

# Andrzej Groth

---

## Porty warmińskie w XVII i początkach XVIII wieku

---

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 4, 485-495

---

2004

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

---

Andrzej Groth

## Porty warmińskie w XVII i początkach XVIII wieku

Warmia na wąskim odcinku Zalewu Wiślanego – w średniowieczu przez Cieśninę Bałgijską, a od połowy XVI w. przez Cieśninę Piławską – miała dostęp do Bałtyku. Zlokalizowane były tam dwa portowe miasta: Braniewo i Frombork.

Braniewo z racji swego położenia niedaleko spławnej Pasłęki do Zalewu Wiślanego odgrywało rolę portu morskiego dla obszaru całej Warmii. Od połowy XIV stulecia, gdy miasto zostało członkiem Związku Miast Hanzeatyckich, docierały stąd żaglowce do Anglii, Flandrii, portów Infant. Przedmiotem wywozu były płody rolne Warmii – głównie zboże, len, chmiel oraz płótno<sup>1</sup>. Nie znamy wielkości tych obrotów. Z wysokości opłat cła palowego uiszczonych w XIV w. przez Braniewo wynika, że znajdowało się ono na ostatnim miejscu, za pozostałymi pięcioma pruskimi miastami hanzeatyckimi<sup>2</sup>. Wiadomości o żegludze i handlu morskim Braniewa w następnych stuleciach są ogólnikowe i fragmentaryczne. Np. H. Kempas wspomina o rzadkich w XVI w. przyпадkach zawijania żaglowców bezpośrednio do Braniewa, a także (bez podania wielkości) o imporcie wapna i oseek oraz eksporcje lnu i pszenicy<sup>3</sup>.

Port braniewski – jak wynika z planu miasta z 1635 r. i jego panoramy z 1680 r. – zlokalizowany był nad Pasłęką na terenie Starego Miasta Braniewa, poza murami miejskimi, jednak w obrębie systemu obronnego miasta. Było to zapewne umocnione palami i tarcicą niewielkie nabrzeże bez urządzeń przeładunkowych. Znajdowały się tu także magazyny do składowania towarów.

U ujścia rzeki Pasłęki do Zalewu pod koniec XIII w. założono komorę celną. Opłaty celne – zwane palowym – pobierało dwóch rajców, tzw. panów palowych. Wysokość palowego regulowały zarządzenia rady miejskiej, a wpływy przeznaczano na utrzymanie toru wodnego prowadzącego z miasta na Zalew Wiślany. Praktyka wyboru przez radę miejską Braniewa dwóch panów palowych zdaniem J. Włodarskiego trwała nieprzerwanie do 1772 r.<sup>4</sup> Stałą troską władz miasta było utrzymanie odpowiedniej głębokości portu i toru wodnego. Od 1614 r. na mocy porozumienia Warmii z Prusami obowiązek ten w całości przejęło Braniewo.

Płytkość toru wodnego prowadzącego z portu braniewskiego na Zalew Wiślany powodowała, że wchodzić do niego mogły jedynie statki o niewielkim zanurzeniu. Toteż bezpośrednie rejsy do

---

\* Zmieniona wersja referatu przedstawionego na konferencji „Dziedzictwo kulturowe ziem nadbałtyckich. Kulturotwórcze znaczenie Warmii w epoce nowożytnej” zorganizowanej 26 października 2004 r. przez Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Wyższe Seminarium Duchowne Metropolii Warmińskiej „Hosianum” oraz Ośrodek Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie.

1 Braniewo. Z dziejów miasta i powiatu, Olsztyn 1973, s. 89 i n.

2 R. Fischer, *Königsberg als Hansestadt*, *Altpreussische Monatschrift*, Neue Folge, Bd. 41, s. 309.

3 H. Kempas, *Seeverkehr und Pfundzoll im Herzogtum Preussen. Ein Beitrag zu Geschichte des Seehandels im 16. und 17. Jahrhundert*, Bonn 1964, s. 30.

4 J. Włodarski, *Małe porty Zalewu Wiślanego w XVI–XVIII wieku (na przykładzie Braniewa i Fromborka)*, w: *Baltyk w polityce polskiej w tysiącleciu. Materiały z sesji naukowej odbytej dnia 11 grudnia 1998 roku organizowanej przez Oddział Gdański Polskiego Towarzystwa Historycznego i Instytut Historii Uniwersytetu Gdańskiego*, pod red. F. Nowińskiego, Gdańsk 2000, s. 120.

Braniewa były rzadkością. Statki większe nie wchodziły do portu. Zatrzymywały się na redzie portowej lub Głębi Piławskiej, gdzie je rozładowywano, a towar załadowywano na statki pomocnicze – szmaki, bordyny, jachty oraz baty. Jednak zasadniczym typem statku używanego na wspomnianym szlaku była szmaka: jednomasztowa jednostka, o kadłubie skonstruowanym systemem karawelowym, płaskim dnie i nośności do 50 łasztów<sup>5</sup>. Tę niezmiernie ważną funkcję pośrednika w dostawie towarów ze spichlerzy i magazynów na redę i do Piławy spełniała braniewska kompania właścicieli szmak. Znana nam ustawa właścicieli szmak Starego Miasta Braniewa i ordynacja kompanii z 1599 r. regulowała ilość przewożonych towarów, stawki frachtowe, rozliczenia między szypem a kupcem wynajmującym żaglowiec oraz zarobki członków załogi. Osobą odpowiedzialną za przewóz i nawigację – w świetle wymienionej ustawy – był szyper, który posiadał również szerokie uprawnienia w stosunku do podległych mu marynarzy<sup>6</sup>.

