

ksieży katechetów i jeden filolog klasycystyczny⁸². Równie ogromny był niedobór urzędników sądowych. W 1912 r. na ziemiach zaboru pruskiego, które później znalazły się w granicach państwa polskiego, zawodowo czynnych było, nie licząc asesorów, 1342 prawników, w tym tylko 130 - 160 Polaków⁸³. Jeśli uwzględnimy przy tym prawie zupełny ich brak wśród urzędników administracyjnych, to zrozumiałe jest przed jak trudnym zadaniem stało w 1918 r. na swych zachodnich ziemiach odrodzone państwo polskie. Warunkiem niezbędnym odbudowy administracji, sądownictwa i szkolnictwa stało się wówczas sprowadzenie znacznej liczby urzędników i nauczycieli z Galicji.

Wobec braku dostępu do posad państwowych inteligencja polska w Księstwie składała się głównie z kleru katolickiego, przedstawicieli wolnych zawodów i urzędników prywatnych. Mimo trudności czynionych przez władze pruskie grupy te systematycznie się rozrastały. Liczba polskich lekarzy w latach 1870 - 1913 wzrosła z 55 do 201, adwokatów z 15 do 65, zaś aptekarzy w latach 1890 - 1914 z 27 do 52 osób.⁸⁴ Księża oraz przedstawiciele wolnych zawodów, w niewielkim stopniu zależni od rządu, mogli kierować polskim ruchem narodowym. Władze pruskie nie zdołały więc pozbawić społeczeństwa polskiego inteligentkiej warstwy przywódczej, a tym samym zmniejszyć jego oporu przeciw polityce germanizacyjnej.

WITOLD MOLIK (Poznań)

BURŻUAZJA I JUNKIERSTWO NADBAŁTYCKICH PROWINCJI TZW. WSCHODU RZESZY WOBEC PROBLEMATYKI UPRZEMYSŁOWIENIA (1850 - 1870) *

1. UWAGI WSTĘPNE

Badania nad czynnikami sprawczymi procesu industrializacji w rolniczych krajach Europy koncentrują się coraz bardziej wokół społecznych aspektów rewolucji przemysłowej. Zmiany w sferze ekonomicznej nie następowały wszak w próżni, czynnik ekonomiczny nie działał bezpośrednio, lecz za pośrednictwem ludzi i ich świadomości, przeto ważnym czynnikiem przemian ilościowych i jakościowych stawała się rosną-

⁸² M. Jabczyński, *Dziesięć lat szkoły polskiej w poznańskim okręgu szkolnym*. Poznań 1929, s. 30.

⁸³ *Jahrbuch der preussischen Gerichtsverfassung*. Berlin 1912; *Przejęcie sądownictwa i administracji w byłym zaborze pruskim*. „DP” 1919, nr 142.

⁸⁴ W. Molik, *op. cit.*, ss. 63 - 67; *Boycott der Polen 1912 - 1914*, DZA Merseburg Rep. 77, Tit. 871, nr 28, ss. 43 - 44.

* Praca wykonana w ramach problemu resortowego R. III/4 — „Zagadnienia historii Niemiec i stosunków słowiańsko-germańskich i niemiecko-polskich”

ca aktywizacja ludzka¹. Gospodarcza działalność klas posiadających była istotnym elementem wprowadzania zacofanych obszarów Europy środkowej i wschodniej na tory przemian kapitalistycznych w XIX w.

Badania te wymagają wydzielenia z tej części kontynentu mniejszych jednostek terytorialnych, charakteryzujących się w ogólności podobnymi tendencjami rozwoju gospodarczego. Generalnie polegały one na procesach ekstensywnego upowszechniania nowoczesnej techniki, napotykających rozmaite przeszkody i bariery ekonomiczne czy kadrowe, cechujących się też współzależnością zmian w rolnictwie i przemyśle². W odniesieniu do Niemiec obszar taki stanowiły nadbałtyckie prowincje tzw. wschodu Rzeszy. Dosłowne pojmowanie tego terminu i ograniczenie omawianego obszaru do prowincji leżących nad Bałtykiem byłoby błędne choćby z uwagi na wielką zależność portów bałtyckich Niemiec od ich bardziej odległego zaplecza portowego. J. Stanielewicz do „prowincji nadbałtyckich”, poza nadmorskimi regionami Pomorza Zachodniego, Prus Wschodnich i Pomorza Gdańskiego (nazywanego zamiennie Prusami Zachodnimi) zalicza także Wielkopolskę, Dolny Śląsk i Brandenburgię. Biorąc pod uwagę choćby to, iż Górny Śląsk odgrywał od końca XIX w. coraz większą rolę w obrotach portowych Gdańska i Szczecina, nie mówiąc już o rosnącym ciężarze gatunkowym jego przemysłu w gospodarce całej Rzeszy, należałoby raczej przyjąć propozycję określającą jako „prowincje nadbałtyckie” regiony Niemiec na wschód od Odry³. Tym samym pozostawia ona na uboczu Brandenburgię, w której sam Berlin i jego miasta satelickie zajmowały uprzywilejowane stanowisko w skali całych Niemiec.⁴

Przewrót techniczny uwarunkowany był wprawdzie przede wszystkim przez rewolucję techniczną i nasycenie techniką mechanizacyjną, stanowił wszakże wypadkową różnorodnych czynników. Stopień aktywizacji określonych, dysponujących kapitałami elit społecznych stanowił ważny element przewrotu technicznego, m.in. dlatego, że sukces lub klęska importu techniki mechanicznej zależały także od warunków społecznych. nierównomierności w rozwoju przemysłowym wynikały z jednej strony ze struktur rolnych i struktur społeczeństw rolniczych, z drugiej zaś szer-

¹ J. Topolski, *Dyrektywy racjonalizowania działań ludzkich*. W: *Elementy marksistowskiej metodologii humanistyki*. Poznań 1973, s. 227 i n.

² I. Pietrzak-Pawłowska, *Przewrót techniczny i typy industrializacji w Europie środkowo-wschodniej*. W: *Gospodarka przemysłowa i początki cywilizacji technicznej w rolniczych krajach Europy*. Studia i materiały. Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk 1977, s. 41 i n.

³ J. Stanielewicz, *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815-1914*. Szczecin 1976, s. 15. Postulat uwzględnienia linii Odry jako zachodniej granicy tych prowincji przedstawił E. Włodarczyk, *Nadbałtyckie prowincje tzw. wschodu Rzeszy a rewolucja przemysłowa (1850-1870)*, w niniejszym numerze „Przeglądu Zachodniego”, ss. 134-157.

⁴ O. Büsch, *Industrialisierung und Gewerbe im Raum Berlin/Brandenburg 1800-1850*. Berlin 1971, s. 83; I. Thienel, *Verstädterung, städtische Infrastruktur und Stadtplanung. Berlin zwischen 1850 und 1914*. „Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege” 1977, zeszyt 1, s. 57 i n.

szą rolę odgrywała obecność lub nieobecność (w społeczeństwach zacofanych rezerw w dziedzinie umiejętności i zręczności technicznych, handlowych i finansowych).⁵

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie postawy klas posiadających zacofanych regionów Niemiec wobec procesu uprzemysłowienia. Potencjalnym nośnikiem wspomnianych zalet ekonomicznych i organizacyjnych była burżuazja wielkich ośrodków miejskich. Podniesiona uprzednio zależność między przemianami w przemyśle i rolnictwie wynikała z faktu, iż w prowincjach nadbałtyckich nieodzownym warunkiem uprzemysłowienia była aktywizacja elit wielkiej własności ziemskiej. Możliwości akumulacji kapitału handlowego wyznaczone były przez stopień kapitalistycznych przeobrażeń w gospodarstwach junkierskich przynajmniej do końca XIX w. Tempo upowszechniania industrializacji zależało od aktywności ekonomicznej obu klas posiadających, z których junkierstwo posiadało w swoich rękach monopol władzy politycznej i większe środki materialne.

Problematyka ta została przedstawiona w stopniu wysoce nierównomiernym, w zależności od stanu źródeł i aktualnego postępu badań. Odnosi się to tak do danego regionu prowincji nadbałtyckich, jak i do konkretnego obszaru działalności gospodarczej. Wprawdzie poszczególne prowincje czy ośrodki miejskie wykazywały bardzo różny stopień zaawansowania w procesie uprzemysłowienia (np. Pomorze Zachodnie i Śląsk z jednej, zaś Wielkopolska czy Prusy Wschodnie — z drugiej strony), niemniej postawa klas posiadających całego omawianego obszaru pozostawała pod wpływem asynchronistycznych tendencji pierwszej rewolucji przemysłowej,⁶ której uniwersalne trendy oraz podstawowe elementy przewrotu technicznego nakładały się na istniejący układ stosunków społecznych, ekonomicznych i politycznych. Trwałość historycznie ukształtowanych struktur, w jakich przyszło działać klasom posiadającym tej części Niemiec w XIX w., działała hamująco na rozwój ich ekonomicznej aktywności.

2. KONCENTRACJA KAPITAŁU KUPIECKIEGO I ZIEMIAŃSKIEGO W HANDLU TRANZYTYWYM I KAPITALISTYCZNYM ROLNICTWIE

W połowie XIX w. wykształciły się zasadniczo podstawowe elementy, warunkujące dalszą aktywność gospodarczą burżuazji i junkierstwa w latach 1850 - 1870. W niektórych regionach osiągnięto dość znaczny stopień

⁵ F. Crouset, *Ekonomiczne problemy historii industrializacji w XIX w.* W: *Gospodarka przemysłowa ...* (zob. przypis 2), s. 39; W. Rusiński, *Rewolucja przemysłowa w świetle historiografii powszechnej.* W: *Gospodarka przemysłowa ...*, s. 22.

