R. Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu*, t. 2, Warszawa 1958, s. 3).

XVII wieku zaznaczył się nie tylko na obszarze Polski, ale i w samych Prusach Książęcych, spustoszonych poważnie w latach 1656—1657 najazdem Tatarów. Umocnienie się tamże władzy elektorów brandenburskich przyniosło także ucisk fiskalny oraz konflikty wewnętrzne, związane z dążeniem władz do ograniczania samodzielności stanów i miast²⁶.

Mimo pewnego ożywienia ruchu statków po 1681 roku, do czego przyczynili się między innymi przeprowadzone w latach 1681—1683 prace pogłębiające na szlaku wodnym między Piławą a Królewcem, średnia 400 statków rocznie, zawijających do Piławy, przekroczona została dopiero w pierwszej połowie XVIII stulecia, natomiast natężenie ruchu statków porównywalne z danymi z początku XVII stulecia osiągnięte zostało pod koniec lat sześćdziesiątych XVIII wieku. Należy podkreślić, że ten pomyślny trend rozwojowy nie został przerwany w drugiej połowie XVIII wieku. Przeciwnie, w ostatnich trzech dekadach tego stulecia obserwujemy dalszy wzrost natężenia ruchu statków. W latach siedemdziesiątych średnia roczna liczba statków, odnotowanych w Piławie, wzrosła do około 740, a w okresie 1780—1894 do wspomnianego portu zawijało średnio rocznie ponad 1150 statków. Również po 1795 roku, aż do momentu klęski poniesionej przez Prusy w wojnie z Napoleonem, powyższa średnia przekraczała nieco 1000 jednostek rocznie. Katastrofalny i trwalszy spadek zapoczątkował dopiero rok 1808, kiedy to w Piławie zanotowano jedynie 51 jednostek. W krytycznych latach 1808—1812 średnia roczna statków, jakie zawinęły do Piławy, wyniosła tylko 164 jednostki. Zapoczątkowane w 1813 roku ponowne ożywienie żeglugi trwało do 1820 roku. Średnia liczba statków, jakie wpłynęły do Piławy, wynosiła wówczas 740 statków, a więc na poziomie z początku drugiej połowy XVIII wieku. Poprawa sytuacji nie była jednak długotrwała. W latach 1821—1830 interesująca nas średnia spadła do 492 jednostek, z tym że w pierwszych sześciu latach wspomnianej dekady, w związku z kryzysem agrarnym oraz wojną celną prusko-rosyjską, wskaźnik ten wynosił tylko 336 statków²⁷.

Spośród przytoczonych danych na temat liczby statków, zawijających w poszczególnych okresach do Piławy, szczególnie rozpatrzenia z uwagi na podjęty temat wymagają te, które dotyczą drugiej połowy XVIII wieku. Z jednej strony były to bowiem lata znacznego natężenia ruchu statków w porcie piławskim, z drugiej zaś właśnie na ten okres przypadają rozbiory Polski, w których kupiectwo królewieckie i władze rejencyjne, w przekazach scharakteryzowanych w pierwszej części artykułu, dopatrywały się głównej przyczyny upadku handlu Królewca. Dodać należy, że pogląd taki znalazł także odbicie w historiografii²⁸.

Rozpatrując sprawę wpływu rozbiorów Polski na życie handlowe Królewca należy stwierdzić, że jakkolwiek po pierwszym rozbiore obserwujemy tylko nieznaczne i utrzymujące się zaledwie do 1779 roku osłabienie ruchu statków w porcie piławskim, tym niemniej ujemny wpływ włączenia części ziem Rzeczypospolitej w obręb państwa rosyjskiego na powiązania Królewca z zapleczem jest sprawą niewątpliwą. Przede wszystkim należy odnotować poważny spadek po 1773 roku liczby statków rzecznych, przybywających

²⁶ H. Meier, op. cit., tabela; *Historia Polska*, t. I, cz. 2, pod red. H. Łowmiańskiego, Warszawa 1958, ss. 892, 785; E. Cieślak, w: *Historia Pomorza*, rozdz. VI (maszynopis)

²⁷ H. Meier, op. cit., tabela; por. też F. Gause, *Die Geschichte*, Bd. 1, s. 524; Bd. 2, ss. 89—90, 196—197, 430; tegoż, *Königsberg als Hafen- und Handelsstadt*, s. 346.

²⁸ H. Meier, op. cit., s. 417; F. Gause, *Die Geschichte*, Bd. 2, s. 196; F. Franz, *Geschichte der Stadt Königsberg*, Königsberg 1934, s. 190.

z Litwy do Królewca. Wprawdzie zabór rosyjski z 1772 roku nie objął dorzeczka Niemna, jednakże przesunięcie granicy cesarstwa rosyjskiego w kierunku zachodnim, połączone z wysokimi, dwudziestoprocentowymi cłami eksportowymi, ograniczyło dostawy do Królewca, zwłaszcza konopi, z czego korzyści odniosły rosyjskie porty w Rydze i Libawie. Dotkliwa dla kupiectwa królewieckiego była także utrata zyskownego handlu solą z zapleczem. Z jednej strony Rosja zakazała importu soli z Królewca, z drugiej natomiast w 1772 roku doszło do ustanowienia w Prusach państwowego monopolu na handel tym artykułem z zagranicą. Zmonopolizowany został także handel kawą i tytoniem. Podkreślić ponadto należy, że ujemny wpływ pierwszego rozbioru Polski na życie gospodarcze Królewca odnotowany został także w raporcie, sporządzonym w 1780 roku przez komisję ministerialną, badającą przyczyny trudności, występujących w handlu tego ośrodka portowego. Do takich zaliczone zostały także wysokie cła pruskie na polskie produkty. Skargi kupiectwa królewieckiego na trudności w handlu z Polską były także przedmiotem dochodzeń komisji, działającej w 1787 roku²⁹.