Problemy braniewian związane z prowadzeniem handlu morskiego nie kończyły się na pracach nad utrzymaniem odpowiedniej głębokości portu i toru wodnego. Dochodził do nich spór z księciem pruskim o wysokość opłat celnych nakładanych w Piławie przez urzędników książęcych na towary i statki idące do i z portu braniewskiego. Istotą konfliktu była konieczność podwójnego – w Braniewie i w Piławie – uiszczania opłat portowych przez kupców i armatorów. Ten fakt – obok ciasnoty portu i płytkiego toru wodnego – odstręczał wielu z nich od zawijania do Braniewa, samowolne zaś podwyższanie cła piławskiego w jeszcze większym stopniu utrudniało normalną żeglugę do portu braniewskiego. W 1646 r. podwyższono w Piławie cło od towarów kierowanych do i z portów Rzeczypospolitej leżących nad Zalewem Wiślanym do 2,5% ich wartości. Owa podwyżka silnie uderzyła w handel morski portów Zalewu. Na skutek wielokrotnych interwencji u księcia pruskiego władz miejskich Elbląga i biskupów warmińskich wspieranych przez króla i sejm Rzeczypospolitej, dopiero od 1686 r. od towarów przesłanych do i z Elbląga, Braniewa i Fromborka pobierano połowę wartości palowego ustalonego dla portów Prus Książęcych. Dalsze pogorszenie sytuacji polskich portów Zalewu Wiślanego przyniosła pruska reforma celna z 1692 r. Wskutek długotrwałych skarg kupiectwa królewieckiego na wysokie cła w portach Prus Książęcych, znacznie wyższych niż np. w Gdańsku czy Rydze, powodujących m.in. stały odpływ klientów, i w konsekwencji zmniejszenie obrotów handlowych w Królewcu, rząd pruski zdecydował się na obniżenie cła zasadniczego (palowego) do poziomu cła gdańskiego. Utrzymano jednak nadal na wysokim poziomie inne obciążenia celne. Prusy – powołując się na obniżkę cła w swych portach – wniosły mocą wspomnianego rozporządzenia celnego z 1692 r. obowiązującą od 1686 r. 50% obniżkę cła palowego pobieranego w Piławie od towarów idących do i z polskich portów Zalewu Wiślanego. Oznaczało to w praktyce dalsze pogłębienie różnicy w obciążeniu cłem morskim ich obrotów towarowych w porównaniu z Gdańskiem i Królewcem. Nie bez powodu kupiectwo polskich portów Zalewu Wiślanego cło w Piławie określało jako główny cios zadany ich handlowi. Wysokie cła, którymi obciążone były towary idące do i z polskich portów Zalewu, miały istotny wpływ na koszty handlu morskiego, i w konsekwencji na rozmiary obrotu towarowego w tych portach. W 1686 r. władze pruskie nałożyły także cło, zwane „Stromgeld”, w wysokości połowy opłat obowiązujących w komorze piławskiej na artykuły w wymianie pomiędzy Królewcem a Elblągiem, Braniewem i Fromborkiem<sup>7</sup>. Wolność żeglugi przez Cieśninę Piławską była dla polskich portów Zalewu Wiślanego sprawą natury zasadniczej, toteż niezależnie od prób uzyskania ulg ze strony Prus Książęcych

5 Z. Binerowski, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*, Gdańsk 1963, s. 95.

6 J. Wiśniewska, J. Włodarski, *Ustawa dla właścicieli szmak Starego Miasta Braniewa i ordynacja kompanii z 1599 r.*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, nr 12, Historia, 1982, s. 58 i n.

7 A. Groth, *Cło piławskie*, w: *Historia Elbląga*, t. II, cz. 2 (1626–1772), Gdańsk 1997, ss. 82–84.

już w drugiej połowie XVI w. powzięto myśl o niezależnieniu się od władz księstwa poprzez przekopanie Mierzei Wiślanej i założenie tam nowego portu. Plany takie podejmowano trzykrotnie: za panowania Jana Kazimierza po zakończeniu wojny ze Szwedami w 1660 r., za czasów Jana III Sobieskiego i w latach 1766–1768. Do realizacji tych planów jednak nie doszło.

Zachowane w Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz w Berlinie piławskie księgi cła palowego z lat 1638–1712<sup>8</sup> pozwalają na przedstawienie problemów związanych z żegluga i handlem morskim Braniewa i Fromborka. Powstały one wraz z założeniem przez władze Prus Książęcych pod koniec XVI w. komory celnej w Piławie. Zadaniem urzędników komory było pobieranie palowego i innych opłat celnych od ładunków i statków zmierzających do i z portów (poza Królewcem)<sup>9</sup> Zalewu Wiślanego. Szyper statku udającego się do Braniewa, Fromborka czy Elbląga po wpłynięciu na tzw. Głębię Piławską zobowiązany był poddać oględzinom wieziony ładunek oraz złożyć pod przysięgą deklarację o jego rodzaju i ilości. Po dokonaniu tych czynności statek mógł odpłynąć do portu przeznaczenia. W drodze powrotnej szyper musiał złożyć w komorze piławskiej uwierzytelniony przez radę miejską certyfikat, zawierający rodzaj i ilość wyładowanych i pobranych towarów. Ow certyfikat stanowił podstawę do pobrania opłat celnych oraz wpisu do prowadzonej dla tych miast księgi celnej.

Piławskie księgi celne zawierają bogatą treść. Urzędników komory celnej interesowały: imię i nazwisko szypra, miejsce jego zamieszkania, nazwa i nośność kierowanego przez niego żaglowca, ilość i rodzaj wiezionego ładunku. Po stronie importu każdorazowo odnotowywano nazwę portu wyjściowego, a przy eksporcie – portu przeznaczenia ładunku. Ponadto piławskie księgi celne zawierały wiele informacji dodatkowych. Najważniejsze z nich to systematyczne zapisy, czy statek z towarem kierowanym do któregoś z portów Zalewu wszedł tylko do Piławy, czy też aż do samego portu przeznaczenia. Po stronie eksportu z kolei notowano każdorazowo pobieranie w porcie wyjścia bądź całego, bądź części ładunku i uzupełnienie go w innym porcie Zalewu lub w Cieśninie Piławskiej<sup>10</sup>.