⁶ A. Wielopolski, *Ustrój Pomorza Zachodniego w XIX w.* Poznań 1965, s. 1 i n.; I. Pietrzak-Pawłowska, *Pierwsza rewolucja przemysłowa i problemy asynchronizmu w rozwoju społecznym.* „Kwartalnik Historyczny” 1976, nr 1, s. 287.

akumulacji kapitału, opanowano podstawowe tajniki innowacji technicznych, wreszcie dał się odczuć rosnący napływ taniej siły roboczej do miast.

Wprawdzie wielkie ośrodki prowincji nadbałtyckich pozostawały daleko za miastami Nadrenii czy Niemiec środkowych pod względem tempa przemian kapitalistycznych, jednak i tutaj — wskutek migracji wewnętrznych — nastąpił szybki przyrost ludności i powstawanie rezerwowej armii pracy.⁷

Tabela 1

Ludność niektórych miast Prus w 1843 i 1861 r.

Miasto	1843	1861
Wrocław	103 204	145 589
Gdańsk	64 936	82 765
Królewiec	72 336	94 579
Szczecin	44 405	64 431
Poznań	40 209	51 232

Źródło: C. F. W. Dieterici, *Die statistischen Tabellen...*, Berlin 1845, s. 28; *Preussische Statistik...* t. 5 (1864), s. 257.

Proces przechodzenia burżuazji na tory nowoczesnej działalności kapitalistycznej utrudniała polityka ekonomiczna państwa, bowiem panujący także w 1850-1870 r. liberalizm gospodarczy działał na korzyść krajów zachodnich i centralnych. Interesy wschodnich prowincji pruskich podporządkowane zostały zjednoczeniowej polityce państwa i realizacji idei jednolitego rynku narodowego. Zgodnie z postulatami F. Lista, Prusy prowadziły politykę ekonomiczną stanowiącą instrument osiągnięcia celów politycznych.⁸ Wprawdzie kształtująca się pod naciskiem kół junkierskich polityka eksportowa Prus oddziaływała korzystnie na sytuację handlu portów bałtyckich, ich koła handlowe wypowiadały się przeciw polityce celnej państwa jako całości. Zdaniem korporacji kupców Szczecina, Gdańska i Królewca, była to polityka ochrony przemysłu zachodniemieckiego, przynosząca straty miastom prowincji wschodnich. W połowie XIX w. we wspomnianych miastach powstały prężne stowarzyszenia

⁷ A. Wielopolski, *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800-1918*. Szczecin 1959, s. 115; B. Drewniak, *Emigracja z Pomorza Zachodniego, 1816-1914*. Poznań 1966, s. 114 i n. W pracy wykorzystano materiały statystyczne: C. F. W. Dieterici, *Die statistischen Tabellen des Preussischen Staats nach den Aufnahmen des Jahres 1843*. Berlin 1845, s. 28; *Tabellen und amtliche Nachrichten über den Preussischen Staats* t. 6, Berlin 1855 — dalej: *Tabellen...*, t. (1855); *Preussische Statistik, Die Ergebnisse der Volkszählung und Volksbeschreibung nach den Aufnahmen v. 3. Dezember 1861, resp. Anfang 1862*. T. 5, Berlin 1864 — dalej: *Preussische Statistik...*, t. 5 (1864) lub inne tomy tego wydawnictwa (w nawiasie rok wydania).

⁸ F. Lütge, *Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*. New York—Heidelberg—Berlin 1966, s. 467 i n.

(tzw. *Freihandelsvereine*), których delegaci wnosili swoje postulaty na forum parlamentów w Berlinie i Frankfurcie n.M. W lutym 1848 r. stowarzyszenie takie, skupiające największych hurtowników Szczecina, podało w wątpliwość wysiłki zmierzające do oparcia przemysłu pruskiego na własnych wyrobach i fabrykacjach. Także korporacje Gdańska i Królewca opowiadały się za nieskrępowanym importem, np. żelaza angielskiego, przędzy bawełnianej i stali, lekceważąc wyrażając się o możliwościach hutnictwa i przemysłu niemieckiego.⁹ Handel tranzytowy także w omawianym okresie pozostawał nader zyskownym zajęciem, w przeciwieństwie do innych sfer działalności pozbawionym większego ryzyka.

Wzrost potencjału handlowego portów bałtyckich i pozostałych wielkich miast prowincji wschodnich pozostawał w ścisłym związku z historycznym rozwojem gospodarki tej części Niemiec. Wykształcił się tu profil ekonomiczny o zdecydowanej przewadze rolnictwa, a w ramach struktury agrarnej — własności obszarnej i wielkocłopskiej. Przykładem szczególnie jednostronnego i obszarowego charakteru rolnictwa była prowincja zachodniopomorska, zwłaszcza zaś regencje szczecińska i koszalińska. Na ten agrarny charakter gospodarki nakładała się struktura o przewadze wielkiej własności ziemskiej. W toku reformy uwłaszczeniowej blisko połowa dawnego chłopskiego stanu posiadania powiększyła majątki obszarne. Już w 1855 r. 55% gruntów na Pomorzu Zachodnim znalazło się w rękach wielkiej własności.¹⁰ Podobne procesy zachodziły na Śląsku, gdzie także największa liczba majątków junkierskich skoncentrowała się na glebach najżyźniejszych, tj. w regencji wrocławskiej. Obejmowały one 50 - 71% jej obszaru, zaś w skali całej prowincji 43% gruntów¹¹.

W pierwszej połowie XIX w. w łonie kupiectwa większych miast dokonały się przemiany organizacyjne, polegające na powstaniu scentralizowanych, jednolitych korporacji. Największy wpływ na ich działalność zdobywały z wolna elementy przedsiębiorcze, którym nowe ramy ustrojowe stwarzały możliwości bogacenia się, a jednocześnie osłabiania pozycji elementów konserwatywnych w łonie tzw. wielkiej burżuazji¹². Reformy te, stanowiące fragment przemian prawno-ustrojowych gmin miejskich, stanowiły punkt wyjścia dla bardziej skutecznej akumulacji kapitałowej i inwestowania tezauryzowanych dotąd środków. Działalność inwestycyjna zależała przede wszystkim od rozwoju możliwości produkcyj-

⁹ „Børsen-Nachrichten der Ostsee” (dalej: „BNO”) nr 101 z 26 października 1848; zob. M. Sering, *Geschichte der preussisch-deutschen Eisenzölle von 1818 bis Gegenwart*. „Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen” 1882, zeszyt 4, s. 21.

¹⁰ A. Wielopolski, *Stosunki gospodarcze i społeczne na Pomorzu Zachodnim w XIX w. W: 1000 lat nad Odrą i Baltykiem*. Szczecin 1966, s. 155 i n., tenże, *Gospodarka ...*, s. 126.

¹¹ S. Wysłouch, *Kapitalistyczna przebudowa rolnictwa śląskiego i jej skutki w latach 1850 - 1870*. W: *Studia Śląskie* (zeszyt dodatkowy do „Przeglądu Zachodniego”) 1952, s. 75.

¹² M. Wehrmann, *Festschrift zum Hundertjährigen Bestehen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin*. Stettin 1921, s. 81; W. Stępiński, *Kupiectwo Szczecina wobec karty żeglugi na Łabie i cel sundzkich w pierwszej połowie XIX w.* „Zapiski Historyczne” 1977, nr 3, s. 24 i n.

nych zaplecza portów bałtyckich, na które składały się wszystkie prowincje nadbałtyckie tzw. wschodu Rzeszy. Dopiero nacisk tej gospodarki umożliwił w drodze intensywnej działalności tranzytowej akumulację większych kapitałów w rękach burżuazji.

Proces liczebno i finansowego umacniania się tej klasy przebiegał w poszczególnych ośrodkach miejskich bardzo nierównomiernie. Stosunkowo najszybciej nastąpił w Szczecinie i Wrocławiu, na co — np. w Szczecinie — składało się posiadanie szerokiego zaplecza portowego, obejmującego całe dorzecze Odry. Już od połowy XIX w. port Szczecina posiadał stosunkowo nowoczesną strukturę obrotów: wzrastał eksport węgla kamiennego, stali i żelaza, surowców chemicznych. W przywozie śledzi i oleju palmowego przodował Szczecin w skali kontynentu.¹³

TABELA 2

*Eksport węgla kamiennego, żelaza i stali przez Szczecin
w latach 1835 - 1850 (t)*

Rok	Węgiel kamienny	żelazo i stal	
		ogółem	szyny kolejowe
1835	432	870	—
1838	688	1 740	115
1841	1 225	14 885	6 865
1844	655	10 270	15 060
1847	1 470	22 704	6 790
1850	1 570	15 265	8 190

Źródło: *Statistik der überseeischen Ein- und Ausfuhr Stettins in den Jahren 1814 - 1852, nebst einer tabellarischen Uebersicht des Schiffahrts-Verkehrs im demselben Zeitraume. Stettin 1852, ss. 34, 36, 38.*

Pozostałe porty bałtyckie przeżywały do końca lat czterdziestych kryzys, wynikający tak z zacofania ekonomicznego Prus Wschodnich i Zachodnich, jak głównie z polityki celnej Rosji, odcinającej Królestwo Polskie i sąsiednie połacie Rosji od Gdańska, Królewca. Porty te obsługiwały jedynie własne, najbliższe zaplecze, tj. obszar Prus Wschodnich i Zachodnich, przy czym w tej drugiej prowincji Gdańsk borykał się z konkurencją portu szczecińskiego. Obroty wymienionych portów miały charakter wybitnie agrarny, nawet po 1850 r., gdy sytuacja Gdańska, Królewca czy Kłajpedy uległa poprawie¹⁴.

