

Stanisław Achremczyk

"Braunsberger Segelschiffe und ihre Reeder von 1760 bis 1863", Siegfried Fornacon, "Zeitschrift für die Geschichte Altertumskunde Ermland" Beiheft 7, 1987 : [recenzja]

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 1-4, 95-97

1990

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.

R E C E N Z J E i O M Ó W I E N I A

Siegfried Fornacon, *Braunsberger Segelschiffe und ihre Reeder von 1760 bis 1863, Zeitschrift für die Geschichte Altertumskunde Ermland, 1987, Beiheft 7.*

Braniewo ongiś największe i najważniejsze z miast warmińskich doczekało się wielu różnej wartości rozpraw naukowych. Historyków zajmujących się badaniem dziejów Warmii miasto to interesowało w sposób szczególny, nie można bowiem poznać przeszłości Warmii nie znając historii Braniewa. I gospodarczo, i politycznie Braniewo było szczególnie ważne dla biskupstwa warmińskiego. Nie widział Warmii bez Braniewa biskup Jan Stefan Wydźga, który rokował z elektorem brandenburskim Fryderykiem Wilhelmem o zwrot miasta biskupstwu i Polsce. Jak ważną rolę w gospodarczym organizmie Warmii pełniło Braniewo, nie trzeba zbytnio tłumaczyć. Było jedynym na Warmii portem morskim.

Dotychczas niewiele wiedziano o morskiej przeszłości Braniewa. Odkryły ją jakby na nowo artykuły Andrzeja Grotha i przypomniała o niej książka Siegfrieda Fornacona. Fornacon kilkanaście lat studiów poświęcił problematyce żaglowców i armatorów braniewskich. Interesowały go losy ludzi i statków, których macierzystym portem było Braniewo. Badania swe Fornacon zaprezentował w 16 szkicach i dodatkach źródłowych. Książka nie pretenduje do wyczerpania tematu. Daje ona obraz wrywkowy sprowadzający się do przedstawienia zdaniem autora spraw najważniejszych. Autor stanął przed barierą braku materiałów źródłowych. Mógłby ją w jakiś sposób pokonać, gdyby sięgnął do archiwaliów przechowywanych w Polsce. Otrzymaliśmy zatem książkę w postaci szkiców i to nie zawsze z sobą powiązanych.

Chronologicznie praca zamyka się w latach 1760—1863. Fornacon pragnął przedstawić sto lat działalności braniewskich armatorów. Data pierwsza ma uzasadnienie: jest to rok ukończenia budowy żaglowca „Die Weisse Schwan”. Dla daty drugiej, kończącej książkę, trudno znaleźć uzasadnienie. Port braniewski drugiej połowy XVIII w. nie miał takiego znaczenia jak np. w XVII czy XVI stuleciu. Próby wskrzeszenia koniunktury były z góry skazane na porażkę, Braniewo bowiem nie leży nad morzem. Miasto i port z Zalewem Wiślanym łączyła Pastęka. Stan wód tej kapryśnej rzeki uniemożliwiał zawijanie do Braniewa żaglowców o dużym tonażu. Również wysokie cła nakładane w Piławie na towary warmińskie utrudniały handel ze światem.

Fornacon oparł swą książkę przede wszystkim na literaturze. Wykorzystał cenne publikacje historyków warmińskich, które ukazały się przed wybuchem drugiej wojny światowej. Nie wykorzystał natomiast prac polskich historyków zwłaszcza Andrzeja Grotha¹. W Zeszytach Naukowych Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego bardzo ciekawy artykuł opublikowali Janina Wiśniewska i Józef Włodarski². Szkoda też, że Fornacon nie sięgnął do dostępnego mu artykułu Georga Mielcarczyka³. Pracę zuboża niewykorzystanie źródeł znajdujących się w archiwach Diecezji Warmińskiej w Olsztynie i Państwowym w Olsztynie.

Fornacon zaprezentował 10 sylwetek braniewskich armatorów poczynając od Joachima Bredschneidera, a kończąc na Ferdynandzie Kuckeinie. Są to szkice różnej

1 A. Groth, *Żegluga i handel morski Braniewa i Fromborka w latach 1638—1700*, Rocznik Elbląski, 1982, t. 9, ss. 9—32; tenże, *Ruch statków w porcie elbląskim w latach 1585—1700*, Rocznik Gdański, 1977, t. 37, ss. 39—65.

2 J. Wiśniewska, J. Włodarski, *Ustawa dla właścicieli szmak starego miasta Braniewa i ordynacja kompanii z 1599 roku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, 1982, nr 12, ss. 51—78.