Podkreślając utrudnienia, jakie po pierwszym rozborze Polski wystąpiły w zakresie powiązań handlowych Królewca z zapleczem portowym, należy jednocześnie rozważyć, dlaczego ich odbicie w ruchu statków w Piławie było stosunkowo niewielkie i do tego krótkotrwałe. Otóż wszystko przemawia za tym, że wystąpiły wówczas także czynniki, które neutralizowały te ujemne zjawiska. Korzystną okolicznością dla Królewca było zwłaszcza pozostawienie po pierwszym rozborze Gdańska w ramach Rzeczypospolitej oraz związana z tym pruska polityka dyskryminacji tego ośrodka portowego. Mianowicie w wyniku wysokich, dwunastoprocentowych i wyższych ceł, nałożonych przez Prusy na eksport polski do Gdańska, z drugiej strony zaś protekcyjnych, bo tylko dwuprocentowych, opłat pobieranych od towarów spławianych z Polski Nogatem w kierunku Zalewu Wiślanego, poważna część wywozu polskiego zaczęła się kierować do Elbląga i Królewca. Jeszcze wyższe opłaty obciążały polski import przez Gdańsk³⁰. W tym kontekście duże natężenie ruchu statków w porcie piławskim, także po pierwszym rozborze, jest zrozumiałe. Problem polega jedynie na tym, aby ustalić, o ile odzwierciedla ono pomyślny stan handlu Królewca, a w jakim stopniu było wynikiem wzrostu eksportu przez Elbląg.

Korzyści, jakie z antygdańskiej polityki handlowej władców pruskich po pierwszym rozborze Polski odniosły Elbląg i Królewec, są bardzo trudne do dokładnego rozgraniczenia. Wiele przemawia jednak za tym, że głównym beneficjentem był Elbląg. Oprócz korzystniejszego położenia względem Nogatu, który, podobnie jak połączona z nim rzeka Elbląg oraz reda portowa, został pogłębiony, wskazuje na to dokonana po 1772 roku rozbudowa urządzeń portowych, w tym wzniesienie 40 nowych spichlerzy, a zwłaszcza poważny wzrost eksportu zboża. Podczas gdy w latach 1761—1770 wywożono z Elbląga

29 F. Gause, *Die Geschichte*, Bd. 2, ss. 179—182, 196—197; D. Dillenburger, *Beiträge zur Geschichte des Handels von Königsberg*, Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Bureau, Jg. 9, 1869, s. 57; H. Meier, op. cit., ss. 409—417; W. Franz, op. cit., ss. 189, 213.

30 J. Rutkowski, *Historia gospodarcza Polski*, t. 1, Poznań 1947, ss. 332—333; E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969, ss. 275—278; S. Hozzowski, op. cit., ss. 49—52; K. Faber, op. cit., s. 312. R. Damus, *Die Stadt Danzig gegenüber der Politik Friedrichs des Grossen und Friedrich Wilhelms II*, Danzig 1887, ss. 62—67. Postanowienia i skutki polsko-pruskiej umowy handlowej po I rozborze przedstawił w osobnej pracy J.A. Wider, *Traktat handlowy polsko-pruski z 1775 r. Gospodarcze znaczenie utraty dostępu do morza*, Warszawa 1937.

w ciągu roku przeciętnie około 3600 łasztów, to w latach 1781—1790 średnia roczna eksportu wzrosła do 22 137 łasztów, a w pięcioleciu 1790—1795 aż do 29 500 łasztów. Był to więc wzrost 6—8-krotny³¹.

Rozwojowi eksportu zboża z Elbląga towarzyszył poważny wzrost ruchu statków w porcie. Podczas gdy w 1774 roku przybyło ich zaledwie 13, to w dziewięć lat później zanotowano ich aż 400, a w 1792 roku — 327. Stanowiły one wprawdzie tylko 18—20 procent ogólnej liczby statków, jakie wówczas zawinęły do Piławy, ale nie były to wszystkie statki, obsługujące handel Elbląga. Większe jednostki, z uwagi na ograniczoną głębokość wody na trasie od Piławy do ujścia rzeki Elbląg, były bowiem wyładowywane i załadowywane w Piławie³².