Istota przemian na zapleczu portów pruskich polegała na przechodzeniu folwarków junkierskich na kapitalistyczne metody gospodarowania. Sprzyjały temu głównie: zniesienie ograniczeń cłowych, zbożowych przez Anglię, polityka celna państwa pruskiego, wreszcie rosnąca opłacalność produkcji rolnej.

¹³ R. Engelsing, *Die Häfen der Ostseeküste und der Ostseeverkehr in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert*. „Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte” (dalej „VSWG”) 1971, zeszyt 1, s. 50.

¹⁴ J. Stanielewicz, *Rola ...*, s. 47 i n.

Postęp objął przede wszystkim hodowlę owiec, uprawę zboża i kulturę ziemniaka. Natomiast w niewielkim stopniu aż do lat siedemdziesiątych wzrastało pogłowie bydła rogatego i hodowla świń.¹⁵

TABELA 3

Pogłowie owiec i hodowla świń w prowincjach nadbałtyckich w 1843 i 1861 r.

Prowincja	Świnie	Owce	
		ogółem	uszlachetnione
1843 r.			
Prusy	625 560	2 687 837	1 069 039
Śląsk (bez reg. opolskiej)	65 505	2 164 179	550 341
Wielkopolska	223 239	2 343 181	557 835
Pomorze	159 800	2 407 387	727 641
1861 r.			
Prusy	583 983	3 368 017	1 654 155
Śląsk (jw.)	231 195	2 628 641	1 120 012
Wielkopolska	211 983	2 614 861	1 067 221
Pomorze	196 768	3 070 251	1 422 507

Źródło: C. F. W. Dieterici, *op. cit.*, ss. 52, 59, 64; *Preussische Statistik...*, t. 5 (1864), s. 22.

W dziedzinie hodowli owiec wielka własność odniosła znaczące sukcesy. Zwiększył się odsetek owiec szlachetnych, zmniejszyły się różnice między prowincjami w zakresie produkcji wełny szlachetnej, przy czym stan ten utrzymywał się do końca XIX w.¹⁶ Wełna ze wschodnich prowincji, przodujących w jej produkcji w skali Niemiec, wyparła w połowie XIX w. wełnę saską z rynków angielskich. Wełna była nie tylko źródłem zysków, ale pozwalała też wielkiej własności na zebranie doświadczeń organizacyjnych, na skupienie jej uwagi wokół problemów zbytu i finansowania hodowli¹⁷.

Dla kapitalistycznie gospodarujących junkrów zagadnienie sprawnego zbytu wełny i innych produktów ich gospodarstw miało podstawowe znaczenie. Postępowa elita tej klasy rozumiała, że burżuazja ze swoimi doświadczeniami handlowymi, wiedzą o warunkach rynkowych była dogodnym partnerem, dzięki któremu ziemiaństwo mogło importować na większą skalę przedmioty zbytku i maszyny rolnicze pochodzenia zagranicz-

¹⁵ A. Wielopolski, *Gospodarka...*, s. 59; V. H. W. Finckenstein, *Die Entwicklung der Landwirtschaft in Preussen und Deutschland 1800-1930*. Würzburg 1960, s. 110 i n.

¹⁶ W. Senkel, *Wollproduktion und Wollhandel in XIX. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands*. „Zeitschrift der gesamten Staatswissenschaften” 1901, s. 13.

¹⁷ W. Stępiński, *Gospodarczy rozwój Szczecina w pierwszej połowie XIX w.* praca w druku w PWN, gdzie szerzej o roli Banku Ryserskiego w kredytowaniu gospodarki folwarcznej.

nego. Na terenie Pomorza Zachodniego idee takie reprezentowali wielcy junkrzy jak Ernst v. Bülow-Cummerow, Adolf v. Thadden czy Heinrich v. Puttkamer, znajdując zainteresowanie biurokracji prowincjonalnej.¹⁸ Podobnie było w Prusach Wschodnich i Zachodnich, gdzie nadprezydent Theodor v. Schön (1824 - 1856) popierał energiczne wysiłki tamtejszego ziemiaństwa, zmierzającego do oddłużenia swoich majątków, propagując konsekwentnie hodowlę owiec. Wprawdzie działalność v. Schöna w daleko wyższym stopniu niż na Pomorzu Zachodnim uwzględniała interesy przede wszystkim ziemiaństwa,¹⁹ nie zmieniało to faktu, iż rozwojem rynku wewnętrznego tak w wymienionych prowincjach, jak i w sąsiedniej Wielkopolsce zainteresowane były wszystkie warstwy społeczeństwa.

TABELA 4

Obroty listami zastawnymi (listami rycerstwa) i liczba korzystających z kredytu (zadłużonych) majątków w Prusach Wschodnich, 1840 - 1880 (mln mk)

Rok	Wartość listów zastawnych	Liczba zadłużonych majątków
1840	33,0	1 194
1850	32,2	1 300
1860	38,2	1 595
1870	84,7	2 818
1880	158,9	4 910

Źródło: H. Hesse, *Der Grundbesitz in Ostpreussen*. Jena 1916, s. 107.

Rezultatem napływu do rolnictwa wszystkich wschodnich prowincji wielkich sum pieniężnych była m.in. rosnąca cyrkulacja rozmaitych środków płatniczych, wymagających gromadzenia w instytucjach kredytowych (akcje, listy zastawne rycerstwa, bilety emisyjne banków, weksle, obligacje). Powstanie takich instytucji w dużych miastach, np. Banku Rycerskiego w Szczecinie, służącego interesom junkierstwa, sprzyjało zainteresowaniu kupiectwa operacjami bankowymi obszarnictwa.

Terenem ograniczonej współpracy obu klas posiadających stały się jarmarki wełniane, organizowane corocznie w wielkich miastach prowincji nadbałtyckich. Dzięki nim junkrzy uniezależniali się od wędrownych handlarzy i pośredników, którzy — wykorzystując trudną sytuację finansową ziemian — zwykle w okresach spłat kredytów zmuszali ich do sprzedawania wełny po niskich cenach. Dzięki temu, że działalność insty-

¹⁸ ZSA Merseburg, Rep. 120, Abt. XI, 5 nr 1, Vol. 1, k. 5; por. W. Mann, E. v. Bülow-Cummerow w: *Pommersche Lebensbilder*. Köln—Graz 1966, t. 4, s. 228.

¹⁹ E. G. Meyer, *Das Retablissement Ost- und Westpreussens unter der Mitwirkung und Leitung Theodors v. Schön*. Jena 1916, ss. 9, 25, 30, 49; zob. P. Schuppen, *Ostpreussischer Junkerliberalismus und bürgerliche Opposition um 1840*. W: *Bourgeoisie und bürgerliche Umwälzung in Deutschland 1789-1871*. Berlin 1977, s. 76.

tucji junkierskich obejmowała nie tylko finansowanie, lecz także skup produkcji wełny, wielka własność musiała korzystać na coraz większą skalę z obrotu pieniężnego.²⁰

TABELA 5

*Obroty środkami płatniczymi na jarmarkach wełnianych
w Szczecinie w latach 1835 - 1856 (w tys.mk)*

Rok	Wartość	Rok	Wartość
1835	4200	1847	4750
1837	4500	1851	3600
1841	4800	1854	3000
1843	3750	1856	4500

Źródło: ZSA Merseburg, Rep. 120 Abt. XVII, 2 nr 9; WAP Poznań, Naczelne Prezydium w Poznaniu nr 5079; WAP Gdańsk, Akta Korporacji Kupieckiej nr 362/19; WAP Szczecin, Regencja Szczecińska, Wydział Przemysłowy nr 4287.

Wydaje się nie ulegać wątpliwości, iż postęp w tej dziedzinie zależał nie tylko od wielkości produkcji w majątkach, lecz także w niemałym stopniu od pozycji burżuazji wobec elit wielkiej własności na terenie danej prowincji. Silna burżuazja gwarantowała ziemiaństwu sprawniejszy zbyt płodów rolnych i surowców z folwarków, czy to statkami na rynki zagraniczne, czy też barkami rzecznyymi na inne rynki niemieckie. Natomiast w tych regionach, gdzie burżuazja pozostawała słaba i poddana absolutnej dominacji ekonomicznej junkierstwa, organizacja wywozu tych towarów napotykała na trudności. Zależność między stopniem emancypacji burżuazji a tempem rozwoju gospodarki folwarcznej i rynku lokalnego ujawniła się w zacofanych prowincjach. Tak np. Prusy Wschodnie, przodujące w hodowli owiec, zorganizowały swoje jarmarki późno lub niewiele im ustępująca Wielkopolska, której centralne jarmarki w Poznaniu otwarto dopiero w 1837 r., gdy popyt na ten surowiec wykazywał już tendencję spadkową²¹. Jarmarki w Gdańsku próbowano zorganizować niewiele wcześniej, bo w 1832 r.,²² natomiast szczecińskie w 1824 r. Wspomniane miasta znacznie ustępowały Berlinowi i Wrocławowi, które wiodły prym w dziedzinie obrotu surowcem wełnianym dzięki bezpośrednim powiązaniom z kupcami hamburskimi i angielskimi.

