

Stanisław Gierszewski

Port w Królewcu - z dziejów jego zaplecza w XVII-XVIII wieku

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 1, 53-60

1993

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.

Stanisław Gierszewski

Port w Królewcu — z dziejów jego zaplecza w XVII—XVIII wieku

Jest to przegląd rekonesansowy bardziej niż to zwykle bywa. Przyczyną tego jest stan badań, za takie bowiem nie mogą uchodzić marginalne wywody zawarte w pracach poświęconych różnym regionom dawnego państwa polsko-litewskiego i różnym jednostkom gospodarczym. Stąd też zebrane tu fakty są jedynie egzemplifikacją pewnych założeń i wskazaniem potrzeb badawczych. Niezbędnych, jako że sprawa jest niebagatelna dla pełnego poznania wszystkich przejawów i mechanizmów życia gospodarczego dawnej Rzeczypospolitej.

Dotyczy to badań poszczególnych portów morskich, zwłaszcza że ich ocenę opierano nieraz na charakterystyce głównie obrotów zbożowych. Oczywiście nie neguję, przede wszystkim gdy chodzi o Gdańsk, ich wagi dla rolniczej Rzeczypospolitej, nie w każdym jednak wypadku ten element jest wiarygodny, jeśli chodzi o znaczenie obrotów towarowych w ogóle, czyli o rolę danego portu w krajowym systemie gospodarczym. Przykładem tego jest właśnie Królewiec.

Otóż wyczerpania Stanisława Hoszowskiego mówią o marginalnej roli tego portu w eksporcie zboża w końcu XVI w. Udział poszczególnych portów w całości wywozu zboża polskiego wynosił bowiem: Gdańsk 82%, Elbląga 7,4%, Rygi 6,5%, Szczecina 1,6%, Królewca zaś 2,5%¹. Mimo że w późniejszych okresach wskaźnik ten się zmieniał, często na lepszy, to jednak problem pozostaje i chyba pozostanie otwarty. Chodzi o poważną niewiadomą, wynikającą z nieporównywalności obrotów zbożowych w poszczególnych portach z handlem w nich innymi towarami. Chodzi przede wszystkim o nieporównywalność różnych dla wielu towarów miar i niemożność sprowadzenia ich do wspólnego mianownika. Należy wprawdzie, bo to jest wykonalne, zestawić obok siebie wielkości wywozu — z poszczególnych portów — różnych towarów, tj. oddzielnie różnych gatunków drewna czy wełny. Zbliżyłoby to do pogłębionej oceny profilu obrotów, a tym samym roli m.in. Królewca.

Nie czekając na to, można już teraz zwrócić uwagę na rolę tzw. towarów leśnych, których podaż w lasach koronnych od XVII w. zaczęła wyraźnie maleć. Ujmując rzecz w innej skali (ogólnobałtyckiej), doszło do przeorientowania rynku surowcowego, przeniesienia punktu ciężkości ze zboża i jego pochodnych na inne grupy towarowe², takie, które mogły przyspieszyć rozbudowę angielskiej floty handlowej i wojennej. W sytuacji, gdy już nie zboże lecz „towary leśne” znalazły się na pierwszym miejscu list wywozu ze strefy bałtyckiej, gdy popyt na nie w zachodniej Europie stale wzrastał, wówczas głównym rejonem dostaw z Rzeczypospolitej stały się ziemie Wielkiego

1 S. Hoszowski, *Handel Gdańska w okresie XV—XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie, 1960, nr 11, s. 38.

2 E. A. Mierzwa, *Anglia a Polska w epoce Jana III Sobieskiego*, Łódź 1988, s. 33, 39.

Księstwa Litewskiego. Były one w większym stopniu zalesione niż Korona, a na początku XVII w. z pewnością więcej niż w 50%. Lesistość terenów stykających się z Podlasiem i z Prusami jeszcze w połowie XIX stulecia była większa niż gdzie indziej, przekraczała bowiem 70% powierzchni³. Mimo że „towary leśne” spławiano (Narwią i Bugiem) także do Gdańska, punkt ciężkości wyřębu drewna i spławu na eksport przesunął się z Wisły na Niemen i Dźwinę, w części także na Pregolę, czyli z Gdańska i Elbląga do Królewca i Rygi. Te właśnie drogi wodne, Niemen i Pregola, od początku XV w., czyli od pogłębienia kanału Dejmy łączącego Pregolę z Zalewem Kurońskim i Niemnem, poczęły odgrywać rolę łącznika Królewca z rynkami litewskimi. Dopiero jednak od XVI w., wraz z powstaniem dogodnego wyjścia z portu na morze przez Ciešninę Piławską oraz budową kanału łączącego odnogę Niemna — Gilgę — z kanałem Dejmy i dalej z Pregolą — kontakty handlowe Królewca z Litwą nabrały rumieńców. Jest to sprawa wstępnie rozpoznana przez Kurta Forstreutera, wzbogacona późniejszymi badaniami, zwłaszcza Wasyla Mielezki⁴.

