

**ANDRZEJ GROTH**

AP SŁUPSK

**PORT W KRÓLEWCU  
– JEGO FUNKCJE I ZAPLECZE  
W XVI-XVIII WIEKU**

Rozwój Królewca w znacznym stopniu zależał od jego położenia geograficznego, a było ono szczególnie korzystne. Przecinały się tu bowiem dwa ważne szlaki komunikacyjne – jeden łączący Sambię z Natanią oraz szlak wzdłuż Pregoi na Litwę. Na podkreślenie zasługuje niewielka odległość miasta od otwartego morza (około 40 km) i stosunkowo łatwy dostęp przez Pregoię i Zalew Wiślany do Bałtyku. Drogi na zapleczu były także dogodne. Pregoią, która była żeglowna aż po Wystruć, docierano w głąb Litwy, co przy stanie ówczesnych dróg lądowych miało ogromne znaczenie. To korzystne położenie decydowało o rozwoju Królewca jako ośrodka handlowego, którą to funkcję miasto pełniło już od czasu swej lokacji<sup>1</sup>.

Obsługę wymiany między zapleczem a przedpołem przejął port. W Królewcu każde z miast miało swój port – miejsce załadunku i wyładunku statków, zwane w źródłach Lastadią. Lastadia Starego Miasta początkowo znajdowała się na wyspie Knipawie. Po lokacji miasta Knipawy port Starego Miasta przeniesiono na prawy brzeg Hundegattu. Według F. Gausego port ten już w czasach krzyżackich wyposażony był w drewniane nabrzeże, trzy wagi, żuraw, służący nie tylko do załadunku i wyładunku statków, lecz także do osadzania masztów okrętowych, oraz zespół wielopiętrowych spichlerzy i magazynów. Drugi rejon spichlerzy i magazynów Starego Miasta, głównie dla towarów z zaplecza, powstał później w rejonie Rynku Lipowego<sup>2</sup>. Port miasta Knipawy znajdował się na lewym brzegu Starej Pregoi, po obu stronach mostu Zielonego. Miał on również drewniane nabrzeże wyposażone w dźwigi i wagi, zespół spichlerzy, magazyny: popielny, dziegciowy i wapienny, a także składowisko drewna<sup>3</sup>. Trzeci człon Królewca – Lipnik nie dysponował odrębnym portem morskim.

---

<sup>1</sup> Zob.: Z. Guldon, J. Wijaczka, *Związki handlowe ziem litewskich i białoruskich z Królewcem w świetle rejestrów celnych komory grodzieńskiej z lat 1600-1605*, Komunikaty Mazursko-Warmińskie 1993, nr 1, s. 24-24.

<sup>2</sup> F. Gause, *Geschichte der Stadt Königsberg*, Bd. I, Köln-Graz 1965, s. 48.

<sup>3</sup> Tamże, s. 49.

Port (porty) królewiecki zamykał od strony zachodniej (Zalewu Wiślanego) drag duży, zwany też holenderskim, od wschodu zaś drag mały, zwany litewskim. Przy dragu litewskim, na stałe zainstalowanym w 1642 r., postawiono budynek, gdzie pobierano cło, zwane Stromgeld<sup>4</sup>, a w latach 1645-1646 komorę celną (*Lizenthaus*) do poboru cła palowego (*Pfahlgeld*), zaś po jej pożarze w 1655 r. – pakownię (*Packhaus*)<sup>5</sup>. Zarówno drag holenderski, jak i litewski były to wzniesione na palach pomosty, z obu stron rzeki wysunięte ku jej środkowi, lecz nie stykające się z sobą, a tworzące przejście zamykane dragiem, który końcem sięgał pomostu przeciwnielego.

Port królewiecki z otwartym morzem łączył dolny bieg Pregoły i Zalew Wiślany. Odległość od Starego Miasta do Zalewu Wiślanego wynosiła około 9 km, a stamtąd do Cieśniny Piławskiej – od początku XVII wieku jedyne wyjście z Zalewu na Bałtyk – 32 km<sup>6</sup>. Stałą troską kupiectwa królewieckiego było utrzymanie dostatecznej głębokości toru prowadzącego z Bałtyku do portu, bowiem szybko zwiększało się zanurzenie statków: od 2 m karawel, 3 m kog, 3,5 m galeonów do 4,5 m fluit<sup>7</sup>.

Infrastruktura techniczna portu królewieckiego, a więc jego głębokość, długość i wyposażenie nabrzeży, wskazuje, że do okresu pojawienia się w żegludze bałtyckiej statków parowych pełnił on sprawnie zasadniczą funkcję – obsługę wymiany między swym przedpołem a zapleczem.

