

ZYGMUNT SZULTKA*

Słupsk

HANDEL MORSKI I PORTY BRANDENBURGII-PRUS W DRUGIEJ POŁOWIE XVII I W XVIII WIEKU

Słowa kluczowe: polityka merkantylna w Brandenburgii-Prusach, handel morski w państwie brandenbursko-pruskim, porty morskie

Streszczenie

W latach 1648–1653 Hohenzollernowie brandenburscy osiągnęli wielowiekowy cel swej polityki zagranicznej – uzyskali bezpośredni dostęp do morza, ale korzyści handlowe z tego płynące, bez ujścia Odry i Szczecina, były symboliczne. Kontynuowali więc walkę aż do całkowitego opanowania ujścia Odry i Szczecina w 1720 r. Stworzyło to zupełnie nowe możliwości rozwoju handlu morskiego. Selektywny merkantylizm, jego specyficzne pruskie zabarwienie, miał łagodzić rozczłonkowanie państwa, stanowiącego faktycznie trzy organizmy gospodarcze. Priorytety pierwszego sektora gospodarczego i handlu wewnętrznego powodowały, że w tym historycznym momencie Prusy nie były zdolne włączyć się w nurt bałtyckiego handlu morskiego z uwagi na słabość kapitałową kupiectwa i niekonkurencyjność pruskich wyrobów rzemieślniczo-manufakturowych, zbywanych z tego powodu na wschodzie. Do 1740 r. Prusy posiadały ujemny bilans handlu zagranicznego, z eksportem, w którym dominowały nieprzetworzone produkty rolno-leśne. Kupiectwo pruskich ośrodków portowych ograniczało się do pośrednictwa między europejskimi armatorami a zapleczem portowym, poza którym pozostawał Śląsk, ponieważ problemy handlu odrzańskiego były wówczas dalekie od konkurencyjnego

* Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Historii i Politologii, zygmuntszultka@wp.pl.

względem Łaby rozwiązania. Armia i finanse pozostawały priorytetami politycznymi Fryderyka II – jak za czasów jego ojca. Cele gospodarcze realizował on jednak, wykorzystując szerszy wachlarz metod i środków. Dodatni bilans handlu zagranicznego, w którym wymiana morska odgrywała nieporównywalnie większą niż dotąd rolę, uczynił on naczelną zasadą swojej polityki handlowej, aktualnej aż do 1806 r., chociaż po 1786 r. realizowanej z mniejszą konsekwencją. Z tej doktryny wypływała doktryna handlowego szkodenia sąsiadom na wszystkie możliwe sposoby, co doprowadziło do handlowo-celnych wojen z Saksonią, Austrią i Polską. Z tą ostatnią, zwłaszcza po 1772 r., kiedy to Fryderyk II uczynił z Rzeczypospolitej kolonialny rynek zbytu. Osiągnięciu dodatniego bilansu handlowego służyły: protekcyjizm, zamorski handel kolonialny, wzrastający udział portów pruskich w handlu bałtyckim i europejskim. Łącznie sprawiło to, że pod koniec panowania Fryderyka II nadwyżka w handlu zagranicznym Prus wynosiła 5 mln talarów. W wymianie coraz większy udział miał handel morski. Na przełomie wieków XVIII i XIX największymi pruskimi portami były: Gdańsk i Szczecin, a następnie Królewiec, któremu ustępowały Elbląg i Kłajpeda.

Wdrażanie dyrektywy merkantylistycznej w Brandenburgii-Prusach wiąże się z osobą elektora Fryderyka Wilhelma (1640–1688), dla którego celem nadrzędnym była budowa silnego, niezależnego, jednolitego i autorytarnie rządzonego państwa. Cel ten realizował w stałej konfrontacji ze stanami, rozbudowując i umacniając centralną administrację i armię, oraz drogą szerokich reform finansowo-gospodarczych i ustrojowo-prawnych w duchu unifikacyjnym. W tym szerokim wachlarzu reform preferowane były sprawy finansowo-podatkowe – nowe podatki, które określały główne kierunki rozwoju gospodarczego. Troska o jak najszybszy wzrost dochodów państwa wyznaczała działania stymulujące rozwój manufaktur i nowych gałęzi wytwórczości, przerób krajowych surowców w kraju, zakazy ich eksportu oraz importu artykułów luksusowych. Działaniom tym, najdynamiczniejszym i najszerszym w ostatnich latach życia elektora, podporządkowana była polityka celna i podatkowa, preferująca rozwój krajowej produkcji i rynku wewnętrznego. Można powiedzieć, że polityka elektora Fryderyka Wilhelma była klasycznym przykładem nie tyle merkantylizmu, ile kameralizmu, czyli teorii i praktycznych działań mających na celu zwiększenie dochodów państwa, m.in. przez progresywny rozwój krajowej wytwórczości rzemieślniczo-manufakturowej i wymiany handlowej¹.

¹ F. Blaich, *Die Epoche des Merkantilismus*, Wiesbaden 1973, s. 172–174; K.H. Kaufhold, *Die Wirtschaft: Vom Merkantilismus zur Industrialisierung*, [w:] *Preussen-Ploetz. Eine historische Bilanz in Daten und Deutungen*, hrsg. v. M. Schlenke, Freiburg–Würzburg 1983, s. 78;

Chociaż pojęcie „polityka morska” nie funkcjonowało w życiu politycznym i gospodarczym Brandenburgii-Prus w drugiej połowie XVII i w XVIII w., gdyż wymiana morska i związane z nią sprawy portów były elementem polityki handlowej, głównie handlu zewnętrznego², to rozumiejąc przez nie działania władz państwowych mające na celu posiadanie dostępu do morza w celu jak najefektywniejszego jego wykorzystania dla progresywnego rozwoju gospodarczego kraju³, stwierdzić można, że polityka ta za elektora Fryderyka Wilhelma była żywa jak za żadnego innego władcy w interesującym nas okresie. Myśl dotycząca morza miała wybitnie polityczne zabarwienie. Elektor Fryderyk Wilhelm, pod wpływem swoich i holenderskich doświadczeń handlowych i morskich, przez cały okres rządów konsekwentnie dążył do jak najszerzego dostępu do morza, aby osiągnąć z niego jak najwyższe dochody, gdyż jego polityka handlowo-celna najczęściej była bardziej hamulcem niż stymulatorem wymiany zewnętrznej, w tym handlu morskiego i rozwoju portów.

Obejmując w 1640 r. władzę, liczył, i do 1648 r. usilnie zabiegał, aby zgodnie z brandenburskimi prawami sukcesyjnymi do Księstwa Pomorskiego po zakończeniu trwającej wojny trzydziestoletniej (1618–1648) spełniło się odwieczne pragnienie jego poprzedników – tzn. żeby Brandenburgia przejęła władztwo Gryfitów z dolnym biegiem Odry i Szczecinem, uzyskując bezpośredni dostęp do morza. Chociaż traktat westfalski w 1648 r. rachuby te przekreślił, to elektor kontynuował, zakończoną porażką, walkę dyplomatyczną o Szczecin aż do 1653 r. Niepowodzenia te nie skłoniły go do rezygnacji z morskich planów; przeciwnie

B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001, s. 411 i n.; O. Hintze, *Die Hohenzollern und ihr Werk*, 4. Aufl., Berlin 1915, s. 181 i n.; O. Büsch, *Die Militarisierung von Staat und Gesellschaft in alten Preussen*, [w:] *Preussen – Versuch einer Bilanz. Katalog in fünf Bänden*, Reinbek b. Hamburg 1981, s. 47 i n.; T. Würtenberger, *Die Planung im kameralistischen Staat*, [w:] *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985, s. 455 i n.; H. Rachel, *Der Merkantilismus in Brandenburg-Preußen*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte” 1927, Bd. 40, s. 225 i n.

² E. Włodarczyk, *Czy Prusy prowadziły własną politykę morską?*, [w:] *Dzieje Brandenburgii i Prus w historiografii*, red. B. Wachowiak, Warszawa–Poznań 1989, s. 234 i n.; tenże, *Wokół problemów pruskiej polityki morskiej w XVIII i XIX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 4, s. 43 i n.

³ Por. R. Wapiński, *Myśl polityczna i polityka morska w latach 1870–1970*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, 2, s. 79 i n.; B. Dopierała, *Gospodarka morska na ziemiach polskich w stuleciu 1870–1970 (Przegląd badań i postulaty badawcze)*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, 2, s. 63 i n.; tenże, *Wokół koncepcji polskiej polityki morskiej (1930–1939)*, „Najnowsze Dzieje Polski” 1967, t. 11, s. 79 i n.; W. Czaplinski, *Polityka morska Polski w XVI i XVII wieku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, nr 2, s. 26.

– w latach 1651–1652 żywo rozważano nierealistyczną i niezrealizowaną koncepcję wejścia na szlaki handlu dalekomorskiego za pośrednictwem projektowanego Towarzystwa dla Handlu z Indiami Wschodnimi, którego głównym portem miała być peryferyjnie położona Piława⁴. Kiedy jednak w czasie wojny północnej 1655–1660 Fryderyk Wilhelm dojrzał okazję do zbrojnego zawładnięcia ujścia Odry ze Szczecinem, skorzystał z niej. Przejęcie w 1648/1653 r. prawobrzeżnej części zniesionego Księstwa Pomorskiego, z czterema małymi portami w złym stanie technicznym, obłożonymi szwedzkimi licencjami, dla udziału Brandenburgii w handlu morskim było bez większego znaczenia. Dopiero pokój w 1660 r. uświadomił mu, że jego rywalizacja ze Szwecją o Szczecin skazana jest na niepowodzenie⁵ i skłonił go do koncentracji uwagi na Brandenburgii.

Powiązania komunikacyjne Brandenburgii z morzem i problemy handlu morskiego w 1660 r. były podobne jak przed wojną trzydziestoletnią. Głównym problemem pozostawał brak bezpośredniego dostępu do morza. Prawie cała Marchia Elektorska za pośrednictwem Haweli, Sprewy i Łaby stanowiła zaplecze handlowe największego portu państwa brandenburskiego, mianowicie hamburskiego. Jedynie północno-wschodnia jej część i Nowa Marchia związane były ze szwedzkim portem w Szczecinie, cieszącym się prawem składu i w tym zakresie rywalizującym z brandenburskim Frankfurtem n. Odrą, co wymianie handlowej zupełnie nie służyło. Ten stan rzeczy elektor zmienił przez budowę w latach 1662–1668/69 Kanału Miłoradzkiego, łączącego Odrę ze Sprawą. Dzięki niemu nastąpiło ożywienie wymiany handlowej Brandenburgii z Hamburgiem i co jeszcze ważniejsze – Śląsk przez Berlin otrzymał wodne połączenie z Hamburgiem, które poważnie wpłynęło na zmniejszenie śląskiego tranzytu przez Saksonię. Nowy szlak komunikacyjny miał również bardzo duże znaczenie dla Berlina, w którym – ze względów technicznych – odbywał się przeładunek towarów z mniejszych łodzi na większe. Dzięki nowym cłom i wpływom z innych

⁴ Z. Szultka, *Stosunek społeczeństwa Pomorza Zachodniego do pomorskich praw sukcesyjnych Brandenburgii w latach 1627–1648/1653*, cz. II, „Zapiski Historyczne” 1989, t. 54, z. 1, s. 25 i n.; E. Opgenoorth, *Friedrich Wilhelm. Der Grosse Kurfürst von Brandenburg. Eine politische Biographie*, Bd. 1, Göttingen 1971, s. 179, 256; B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii-Prus...*, dz. cyt., s. 503.

⁵ B. Wachowiak, *Szczecin w okresie przewagi państwa feudalnego 1478–1713*, [w:] *Dzieje Szczecina. Wiek X–1805*, red. G. Labuda, t. 2, Warszawa–Poznań 1985, s. 424 i n.; Z. Szultka, *Pomorze Zachodnie w okresie rywalizacji szwedzko-brandenburskiej o Szczecin i ujście Odry*, [w:] *Historia Pomorza*, red. G. Labuda, t. 2 (do roku 1815), cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, oprac. Z. Szultka, H. Lesiński, przy współudziale D. Łukaszewicza, A. Wielopolskiego, Poznań 2003, s. 281 i n.

opłat dochody elektora znacząco wzrosły. Ta bardzo poważna i trwała inwestycja wyznaczała kierunek rozwoju komunikacji wewnętrznej (ryнку wewnętrznego) całego kraju na dziesięciolecie. Zaszkoziła natomiast wymianie handlowej omijanemu odtąd Frankfurtowi n. Odrą, której nie było w stanie zrównoważyć przekształcenie miejscowych jarmarków w targi, niewytrzymujące konkurencji z lipskimi⁶.

Budowa kanału Odra–Sprewa wzmocniła pozycję Brandenburgii w rywalizacji ze Szwecją, prowadzącą na kontynencie taką samą jak elektor politykę celno-handlową. Miała też antyszwedzkie zabarwienie, gdyż wydatnie pomniejszała zaplecze handlowe portu szczecińskiego. Postanowienia traktatu westfalskiego i szczecińskiego recesu granicznego z 1653 r. w sprawie wymiany handlowej, w praktyce od ich podpisania pozostawały martwą literą. Podwyższanie ceł rzecznych i lądowych przez Brandenburgię od 1660 r. spowodowało izolację portu szczecińskiego od jego zaplecza handlowego, gdyż utracił on rynki Brandenburgii, polski i śląski. Stosunki handlowe Brandenburgii ze Szwecją przybierały charakter wojny handlowej, zwłaszcza po 1679 r., tj. po nieudanej próbie przejścia Szczecina przez elektora w czasie wojny szwedzko-brandenburskiej 1674–1679. W 1680 r. zrodziła się zupełnie nowa, osobliwa i jak się okazało, nie-realistyczna inicjatywa całkowitego odcięcia Szczecina od jego brandenburskiego i wielkopolskiego zaplecza handlowego, mianowicie połączenia rzeki Noteci z portem wojennym w Kołobrzegu przez budowę kanałów i dostosowanie do żeglugi rzek Drawy i Regi oraz skierowania tej ostatniej do kołobrzeskiego portu wojennego. W ramach projektu przeprowadzono prace budowlane i pogłębiające w porcie w celu zwiększenia jego funkcjonalności i umożliwienia zawijania do niego statkom średniej wielkości. Projekt ten, dobrze oddający morskie ambicje Brandenburgii, wprawdzie nie doczekał się realizacji ze względów technicznych i finansowych, spowodował jednak pewne ożywienie handlu morskiego Kołobrzegu oraz skłonił Szwecję do podobnych działań na rzecz portu szczecińskiego. Ich istotą były ulgi celne i ułatwienia handlowe mające na celu intensyfikację

⁶ J. Schultze, *Geschichte der Mark Brandenburg*, Bd. 5: *Von 1648 zu ihrer Auflösung und dem Ende ihrer Institutionen*, Berlin 1969, s. 45–47; H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzise-politik Brandenburg-Preussen bis 1713*, Bd. 1, Berlin 1911, s. 120 i n., 163 i n., 199 i n., 219 i n.; B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii-Prus...*, dz. cyt., s. 497 i n.; W. Tietze, *Die Oderschiffart*, Leipzig 1907, s. 14 i n.; O. Teubert, *Die Binnenschiffahrt*, Bd. 1, Leipzig 1912, s. 23 i n.

wymiany handlowej Szczecina ze Szwecją i innymi portami. Okazały się skuteczne, bo od końca lat 80. XVII w. nastąpiło pewne ożywienie żeglugi w porcie szczecińskim⁷.

Te i inne czynniki spowodowały, że przeładunki towarowe w szczecińskim porcie w okresie szwedzkim były około 45% niższe niż przed wojną trzydziestoletnią; najwyższe w pierwszym dziesięcioleciu po 1648 r. oraz od końca lat 80. XVII w. do 1740 r. Szczecin zszedł do rzędu średniej wielkości portów bałtyckich. Największy spadek obrotów nastąpił z portami położonymi na zachód od cieśnin sundzkich oraz Rzeszy. Dominowała wymiana handlowa ze Skandynawią (ok. 40%), od końca XVII w. uległy ożywieniu kontakty z Rygą. Głównym artykułem wywozowym pozostało zboże, dalej mąka, sól, groch, artykuły gospodarki leśnej oraz do lat 90. XVII w. śląskie płótno. W imporcie najważniejszą rolę odgrywały: sól, ryby morskie – głównie solone śledzie – tran, wino – głównie francuskie – sery, cukier, artykuły korzenne oraz żelazo i barwniki⁸.