Jarmarki wełniane wywarły znaczny wpływ na tempo obiegu kapitałów, zapobiegały ich tezauryzacji, wreszcie sprzyjały przełamywaniu uprzedzeń istniejących między elitami obu klas posiadających. Bez tych elementów niemożliwa byłaby późniejsza ekspansja kapitału handlowego i ziemiańskiego na inne obszary zyskowej działalności — w kolejnictwie

²⁰ ZSA Merseburg, Rep. 120, Abt. XVII 2, nr 9, k. 53.

²¹ WAP Poznań, Naczelne Prezydium w Poznaniu nr 5079, k. 205; WAP Szczecin, Regencja Szczecińska, Wydział Przemysłowy nr 4287, s. 34; zob.: C. Łuczak, *Przemysł i rzemiosło. W: Dzieje Wielkopolski*. Poznań 1973, t. 2, s. 97 i n.

²² WAP Gdańsk, Akta Korporacji Kupieckiej nr 362/19, k. 4.

czy przemyśle. Działalność ziemstw czy banków junkierskich przyciągała do szeregów ich udziałowców znanych hurtowników. W Szczecinie np. wśród udziałowców Banku Rycerskiego spotykamy już w latach trzydziestych XIX w. wielkiego kupca i przemysłowca P. Gutike, kupca F. Rahma czy hurtownika winnego G. Kuhberga. Dwa główne, prywatne domy bankowe Szczecina — J. Wietzlów i synowie oraz I. Salingre — posiadały w pewnym okresie największe pakiety akcji junkierskiego Banku Rycerskiego.²³ Podobne zjawiska, choć w nieporównanie mniejszym stopniu następowały w Gdańsku, gdzie do powstających stowarzyszeń przemysłowych przenikali przedstawiciele wielkiej własności Prus Zachodnich.²⁴

TABELA 6

*Obroty wełną w Szczecinie, Berlinie i Wrocławiu
1832 - 1860 (t)*

Rok	Szczecin	Berlin	Wrocław
1832	970	1188	2280
1838	1170	2520	3300
1844	1330	3780	3500
1850	1470	4755	2470
1856	1430	5415	2025
1860	550	5965	2415

Źródło: ZSA Merseburg, Rep. 120 Abt. XVIII, 2 nr 9 Vol. 2, k. 30 - 148; WAP Poznań, Naczelne Prezydium, nr 5079 k. 557 - 703; W. Senkel, *Wollproduktion...*, s. 48.

Doniosłe znaczenie współpracy obu klas posiadających na polu organizacji zbytu nadwyżek kapitalistycznych folwarków polegało nie tylko na materialnych korzyściach. Dzięki niej udawało się kupiectwu pozyskiwać bardziej postępowych ziemian dla daleko poważniejszych inicjatyw. Znajdowało to wyraz we wspólnych petycjach zmajoryzowanych przez junkierstwo sejmików prowincjonalnych czy komunalnych do władz w Berlinie, domagających się zmiany polityki celnej, większych inwestycji w portach, wreszcie specjalnych, protekcyjnych przywilejów dla niektórych z nich, np. Szczecina. Także na posiedzeniach junkierskiej organizacji rolniczej, Pomorskiego Towarzystwa Ekonomicznego, podnoszono negatywne oddziaływanie ceł sundzkich na handel Szczecina, domagając się od władz energiczniejszej polityki wobec roszczeń celnych Danii.²⁵ W pewnej mierze zainteresowanie wielkiej własności problemami ekonomicznymi kupiectwa było wyrazem niezadowolenia obu klas z polityki rządu pruskiego wobec wschodnich prowincji.

²³ ZSA Merseburg, Rep. 120, A XI 5, nr 1, Vol. 4.

²⁴ „Gemennützige Blätter für Gewerbetreibende und Landwirthe”, organ stowarzyszenia *Danziger Gewerbeverein* (zał. 1848 r.); w sekcji rolniczej na 148 członków było 31 kupców z Gdańska.

²⁵ WAP Szczecin, Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej nr 293, k. 20; „BNO” nr 98 z 8 grudnia 1837, s. 1505.

Zbliżenie między junkierstwem a kupiectwem, o różnym zresztą nateżeniu w poszczególnych prowincjach, umożliwiło rozwój głównych czynników przewrotu technicznego (centralizacja kapitału, transfer techniki, siła robocza) w czasie, gdy Niemcy wchodziły w okres burzliwego rozwoju kolejnictwa. Inwestycje na tym polu wymagały bowiem wspólnych działań obu klas posiadających z uwagi na ograniczone środki kapitałowe, przy jednoczesnym ogromnym zapotrzebowaniu na środki finansowe przy niechętej początkowo polityce rządu wobec prywatnych przedsięwzięć kolejowych. Dopiero koleje żelazne dały możliwość koncentracji nagromadzonych w procesie akumulacji kapitałów handlowych na nieznaną dotąd skalę, przewyższając wszelkie wcześniejsze poczynania także pod względem koncentracji siły roboczej. Głównym motorem budowy

TABELA 7

*Długość linii kolejowych i ich koszt na koniec 1844 r.
(km, tys. mk)*

Linia	Długość	Koszt	Wyposażenie w lokomotywy
Berlin – Poczdam	26,2	4 200	12
Magdeburg – Lipsk	117,7	13 200	20
Berlin – Szczecin	134,5	12 660	14
Wrocław – Opole	82,5	5 400	12
Legnica – Wrocław	63,0	6 783	6
Wrocław – Świdnica	66,0	5 700	8

Źródło: ZSA Merseburg, Rep. 77 Tit. 258a, nr 49, Vol. 1, k. 1; Zusammenstellung der bisher ausgeführten oder im Bau begriffenen Preussischen Eisenbahnen und der Resultate ihres Betriebes.

kolei żelaznych była dochodząca do głosu młoda i prężna burżuazja. Inicjatywa wychodziła z kręgów przemysłowców, kupców i finansistów.²⁶ Stosunek do kolei był papierkiem lakmusowym procesów emancypacyjnych burżuazji, jej postawy wobec przemian, jakie niosła ze sobą rewolucja techniczna.

W sferze inwestycji kolejowych na czoło elit burżuazyjnych poszczególnych wielkich miast prowincji nadbałtyckich wysunęła się burżuazja Szczecina, która w latach 1835 - 1843 doprowadziła do budowy linii kolejowej ze Szczecina do Berlina. Znacznym sukcesem kół szczecińskich było pozyskanie do komitetu organizacyjnego tej linii trzech znanych bankierów berlińskich. Linia ta należała do największych inwestycji kolejnictwa niemieckiego w pierwszej połowie XIX w., była też pierwszą linią w Prusach, łączącą stolicę państwa z portem morskim.

Wysokie koszty pierwszych inwestycji z końca pierwszej połowy XIX

²⁶ ZSA Merseburg, Rep. 77, Tit. 258a, nr 8, Vol 1, k. 26; A. Wielopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu*. Warszawa 1975, s. 231.

w., mających charakter przedsięwzięć kapitału prywatnego, uniemożliwiały najbardziej zacofanym prowincjom nadbałtyckim włączenie się do współzawodnictwa kolejowego własnymi siłami. Należały do nich Wielkopolska, Prusy Wschodnie i Pomorze Gdańskie. Wprawdzie Wielkopolska już w 1848 r. uzyskała linię kolejową dzięki połączeniu Szczecina z Poznaniem, było to jednak rezultatem działań kapitału szczecińskiego i berlińskiego. Już podczas tworzenia Komitetu Budowy Kolei Szczecińsko-Stargardzkiej w maju 1844 r. spółka ta została opanowana zasadniczo przez stronę szczecińską, która na 16,5 mln, kapitału akcyjnego zobowiązała się subskrybować aż 12 mln mk, zaś pozostałą kwotę strona poznańska.²⁷

Pełna rezerwy postawa kupiectwa Poznania wobec połączenia ze Szczecinem wynikała z jednej strony ze słabości kapitałowej tamtejszego kupiectwa, z drugiej — z pragnień obu klas posiadających Wielkopolski do posiadania kolei przede wszystkim w kierunku Berlina i Gdańska. Chęć oparcia się poprzez połączenia równoleżnikowe na Królestwie Polskim i Galicji wynikała po części z obaw Polaków przed umocnieniem się Niemczyzny,²⁸ odstraszał też od inwestycji kolejowych długi okres zamrożenia kapitałów i niepewność co do rentowności tej lokaty. Dlatego też pierwsze inwestycje kolejowe Wielkopolski, w obliczu biernego lub wyczekującego stanowiska tamtejszej burżuazji, miały charakter tranzytowych linii przez ten region, głównie ze Szczecina na Śląsk lub z Berlina do miast górnośląskich.

Niłą rolę odegrał prywatny czy prywatno-państwowy kapitał także w kolejnictwie Prus Wschodnich i Zachodnich. Słabości kapitałowej kół gdańskich i królewieckich towarzyszył sceptycyzm wobec wszelkich połączeń tych prowincji z centralnymi regionami Niemiec, określane przez prasę Szczecina jako „prowincjonalizm i ciasnota horyzontów”.²⁹ Gdańsk i Królewiec nieufnie odnosiły się do budowanej przez kapitał państwowy strategicznej kolei wschodniej, mającej połączyć Berlin z Królewcem przez Krzyż, Bydgoszcz-Tczew (z odgałęzieniem do Gdańska) i Malbork.