Podkreślając znaczne ożywienie handlu ebląskiego po 1772 roku trudno jednak tylko do niego ograniczać przyczyny wzrostu ruchu statków w Piławie. Niewątpliwym rozwój wykazywał też handel Królewca, chociaż nie był on tak gwałtowny, jak w przypadku Elbląga i w takim stopniu uwarunkowany pruską polityką dyskryminacji Gdańska. Istotny wpływ na życie handlowe Królewca, podobnie jak i innych portów bałtyckich, odgrywała wówczas koniunktura handlowa, związana z wojną o niepodległość Ameryki i rewolucją francuską, które zwiększyły zapotrzebowanie na zboże. Odnotować także należy uruchomienie w 1784 roku Kanału Ogińskiego, który połączył Niemen przez Szczarę, Jasioldę i Prypeć z Dnieprem, rozszerzając w ten sposób obszar połączony drogą wodną z południowo-wschodnim brzegiem Bałtyku³³.

Z przekazanego przez Meiera wykazu statków, zawijających do Piławy, który dla okresu od 1749 do 1781 obejmuje jedynie jednostki, obsługujące handel królewiecki, wynika, że ich liczba, wynosząca w latach 1749—1757 rocznie średnio 533 statki, w latach sześćdziesiątych wzrosła do 629, a w następnej dekadzie do około 740 statków. Powyższa tendencja wzrostowa utrzymywała się także w następnym dziesięcioleciu. Intensyfikacji polskiego eksportu przez porty pruskie sprzyjała wydana w 1783 roku nowa rosyjska taryfa celna. Średnia roczna statków zawijających do portu w Piławie, wynosząca w latach 1781—1790 aż 1185 jednostek, nie dowodzi jednak, że w takim samym stopniu wzrósł handel Królewca. Począwszy od 1792 roku w zachowanych wykazach ujęte zostały także statki obsługujące inne porty nad Zalewem Wiślanym³⁴.

Również po drugim i trzecim rozbiore Polski nie obserwujemy poważniejszego osłabienia ruchu statków w Piławie. Mimo włączenia Gdańska w obręb państwa pruskiego i ponownego skierowania się głównego nurtu eksportu polskiego ku ujściu Wisły oraz włączenia w obręb cesarstwa rosyjskiego sporej części zaplecza gospodarczego portu królewieckiego, średnia roczna statków zawijających do Piławy nadal przekraczał 1000 jednostek³⁵. Wskazuje to, że konkurencja Gdańska dla Królewca nie była zbyt duża, a przesunięcie się granicy rosyjskiej w kierunku Królewca nie spowodowało więc

³¹ S. Gierszewski, *Elbląg — przeszłość i teraźniejszość*, Gdańsk 1970, ss. 189—191; *Życie portowe Elbląga w XVII i XVIII w.*, w: *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 2: *Pomorze nowożytne*, Warszawa 1959, ss. 312—319; S. Hoszowski, op. cit., ss. 29—31, 34.

³² S. Gierszewski, *Życie portowe*, s. 341; tenże, *Elbląg*, s. 191; por. także K. Faber, op. cit., s. 315; H. Meier, op. cit. tabela.

³³ Por. R. Engelsing, op. cit., ss. 24—25; K. Faber, op. cit., s. 311; J. Rutkowski, op. cit., t. 1, s. 329.

³⁴ F. Gause, *Die Geschichte*, Bd. 2, s. 197; H. Meier, op. cit., tabela i przypis nr 2, dotyczący danych z lat 1749—1781.

³⁵ H. Meier, op. cit., tabela.

kszych przeszkód w kontaktach handlowych z całym zapleczem. Podkreślić także należy, że w wyniku trzeciego rozbioru Polski Prusy zagarnęły północną część Mazowsza oraz położony na lewym brzegu Niemna obszar dawnej Jaćwieży, rozszerzając w ten sposób znacznie zasięg bezpośredniego, znajdującego się w granicach Prus, zaplecza portu królewieckiego. Wśród przedmiotów eksportu z Królewca, poza zbożem, w latach 1790—1806 główną rolę odgrywały: siemię lniane, potaż, len i konopie, przędza oraz szczecina. Importowano natomiast przede wszystkim cukier, kawę, tytoń, wina i śledzie. Korzystną okolicznością, sprzyjającą uczestnictwu Królewca w utrzymującej się koniunkturze w handlu z Zachodem, zwłaszcza z Anglią, była zapoczątkowana układem pokojowym z Francją w Bazylei neutralność Prus w konfliktach zbrojnych lat 1795—1806. Radykalną zmianę sytuacji przyniosła dopiero klęska Prus w walce z Napoleonem i włączenie portów pruskich w obręb ogłoszonej w 1806 roku blokady kontynentalnej Anglii ³⁶.