Rozwój handlu morskiego Kołobrzegu i pozostałych małych portów Pomorza brandenburskiego – Trzebiatowa (Regoujścia), Darłowa i Ustki/Słupska – w drugiej połowie XVII w. wykazywał wiele podobieństw, ale też różnice. Jedynie Kołobrzeg zaliczał się do średnich portów bałtyckich; utrzymywał wymianę z około 20 portami bałtyckimi i kilkoma na wybrzeżu Morza Północnego, głównie z Amsterdamem. Jego najważniejsza rola i znaczenie wynikały stąd, że posiadał największe zaplecze gospodarcze, sięgające północnej Wielkopolski, najszybciej odbudował ze zniszczeń wojny trzydziestoletniej strukturę techniczną portu,

⁷ Źródła do kaszubsko-polskich aspektów dziejów Pomorza Zachodniego do roku 1945, red. B. Wachowiak, t. 2: *Pomorze Zachodnie w państwie brandenbursko-pruskim (1653–1815)*, oprac. Z. Szultka, Poznań–Gdańsk 2006, s. 59 i n., 69 i n.; B. Wachowiak, *Szczecin w okresie przewagi...*, dz. cyt., s. 422 i n.; tenże, *Wybrane problemy handlu warciańsko-odrzańskiego w latach 1618–1750*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2011, z. 2, s. 55 i n.; R. Gaziński, *Z dziejów stosunków gospodarczych między Szwecją a Prusami: spór o handel na Pianie i Świnie w latach 1720–1763*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1992, z. 1, s. 39 i n.; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte 1572–1813*, T. 1, „Baltische Studien” 1965, Bd. 51, s. 61 i n.; H. Lesiński, *Przemiany w stosunkach handlowych miast Pomorza Zachodniego w drugiej połowie XVII i początkach XVIII wieku*, [w:] *Historia Pomorza*, dz. cyt., t. 2, cz. 3, s. 189 i n., 211 i n.

⁸ W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte 1572–1813*, T. 1, dz. cyt., s. 65–66; H. Lesiński, *Handel morski Szczecina w okresie szwedzkim 1639–1713*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1985, t. 31 [1989], s. 237 i n.; tenże, *Der Seehandel Szczecins zur Schwedenzeit in den Jahren 1630–1713*, „Jahrbuch für Regionalgeschichte” 1988, s. 131 i n.; tenże, *Przemiany w stosunkach handlowych...*, dz. cyt., s. 189 i n.; B. Wachowiak, *Wybrane problemy...*, dz. cyt., s. 58 i n.; tenże, *Szczecin w okresie przewagi feudalnej...*, dz. cyt., s. 396 i n.; S. Hoszowski, *Handel Gdańska w okresie XV–XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie 1960, z. 11, s. 38; K. Chojnacka, *Handel na Warcie i Odrze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, do druku przysposobił B. Wachowiak, Poznań 2007, s. 216 i n.

dzięki czemu mogły zawiązać do niego statki średniej wielkości (50–80-lasztowe). To z kolei powodowało, że stał się pośrednikiem handlowym między sąsiadującymi małymi portami, które zaopatrywały się w nim lub Lubece w artykuły importowane oraz zbywały swoje nadwyżki handlowe. Małe porty, do których w latach 60.–70. XVII w. zawiązało rocznie 20 (Ustka, Trzebiatów) czy 35 statków (Darłowo), dysponujące 2–3 jednostkami średniej wielkości, ze względów kapitałowych i technicznych ograniczały się do żeglugi kabotażowej i – jak Stargard (Inoujście) – wycofały się ze szlaków pełnomorskich. Kołobrzeg natomiast tradycyjnie koncentrował wymianę na Skandynawii (40% jednostek wchodzących i wychodzących), pod koniec XVII w. ożywił wymianę z portami Prus Książęcych i Rygą, a po 1710 r. z zachodnioeuropejskimi (*sic!*). Struktura jego obrotów oraz sąsiednich małych portów była bardzo podobna. Kształtowały ją podaż i popyt zaplecza, a także od lat 70. XVII w. w coraz wyraźniejszym zakresie nakazy i zakazy oraz polityka celna centralnych władz Brandenburgii-Prus. W eksporcie najważniejszą rolę odgrywały artykuły rolno-leśne, ale zboża wywożono coraz mniej. Oprócz tego wymienić należy: mąkę, słoń, piwo, owoce, skóry, wełnę, artykuły sukiennicze oraz drewno i jego wyroby. Przywożono głównie ryby morskie, żelazo, chemikalia, materiały budowlane, zwierzęta hodowlane oraz artykuły korzenne i luksusowe⁹.

Nie były elektorowi Fryderykowi Wilhelmowi obojętne Prusy Książęce, których od 1657 r. stał się suwerennym władcą. Dał temu wyraz w swoim testamentie politycznym z 1667 r. W czasie wojny północnej (1655–1660) Prusy Książęce poniosły one dotkliwe straty demograficzne i zniszczenia materialne. Elektor w 1661 r. powołał specjalną komisję dla zbadania i ułożenia ich spraw handlowych, a zwłaszcza Królewca, ale jej efekty były znikome. Wprawdzie Królewiec pozostawał największym portem państwa brandenburskiego, ale jego żegluga i obroty w drugiej połowie XVII w. zmalały o około 100% w porównaniu

⁹ H. Lesiński, *Przemiany w stosunkach handlowych...*, dz. cyt., s. 209 i n.; tenże, *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku*, Szczecin 1982, s. 113 i n., 175 i n., 215 i n.; tenże, *Rozwój handlu morskiego Kołobrzegu z krajami Skandynawii w XVII i XVIII wieku*, [w:] *Ars Historica. Prace z dziejów powszechnych i Polski*, Poznań 1976, s. 635 i n.; tenże, *Rozwój floty i zasięg geograficzny żeglugi morskiej miast zachodniopomorskich w latach 1648–1720*, „Szczeciński Rocznik Naukowy” 1989, R. 4, z. 1, s. 10 i n.; H. Lesiński, Z. Szultka, *Porty pomorskie między Odrą i Lebą oraz ich zaplecze gospodarcze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, [w:] *Pamiętnik XIV Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich*, t. 2, Toruń 1994, s. 220 i n.; B. Wachowiak, *Miasta po wojnie trzydziestoletniej w warunkach polityki merkantylnej*, [w:] tenże, *Dzieje Brandenburgii-Prus*, dz. cyt., s. 499; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie drugiej wojny światowej*, Warszawa–Poznań 1962, s. 172 i n., 285 i n.; Z. Szultka, *Port w Ustce do końca XVIII wieku*, „Rocznik Koszaliński” 1977, nr 13, s. 82 i n.

ze stanem sprzed 1630 r., kiedy Królewiec był największym eksporterem klepki, trzecim – popiołu, lnu i konopi, a zboże wywożone z tego portu przez cieśniny sundzkie stanowiło 11% całości wywozu (1562–1657). W latach 1621–1629 w Piławie średnio rocznie notowano 676 statków, w 1630–1650 – około 400, a w 1660–1680 – około 300. Skutkiem tego bilans obrotów handlowych już od połowy lat 20. XVII w. był ujemny. W następnych latach deficyt wzrastał, chociaż bliższe i dalsze zaplecze handlowe królewieckiego portu było wyjątkowo stabilne. Złożyły się na to przyczyny subiektywne, jak wysokie opłaty celne i portowe, prawo składu Królewca, słabość kapitałowa jego kupiectwa, ograniczającego się do pośrednictwa handlowego między zapleczem a kupiectwem holenderskim i angielskim, oraz przyczyny obiektywne, jak straty demograficzne i zniszczenia materialne bezpośredniego (Warmia, Prusy Książęce) i dalszego (polskiego, litewskiego i białoruskiego) zaplecza handlowego, stanowiącego rozległe dorzecze Niemna, regres gospodarczy, niekorzystne warunki żeglugowe portu królewieckiego z ujściem Pregoty, przyznanie Kłajpedzie prawa wolnego handlu (1657), zmiany w handlu bałtyckim – coraz wyraźniejsza dominacja kupców i armatorów holenderskich i angielskich, również w wymianie z Rosją (Ryga, Narew), z którymi kupcy królewieccy nie byli w stanie konkurować, chociaż cieszyli się wolnością handlową, nawet w zakresie eksportu zboża. Właśnie głęboki spadek eksportu zboża, pięciokrotnie mniejszego niż Gdańska, był najważniejszą przyczyną kryzysu żeglugi i obrotów portu królewieckiego od połowy XVII do lat 80. XVIII w. Wprawdzie regulacja i pogłębienie drogi wodnej między Piławą a Królewcem w latach 1681–1683 oraz budowa kanału łączącego rzeki Gilge i Daimie w latach 1689–1697 wpłynęły na ich ożywienie, ale progresywnych przemian za sobą zrazu nie pociągnęły. Dopiero od trzeciej dekady XVIII w. nastąpił wyraźniejszy wzrost.

Głównymi artykułami wywozonymi z Królewca – oprócz zboża i jego przetworów – było drewno i wyroby drewniane, len, konopie, siemię lniane, wosk, łój, surowe skóry, futra, natomiast importowanymi – sól francuska i hiszpańska, ryby morskie, zwłaszcza solone śledzie, wino, kawa, artykuły korzenne, owoce cytrusowe oraz metale i artykuły tekstylne¹⁰.

¹⁰ F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg*, Bd. 1, Köln–Graz 1965, s. 519–520; tenże, *Königsberg als Hafen- und Handelsstadt*, [w:] *Studien zur Geschichte Preussenlandes*, Marburg 1963, s. 313; H. Meier, *Beiträge zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs*, „Neue Preussische Provinzial-Blätter” 1864, Bd. 9 (67), s. 216–218, tabele; A. Groth, *Port w Królewcu – jego funkcje i zaplecze w XVI–XVIII wieku*, „Słupskie Studia Historyczne” 2007, nr 13, s. 199 i n.; J. Sembritzki, *Geschichte der Königlich-See- und Handelsstadt Memel*, 2. Auf., Memel 1926,

Wyrazem nierealistycznego naśladownictwa Niderlandów przez elektora Fryderyka Wilhelma była próba włączenia się Brandenburgii w poczet państw kolonialnych, prowadzących morski handel dalekosiężny. W 1682 r. w Piławie założono Brandenbursko-Afrykańską Kompanię Handlową, spółkę dysponującą kapitałem 48 000 talarów, na czele której stał od 1697 r. holenderski armator Benjamin Raule, posiadający w niej 50% udziału, w latach 1675–1679 dowódca floty brandenburskiej. Kompania, której siedzibą od 1684 r. był wschodniofryzyjski Emden nad Morzem Północnym, próbowała rozwinąć handel z Afryką Zachodnią – z wybrzeżami Zatoki Gwinejskiej. Na terenie obecnego Wybrzeża Kości Słoniowej wzniesiono fort Gross-Friedrichsburg, mający stanowić oparcie jej działalności na kontynencie afrykańskim. Kompania od początku napotykała duże trudności, które pogłębiły się po 1697 r. Nie umiała sprostać konkurencji holenderskich i francuskich armatorów i kupców, dlatego w 1711 r. zbankrutowała¹¹.

Chociaż uważa się elektora Fryderyka Wilhelma za „ekonomicznego księcia”¹², gdyż swoją ideę urzędzenia Brandenburgii na wzór Niderlandów próbował realizować według zasad kameralizmu, co najpełniejszy wyraz znalazło w polityce handlowej i komunikacyjnej, to w praktyce ledwie zapoczątkował jej realizację, w dodatku nie zawsze realistycznie i spójnie. Priorytet celów finansowych i wojskowych dyktował nie tylko politykę podatkową i celną, ale kształtował

s. 134 i n.; A. Mączak, *Handel zamorski Prus Książęcych w latach 1565–1646. Próba analizy statystycznej*, [w:] *Węzłowe problemy dziejów Prus XVII–XX wieku*, red. G. Labuda, Poznań 1971, s. 131 i n.; tenże, *Między Gdańskiem a Sundem. Studia nad handlem bałtyckim od połowy XVI do połowy XVII w.*, Warszawa 1972, s. 71 i n., 106 i n., 161 i n.; B. Wachowiak, *Wymiana handlowa Królewca z zapleczem polskim w świetle opinii miejscowego kupiectwa i władz pruskich z lat 1815–1820*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 1980, nr 3 (149), s. 384 i n.; S. Hoszowski, *Handel Gdańska...*, dz. cyt., s. 34 i n.; H. Rachel, *Handel und Handelsrecht von Königsberg in Preußen im 16.–18. Jahrhundert*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte” 1909, Bd. 22, s. 96 i n., 104 i n., 110 i n.; E. Cieślak, *Gospodarka Prus Książęcych w okresie reform absolutystycznych*, [w:] *Historia Pomorza...*, dz. cyt., t. 2 (do roku 1815), red. G. Labuda, cz. 2: *Pomorze Wschodnie w latach 1657–1815*, oprac. E. Cieślak, J. Wojtowicz, W. Zajewski, przy współudziale W. Chojnackiego, J. Jasińskiego, M. Kosmana, H. Rietza, Poznań 1984, s. 408 i n.; M. North, *Getreideanbau und Getreidehandel im Königlichen Preußen und im Herzogtum Preußen. Überlegungen zu den Beziehung zwischen Produktion, Binnenmarkt und Weltmarkt im 16. und 17. Jahrhundert*, „Zeitschrift für Ortorschung” 1985, Jg. 34, s. 40–41, 44 i n.

¹¹ E. Opgenoorth, *Friedrich Wilhelm*, Bd. 1, s. 179; Bd. 2, Göttingen 1978, s. 52–53, 305–311; W. Zorn, *Gewerbe und Handel 1648–1800*, [w:] *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, hrsg. v. H. Aubin, W. Zorn, Bd. 1, Stuttgart 1971, s. 179; H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 225 i n.; B. Wachowiak, *Miasta po wojnie trzydziestoletniej...*, dz. cyt., s. 503–505.

¹² K.H. Kaufhold, „*Wirtschaftswissenschaften*” und *Wirtschaftspolitik in Preußen von um 1650 bis um 1800*, [w:] *Wirtschaft, Wissenschaft und Bildung in Preussen. Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Preussens vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, hrsg. v. K.H. Kaufhold, B. Sösemann, Stuttgart 1998, s. 71.

również politykę handlową, w dużym stopniu uzależnioną również od wydarzeń politycznych. Dlatego nie można wymiennie określić jej rezultatów. Wydaje się, że bilans handlu zagranicznego Brandenburgii, w tym handlu morskiego, był za elektora Fryderyka Wilhelma i jego następcy ujemny¹³, gdyż na rzecz progresywnego rozwoju handlu morskiego i portów niewiele zrobili. Fryderyk Wilhelm walczył przede wszystkim o ujście Odry ze Szczecinem, czego nie osiągnął, ale przez budowę kanału Odra–Sprewa wydatnie ulepszył komunikację rzeczną Brandenburgii z hamburskim portem i szeroko otworzył bramy swojego terytorium dla śląskiego tranzytu.

Fryderyk Wilhelm I już przed objęciem władzy rządził swoim majątkiem Wusterhausen jak państwem, natomiast po objęciu władzy, państwem – jak swoim majątkiem¹⁴. W jednym i drugim okresie początkiem i końcem wszystkiego była armia (wojsko). Pierwszym i najważniejszym celem politycznym była więc armia i jej potrzeby, które określały system finansowy, ten zaś efektywną gospodarkę państwową, którą król Fryderyk Wilhelm I rozwinął i ukształtował według zasad kameralizmu, podpatrzonych w Niderlandach oraz zdroworozsądkowo i praktycznie przez siebie wydedukowanych. Dlatego sprzeczności w jego nakazach i zakazach nie brakowało, raz zgodnych, raz sprzecznych nawet z fundamentalnymi dogmatami kameralizmu i merkantylizmu, których nie rozumiał. Z tych powodów – w całkowitej sprzeczności z merkantylizmem – w pierwszej kolejności dbał o rozwój rolnictwa i rzemiosła, bo one zapewniały podatki i rekrutów dla armii. Nie miał zrozumienia dla handlu, a tym bardziej tranzytu, dążył jednak do stworzenia rynku wewnętrznego, co też nie było charakterystyczne dla merkantylizmu. Całkowicie odrzucał pogląd o handlu zewnętrznym jako ważnym źródle bogactwa państwa. Sprawy handlu w jego polityce gospodarczej zeszły na drugi plan. Sprawy kolonialne czy handlu dalekomorskiego były w jego ocenie „całkowicie niepraktyczne”. W ogóle dla handlu morskiego miał „mało upodobania i zrozumienia”¹⁵, chociaż położenie geograficzne Prus było dla jego rozwoju bardzo korzystne. Dlatego w 1721 r. zrezygnował z resztek nabytków elektora Fryderyka Wilhelma w Afryce Zachodniej na rzecz niderlandzkiej Kompanii Zachodnio-Indyjskiej, by całą uwagę skupić na prowincjach środkowych,

¹³ H. Zottmann, *Die Wirtschaftspolitik Friedrichs des Grossen. Mit besonderer Berücksichtigung der Kriegswirtschaft*, Leipzig–Wien 1937, s. 64.

¹⁴ G. Oestreich, *Friedrich Wilhelm I. Preußischer Absolutismus, Merkantilismus, Militarismus*, Göttingen 1977, s. 28.

¹⁵ H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 225, 227.

zwłaszcza Brandenburgii. Jego polityka celna była faktycznie polityką handlowo-celną marchii brandenburskich, a nie całego państwa¹⁶. Konsekwentnie popierał jednak rozwój produkcji antyimportowej i przez to stymulował również konkurencyjność produkcji krajowej. Jego polityka gospodarcza była zgodna z merkantylizmem w tym, że rozbudował system ochrony krajowej produkcji przemysłowej w celu zapewnienia rentowności krajowego rolnictwa. W sumie jego polityka gospodarcza była obliczona przede wszystkim na rynek wewnętrzny z priorytetem potrzeb wojska. W ocenie Fryderyka II polityka handlowa ojca wręcz szkodziła handlowi i dlatego bilans wymiany zagranicznej był ujemny¹⁷.