W kolei wschodniej koła handlowe Gdańska i Królewca upatrywały narzędzia przyszłej ekspansji Szczecina na obszar ich zaplecza portowego, jak też penetracji przemysłu centralnych i zachodnich prowincji niemieckich. Zdaniem tych kół, byłby to ostateczny cios zadany i tak bardzo słabemu przemysłowi tych prowincji, które choćby z uwagi na oddalenie od rynku niemieckiego nie byłyby w stanie przeciwstawić się ekspansji wyrobów Berlina czy Nadrenii.³⁰ Dosadnie nastroje burżuazji Gdańska przedstawiła gazeta „Danziger Bürgerblatt”, określająca kolej wschodnią jako „zagrożenie Gdańska”.³¹ Natomiast energicznie damagano się w obu prowincjach połączeń kolejowych południowych, z Królestwem Polskim

²⁷ ZSA Merseburg, Rep. 77, Tit. 258a, nr 8, Vol. 1, k. 245 - 253; „Gazeta Wielkiego Xięstwa Poznańskiego” nr 75 z 30 marca 1845, s. 392.

²⁸ T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce 1815 - 1914*. Warszawa—Poznań 1976, s. 178 i n.

²⁹ A. Dullo, *Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der grössten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts*. Jena 1888, s. 49.

³⁰ J. Stanielewicz, *Rola...*, s. 15 i n.

³¹ „Danziger Bürgerblatt” nr 6, 1847, s. 1.

i przyległymi ziemiami imperium rosyjskiego, zwłaszcza po zniesieniu w 1857 r. ceł sundzkich i ożywieniu obrotów w portach bałtyckich Prus.³²

Prawdopodobnie okres, na który przypadła budowa pierwszych kolei żelaznych w latach czterdziestych, miał decydujące znaczenie dla utrwalenia się wyraźnej już w latach 1850 - 1870 dominacji burżuazji szczecińskiej i wrocławskiej nad burżuazją Poznania, Gdańska czy Królewca. Wynikało to nie tylko z faktu, iż Szczecin wyprzedził wymienione miasta o kilkanaście lat w zakresie przedsięwzięć kolejowych (pierwsze połączenia: Szczecin 1843 r., Poznań 1848 r., Gdańsk 1861 r., Królewiec 1857 r.), lecz także stąd, iż prywatny charakter pierwszych inwestycji kolejowych sprzyjał wytworzeniu się pożądanych umiejętności i postaw, stanowiąc doskonałą „szkołę” walki o ekonomiczne interesy wielkiej burżuazji. Ta swoista „faza przygotowawcza” pierwszego okresu rewolucji przemysłowej w prowincjach nadbałtyckich pozwoliła elicie burżuazji Szczecina na przykład na zebranie określonych doświadczeń w sferze organizacji kapitału, wykorzystanych następnie w inwestycjach przemysłowych.³³

TABELA 8

Maszyny parowe i ich moc w kolejnictwie prowincji nadbałtyckich w 1849 i 1861 r.

Prowincja	1849		1861	
	maszyny	moc w KM	maszyny	moc w KM
Prusy	—	—	59	13 373
Pomorze	45	2 703	105	12 074
Poznańskie	2	133	42	6 020
Śląsk	55	3 682	65	10 464

Źródło: *Preussische Statistik...*, t. 5 (1864), s. 134 i n.

Także wielka własność na Pomorzu Zachodnim stosunkowo szybko doceniła znaczenie kolejnictwa, naturalnie głównie z punktu widzenia własnych interesów. Na tle wrogiego na ogół stanowiska junkierstwa pruskiego wobec inwestycji kolejowych w latach czterdziestych postawa wielkiej własności zachodniopomorskiej była swoistym wykładnikiem powiązań ekonomicznych tej klasy z burżuazją szczecińską. Już w 1839 r. część junkierstwa na sejmiku komunalnych regencji szczecińskiej i koszalińskiej udzieliła gwarancji finansowych potencjalnym akcjonariuszom wspomnianej linii Berlin-Szczecin, występując równocześnie do władz w Berlinie o koncesjonowanie tego towarzystwa kolejowego, co nastąpiło już w październiku 1840 r.³⁴

³² *Preussische Statistik*. Berlin 1866, sprawozdanie kupców Gdańska za 1864 r. s. 39; zob. E. Keyser, *Danzigs Geschichte*. Danzig 1921, ss. 201 - 202.

³³ W. Stępiński, *Główne linie rozwoju gospodarczego i społecznego Szczecina w pierwszej połowie XIX w.* „Roczniki Historyczne”, 1979 nr 45, s. 64 i n.

³⁴ ZSA Merseburg. Rep. 77, Tit. 258^a, nr 8, Vol. 1, k. 122; D. Eichholz, *Die Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preussischen Eisenbahngeschichte*. Berlin 1962, s. 163.

Innym, wyraźniejszym przejawem poparcia elity ziemiańskiej dla tej kolei była wypracowana na posiedzeniu Pomorskiego Towarzystwa Ekonomicznego w 1840 r. broszura *Hinterpommern und die Berlin-Stettiner Eisenbahn*, stanowiąca podstawę szerokiej akcji propagującej kolej w latach następnych. Główne korzyści z kolei junkrzy widzieli w ułatwieniu zbytu oleju, nasion, spirytusu, zboża i roślin przemysłowych w ogóle na rynkach Szczecina i Berlina. Kolej miała wpłynąć na wzrost cen zachodniopomorskich płodów rolnych w miastach centralnych Niemiec, ożywić rolnictwo zachodniopomorskie i podnieść znaczenie mniejszych miast prowincji poprzez rozwój miejscowego przemysłu przetwórczego³⁵.

Zapewne podobne motywy leżały u podstaw zainteresowania się wielkiej własności kolejnictwem w pozostałych prowincjach tzw. wschodu Rzeszy, choć procesy te występowały nieco później i ze zmiennym natężeniem. Znaczenie poparcia junkierstwa dla inicjatyw kolejowych burżuazji nie sposób przecenić. Nie tylko z uwagi na fakt, iż klasa ta sprawowała w poszczególnych prowincjach monopol władzy politycznej, lecz także ze względu na niechętnie kolejnictwu ustawodawstwo pruskie. Poparcie czołowych junkrów, a za ich pośrednictwem przedstawiciele biurokracji prowincjonalnej umacniało pozycję towarzystw kolejowych na rynku kapitałowym, np. na giełdzie, sprzyjając napływowi zamożnych akcjonariuszy.³⁶ Obecność wpływowych przedstawicieli wspomnianych kół w radach nadzorczych towarzystw kolejowych pozwalała skuteczniej pokonywać przeszkody, wynikające z przeprowadzania linii przez prywatne posiadłości junkrów, jak też oddalać zarzuty o tendencje spekulacyjne, będące prawdziwym utrapieniem pionierów kolejnictwa niemieckiego pod koniec lat czterdziestych XIX w.³⁷

Zaangażowanie się wielkiej własności było zjawiskiem trwałym. Kapitalistyczne rolnictwo wraz ze wzmożeniem upraw przemysłowych i hodowli stworzyło zapotrzebowanie na usługi transportowe, związane głównie z odprowadzaniem na rynek cukru, spirytusu, wełny, tłuszczów, przetworów mleczarskich oraz ze sprowadzaniem węgla, żelaza, narzędzi i maszyn rolniczych, materiałów budowlanych itp. Podczas gdy drobnotowarowa gospodarka chłopska obsługiwała pobliski targ, kapitalistyczny folwark nawiązywał stosunki z odległymi nieraz miejscami zbytu i zaopatrzenia, niezależnie od sezonowego transportu wodą.³⁸

W latach następnych także najbardziej na wschód położone prowincje nadbałtyckie zaczęły odczuwać korzyści z połączeń kolejowych. Dzięki ukończonej w 1857 r. kolei wschodniej wzrosła konkurencyjność produktów rolnych Prus Wschodnich i Zachodnich na rynkach centralnych Niemiec. Kolej wschodnia doprowadziła stopniowo do zmniejszenia się różnic cen produktów rolnych między wschodnimi, centralnymi i zachodnimi regionami niemieckimi, które w pierwszej połowie XIX w. były bardzo duże. Korzyści te dyskutowała przede wszystkim klasa junkier-

³⁵ ZSA Merseburg, Rep. 77, Tit. 258a, Vol. 1, k. 81 - 83.

³⁶ H. Kubitschek, *Die Börsenverordnung von 24. V. 1844 und die Situation im Finanz- und Kreditwesen Preussens in den 40-er Jahren des 19. Jahrhundert, 1840 - 1847*. W: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* (dalej: JfW), 1962, cz. 4, s. 59.

³⁷ H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands*. Berlin 1969, t. 2, s. 152.

³⁸ A. Wielopolski, *Zarys ...*, ss. 204 - 205.

ska jako producent rolny, umacniający swoją aktywnością ekonomiczną agrarny charakter wspomnianych prowincji. Jeszcze w pierwszej połowie XIX w. prowincje te wysyłały do centralnych Niemiec jedynie spirytus i zboże, podczas gdy brak transportu eliminował jako przedmioty wywozu mięso i wyroby mleczarskie.³⁹

TABELA 9

Cena szefla żyta w niektórych prowincjach pruskich

Prowincja	1831 - 1840		1841 - 1850	
	cena	wskaźnik	cena	wskaźnik
Prusy Wschodnie	3,35	100	4,21	100
Brandenburgia	4,00	119	4,63	110
Nadrenia	6,38	190	7,63	181

Źródło: J. Hansen, *Die Landwirtschaft*, s. 84.