Zaplecze portowe tworzyły dorzecza Pregoły i Niemna. Po zawarciu traktatu solińskiego (1398 r.) między Zakonem a wielkim księciem litewskim Witoldem oraz uregulowaniu stosunków handlowych między obu partnerami i pogłębieniu (od 1395 r.) Kanału Dejmy można było drogą wodną (Pregoła – Kanał Dejmy – Zalew Kuroński – odnoga Niemna – Gilga i Niemen) dotrzeć z Królewca na rynki litewskie. Dopiero jednak dalsza regulacja dróg wodnych (południowej odnogi Gilgi i budowa kanału łączącego Gilgę z Kanałem Dejmy) oraz powstanie dogodnego wyjścia z portu na morze stworzyły podstawę do ożywienia kontaktów handlowych Królewca z Litwą<sup>8</sup>. To właśnie zaplecze od połowy XVI wieku dostarczało do Kró-

<sup>4</sup> Oplatę tę wprowadził w 1642 r. elektor Fryderyk Wilhelm na towary wiezione przez gdańszczan drogami śródlądowymi do Królewca; w 1686 r. władze pruskie nałożyły powyższe cło na towary przewożone Zalewem Wiślanym między Królewcem a Elblągiem. Por.: H. Rachel, *Die Handel, Zoll- und Akzisenpolitik Brandenburg Preussens bis 1713*, Acta Borussica, Berlin 1911, Bd. I, s. 405.

<sup>5</sup> F. Gause, *Geschichte der Stadt...*, s. 408.

<sup>6</sup> Po raz pierwszy wody morskie przebiły tu Mierzęję Wiślaną w 1376 r. Następnie w latach 1497 i 1510 silne fale burzowe poszerzyły i pogłębiły to przejście, które po zniszczeniu w 1520 r. przez gdańszczan Cieśniny Bałgijskiej od połowy XVI wieku stało się głównym, a od początku XVII wieku jedynym wyjściem z Zalewu Wiślanego na Bałtyk. Por.: Archiwum Państwowe w Gdańsku, 492, nr 453, s. 21-28; S. G. Fuchs, *Versuch einer Handlungs-Geschichte der Stadt Elbing*; E. Keyser, *Die Tiefe in der Frischen Nehrung*, *Elbinger Jahrbuch* 1938, H. 15, s. 1-15.

<sup>7</sup> M. Mickiewicz, *Z dziejów żeglugi*, Warszawa 1971, s. 292.

<sup>8</sup> K. Forstreuter, *Die Memel als Handelsstrasse Preussens nach Osten*, Königsberg Pr. 1931; W. J. Mieszkowski, *Handel i stosunki handlowe Białorusi Wschodniej z miastami nadbałtyckimi*, *Zapiski Historyczne* 1968, t. 33, z. 4; Z. Guldon, J. Wijaczka, *Związki handlowe ziem...*, s. 25 i nn.

lewca (także do Rygi) konopie, potaż, skóry, popiół, drewno, len, dziegieć, siemię lniane, płótno i futra. Warto dodać, że w świetle danych z lat 1786-1791 Królewiec był też głównym portem zbożowym Wielkiego Księstwa Litewskiego, co jednak nie oznaczało dużego eksportu zboża – głównie wskutek niedorozwoju folwarcznej produkcji zbożowej, a tym samym niskich plonów, zwłaszcza na słabych glebach wschodniej Białorusi. Owa rola Królewca jako głównego portu zbożowego Litwy w końcu XVIII wieku była zapewne efektem ukończenia w 1784 r. budowy Kanału Ogińskiego, łączącego Szczarę z Jasiołką, umożliwiającego spław do portu królewieckiego z pominięciem – droższego po traktacie handlowym z 1775 r. – portu w Gdańsku. O zainteresowaniu tym kierunkiem handlu świadczą m.in. materiały dotyczące dóbr wołyńskich Sanguszków, zwracające uwagę na mniejsze koszty spławu i na możliwość zakupu w Królewcu niektórych towarów po cenach niższych niż w Gdańsku (Danzig)<sup>9</sup>. W spławie niemeńskim czynny udział brały także niektóre miasta, jak Wilno, Grodno czy Mińsk<sup>10</sup>.

W Królewcu Litwa kupowała przede wszystkim sól, ale także tzw. towary kolonialne, wina angielskie i niderlandzkie tkaniny, wapno i żelazo.