Dociekań źródłowych wymaga przede wszystkim transportowa rola Pregoly i jej dopływów (zwłaszcza Łyny), a także związek z Królewcem dorzecza Pasłki, a więc rejonów znajdujących się pod wpływem portów w Braniewie i Elblągu. Charakteryzując związki portu królewieckiego z zapleczem, nie należy też zapominać o roli traktów lądowych, poczynając od litewskiego traktu łączącego m.in. Grodno i Augustów z Królewcem. Duże znaczenie miał tzw. trakt wołowy z głębi Polski do Królewca, biegnący przez Łuków, Łomżę i Kolno. Znana jest też droga handlowa z Poznania do Królewca, wiodąca przez Toruń, Grudziądz, Kwidzyn, Elbląg i Braniewo. Można by wskazać kilka innych połączeń lądowych, rozpoznawanych m.in. przez istnienie komór celnych na granicy Korony z Księstwem Pruskim⁵. Drogi te były użytkowane także zimą, kiedy to do Królewca przybywało z towarem w ciągu jednego dnia nieraz do 600 sanek „polskich” — jak je określił Tadeusz Korzon⁶. Lądem towar do portu dostarczano również bliskimi trasami, np. ze wschodniej Warmii⁷.

Pora więc przyjrzeć się charakterowi związków handlowych z Królewcem poszczególnych ziem i rejonów zaplecza tego portu, chociaż dysponuję materiałem niepełnym, nieraz fragmentarycznym. Odnosi się to szczególnie do Warmii i Prus Książęcych, przez historyków eksplorowanych dotychczas na innych niż dzieje gospodarcze obszarach ludzkiego działania. Nieco informacji zgromadzili oni w odniesieniu do Wielkiego Księstwa Litewskiego. Chodzi nie tylko o wielce instrukttywne ustalenia Forstreutera o wymianie Litwy z Królewcem (zwłaszcza według zapisów celnych komory rzecznej w Labiawie z XVII w.), ale też o badania Wasyla Mielezki, Barbary Topolskiej czy Zenona Gulдона dotyczące poszczególnych rejonów czy kompleksów dóbr, z reguły związanych z główną arterią przewozową — Niemnem. Wymaga jednak źródłowej weryfikacji opinia Antoniego Mączaka, iż Niemen „oddziaływał jedynie na wąski pas terenu i parę zaledwie ośrodków położonych w pobliżu”. Rację przyznałbym innej tezie tegoż autora, kilka stron dalej piszącego, że Królewiec pośredniczył „między rozległym

3 S. Alexandrowicz, *Rozwój kartografii Wielkiego Księstwa Litewskiego od XV do połowy XVIII wieku*, wyd. II, Poznań 1989, s. 124.

4 K. Forstreuter, *Die Memel als Handelsstrasse Preussens nach Osten*, Königsberg Pr. 1931; W. J. Mielezko, *Handel i stosunki handlowe Białorusi Wschodniej z miastami nadbałtyckimi w końcu XVII i w XVIII wieku*, Zapiski Historyczne, 1968, t. 33, z. 4.

5 J. Baszanowski, *Z dziejów handlu polskiego w XVI—XVIII w. Handel wołami*, Gdańsk 1977, ss. 42—43, 92; K. Kuklińska, *Handel Poznania w II połowie XVIII wieku*, Warszawa — Poznań 1976, ryc. 1; A. Korgul, *Rola Augustowa w wymianie handlowej Litwy i Korony na przełomie XVI i XVII wieku*, w: *Studia nad społeczeństwem i gospodarką Podlasia w XVI—XVIII w.*, pod red. A. Wyrobisza, Warszawa 1981, s. 91, 98.