Stopniowe wyrównywanie się cen wpływało ożywiająco na gospodarkę Prus Wschodnich, jakkolwiek nie doszło do ich ustalenia na korzyść prowincji wschodniej. Niskie koszty produkcji oraz słaby rozwój rynku wewnętrznego (małe zaludnienie, wolne postępy urbanizacji itp.) sprawiły, iż dobrze rozwinięte mleczarstwo wschodniopruskie pozwalało junkrom, zwłaszcza od lat siedemdziesiątych, na wysyłanie większości produkcji masła na rynek Berlina, zaś serów do Nadrenii, Westfalii, Hamburga i Lubeki.⁴⁰

TABELA 10

Wskaźnik cen w Nadrenii między 1821 a 1896 r. (w Prusach Wschodnich - 100)

Produkty	1821 - 1850	1851 - 1880	1881 - 1896
Pszenica	123,0	114,7	109,9
Zyto	151,8	124,3	115,0
Masło	119,2	122,0	118,7
Wołowina	127,2	139,5	124,5
Wieprzowina	128,6	129,2	126,1

Źródło: J. Hansen, *Die Landwirtschaft*...

Analogiczne względy decydowały o zainteresowaniu wielkiej własności na Pomorzu Zachodnim budową bocznych linii, odchodzących od głównych szlaków kolejowych bądź stanowiących ich przedłużenie w rejonie zacofanym. Miały one połączyć mniej dogodnie położone majątki junkierskie z rynkami zbytu, prowadząc też do aktywizacji kupiectwa i w ogóle drobnomieszczactwa małych miast prowincji. W latach sześćdziesiątych nadzieje takie wiązano z ukończoną w 1870 r. koleją (tzw.

³⁹ J. Hansen, *Die Landwirtschaft in Ostpreussen*. Jena 1916, t. 2, ss. 84, 531.

⁴⁰ Jw., ss. 87, 379.

Hinterpommersche Bahn), łączącą Berlin i Szczecin z Gdańskiem przez Koszalin i Słupsk, przecinającą obszary specjalizujące się w intensywnej hodowli owiec.

TABELA 11

Powiaty przodujące w hodowli owiec w prowincjach nadbałtyckich w 1858 r.

Powiat	Regencja	Owce
„Księstwo”	koszalińska	206 290
Gryfiński	szczecińska	188 304
Reski	szczecińska	182 403
Słupski	koszalińska	174 679
Szacki	szczecińska	163 376
Inowrocławski	bydgoska	161 308
Wałecki	kwidzyńska	161 199
Szczecinecki	koszalińska	142 104
Wągrowiecki	bydgoska	132 397
Złotowski	kwidzyńska	127 955

Źródło: *Tabellen...*, (1860 r.), s.8.

Wiele uwagi przywiązywano też do połączeń kolejowych portów zachodniopomorskich, np. Swinoujścia, z najbliższym rynkiem wewnętrznym. Sprawozdania szczecińskiej korporacji z lat sześćdziesiątych podkreślały znaczenie, jakie mają mniejsze linie kolejowe, umożliwiające portom zaopatrywanie rolnictwa prowincji w importowane wyroby przemysłowe i sprawne wywożenie nadwyżek rolnych.⁴¹

3. ROZWÓJ PRZEMYSŁU W MAJĄTKACH OBSZARNICZYCH. POCZĄTKI WIELKIEGO PRZEMYSŁU I AKUMULACJA KAPITAŁU PRZEMYSŁOWEGO.

Choć jest wątpliwe, czy sam rozwój kolejnictwa odegrał zasadniczą rolę w przemianach technologii przemysłowej XIX w., to jednak bez przesady można twierdzić, iż wpływ tej olbrzymiej inwestycji był wówczas wiodącym czynnikiem wzrostu przemysłowego.⁴²

Wyrazem tego w rolnictwie było wzmoczenie przetwórstwa płodów rolnych. Junkierstwo, zbierając żniwo koniunktury zbożowej lat 1830 - 1870 i rozwijając wynalazczość w dziedzinie mechanicznej uprawy roli, od połowy XIX w. koncentrowało swoje wysiłki na usprawnieniu prac we własnym folwarku. Organizowane przez poszczególne związki jun-

⁴¹ *Preussische Statistik*. Berlin 1866, sprawozdanie kupców Szczecina za 1864 r., s. 39.

⁴² A. Wielopolski, *Zarys ...*, s. 231.

kierskie wystawy ekonomiczne, na których prezentowano nowoczesne typy aparatów gorzelnicznych, wyposażenia krochmalni czy cegielni sprzyjały rozpowszechnianiu przemysłowego przetwórstwa płodów rolnych.⁴³

Postęp ten objął przede wszystkim gorzelnictwo, które stopniowo podlegało procesowi koncentracji w miastach i miasteczkach. Co prawda, np. w Wielkopolsce, jeszcze w pierwszej połowie XIX w. zanotowano właśnie w gorzelnictwie najwyższe tempo instalowania maszyn parowych⁴⁴, jednak zasadniczo gałąź ta nie była polem upowszechniania techniki mechanicznej.

TABELA 12

*Gorzelnie w prowincjach nadbałtyckich w 1843, 1849 i 1861 r.
(dla 1843 r. brak danych o zatrudnieniu)*

Prowincja	1843 zakłady	1849		1861	
		zakłady	robotnicy	zakłady	robotnicy
Prusy	969	907	2870	892	2621
Pomorze	352	265	965	440	1213
Poznańskie	256	247	1300	466	1818
Śląsk	2384	1703	2890	1394	2890

Źródło: C. F. W. Dieterici, *op. cit.*, s. 147; *Tabellen...*, t. 6 (1855) s. 1483; *Preussische Statistik...*, t. 5 (1864), s. 39.

Inną gałęzią, którą także cechowało rozproszenie terytorialne, było młynarstwo wiejskie. Przewrót techniczny w młynarstwie nie zmienił zasadniczo tego stanu rzeczy także w omawianym okresie, bowiem np. na Pomorzu Zachodnim w 1849 r. młyny miejskie stanowiły zaledwie 13,1‰/o ogółu tych zakładów. Niemniej postęp techniczny spowodował wzrost produkcyjnych możliwości młynów, dzięki uniezależnieniu działalności

TABELA 13

Liczba złożów kamiennych w młynach prowincji nadbałtyckich w 1852 r.

Prowincja	wodne	wietrzne	końskie	parowe
Prusy	2303	970	329,0	102
Pomorze	1215	680	75,0	102
Poznańskie	963	1353	63,5	26
Śląsk	6300	1474	153,0	153

Źródło: *Tabellen...*, t. 6 (1855), s. 1180.

produkcyjnej od naturalnych źródeł energii. Jednocześnie polityka podatkowa państwa pruskiego szła w kierunku umocnienia pozycji nowoczesnych młynów, gdyż obciążenia fiskalne dotyczyły szczególnie wła-

⁴³ A. Wielopolski, *Gospodarka...*, s. 127.

⁴⁴ C. Łuczak, *Przemysł Wielkopolski w latach 1815-1870*. Poznań 1959, s. 38.

ścicieli wiatraków i młynów wodnych, a więc zakładów o niskim postępie technicznym.⁴⁵ Jeszcze w połowie XIX w. napęd parowy w stosunkowo skromnej mierze docierał do młynarstwa egzystującego w majątkach junkierskich.

Młynarstwo przeżywało w latach 1850-1870 okres szybkiego napływu innowacji technicznych dzięki napędowi parowemu, jednak stosunkowo niewiele młynów wiejskich nabrało charakteru wielkich młynów przemysłowo-handlowych, w których następowała szybka koncentracja siły roboczej i innowacji technicznych.⁴⁶

TABELA 14

Młyny zbożowe parowe w prowincjach nadbaltyckich w 1849 i 1861 r.

Prowincja	1849			1861		
	młyny	złożenia	robotnicy	młyny	złożenia	robotnicy
Prusy	18	47	44	62	136	152
Pomorze	13	57	112	37	148	210
Poznańskie	2	7	15	48	95	126
Śląsk	25	81	117	86	238	359

Źródło: *Tabellen...*, t. 6 (1855), s. 1180; *Preussische Statistik...*, t. 5 (1864), s. 38.

Stosunkowo najlepsze rezultaty osiągnęły klasy posiadające w Wielkopolsce, bowiem np. regencja poznańska posiadała w młynarstwie zbożowym 24 maszyny parowe o mocy 141 KM, podczas gdy regencja kwi-dzyńska, przodująca w obu prowincjach „pruskich” (Prusy Wschodnie i Zachodnie), 25 maszyn o mocy 134 KM, zaś szczecińska — 17 maszyn o mocy 299 KM.⁴⁷

Przedsiębiorstwa te cechował brak koncentracji, co ogromnie wpłynęło na rozproszenie postępu technicznego w gorzelniach, browarach i młynach. Bliskość źródeł surowca decydowała o słabości procesów koncentracji w przemyśle spożywczym.⁴⁸

Nieco innymi torami przebiegała aktywizacja wielkiej własności w cukrownictwie. Dopiero z chwilą wyparcia surowca trzcinowego przez masową uprawę buraka cukrowego powstały warunki dla szerszego przepływu kapitałów ziemiańskich do tej gałęzi przemysłu. Zainteresowanie wielkiej własności produkcją cukru wiązało się z łatwością organizowania surowca, który często pochodził z ich własnych folwarków. We wschodnich prowincjach ukształtowały się zasadniczo dwie formy przedsięwzięć: 1) zakłady na zasadzie towarzystw akcyjnych, których członkowie party-cypowali w finansowaniu produkcji poprzez nakłady kapitałowe lub własny surowiec, 2) zakłady w pojedynczych majątkach wielkich właścicieli

⁴⁵ W. Szulc, *Rozwój młynarstwa na polskich ziemiach zachodnich i północnych w XIX i na początku XX w.*, „Zeszyty Naukowe” UAM w Poznaniu (dalej: ZN UAM), 1973, zeszyt 12, ss. 150, 113.