Królewiec nie był jednak jedynym portem ziem litewskich i białoruskich. Był nim również port w Kłajpedzie, w dużym stopniu opanowany przez kapitał królewiecki, bowiem kupcy kłajpedzcy na podstawie rozporządzeń z lat 1565, 1580, 1617 i 1622 nie mogli wywozić towarów drogą morską, lecz jedynie przez Labawię do Królewca<sup>11</sup>. Ogromną rolę, także dla Litwy, odgrywała Ryga<sup>12</sup>. Jednocześnie te same miasta litewskie czy zespoły dóbr ziemskich, które utrzymywały regularny handel z wymienionymi portami, ekspediowały towary do Gdańska i Elbląga. Na przykład ekonomia grodzieńska i Grodno, mimo położenia nad Niemnem i spławu najczęściej do Królewca, chętnie korzystały ze spławu Narwią – za pośrednictwem Netty, i Biebrzem, dowożąc towar do rzeki łądem przez Augustów. Miasta Szklów, Witebsk, Połock, Orsza ekspediowały zarówno do Królewca, jak i do Rygi (Dźwina)<sup>13</sup>. O takim rozdziale towarów decydowały względy komunikacyjne, a przede wszystkim koniunktura, czyli aktualne ceny w poszczególnych portach.

Niewiele można powiedzieć o związkach z Królewcem jego bliższego zaplecza – Prus Książęcych (po 1701 r. Królestwa Pruskiego) i Warmii. Z dotychczasowych

<sup>9</sup> Z. Guldon, *Związki handlowe dóbr magnackich na prawobrzeżnej Ukrainie z Gdańskiem w XVIII wieku*, Toruń 1966, s. 129; T. Korzon, *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta (1764-1794)*, t. 2, Warszawa 1897, s. 54, 67; S. Gierszewski, *Port w Królewcu – z dziejów jego zaplecza w XVII-XVIII wieku*, [w:] *Królewiec a Polska*, red. M. Biskup, W. Wrzesiński, Olsztyn 1993, s. 47.

<sup>10</sup> S. Aleksandrowicz, *Miasteczka Białorusi i Litwy jako ośrodki handlu w XVI i połowie XVII wieku*, Rocznik Białostocki 1961, t. 1, s. 112.

<sup>11</sup> K. Forstreuter, *Die Memel als Handelsstrasse...*, s. 50; A. Groth, *Żegluga i handel morski Kłajpedy w latach 1664-1722*, Gdańsk 1996, s. 19.

<sup>12</sup> B. B. Doroszenko, *Torgovlja i kupiečestvo Rigi w XVII weke*, Riga 1985.

<sup>13</sup> S. Aleksandrowicz, *Miasteczka Białorusi i Litwy...*, s. 112; 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 wieku*, red. A. Wyrobisz, Warszawa 1981, s. 91, 98.

badania wynika, iż zaplecze portowe Królewca obejmowało tu wschodnią część Prus Górnych wzdłuż linii: Pasłęk – Morań – Miłakowo – Miłomłyn. Poza zasięgiem wpływów Królewca znajdowały się okolice Ostródy, Olsztynka, Nidzicy i Działdowa. Między Nidzicą a Szczytnem biegła granica zapleczy portowych Królewca i Elbląga w południowo-wschodniej części Prus Książęcych. Szczytno już wyraźnie ciążyło ku rynkowi królewickiemu.

Trudniej wyznaczyć zachodnią granicę rynku królewickiego na terenie Warmii. Tu bowiem ścierały się wpływy kupców Królewca, Braniewa, Elbląga i Gdańska. Nie bez znaczenia był fakt, że całą sieć komunikacyjną biskupstwa warmińskiego cechował dominujący w niej układ północno-wschodni, silnie ukierunkowany ku Królewcowi, co stanowiło ważny czynnik rozwoju Warmii jako regionalnego rynku z centrum w Królewcu. Ten warmiński odcinek zapleczy przebiegał wzdłuż linii: Barczewo – Dobrze Miasto – Orneta – Pieniężno, by przez miejscowość Cynty dochodzić do Królewca<sup>14</sup>.

Południowa granica zaplecza królewickiego – według S. Gierszewskiego – przebiegała na północ od Narwi, przepływającej przez tereny Podlasia i Mazowsza<sup>15</sup>.

Charakteryzując związki portu królewickiego z zapleczem, należy wspomnieć także o roli traktów lądowych. Duże znaczenie miał tzw. trakt wołowy z głębi Polski do Królewca, biegnący przez Łuków, Łomżę i Kolno<sup>16</sup>. Znana jest też droga handlowa z Poznania do Królewca, wiodąca przez Toruń, Grudziądz, Kwidzyn, Elbląg i Braniewo<sup>17</sup> oraz trakt litewski łączący m.in. Grodno i Augustów z Królewcem. Drogi te były także użytkowane zimą, kiedy to według T. Korzona do Królewca przybywało z towarem w ciągu jednego dnia nieraz do 600 sanek<sup>18</sup>.