6 T. Korzon, *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta (1764—1794)*, t. 2, Warszawa 1897, s. 55.

7 Zob. opracowanie J. Wojtowicza, w: *Historia Pomorza*, pod red. G. Labudy, t. 2, cz. 2, Poznań 1984, s. 663.

zapleczem litewskim i — w mniejszym stopniu — mazowieckim” a zachodnią Europą⁸.

To właśnie zaplecze (dzisiejszej wschodniej Białorusi i północnej Litwy) od połowy XVI w. było dostawcą do Królewca oraz Rygi dużego wachlarza produktów, przede wszystkim konopi, potażu, skór, popiołu, drewna i lnu, nadto dziegiu, płótna, siemienia lnianego, oleju roślinnego czy futer (nerek, soboli, kun, lisów, rosomaków). Warto dodać, że w świetle danych z lat 1786—1791 Królewiec był też głównym portem zbożowym Wielkiego Księstwa, co jednak nie oznaczało dużych rozmiarów eksportu zboża — głównie wskutek niedorozwoju folwarcznej produkcji: zbożowej, a tym samym niskich plonów, zwłaszcza na słabych glebach wschodniej Białorusi⁹. Być może zresztą owa rola Królewca jako głównego portu zbożowego Wielkiego Księstwa Litewskiego w końcu XVIII w. była efektem ukończenia w 1784 r. budowy Kanału Ogińskiego, łączącego Szczarę z Jasioldą, a umożliwiającego spław właśnie do portu królewieckiego z pominięciem droższego po traktacie handlowym z Prusami portu w Gdańsku. O zainteresowaniu tym kierunkiem handlu świadczą m.in. materiały dotyczące dóbr wołyńskich Sanguszków, zwracające uwagę na mniejsze koszty spławu (wskutek omińnięcia antygdańskiego cła pruskiego) i na możliwość zakupu w Królewcu niektórych towarów po cenach niższych niż w Gdańsku¹⁰.

Trzeba dodać, że zawsze oplacalna była produkcja potażu. Dowiodły tego już badania Stefana Inglota nad działalnością gospodarczą Lwa Sapiehy na przełomie XVI i XVII w. w jego olbrzymich dobrach na Litwie właściwej, na ziemiach ruskich i Żmudzi, nad jego handlem „towarami leśnymi” na wielką skalę zarówno z Królewcem, jak i z Rygą oraz Gdańskiem (stosownie do możliwości transportowych). We wszystkich tych portach miał Sapieha (i nie tylko on) stałych przedstawicieli odbierających towar, sprzedających go i czyniących zakupy dla dworu feudała¹¹. W Królewcu Litwa kupowała przede wszystkim sól (była to cecha wyróżniająca te kontakty), ale też cukier, pieprz, szafran, wina francuskie, szkło, szklenice i kieliszki, a nadto angielskie i niderlandzkie tkaniny, śledzie, wapno i żelazo¹². Na przykład na potrzeby ekonomii grodzieńskiej w 1780 r. kupiono w Królewcu 4112 beczek soli, 338 beczek śledzi, 1967 kamieni żelaza, 82 skrzynie szkła, 500 beczek węgla kamiennego i inne towary¹³. Również dobra szklowskie, na przełomie XVII i XVIII w. należące do Adama Mikołaja Sieniawskiego, od 1731 r. zaś do Adama Czartoryskiego, sprowadzały duży wybór towarów. W jednym tylko 1709 r., dziesięciu kupców szklowskich przywiozło z Królewca około 6120 m płótna i sukna, nadto korzenie, farby i minerały, metale, papier i różne drobiazgi „kramne”¹⁴. Zwracamy też uwagę na aktywność handlową posiadacza hrabstwa dubrowieńskiego Aleksandra Michała Sapiehy, który w 1764 r. wysłał do Królewca pieńkę (włókna konopi), żyto i pszenicę, z czego konopie i ich włókna sprzedał za sumę równą 88,2% całości zbytu, zboże zaś tylko 11,8%. O dużych ilościach „towarów leśnych” i rolno-przemysłowych w porcie królewieckim niemało mówi fakt, że w czerwcu 1769 r. w wielkim pożarze tego miasta spłonęło 190 spichrzów z pieńką, siemieniem lnianym, konopiami i potażem — na łączną sumę 150

8 Zob. A. Mączak, w: *Historia Pomorza*, pod red. G. Labudy, t. 2, cz. 1, Poznań 1976, s. 341, 348.

9 W. J. Mielezko, op. cit., s. 66, 71, 73; B. Topolska, *Związki handlowe Białorusi Wschodniej z Rygą w końcu XVII i na początku XVIII wieku*, Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych, 1968, t. 29, s. 15.