Wywołany tymi wydarzeniami kryzys handlu morskiego Królewca trwał jednak tylko do 1812 roku i nie był on też zapewne równoznaczny z upadkiem handlu w ogóle. W literaturze podkreśla się bowiem, że na dużą skalę, chociaż z uwagi na brak danych dość trudną do dokładnego określenia, rozwinął się w tym okresie handel pokątny. Przedmiotem przemytu były zwłaszcza sól i towary kolonialne. Te ostatnie po 1810 roku zaczęły napływać w dużych ilościach zwłaszcza z Rosji, która odstąpiła od przestrzegania przyjętych w 1807 roku zobowiązań w sprawie blokady kontynentalnej. Królwiec pośredniczył w zaopatrywaniu całych Niemiec w towary kolonialne i wyroby angielskich manufaktur. Odnotować także należy informację o dostawach dla angielskiej marynarki wojennej przez porty pruskie, konkretnie Kłajpedę, drewna spławianego tutaj z Wołynia Niemnem przez Kanał Ogińskiego ³⁷. Wszystko to sprawiło, że potencjał handlowy Królewca nie został wówczas całkowicie zniszczony. W każdym razie już w 1813 roku, a więc bezpośrednio po ustąpieniu wojsk francuskich, w porcie pilawskim zanotowano aż 678 statków na wejściu i 664 statki na wyjściu. Mniej więcej na tym samym poziomie ruch statków utrzymał się także w latach 1814 i 1816, a w 1817 wzrósł nawet do blisko 1100 jednostek ³⁸. Należy podkreślić, że dane zaczerpnięte z tabeli sporządzonej przez Meiera znajdują także potwierdzenie w wykazach statków zawijających i wypływających z portów pruskich z lat 1814—1824 ³⁹ oraz w relacji radcy gospodarczego Kuntha z 1819 roku ⁴⁰.

III

Szybka odbudowa kontaktów zamorskich Królewca, jaką obserwujemy po wojnach napoleońskich, nasuwa pytanie, czy wobec tego skargi kupiectwa na upadek handlu były w ogóle uzasadnione oraz dlaczego w tym kontekście wskazywano na rozbiory Polski jako jedną z przyczyn trudności, skoro nie

³⁶ F. Gause, *Die Geschichte*, Bd. 2, s. 196; E. Engelsing, op. cit., ss. 25—26; D. Dillenburger, op. cit., s. 57; K. Faber, op. cit., ss. 311—312.

³⁷ F. Gause, *Die Geschichte*, Bd. 2, s. 171 i przypis nr 1, w którym zestawione zostały poglądy na ten temat, spotykane w dotychczasowej historiografii; D. Dillenburger, op. cit., s. 57; K. Faber, op. cit., s. 312; por. też pismo starszych kupiectwa gdańskiego do ministerstwa finansów w sprawie handlu Gdańska drewnem i popiołem z Wołyniem z 14 V 1834 r. (ZSTA Merseburg, Ministerium für Handel und Gewerbe, Rep. 120 C IX 2, nr 11, f. 13).

³⁸ H. Meier, op. cit., tabela.

³⁹ ZSTA Merseburg, Ministerium für Handel und Gewerbe, Rep. 120 C. XVII 6a, nr 1. vol. I, f. 18—19, 68—69, 78—79, 99—100, 104—105, 107—108, 176—179.

⁴⁰ Ibidem, Rep. 120 A V 2, nr 5, vol. I, f. 78—81.

stwierdziliśmy wyraźnej współzależności między ruchem statków w Piławie a pierwszym, drugim i trzecim rozbiorem. Szukając wyjaśnienia tej kwestii należy przypomnieć, że po raz pierwszy kupiectwo wystąpiło z petycją w 1815 roku, kiedy to w porównaniu z sytuacją z 1813 i 1815 roku nastąpił spadek liczby statków przybyłych do Piławy do 493 jednostek oraz że skargi dotyczyły wówczas przede wszystkim konkurencji kupiectwa obcego na skutek tzw. wolności przemysłowej. Innym ważnym wydarzeniem, mającym miejsce w 1815 roku, był kongres wiedeński i zatwierdzony na nim nowy rozbiór ziem polskich. Nie był on dla handlu Królewca pomyślny. Prusy utraciły bowiem ostatecznie część ziem leżących w obszarze zaplecza tego portu, zagarniętych w trzecim rozbiórce Polski. Wprawdzie początkowo, w związku z zagwarantowaną tym samym traktatem zasadą utrzymania jedności gospodarczej ziem dawnej Rzeczypospolitej oraz niskimi i sprzyjającymi wymianie z Rosją opłatami celnymi, ustanowienie nowych granic nie miało większego znaczenia, niebawem jednak w wyniku nowych przepisów celnych Prus i Rosji przekształciły się one w poważne bariery, utrudniające swobodną wymianę handlową⁴¹, a to z kolei unocznilo w pełni skutki rozbiorów i wyjaśnia, dlaczego kupiectwo królewieckie tak silnie posłużyło się tym argumentem w swym piśmie z 18 czerwca 1819 roku.

Przejawy trudności w wymianie Królewca z położonym w obrębie cesarstwa rosyjskiego polsko-litewsko-ruskim zapleczem gospodarczym wystąpiły wyraźnie już w 1818 roku. Wywołały one nie tylko omówione już w części początkowej artykułu skargi kupiectwa królewieckiego, ale i widoczny spadek ruchu statków w porcie piławskim, który do tego okazał się tendencją stałą. Należy podkreślić, że mimo zakończenia wojny handlowej rosyjsko-pruskiej w 1825 roku, aż do końca pierwszej połowy XIX wieku ruch statków w porcie piławskim nie osiągnął przeciętnego poziomu z końca drugiej połowy XVIII wieku, kiedy średnia roczna statków odnotowanych w Piławie przekraczała 1000 jednostek⁴². Jeżeli chodzi natomiast o wymianę z zapleczem, to w piśmie do kanclerza Hardenberga z 1819 roku kupiectwo królewieckie, jak już wspomniałem, utrzymywało, że z dawnego handlu z Polską pozostała obecnie miastu tylko 1/10 część⁴³.