### Żegluga

Liczba bezpośrednich wejść statków do Braniewa w latach 1638–1712 była niewielka. Przeciętnie wynosiła ona trzy–cztery żaglowce rocznie. Do wyjątków zaliczyć należy lata 1659, 1699 czy 1710–1712, gdy liczba statków, które weszły do Braniewa, znacznie przekraczała tę przeciętną. W niektórych latach (1644, 1660, 1675–1677, 1686, 1690, 1695) do portu braniewskiego nie wpłynął żaden żaglowiec, a niekiedy tylko jeden. Pewne ożywienie w ruchu wejściowym obserwujemy w okresie „potopu”, pod koniec lat dziewięćdziesiątych XVII w. i w pierwszym dziesięcioleciu XVIII stulecia.

Bezpośrednio do Braniewa wchodziły statki niewielkie, o średniej nośności 55 łasztów. Większość z nich (prawie 80%) weszła jednak pod balastem lub z częściowym ładunkiem. Z pełnym obciążeniem wpływały żaglowce nieprzekraczające 40 łasztów nośności. Były to w większości statki przybywające z Gotlandii z ładunkiem wapna.

W omawianym okresie notujemy zaledwie kilka wypadków przesłania do Braniewa ładunku szmakami lub bordynami z jednostek stojących w Piławie. Na niewielki ruch wejściowy statków do portu braniewskiego wpływało wiele czynników. Wydaje się, że najistotniejsze z nich to trudności na-

8 Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz Berlin, Ostpreussische Folianten, Lizentkamer nr 12887–12890, 12892–12893, 12896–12904, 12908, 12910–12912, 12915–12916, 12918, 12920–12986.

9 Statki zmierzające do Królewca uiszczaly opłaty w komorze celnej znajdującej się w tym mieście – zob. H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzisenpolitik Brandenburg – Preussens bis 1713*, Bd. I, Berlin 1911, s. 399.

10 Zob. A. Groth, *Piławskie księgi celne z lat 1638 – 1712*, *Zapiski Historyczne*, t. 45, z. 1, ss. 133–141.

wigacyjne związane z wejściem do portu, panująca tam ciasnota i brak urządzeń przeladunkowych<sup>11</sup>, ale przede wszystkim niewielkie w porównaniu z Elblągiem czy Królewcem zaplecze portowe (zresztą sporne, penetrowane przez kupiectwo Gdańska, Elbląga i Królewca) oraz niewielkie zasoby finansowe miejscowego kupiectwa. Powyższe stwierdzenie potwierdza udział Braniewa w ogólnym ruchu statków do portów Zalewu Wiślanego. W latach 1638–1712 port braniewski obsługiwał około 1% ogółu statków idących do portów Zalewu. W latach 1666–1706 ruch wejściowy do portu braniewskiego stanowił od 0,7 do 1,8% wejść do Królewca i 4,3 do 21,5% wejść do portu elbląskiego.

Odmiennie przedstawia się obsługa wywozu drogą morską z Braniewa. Liczba statków płynących bezpośrednio z Braniewa w latach 1638–1712 stanowiła z reguły znacznie poniżej połowy liczby żaglowców deklarujących w komorze piławskiej ładunek z tego miasta. W większości wywóz z Braniewa obsługiwały jednostki wypływające z Królewca lub z Elbląga lub te, które nie wchodziły do żadnego z portów Zalewu i oczekiwały na ładunek w Piławie. W tych wypadkach towary z Braniewa dostarczano na Głębię Piławską szmakami.

W żegludze do Braniewa istotną rolę odgrywały statki z portów skandynawskich. Z wyjątkiem okresu 1655–1660 i końcowych lat XVII w. statki te stanowiły ponad połowę żaglowców zgłaszających ładunek do tego portu. W ogromnej większości przywoziły one ładunki wapna z Gotlandii. Mniejszą rolę wśród portów skandynawskich odgrywały Sztokholm i Kalmar.

Kolejne miejsce w ruchu wejściowym do Braniewa zajmowały statki zgłaszające ładunek z portów wybrzeży Niderlandów, a wśród nich głównie z Amsterdamu, następnie z Gdańska. Statki z Gdańska (także z Królewca) z reguły wchodziły do Braniewa pod balastem lub przesyłały ładunek przeznaczony do tego portu szmakami i bordynami z Głębi Piławskiej. Rejsy do Braniewa z innych portów (za wyjątkiem Królewca) były rzadkością i żaden z nich nie odgrywał istotniejszej roli w żegludze do tego portu.

W wywozie z Braniewa do lat dziewięćdziesiątych XVII w. dominowały żaglowce zgłaszające ładunek do portów angielskich i szkockich, zwłaszcza do Londynu, Hull, Newcastle, Ipswich i Dundee. Statki udające się do portów wybrzeży Anglii i Szkocji zabierały z Braniewa przede wszystkim len i jego przetwory (pakuły, płótno żaglowe i zgrzebne). Od lat dziewięćdziesiątych XVII w. – zapewne w związku z toczącą się na morzach Europy Zachodniej wojną między Anglią a Niderlandami – miejsce Anglii w wywozie z Braniewa zajęły porty niderlandzkie z Amsterdamem na czele. Rejsy do tego portu stanowiły ponad 90% ogółu rejsów z Braniewa do wybrzeży Niderlandów. W omawianym okresie odnotowano kilka rejsów z ładunkiem pochodzącym z Braniewa do Hoorn, Edam, Rotterdamu, Terscheling, Enkhusen i Dodrechtu. Przedmiotem eksportu do wymienionego rejonu było przede wszystkim zboże.

Znaczną pozycję w rejsach z Braniewa zajmowały także porty skandynawskie, wśród nich głównie Gotlandia, Sztokholm, Kalmar i Karlskrona.

Kontakty z innymi rejonami, mimo że stanowiły one 14% ogółu zgłoszeń z Braniewa, nie były systematyczne.

Pod względem kierunków wywozu w latach 1638 – 1712 ruch statków z portu braniewskiego był podobny do ruchu wyjściowego pozostałych portów obsługujących polskie zaplecze. Najważniejszymi partnerami handlowymi w omawianym okresie, zarówno przez Gdańsk<sup>12</sup>, Elbląg<sup>13</sup>, jak i Braniewo były Holandia i Anglia.

<sup>11</sup> M. Biskup, *Rozwój przestrzenny miasta Braniewa*, Komunikaty Mazursko-Warmińskie, 1959, nr 1(63), s. 15.