Początek reformom gospodarczym, silnie rzutującym na wymianę zagraniczną, dały akty prawne wstrzymujące eksport wełny, którą należało przerabiać w kraju, oraz stwarzające bariery celne dla importu wyrobów gotowych, celem uniezależnienia się od ich przywozu. Odtąd przerób surowców w kraju i zakaz importu wyrobów przemysłowych stał się dogmatem polityki handlowej Fryderyka Wilhelma I, stopniowo rozciągany na wszystkie terytoria i coraz szerszą gamę artykułów. Zakazy noszenia odzieży zagranicznej (1718, 1720) obowiązywały już w całym kraju¹⁸.

Utrzymywaniu rentowności krajowego rolnictwa, a przez to zapewnienie armii rekruta i środków finansowych, oraz rozwojowi rynku wewnętrznego służyły zakazy importu tańszego i lepszego jakościowo zboża polskiego oraz innych artykułów rolnych powszechnego spożycia wydane w latach 1722–1723, później rozciągnięte na inne kraje. O eksporcie zboża król pruski nie chciał w ogóle słyszeć. Jego polityka zbożowo-magazynowa była również regulatorem rynku wewnętrznego, ale pogłębiała też rozdział miast i wsi. Prawie całkowicie eliminowała najważniejszy dotąd towar eksportowy – zboże – z obrotów handlu

¹⁶ Tamże, s. 236 i n.; G. Oestreich, *Friedrich Wilhelm I...*, dz. cyt., s. 66–67; W. Treue, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Das Zeitalter der technisch-industriellen Revolution 1700 bis 1966*, 2. Aufl., Stuttgart 1966, s. 197–198.

¹⁷ R. Dietrich, *Die politischen Testamente der Hohenzollern*, Köln–Wien 1986, s. 81–82; K.H. Kaufhold, „*Wirtschaftswissenschaften*”..., dz. cyt., s. 63–64; W. Neugebauer, *Zentralprovinz im Absolutismus. Brandenburg im 17. und 18. Jahrhundert*, Berlin 2001, s. 124; J. Hosfeld-Guber, *Der Merkantilismusbegriff und die Rolle der absolutistischen Staats im vorindustriellen Preussen*, München 1985, s. 223–225; H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 230–236; W. Naudé, *Die merkantilistische Wirtschaftspolitik Friedrich Wilhelm I. und der Küstriner Kammerdirektor Hille*, „*Historische Zeitschrift*” 1903, Bd. 90, s. 12 i n., 37 i n.; C. Hinrichs, *Die Wollindustrie in Preußen unter Friedrich Wilhelm I.*, Berlin 1933, s. 110–111.

¹⁸ C. Hinrichs, *Die Wollindustrie...*, dz. cyt., Bd. 1, s. 49 i n., 58 i n.; K.H. Kaufhold, „*Wirtschaftswissenschaften*”..., dz. cyt., s. 64 i n.; tenże, *Die Wirtschaft: Vom Merkantilismus zur Industrialisierung*, [w:] *Preußen-Ploetz...*, dz. cyt., s. 79.

zewnątrznego, a z morskiego w szczególności, i z tego powodu budziła rozgoryczenie kupiectwa¹⁹.

Dla handlu zewnętrznego, zwłaszcza morskiego importu z krajów Europy Zachodniej, katastrofalne były następstwa zaprowadzonego w latach 1718–1722 w całym kraju monopolu na gorszą jakościowo sól hallską i magdeburską. Sól zamorska była dotąd głównym artykułem importowym miast portowych, zbywanym na ich zapleczu gospodarczym²⁰.

Najsłabszym ogniwem pruskiej polityki handlowej za Fryderyka Wilhelma I była polityka celna, preferująca rynek wewnętrzny środkowych prowincji kosztem procesów unifikacyjnych kraju i handlu zagranicznego. Król pruski rewidował taryfy celne, odmiennie obciążał towary krajowe i zagraniczne przeznaczone na rynek wewnętrzny i zewnętrzny, ale ze względów finansowych utrzymał średniowieczną sieć granic i komór celnych, prawo składu i przymus drogowy. W rezultacie w 1740 r. Prusy składały się z trzech autonomicznych organizmów gospodarczych, posiadających odmienne, konkurencyjne wobec siebie systemy celne, preferujące eksport i ograniczające lub wręcz wstrzymujące import, niekorzystnie kształtujące tranzyt i działające na szkodę sąsiadów. Polityka handlowa prowadząca do bogacenia się kosztem sąsiednich państw była zgodna z merkantylizmem, ale przynosiła Prusom – zdaje się – więcej strat niż korzyści, bo handel tranzytowy za Fryderyka Wilhelma I był w upadku, a bilans handlu zagranicznego ujemny. Chociaż podjęte działania miały na celu zwiększenie udziału kupiectwa berlińskiego w wymianie morskiej Szczecina (zniesienie prawa składu w Szczecinie i Frankfurcie n. Odrą [1723], założenie Rosyjskiej Kompanii Handlowej [1724–1738], zrównanie ceł odrzańskich z łabskimi), to okazały się niewystarczające, by zmienić główny kierunek wymiany morskiej środkowych prowincji, gdyż transport rzeką Łabą pozostawał tańszy i bezpieczniejszy niż Odrą. Głównym portem nie tylko centralnych prowincji – marchii brandenburskich – ale również śląskiego tranzytu pozostał więc Hamburg, dysponujący nieporównanie lepszą flotą i wyposażeniem technicznym urządzeń portowych niż Szczecin²¹.

¹⁹ W. Naudé, *Die merkantilische Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 16 i n.; H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik*, Bd. 1, s. 346 i n.; Bd. 2, H. 1, s. 223 i n.

²⁰ H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 229 i n.

²¹ W. Naudé, *Die merkantilistische Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 18 i n.; H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 236 i n.; F. Blauch, *Die Epoche des Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 176–177; J. Hosfeld-Guber, *Der Merkantilismusbegriff...*, dz. cyt., s. 29 i n.; J. Mittenzwei, *Preußen nad dem siebenjährigen Krieg. Auseinandersetzungen zwischen Bürgertum und Staat um*

Przejęcie w 1720 r. przez Prusy delty Odry ze Szczecinem było ukoronowaniem wielowiekowej walki Hohenzollernów o bezpośredni dostęp do morza. Stworzyło bardzo korzystne perspektywy przed szczecińskim portem, zajmującym jedno z ostatnich miejsc w grupie średnich portów bałtyckich, gdyż pierwszy raz w jego wielowiekowej historii dolne i środkowe dorzecze Odry mogło stanowić zaplecze handlowe. Z tego względu kupiectwo Szczecina wiązało w 1720 r. tak duże nadzieje z tym historycznym wydarzeniem i nowym władcą. Rozwój handlu i portu szczecińskiego należy jednak rozpatrywać nie z perspektywy ich nowych możliwości, lecz celów politycznych i gospodarczych państwa pruskiego w koncepcji umacniającego absolutyzm króla Fryderyka Wilhelma I, dla którego od 1720 r. najważniejszymi problemami Szczecina były garnizon i twierdza, a nie port i handel, lub lepiej – dochody z nich płynące. Dlatego w 1721 r. ze względów finansowych zrezygnowano z budowy szlaku żeglugowego łączącego Szczecin z morzem rzeką Świną, a rok wcześniej zniesiono w Nowej Marchii wolność celną na towary spławiane z Wielkopolski do Szczecina, ustanowioną traktatem trzebiszowskim z 1618 r. W praktyce oznaczało to pomniejszenie zaplecza handlowego portu szczecińskiego o Wielkopolskę, która na pół wieku związała się z rynkiem gdańskim. Jedynym działaniem korzystnym dla rozwoju handlu portu szczecińskiego w latach 1720–1740 było ograniczenie prawa składu Szczecina i Frankfurtu n. Odrą w 1723 i 1728 r. Nie równoważyło ono jednak podwyżki taryf celnych oraz utraty wielkopolskiego rynku zbożowego i wełny. Pierwsze dwudziestolecie przynależności Szczecina do Prus to okres niekorzystnych warunków rozwoju szczecińskiego portu i handlu, będących skutkiem głównie błędnej polityki handlowo-celnej, zwłaszcza zbożowej, solnej i wełnianej króla Fryderyka Wilhelma I²².

die Wirtschaftspolitik, Berlin 1979, s. 119; Z. Szultka, *Polityka gospodarcza państwa i jej wpływ na sytuację ekonomiczną wsi i miast oraz położenie ludności*, [w:] *Prusy w okresie monarchii absolutnej (1701–1806)*, red. B. Wachowiak, oprac. Z. Szultka, A. Kamiński, G. Kucharczyk, D. Łukasiewicz, B. Wachowiak, Poznań 2010, s. 177–178.

²² M. Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911, s. 363–366, 376 i n.; G. Schmolter, *Die Erwerbung Pommerns und der Handel auf der Oder und in Stettin bis 1740*, „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich” 8 (1884), H. 2, s. 47 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu i przezwyciężanie kryzysu gospodarczego (1713–1740)*, [w:] *Dzieje Szczecina. Wiek X–1805*, dz. cyt., s. 469 i n.; J. Stanielewicz, *Zarys rozwoju portu i handlu morskiego Szczecina od XVI do XVIII wieku*, [w:] *Pomorze Zachodnie w tysiącleciu*, red. P. Bartnik, K. Kozłowski, Szczecin 2000, s. 124–125; B. Wachowiak, *Wybrane problemy...*, dz. cyt., s. 51–61; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, Szczecin 2000, s. 29 i n.

Do 1740 r. – jak za szwedzkich czasów – handel Szczecina był przedmiotem wojny handlowej ze Szwecją i Danią (cła sundzkie). Z morzem łączyła Szczecin płytką rzeką Piana i obciążony szwedzkimi licencjami port w Wolgąście. Słabe kapitałowo i konserwatywne kupiectwo szczecińskie nie było zdolne skutecznie konkurować na morzu z holenderskimi armatorami i kupcami. Wprawdzie władze centralne podejmowały działania mające na celu zwiększenie udziału kupiectwa berlińskiego w wymianie morskiej Szczecina, ale miały one połowiczny charakter i nie wywarły większego wpływu z uwagi na wyższe koszty spływu towarów Odrą niż Łabą. Chodzi o zwolnienie handlu berlińskiego w 1723 r. z prawa składu Szczecina i Frankfurtu n. Odrą, z czego nie korzystali kupcy śląscy, saksońscy czy polscy, oraz działająca w latach 1724–1738 Rosyjska Kompania Handlowa, mająca eksportować brandenburskie tekstylia za rosyjskie skóry, czego nie rozumieli szczecinianie. Krótko mówiąc, port w Szczecinie, podobnie jak pozostałe małe porty Pomorza pruskiego, nie miał czym handlować; dlatego wiele statków wchodziło, a jeszcze więcej wychodziło z nich pod balastem²³.

Fryderyk Wilhelm I, uniemożliwiając portom pomorskim handel zbożem, wełną, solą francuską i hiszpańską, skazał je na trwały kryzys i stagnację oraz bardzo poważnie ograniczył ich handel morski z Europą Zachodnią. Obroty portu szczecińskiego w 1721 r. kształtowały się w granicach około 400 000 talarów, w latach następnych zmalały około 10% i dopiero po 1728 r. osiągnęły powojenną wielkość. W latach 30. powoli wzrastały dzięki coraz większemu udziałowi Berlina i tranzytu śląskiego, by około 1740 r. osiągnąć wartość 450 000–500 000 talarów. Szczecin należał więc do zaledwie średnich portów bałtyckich. Cechą charakterystyczną jego wymiany w całym tym dwudziestolecu była duża przewaga importu nad eksportem. Ujemne saldo obrotów towarowych w handlu zewnętrznym stało w jaskrawej sprzeczności z doktryną merkantylizmu²⁴.

²³ T. Schmidt, *Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins*, „Baltische Studien” 1863, Bd. 19, s. 17 i n., 54 i n.; G. Schmoller, *Die Russische Companie zu Berlin*, „Zeitschrift für Preußische Geschichte und Landeskunde” 1883, Bd. 20, s. 50, 62, 66 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 470–471, 478; H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych pod wpływem merkantylistycznej polityki państwa*, [w:] *Historia Pomorza...*, dz. cyt., t. 2, cz. 3, s. 691; G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809*, Wrocław 1991, s. 162 i n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 66 i n., 268 i n., 291 i n.; J. Trzoska, *Zmiany w handlu bałtyckim i europejskim*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993, s. 351–352; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte, T. 1–2*, „Baltische Studien” 1966, Bd. 52, s. 69–70; W. Zorn, *Gewerbe und Handel...*, dz. cyt., s. 561.

²⁴ W. Setzefand, *Der Handel Stettins unter Friedrich Wilhelm I.*, Stettin 1928, s. 13 i n.; H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych...*, dz. cyt., s. 694, 705; tenże, *Handel morski*

Głównym artykułem eksportowym Szczecina było drewno opałowe, kierowane w przewadze do Danii, oraz jego przetwory i towary leśne, których odbiorcą była Europa Zachodnia. Bardzo ważnym artykułem wywozowym była sól hallska, przewożona głównie do Królewca, wywożono również owoce, cegłę.

Znacznie większą wartość i bardziej urozmaicony był import, w którym dominowały skandynawskie i holenderskie ryby morskie oraz zachodnioeuropejskie wina, trafiające również do Berlina, Magdeburga i Wrocławia. Artykuły kolonialne i korzenne, kawa, tran – to dalsze artykuły importowane z Zachodu, jak również zboże z Gdańska, żelazo ze Szwecji, wapno z Gotlandii, len, konopie i siemię lniane z Rosji i Prus Książęcych²⁵.

Zerwanie wymiany handlowej z ziemiami polskimi miało bardzo niekorzystne następstwa dla małych portów pomorskich, zwłaszcza Kołobrzegu, który spadł do roli małego portu bałtyckiego, gdyż utracił szwedzki i holenderski rynek zbożowy, którego nie równoważył wywóz soli hallskiej do Królewca i Kłajpedy. Wszystkie porty – Kołobrzeg, Darłowo, Ustka/Słupsk, Trzebiatów – tkwiły w stagnacji (choć w różnym zakresie), miały ujemne saldo obrotów. Najważniejszym artykułem eksportowym Kołobrzegu były płótno i haras, a pozostałych – drewno, jego przetwory i artykuły leśne. W imporcie przeważało wino, kawa, tytoń i inne produkty spożywcze. W niektórych latach znaczącą tutaj rolę odgrywało też zboże z Gdańska lub Królewca²⁶.

Handel morski portów Prus Książęcych w pierwszej połowie XVIII w. doskonale wpisywał się w przemiany handlu bałtyckiego tego okresu, których istotą był wzrost wymiany surowcami przemysłu stocznioowego i tekstylnego kosztem zboża. Działo się tak również pod wpływem braku zrozumienia przez króla Fryderyka Wilhelma I potrzeb największego wciąż portu pruskiego – Królewca.

Szczecina..., dz. cyt., s. 107 i n.; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte, T. 1–2*, dz. cyt., s. 69 n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 99 i n., 117 i n., 170 i n., 184 i n.

²⁵ W. Setzefand, *Der Handel Stettins...*, dz. cyt., s. 29 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 471–480; H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych...*, dz. cyt., s. 692, 702–707; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 281 i n.

²⁶ H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych...*, dz. cyt., s. 702–703, 705–708; tenże, *Handel morski Kołobrzegu...*, dz. cyt., s. 95–97, 205 i n.; tenże, *Udział Kamienia i Wolina w żegludze i handlu morskim w XVI–XVIII w.*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1981, z. 1, s. 20 i n.; tenże, *Kołobrzegs- handel mit den skandinavischen Ländern im 17. und 18. Jahrhundert*, „Studia Maritima” 1980, vol. 2, s. 130; tenże, *Ruch statków w porcie kołobrzesckim oraz zasięg geograficzny żeglugi miasta w XVIII wieku*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1993, t. 39, s. 269 i n.; R. Gaziński, *Handel morski małych portów Zalewu Szczecińskiego w XVIII w.*, „Nautologia” 1997, R. 32, nr 3/4, s. 9 i n.; Z. Szultka, *Ekonomiczne problemy portu słupskiego w Ustce*, „Rocznik Koszaliński” 1978, nr 14, s. 78 i n.