Oprócz scharakteryzowanych już materiałów, obrazujących sytuację handlu królewieckiego bezpośrednio po kongresie wiedeńskim, zachowały się także wykazy, które żegluga i handel Królewca w tym okresie pozwalają ująć na szerszym tle porównawczym innych portów pruskich, a tym samym ukazać zarówno specyfikę tego ośrodka, jak i ogólniejsze trendy rozwojowe, z perspektywy których na problemy handlu królewieckiego spoglądały zapewne centralne władze pruskie.

Do materiałów tego rodzaju należą między innymi wykazy ruchu statków w portach pruskich w latach 1815—1820⁴⁴. Z porównania ogólnej liczby

41 Por. H. Meier, op. cit., ss. 444—447; S. Smolka, op. cit., t. 2, ss. 333—334, 364—398; D. Dillenburger, op. cit., s. 58—59; K. Faber, op. cit., s. 313; C. Strzeszewski, *Handel zagraniczny Królestwa Kongresowego (1815—1830)*, Lublin 1937, ss. 67—70; A. Jezierski, *Handel zagraniczny Królestwa Polskiego 1815—1819*, Warszawa 1967, ss. 17—19, 23.

42 Por. H. Meier, op. cit., tabela.

43 Por. wyżej przypis nr 13.

44 ZSTA Merseburg, Ministerium für Handel und Gewerbe, Rep. 120 C XVII 6^a, nr 1, vol. I, f. 1—214. Należy podkreślić, że w zachowanych wykazach ruchu statków w portach pruskich w początku XIX w. nie występuje Szczecin, lecz jedynie położone przy ramionach ujściowych Odry Świnoujście i Peenemünde.

statków, jakie w tym okresie odwiedzały i opuszczały porty pruskie, z analogicznymi danymi dotyczącymi portu w Piławie wynika, że jakkolwiek wspólną tendencją do 1817 roku był wyraźny wzrost natężenia ruchu, a następnie ponowne jego osłabienie, to jednak tempo tych zmian w Piławie i wszystkich portach razem wziętych było różne. Mianowicie dane, obrazujące kontakty handlowe Królewca, ujęte w tabeli 1, charakteryzuje zarówno szybszy wzrost na początku wspomnianego okresu, jak i wyraźniejszy regres po 1817 roku, co wskazywałoby na silniejsze oddziaływanie czynników lokalnych. Wszystko przemawia więc za tym, że podstawowe znaczenie miały warunki handlu z dawnymi ziemiami Rzeczypospolitej, najpierw do 1817 roku pomyślne, a następnie szybko pogarszające się. Nie mogły mieć natomiast podstawowego znaczenia wśród przyczyn regresu wymiany tak podkreślane przez kupiectwo królewieckie trudności, wynikające z wolności uprawiania handlu, gdyż było to zjawisko ogólne, dotyczące także innych portów pruskich. Z tej perspektywy petycje wysyłane z Królewca oceniały zapewne centralne władze pruskie w Berlinie.

Statki, jakie odnotowane zostały w Piławie na wejściu i na wyjściu, w porównaniu z ogólną liczbą statków zawijających do portów pruskich stanowiły w latach 1815—1820 od 16,7 procent w 1820 roku do 23,3 procent w 1817 roku. Ogólny trend rozwojowy żeglugi tego portu, a tym samym i Królewca, był niepomyślny. Wskaźnik procentowy, ilustrujący udział Piławy w żegludze wszystkich portów pruskich, stosunkowo pomyślny w latach 1815 i 1817, w okresie 1818—1820 wyraźnie się obniżył. Wynika stąd, że w warunkach ogólnego regresu żeglugi spadek natężenia ruchu statków w Piławie postępował szybciej niż w innych portach, i to zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i wskaźnikach, ilustrujących procentowy udział tego awanportu Królewca w całokształcie obrotów handlu morskiego państwa pruskiego. Obserwację tę potwierdzają także procentowe wskaźniki, ilustrujące udział głównych portów pruskich w ogólnym ruchu statków w latach 1816 i 1820. Podczas gdy rola Piławy, która w 1816 roku zajmowała po Świnoujściu drugie miejsce, podobnie zresztą jak Świnoujście, osłabła, dane dotyczące Kłajpedy i Gdańska wykazywały rozwój. Pod względem ruchu statków w 1820 roku port w Piławie zajmował wprawdzie nadal drugą pozycję, ale wyprzedził go Gdańsk i nieomal doścignęła Kłajpeda. Należy podkreślić, że według innych danych w latach 1818—1820 liczba statków zawijających do portu w Kłajpedzie była nawet wyższa od tej, jaka obsługiwała Piławę⁴⁵.