⁴⁶ W. Szulc, *op. cit.*, s. 119.

⁴⁷ *Tabellen...*, (1860), s. 398.

⁴⁸ C. Łuczak, *Przemysł Wielkopolski w latach 1871-1914*. Poznań 1960, s. 21.

ziemskich, pracujące w oparciu o własny surowiec i stanowiące własność obszarnika.⁴⁹

Sukcesy wielkiej własności w rozwoju cukrownictwa przypadają na lata 1850 - 1875, bowiem jeszcze w połowie XIX w. udział cukru buraczanego w ogólnej produkcji cukrowni niemieckich wynosił 9 0/0.⁵⁰ Jeszcze w końcu lat czterdziestych wkłady kapitałowe junkierstwa nie odgrywały większej roli w rozwoju tej gałęzi przemysłu. Wielkopolska np. do 1870 r. nie dokonała w cukrownictwie żadnego istotniejszego udoskonalenia technicznego.

Proces angażowania się junkierstwa w cukrownictwie przebiegał bardzo nierównomiernie w poszczególnych prowincjach. W 1849 r. na siedem regencji nadmorskich jedynie trzy posiadały cukrownie, pracujące

TABELA 15

Cukrownie w regencjach nadbałtyckich w 1861 r.

Regencja	Zakłady	Regencja	Zakłady
Królewiecka	—	Szczecińska	4
Gumbińska	2	Koszalińska	—
Gdańska	2	Strzałowska	1
Kwidzińska	1	Wrocławska	16
Poznańska	—	Legnicka	1
Bydgoska	—		

Źródło: *Preussische Statistik...*, t. 5 (1864), s. 134.

już na surowcu buraczanym (gumbińska — dwa zakłady jako jedyna z czterech regencji prowincji pruskiej oraz szczecińska — cztery i strzałowska jeden zakład).⁵¹ Niemniej wielka własność doceniała znaczenie cukrownictwa dla zwiększenia ogólnego potencjału przetwórczego folwarków. Cukrownictwo sprzyjało wiązaniu się kapitału ziemiańskiego i kupieckiego, bowiem produkcja i rynki zbytu uzależnione były od ogólnego poziomu rolnictwa i sprawnego transportu.

Stopniowo pewne regiony wyspecjalizowały się w produkcji cukrowniczej, jak np. zachodniopomorskie powiaty Randow, gryfiński i pyrzycki. Wprawdzie prowincja ta nie należała do przodujących w dziedzinie ilościowego rozwoju tego przemysłu, jednak doszło tutaj do stosunkowo dużej koncentracji siły roboczej i postępu technicznego w niektórych cukrowniach junkierskich.

Po 1850 r. Pomorze Zachodnie stało się jednym z największych producentów cukru w Niemczech. W skali prowincji nadbałtyckich jedynie tutaj wielka własność posiadała duże, zatrudniające ponad 50 robotników

⁴⁹ G. Hagelberg, H. H. Müller, *Kapitalgesellschaften für Anbau und Verarbeitung von Zuckerrüben in Deutschland im 19. Jahrhundert*. W: JfW, 1974, cz. 4, s. 143 i n.

⁵⁰ C. Łuczak, *op. cit.*, przypis 48, s. 36.

⁵¹ *Tabellen...*, t. 6 (1855), s. 1382.

cukrownie. Fabryka w Gardnie koło Gryfina, należąca do obszarnika Kögela i junkra Lingnera, zatrudniała w 1858 r. 220 osób, pracując z trzema maszynami parowymi o mocy 60 KM. W Grzmiącej koło Szczecinka inny wielki junkier i nadprezydent prowincji, Senfft v. Pilsach, posiadał fabrykę cukru ze 115 robotnikami, wyposażoną w dwie maszyny parowe o mocy 18 KM.⁵²

Rosnące potrzeby budowlane wielkiej własności i dużych miast sprzyjały rozwojowi przemysłu ceramicznego, pozostającego jednak w stanie znacznego rozproszenia. Nastąpił rozwój cegielni, wapienników, fabryk cementu, kredy mielonej i gipsu. Materiały te używano po części jako nawóz w rolnictwie, przemysł ceramiczny jako całość mocno związany był z lokalnymi zasobami surowcowymi. Niektóre zakłady osiągnęły pewne, skromne zresztą, postępy w koncentracji siły roboczej, jak np. cegielnia junkra Douglasa pod Królewcem, zatrudniająca w 1858 r. 62 osoby, nie posiadająca wszakże żadnego napędu parowego.

TABELA 16

Cegielnie w regencjach nadmorskich w 1849 i 1861 r.

1849		Regencja	1861	
zakłady	robotnicy		zakłady	robotnicy
199	1021	Królewiecka	306	1507
78	653	Gdańska	113	652
81	311	Gumbińska	180	1131
222	774	Kwidzińska	353	1054
362	1021	Szczecińska	405	1470
259	632	Koszalińska	382	1036
53	133	Strzałowska	67	194

Źródło: *Tabellen...*, t. 6 (1855), ss. 1325 - 1327; *Preussische Statistik...*, t. 4 (1864), s. 116.

Działalność junkierstwa na polu uprzemysławiania sektora wielkoobszarniczego nie doprowadziła do głębszych przemian w rolnictwie. Koncentracja siły roboczej i nasycenie poszczególnych gałęzi postępowym technicznym było nader skromne. Stosunkowo wyraźne zmiany nastąpiły jedynie w przemyśle spożywczym, tradycyjnie związanym z wielką własnością i gwarantującym wysokie i szybkie zyski przy stabilnych rynkach zbytu. Junkierstwo partycypowało w rozbudowie takiego przemysłu, bowiem wygodnie było rozwijać niektóre dziedziny przetwórstwa, korzystając z miejscowych surowców, sprowadzając towary konsumpcji luksusowej i przemysłowej z krajów wyżej rozwiniętych.⁵³ Jednostron-

⁵² *Tabellen...*, (1860), s. 516. Cukrownia w Pudliskach (89 osób i 2 maszyny parowe o mocy 12 KM) należała do saskiego junkra Webendörfera (tamże, s. 488).

⁵³ E. Włodarczyk, *Początki wielkiego przemysłu w Szczecinie (1850 - 1870)*. „Zapiski Historyczne” 1977, zeszyt 4, s. 50; S. Wykrętowicz, *Przemysł spożywczy. W: Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX i XX w. Studia i Materiały*, Wrocław 1970, s. 281.

ność przemysłowej aktywności obszarnictwa pogłębiała słabość lokalnych podstaw rozwoju gospodarczego, w jakich tkwiły gospodarstwa chłopskie.⁵⁴ Słabe także miasta i miasteczka nie były w stanie przejść do wyższych form uprzemysłowienia.

Wprowadzenie wschodnich prowincji w okres rewolucji przemysłowej mogło nastąpić jedynie poprzez ekonomiczną aktywność burżuazji, w sposób umiarkowany wspieranej przez państwo. Narodziny wielkiego przemysłu rozpoczęły się w Niemczech w latach trzydziestych, lecz proces przemieszczania się fali industrializacji z jej społecznymi i ekonomicznymi uwarunkowaniami nastąpił w prowincjach nadbałtyckich zasadniczo dopiero po 1850 r. Ponieważ zgromadzony kapitał i nadwyżka siły roboczej miały tu znaczenie decydujące, przeto postępy industrializacji wykazywały znaczne różnice w poszczególnych prowincjach.

Największe postępy w dziedzinie uprzemysłowienia osiągnęła spośród prowincji nadmorskich burżuazja Szczecina. Nad kołami kupiectwa Gdańska, Królewca i Poznania górowała ona doświadczeniem organizacyjnym oraz wielkością posiadanych kapitałów. Także w dziedzinie przyswojenia sobie umiejętności posługiwania się nowoczesnymi instrumentami centralizacji kapitałów (subskrypcje, obroty pieniężne, towarzystwa akcyjne) burżuazja wymienionych miast wyraźnie ustępowała szczecińskiej. Wszystkie te miasta w minimalnym jeszcze stopniu uczestniczyły w pierwszym etapie rewolucji przemysłowej, przypadającym w Niemczech na lata 1835 - 1850.⁵⁵ Dodatkowymi przeszkodami były też: duże oddalenie od rynku ogólnoniemieckiego, słabość rynków wewnętrznych, przegrody celne oddzielające od ziem polskich zaboru rosyjskiego i austriackiego.⁵⁶

Także w latach 1850 - 1870 klasa burżuazyjna nie mogła wyjść poza stadium początkowe w rozwoju przemysłu, nawet w dominujących inwestycjach w przetwórstwie rolnym. Wprawdzie każda gałąź przemysłu spełniała jakąś funkcję w procesie industrializacji to jednak przemysł spożywczy w krajach rolniczych zajmował wybitne miejsce w ogólnej przebudowie struktury gospodarczej.⁵⁷ Tymczasem nawet ten przemysł we wschodnich prowincjach pozostawał mało nowoczesny. Np. regencje bydgoska i kwidzyńska w 1861 r. pozbawione były zakładów zatrudniających ponad 50 osób.⁵⁸

Postęp techniczny w branży spożywczej objął głównie młynarstwo, co wyraziło się w powstaniu wielkich młynów przemysłowo-handlowych, produkujących mąkę na nieznaną dotąd skalę. Największe postępy w kon-

⁵⁴ Zob. H. Harnisch, *Statistische Untersuchungen zum Verlauf der kapitalistischen Agrarreformen in den preussischen Ostprovinzen (1811 bis 1865)*. W: *JfW* 1974, cz. 4, s. 167 i n.