Niedoinwestowanie urzędzeń portowych, brak własnej floty i słabość kapitałowa oraz inne przyczyny powodowały, że kupiectwo Królewca tradycyjnie ograniczało się do pośrednictwa między zapleczem portowym a armatorami holenderskimi i angielskimi, którzy z handlu morskiego portów Prus Książęcych czerpali największe korzyści, oraz nie było zdolne skutecznie konkurować z portami rosyjskimi. Choć kuratela celno-handlowa władz państwowych nad handlem Prus Książęcych nie była tak krępująca, jak dla środkowych prowincji, to z podanych już powodów handel morski Królewca i Piławy w pierwszej połowie XVIII w. rozwijał się nieco szybciej niż w drugiej połowie XVII w. (średnia roczna statków w latach 1749–1757 – 533, a w latach 60. – 629), ale jego pozycja wobec wschodnich portów bałtyckich była coraz słabsza, chociaż obszar zaplecza handlowego portu nie uległ pomniejszeniu. Wywóz zboża, tradycyjnie najważniejszego artykułu handlowego portu, na początku lat 20. spadł do nienotowanego w warunkach pokojowych poziomu (2800 łasztów), ale w latach następnych systematycznie wzrastał i w 1750 r. wynosił prawie 250 000 łasztów. Głównym powodem załamania się handlu zbożowego i całego obrotu była pruska polityka solna (zakaz importu soli morskiej i monopol soli krajowej), handel solą w największym bowiem stopniu kształtował rzeczywiste zaplecze gospodarcze portu oraz jego wymianę z Zachodem, coraz bardziej zainteresowanym handlem z Rosją. W wywozie Królewca – podobnie jak Kłajpedy – wzrastała wymiana z portami państwa pruskiego, głównie lnem, konopiami i siemieniem lnianym²⁷.

Głównym celem polityki gospodarczej Fryderyka II było zabezpieczenie podstaw finansowych armii dla osiągnięcia mocarstwowej pozycji w Europie oraz zapewnienie państwu i jego mieszkańcom bezpieczeństwa i pomyślności. Król pruski w sprawach handlu zagranicznego wypowiedział się wielokrotnie, stale podkreślając, że jego celem był aktywny bilans, który zawsze łączył z polityką manufakturową, tę natomiast z mocarstwową pozycją polityczną i gospodarczą, w której priorytet miały sektory i branże najsilniej związane z armią. Gospodarka, w tym handel, była więc instrumentem realizacji celów politycznych, co nadawało jej wiele specyficznych cech²⁸.

²⁷ H. Meier, *Beiträge zur Handels...*, dz. cyt., tabelle; F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg...*, dz. cyt., Bd. 2, s. 89 i n., 133 i n., 196–197; J. Trzoska, *Zmiany w handlu bałtyckim...*, dz. cyt., s. 347–351; W. Naudé, *Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten von 13. bis 18. Jahrhundert*, Berlin 1896, s. 383 i n., 399–401; B. Wachowiak, *Wymiana handlowa...*, dz. cyt., s. 388.

²⁸ W. Naudé, *Die merkantilische Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 25 i n.; T. Schieder, *Friederich der Große. Ein Königtum der Widersprüche*, Berlin 1983, s. 309–310, 314–316;

Z podstawowymi zasadami rozwoju handlu zapoznał Fryderyka II dyrektor Kamery Wojenno-Skarbowej w Kostrzynie, kameralista Christoph W. Hille, jeszcze przed objęciem przez Fryderyka tronu. Zgodnie z nimi Fryderyk prowadził politykę handlową od pierwszych miesięcy sprawowania władzy, przywiązując nieporównanie większą wagę niż Fryderyk Wilhelm I do handlu zewnętrznego, w tym morskiego. Sprawami gospodarczymi bliżej zajął się po wojnach śląskich, zwłaszcza od 1750 r. Znowelizowana instrukcja dla Generalnego Dyrektorium z 1748 r. jest dowodem ciągłości kameralistycznej polityki gospodarczej ojca, nieco tylko skorygowanej. Silnie przebija z niej duże znaczenie protekcjonizmu i cel ochronnych dla życia gospodarczego, zwłaszcza manufaktur i handlu. Szerzej na temat handlu wypowiedział się w testamencie politycznym z 1752 r., stwierdzając, że zadaniem handlu i manufaktur jest powstrzymać wypływ pieniądza, przeciwnie – spowodować, że będzie on wpływał do kraju. Jest to program merkantylistyczny, ściśle łączący system manufakturowy lub fabryczny z handlem zagranicznym, obliczony na pokrycie potrzeb kraju na produkty przemysłowe wytwarzane wyłącznie w kraju. Celem handlu zewnętrznego w ocenie Fryderyka II był dodatni bilans handlowy, który władca chciał osiągnąć – podobnie jak ojciec – nie tyle drogą zwiększonego eksportu, ile ograniczonego do minimum importu, którego najchętniej by zabronił. Przemysł manufakturowy miał w pełni pokryć potrzeby rynku wewnętrznego oraz wyprodukować nadwyżkę eksportową, która pozwoliłaby na osiągnięcie dodatniego salda bilansu handlu zagranicznego, celem akumulacji i tezauryzacji pieniądza jako warunku aktywnej polityki zagranicznej na scenie europejskiej oraz zabezpieczenia przed ewentualną wojną. Cele te zachowały aktualność do końca panowania tego króla, z tym że po wojnie siedmioletniej uległy częściowej zmianie metody ich realizacji²⁹. Protekcjonizm i zakazy importu wyrobów gotowych stały się podstawą osiągnięcia dodatniego bilansu handlowego, pozostającego kanonem polityki handlowej, stającym się

W.O. Henderson, *Die Wirtschafts- und Handelspolitik Friedrich des Grossen*, [w:] *Panorama...*, dz. cyt., s. 477–479; K.E. Born, *Wirtschaft und Gesellschaft im Denken Friedrichs des Großen*, Wiesbaden 1779, s. 12–14; C. Hinrichs, *Preußen als historisches Problem. Gesammelte Abhandlungen*, Berlin 1964, s. 161 i n.; I. Mittenzwei, *Preußen nach dem Siebenjährigen Krieg...*, dz. cyt., s. 125–126, 229–230; U. Müller-Weil, *Absolutismus und Aussenpolitik in Preussen. Ein Beitrag zur Strukturgeschichte des preussischen Absolutismus*, Stuttgart 1992, s. 282–283.

²⁹ R. Dietrich, *Die politischen Testamente...*, dz. cyt., s. 300; K.H. Kaufhold, „*Wirtschaftswissenschaften*”..., dz. cyt., s. 67; W. Treue, *Preußens Wirtschaft vom Dreissigjährigen Krieg bis zum Nationalismus*, [w:] *Handbuch der preussischen Geschichte*, Bd. 2: *Das 19. Jahrhundert und grosse Themen der Geschichte Preussens*, hrsg. v. O. Büsch, Berlin–New York 1992, s. 482–483; J. Hosfeld-Guber, *Der Merkantilismusbegriff...*, dz. cyt., s. 227–229; K.E. Born, *Wirtschaft und Gesellschaft...*, dz. cyt., s. 13, 16 i n.

w praktyce mieszaniną zakazów i nakazów, monopoli i finansowego wsparcia produkcji manufakturowej, którą zainteresowane było państwo. W ten sposób dobro państwa stało się doktryną polityki gospodarczej. Jego potrzeby finansowe Fryderyk II chciał zaspokoić przez rozwój handlu, którego zadaniem było ściąganie pieniędzy z obcych krajów, natomiast celem systemu manufakturowego miało być niedopuszczenie do wypływu pieniądza z kraju. Fryderyk II doszedł po 1763 r. do przekonania, że Prusy nie są w stanie i nie muszą konkurować z Holandią, Anglią czy Francją o rynki kolonialne i nie muszą posiadać kolonii oraz floty dalekomorskiej. Wystarczy, że skoncentrują swoją uwagę na europejskich sąsiadach, głównie na Polsce i Rosji, zwłaszcza na Polsce, którą król postanowił traktować jak europejskie potęgi morskie kolonie, czyli jako rynek surowcowy i zbytu własnych wyrobów przemysłowych³⁰.

Wszyscy badacze zgodnie stwierdzają, że jednym z najważniejszych warunków skutecznej realizacji zasad merkantylnizmu była jedność gospodarcza, gdyż na nią właśnie ukierunkowana została merkantylna polityka gospodarcza. Wdrażanie klasycznych instrumentów merkantylnizmu: ochrona własnego rynku za pomocą celów ochronnych, zakazów przywozu wyrobów gotowych, monopoli, było bardzo trudne lub wręcz niemożliwe na małych terytoriach. Ponadto narażało sąsiadów na działania retorsyjne, których skutki mogły być bardzo niekorzystne dla własnego wzrostu gospodarczego. Nie chodzi tylko o to, że poszczególne terytoria Brandenburgii-Prus w całym interesującym nas okresie charakteryzowały się poważnymi strukturalnymi różnicami społecznymi i gospodarczymi, ale przede wszystkim – w dobie absolutyzmu i merkantylnizmu – były konglomeratem trzech organizmów gospodarczych; prowincji zachodnich – nadreńsko-westfalskich, środkowych ze Śląskiem (od 1740 r.) i peryferyjnych Prus Książęcych/Wschodnich. Rozczłonkowane prowincje zachodnie, niestanowiące bynajmniej jedności gospodarczej, ekonomicznie związane z dorzeczem Renu, zwłaszcza z Niderlandami, pod względem handlowym i celnym traktowano jako obce i podporządkowane prowincjom środkowym, skutecznie broniły się, nawet w czasach Fryderyka II, przed próbami narzucenia im merkantylnej polityki handlowej. Peryferyjne Prusy Książęce/Wschodnie w zasadzie cieszyły się wolnością handlową, nawet

³⁰ R. Dietrich, *Die politischen Testamente...*, dz. cyt., s. 97–100; F. Blaiich, *Die Epoche...*, dz. cyt., s. 170 i n.; F. Hartung, *Die politischen Testamente der Hohenzollern*, [w:] F. Hartung, *Volk und Staat in der deutschen Geschichte. Gesammelte Abhandlungen*, Leipzig 1940, s. 133, 141–142; K.F. Born, *Wirtschaft und Gesellschaft...*, dz. cyt., s. 16–18; K.H. Kaufhold, *Preußische Staatswirtschaft – Konzept und Realität. 1640–1806*. „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte” 1994, T. 2, s. 55 i n.

handlu zbożem, i pozostawały poza rynkiem wewnętrznym. Dopiero od początku lat 80. XVIII w. coraz szybciej postępował proces ich integracji handlowo-celnej i gospodarczej z prowincjami środkowymi. Właśnie prowincje środkowe, czyli Brandenburgia, Pomorze, Magdeburg i Śląsk (od 1740 r.), przez swoją jedność i wielkość terytorialną, armię i silną władzę państwową stwarzały korzystne warunki do realizacji merkantylnej polityki gospodarczej, które władcy Brandenburgii-Prus umiejętnie wykorzystali. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że merkantylna polityka gospodarcza i handlowa elektorów brandenburskich najjaskrawsze odbicie znalazła w centralnej prowincji – Brandenburgii i stolicy kraju – Berlinie³¹.

Gdy chodzi o metody i dynamikę realizacji wspomnianych celów oraz ich skutki, to trzeba od razu stwierdzić, że polityka handlowa Fryderyka II w pierwszych latach sprawowania władzy była wprawdzie kontynuacją polityki ojca, ale do handlu zewnętrznego, w tym morskiego, przywiązywała nieporównanie większą wagę. Jego pierwsze inwestycje mające stymulować rynek wewnętrzny i handel morski były niejako próbą realizacji przedsięwzięć planowanych wcześniej, ale niewykonanych. Podobnie jak ojciec, uwagę skupił na prowincjach środkowych, poszerzonych od 1740 r. o zagrabiony Austrii Śląsk oraz na sieci dróg wodnych, a zwłaszcza niezrealizowanej dotąd idei uczynienia Szczecina głównym portem państwa pruskiego i całego dorzecza Odry. Przez aneksję Śląska Prusy weszły w posiadanie rzeki Odry od jej źródeł do ujścia do Bałtyku, co miało ogromne znaczenie polityczne, gospodarcze i handlowe, przekraczające granice państwa Hohenzollernów, gdyż silnie rzutowało na jego stosunki z Austrią, Saksonią, Polską i innymi państwami i miastami. Stworzyło też zupełnie nowe, bardzo korzystne perspektywy rozwoju pruskiego handlu morskiego, którego Szczecin miał być najważniejszym portem.

Nie było więc przypadkiem, że już w 1740 r. przystąpiono do budowy awanportu w Świnoujściu oraz pogłębiania koryta Świny, aby jej biegiem zapewnić

³¹ F. Blaich, *Die Epoche...*, dz. cyt., s. 170–171; W. Zorn, *Sozialer Wandel in Mitteleuropa 1780–1840. Eine vergleichende landesgeschichtliche Untersuchung*, [w:] W. Zorn, *Wirtschaftlich-soziale Bewegung und Verflechtung. Ausgewählte Aufsätze*, Stuttgart 1992, s. 281 i n.; W. Neugebauer, *Zentralprovinz...*, dz. cyt., s. 50 i n.; T. Schieder, *Friedrich der Große...*, dz. cyt., s. 322–323; C. von Looz-Corswaren, *Die westlichen Landesteile*, [w:] *Panorama...*, dz. cyt., s. 703–704; H. Carl, *Okkupation und Regionalismus. Die preussischen Westprovinzen im siebenjährigen Krieg*, Mainz 1993, s. 26, 34 i n.; H. Hausserr, *Wirtschaftsgesichte der Neuzeit vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts*, 4. Aufl., Wien–Köln 1979, s. 260; H. Krüger, *Berlin als industrielles Zentrum der mittleren Provinzen*, [w:] *Preussen in der deutschen Geschichte von 1789*, hrsg. v. I. Mittenzwei, K.H. Noack, Berlin 1983, s. 213 i n.

Szczecinowi bezpośrednie połączenie z Bałtykiem, ale koncepcję urządzenia stosunków handlowych i wodnych we wszystkich środkowych prowincjach władze pruskie opracowały na przełomie lat 1741 i 1742. W kwietniu 1742 r. cały handel morski pruskiego dorzecza Odry został skierowany do Szczecina, a kupiectwo głównych miast tego obszaru zobowiązano do zawiązywania towarzystw (spółek) handlowych celem skutecznego przeciwstawienia się Hamburgowi i wyniesienia Szczecina do roli głównego portu centralnych prowincji kraju. Pruski handel morski – wzorem Anglii – miały prowadzić pruskie firmy w pruskich portach i pruskimi statkami. Celem osłabienia targów lipskich wrocławskie jarmarki w 1742 r. przekształcono w targi. Tej kompleksowej koncepcji nie zaaprobowano kupiectwo Berlina i Wrocławia, bo uważało, że port szczeciński jest technicznie nieprzygotowany do nałożonych na niego zadań, a jego zaplecze gospodarcze nie dysponuje konieczną infrastrukturą. Części kupiectwa program ten wydawał się zbyt rewolucyjny, a Szczecin – zbyt słaby kapitałowo³².

Realizacja przedstawionej koncepcji handlu środkowych prowincji Prus w praktyce oznaczała rozszerzenie wojny handlowej z Austrią, Saksonią i Hamburgiem o handel na rzece Łabie oraz z Polską – na Warcie i Odrze. Kwestie te mają bogatą literaturę i pomijam je w tym miejscu, dodając, że gdy Fryderyk II był w stanie wojny z Austrią i okupował Saksonię, przejściowo zrezygnował z konfrontacji z Hamburgiem i skoncentrował uwagę na rozbudowie portu szczecińskiego oraz infrastruktury komunikacyjnej na jego zapleczu handlowym. Temu celowi służyła budowa w latach 1743–1745 kanału Plauer, łączącego rzeki Łabę i Hawelę, czyli Magdeburg z Berlinem, a w latach 1744–1746 odnowiono i rozbudowano Finow Kanal, łączący przez Eberswalde Hawelę z Odrą, tj. Berlin ze Szczecinem. Stworzona sieć wodna była na ówczesne czasy dziełem doskonałym, zapewniającym komunikację wodną ze Szczecinem wszystkim środkowym prowincjom państwa pruskiego, przez co wydatnie poszerzono zaplecze portu szczecińskiego. W celu stworzenia dogodnych warunków statkom pełnomorskim do zawijania do portu szczecińskiego oraz uwolnienia pruskiego

³² W. Naudé, G. Schmoller, A. Skalweit, *Die Getreidehandelspolitik und Kriegsmagazinverwaltung Preußens 1740–1756*, Bd. 3, H. 1, Berlin 1910, s. 128–136; W. Treue, *Wirtschafts- und Technikgeschichte Preussens*, Berlin 1984, s. 74–76; I. Mittenzwei, *Wirtschaftspolitik-, Territorialstaat-Nation. Die Haltung des preußischen Bürgertums zu den wirtschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Sachsen (1740–1786)*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte” 1970, T. 3, s. 184 i n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 106 i n.; G. Wąs, *Dzieje Śląska od 1526 do 1806 roku*, [w:] M. Czaplński, E. Kaszuba, G. Wąs, R. Żerelik, *Historia Śląska*, Wrocław 2007, s. 247–249; A. Born, *Regulacja Odry i rozbudowa urzędzeń technicznych*, [w:] *Monografia Odry*, red. A. Grodek, M. Kielczewska-Zalewska, A. Zierhoffer, Poznań 1948, s. 423 i n.

handlu od szwedzkich ceł w Wołogoszczy równocześnie w latach 1745–1747 uregulowano bieg i pogłębiono koryto Świny, u ujścia której zbudowano awanport Świnoujście (1747). Prace pogłębiająco-regulacyjne kontynuowano w następnych latach, ale od 1747 r. Świną docierało do Szczecina coraz więcej statków, a od 1750 r. stała się ona główną arterią łączącą szczeciński port z morzem. W latach 1747–1753 poprawiano również warunki nawigacyjne i żeglugowe między Frankfurtem n. Odrą a Zalewem Szczecińskim. Dzięki temu od 1747 r. Odra była osią całego wodnego układu komunikacyjnego środkowych prowincji Prus. Miało to ogromne znaczenie dla dynamicznego rozwoju pruskiego rynku wewnętrznego i handlu morskiego Szczecina. Zaplecze portu szczecińskiego zostało wydatnie powiększone po wykonaniu w latach 1772–1774 Kanału Bydgoskiego, łączącego przez Wartę i Noteć Odrę z Wisłą. Odtąd stanowiło je nie tylko całe dorzecze Odry z jej dopływami, ale również centralne obszary Polski, bo kanał ten zbudowano w celu oderwania polskiego handlu od portu gdańskiego i skierowania do szczecińskiego, czego – dodajmy od razu – nie udało się osiągnąć. Jednak dzięki doskonale rozwiniętej sieci dróg wodnych, liczącej w całych Prusach w 1785 r. 261 km, port szczeciński pod koniec XVIII w. wyrósł na jeden z największych ośrodków handlowych Bałtyku³³.