Jeździe mniej pomyślnie przedstawiała się pozycja Piławy-Królewca w handlu morskim państwa pruskiego, jeżeli za podstawę analizy zamiast liczby statków przyjmiemy ich nośność w łasztach. W pierwszym przypadku w latach 1816 i 1820 wskaźniki ilustrujące tę kwestię, jak wynika z tabeli 2, wynosiły 17,9 i 16,7 procent, natomiast w drugim — tylko 15,1 i 13,6 procent. Analogiczne dane dla Kłajpedy wynosiły 12,3 i 15,4 procent w przypadku liczby statków, a 21,9 i 26,8 procent, jeżeli weźmie się pod uwagę ich nośność. Pod względem nośności statków, obsługujących dany port, Piławę wyprzedzały Gdańsk i Świnoujście. Gorsza pozycja Piławy, jeśli uwzględnimy

⁴⁵ Por. uwagi w sprawie ruchu statków w portach pruskich, sporządzone w 1822 r. przez dyrektora Wydziału II rejencji królewieckiej, Niederstettera (ZSTA Merseburg, Ministerium für Handel und Gewerbe, Rep. 120 C XVII 60, nr 1, vol. I, f. 158) oraz wykaz statków, jakie w latach 1818—1824 wpłynęły i opuściły porty pruskie (ibidem, f. 176—179). Zawarte w tym ostatnim zestawieniu dane na temat ruchu statków w Piławie z lat 1818, 1819 i 1820 są jednak nieco niższe, niż w tabeli zestawionej przez H. Meiera w cytowanej pracy, i prawdopodobnie niepełne.

nośność statków zamiast ich liczby, wynikała ze stosunkowo małej nośności jednostek zawijających do Piławy, co związane było z płytkością wody na trasie dopływu do Królewca. Według danych z lat 1816 i 1820 na jeden statek odnotowany w Piławie przypadало średnio 58 i 61 łasztów, natomiast w Gdańsku 88 i 82 łaszt, w Świnoujściu 65 i 73 łaszt, a w Kłajpedzie 101 i 112 łasztów⁴⁶. Port w Piławie zajmował także dopiero czwarte miejsce, jeżeli w analizie uwzględnić jedynie faktyczną liczbę łasztów dostarczonych, bądź wywiezionych towarów z głównych portów pruskich. Podkreślić także należy, że spadek ogólnych obrotów towarowych w Piławie w latach 1818—1822 był dwa razy szybszy niż w innych portach, objętych badaniem (zob. tab. 3).

W handlu Królewca bezpośrednio po kongresie wiedeńskim pierwsze miejsce w eksporcie morskim zajmowało zboże. W 1816 roku z tym artykułem opuściło port piławski aż 420 statków, czyli 62,8 procent ogólnej liczby na wyjściu. W tym samym roku z Gdańska, który zajmował w tym zakresie drugą pozycję, wypłynęło ze zbożem tylko 246 statków (40,9 procent ogólnej liczby), a z portu kłajpedzkiego 60 jednostek (12,9 procent). Trend rozwojowy eksportu zboża z Królewca nie był jednak pomyślny. Wprawdzie w 1820 roku nadal aż 419 statków (61,2 procent ogólnej liczby) wypłynęło z Piławy z tym artykułem, a więc niemal tyle samo co w 1816 roku, jednak w międzyczasie wzrósł wyraźnie eksport zboża z Gdańska, z którego w 1820 roku wypłynęło aż 535 statków ze zbożem (65,6 procent ogólnej liczby)⁴⁷, oraz z Kłajpedy, którą opuściło ze zbożem 118 statków (18,5 procent). Na podkreślenie zasługuje także niewielka w latach 1816—1820 rola portu królewieckiego w eksporcie drewna. Ustępował w tym zakresie znacznie nie tylko Kłajpedzie, ale także portom w Świnoujściu i w Gdańsku. Przyczyną zastoju w handlu zbożem i kryzysu w handlu drewnem było niewątpliwie odcięcie Królewca od dalszego zaplecza gospodarczego. Nieco korzystniej przedstawiała się natomiast pozycja Królewca w eksporcie pozostałych towarów. Pod względem liczby statków nimi załadowanych port w Piławie w 1816 r. znajdował się na drugim miejscu (po Świnoujściu), przy czym do roku 1820 liczba statków wzrosła z 87 do 111, podczas gdy w Świnoujściu spadała z 184 do 111 jednostek⁴⁸.

W wykazie statków, wpływających do portów pruskich, spośród ładunków stanowiących przedmiot importu wyróżnione zostały jedynie dwie zasadnicze grupy: artykuły kolonialne i manufakturowe oraz pozostałe towary. Jeżeli chodzi o statki z towarami kolonialnymi i manufakturowymi, to wpłynęło ich do Piławy w 1816 roku 59, a w 1820 roku — 63, natomiast z pozostałymi, bliżej nie określonymi, artykułami 283 i 372 statki. Piława ustępowała w tym względzie jedynie Świnoujściu, ale wyprzedzała nieco Gdańsk. W imporcie morskim pozycja handlowa Królewca była więc nieco silniejsza

⁴⁶ ZSTA Merseburg, Ministerium für Handel und Gewerbe, Rep. 120 C XVII 6^a, nr 1, vol. I, f. 78—79, 107—108. Nośność statków obliczono na podstawie danych, zawartych w wykazie statków, jakie wpłynęły i wypłynęły z portów pruskich w latach 1816 i 1820.