<sup>12</sup> S. Hoszowski, *Handel Gdańska w okresie XV–XVII wieku*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie, 1960, nr 11, ss. 3–71; A. Groth, *Ruch statków w porcie gdańskim w latach 1670–1693*, Rocznik Gdański, 1971, z. 2, ss. 171–187; *Historia Gdańska*, t. II: 1454–1655, pod red. E. Cieślaka, Gdańsk 1982, s. 93 i n; t. III/1: 1655–1793, Gdańsk 1993, s. 59 i n.

<sup>13</sup> A. Groth, *Handel morski Elbląga w latach 1585–1700*, Gdańsk 1988.

### Struktura eksportu

W eksporcie z Braniewa do lat osiemdziesiątych XVII w. najważniejsze były płody rolno-hodowlane (oprócz zboża), stanowiące około 70% wartości całego wywozu. W tej grupie towarów dominował len. W liczbach bezwzględnych wywóz lnu był znaczny (zob. tab. 2), co jest zrozumiałe, jeśli się weźmie pod uwagę, że miasto to było w zasadzie jedynym portem morskim Warmii słynącym od XVI w. z uprawy lnu. Ponadto Braniewo miało prawo składu na ten artykuł. Wszystkie miasteczka Warmii zobowiązane były, poczynając od 1519 r., zakupiony od okolicznych chłopów len odsprzedać kupcom Braniewa. Zarządzenie to powtórzono w latach 1526, 1577, 1595, 1609, 1620 i 1697. Jedynie len pochodzący z dóbr szlacheckich po zważeniu i wybrakowaniu go w Braniewie mógł być sprzedany obcym kupcom<sup>14</sup>. Z innych towarów tej grupy wyeksportowano pewne ilości pakul lnianych, chmielu, grochu, pierza, wełny, szczeciny, siemienia lnianego, skór, konopi, jabłek, śliwek i ogórków<sup>15</sup>. Od lat osiemdziesiątych XVII w. udział innych (poza zbożem) płodów rolno-hodowlanych w globalnej wartości wywozu przez Braniewo gwałtownie maleje, co spowodowane było spadkiem ilości wywożonego lnu z miasta. Zboże miało również spore miejsce w eksporcie – do lat osiemdziesiątych XVII w. – od 3 do 10% jego globalnej wartości. Wyjątkowe były lata 1664 i 1674, gdy nie wywożono zbóż z braniewskiego portu, oraz 1673 r. z prawie 38% udziałem zboża w ogólnej wartości wywozu. Od lat osiemdziesiątych wartość zbóż w wywozie przez Braniewo wzrasta do 50–90% globalnej wartości eksportu. Od tego czasu ziarno było głównym towarem braniewskiego eksportu (zob. tab. 1).

W sumie w całokształcie wywozu z portu braniewskiego największe znaczenie miał eksport płodów rolnych. W badanym okresie stanowiły one 80% wartości całego wywozu. Eksport płodów rolnych decydował o ogólnej koniunkturze handlowej miasta i dominująco wpływał na wysokość całego eksportu.

Na pozostałe 20% wartości wywozu z Braniewa w dużej mierze składały się również surowce. Wśród nich ważną pozycję zajmowały towary leśne (klepka, okrągłaki, pipówka, plansony dębowe, popiół, potaż, wajaż i smoła). Udział drewna i surowców leśnych w ogólnym wywozie z portu braniewskiego w latach 1638–1700 był jednak zmienny. Towary te w poszczególnych latach interesujących nas okresu stanowiły do 0,7 do 20% wartości całego wywozu.

Również eksport wyrobów przemysłowych wykazywał znaczne wahania – od 0,4 do 58% łącznej wartości wywozu. Były to głównie różne gatunki płótna i nieco artykułów kramarskich (misy drewniane, gwoździe, szufle drewniane). Inne grupy towarów nie odgrywały prawie żadnej roli w eksporcie.

### Struktura importu

Import w obrotach morskich Braniewa nie odgrywał istotniejszej roli. Ogólna wartość przywozu była bardzo niska, a w kilku latach interesującego nas okresu w ogóle nie importowano. Poza tym przywóz obejmował zaledwie dwadzieścia osiem towarów, z których żaden oprócz wapna nie był przywożony systematycznie. Wyobrażenie o strukturze braniewskiego importu dają następują-

---

14 A. Thiel, *Der Flachsbaum in Ermland. Ein Beitrag zur Geschichte des vaterländischen Landesbauers und Handel*, Zeitschrift für die Geschichte und Alterthumskunde Ermlands, Bd. 5, H. 2, ss. 302–315; zob. także A. Szorc, *Dominium Warmińskie 1243–1772*, Olsztyn 1990, s. 297; S. Achremczyk, A. Szorc, *Braniewo*, Olsztyn 1995, s. 129 i n, gdzie m.in. informacje o długotrwałym sporze Braniewa z innymi miastami warmińskimi o wagę i handel lnem.

15 A. Groth, *Statystyka handlu morskiego portów Zalewu Wiślanego w latach 1581–1712*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1990, ss. 31–36.

ce liczby: w latach 1638–1700 – 30,4% wartości tego importu stanowiły ryby (śledzie, sztokfisz) i tran, 35,4% – surowce (wapno, żelazo, ołów), 23,3% – wyroby przemysłowe (cegła, karazja, sukno, pończochy, mydło), 5,3% – towary kolonialne (cukier, cytryny, imbir, kminek, pomarańcze, ryż), 5,2% – trunki (piwo lubeckie, wino francuskie, hiszpańskie, musujące), 0,4% – sól. Import Braniewa zatem nie odbiegał swą strukturą od tradycyjnego przywozu drogą morską do Polski.

### Geografia handlu Braniewa

Czołowe miejsce w eksporcie morskim Braniewa w omawianym okresie zajmowały Niderlandy (62,3% wartości wywozu) oraz porty Anglii i Szkocji (30%). Na pozostałe rejony przypadało niewiele ponad 7% ogólnej jego wartości; wśród nich na porty skandynawskie oraz porty Jutlandii i wysp duńskich po 2,4%. Nieznaczny udział w eksporcie braniewskim miały porty francuskie, Hamburg, Lubeka i Gdańsk. Udział tych ostatnich wynosił odpowiednio: 1,4%, 1,1%, 0,2% i 0,2%.

