

Paulina Rydecka

ELBLĄG W XVI I XVII WIEKU. W PORCIE I NA MORZU

1. Wstęp

W przeciągu XV i XVI wieku Elbląg był jednym z większych polskich miast obok Wrocławia, Krakowa, Gdańska, Torunia, Poznania, Warszawy i Lublina. Elbląg był miastem stabilnym i bardzo aktywnym gospodarczo, co czyniło go atrakcyjnym ośrodkiem. Wiek XV i XVI to napływ bogatej ludności pochodzenia holenderskiego, angielskiego i szkockiego. Większość w mieście stanowili jednak Niemcy i Polacy. Pojawienie się w Elblągu ludności pochodzenia holenderskiego to następstwo masowej emigracji z Holandii, spowodowanej przeludnieniem i krwawymi prześladowaniami religijnymi. Anabaptyści, późniejsi menonici, byli niezbyt mile widziani w miastach, dlatego osiedlali się na terenach wiejskich, nieopodal Elbląga. Reprezentowana przez nich kultura rolna stała na wysokim poziomie, przez co bardzo przyczynili się do postępu stosunków agrarnych.

Emigranci z Holandii, Anglii i Niemiec zasilili grupę patrycjuszy, ale nie brakowało wśród nich również pospólstwa i biedoty miejskiej. Stale napływający do Elbląga Polacy i Prusacy, to głównie drobni kupcy, częściej rzemieślnicy, a także pospólstwo i biedota. Wśród Polaków nie brak było osób duchownych, żołnierzy i wartowników miejskich oraz pracowników służby miejskiej. Trzon patrycjatu stanowili przeważnie potomkowie dawnych osadników z Lubeki, na co dzień posługujących się językiem niemieckim, stopniowo jednak był on wypierany przez łacinę. Znajomość języka polskiego była dość powszechna wśród wszystkich grup mieszkańców. Świadczy to o dużym stopniu wpływów polskich. Narzucały ją potrzeby życia codziennego. Sami mieszkańcy Elbląga i okolic uważali się, jak reszta mieszkańców Prus, za „Prusaków”, a więc mieszkańców tej ziemi w granicach Rzeczypospolitej.

Elbląg był w tamtych czasach głównie miastem portowym, spełniającym funkcje pośrednika między polskimi producentami, a zamorskimi odbiorcami. Jednak bardzo korzystne warunki naturalne położenia Gdańska oraz umiejętne wykorzystanie sytuacji szybko doprowadziły do zmonopolizowania przez gdańszczan eksportu z Polski, a tym samym do osłabienia pozycji portu w Elblągu.

W celu zapanowania nad sytuacją król Kazimierz Jagiellończyk wyposażył Elbląg w przywilej elbląski w dniu 24 sierpnia 1457 roku, zapewniając miastu poważne rozszerzenie praw miejskich. Elbląg zachował prawo lubeckie i otrzymał wszelkie kompetencje sądownicze oraz mógł wydawać „Wilkierze”^{*}. Miasto uzyskało dobrze zagospodarowane tereny i rozrosło się do około 500 km² (do tej pory posiadało około 200 km²). Było to źródło poważnych wpływów pieniężnych, ale również korzystny rynek zbytu i zaopatrzenia. Przywileje nadane Elblągowi były zgodne z polityką Rzeczypospolitej, czyniąc Elbląg drugim po Gdańsku portem morskim Korony, pomimo, iż kupcy elbląscy byli bardziej aktywni na lądzie niż na morzu. Przez Elbląg przechodziło około 20 % handlu morskiego, skupiającego większość wymiany handlowej z Holendrami i Anglikami. Przywileje były zgodne z podstawowymi potrzebami mieszczan Elbląga i zachowały swą moc do 1772 roku.

2. Kompania Wschodnia

Pomyślnym okresem rozwoju handlu morskiego Elbląga stał się koniec XVI i początek XVII wieku, kiedy to Anglicy stworzyli tu swoją rezydencję handlową. Docierali oni do Elbląga już w XVI wieku, nigdy jednak te stosunki nie były tak bezpośrednie i daleko sięgające jak właśnie na przełomie XVI i XVII stulecia. Odbiło się to od razu na wielkości obrotów handlowych miasta, które wzrosły wówczas do 7% w stosunku do gdańskich. Dopiero w trzecim dziesięcioleciu XVII w. spadły ponownie do dawnego poziomu.