10 T. Korzon, op. cit., t. 2, s. 54, 67; Z. Guldon, *Związki handlowe dóbr magnackich na prawobrzeżnej Ukrainie z Gdańskiem w XVIII wieku*, Toruń 1966, s. 129.

11 S. Inglot, *Sprawy gospodarcze Lwa Sapiehy 1588—1607*, w: *Studia z historii społecznej i gospodarczej, poświęcone dr. Franciszkowi Bujakowi*, Lwów 1931.

12 Ibidem, s. 166, 187—189, 191—194.

13 Z. Guldon, *Handel drewnem i potażem w końcu XVIII wieku (na przykładzie ekonomii grodzieńskiej i brzeskiej)*, Sylwan, 1965, nr 6, s. 33.

14 B. Topolska, *Szklów i jego rola w gospodarce Białorusi Wschodniej w XVII i XVIII wieku*, Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych, 1969, t. 30, s. 23, 25. Por. teź, *Związki handlowe, passim*.

milionów złotych¹⁵. Z kolei Hieronim Florian Radziwiłł, posiadający dobra również we wschodniej Białorusi, Niemnem do Królewca wysyłał wicyny z towarami: w 1738 r. — 14, w 1746 r. — 14, w 1747 r. — 13, w 1748 r. — 18. Były to więc znaczne flotylle, które w rejsie powrotnym (np. w 1745 r.) z jednej tylko podróży przywoziły 8850 kos, 579 sztab żelaza, 321 beczek śledzi, 399 łasztów soli i inne towary¹⁶. Karol Radziwiłł („Panie Kochanku”) również prowadził handel z Królewcem, gdzie w 1776 r. miał dług u jednego z tamtejszych kupców¹⁷. Nie znamy istoty tego zobowiązania, wiadomo jednak, iż kupcy królewieccy (jak też gdańscy i elbląscy) swym dostawcom co roku kredytowali duże sumy pieniężne¹⁸. Na liście zakupów w Królewcu szczególną pozycję stanowiło 12 Murzynów, w 1752 r. specjalnie sprowadzonych z Londynu do ukraińskich dóbr Radziwiłłów. Historyka nie dziwi ten wyraz swoistej mody magnackiej doby baroku, kiedy to „dobry dzikus” — jak wówczas mawiano — „obok karłów, bażantów i pawi miał służyć podkreślaniu egzotyki i przepychu danego dworu”¹⁹.

Splawu do Królewca nie ograniczajmy jednak do feudałów. W splawie niemeńskim czynny udział brały bowiem również niektóre miasta, jak Wilno, Grodno, Kowno czy Mińsk²⁰. Bezpośredni handel z portem królewieckim prowadzili także kupcy z Mohylewa, którzy np. w 1709 r. sprzedali w porcie jednorazowo 4440 sztuk juchtu, 350 sztuk skór, 480 sztuk norek, 300 ogonów sobolich, 120 kun, 42 wiązki lisich skór, 58 skór wilczych, 50 rosomaków i 400 korsaków²¹.

Nie zamierzam wywołać wrażenia, że Królewec był jedynym portem Wielkiego Księstwa Litewskiego. Rolę usługową wobec Królewca pełniła przecież Kłajpeda, zależna od kapitału gdańskiego i królewieckiego i przez oba te porty eksportująca oraz importująca część swych towarów. Jednakże zaplecze Kłajpedy było skromniutkie, ograniczone do kłajpedzkiego obwodu (Amt) i do zachodniej Żmudzi²². Ogromną rolę — także dla Litwy — odgrywała Ryga. Ale zarazem te same miasta czy zespoły dóbr ziemskich, które utrzymywały regularny handel z obu tymi portami, ekspediowały towar także do Gdańska i Elbląga. Tak np. ekonomia grodzieńska i Grodno, mimo położenia nad Niemnem i splawu najczęściej do Królewca, chętnie korzystały ze splawu Narwią — za pośrednictwem Netty i Biebrzy — tj. dowożąc towar do rzeki łądem przez Augustów; Szklów i inne odległe miasteczka (Witebsk, Połock, Orsza) ekspediowały zarówno do Królewca, jak i do Rygi (Dźwiną). Do Gdańska więcej można było wysłać z leżącej w pobliżu Bugu ekonomii brzeskiej²³.