Jak wspomniano, czołowe miejsce w eksporcie z Braniewa zajmowały Niderlandy. Do lat osiemdziesiątych ustępowały jednak wywozowi do Anglii i Szkocji. Od lat osiemdziesiątych przewaga Niderlandów w handlu braniewskim była zdecydowana. Kupcy niderlandzcy szukali w Braniewie przede wszystkim zboża. Eksport ziarna z tego portu do Niderlandów zdecydowanie przewyższał swą wartością inne grupy towarowe i był domeną niderlandzką. Na 15 417 lasztów zboża wywiezionego z miasta w latach 1638–1712 – 13 102 laszty wyeksportowano do portów Zjednoczonych Prowincji (85%).

Z pozostałych towarów pewną rolę w eksporcie do Niderlandów odgrywały towary leśne, zwłaszcza popiół, wajdaż, plansony dębowe i klepka. Były to jednak nieznaczne ilości. Wśród innych (oprócz zboża) płodów rolnych i hodowlanych odnotowano nieco chmielu, grochu, pierza i wełny. Ponadto wywożono z Braniewa do Niderlandów solone mięso, nieznaczne ilości ryb (jesiotr i łosoś) oraz płótno.

Import z Niderlandów do Braniewa był nieznaczny i miał charakter okazjonalny. W omawianym okresie przywóz do miasta odnotowano jedynie w latach 1694, 1698, 1699, 1700, 1706 i 1709. Przywieziono wówczas łącznie: 331 beczek śledzi, 8 tys. sztuk cegieł, 7 tys. sztuk dachówek, 8 koszy szkła, 3 boty wina musującego, 2 i pół oma wina reńskiego, 280 funtów cukru, 10 wiązek wędzonych śledzi, 30 funtów fig, 186 funtów galki i 6 funtów kwiatu muszkatolowego, 6 funtów goździków, 18 funtów migdałów, 2 funty szafranu, 20 funtów skórek cytrynowych i pomarańczowych, 90 funtów ryżu, 248 funtów rodzynek, 20 funtów oliwek, 30 pip oliwy oraz 13 beczek soli. Bilans handlowy z Niderlandami był ogromnie korzystny dla Braniewa. Stosunek wartości importu do wartości eksportu w badanym okresie wynosił jak 1:91.

Kontakty Braniewa z Niderlandami ograniczały się niemal wyłącznie do Amsterdamu. W interesującym nas okresie odnotowano zaledwie kilka rejsów do Eden, Rotterdamu, Terscheling, Hoorn, Edam, Enkhusen i Dordrechtu.

Do lat osiemdziesiątych XVII w. czołowe miejsce w eksporcie z Braniewa zajmowały porty Anglii i Szkocji. Podstawowym artykułem wywozu z Braniewa do Anglii i Szkocji był len. Kupcy angielscy i szkoccy zakupili w latach 1638–1712 ponad 85% lnu wywiezionego z Braniewa. Ponadto pewną rolę w eksporcie do Anglii i Szkocji odgrywały towary leśne (głównie plansony dębowe, klepka, pipówka, popiół i potaż). Na wyroby przemysłowe wywiezione z miasta składały się prawie wyłącznie różne gatunki płótna.

Import z Anglii i Szkocji do Braniewa w analizowanym okresie prawie nie istniał. Ograniczał się on do przesłania w 1675 r. czterech „chalder” osetek. Saldo obrotów handlowych między Anglią, Szkocją a Braniewem było zatem także dodatnie.

W kontaktach miasta z Anglią i Szkocją czołową rolę odgrywał Londyn i Hull. Odnotowano także rejsy do Newcastle, Ipswich, Dundee, Lieth i Montros.

Stosunki handlowe Braniewa z pozostałymi rejonami gospodarczymi nie miały istotnego znaczenia. Były to kontakty sporadyczne, a rozmiary tych obrotów – minimalne. Wyjątek stanowiły wśród nich porty skandynawskie. Obroty miasta z tym rejonem, chociaż pod względem ilości i wartości nie przedstawiały się imponująco, nosiły cechę obrotów systematycznych. W okresie 1638–1712 wyeksportowano do tego rejonu 227 i pół laszta zboża, 396 lasztów siodła, 11 766 kamieni lnu, 86 i pół funta okrętowego chmielu, 28 i pół laszta grochu, ponadto mąkę (10 korców), wełnę (21 kamieni), pakuly lniane (84 kamienie), pierze (68 i pół kamienia), plansony dębowe (462 sztuki), misy drewniane (80 kop), karpie (o wartości 686 florenów), nieco jabłek, orzechów laskowych i gorzałki, płótno zgrzebne (6257 sztuk) i żaglowe (17 sztuk). W omawianym okresie odnotowano rejsy z Braniewa do Sztokholmu, Karlskrony, Kalmaru, Göteborga, Malmö, Trondheim i Gotlandii. Kontakty kupców braniewskich z Gotlandią były najżywsze. Na trasie Braniewo – Gotlandia krążyły małe jednostki przywożące z Gotlandii wapno, a wracające najczęściej pod białym lub z niewielką ilością towarów.

Import ze Skandynawii ograniczał się jedynie do gotlandzkiego wapna. W latach 1638–1712 przywieziono go łącznie 2469 lasztów.

### Wartość obrotów i bilans handlowy

Jak już wspomniano, treść piławskich ksiąg celnych jest bogata i służyć one mogą do opracowania wielu problemów związanych z żeglugą i handlem morskim portów Zalewu Wiślanego. Tutaj posłużyły one do sporządzenia globalnych zestawień przywozu i wywozu z portu braniewskiego w latach 1638–1712, by za pomocą taks opłat palowego oszacować wartość obrotów tego portu i sporządzić ich bilans.