Oddanie w 1746 r. kanału Finow, a w roku następnym uruchomienie bezpośredniej żeglugi ze Szczecina na morze i przekazanie do użytku awanportu w Świnoujściu miało historyczne znaczenie nie tylko dla portu szczecińskiego, ale również dla handlu marchii brandenburskich i jeszcze większe dla handlu morskiego Hamburga i Magdeburga. W 1747 r. Fryderyk II przywrócił prawo składu Magdeburgowi, co było elementem wojny handlowej Prus z Saksonią oraz ciosem w handel Hamburga, który utracił brandenburskie i śląskie zaplecze handlowe, gdyż odtąd transport pruskich towarów do tego portu prowadzić mogła wyłącznie gildia szyprów berlińskich. Akty te zmusiły niejako kupiectwo

³³ M. Wehrmann, *Der Handel Stettins unter Friedrich dem Grossen*, „Unser Pommerland” 1929, Bd. 14, H. 1/2, s. 53–56; H.U. Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, 2. Aufl., Bd. 1, München 1989, s. 120; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte*, T. 1–2, dz. cyt., s. 66 i n.; R. Burkhardt, *Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde*, Swinemünde 1920, s. 26 i n., 49 i n.; W. Treue, *Preußens Wirtschaft...*, dz. cyt., s. 143, 211; W. Zorn, *Binnenwirtschaftliche Verflechtungen um 1800*, [w:] *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*, hrsg. v. F. Lütge, Stuttgart 1964, s. 102; R. Straubel, *Stettin als Handelsplatz und wirtschaftlicher Vorort Pommerns im spätabolutistischen Preußen*, „Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands” 2004, Bd. 50, s. 150 i n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 147 i n.; tenże, *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII w.)*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 1–2, s. 158–161; H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych...*, dz. cyt., s. 684.

Berlina do nienotowanego dotąd zaangażowania się w handel morski i przemysł stoczniowy. Sprzyjało temu zniesienie na rok prawa składu Frankfurta n. Odrą, Szczecina i Wrocławia oraz działania króla, mające na celu skłonienie kupiectwa wrocławskiego do przeniesienia swojego handlu z Łaby na Odrę (zwolnienie z części ceł odrzańskich, 1749 r.). Od 1751 r. dominującą ideą było skierowanie całego handlu środkowych prowincji, ukierunkowanego na zbytnie zachodzie, na targi we Frankfurcie n. Odrą i port w Szczecinie jako jego centrami. Dlatego w 1750 r. zniesiono na stałe prawo składu we Frankfurcie n. Odrą, a w następnym roku w Szczecinie oraz cło na Warcie, Noteci i Odrze dla towarów zbywanych przez Polaków w Szczecinie (1744, 1750), wreszcie w 1752 r. zrównano cło odrzańskie z łabskim. W ten sposób stworzone zostały podstawy prawne kształtującego się pruskiego rynku wewnętrznego, obejmującego środkowe prowincje. Śląsk do wojny siedmioletniej w niejednej dziedzinie pozostawał poza przywilejami marchii brandenburskich, Pomorza i Magdeburga i o pełnej jego integracji gospodarczej z wymienionymi terytoriami nie może być mowy³⁴.

W 1744 r. Prusy przejęły Wschodnią Fryzję, z trzeciorzędnym i w fatalnym stanie technicznym portem Morza Północnego – Emden. Fryderyk II zrazu nie docenił jego nadmorskiego położenia i w 1744 r. nosił się nawet z zamiarem jego sprzedaży. Po wojnach śląskich, pod wpływem powodzenia holenderskich i angielskich kompanii handlowych i kolonialnej rywalizacji angielsko-francuskiej, zmienił zdanie i postanowił włączyć się w nurt kolonialnego handlu morskiego w celu zwiększenia dochodów państwa i wyeliminowania zagranicznego pośrednictwa handlowego. Port w Emden miał się stać ośrodkiem zbytu śląskiego płótna, eksportowanego do hiszpańskich i francuskich kolonii. Cele te zamierzał osiągnąć za pomocą spółek bez udziału państwa, ale działających pod państwową kuratelą.

Pierwsze powodzenia w handlu z Chinami zawiązanej w 1751 r. Kompanii Azjatyckiej wywołały zaniepokojenie Anglików i Holendrów, którzy spowodowali, że już w 1755 r. poniosła ona duże straty. Zajęcie Fryzji Wschodniej w 1757 r. przez Francuzów położyło kres jej działalności. Początkowe sukcesy Kompanii Azjatyckiej skłoniły w 1753 r. królewskiego bankiera i przemysłowca

³⁴ W. Treue, *Wirtschafts- und Technikgeschichte...*, dz. cyt., s. 75–76; tenże, *Preußens Wirtschaft...*, dz. cyt., s. 482; H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik*, Bd. 3, H. 2, Berlin 1928, s. 399 i n.; T. Schieder, *Friedrich der Große...*, dz. cyt., s. 330; L.U. Scholl, *Die Schifffahrt*, [w:] *Panorama...*, dz. cyt., s. 641–642; G. Wąs, *Dzieje Śląska...*, dz. cyt., s. 247–249; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 107 i n., 123–125; B. Wachowiak, *Wybrane problemy...*, dz. cyt., s. 61–65.

Dawida Splitgerbera do zawiązania Kompanii Bengalskiej, która już po dwóch latach znalazła się na skraju bankructwa, chociaż formalnie została zlikwidowana w 1762 r.³⁵

Fryderyk II był świadom, że Prusy nie będą potęgą morską na miarę Holandii czy Anglii po wojnie siedmioletniej ze względów politycznych i obronnych, zrezygnował więc z polityki kolonialnej, ale nie z handlu kolonialnego, który urealnił, ograniczając go do Europy. W 1765 r. utworzył Kompanię Lewantyńską, która upadła po czterech latach pod wpływem krachu Banku Amsterdamskiego, chociaż cieszyła się licznymi uprawnieniami monopolistycznymi. Celem wyeliminowania Holendrów z pruskiego rynku handlu rybami morskimi w 1769 r. utworzono Emdeńską Kompanię Śledziową, która uzyskała monopol na zaopatrzenie pruskiego rynku wewnętrznego w ryby poławiane na Morzu Północnym. Monopol i zaporowe cło na ryby morskie (1769) sprawiły, iż Kompania odniosła wielki sukces, a port w Emden od lat 80. przeżywał drugą młodość. Mniej udanymi przedsięwzięciami były spółki mające na celu wyeliminowanie kupiectwa Hamburga z eksportu pruskiego drewna do Anglii (Towarzystwo Handlu Drewnem, działające w latach 1766–1771) oraz spółka do spraw zaopatrzenia Berlina i Poczdamu w tanie drewno opałowe (1766–1785)³⁶.

Najważniejszym towarzystwem było powołane w 1772 r. przez Fryderyka II, z 1 200 000 talarów kapitału akcyjnego, Towarzystwo Handlu Morskiego, w celu jak najefektywniejszego wyzysku ekonomicznego ziem polskich. Cel ten władca zamierzał osiągnąć przede wszystkim przez przejęcie polskiego handlu prowadzonego przez Gdańsk i skierowanie go do Szczecina i innych portów pruskich

³⁵ A. Müller, *Emdens Seeschiffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preußen bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanal 1744–1899*, „Hansische Geschichtsblätter” 1939, Jg. 55, s. 90 i n.; A. Berney, *Die Anfänge der Friederizianischen Seehandlungspolitik*, „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte” 1925, Bd. 22, s. 16 i n.; V. Ring, *Asiatische Handelskompanien Friedrich des Grossen*, Berlin 1890, s. 73 i n.; E. Eimers, *Die Eingliederung Ostfrieslands in den preussischen Staat*, „Neue Forschungen zur Brandenburg-Preussischen Geschichte” 1984, Bd. 5, s. 119–120, 136; W.O. Henderson, *Der Außenhandel Preussen*, [w:] *Panorama...*, dz. cyt., s. 666; W. Treue, *Wirtschafts- und Technikgeschichte...*, dz. cyt., s. 63–64; M. Schlenke, *England und das friederizianische Preußen 1740–1763*, München 1964, s. 303–307; H. Kellenbenz, *Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts*, [w:] *Die wirtschaftliche Situation...*, dz. cyt., s. 47.

³⁶ H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik*, Bd. 3, H. 1, s. 686 i n., 705 i n., 774 i n.; V. Ring, *Asiatische Handelskompanien...*, dz. cyt., s. 217 i n.; W. Treue, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*, Bd. 1: *18. und 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1973, s. 198; A. Müller, *Emdens Seeschiffahrt...*, dz. cyt., s. 116 i n.; A. Zottmann, *Die Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 76; I. Mittenzwei, *Preußen nach dem Siebenjährigen Krieg...*, dz. cyt., s. 27–28, 48, 114; K.H. Kaufhold, *Preußische Staatswirtschaft...*, dz. cyt., s. 43; Z. Szultka, *Polityka gospodarcza państwa...*, dz. cyt., s. 521–522.

(Elbląg, Królewiec). Cztery monopole: pokrycie polskiego rynku solą zamorską, tytoniem i kawą oraz prawo składu na wszystkie towary z i do Polski (idące szlakami wodnymi i lądowymi) pozwoliły mu na samowolne nakładanie ceł na polski handel i sprawowanie nad nim kontroli. Prusy w konkurencyjnej walce z Austrią opanowały rynek solny Wielkopolski, północnego Mazowsza, Podlasia i części Litwy. Nieudolność i korupcja powodowały, że bilans Towarzystwa był ujemny i dopiero po wielu latach dzięki aprowizacji armii w zboże, broń i amunicję oraz eksportowi śląskiego i westfalskiego płótna do Ameryki zaczęło ono przynosić ogromne dochody. W 1794 r. Towarzystwo otrzymało prawo prowadzenia działalności bankowej. Król doprowadził handel Gdańska do upadku, ale wielkich z tego korzyści nie osiągnął, bo Austria – i w mniejszym zakresie Polska – podejmowała dość skuteczne formy przeciwdziałania³⁷.

Fryderyk II w 1752 r. wyłożył metodę osiągania aktywnego bilansu handlowego, który w jego przekonaniu w 1768 r. był wciąż zbyt niski, ale jaki rzeczywiście był, nie wiadomo. W 1776 r. wypomnił ojcu, że pozostawił kraj z ujemnym saldem, wynoszącym około 500 000 talarów, i dopiero w 1784 r. chwalił się, że nadwyżka eksportu nad importem sięgnęła 4 500 000 talarów, natomiast w 1781/1782 r. eksport oceniano na 15 400 000 talarów, z czego na Śląsk przypadało 34%, a na terytoria przyłączone po 1740 r. – 44%. Podobna była struktura eksportu w 1785/1786 r., kiedy nadwyżka eksportu nad importem wynosić miała 5 750 000 talarów, z czego aż 70,3% przypadać miało na Śląsk. Prusy za Fryderyka II były krajem, który jak żaden inny kraj europejski szkodził gospodarkce sąsiadów i bogacił się ich kosztem. Fryderyk II osiągnął merkantylny cel swej polityki dotyczącej handlu zagranicznego – jego aktywny bilans. Niepodobna jednak określić, jaki był w nim udział handlu morskiego oraz czy był on również aktywny³⁸.

W 1788 r. minister Friedrich A. von Haynitz uzasadnił, że nie zachodzi potrzeba zmiany polityki handlowej, gdyż bilans handlu zagranicznego jest dodatni, i postulował jego utrzymanie przez wzrost produkcji, poprawę jej jakości

³⁷ W. Radtke, *Die preußische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung*, Berlin 1981, s. 20 i n.; W.O. Henderson, *Der Außenhandel...*, dz. cyt., s. 666–667; U. Müller-Weil, *Absolutismus...*, dz. cyt., s. 2921–292; A. Zottmann, *Die Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 44, 74; K.H. Kaufhold, *Preußische Staatswirtschaft...*, dz. cyt., s. 44; W. Giesebrecht, *Friedrich der Große und die Vereinigten Staaten von Amerika*, [w:] *Friedrich der Große in seiner Zeit*, hrsg. v. O. Hauser, „Neue Forschungen zur Brandenburg-Preußischen Geschichte” 1987, Bd. 8, s. 165 i n.; R. Gaziński, *Prusy a handel solą w Rzeczypospolitej w latach 1772–1795*, Warszawa 2007, s. 171 i n.; W. Zorn, *Gewerbe und Handel...*, dz. cyt., s. 504.

³⁸ Z. Szultka, *Polityka gospodarcza państwa...*, dz. cyt., s. 530–531, tamże literatura.

i konkurencyjności oraz wolną konkurencję. Całkowicie odrzucał ingerencję państwa w procesy produkcyjne, głównym zaś celem handlu zagranicznego nie było już zapewnienie finansów na utrzymanie w stałej gotowości 180-tysięcznej armii i tezauryzacja 5 000 000 talarów. Aby zrozumieć problemy handlu zagranicznego i morskiego przełomu wieków XVIII i XIX celowe jest również przypomnienie, że w latach 1740–1790 ceny zboża w Prusach wzrosły o około 20%, a w latach 1790–1805 o około 180%, czyli w porównaniu z 1740 r. nastąpił ich trzykrotny wzrost. W tym czasie ceny wyrobów rzemieślniczych i manufakturowych wzrosły o 13%, płace zaś o 9%. Gospodarka pruska na przełomie wieków XVIII i XIX znalazła się więc na bardzo ostrym zakręcie. Następca Fryderyka II, Fryderyk Wilhelm II, w żaden sposób nie umiał sobie poradzić z trudnościami, które swymi niezrozumiałymi i sprzecznymi decyzjami pogłębiał i utrwał. Jest zrozumiałe, że wywierały one poważny wpływ na przemiany w handlu zagranicznym i morskim. W latach 1795–1796 bilans handlu zagranicznego kraju był ujemny, gdyż przywóz wynosił 53 300 000 talarów, o 3% wyprzedzając wywóz³⁹.

Realizacja przedstawionych celów gospodarczych i handlowych Prus przez pryzmat handlu portu szczecińskiego jest bardzo trudna i cząstkowa, bo handel morski prowadziło więcej portów. Bardziej konstruktywne jest wskazanie wpływu polityki handlu zewnętrznego, a zwłaszcza morskiego, na rozwój portu szczecińskiego i jego wymianę. Wydaje się, że zawodna i nieobiektywna byłaby ocena rozwoju wymiany portowej oparta na dynamice rozwoju własnej floty i żeglugi. Statystyki dotyczące tej ostatniej, jak wykazały najnowsze badania (2012), są bardzo niewiarygodne. Przyjmowana dotąd przez badaczy liczba notowań jednostek w Świnoujściu, jako właściwa dla portu szczecińskiego, była najczęściej w latach 1763–1805 (a zapewne również od 1747 r.) zawyżana o 30–50% i dopiero od 1796 r. zbliżała się do rzeczywistości. Ponadto statystyki ruchu statków nie korespondują z wartością obrotów portowych. Obraz zaciemnia również to, że nawet 30–50% statków, o zmiennej wyporności, wypływało lub wpływało pod balastem oraz że w niektórych latach występują poważne różnice między liczbami statków rzeczywiście wchodzących i wychodzących ze szczecińskiego portu. Wszystko to sprawia, że dotychczasowe ustalenia dotyczące natężenia żeglugi, kierunków, rodzaju i wielkości wymiany towarowej szczecińskiego portu mają orientacyjny charakter, wymagają więc nadzwyczaj krytycznego podejścia i powinny być przedmiotem ponownych badań. Nieporównanie obiektywniejsze są

³⁹ Tamże, s. 475–476; W. Zorn, *Gewerbe und Handel...*, dz. cyt., s. 568.

statystyki sundzkie, ujmujące wymianę z krajami Europy Zachodniej, która do końca XVIII w. w obrotach portu szczecińskiego miała niewielkie znaczenie⁴⁰.