3 G. Mielcarczyk, *Aus der Blütezeit des Braunsberger Handels. Der Königliche Kaufmann J. Österreich, Ostpreussenblatt, 1961, Folge 16.*

wartości. Interesujący jest artykuł o Joachimie Bredschneiderze i Ferdynandzie Kuckeinie. Pozostałe są krótkie i mało w nich faktografii. W biogramach armatorów z XVIII w. autor skoncentrował się na ich życiu i działalności natomiast w biogramach armatorów z w. XIX nacisk położył na charakterystykę żaglowców.

Książkę otwiera ciekawy szkic *Der Braunsberger Hafen*. Rzecz dotyczy obszaru położonego nad Pasłęką między Braniewem a Zalewem Wiślanym. Autor sięga w nim do osadnictwa czasów średniowiecza podkreślając, iż teren ten był zamieszkały przez ludność pruską. Świadczy o tym nazewnictwo rzek, wsi. Tak samo interesujący jest szkic poświęcony drodze wodnej łączącej Braniewo z Zalewem Wiślanym, czyli Pasłęce w jej dolnym biegu. Funkcjonowanie portu braniewskiego zależało od stanu jej wód. Fornacon pisze o tym, jak trudno było utrzymać właściwą głębokość Pasłęki. Pogłębiano ją, by zachować żeglowność. Autor podaje jednak wyrywkowe informacje z czasów średniowiecza i schyłku XIX w., pomijając całe stulecie. Port braniewski stracił na znaczeniu z chwilą, gdy w żegludze pojawiły się statki o dużej nośności. Większe żaglowce z pełnym ładunkiem nie mogły dopłynąć do miasta. Materiały źródłowe wzmiankują o zatrzymywaniu się statków na Głębi Piławskiej, gdzie je rozładowywano i załadowywano za pomocą bordyn. Badania Andrzeja Grotha dowodzą, iż bezpośrednio do portu braniewskiego wchodziło niewiele statków. Dopłynąć z pełnym obciążeniem mogły tylko niewielkie statki o nośności nie przekraczającej 40 łasztów. Największa jednostka, która w drugiej połowie XVII wieku zawinęła do portu braniewskiego, liczyła 120 łasztów nośności⁴. Trudności nawigacyjne sprawiały, że w porcie braniewskim był mały ruch. Zaplecze portowe w Braniewie w porównaniu z Królewcem czy Elblągiem było niewielkie, a i kupiectwo braniewskie nie dorównywało zasobami finansowymi elbląskiemu czy królewieckiemu. Z badań Andrzeja Grotha wynika, że właściwym portem Braniewa była Piława. Fornacon wprawdzie pisał o tych sprawach, ale niedostatecznie podkreślał ich ważność. Ilustracją mogą być dane o najwyższym i najniższym stanie wody na Pasłęce w pierwszej połowie XIX w. Otóż najwyższy przybór wód zanotowano w grudniu 1824 r. — wynosił on 361 cm. Najniższy w lipcu 1830 r. wynosił tylko 63 cm. Średnia głębokość Pasłęki przekraczała nieco metr.

Do pierwszych armatorów braniewskich zaliczył autor Joachima Bredschneidera. Bredschneider obywatel Nowego, a później Starego Miasta Braniewa zdecydował się budować żaglowiec w Braniewie. Zadania tego podjął się Jakub Helske. Mimo trudności i sprzeciwów władz Starego Miasta, w 1760 r. zbudowano statek nazwany „Die Weisse Schwan” — Biały Łabędź. Z pomocą Bredschneiderowi przyszedł kanonik warmiński Tomasz Szczepański w nadziei, że statek będzie woził zboże kapitulne i biskupie do Gdańska.

Bredschneider miał poważnych konkurentów — o których w osobnych szkicach — Klemensa i Antoniego Hanmannów oraz Georga Lunitza. Hanmannowie należeli do najbogatszych mieszkańców Braniewa, zostając armatorami podnieśli znaczenie rodziny. Georg Lunitz również zaliczany był do zamożniejszych braniewian. Byli to jednak armatorzy na małą skalę. Dopiero Johann Östreich nadał handlowi braniewskiemu nowe ramy i nowy rozmach. Był uczniem kolegium w Braniewie i absolwentem uniwersytetu w Królewcu. Fascynowała go wówczas filozofia Kanta. Po studiach powrócił do Braniewa stając się z biegiem czasu właścicielem dużej firmy handlowej specjalizującej się w sprzedaży przędzy lnianej. Rozwinął firmę wspaniale. Został też armatorem. Statki jego pływały z przędzą lnianą i innymi towarami do Anglii. Fornacon zajął się szerzej losem tych żaglowców. Statki „Braunsberg” i „Vigillante” przystąpiły sylwetkę Östreicha. W tym samym czasie w Braniewie działali armatorzy Heinrich Barth, współpracujący z Johannem Östreichem, Johann Kutschkow i Drews.