W takim rozdziale towarów na porty pewną rolę odgrywały — jak już rzekłem — względy komunikacyjne, chociaż nie był to powód jedyny i główny. Najistotniejszą bowiem rolę odegrała koniunktura w poszczególnych portach, a więc aktualne ceny. Znaczne ich wahania, zależne od podaży i popytu, nieraz utrudniały wybór kierunku wywozu, mimo wstępnego rozeznania przed rozpoczęciem splawu. Agent Uruski z Gdańska instruował w tej sprawie zajmującego się handlem urzędnika ekonomii grodzieńskiej w ten sposób: „Dokąd go [potaż] zaś masz posłać, boję się radzić wiedzący, że takowe rady często bywają zawodne i nie może to być inaczej dla odmian, którym handel jest podległy, a których przewidzieć nie można. Ale uczyni tak: na spróbowanie

15 W. J. Mielezko, op. cit., s. 64, 71.

16 Ibidem, s. 71, 78.

17 S. Mackiewicz, *Dom Radziwiłłów*, Warszawa 1960, ss. 110—111.

18 W. J. Mielezko, op. cit., s. 84.

19 S. Gierszewski, *Wisła w dziejach Polski*, Gdańsk 1982, s. 89; J. K. Maliszewski, *Obraz świata i Rzeczypospolitej w polskich gazetach rękopiśmiennych z okresu późnego baroku*, Toruń 1990, s. 154.

20 S. Alexandrowicz, *Miasteczka Białorusi i Litwy jako ośrodki handlu w XVI i I połowie XVII wieku*, Rocznik Białostocki, 1961, t. 1, s. 112.

21 W. J. Mielezko, op. cit., s. 67.

22 K. Forstreuter, op. cit., s. 46, 51.

23 A. Korgul, op. cit., s. 98; S. Alexandrowicz, *Miasteczka*, s. 112. Zob. też S. Gierszewski, *Wisła*, s. 147.

przyślij tu [do Gdańska] połowę potażu swego korytowego [tj. gorszej jakości i tańszego niż tzw. kotłowy], drugą poślij do Królewca. Zrób to samo z kotłowym, ordynuj jedną część tu, drugą do Elbląga. Tym sposobem dowiesz się, gdzie mu lepiej płacą”²⁴.

Była to zresztą praktyka powszechna, także w handlu zbożowym. Obejmowała również inne towary. Gdy z dóbr Szczuki na Mazowszu w 1713 r. pędzono woły i chciano je skierować na targ do Królewca lub Elbląga, okazało się, iż z powodu małego tam popytu korzystniej będzie sprzedać bydło w Gdańsku. Gdy i tam nie dobito targu, próbowano w pobliskich Prusach Książęcych. Wyjaśnił to list do posiadaczki dóbr szczuczynskich: „woły, że się na targ królewiecki z mizernego tamtejszego [popytu] do Szczuczyna odesłały, z większym pożytkiem będzie [wysłać] gdzie mu go lepiej daleko płacą”²⁵.

Szczuczyn, jako miasto lokowane w 1692 r., leży na północno-wschodnim Mazowszu. Irene Grochowskiej zawdzięczamy studium o tym mieście i działalności jego właściciela, zmarłego w 1710 r. — Stanisława Antoniego Szczuki. Jego dobra ziemskie są także przykładem związków handlowych z różnymi kontrahentami, bo zarówno z Gdańskiem, jak i z Królewcem, dokąd rzemieślnicy szczuczynscy wywozili swe produkty. Działo się tak jeszcze w II połowie XVIII w., kiedy to Mazowsze szczególnie ciążyło ku pruskiemu kapitałowi. Służyły temu m.in. jarmarki szczuczynskie, w dużej mierze nastawione na przybyszów z Prus i tam co do terminów zapowiadane. Kupcy szczuczynscy utrzymywali regularne kontakty z Królewcem, kupcy królewieccy zaś docierali do Szczuczyna. Od nich kupowano tu barwniki, żelazo, tzw. artykuły kolonialne, wyroby metalowe itd. W Królewcu koncentrował się handel potażem, pozyskiwanym przez Szczukę w dzierżawach królewskich na terenie Mazowsza i Podlasia. W puszczech tych regionów, stanowiących zachodni kraniec wielkich puszczy litewskich, Szczuka rozwinął na dużą skalę przetwórstwo, takie jak smolarstwo, popielarstwo, potażownictwo. Gotowy produkt wynajętymi podwodami kierowano do Królewca, chociaż „w głównej mierze korzystano zapewne z transportu poddanych”²⁶. Wspomniane już, wzmożone w II połowie XVIII w., kontakty Mazowsza z Królewcem trzeba odnieść również do ziemi bielskiej na Podlasiu. Tamtędy przecież przebiegał szlak handlowy z Brześcia Litewskiego i Białegostoku do Królewca. W XVIII w. zwiększyły się transakcje nie tylko na tej trasie. Z kupcami z Królewca kontakty utrzymywali wówczas szczególnie mieszkańcy Białegostoku, Knyszyna i Tykocina²⁷.