Od połowy XVI wieku handel morski Królewca był opanowany przez Holendrów. W 1549 r. liczba statków niderlandzkich wypływających z portu nad Pregolą stanowiła 25% ogółu statków wypływających z niego i 42% ich globalnego tonażu. W latach 1581-1602 wskaźniki powyższe wzrosły odpowiednio do prawie 60% i 75%<sup>19</sup>. Udział flot innych krajów w żegludze Królewca był nieznaczny. Anglicy i Szkoci z udziałem od 2,5% do 6,1% w latach 1581-1602 w globalnym ruchu statków w porcie królewickim zajmowali drugie – po Holendrach – miejsce.

Pierwsze dwudziestopięcioletnie XVII wieku to szczytowy okres rozwoju handlu królewickiego. Świadczą o tym liczba statków, które odwiedziły port w Królewcu (np. w 1625 r. liczba statków wpływających do Królewca była trzykrotnie wyższa niż w 1550 r., a ich łączna nośność prawie siedmiokrotnie)<sup>20</sup>, a także obroty towarowe. Wywożono w tym czasie z Królewca znaczne ilości produktów z zaplecza,

<sup>14</sup> A. Groth, *Handel morski Elbląga w latach 1585-1700*, Gdańsk 1988, s. 24-26.

<sup>15</sup> S. Gierszewski, *Port w Królewcu...*, s. 51.

<sup>16</sup> J. Baszanowski, *Z dziejów handlu polskiego w XVI-XVIII w. Handel wołami*, Gdańsk 1977, s. 42-43.

<sup>17</sup> K. Kuklińska, *Handel Poznania w II połowie XVIII wieku*, Warszawa-Poznań 1976.

<sup>18</sup> T. Korzon, *Wewnętrzne dzieje Polski...*, s. 55.

<sup>19</sup> H. Kompas, *Seeverkehr und Pfundzoll im Herzogtum Preussen. Ein Beitrag zu Geschichte des Seehandels im 16. und 17. Jahrhundert*, Bonn 1964, s. 177-178.

<sup>20</sup> F. Gause, *Geschichte der Stadt...*, s. 397.

a więc zboża, drewna, popiołu, dziegciu, smoły, skór i skórek, lnu, konopi, łoju i wosku, przy czym wywóz zboża z Królewca nie był tak ważny, jak wywóz tego produktu z Gdańska czy Elbląga, bowiem Litwa produkowała mniej zboża niż Polska. Do portu nad Pregołą przywożono duże ilości soli, żelaza, śledzi, wapna, win i towarów kolonialnych<sup>21</sup>.

Okres wojen na polsko-litewskim zapleczu Królewca w XVII wieku spowodował spadek obrotów w porcie; ich ponowny wzrost nastąpił dopiero po 1721 r. Z kolei podniesienie przez Fryderyka II handlu solą do rangi monopolu państwowego i budowa Kanału Bydgoskiego (Bromberg) przyniosły wymianie królewieckiej znaczne straty.

Drugi szczyt obrotów Królewca odnotowano pod koniec XVIII stulecia. Spowodowany on był przede wszystkim pruską polityką szykan i gospodarczego dławienia Gdańska. Na mocy traktatu handlowego zawartego między Rzeczpospolitą a Prusami towary z ziem polskich spławiane Wisłą do Gdańska obciążono dwunastoprocentowym cłem na rzecz Prus, a machinacje celników pruskich powodowały, że faktycznie pobierano je niekiedy w wysokości 30-50% wartości towaru<sup>22</sup>. Tak wysokie cło oraz obciążenie towarów kolejnym cłem w Nowym Porcie spowodowały, że obcy kupcy zaczęli omijać ten port, kierując się m.in. do Królewca.

Podsumowując powyższe uwagi o funkcjach portu królewieckiego należy podkreślić ich ogólny charakter. Wynika to przede wszystkim ze stanu badań, nader skromnych i to zarówno w odniesieniu do zaplecza gospodarczego Królewca, jego handlu – w tym zwłaszcza kapitału kupieckiego, jak i infrastruktury technicznej portu.

---

<sup>21</sup> A. Groth, *Statystyka handlu morskiego portów Zalewu Wiślanego w latach 1581-1712*, Wrocław 1990, tabele 7-9, s. 218-289.

<sup>22</sup> E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969, s. 276.