4 A. Groth, *Żegluga i handel morski Braniewa i Fromborka*, s. 11.

Na początku XIX w. pojawiły się w tej branży nazwiska — Simon Stampe i Ferdynand Kuckein. Pierwszy pochodził z Schlezwiku-Holsztyna, drugi z Bartoszyc. Większe znaczenie zdobył Ferdynand Kuckein. Autor zastanawia się co skłoniło Kuckeina do osiedlenia się w Braniewie. Wydaje się, że Johann Östreich ściągnął go do tego miasta i ułatwił mu karierę. Kuckein, ewangelik, przybył do katolickiego Braniewa w 1800 r. ożenił się z Eleonorą Dorotą Herzog. Miał kilka statków. Zawijały one do prawie wszystkich większych portów europejskich. Fornacon szczegółowo wyliczył rejsy żaglowca „Braunsberg”. Z Prus Wschodnich z lnem, przędzą i zbożem najczęściej pływał on do portów angielskich. Do Prus Wschodnich przywoził węgiel, żelazo, sól. Podobne towary wywoziły i przywoziły żaglowce „Borussia”, „Olivia”, „Arthur”.

Bryg „Bürgerin” i galea „Passarge” są bohaterami osobnych szkiców. Dotknął również autor problemów żeglugi wewnętrznej na Zalewie Wiślanym, którą rozwinął Ferdynand Kuckein.

Bardzo mało pisze Fornacon o budowaniu statków w Braniewie. Wzmiankuje o stoczniach braniewskich już w średniowieczu. Szkic na ten temat nie wyczerpuje go w całości, ponieważ autor oparł go na materiale wybranym fragmentarycznie.

Uzupełniają książkę materiały statystyczne i bardzo ciekawy szkic o obyczajach marynarzy. Szkoda, że autor nie znał artykułu Wiśniewskiej i Włodarskiego (por. przyp. 3), który wzbogaciłby szkic. Dodatek zawiera wykazy rejsów braniewskich statków. Najczęściej zawijały one do portów angielskich, francuskich, hiszpańskich, północnoamerykańskich, a nawet egipskich.

Rozprawa niewątpliwie wzbogaciła naszą wiedzę o Braniewie i Warmii, zwłaszcza w w. XIX. Temat podjęty przez autora jest ważnym składnikiem gospodarczych dziejów Warmii. Powinien być kontynuowany w badaniach naukowych. Funkcjonowanie portu braniewskiego, zwłaszcza w czasach średniowiecza i nowożytnych, wciąż czeka na opracowanie. Omawiana książka będzie przydatna tym, którzy podejmą się studiów nad morską przeszłością Braniewa.

Stanisław Achremczyk

Bożena Garszczyńska, *Epistolografia Ignacego Krasickiego*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, Słupsk 1987, 238 ss.

Ignacy Krasicki stale budzi zainteresowania historyków i historyków literatury. Jego działalność jako biskupa i jako literata oceniana jest bez mała od ponad dwustu lat. Już współcześni nie szczędzili biskupowi krytyki i pochwał. Wiele pisano o poetyckich i pisarskich dokonaniach księcia warmińskiego, mniej o działalności administracyjnej, politycznej, wcale o duszpasterskiej. W badaniach wykorzystywano bogatą korespondencję Krasickiego. Historycy analizowali ją pod kątem wydarzeń politycznych, historycy literatury doszukiwali się w niej informacji o działalności pisarskiej Krasickiego. Jak do tej pory nikt szerzej nie zainteresował się epistologafią naszego biskupa, a przecież jest to wdzięczny temat badań i pomaga jeszcze lepiej poznać jego osobowość. Wydaną drukiem w 1958 r. korespondencję biskupa wykorzystywano na rozmaite sposoby i do przeróżnych tematów, ale sama w sobie nie była przedmiotem opracowań. Stąd z zadowoleniem należy powitać pracę Bożeny Garszczyńskiej poświęconą tylko epistologafii Krasickiego. Konstrukcja pracy nie budzi większych zastrzeżeń. Autorka prowadzi wykład jasny ubarwany starannie i trafnie dobranymi cytatami. Szkoda, że niektóre rozdziały są tak skrótowo napisane.

Książka składa się z dziewięciu rozdziałów: *Świadomość sztuki epistolograficznej epoki i Krasickiego*, *Epistolografia Krasickiego jako zjawisko kulturowe*, *Stan ilościowy*