⁴⁷ Eksport czterech podstawowych zbóż i strączkowych z Gdańska wzrósł z 24 334 łasztów w 1816 r. do 37 930 łasztów w 1820 r. (C. Biernat, *Statystyka obrotu zbożowego Gdańska w latach 1816—1818*, w: *Studia z historii gospodarczej i demografii historycznej*, Kraków 1975, s. 232, tablica nr 2).

⁴⁸ ZSTA Merseburg, Ministerium für Handel und Gewerbe, Rep. 120 C XVII 6^a, nr 1, vol. I, f. 78—79, 107—108.

TABELA 1. Ruch statków w portach pruskich i w Piławie w latach 1815—1820.

Rok	Porty pruskie ogółem				Port w Piławie				
	Wpłynęło i wypłynęło statków				Wpłynęło i wypłynęło statków				
	ogółem	r. 1815 =100	ładowność statków w łasztach	r. 1815 =100	ogółem	% wszy- stkich statków	r. 1815 =100	ładowność statków w łasztach	r. 1815 =100
1815	5010	100	320 703	100	1007	20,1	100	65 953	100
1816	7467	149	424 247	132	1337	17,9	132	78 794	119
1817	9345	186	574 584	179	2181	23,3	216	135 315	205
1818	9132	182	603 572	188	1668	18,2	165	111 263	168
1819	8094	161	500 607	156	1577	19,4	156	82 819	125
1820	6283	165	535 596	167	1384	16,7	137	85 569	129

Zródło: ZSTA Merseburg, Rep. 120 C XVII 6^a, nr 1, vol. 1, f. 78—79, 107—108; H. Meier, op. cit. tabela.

TABELA 2. Ruch statków według portów w latach 1816 i 1820.

Port	W roku 1816		W roku 1820		
	wpłynęło i wypłynęło statków	% wszystkich statków	wpłynęło i wypłynęło statków	% w stosunku do r. 1816	% wszystkich statków
Kołobrzeg	113	1,5	149	131	1,8
Kłajpeda	921	12,3	1279	138	15,5
Peenemünde	1104	14,8	1145	103	13,8
Piława	1337	17,9	1385	103	16,7
Darłowo	123	1,7	189	153	2,3
Swinoujście	1427	19,1	1302	91	15,7
Ustka	57	0,8	83	145	1,0
Gdańsk	1220	16,3	1635	134	19,7
Demmin	202	2,7	·	×	·
Stralsund	556	7,4	621	111	7,5
Greifswald	232	3,1	322	138	3,9
Wolgast	111	1,5	122	109	1,5
Barth	64	0,9	51	79	0,6
Ogółem	7467	100,0	8283	110	100,0

Zródło: ZSTA Merseburg, Rep. 120 C XVII 6^a, nr 1, vol. 1, f. 78—79, 107—108.

niż w handlu eksportowym⁴⁹. Nie pozostawało to zapewne bez wpływu na ocenę sytuacji handlowej stolicy Prus Wschodnich w Berlinie.

Na zakończenie odnotować należy, że w zasadzie optymistyczny wydzwięk miał także raport o stanie handlu i przemysłu w rejencji królewieckiej, sporządzony w 1819 roku dla władz w Berlinie przez radcę gospodarczego Kuntha. Znajdujące się w nim zestawienie ruchu statków w portach piławskim i kłajpedzkim wykazywało wprawdzie, że w przypadku portu w Piławie w 1818

⁴⁹ Ibidem, f. 78—79, 107—108.

TABELA 3. Udział czterech głównych portów pruskich w handlu morskim według wielkości importu i eksportu (w łasztach).

Rok	Towary dostarczone i wywiezione												
	Ogółem cztery porty	Kłajpeda	% ogółu łasztów	r. 1818 =100	Piława	% ogółu łasztów	r. 1818 =100	Gdańsk	% ogółu łasztów	r. 1818 =100	Świno- ujście	% ogółu łasztów	r. 1818 =100
1818	349538	105052	30,0	100	75305	21,6	100	92304	26,4	100	78797	22,0	100
1819	297248	89465	30,1	85	59357	19,9	78	83796	28,2	90	64630	21,8	84
1820	305494	86435	28,3	82	64753	21,2	85	89789	29,4	97	66517	21,1	84
1821	230773	71791	31,1	68	34797	15,1	46	67940	29,4	73	56245	24,4	73
1822	249763	98195	39,3	93	32462	13,0	43	62283	24,9	67	56823	22,8	74
1823	278133	89948	32,3	86	34849	12,4	45	94022	34,1	102	58914	21,2	76

Źródło: ZSTA, Merseburg, Rep. 120 C XVII 80, nr 1, vol. 1, f. 157.

roku liczba statków na wejściu i na wyjściu w porównaniu z 1817 rokiem zmniejszyła się aż o 521, tj. o 23,8 procent, ale ogólny spadek liczby statków odnotowanych w obu portach, w związku z rozwojem handlu morskiego Kłajpedy, wyniósł tylko 201 jednostek, czyli 5,8 procent. W związku z powyższym w konkluzji autor raportu stwierdził, że natężenie żeglugi w portach rejencji królewieckiej było nadal duże. Radca Kunth optymistycznie ocenił również perspektywy bałtyckiego handlu drewnem. Główne mankamenty, na które zwracał uwagę raport, polegały na braku równowagi w handlu, jego pasywności oraz gwałtownym wzroście cen⁵⁰. Wprawdzie niedaleka przyszłość nie potwierdziła optymistycznych prognoz radcy Kuntha, nie skorygowało to jednak raportu, stanowiącego jedną z podstaw decyzji centralnych władz pruskich.