Smuci fakt, że stosunkowo najmniej można powiedzieć o związkach z Królewcem jego bliższego zaplecza — Prus Książęcych i Warmii. Oba te organizmy pod względem gospodarczym należy traktować łącznie. Wiele na to dowodów zgromadziła w swej dysertacji dr Danuta Bogdan, wiele innych zapewne jest jeszcze w archiwach. To pilne zadanie historyków, gdyż oba te regiony musiały być ściśle związane z Królewcem, jako że reszta ich miast — jak się sądzi — nie dorównywała mu swą pozycją, były to „małe, pozbawione większego znaczenia gospodarczego ośrodki miejskie”²⁸. Niektóre z nich zresztą — rejony zachodnie — zdecydowanie ciążyły ku Prusom Królewskim, np. Działdowo, Nidzica czy Kwidzyn²⁹.

W dotychczasowych publikacjach zwracano uwagę, ale tylko marginalnie, na dowozy zboża z Warmii do Królewca. W orbicie jego wpływów pozostawała raczej wschodnia

24 Z. Guldon, *Handel drewnem i potażem*, s. 29.

25 I. Grochowska, *Stanisław August Szczuka — jego działalność w ziemi wiskiej 1682—1710*, Warszawa 1989, s. 115, 150.

26 *Ibidem*, s. 106, 115, 126, 128, 148, 150, 152, 155—156, 218, 221.

27 A. Leszczyński, *Żydzi ziemi bielskiej od połowy XVII w. do 1795 r.*, Wrocław 1980, s. 6, 143, 145, 150, 158, 175, 183—184, 228, 240.

28 M. Biskup, w: *Historia Pomorza*, t. 2, cz. 1, Poznań 1976, s. 137.

29 *Zob. przyp.* 8.

Warmia, z której zboże do portu dowożono furmankami³⁰. Zboże do Królewca (ale też do Braniewa i Elbląga) dowozili chłopci komory reszelskiej i jeziorańskiej, a także z dóbr kapituły spod Dobrego Miasta (1752—1764)³¹. O związkach rynkowych Królewca z Warmią i Prusami Książęcymi świadczy też — znana już z badań dziejów Hamburga, Gdańska czy Rygi — prawidłowość ekonomiczna, mianowicie zwiększanie się wielkości korca (jako miary pojemności) wraz ze wzrostem odległości od portu królewieckiego. W różnicy miary między Królewcem a daną miejscowością krył się zysk. Ordynacja z 1683 r. wykazuje te relacje dla wielu miast warmińskich i Prus Książęcych³². Można przypuszczać, że tą drogą dałoby się też wykryć związki z Królewcem różnych miejscowości spoza terenu Księstwa Pruskiego, skoro np. w Szczuczynie stosowano korzec królewiecki (1770 r.)³³.

Interesująca, nie tylko dla naszego problemu, może być informacja o tym, jaka część handlu zbożowego Królewca przypadła na dostawy z Prus Książęcych, a jaka pochodziła z wymiany z dalszymi ziemiami. Otóż w świetle danych z lat 1777—1796 na zboże wywożone z Królewca drogą morską, na dostawy spoza Prus Książęcych przypadła jedna trzecia całego wolumenu³⁴. Warto by zbadać handel „towarem leśnym” z Księstwa Pruskiego, które na wschodzie tego kraju było w znacznej jeszcze mierze pokryte puszciami. Z nich chyba pochodziło drewno opałowe, które w rejestrach celnych Labiawy z lat 1674—1676 notowano jako wiezione do Królewca z Prus Książęcych. W tych właśnie latach Księstwo było wyłącznym dostawcą takiego drewna do portu, dominowało zaś w innych okresach³⁵.