Bezpośrednią przyczyną usadowienia się Anglików w Elblągu była wojna Stefana Batorego z Gdańskiem. Na początku 1577 roku król ogłosił zakaz handlu z tym zbuntowanym wówczas miastem i uznał Elbląg za jedyny ośrodek wywozu z Polski drogą morską. Najważniejsze było jednak nadanie Elblągowi przywileju zezwalającego obcym kupcom przeprowadzenie w mieście operacji handlowych na własny rachunek. Było to istotne novum, znoszące krępujące dotychczas obcych kupców hanzeatyckie „prawo o gościach”. W związku z tym 17 sierpnia 1579 roku królowa angielska Elżbieta I wystawiła przywilej powołujący do życia Kompanię Wschodnią (*Eastland Company*), co okazało się początkiem wszechstronnego ożywienia Elbląga.

Osiedleni tu na podstawie obustronnych umów (mimo energicznych sprzeciwów patrycjatu gdańskiego) kupcy angielscy stali się zaczynem trwającego pół wieku okresu

^{*} niem. *Wilkúr*, w średniowieczu ustawy, które regulowały stosunki wewnętrzne w miastach, o lokacji na prawie niemieckim.

nadzwyczajnego rozkwitu miasta. Wprawdzie Batory, pogodzony wreszcie z Gdańskiem, nie zatwierdził elbląskiej rezydencji Anglików, ci jednak pozostali w Elblągu. Rozwinęli przede wszystkim intensywny handel i żeglugę. Do portu elbląskiego wchodziły statki z Londynu, Hull, Newcastle, Ipswich i z innych portów angielskich. Zawijały tu, co ważniejsze, w ilości znacznie przewyższającej liczbę statków angielskich notowanych w porcie gdańskim, przywożąc: „[...] przede wszystkim sukno, produkt wykształcającego się wówczas nowożytnego przemysłu Anglii, importowano także duże ilości wszelkiego rodzaju skór, żelazo, i wiele innych artykułów, zwłaszcza tzw. luksusowych. W zamian za to wywożono z Elbląga do Anglii artykuły będące dla tej ostatniej podstawą rozwoju jej przemysłu okrętowego i potęgi morskiej: smołę, dziegieć, potaż, drewno okrętowe, płótno żaglowe i wiele innych towarów, zakupywanych na terenie Polski.”¹

Elblążanie prowadzili w tym czasie wymianę handlową przede wszystkim z wielkimi miastami Korony: Poznaniem, Warszawą, Lublinem, Krakowem i Lwowem. Również z Królestwem miasto utrzymywało żywe kontakty, a „[...] dostarczano stamtąd różnorodne towary: len, mięso, jęczmień, chmiel, owies, siemię lniane, skóry surowe, konopie, lój, wańczas, bale okrętowe i inne. Kontakty były obustronne, gdyż z Elbląga dostarczano do Królewca (a stąd zapewne na Litwę) towary kolonialne, chemikalia, śledzie, płótna, sól i inne wyroby.”²

Lata najbujniejszej wymiany to przełom XVI i XVII wieku. Obliczano wówczas, że Anglicy i Szkoci handlujący w Polsce wełną, sukniem, galanterią i żelazem tworzyli olbrzymią armię, szacowaną na około 15 tys. osób. Bez pośrednictwa kupców elbląskich docierali do wszystkich zakątków kraju, wszędzie rozpowszechniając sławne sukno angielskie. Trafnie więc Zygmunt III w liście do króla angielskiego Jakuba I z 15 grudnia 1604 roku nazwał Kompanię Wschodnią „panią i wyrocznią handlu polskiego”³. Dodajmy, że była ona też „panią handlu” w porcie elbląskim. Miejscowe kupiectwo w pełni zdawało sobie sprawę z ogromnego znaczenia tego faktu. Widziało też, że Kompania była solą w oku zawistnych kupców gdańskich, którzy traktując Anglików jako niebezpiecznych dla siebie konkurentów, za wszelką cenę dążyli do usunięcia ich z Elbląga.