Jak wynika z tabeli 3, wartość obrotów Braniewa ulegała znacznym wahaniom, nawet w obrębie następujących po sobie lat. Charakterystyczna jest bardzo niska wartość przywozu, rzadko przekraczająca tysiąc florenów. Do wyjątków należały lata 1698 i 1700, gdy wartość importu sięgała kilku tysięcy florenów. O globalnych obrotach Braniewa decydował eksport. Nadwyżka wartości eksportu nad wartością importu była przytłaczająca.

Przytoczone wartości globalnych obrotów Braniewa rzucają nieco światła na tendencje rozwojowe jego handlu. Po pierwszej wojnie szwedzkiej, która znacznymi kontrybucjami, kwaterunkami wojsk i zarazą spowodowała zubożenie i wyniszczenie ludności miasta, nastąpił okres odbudowy handlu miasta<sup>16</sup>. Obroty handlowe w tym okresie wykazywały tendencję wzrostową. Nie dysponujemy źródłami, które pozwoliłyby ocenić wartość obrotów handlowych miasta w okresie drugiej wojny szwedzkiej. Ilość wywiezionego w latach 1655–1660 podstawowego artykułu wywozu z Braniewa – lnu, a także towarów leśnych, wyrobów przemysłowych oraz nieeksportowanych dotąd asortymentów, oraz znaczna większa niż w poprzednich latach liczba statków zgłaszających wywóz towarów z braniewskiego portu każe przypuszczać, że „potop” – a przynajmniej dwa jego pierwsze lata – był okresem koniunkturalnym dla handlu Braniewa. Zdobycie przez Szwedów w maju 1656 r. Głowy Gdańskiej i przejście przez nich w ten sposób kontroli nad całym spławem wiślanym spowodowało wzmoczony napływ towarów do Elbląga i Braniewa. Potwierdza to wzrost od 1657 r. wywozu przez Elbląg<sup>17</sup> i katastrofalny spadek eksportu przez port gdański<sup>18</sup>. Zdobycie

16 F. Hipler, *Braunsberg in der Schwedenzeit*, Zeitschrift für die Geschichte und Alterthumskunde Ermlands, 1886, Bd. 8, ss. 109–200.

17 A. Groth, *Statystyka handlu morskiego*, ss. 76–77.

18 C. Biernat, *Statystyka obrotu towarowego Gdańska w latach 1651–1815*, Warszawa 1962, tabl. 3, s. 87.



TABELA 1. *Wydóz: zboża z Braniewa w latach 1644–1712*

Lata	Pszenica	Żyto	Jęczmień	Ślód	Owies	Razem
1644–1645	13	146	122	–	–	281
1647–1649	14.18	170.24	132.18	0.20	–	371.20
1650–1654	44.3	95.42	215.54	–	1.48	357.27
1655–1659	23.42	74	22.30	–	–	120.12
1660–1664	–	0.12	–	–	–	0.12
1665–1669	4	1.36	–	–	–	5.36
1670–1674	20	6.2	126	4.36	–	156.38
1675–1679	18	75.30	11.48	10.24	–	115.42
1680–1684	9.54	42.1	230.6	35.18	8.48	326.7
1685–1689	79	35.24	388.8	59.54	0.2	562.28
1690–1694	78.48	190.41	268.12	0.12	–	537.53
1695–1699	43.58	330.34	179.54	18.6	2	574.32
1700–1704	–	52.43	100	1.36	–	154.19
1705–1709	18.12	88	149	6.24	–	261.36
1710–1712	68.40	429.20	201.40	306.48	–	1006.28

Źródło: A. Groth, *Statystyka handlu morskiego portów Zalewu Wiślanego w latach 1581–1712*, Wrocław – Warszawa – Kraków, 1990, ss. 29–30.

Objaśnienie: liczby po kropce oznaczają korce

TABELA 2. *Wydóz: lnu i pakul lnianych z Braniewa w latach 1638–1712 (średnie roczne)*

Lata	Len	Pakuły lniane
	kamienie	kamienie
1638	3 000	–
1642	1 235	–
1644–1645	2 197	600
1647–1649	4 796	40
1650–1654	6 720	1/2
1655–1659	9 785	107
1660–1664	11 532	–
1665–1669	8 495	26
1670–1674	5 018	37
1675–1679	10 174	30
1680–1684	4 083	12
1685–1689	3 580	16
1690–1694	2 772	–
1695–1699	2 141	2
1700–1704	11 891	29
1705–1709	4 805	18
1710–1712	14 129	–

Źródło: A. Groth, *Statystyka handlu morskiego*, ss. 31–41.

w 1659 r. w wyniku wspólnej akcji wojsk gdańskich, koronnych i sprzymierzonych cesarskich Głowy Gdańskiej zakończyły okres koniunktury w handlu braniewskim. Okres do lat dziewięćdziesiątych to względna stabilizacja obrotów Braniewa. W kolejnym dziesięcioleciu wymiana ta wykazywała ponowny znaczny wzrost. Bardzo wysokie obroty handlowe odnotowano w Braniewie w 1699 r., na co złożyły się głównie sumy uzyskane ze sprzedaży zboża (93,2% ogólnej wartości wywozu). Braniewo, a także pobliski Elbląg, potrafiły wykorzystać dogodną koniunkturę wywołaną wydanym przez księcia pruskiego w 1698 r. zakazem wywozu zboża z terenu Prus Książęcych.

Bilans obrotów handlowych w całym badanym okresie wykazywał saldo dodatnie, które podlegało silnym wahaniom i skokom. Najczęściej kształtowało się w przedziale 30–60 tys. florenów, a do wyjątków zaliczyć należy rok 1699, kiedy nadwyżka wywozu nad przywozem osiągnęła prawie 500 tys. florenów.