Pozostaje do rozważenia problem jak głębokie było zaplecze portu królewieckiego. Odpowiedź, przynajmniej dziś, nie jest łatwa. Abstrahuję tu od faktu, że było wiele zapleczy tego samego portu, różne dla różnych towarów. Mogły one też być zmienne w czasie. Przede wszystkim jednak na całej długości granic tego zaplecza mieliśmy do czynienia z brakiem wyłączności kupców królewieckich, tj. z działaniem tam również innych kontrahentów (z Rygi, Gdańska, Elbląga, Braniewa). Można zaproponować przybliżony przebieg granic zaplecza portu w Królewcu, sięgających części Warmii, dotykających tzw. Prus Górnych — okolic Pasłęka, Morąga, Miłakowa i Miłomłyna. Poza zasięgiem wpływów Królewca znajdowały się okolice Ostródy, Olsztyńka, Nidzicy i Działdowa. Między Nidzicą i Szczytnem — jak pisze Andrzej Groth — biegła granica zapleczy portowych Królewca i Elbląga³⁶. Zdaniem tego badacza trudniej wyznaczyć wschodnią granicę elbląskiego rynku zbożowego — czyli zachodnią królewieckiego — na terenie Warmii, gdzie silnie ścierały się wpływy kupców Królewca, Braniewa, Elbląga, a nawet Gdańska. Uderzające jest jednak to, że „całą sieć komunikacyjną biskupstwa warmińskiego cechował dominujący w niej układ północno-wschodni, ukierunkowany ku Królewcowi, co stanowiło ważny czynnik rozwoju Warmii jako regionalnego rynku z jego centrum w Królewcu”. Ten warmiński odcinek granicy zapleczy przebiegał — według cytowanego tu badacza — wzdłuż linii Barczewo — Dobrze Miasto — Orneta i Pieniężno, by przez miejscowość Cyntę dochodzić do Królewca³⁷. Ale zarazem Warmia była w całości — gdy chodzi o len — zapleczem Braniewa, dla którego to portu ów produkt był kilkusetletnią „specjalnością” eksportową.

30 Zob. przyp. 7.

31 A. Szorc, *Dominium warmińskie 1243—1772*, Olsztyn 1990, s. 240, 241, przyp. 40, 250.

32 Zob. przyp. 8, s. 322, 355 (według H. H. Wächter, *Ostpreussische Scheffelgrößen. Ein Beitrag zur Methodik und Problematik älterer Massfestsetzungen*, Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie, 1956, Jg. 4, nr 1.

33 I. Grochowska, op. cit., s. 168.

34 S. Hoszowski, op. cit., ss. 35—36.

35 K. Forstreuter, op. cit., s. 64.

36 A. Groth, *Handel morski Elbląga w latach 1585—1700*, Gdańsk 1988, ss. 24—25.

37 Ibidem, s. 26.

Z kolei wskazałbym tylko hipotetycznie na południową granicę zaplecza królewieckiego, biegnącą chyba na północ od Narwi, rzeki przecież w pełni wiążącej transportowo z Gdańskiem, a biegnącej przez tereny Podlasia i Mazowsza, obsługującej zaś — w XVI w. — takie głównie rejony, jak ziemia łomżyńska i wiska, po części też ziemię różańską i bielską³⁸. Nie można jednak wykluczyć, że przyszłe badania przesuną te granice bardziej na południe.

Pytanie, czy głównym zapleczem Królewca była Białoruś i Litwa właściwa — jak się uważa³⁹ — również wymaga dalszych dociekań, chociaż wątpię, czy pełne potwierdzenie byłoby możliwe w sposób kwantytatywny. W każdym bądź razie studia Kurta Forstreutera nad rejestrami celnymi Labiawy z lat 1674 i 1676 wykazały, że tędy do Królewca przesyłano towary nie tylko z miast i rejonów leżących w pobliżu Niemna i jego dopływów (np. Wilno, Kowno, Tyłża, Lida, Slonim, Wołkowysk, Nowogródek), ale też z terenów odleglejszych, jak Mińsk czy Mohylew⁴⁰. Dla pełniejszego związania z portem królewieckim, a w ramach systemu folwarczno-pańszczyźnianego wykształciła się organizacja dostaw znana już z południowo-wschodniej Rzeczypospolitej — mianowicie etapowe („rozstawnymi końmi”) dowozy z odległości 400 km do portów i składów rzecznych. Do Stołpc nad Niemnem dowożono z Mińska, Kiejdan, Bobrujska, i innych miejscowości. Do przystani nad górną Wilią dochodziły transporty z województw witebskiego i połockiego.