Co się tyczy szczecińskiej floty, to zachowane źródła pozwalają stwierdzić, że od wojny siedmioletniej do początku lat 80. XVIII w. była ona wyjątkowo słaba, wykazywała duże wahania w zakresie liczebności i wyporności, co było wyrazem słabości miejscowego kupiectwa i funkcji portu, ograniczającej się zasadniczo do pośrednictwa między zagranicznymi armatorami i zapleczem. W związku z wojną amerykańską na początku lat 80. w Szczecinie, podobnie jak w innych pomorskich ośrodkach portowych, zwłaszcza w Darłowie, rozwinął się bardzo dynamicznie przemysł stoczniowy, który wydatnie wzmocnił szczecińską flotę, liczącą na przełomie wieków XVIII i XIX około 180 statków pełnomorskich, niewielkiej wyporności (statki Darłowa, Goleniowa i Słupska były większe), przy czym część należała do berlińskich kupców i Towarzystwa Handlu Morskiego w Berlinie. Nie ulega wątpliwości, że słaby rozwój szczecińskiej floty negatywnie rzutował na wymianę miejscowego portu⁴¹.

Jeśli chodzi o natężenie i główne kierunki wymiany towarowej szczecińskiego portu od wojny siedmioletniej (1756–1763) do 1800/1805 r., to zwraca uwagę stały wzrost wyporności zawijających do szczecińskiego portu statków oraz systematyczny spadek ich liczby pod balastem. Świadczy to o wzroście efektywności transportu morskiego w tym okresie. Po bardzo dużej aktywności morskiej bezpośrednio po ustaniu działań wojennych, kiedy w latach 1763–1765 zawijały do szczecińskiego portu średnio 594 jednostki, w następnym pięcioleciu nastąpił spadek średniej rocznej aż o 26,4% (433), by w kolejnym dziesięcioleciu utrzymać się na poziomie pierwszych lat powojennych. Spadek w drugiej połowie lat 60. był wyrazem głębokiego kryzysu gospodarczego Prus i innych państw europejskich, który został przewyciężony na początku lat 70. Na stabilizację żeglugi w porcie szczecińskim w latach 70. na poziomie lat 1763–1765 nie wpłynęło otwarcie Kanału Bydgoskiego (1774), lecz wybuch wojny amerykańskiej (1775–1783) oraz ożywienie gospodarki krajowej. Należy zwrócić uwagę, że

⁴⁰ M. Knitter, *Verifizierung von Schiffahrtsstatistiken des Stettiner Hafens in der zweiten Hälfte des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2012, vol. 25, s. 24 i n., tamże krytyczny przegląd literatury.

⁴¹ T. Schmidt, *Der Handel unter Friedrich dem Großen*, „Baltische Studien” 1864, Bd. 20, s. 196, 267–268; J. Wiśniewski, *Kształtowanie się układu kapitalistycznego...*, dz. cyt., s. 589 i n.; H. Rachel, *Das Berliner Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus*, Berlin 1931, s. 86 i n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 176–177, 195–199; H. Lesiński, *Rozwój handlu morskiego miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 715–716, 726.

średnia statków wchodzących i wychodzących z portu szczecińskiego w latach 1774–1776 w porównaniu z latami 1771–1773 wzrosła zaledwie o 3,3% (z 579 do 599). W skali krótkofalowej Kanał Bydgoski był inwestycją chybioną i nie wpłynął na wzrost żeglugi i obrotów szczecińskiego portu. Było to spowodowane wzrostem wymiany z Europą Zachodnią, gdyż liczba statków „szczecińskich” przechodzących przez Sund w latach 1775–1778 w porównaniu z wcześniejszym czteroleciem wzrosła o 37,5%. Wiele jednak wskazuje na to, że wymiana morska z Europą Zachodnią na początku lat 80. uległa, jeśli nie załamaniu, to osłabieniu, bo liczba statków wpływających do szczecińskiego portu w latach 1781–1795 i 1796–1800 była o 6–8% niższa niż w latach 1763–1765; jedynie w pięcioleciu 1791–1796 zbliżyła się do powojennego poziomu. Dopiero od 1801 r. nastąpiło wyraźne ożywienie, a od 1805 r. odnotowano gwałtowny wzrost żeglugi i obrotów w handlu morskim w szczecińskim porcie⁴².

W drugiej połowie XVIII w. (1763–1805) najważniejszymi partnerami wymiany handlowej Szczecina były porty basenu Morza Bałtyckiego i Morza Północnego, w szczególności takie, jak: Wolgast, Królewiec, Dammin, Kopenhaga i Amsterdam. Do Szczecina najczęściej zawijały statki z portów szwedzkich (22,4% ich ogólnej liczby), duńskich (18%), pruskich (16%), niderlandzkich (7%), rosyjskich (5%) i francuskich (4%), natomiast ze Szczecina najliczniej odpływały do Królewca (13% ogółu, Anklam i Wolgast); aż 37,3% wszystkich statków z portu szczecińskiego zawijało do portów pruskich, duńskich i norweskich – 18,5%, szwedzkich – 13,8%, niderlandzkich – 7,3 i angielskich – 5,1%⁴³.

Tak częste zmiany kierunków ruchu statków ze Szczecina pozostawały w związku z jego strukturą przywozu i wywozu. Do połowy lat 70. XVIII w. najważniejszym artykułem eksportowym pozostawało tradycyjnie drewno, stanowiące wówczas około 25% (i więcej) wartości całego wywozu. Pod koniec tego stulecia wskaźnik ten zmalał do około 15%. Głównym odbiorcą drewna okrętowego i klepki były kraje zachodnioeuropejskie, a budowlanego i opałowego – skandynawskie, zwłaszcza Dania i Szwecja. Od połowy XVIII w. systematycznie wzrastał wywóz śląskich i brandenburskich tekstyliów, kierowanych głównie do Rosji, Prus Książęcych (Wschodnich) i Skandynawii. Po wojnie siedmioletniej stanowiły one najważniejszy artykuł wywozowy, gdyż do końca XVIII w. ich wartość przewyższała o 30% wartość całego wywozu. Trzecim pod względem

⁴² Obliczenia własne oparte na danych opublikowanych przez Michała Knittera (*Verfizierung...*, dz. cyt.) oraz Radosława Gazińskiego (*Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., tab. 53).

⁴³ M. Knitter, *Verfizierung...*, dz. cyt., s. 44–49.

wartości artykułem wywozowym była sól krajowa, której 85% od wojny siedmioletniej do lat 80. XVIII w. kierowano do Prus Książęcych/Wschodnich, potem – do 1772 r. – coraz częściej do Rosji oraz do Polski. Czwarte miejsce zajmował tranzyt wyrobów metalowych oraz szkła – pochodzenia brandenburskiego, śląskiego i czeskiego oraz pomorskiego. W ocenie Henryka Lesińskiego ponad 50% całego eksportu Szczecina stanowił tranzyt. Z portu szczecińskiego wywożono również tytoń, owoce, artykuły leśne, wosk, skóry, niewielkie ilości zboża oraz cegłę⁴⁴.

Jeśli chodzi o import portu szczecińskiego, to w XVIII w. najważniejszą – chociaż w miarę upływu czasu malejącą – rolę odgrywały tu wina francuskie i hiszpańskie. Była to najbardziej dochodowa gałąź handlu, ale pod koniec XVIII w. około 40% win przechodziło przez Szczecin tranzytem do Berlina, Magdeburga, na Śląsk i do Czech. Na przełomie lat 70. i 80. XVIII w. stanowiły one około 35% całego przywozu, a pod koniec tego stulecia były o połowę mniejsze. W tym czasie pierwsze miejsce w imporcie zajęły artykuły kolonialne i używki, kawa, owoce cytrusowe, których wartość kształtowała się w granicach 30–40% całego przywozu. Trzecie miejsce pod koniec XVIII w. przyznać należy lnowi, konopiom, a zwłaszcza siemieniu lnianemu, przywożonymi z Rosji i Prus Wschodnich, a trafiającymi głównie na Śląsk i do Czech. Wartość tych produktów kształtowała się w granicach 25–35% całego przywozu. Czwartym pod względem wartości artykułem przywozowym były ryby morskie, w coraz większym stopniu dostarczane przez Emdeńską Kompanię Śledziową, które stanowiły kilkanaście procent wartości całego przywozu. Importowano również żelazo, cynę, ołów i inne metale, chemikalia, barwniki, skóry, wyroby ozdobne i inne artykuły, których gama w miarę upływu czasu była coraz szersza. Od 1773 r. powrócił import soli morskiej, kierowanej głównie do Wielkopolski, a wcześniej – w latach wojen lub nieurodzajów – przywóz zboża z Prus Książęcych i Gdańska⁴⁵.

Można w uproszczeniu stwierdzić, że struktura obrotów szczecińskiego portu dowodzi, iż państwo pruskie nie zdołało w pełni wprowadzić w życie

⁴⁴ R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 281–286, 296–298, 299 i n.; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte, T. 1–2*, dz. cyt., s. 69 i n.; T. Schmidt, *Beiträge zur Geschichte des Stettiner Handels. Die Stettiner Schifffahrt unter Friedrich dem Großen*, „Baltische Studien” 1866, Bd. 21, 2, s. 163 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 482–483; H. Lesiński, *Rozwój handlu miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 702, 714–719.

⁴⁵ R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 306 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 483–487; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte...*, dz. cyt., s. 69 i n., 85 i n.; T. Schmidt, *Geschichte des Handels...*, dz. cyt., s. 9–10, 14–17; H. Lesiński, *Rozwój handlu miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 719–721.

merkantylnych zasad polityki handlu zewnętrznego, bo bilans handlowy portu był przez cały XVIII w. ujemny. Od wojny siedmioletniej do 1800 r. zawsze przekraczał 25% wartości obrotów, w latach 1780–1789 zaś wynosił aż 34%, o 4% przewyższając wartość wywozu, który zaraz po wojnie siedmioletniej i w latach 80. XVIII w. nie sięgał nawet połowy wartości przywozu (45%, 46%). Pod koniec tego stulecia wywóz wynosił 61,5% wartości przywozu, czyli obrót był bardziej zrównoważony⁴⁶. Największy wpływ na tak niekorzystne wyniki obrotu portu szczecińskiego wywierała Brandenburgia. Port szczeciński w drugiej połowie XVIII w. miał najbardziej niekorzystny bilans obrotów handlowych ze wszystkich portów bałtyckich państwa pruskiego. Chociaż dzięki podbojom Fryderyka II i Fryderyka Wilhelma II został on portem całego dorzecza Odry i jego dopływów, to do końca XVIII w. nie był jedynym jego portem, można nawet wątpić, czy najważniejszym. Dla eksportu tekstyliów śląskich i handlu Brandenburgii najważniejszym portem pozostał Hamburg, bo państwo pruskie nie zapewniło żegludze na Odrze konkurencyjności w stosunku do komunikacji na Łabie. Dopiero skierowanie do portu szczecińskiego większej ilości tekstyliów, głównie śląskich, które stanowiły 30% wartości wywozu, wydatnie wpłynęło na zrównoważenie jego obrotów.

Mówiąc o wartości obrotów portu szczecińskiego, należy zaznaczyć, że dane sprzed wojny siedmioletniej są szczątkowe i w dodatku wzajemnie się wykluczają, co powoduje, iż szacunkowe próby ich ujęcia mogą być zawodne. Przyjmujemy, że pod koniec rządów Fryderyka Wilhelma I kształtowały się w granicach 350 000 talarów⁴⁷. Od lat 50. obroty portu kilkakrotnie wzrosły⁴⁸. Ponieważ państwo pruskie, w tym Pomorze, zaleczyło straty demograficzne i odbudowało kraj ze zniszczeń wojny siedmioletniej w ciągu 5 lat, a obroty szczecińskiego portu w latach 1764, 1766–1768 wynosiły średnio 2 762 700 talarów⁴⁹, szacujemy, że przed wojną kształtowały się one w granicach 3 000 000 talarów. W latach 70., w porównaniu z okresem powojennej odbudowy obroty handlowe szczecińskiego

⁴⁶ R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 249.

⁴⁷ Tamże, s. 347; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 478–480; H. Lesiński, *Rozwój handlu morskiego miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 707.

⁴⁸ Henrich Meyer (*Stettin in alter und neuer Zeit*, Stettin 1887, s. 53) podaje, że w 1752 r. przewóz wynosił 1 629 429 talarów, z czego 96,5% stanowił tranzyt. Według statystyk Generalnego Dyrektorium (Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem, II. Hauptabteilung. Rep. 96, 421 F, s. 8–9) bilans handlowy prowincji Pomorze w latach 1751–1752 był dodatni i wynosił odpowiednio 193 441 i 97 464 talarów.

⁴⁹ R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 247, 249; por. M. Knitter, *Verifizierung...*, dz. cyt., s. 42.

portu wzrosły o około 21%. Najciekawsze jest, że w latach 1771–1774 były o 15% wyższe niż w latach 1775–1779. Oznacza to, że budowa Kanału Bydgoskiego w krótkiej perspektywie była – jak wspomniano – inwestycją chybioną i nie spełniła oczekiwanego celu. Europejskie niepokoje spowodowane wojną amerykańską stały się stymulatorem wymiany portu szczecińskiego, gdyż w porównaniu z wymianą w latach 70. wzrosła ona o 13%, a w ostatniej dekadzie XVIII w. o dalsze 11% w porównaniu z wymianą z lat 80. Pod względem wartościowym obroty handlu portu szczecińskiego od wojny siedmioletniej do początku XIX w. wzrosły o 75%. Ten optymistyczny wskaźnik nie uwzględnia jednak wzrostu cen, który pod koniec XVIII w. przybrał miarę rewolucji. Preferowanie handlu wewnętrznego kosztem zewnętrznego, przemysłu i handlu Brandenburgii kosztem Śląska, chociaż ten przynosił najwyższe dochody i miał strategiczne znaczenie gospodarcze – to dalsze powody ujemnego bilansu handlu zewnętrznego państwa pruskiego i portu szczecińskiego, do którego nie udało się włączyć do końca XVIII w. Wielkopolski. W rezultacie upadły targi wrocławskie, a targi we Frankfurcie n. Odrą zachowały regionalny charakter⁵⁰.

W drugiej połowie XVIII w. zaszły też poważne zmiany w wymianie prowadzonej przez małe miasta portowe Pomorza pruskiego i ośrodki Zalewu Szczecińskiego. Najważniejszymi cechami był postępujący spadek wymiany handlowej portu kołobrzeskiego i trzebiatowskiego, który pod koniec stulecia zszedł z nadmorskich szlaków wymiany bałtyckiej. Kołobrzeg natomiast, głównie dzięki tradycyjnej wymianie z Zachodem jeszcze w trzeciej ćwierci XVIII w., był wyróżniającym się portem spośród pozostałych sześciu nadbałtyckich małych portów Pomorza pruskiego, ale pod koniec tego stulecia szybko kurczyła się jego wymiana i zrównał się on w tym zakresie ze Słupskiem/Ustką, który po 1772 r. stał się znaczącym pośrednikiem w zaopatrzeniu w sól Prus Zachodnich. Specyfiką Kołobrzegu była struktura jego obrotów towarowych, gdyż w wywozie, głównie do Prus Wschodnich, aż 70–80% stanowiły artykuły włókiennicze, a w imporcie podobny wskaźnik surowców tego przemysłu z Kłajpedy i Królewca. Wspólnymi cechami wszystkich małych portów Pomorza pruskiego w omawianym okresie były ich ujemny bilans handlowy oraz drewno jako najważniejszy artykuł wywozu do ośrodków bałtyckich, głównie skandynawskich. W imporcie/przywozie tradycyjnie najważniejszą rolę odgrywały ryby morskie, głównie śledzie, sól,

⁵⁰ R. Gaziński, *Państwo pruskie a handel morski Szczecina w XVIII wieku*, [w:] *Państwo i społeczeństwo na Pomorzu Zachodnim do 1945 roku*, red. W. Stepiński, Szczecin 1997, s. 148; Z. Szultka, *Polityka gospodarcza...*, dz. cyt., s. 517.

wina i artykuły kolonialne, i in., stanowiące około 60% wartości obrotu poszczególnych portów⁵¹.