TABELA 3. Oszacowanie bilansu handlu morskiego Braniewa w latach 1638–1700 (we florenach)

Rok	Wartość przywozu	Wartość wywozu	Suma obrotów	Saldo
1638	1 100	18 000	19 100	+16 900
1647	800	22 200	23 000	+21 400
1648	1 900	69 500	71 400	+67 600
1664	500	68 000	68 500	+67 500
1668	200	86 700	86 900	+86 500
1673	100	31 300	31 400	+31 200
1674	600	54 700	55 300	+54 100
1675	–	49 600	49 600	+49 600
1676	–	44 500	44 500	+44 500
1677	–	88 200	88 200	+88 200
1678	800	88 400	89 200	+87 600
1683	–	62 500	62 500	+62 500
1686	–	59 400	59 400	+59 400
1690	–	80 900	80 900	+80 900
1694	1 100	118 000	119 100	+116 900
1695	–	26 100	26 100	+26 100
1698	3 700	162 400	166 100	+158 700
1699	1 600	497 000	498 600	+495 400
1700	6 800	75 200	8 200	+68 400

Źródło: A. Groth, *Żegluga i handel morski Braniewa i Fromborka w latach 1638–1700*, Rocznik Elbląski, 1982, t. 9, s. 2.

Braniewo – biorąc pod uwagę rozmiary żeglugi i wartość obrotów – zaliczamy do portów małych. Obsługiwał on około 1% ogółu ruchu żeglugowego Zalewu Wiślanego. Na tyle należałoby szacować wartość jego obrotów w porównaniu z pozostałymi portami Zalewu.

### Frombork

Dziesięć kilometrów na zachód od Braniewa, nad Zalewem Wiślanym leży Frombork – dawna siedziba kapituły warmińskiej. W XIV w. była tu przystań rybacka. W następnym stuleciu, wykorzystując istniejącą przystań, mieszczanie fromborscy wybudowali groblę u ujścia kanału Baudy do Zalewu Wiślanego, co dało początek portowi morskemu w tym mieście. Fakt ten w 1446 r. zaakceptowała kapituła katedralna<sup>19</sup>. W XVI stuleciu fromborski port posiadał wieżę strażniczą, która spełniała również funkcję latarni morskiej. W 1617 r. – jak podaje J. Włodarski – zainstalowano w mieście wagę<sup>20</sup>. Był tu także zatrudniony pisarz komory celnej pełniący zarazem funkcję celnika<sup>21</sup>. W XVII w. nastąpiła dalsza rozbudowa portu.

Rozwój poru fromborskiego hamowało istnienie w niedalekiej od niego odległości większych ośrodków miejskich – Elbląga i Braniewa. Oba te miasta położone nad spławnymi rzekami, ułatwiającymi penetrację w głąb ich zaplecza, były poważnymi konkurentami Fromborka, paraliżującymi jednocześnie wszelkie próby zorganizowania tu większego portu. Np. w 1619 r. rada miejska Elbląga oskarżyła na dworze królewskim Frombork o nielegalne urządzenie portu. W 1636 r. z kolei Braniewo domagało się od kapituły warmińskiej wydania zakazu rozbudowy fromborskiego portu. Zresztą sama kapituła w latach trzydziestych XVII w. kilkakrotnie występowała przeciwko

19 S. Szybkowski, J. Włodarski, *Rola i znaczenie dokumentu „Super proprietate portus in Frauenburg” z dnia 8 lutego 1446 roku dla rozwoju portu fromborskiego*, Komunikaty Mazursko-Warmińskie, 2002, nr 4(238), s. 521.

20 J. Włodarski, *Małe porty*, s. 121.

21 S. Achremczyk, A. Szorc, *Braniewo*, s. 137.

budowaniu przez mieszczan fromborskich większych spichlerzy i przetrzymywania w nich towarów obcych kupców<sup>22</sup>. Powyższa sytuacja wyznaczała Fromborkowi rolę ośrodka lokalnego o małym zasięgu oddziaływania.

Piławskie księgi celne pozwalają bliżej przyjrzeć się funkcjom Fromborka jako portu morskiego.

Ruch statków we fromborskim porcie był niewielki. W latach 1645–1698 weszło do miasta trzydzieści jeden żaglowców. W żegludze fromborskiej istniały znaczne przerwy, sięgające niekiedy kilku lat. Do miasta nie zawinął żaden statek w latach 1638–1644 oraz w okresie „potopu” i okupacji brandenburskiej. Przerwy w żegludze odnotowano także w latach siedemdziesiątych, osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XVII stulecia. Spośród trzydziestu jeden jednostek, które weszły do Fromborka w latach 1645–1698, dwadzieścia dziewięć przybyło z Gotlandii, po jednej z Kalmaru i z niderlandzkiego portu Vlieland.

W omawianym okresie Frombork opuściło trzydzieści jeden żaglowców oraz pięć statków, których portem wyjściowym był Elbląg, a uzupełniało ładunek w Piławie towarem przesłanym tam z Fromborka. Statki wychodzące bezpośrednio z Fromborka w większości (dwadzieścia sześć) płynęły do Gotlandii. Ponadto trzy z nich, z balastem udały się do Braniewa, by tam pobrać ładunek również przeznaczony do Gotlandii. Porty przeznaczenia pozostałych dwóch żaglowców to Amsterdam i Lubeka.

Przeważały zatem w żegludze fromborskiej statki kursujące na linii Frombork – Gotlandia. Były to jednostki małe o nośności 10–20, rzadko 30 łasztów. Wiozły one do Fromborka wapno, wracały zaś do Gotlandii pod balastem lub z niewielką ilością towarów.

W eksporcie dominującą rolę odgrywało zboże (żyto). Wartość ziarna wysłanego drogą morską z miasta wynosiła 43,3% ogólnej wartości eksportu. Kolejne miejsce zajmowały inne płody rolne (len, chmiel, konopie) – prawie 30%. Pewne znaczenie w eksporcie miały produkty hodowlane (mięso i skóry) oraz wyroby przemysłowe (plótno zgrzebne).

Asortyment towarów ani rozmiary eksportu morskiego przez Frombork nie były imponujące. W latach 1644–1711 z miasta wysłano: 151 łasztów żyta, 12 258 kamieni Inu, 16 funtów okrętowych konopi, 9 funtów okrętowych chmielu, 18 korców siodu, 18 sztuk dębowych plansonów, 390 funtów okrętowych potażu, 12 i pół kopy płótna zgrzebnego, 296 beczek mięsa i 146 sztuk skór wołowych<sup>23</sup>.