Kończąc niniejszy przegląd danych, obrazujących niektóre aspekty handlu królewieckiego po 1815 roku, należy podkreślić, że przeprowadzona analiza w sposób jednoznaczny wykazała, że skargi kupiectwa królewieckiego z lat 1815—1820 na narastające niepomysłne zjawiska w życiu handlowym tego ośrodka posiadały realne uzasadnienie. Niezależnie od trudności, wynikających z nowej, opartej na zasadach wolności przemysłowej, organizacji handlu, po kongresie wiedeńskim, a zwłaszcza po 1818 roku, ujawniły się w pełni negatywne następstwa rozbiorów Polski w postaci utrudnionych kontaktów handlowych z ziemiami dawnej Rzeczypospolitej, znajdującymi się w granicach cesarstwa rosyjskiego i odciętymi barierami celnymi. Niekorzystne dla Królewca zmiany na obszarze jego zaplecza gospodarczego spowodowały, że mimo widocznego rozwoju handlu bezpośrednio po 1813 roku, przejawy regresu po kongresie wiedeńskim zaznaczyły się w jego życiu handlowym znacznie szybciej i głębiej niż w innych pruskich ośrodkach portowych. Wszystko przemawia również za tym, że lokalnej specyfiki królewieckiej nie dostrzegały lub nie chciały uwzględnić w swych decyzjach centralne władze pruskie. Dla tych ostatnich podstawowe znaczenie miały ogólne trendy rozwojowe handlu pruskiego. Te zaś, jak wykazaliśmy, kształtowały się w latach 1815—1820 nieco pomyślniej niż w przypadku odciętego od swego dotychczasowego zaplecza Królewca.

⁵⁰ Ibidem, Rep. 120 A V 2, nr 5, vol. I, f. 78—82.

DER WARENAUSTAUSCH ZWISCHEN KÖNIGSBERG UND DEM POLNISCHEN
HINTERLAND (BEGUTACHTUNG DURCH DIE KÖNIGSBERGER KAUFMANNSCHAFT
UND DIE PREUSSISCHEN BEHÖRDEN AUS DEN JAHREN 1815—1820)
Zusammenfassung

Die Materialbasis der Abhandlung sind Urkunden der zentralen preussischen Behörden aus dem Zentralen Staatsarchiv Dienststelle Merseburg. Ausser der Korrespondenz, die in den Jahren 1815—1820 zwischen der königsberger Kaufmannschaft und den dortigen Regierungsbehörden einerseits und dem preussischen König und Kanzler Hardenberg andererseits in Sachen Handelsbeziehungen von Königsberg mit dem polnischen Hinterland ausgetauscht wurde, wertete der Verfasser Überlieferungen aus, welche den gesamten Handelsaustausch von Königsberg und anderen preussischen Häfen nach Beendigung der Napoleonkriege eingehend darstellten.

Einleitend stellt der Verfasser den Inhalt einer Beschwerde der königsberger Kaufmannschaft vor, sowie ihre Meinung über die Schwierigkeiten, die im Handelsleben der untersuchten Hafenstadt auftraten, was aus den Schreiben der königsberger Regierungsbehörden und des Kanzlers Hardenberg hervorgeht. Der Verfasser unternahm die Probe, die in den untersuchten Überlieferungen enthaltenen Meinungen zum Thema Krisisursachen einer Überprüfung zu unterziehen, mit besonderer Beachtung der Teilungen Polens. Zugleich charakterisiert er die Situation des königsberger Handels nach dem Wiener Kongress (1815) angesichts der Handelsentwicklung anderer preussischer Häfen.

Die durchgeführte Analyse zeigt eindeutig, dass die Beschwerden der königsberger Kaufmannschaft aus den Jahren 1815—1820 über die wachsenden, ungünstigen Erscheinungen im Handel besonders auf dem Gebiet des Austausches mit dem polnischen Hinterland, begründet waren. Unabhängig von den Schwierigkeiten, die aus der neuen, auf die Gewerbefreiheit gestützte Organisation des Handels hervorgingen, machten sich kurz nach Beendigung der Napoleonkriege die in vollen Umfange negativen Nachwirkungen der Teilungen Polens bemerkbar. Infolge der erschwerten Handelskontakte mit den Gebieten des ehemaligen Polens, die in die Grenzen des russischen Kaiserreichs eingegliedert waren, wurden die Grundlagen des Handels von Königsberg angeschlagen. Trotz sichtbarer, jedoch kurz anhaltender Belebung des Handelsaustausches direkt nach dem Jahre 1813, machten sich nach dem Wiener Kongress im Handel der Hauptstadt von Ostpreussen bedeutend schneller und tiefer greifende Erscheinungen eines Rückganges als in anderen preussischen Häfen bemerkbar.