Wiele zagadnień handlu królewieckiego pozostaje zagadką. Na plan pierwszy wysunąłbym kwestię struktury kapitału kupieckiego w Królewcu, jego wielkości i siły. Czy odpowiadała wzrostowi w XVII i XVIII w. obrotów towarowych? Przewaga tego kapitału nad miasteczkami zaplecza była chyba niemała, ale czy dawała ona możliwość pełnego przechwytywania pośrednictwa na zapleczu? Można sądzić, że niekiedy z braku kapitału kupcy królewieccy nie zdobyli monopolu wymiany, chociaż stale toczyli boje o przestrzeganie prawa składu⁴¹. Jedną z przyczyn — ale i skutków — tego stanu rzeczy mógł być fakt, że głęboko na zaplecze przenikali osiadli w Królewcu Anglicy, Szkoci, a zwłaszcza Holendrzy, mający w tym mieście większą niż w Gdańsku swobodę działania⁴². W związku z tym pozostaje, w odniesieniu do Elbląga nieźle oświetlona przez Andrzeja Grotha, kwestia cen i zysków w handlu portu królewieckiego z zapleczem. Wreszcie, zwróciłbym uwagę, a przy tym wyraził żal, że minęła (na jak długo?) ta faza powojennych badań historyczno-gospodarczych w Polsce, która charakteryzowała się dużymżywieniem badań feudalnej gospodarki rolnej, królewskich oraz latyfundiów magnackich i kościelnych. Dlatego, gdy chodzi o stulecia XVII i XVIII, nie znamy dotychczas jednej z najważniejszych dziedzin gospodarki Mazowsza i Podlasia nie mówiąc o Warmii i Prusach Książęcych. Żal, bo w tych badaniach tkwi możliwość dotarcia do przekazów dotyczących też stosunków rynkowych dawnych dóbr ziemskich. Nie znamy także tak naprawdę historii handlu podlaskiego czy Prus Książęcych i Warmii. O tych i innych brakach historiograficznych nie można zapominać.

38 J. Oleksiński, *Splaw zboża rzeką Narwią w XVI wieku*, w: *Studia nad społeczeństwem i gospodarką Podlasia*, s. 105, 111.

39 Zob. przyp. 28 na s. 140.

40 K. Forstreuter, op. cit., ss. 71—72, 107.

41 Na ten temat nieco danych u K. Forstreutera, op. cit., ss. 37—42.

42 Zob. przyp. 8, ss. 344—345.

DER KÖNIGSBERGER HAFEN — AUS DER GESCHICHTE SEINES HINTERLANDES
IM 17. UND 18. JAHRHUNDERT

Zusammenfassung

Die Warenumsatzstruktur und die Rolle des Seehafens in Königsberg im Wirtschaftssystem der Republik Polen war in geringem Ausmaß durch Getreide bestimmt. Man kann eine These aufstellen, daß im Vordergrund Wald- und Landwirtschaftswaren sowie Industriegüter standen, die namentlich aus dem Großfürstentum Litauen, ferner aus Masovien, dem Herzogtum Preußen und Ermland geliefert wurden. Unter den Lieferungsweegen aus dem Hinterland nach Königsberg waren die Memel und der Pregel am wichtigsten. Wenig bekannt ist die Rolle des Flußgebietes der Passarge und sonstiger Handelswege (auch zu Lande). Relativ gut wurde das litauische, am schwächsten dagegen das ermländische Hinterland erkundet. Auch solche Fragen wie die Struktur des Königsberger Kaufmannskapitals, dessen Größe und Macht, Preise und Gewinn benötigen Forschungen. Der Autor fordert außerdem, Marktzusammenhänge zwischen Königsberg und verschiedenartigen Landgütern (nach Besitzprinzip) von Masovien, Podlasie, Ermland und dem Herzogtum Preußen hezustellen.