Innymi torami potoczyły się losy portów pruskich, zwłaszcza Królewca, największego wciąż portu państwa pruskiego, tradycyjnie ważnego eksportera zboża, drewna, lnu, konopi i siemienia lnianego. W początkowym okresie rządów Fryderyka II cieszył się on większą wolnością handlową niż porty pomorskie, ale miejscowe kupiectwo tradycyjnie ograniczało się do pośrednictwa między holenderskimi i angielskimi armatorami i kupcami oraz rozległym litewsko-polsko-rosyjskim zapleczem. Ewenementem było to, że w latach 1713–1743 nie budowano w Królewcu statków. Mimo słabości miejscowego kupiectwa w połowie XVIII w. najtrudniejsze czasy port miał za sobą, bo powoli, ale systematycznie wzrastał wywóz zboża, drewna, artykułów leśnych, lnu i siemienia lnianego. Ten progresywny rozwój nieco zakłócił pierwszy rozbiór Polski i prusko-polska wojna handlowo-celna, obliczone na przejście polskiej wymiany handlowej. Żegluga tego portu w latach 1773–1775 w porównaniu z 1772 r. przejściowo zmalała, ale od lat 80. dynamicznie wzrastała i dopiero w 1808 r. nastąpiło jej gwałtowne załamanie. Na to nałożyła się rosnąca konkurencja portów rosyjskich, głównie Rygi i Lipawy, ważnych eksporterów na Zachód zboża, drewna, lnu, konopi, siemienia lnianego, mięsa i wołów. Podniesienie cła przez Rosję (1783) i oddanie Kanału Ogińskiego (1784), który usprawnił komunikację wodną na zapleczu, wreszcie zniesienie ceł pruskich (1789) skłoniło polskich i litewskich kontraktów do powrotu do portów w Królewcu i Kłajpedzie. Eksport zboża z Królewca kształtował się średnio powyżej 50 000 łasztów, a żeglugę szacowano na 1000–1100 statków. Przejęcie Gdańska przez Prusy w 1793 r. spowodowało spowolnienie dotychczasowego rozwoju portu królewieckiego⁵².

⁵¹ H. Lesiński, *Rozwój handlu morskiego miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 722–727; tenże, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 259–260, 346; tenże, *Handel morski małych portów...*, dz. cyt., s. 7–13; Z. Szultka, *Rzemiosło i handel Słupska w drugiej połowie XVII i XVIII wieku*, Słupsk 1981, s. 226 i n.

⁵² F. Gause, *Geschichte...*, dz. cyt., Bd. 2, s. 89–99, 196–197, 205 i n.; H. Meier, *Beiträge...*, dz. cyt., tabele; J. Sembritzki, *Geschichte der Stadt Memel...*, dz. cyt., s. 261 i n.; H. Rachel, *Handel und Handelsrecht von Königsberg...*, dz. cyt., s. 115 i n.; B. Wachowiak, *Wymiana handlowa Królewca z zapleczem polskim w świetle opinii miejscowego kupiectwa i władz pruskich z lat 1815–1820*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 1980, nr 3, s. 383 i n.; H. Kellenbenz, *Der deutsche Außenhandel...*, dz. cyt., s. 31–32; R. Gaziński, *Prusy a handel solą...*, dz. cyt., s. 87 i n.; J. Wojtowicz, *Stosunki społeczno-gospodarcze Pomorza Wschodniego na przełomie XVIII i XIX stulecia*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 2, cz. 2: *Pomorze Wschodnie w latach 1657–1815*, oprac. E. Cieślak, J. Wojtowicz, W. Zajewski, Poznań 1984, s. 662–666.

Fryderyk II z zaborem Prus Królewskich i Gdańska nosił się już przed objęciem tronu w 1740 r. Strategię realizacji tej idei, uwzględniającą decydujący głos Rosji w sprawach Polski, opracował w 1752 r. Przewidywała ona opanowanie Prus Królewskich stopniowo, „listek po listku, tak jak się konsumuje karczocha”. Ostatnim listkiem miał być Gdańsk z uwagi na jego handlowe znaczenie dla Polaków. Zabór Saksonii i Gdańska to najważniejsze cele w jego agresywnych planach z 1768 r. Był bowiem przekonany, że kto będzie panował nad biegiem Wisły i Gdańskiem, będzie w większym stopniu panem Polski od jej króla. Polska w jego planach miała być obszarem zbytu pruskich wyrobów przemysłowych, zwłaszcza śląskich tekstyliów, tytoniu oraz miejscem importu drewna, zboża i koni, a przede wszystkim źródłem ogromnych dochodów z jej handlu⁵³.

Działania mające na celu maksymalne uszkodzenie polskiemu handlowi w celu przejścia nad nim pełnej kontroli i dochodów z niego płynących Fryderyk II prowadził od 1740 r., wykorzystując po temu zagrabiony Śląsk, potem wojnę siedmioletnią (1756–1763), polskie cło generalne (1764) i komorę celną w Kwidzynie (1764), a następnie kordon sanitarny (1771). Ich ukoronowaniem był I rozbiór Polski i będąca jego konsekwencją blokada lądowa i morska Gdańska oraz prusko-polski traktat handlowy albo lepiej – pruski dyktat handlowy (1775). Mocą ostatnich traktatów Prusy weszły w posiadanie dolnej Wisły i prawie całkowicie uzależniły od siebie polski handel zewnętrzny, w tym morski, przez co Polska utraciła suwerenność gospodarczą⁵⁴.

Konsekwencją tych wydarzeń była katastrofa gospodarki Gdańska, która dosięgła też handlu morskiego. Obroty portu gdańskiego w 1774 r., w porównaniu z 1770 r., spadły o prawie 46%, przyjmując, że spadek kształtował się powyżej 25% i w latach następnych wzrósł do ponad 50%. Najwyższe były spadki przywozu, gdyż dochodziły do 66%. Wpływy z opłat portowych w latach 1776–1777 zmalały w porównaniu z latami przedrozbiorowymi również prawie o 50%. Spadek eksportu żyta w latach 1777–1787, najważniejszego tradycyjnie artykułu wywozowego portu, w stosunku do lat 1766–1762 wynosił 66%, pszenicy – 40%,

⁵³ B. Wachowiak, *Polska – Rzeczpospolita Obojga Narodów w testamentach politycznych Hohenzollernów XVII–XVIII wieku*, „Roczniki Historyczne” 2010, t. 76, s. 183 i n.

⁵⁴ S. Hoszowski, *Walka Gdańska i Torunia z pruską zaborczością w II połowie XVIII wieku*, [w:] *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 2: *Pomorze nowożytnie*, red. G. Labuda, S. Hoszowski, Warszawa 1959, s. 390–396; E. Cieślak, *Pruska agresja ekonomiczna i polityczna wobec Gdańska w okresie rozbiorowym*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: *1655–1793*, red. E. Cieślak, oprac. E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, J. Trzoska, Gdańsk 1993, s. 579 i n.; H.J. Bömelburg, *Zwischen polnischer Ständegesellschaft und Preussischer Obrigkeitstaat. Vom Königlichen Preußen zu Westpreußen (1756–1806)*, München 1995, s. 191 i n.

plótna – 27%, lnu – 59%, konopi – 84%, a wełny – 82%. Podobne były wskaźniki spadku po stronie przywozu – cukru o 73%, oliwy o 85%, cytryn o 46%, tytoniu o 76%, sukna o 53%. Spadek żeglugi w całym dwudziestolecu międzyzobiorowym kształtował się w granicach 43–55%⁵⁵.

W walce z handlem morskim Gdańska i Polski Prusy wykorzystały Elbląg, który miał przejść handel dotychczasowego zaplecza portu gdańskiego. W tym celu rozbudowano port elbląski i ulepszono sieć komunikacyjną, przez co uległo poszerzeniu jego zaplecze gospodarcze. Elbląg od początku lat 70. do początku lat 90. XVIII w. wyrósł na znaczący ośrodek eksportu zboża. Jego wywóz w latach 1771–1780, w porównaniu z wcześniejszymi dochodami, wzrósł o 100%, a w następnym dziesięcioleciu o niecałe 200%. W latach 1791–1795 wywieziono stąd głównie do Anglii prawie 25 000 łasztów zboża, co stanowiło około 50–60% całego polskiego eksportu zboża. Koniunktura ta trwała do inkorporacji Gdańska do Prus w 1793 r.

Sytuacja portów gdańskiego i elbląskiego uległa radykalnej zmianie w wyniku inkorporacji Gdańska w 1793 r. do państwa pruskiego. Odtąd port gdański bardzo dynamicznie odbudowywał dominującą pozycję ośrodka handlu morskiego południowego wybrzeża Bałtyku, w znacznej części kosztem Elbląga. Żegluga gdańska w latach 1794–1805 wzrosła o 280%. Zboże, ale pszenica zamiast żyta, stało się ponownie najważniejszym artykułem eksportowym. Jego wywóz z 29 000 łasztów wzrósł do 39 000 łasztów średnio w latach 1794–1799, ale w latach 1801–1804 wynosił średnio 63 000 łasztów.

W latach 1801–1805 wywóz zboża portu w Elblągu stanowił 19,7%, a w Królewcu 35% wartości eksportu zboża z portu gdańskiego, odbieranego głównie przez kupców angielskich. Jego średnia wartość kształtowała się w granicach 13 310 000 talarów i wynosiła w 1804 r. około 82% wartości całego wywozu. Około 1800 r. eksport zboża stanowił aż w przybliżeniu 30% wartości handlu zewnętrznego państwa pruskiego. Drewno i płótno to następne najważniejsze

⁵⁵ W. Vogel, *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1932, Jg. 57, s. 134 i n.; E. Cieślak, *Wybrane problemy handlu gdańskiego w okresie rozbiorów Polski*, „Rocznik Gdański” 1973, t. 33, z. 1, s. 5 i n., 11 i n.; E. Cieślak, J. Trzoska, *Handel i żegluga Gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, dz. cyt., t. 3, cz. 1, s. 420–421, 429 i n.; R. Gaziński, *Prusy a handel solą...*, dz. cyt., s. 50 i n.; J. Wójtowicz, *Stosunki społeczno-gospodarcze...*, dz. cyt., s. 657 i n.

artykuły wywozowe. W imporcie dominowały artykuły spożywcze, głównie cukier, i produkty kolonialne oraz tradycyjnie ryby morskie⁵⁶.

W przededniu wojny francusko-pruskiej największymi portami pruskimi były Szczecin i Gdańsk, których obroty kształtowały się pod względem wartości prawie na jednakowym poziomie: obroty Szczecina to 31,3%, a Gdańska 30,3% obrotów całego handlu morskiego państwa pruskiego. Ich struktura obrotów różniła się jednak diametralnie. Import w obrotach portu szczecińskiego stanowił niespełna 82% obrotów oraz ponad 55% wartości przywozu wszystkich pruskich portów bałtyckich, natomiast w obrotach portu gdańskiego import to zaledwie 16,2% obrotów. Port gdański na tle szczecińskiego, wywożącego średnio w latach 1793–1798 około 3600 łasztów zboża, był prawdziwą żyłą złota. Tym portom wyraźnie ustępował port królewiecki (17,5% wartości obrotów), elbląski (10,7%) i w Kłajpedzie (8,2%). Wartość obrotu małych portów pomorskich to tylko 7,5% handlu portu szczecińskiego, mniej nawet niż portu w Emden-Leer⁵⁷.

Bibliografia

- Berney A., *Die Anfänge der Friederizianischen Seehandlungspolitik*, „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte” 1925, Bd. 22.
- Biernat Cz., *Handel, żegluga, wytwórczość*, w: *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 2: 1793–1815, red. E. Cieślak, oprac. C. Biernat, E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, W. Zajewski, Gdańsk 1993.
- Blaich F., *Die Epoche des Merkantilismus*, Wiesbaden 1973.
- Bömelburg H.J., *Zwischen polnischer Ständegesellschaft und Preussischer Obrigkeitsstaat. Vom Königlichen Preußen zu Westpreußen (1756–1806)*, München 1995.
- Born A., *Regulacja Odry i rozbudowa urzędzeń technicznych*, [w:] *Monografia Odry*, red. A. Grodek, M. Kielczewska-Zalewska, A. Zierhoffer, Poznań 1948.
- Born K.E., *Wirtschaft und Gesellschaft im Denken Friedrichs des Großen*, Wiesbaden 1779.

⁵⁶ C. Biernat, *Handel, żegluga, wytwórczość*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 2, cz. 2: 1793–1815, red. E. Cieślak, oprac. C. Biernat, E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, W. Zajewski, Gdańsk 1993, s. 41 i n.; S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670–1815. Źródła do dziejów handlu i żeglugi Gdańska*, red. S. Hoszowski, Warszawa 1963, s. 120–134, 194–208; J. Wojtowicz, *Stosunki społeczno-gospodarcze...*, dz. cyt., s. 657 i n.; E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969, s. 318–319; Z. Szultka, *Sytuacja społeczno-gospodarcza miast i wsi*, [w:] *Prusy w okresie monarchii absolutnej...*, dz. cyt., s. 531, 726–727.

⁵⁷ R. Straubel, *Stettin als Handelsplatz...*, dz. cyt., s. 173.

- Braun W., *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte 1572–1813, T. 1*, „Baltische Studien” 1965, Bd. 51.
- Braun W., *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte, T. 1–2*, „Baltische Studien” 1966, Bd. 52.
- Burkhardt R., *Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde*, Swinemünde 1920.
- Büsch O., *Die Militarisierung von Staat und Gesellschaft in alten Preussen*, [w:] *Preussen – Versuch einer Bilanz. Katalog in fünf Bänden*, Reinbek b. Hamburg 1981.
- Carl H., *Okkupation und Regionalismus. Die preussischen Westprovinzen im siebenjährigen Krieg*, Mainz 1993.
- Chojnacka K., *Handel na Warcie i Odrze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, do druku przysposobił B. Wachowiak, Poznań 2007.
- Cieślak E., *Wybrane problemy handlu gdańskiego w okresie rozbiorów Polski*, „Rocznik Gdański” 1973, t. 33, z. 1.
- Cieślak E., *Gospodarka Prus Książęcych w okresie reform absolutystycznych*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 2 (do roku 1815), red. G. Labuda, cz. 2: *Pomorze Wschodnie w latach 1657–1815*, oprac. E. Cieślak, J. Wojtowicz, W. Zajewski, przy współudziale W. Chojnackiego, J. Jasińskiego, M. Kosmana, H. Rietza, Poznań 1984.
- Cieślak E., *Pruska agresja ekonomiczna i polityczna wobec Gdańska w okresie rozbiorowym*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: *1655–1793*, red. E. Cieślak, oprac. E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, J. Trzoska, Gdańsk 1993.
- Cieślak E., Biernat C., *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969.
- Cieślak E., Trzoska J., *Handel i żegluga Gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: *1655–1793*, red. E. Cieślak, oprac. E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, J. Trzoska, Gdańsk 1993.
- Czapliński W., *Polityka morska Polski w XVI i XVII wieku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, nr 2.
- Dopierała B., *Wokół koncepcji polskiej polityki morskiej (1930–1939)*, „Najnowsze Dzieje Polski” 1967, t. 11.
- Dopierała B., *Gospodarka morska na ziemiach polskich w stuleciu 1870–1970, (Przegląd badań i postulaty badawcze)*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, nr 2.
- Eimers E., *Die Eingliederung Ostfriesland in den preussischen Staat*, „Neue Forschungen zur Brandenburg-Preussischen Geschichte” 1984, Bd. 5.
- Gause F., *Königsberg als Hafen- und Handelsstadt*, [w:] *Studien zur Geschichte Preussenslandes*, Marburg 1963.
- Gause F., *Die Geschichte der Stadt Königsberg*, Bd. 1–2, Köln–Graz 1965.

- Gaziński R., *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII w.)*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 1/2.
- Gaziński R., *Z dziejów stosunków gospodarczych między Szwecją a Prusami: spór o handel na Pianie i Świnie w latach 1720–1763*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1992, z. 1.
- Gaziński R., *Handel morski małych portów Zalewu Szczecińskiego w XVIII w.*, „Nautologia” 1997, R. 32, nr 3/4.
- Gaziński R., *Państwo pruskie a handel morski Szczecina w XVIII wieku*, [w:] *Państwo i społeczeństwo na Pomorzu Zachodnim do 1945 roku*, red. W. Stępiński, Szczecin 1997.
- Gaziński R., *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, Szczecin 2000.
- Gaziński R., *Prusy a handel solą w Rzeczypospolitej w latach 1772–1795*, Warszawa 2007.
- Giesebrecht W., *Friedrich der Große und die Vereinigten Staaten von Amerika*, [w:] *Friedrich der Große in seiner Zeit*, hrsg. v. O. Hauser, „Neue Forschungen zur Brandenburg-Preußischen Geschichte” 1987, Bd. 8.
- Groth A., *Port w Królewcu – jego funkcje i zaplecze w XVI–XVIII wieku*, „Słupskie Studia Historyczne” 2007, nr 13.
- Hartung F., *Die politischen Testamente der Hohenzollern*, [w:] F. Hartung, *Volk und Staat in der deutschen Geschichte. Gesammelte Abhandlungen*, Leipzig 1940.
- Haussherr H., *Wirtschaftsgesichte der Neuzeit vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts*, 4. Aufl., Wien–Köln 1979.
- Henderson W.O., *Der Außenhandel Preussen*, w: *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985.
- Henderson W.O., *Die Wirtschafts- und Handelspolitik Friedrich des Grossen*, [w:] *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985.
- Hinrichs C., *Die Wollindustrie in Preußen unter Friedrich Wilhelm I.*, Berlin 1933.
- Hinrichs C., *Preußen als historisches Problem. Gesammelte Abhandlungen*, Berlin 1964.
- Hintze O., *Die Hohenzollern und ihr Werk*, 4. Aufl., Berlin 1915.
- Hosfeld-Guber J., *Der Merkantilismusbegriff und die Rolle der absolutistischen Staats im vorindustriellen Preussen*, München 1985.
- Hoszowski S., *Walka Gdańska i Torunia z pruską zaborczością w II połowie XVIII wieku*, [w:] *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 2: *Pomorze nowożytnie*, red. G. Labuda, S. Hoszowski, Warszawa 1959.