¹ S. Gierszewski, *Elbląg – przeszłość i teraźniejszość*, Gdańsk 1978, s. 80.

² J. Małeckie, *Związki handlowe miast polskich z Elblągiem w XV i I poł. XVI wieku*, „Rocznik Elbląski”, t. III (1973), s. 78.

³ W. Konopczyński, *Kwestia Bałtycka do XX wieku*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947, s. 94.

Walka o to, zapoczątkowana niezwykle ostrymi wystąpieniami gdańszczan w latach 1579-1585, ciągnęła się niemal przez całą pierwszą połowę XVII wieku. Dla pogębienia przeciwników handlowych, Gdańsk wykorzystywał wszelkie okazje. Przede wszystkim starał się wygrywać dla siebie rozluźnienie związków Elbląga z Hanżą, które w tym czasie były już daleko posunięte, zwłaszcza od momentu zniesienia „prawa o gościach”.

Zerwanie więzów Elbląga z Hanżą, jako następstwo penetracji kapitału angielskiego na Bałtyku, oficjalnie zadeklarowano już w 1603 roku. Elbląska rada miejska oświadczyła wówczas, że przynależność do Związku Miast Hanzeatyckich jest dla miasta bardzo niekorzystna, że Hanza doprowadziła do gospodarczej izolacji portu elbląskiego w strefie bałtyckiej. Sprawa znalazła swój ostateczny epilog w 1618 roku, kiedy to przedstawiciele miast hanzeatyckich rozpatrywali sprawę rezydencji angielskiej w Elblągu i uzyskanie tu przez nią prawa bezpośredniego handlu. Elbląg w czasie obrad zadeklarował wprawdzie chęć pozostania w związku, lecz pod warunkiem zatwierdzenia rezydencji. Odrzucenie tego warunku przez zjazd przesądziło sprawę, a tym samym miasto złożyło w ofierze Kompanii Wschodniej swoje blisko czterechsetletnie powiązania z Hanżą.

Na forum hanzeatyckim jednym z oponentów przeciwko elbląskiej rezydencji Anglików był oczywiście Gdańsk. Wielokrotnie występował on w tej roli na dworze królewskim u samego króla polskiego i u wielu dygnitarzy koronnych. Sprawę przypieczętowały jednak lata pierwszej wojny ze Szwedami, gdy Elbląg już w roku 1626 poddał się Gustawowi Adolfowi. Ta decyzja, podjęta ze względu na słabe ufortyfikowanie miasta, w zestawieniu z równoczesnym oporem Gdańska wobec wojsk szwedzkich stała się przyczyną nadania Elblągowi miana „zdrajcy króla i Korony”. Atmosferę potępienia przez polską opinię kapitulacji Elbląga natychmiast wykorzystał Gdańsk. Wygrywając też na uznaniu dla swojej postawy wobec Szwedów wystąpił z propozycją nadania mu monopolu handlu w Polsce i w Wielkim Księstwie Litewskim.

Moment nie mógł być lepiej wybrany, toteż Sejm Walny Koronny obradujący w Warszawie w 1628 roku podjął 27 czerwca odpowiednią uchwałę, na mocy której Gdańsk powtórnie stał się głównym portem Rzeczypospolitej. Patrycjat gdański uzyskał więc to, o co uparcie walczył od pół wieku. Kompania, obiekt zazdrości, przestała drażnić kupców nadmotławskich.

Władze elbląskie parokrotnie zapewniały listownie kierownictwo Kompanii Wschodniej o możliwości powrotu do dawnych stosunków, jednak szans na uchylenie uchwały sejmowej

z roku 1628 nie było. Bardziej trzeźwo oceniał to król angielski, czemu dał wyraz w liście do rady elbląskiej z 1640 roku. Podziękował za względy okazywane kupcom angielskim (których wielu i później zostało w Elblągu), zapewniał o swojej niezmiennej przyjaźni, ale zarazem potraktował swój list jako ostatni do rady elbląskiej, faktycznie zamykający ten rozdział dziejów miasta, który nazywany jest okresem wpływów angielskich.