W imporcie do Fromborka decydującą rolę odgrywało wapno (75% ogólnej wartości przywzozonych towarów). Kolejne miejsce w imporcie zajmowały płytki kamienne (17%). Na pozostałe 8% ogólnej wartości przywozu składało się nieco skór wołowych, dyli, soli, wina francuskiego, tytoniu, śledzi, sera i sucharów. Łącznie w latach 1645–1712 do Fromborka sprowadzono drogą morską: 1339 łasztów wapna, 24 sztuki dylów sosnowych, 9 sztuk skór wołowych, 3430 łokci płyt kamiennych, 5 łasztów soli, 8 okseftów wina francuskiego, 836 funtów tytoniu, pół łaszta śledzi, 2 funty okrętowe sera i nieco sucharów<sup>24</sup>.

W eksporcie głównym partnerem kupców fromborskich był Amsterdam, a wysyłane tam towary stanowiły 59% ogólnej wartości eksportu morskiego przez Frombork. Do Amsterdamu szło przede wszystkim żyto (142 łaszt – gdy całość eksportu żyta z Fromborka wynosiła 151 łasztów). Ponadto wysłano tam 100% wyeksportowanych skór wołowych. Trzeba jednak podkreślić, że kontakty Fromborka z Amsterdamem były sporadyczne.

---

22 Ibidem, ss. 137–138.

23 A. Groth, *Statystyka handlu morskiego*, ss. 290–303.

24 Ibidem, ss. 304–326.

Eksport fromborski do Gotlandii wynosił 33,5% globalnej wartości eksportu z lat 1644–1698. Wysyłano tam nieznaczne ilości żyta, lnu, chmielu, słodu, tarcicy dębowej i płótna.

Odnotowano również (1644 r.) ładunek lnu i konopi do Lubeki.

W imporcie do Fromborka czołowe miejsce zajmowała Gotlandia. Sprowadzano stamtąd wyłącznie wapno, które stanowiło 75% ogólnej wartości fromborskiego importu. Kontakty handlowe Fromborka z Gotlandią w porównaniu z innymi portami były systematyczne. Bilans handlowy był natomiast ujemny dla Fromborka.

Przywóz do Fromborka z innych portów był sporadyczny i niezmiernie rzadki. W całym omawianym okresie odnotowano po jednym transporcie z Vlieland (niewielkie ilości soli, wina, tytoniu, śledzi i sera) oraz z Kalmaru (płyty kamienne i skóry wołowe).

Reasumując, należy stwierdzić, że Frombork jest przykładem działalności małego portu. Jego mieszkańcy starali się wykorzystać położenie miasta nad Zalewem, utrzymując żeglugę i prowadząc handel morski. Jednak sąsiedztwo dwóch bardziej rozwiniętych ośrodków portowych – Elbląga i Braniewa, a także słabe powiązanie z zapleczem i brak rozwiniętej infrastruktury portowej nie pozwoliło tych funkcji rozwinąć. Żegluga i obroty morskie Fromborka stanowiły w omawianym okresie zaledwie ułamek procenta ruchu żeglugowego i obrotów handlowych jego sąsiadów.

## **Ermländische Häfen im 17. und m Anfang des 18. Jahrhunderts**

### **Zusammenfassung**

Auf der engen ermländischen Strecke des Frischen Haffes wurden zwei Hafenstädte lokalisiert, Braunsberg und Frauenburg.

Eine besondere Stellung nahm dabei Braunsberg ein, wegen seiner günstigen Lage in der Nähe von der Mündung der schiffbaren Passarge zum Frischen Haff. Aus diesem Grund wäre Braunsberg als Haupthafen für das Gesamtgebiet Ermlands zu betrachten, jedoch mit einigen Schwierigkeiten, die durch die Seichtigkeit der Fahrinne zum dem Braunsberger Hafen verursacht wurden. Bis zu dem Ziel gelangten nur kleinere Schiffe mit geringer Tauchtiefe, grössere Flotteneinheiten mussten eine sichere Entfernung vom Strand suchen. Sie hielten meistens an der Hafendreede oder an der Pillauer Tiefe an, wo sie mit Hilfe kleinerer Hilfsschiffen, den sog. Schmacken, entladen und neu verladen wurden.

Bis zu den 80er Jahren des 17. Jahrhunderts machten 70 Prozent der Gesamtausfuhr aus Braunsberg die Boden- und Zuchterzeugnisse (ausser Getreide) aus, wodurch sie zum wichtigsten Ausfuhrwaren wurden. In dieser Warengruppe war Flachs an erster Stelle. Die zwei grössten Empfänger vom Lein waren bis zu den 80er Jahren des 17. Jahrhunderts England und Schottland. Ab 80er Jahren wuchs jedoch der prozentuale Anteil der Getreide in der Gesamtausfuhr über Braunsberg, um bald zwischen 50 und 90 Prozent des ganzen Exportwertes zu erreichen. Seit dieser Zeit wurde Korn zu der Hauptware des Braunsberger Aussenhandels, dessen Empfänger vor allem in Niederlande warteten.

Die Einfuhr spielte im Gesamtumsatz des Braunsberger Hafens keine vergleichbare Rolle. Der Gesamtwert des Imports war sehr gering und es wurden auch keine Waren, bis auf Kalkstein aus Gotland, regelmässig eingeführt.

In einer 10-Kilometer-Entfernung von Braunsberg liegt am Frischen Haff die Stadt Frauenburg. Im 14. Jahrhundert war Frauenburg lediglich ein kleines Fischerdorf, das aber – im folgenden Jahrhundert ausgebaut – zur Wiege des späteren Meereshafens wurde.

Der Frauenburger Hafen hatte aber eine geringe Nachfrage. In den Jahren 1645–1698 hatte man dort nur 31 Segelschiffe begrüssen können. Viel häufiger waren hier kleinere Flotteneinheiten zu sehen, die regelmässig die Strecke zwischen Frauenburg und Gotland befuhren. Die kleineren Schiffe, die über die Tragfähigkeit von 10 bis 20 Last verfügten, brachten nach Frauenburg Kalkstein und fuhren nach Gotland mit kleinerem Ballast an Roggen, Flachs, Hopfen, Malz und Leinen zurück.

*Übersetzung Magdalena I. Sacha*