- Hoszowski S., *Handel Gdańska w okresie XV–XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie 1960, z. 11.
- Kaufhold K.H., *Die Wirtschaft: Vom Merkantilismus zur Industrialisierung*, [w:] *Preussen-Ploetz. Eine historische Bilanz in Daten und Deutungen*, hrsg. v. M. Schlenke, Freiburg–Würzburg 1983.
- Kaufhold K.H., *Preußische Staatswirtschaft – Konzept und Realität. 1640–1806*. „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte” 1994, T. 2.
- Kaufhold K.H., *„Wirtschaftswissenschaften” und Wirtschaftspolitik in Preußen von um 1650 bis um 1800*, [w:] *Wirtschaft, Wissenschaft und Bildung in Preussen. Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Preussens vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, hrsg. v. K.H. Kaufhold, B. Söseman, Stuttgart 1998.
- Kellenbenz H., *Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts*, [w:] *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*, hrsg. v. F. Lütge Stuttgart 1964.
- Knitter M., *Verifizierung von Schifffahrtsstatistiken des Stettiner Hafens in der zweiten Hälfte des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2012, vol. 25.
- Krüger H., *Berlin als industrielles Zentrum der mittleren Provinzen*, [w:] *Preussen in der deutschen Geschichte von 1789*, hrsg. v. I. Mittenzwei, K.H. Noack, Berlin 1983.
- Lesiński H., *Rozwój handlu morskiego Kołobrzegu z krajami Skandynawii w XVII i XVIII wieku*, [w:] *Ars Historica. Prace z dziejów powszechnych i Polski*, Poznań 1976.
- Lesiński H., *Kołobrzegs- handel mit den skandinavischen Ländern im 17. und 18. Jahrhundert*, „Studia Maritima” 1980, vol. 2.
- Lesiński H., *Udział Kamienia i Wolina w żegludze i handlu morskim w XVI–XVIII w.*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1981, z. 1.
- Lesiński H., *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku*, Szczecin 1982.
- Lesiński H., *Handel morski Szczecina w okresie szwedzkim 1639–1713*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1985, t. 31 [1989].
- Lesiński H., *Der Seehandel Szczecins zur Schwedenzeit in den Jahren 1630–1713*, „Jahrbuch für Regionalgeschichte” 1988.
- Lesiński H., *Rozwój floty i zasięg geograficzny żeglugi morskiej miast zachodniopomorskich w latach 1648–1720*, „Szczeciński Rocznik Naukowy” 1989, R. 4, z. 1.
- Lesiński H., *Ruch statków w porcie kołobrzeskim oraz zasięg geograficzny żeglugi miasta w XVIII wieku*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1993, t. 39.
- Lesiński H., *Kształtowanie się stosunków rynkowych pod wpływem merkantylistycznej polityki państwa*, [w:] *Historia Pomorza*, red. G. Labud, t. 2 (do roku 1815), cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, oprac. Z. Szultka, H. Lesiński, przy współudziale D. Łukaszewicza, A. Wielopolskiego, Poznań 2003.

- Lesiński H., *Przemiany w stosunkach handlowych miast Pomorza Zachodniego w drugiej połowie XVII i początkach XVIII wieku*, [w:] *Historia Pomorza*, red. G. Labuda, t. 2 (do roku 1815), cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, oprac. Z. Szultka, H. Lesiński, przy współudziale D. Łukaszewicza, A. Wielopolskiego, Poznań 2003.
- Lesiński H., Szultka Z., *Porty pomorskie między Odrą i Lebą oraz ich zaplecze gospodarcze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, [w:] *Pamiętnik XIV Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich*, t. 2, Toruń 1994.
- Looz-Corswaren C. von, *Die westlichen Landesteile*, [w:] *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985.
- Mączak A., *Handel zamorski Prus Księżęcych w latach 1565–1646. Próba analizy statystycznej*, [w:] *Węzłowe problemy dziejów Prus XVII–XX wieku*, red. G. Labuda, Poznań 1971.
- Mączak A., *Między Gdańskiem a Sundem. Studia nad handlem bałtyckim od połowy XVI do połowy XVII w.*, Warszawa 1972.
- Majewska G., *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809*, Wrocław 1991.
- Meier H., *Beiträge zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs*, „Neue Preussische Provinzial-Blätter” 1864, Bd. 9 (67).
- Meyer H., *Stettin in alter und neuer Zeit*, Stettin 1887.
- Mittenzwei I., *Wirtschaftspolitik-, Territorialstaat-Nation. Die Haltung des preußischen Bürgertums zu den wirtschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Sachsen (1740–1786)*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte” 1970, T. 3.
- Mittenzwei J., *Preußen nad dem siebenjährigen Krieg. Auseinandersetzungen zwischen Bürgertum und Staat um die Wirtschaftspolitik*, Berlin 1979.
- Müller A., *Emdens Seeschifffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preußen bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanal 1744–1899*, „Hansische Geschichtsblätter” 1939, Jg. 55.
- Müller-Weil U., *Absolutismus und Aussenpolitik in Preussen. Ein Beitrag zur Strukturgeschichte des preussischen Absolutismus*, Stuttgart 1992.
- Naudé W., *Die merkantilistische Wirtschaftspolitik Friedrich Wilhelm I. und der Küstriner Kammerdirektor Hille*, „Historische Zeitschrift” 1903, Bd. 90.
- Naudé W., *Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten von 13. bis 18. Jahrhundert*, Berlin 1896.
- Neugebauer W., *Zentralprovinz im Absolutismus. Brandenburg im 17. und 18. Jahrhundert*, Berlin 2001.
- North M., *Getreideanbau und Getreidehandel im Königlichen Preußen und im Herzogtum Preußen. Überlegungen zu den Beziehung zwischen Produktion, Binnenmarkt*

- und Weltmarkt im 16. und 17. Jahrhundert*, „Zeitschrift für Ortsforschung” 1985, Jg. 34.
- Oestreich G., *Friedrich Wilhelm I. Preußischer Absolutismus, Merkantilismus, Militarismus*, Göttingen 1977.
- Opgenoorth E., *Friedrich Wilhelm. Der Grosse Kurfürst von Brandenburg. Eine politische Biographie*, Bd. 1, Göttingen 1971.
- Opgenoorth E., *Friedrich Wilhelm*, Bd. 2, Göttingen 1978.
- Rachel H., *Handel und Handelsrecht von Königsberg in Preußen im 16.–18. Jahrhundert*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte” 1909, Bd. 40.
- Rachel H., *Der Merkantilismus in Brandenburg-Preußen*, *Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte*” 1927, Bd. 40.
- Rachel H., *Das Berliner Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus*, Berlin 1931.
- Radtke W., *Die preußische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung*, Berlin 1981.
- Ring V., *Asiatische Handelskampanien Friedrich des Grossen*, Berlin 1890.
- Schieder T., *Friederich der Große. Ein Königtum der Widersprüche*, Berlin 1983.
- Schlenke M., *England und das friederizianische Preußen 1740–1763*, München 1964.
- Schmidt T., *Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins*, „Baltische Studien” 1863, Bd. 19.
- Schmidt T., *Der Handel unter Friedrich dem Großen*, „Baltische Studien” 1864, Bd. 20.
- Schmidt T., *Beiträge zur Geschichte des Stettiner Handels. Die Stettiner Schifffahrt unter Friedrich dem Großen*, „Baltische Studien” 1866, Bd. 21.
- Schmoller G., *Die Russische Compagnie zu Berlin*, „Zeitschrift für Preußische Geschichte und Landeskunde” 1883, Bd. 20.
- Schmoller G., *Die Erwerbung Pommerns und der Handel auf der Oder und in Stettin bis 1740*, „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich” 8 (1884), H. 2.
- Schultze J., *Geschichte der Mark Brandenburg*, Bd. 5: *Von 1648 zu ihrer Auflösung und dem Ende ihrer Institutionen*, Berlin 1969.
- Sembritzki J., *Geschichte der Königlischen See- und Handelsstadt Memel*, 2. Aufl., Memel 1926.
- Setzefand W., *Der Handel Stettins unter Friedrich Wilhelm I.*, Stettin 1928.
- Stanielewicz J., *Zarys rozwoju portu i handlu morskiego Szczecina od XVI do XVIII wieku*, [w:] *Pomorze Zachodnie w tysiącleciu*, red. P. Bartnik, K. Kozłowski, Szczecin 2000.

- Straubel R., *Stettin als Handelsplatz und wirtschaftlicher Vorort Pommerns im spätabso-
lutistischen Preußen*, „Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands”
2004, Bd. 50.
- Szopowski Z., *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie drugiej wojny światowej*,
Warszawa–Poznań 1962.
- Szultka Z., *Port w Ustce do końca XVIII wieku*, „Rocznik Koszaliński” 1977, nr 13.
- Szultka Z., *Ekonomiczne problemy portu słupskiego w Ustce*, „Rocznik Koszaliński”
1978, nr 14.
- Szultka Z., *Rzemiosło i handel Słupska w drugiej połowie XVII i XVIII wieku*, Słupsk
1981.
- Szultka Z., *Stosunek społeczeństwa Pomorza Zachodniego do pomorskich praw suk-
cesyjnych Brandenburgii w latach 1627–1648/1653, cz. II*, „Zapiski Historyczne”
1989, t. 54, z. 1.
- Szultka Z., *Pomorze Zachodnie w okresie rywalizacji szwedzko-brandenburskiej
o Szczecin i ujście Odry*, [w:] *Historia Pomorza*, red. G. Labuda, t. 2 (do roku 1815),
cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, oprac. Z. Szultka, H. Lesiński, przy
współudziale D. Łukaszewicza, A. Wielopolskiego, Poznań 2003.
- Szultka Z., *Polityka gospodarcza państwa i jej wpływ na sytuację ekonomiczną wsi
i miast oraz położenie ludności*, [w:] *Prusy w okresie monarchii absolutnej (1701–
1806)*, red. B. Wachowiak, oprac. Z. Szultka, A. Kamieński, G. Kucharczyk, D. Łu-
kasiewicz, B. Wachowiak, Poznań 2010.
- Szultka Z., *Sytuacja społeczno-gospodarcza miast i wsi*, [w:] *Prusy w okresie monar-
chii absolutnej (1701–1806)*, red. B. Wachowiak, oprac. Z. Szultka, A. Kamieński,
G. Kucharczyk, D. Łukasiewicz, B. Wachowiak, Poznań 2010.
- Teubert O., *Die Binnenschiffahrt*, Bd. 1, Leipzig 1912.
- Tietze W., *Die Oderschiffart*, Leipzig 1907.
- Treue W., *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Das Zeitalter der technisch-industriellen
Revolution 1700 bis 1966*, 2. Aufl., Stuttgart 1966.
- Treue W., *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*, Bd. 1: *18. und 19. Jahrhundert*, Stuttgart
1973.
- Treue W., *Wirtschafts- und Technikgeschichte Preussens*, Berlin 1984.
- Treue W., *Preußens Wirtschaft vom Dreissigjährigen Krieg bis zum Nationalismus*,
[w:] *Handbuch der preussischen Geschichte*, Bd. 2: *Das 19. Jahrhundert und gros-
se Themen der Geschichte Preussens*, hrsg. v. O. Büsch, Berlin–New York 1992.
- Trzoska J., *Zmiany w handlu bałtyckim i europejskim*, [w:] *Historia Gdańska*,
red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993.

- Vogel W., *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschiffahrt im 17. und 18. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1932, Jg. 57.
- Wachowiak B., *Wymiana handlowa Królewca z zapleczem polskim w świetle opinii miejscowego kupiectwa i władz pruskich z lat 1815–1820*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 1980, nr 3.
- Wachowiak B., *Szczecin w okresie przewagi państwa feudalnego 1478–1713*, [w:] *Dzieje Szczecina. Wiek X–1805*, red. G. Labuda, t. 2, Warszawa–Poznań 1985.
- Wachowiak B., *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001.
- Wachowiak B., *Miasta po wojnie trzydziestoletniej w warunkach polityki merkantylnej*, [w:] B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001.
- Wachowiak B., *Polska – Rzeczpospolita Obojga Narodów w testamentach politycznych Hohenzollernów XVII–XVIII wieku*, „Roczniki Historyczne” 2010, t. 76.
- Wachowiak B., *Wybrane problemy handlu warciańsko-odrzańskiego w latach 1618–1750*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2011, z. 2.
- Wapiński R., *Mysł polityczna i polityka morska w latach 1870–1970*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego „Historia” 1973, nr 2.
- Wąs G., *Dzieje Śląska od 1526 do 1806 roku*, [w:] M. Czapliński, E. Kaszuba, G. Wąs, R. Żerelik, *Historia Śląska*, Wrocław 2007.
- Wehler H.-U., *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, 2. Aufl., Bd. 1, München 1989.
- Wehrmann M., *Der Handel Stettins unter Friedrich dem Grossen*, „Unser Pommerland” 14 (1929), H. 1/2.
- Wehrmann M., *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911.
- Wiśniewski J., *Zalążki kapitalizmu i przezwyciężanie kryzysu gospodarczego (1713–1740)*, [w:] *Dzieje Szczecina. Wiek X–1805*, red. G. Labuda, t. 2, Warszawa–Poznań 1985.
- Włodarczyk E., *Czy Prusy prowadziły własną politykę morską?*, [w:] *Dzieje Brandenburgii i Prus w historiografii*, red. B. Wachowiak, Warszawa–Poznań 1989.
- Włodarczyk E., *Wokół problemów pruskiej polityki morskiej w XVIII i XIX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 4.
- Wojtowicz J., *Stosunki społeczno-gospodarcze Pomorza Wschodniego na przełomie XVIII i XIX stulecia*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 2 (do roku 1815), red. G. Labuda, cz. 2: *Pomorze Wschodnie w latach 1657–1815*, oprac. E. Cieślak, J. Wojtowicz, W. Zajewski, Poznań 1984.

- Württemberg T., *Die Planung im kameralistischen Staat*, [w:] *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985.
- Zorn W., *Binnenwirtschaftliche Verflechtungen um 1800*, [w:] *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*, hrsg. v. F. Lütge, Stuttgart 1964.
- Zorn W., *Gewerbe und Handel 1648–1800*, [w:] *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, hrsg. v. H. Aubin, W. Zorn, Bd. 1, Stuttgart 1971.
- Zorn W., *Sozialer Wandel in Mitteleuropa 1780–1840. Eine vergleichende landesgeschichtliche Untersuchung*, [w:] W. Zorn, *Wirtschaftlich-soziale Bewegung und Verflechtung. Ausgewählte Aufsätze*, Stuttgart 1992.
- Zottmann H., *Die Wirtschaftspolitik Friedrichs des Grossen. Mit besonderer Berücksichtigung der Kriegswirtschaft*, Leipzig–Wien 1937.

MARITIME TRADE AND PORTS OF BRANDENBURG-PRUSSIA IN THE SECOND HALF OF THE 17TH CENTURY AND THE 18TH CENTURY

Keywords: the mercantile policy in Brandenburg and Prussia, maritime trade in the State of Brandenburg and Prussia, seaports

Summary

In the years 1648–1653 the Brandenburg Hohenzollerns achieved the long-desired goal of their foreign policy: they got a direct access to the sea, but commercial benefits were rather scarce without the Oder estuary and Szczecin (Stettin). So they fought on until they managed to conquer the whole of the missing territory in 1720. It created completely new possibilities for the development of maritime trade. A selective mercantilism, with its specific Prussian tinge, was to assuage the fact that the country was divided into three economic parts. The priorities of the first economic sector and the home trade were the reasons why in that historic moment Prussia was not able to join the mainstream of the Baltic maritime trade because of the weakness in capital of the merchants and the poor quality of the Prussian craft and manufactured goods, which were sold only in the East. Until 1740 Prussia had a negative balance in its foreign trade, and in its exports there was mainly agricultural and forest produce. The merchants from the Prussian ports limited themselves to the agency between European shipowners and their own ports' surroundings, excluding Silesia as the Oder trade was not competitive at all compared to the

Elbe region. The army and the finance were the political priorities for Frederick II (1744–1797), as it had been for his father. Yet, he achieved his economic objectives through a variety of methods and means. He wanted to reach a positive balance in foreign trade, in which maritime exchange played a role that was much more important than before, and which became the main priority of his economic policy, at least up to 1806, although after 1786 that policy was being implemented with less and less determination. A logical consequence of such a policy was a doctrine according to which it was advisable to harm your neighbour as much as possible, which led to trade and customs wars against Saxony, Austria and Poland. The conflict with Poland was especially acute, which after 1772 Frederick changed into a colonial receiving market. In order to achieve a positive trade balance Prussia used protectionism, oversea colonial trade, and an increasing participation of the Prussian ports in the Baltic and European trade. Altogether, it caused that at the end of Frederick II's reign the surplus of Prussia's foreign trade reached the level of 5 million talers. In the exchange the maritime trade had a more and more weight. At the turn of the 18th and 19th centuries the biggest Prussian ports were: Gdańsk (Danzig) and Szczecin (Stettin), and – to a lesser degree – Królewiec, Elbląg and Kłajpeda.