3. Powolny regres handlu elbląskiego

Ciągle zmniejszanie się po 1626 roku obrotów handlowych w Elblągu i w związku z tym ubożenie miasta nie pozwoliły na wymagające ogromnego wysiłku finansowego systematyczne roboty pogłębiarskie, które zapewniłyby utrzymanie odpowiedniej głębokości szlaku wodnego. Duży wpływ na zły stan toru wodnego i redy portowej wywarła wojna polsko-szwedzka z lat 1626-1629, podczas której gdańszczanie z pomocą wojsk polskich zablokowali port, zatapiając w redzie skrzynie wypełnione kamieniami, co spowodowało znaczne szkody. W 1642 roku głębokość redy elbląskiej wynosiła zaledwie 4 stopy (1,21m).

Po zbudowaniu pogłębiarki w roku 1624 przystąpiono do prac regulujących. Udrożniono tor wodny na tyle „[...] że 22 sierpnia 1682 roku statek holenderski o tonażu 110 lasztów bez trudu mógł dojść do samego miasta [...]. W trzy lata później do portu wpłynął żaglowiec o tonażu 200 lasztów.”⁴

Niestety dalsze niekorzystne czynniki zewnętrzne (zmiany geohydrologiczne oraz ekonomiczne efekty wojny siedmioletniej) doprowadziły do tak fatalnego stanu toru wodnego, że koszty inwestycji przywracających odpowiednią żeglowność przerastały możliwości Elbląga. Zaistniała więc konieczność przeładunku towarów na łódzie i korzystania z frachtu.

Wolność żeglugi przez Cieśninę Pilawską była sprawą natury zasadniczej, toteż niezależnie od prób uzyskania ulg ze strony Prus Książęcych już w drugiej połowie XVII wieku, powzięto myśl o uniezależnieniu się od władz księstwa poprzez przekopanie Mierzei Wiślanej i założenie tam nowego portu. Plany takie podejmowano kilkakrotnie, np.: za panowania Jana Kazimierza po zakończeniu wojny ze Szwedami w 1660 roku oraz za czasów Jana III Sobieskiego, w latach 1766–1768. Do realizacji tych planów jednak nie doszło.

⁴ *Historia Elbląga*, t. II cz. 2, red. A. Groth, Gdańsk 1997, s. 80.

Wszystkie wymienione wyżej czynniki doprowadziły do tego, że port elbląski (podobnie jak braniewski), do roku 1772 pełnił funkcję pomocniczą dla potężnych sąsiadów, tj. Gdańska i Królewca. „*Obcy kontrahenci (ze względu na wyższe tu koszty) odwiedzali je w zasadzie, gdy nie mogli w Gdańsku czy w Królewcu znaleźć pełnego ładunku, albo, jak wskazują wahania obrotu w obu portach, gdy handel w Gdańsku lub Królewcu przeżywał perturbacje spowodowane względami natury gospodarczej lub politycznej.*”⁵

4. Zakończenie

Elbląg, który niegdyś posiadał własną, silną flotę handlową, służącą wymiennie na szlakach europejskich, na skutek dominacji gdańskiej stał się znów jedynie drugorzędny portem, niechętnie odwiedzany przez zagraniczne firmy armatorskie penetrujące morskie szlaki. Gdańsk odzyskał straconą na przełomie XVI i XVII wieku pozycję głównego, morskiego ośrodka wymiany z zagranicznymi kupcami. Elbląskie władze robiły wszystko, by miasto ponownie stanęło na nogi i liczyło się na międzynarodowej arenie gospodarczej, jednak ze względów na zły stan ekonomiczny i finansowy nie udało się osiągnąć zamierzonych celów. Upadek elbląskiego portu morskiego, zmniejszenie się jego obrotów oraz obsługa przede wszystkim najbliższego regionu, spowodowały regres zarówno na linii gospodarczej jak i kulturowej miasta.

Bibliografia:

1. S. Gierszewski, *Elbląg – przeszłość i teraźniejszość*, Gdańsk 1978.
2. W. Konopczyński, *Kwestia Bałtycka do XX wieku*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947.
3. J. Małecki, *Związki handlowe miast polskich z Elblągiem w XV i I poł. XVI wieku*, Rocznik Elbląski, t. III (1973), s. 63-85.
4. *Historia Elbląga*, t. II cz. 2, red. A. Groth, Gdańsk 1997.

Redakcja

Jarosław M. Gruzla

⁵ Tamże, s. 119.