⁵⁵ E. Włodarczyk, *op. cit.*, ss. 45 i 51.

⁵⁶ A. Wielopolski, *Gospodarka ...*, s. 83.

⁵⁷ I. Pietrzak-Pawłowska, *O funkcjach przemysłu spożywczego w industrializacji ziem polskich*. W: *Rozwój przemysłu rolno-spożywczego na ziemiach polskich w XIX i XX w.* Poznań 1970, s. 6.

⁵⁸ E. Włodarczyk, *Prowincje nadbałtyckie ...*, s. 22.

centracji młynarstwa osiągnęła w skali prowincji nadmorskich burżuazja szczecińska (w Szczecinie i Bydgoszczy — młyn „Hercules”) oraz koła handlowe Gdańska i Królewca. Niemniej sam Szczecin znacznie wyprzedził większość ośrodków nadbałtyckich, ustępując jedynie Wrocławowi.

TABELA 17

Maszyny parowe i zakłady z załogą powyżej 50 osób w niektórych regencjach w 1861 r.

Regencja	Liczba fabryk	Liczba fabryk w siedzibie regencji	Siła w KM
Królewiecka	4	1	43
Gdańska	3	2	10
Gumbińska	1	1	—
Szczecińska	12	9	742
Koszalińska	1	1	48
Poznańska	1	1	—
Wrocławska	43	37	1390

Źródło: *Preussische Statistik...*, t. 5 (1864), ss. 132 - 133.

Już w 1855 r., założony w końcu lat trzydziestych, młyn przemysłowo-handlowy kupca P. Gutlike posiadał maszyny parowe o mocy 150 KM i załogę ok. 60 robotników, przerabiając w ciągu 24 godz. 55 t zboża, przy wzrastającym udziale pszenicy. W 1856 r. powstał w Szczecinie inny młyn przemysłowo-handlowy, także na zasadach akcyjnych, zbudowany dzięki wysokiemu kapitałowi akcyjnemu (1800 tys. mk) i kierowany przez kupca F. Brumma. Oba te wielkie młyny nastawione były w dużej mierze na eksport mąki na rynki zachodnie (Anglia, Holandia). W eksporcie mąki specjalizował się także gdański młyn kupca Grünaua.⁵⁹

Burżuazja wschodnich prowincji, opierając się na masowych dostawach zboża z majątków junkierskich, chętnie inwestowała w młynarstwo, które w zgodnej opinii obu klas posiadających przynajmniej częściowo rekompensowało straty, jakie ponosili hurtownicy w okresie złych koniunktur na eksport zboża. Zastępowanie go w takich okresach przez mąkę miało zapewnić prowincjom nadbałtyckim stałą obecność na rynkach zachodnich, niezależnie od perturbacji zbożowych.⁶⁰ Ponadto, w przeciwieństwie do przemysłu maszynowego czy metalowego, wymagającego wysoko kwalifikowanych kadr, przemysł spożywczy jako całość nie stwarzał podobnych progów technologicznych. Inwestycjom w przetwórstwie

⁵⁹ Kapitał spółki akcyjnej młyna F. Brumma składał się w całości z wkładów kół handlowych miasta, zob. szerzej o składzie osobowym E. Włodarczyk, *Początki...*, s. 72 i przypis 111.

⁶⁰ WAP Szczecin, Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej nr 1748, k. 1, tamże, k. 24, petycja VII sejmiku prowincjonalnego do władcy z kwietnia 1841 r.

rolnym towarzyszyło znacznie mniejsze ryzyko, a następnie mniejszy trud w walce o zdobycie i utrzymanie rynków zbytu.⁶¹

Stosunkowo wolne tempo cechowało inwestycje kupieckie w cukrownictwie, gorzelnictwie czy browarnictwie. Dwie ostatnie gałęzie na skutek uzależnienia od surowca produkowanego w folwarkach pozostawało przeważnie w rękach wielkiej własności. Natomiast słabość cukrownictwa wiązała się z utrzymującą się jeszcze w drugiej połowie opłacalnością produkcji cukru trzcinowego, co utrudniało przepływ kapitałów kupieckich do cukrowni, przerabiających buraki cukrowe. Rezerwę kupiectwa podtrzymywała niska często jakość surowca buraczanego, koszty przewozów i nierytmiczność dostaw.⁶² Przykładem tych zależności był m. in. Królewiec, który w początkach XIX w. legitymował się największą w Prusach liczbą koncesjonowanych przez państwo towarzystw akcyjnych w branży cukrowniczej, tytoniowej i młynarskiej. Rozwój ten opierał się na mecenacie państwa oraz na korzystnych kontraktach z domami handlowymi Hamburga i Bremy w dziedzinie przywozu surowców kolonialnych.⁶³ Zmiana bazy surowcowej cukrownictwa i zmierzch kariery cukru trzcinowego zależały ściśle od przeobrażeń całej struktury obrotów portowych tak Królewca, jak i innych portów bałtyckich. Jeszcze w 1858 r. na 10 dużych zakładów w Królewcu jedynie *Ostpreussische Zucker-Raffinerie-Sozietät* zatrudniał w omawianej branży więcej niż 50 osób.⁶⁴

TABELA 18

Rafinerie i cukrownie w regencjach nadmorskich w 1849 r.

Regencja	Rafinerie		Cukrownie	
	zakłady	robotnicy	zakłady	robotnicy
Królewiecka	3	346	—	—
Gumbińska	1	51	2	191
Gdańska	1	40	—	—
Szczecińska	3	391	4	215
Koszalińska	—	—	—	—
Strzałowska	—	—	1	190

Źródło: *Tabellen...*, t. 6 (1855), s. 1382.

Na uwagę zasługuje działalność burżuazji szczecińskiej, która stosunkowo szybko przeszła na surowiec buraczany. Ostatecznie od początku drugiej połowy XIX w. zakłady szczecińskie niemal całkowicie prze-

⁶¹ L. Baar, *Die Berliner Industrie in der industriellen Revolution*. Berlin 1962, s. 157.

⁶² G. Hagelberg, H. H. Müller, *op. cit.*, ss. 125, 141.

⁶³ P. C. Martin, *Frühindustrielles Gewerbe in der Rechtsform der AG. W: Beiträge zum Wirtschaftswachstum und Wirtschaftsstruktur im 16. und 19. Jahrhundert*. Berlin 1968, s. 197.

⁶⁴ *Tabellen...* (1860), s. 486.

szły na nowy surowiec, dostarczany przez specjalizujące się w jego uprawie powiaty pyrzycki, gryfiński i randowski.⁶⁵

W 1858 r. istniały w Szczecinie trzy duże cukrownie, zatrudniające 809 pracowników i wyposażone w 71 maszyn parowych o mocy 395 KM. W końcu lat sześćdziesiątych na Pomorzu Zachodnim działało siedem cukrowni. Znaczne ilości cukru wysyłano za granicę po korzystnych cenach, głównie do Anglii, Francji, Danii i Belgii.⁶⁶

Na tle rozwoju tej gałęzi przemysłu w Szczecinie i Wrocławiu uderza regres cukrownictwa Gdańska i Poznania.⁶⁷

Sukcesy kół handlowych Pomorza Zachodniego i Dolnego Śląska wynikały m. in. z faktu, iż potrafiły one szybciej dostosować się do panującego w Prusach ustawodawstwa akcyjnego i finansowego. Burżuazja pruska rozwiązywała problem „przymusu koncesyjnego” na swój sposób⁶⁸. Niekiedy, zamiast towarzystw akcyjnych, powoływano tzw. *Aktienvereine* lub tzw. *offene Handelsgesellschaften*, nie wymagające żadnego pozwolenia. Ze względu na rosnącą ich liczbę i ilość emitowanych akcji były one dla opinii publicznej lat czterdziestych i pięćdziesiątych równoznaczne z koncesjonowanymi towarzystwami akcyjnymi.⁶⁹

Pomyślny rozwój przedsiębiorstw branży spożywczej zachęcał czołowych kupców, będących także przedsiębiorcami przemysłowymi, do przenoszenia części kapitałów do branż: metalowej, stoczniowej, ceramicznej itp. Na bazie doświadczeń we wspomnianych dziedzinach oraz przy pomocy napływających z innych części Niemiec i Europy kadr technicznej inteligencji jedynie przodujące ośrodki prowincji nadbałtyckich mogły rozwinąć w pewnej mierze produkcję maszyn, statków, cementu, papieru itp. Stopniowo wykształcała się grupa przedsiębiorstw przemysłowych, stanowiących najbardziej dynamiczną, choć najmniej liczną grupę wielkiej burżuazji.⁷⁰

W Szczecinie wyrazem takich przemian była powstała w 1857 r. stocznia „Vulcan”. Większość jej założycieli pochodziła ze szczecińskich kół handlowych, niektórzy prowadzili już od dawna duże przedsiębiorstwa przemysłowe, jak np. P. Gutike (młyn przemysłowo-handlowy „Dampfmühle A. G.”) czy W. Schlutow, współzałożyciel drugiego młyna z 1856 r. („Walzmühle A. G.”) i cukrowni szczecińskich.⁷¹

Zainteresowaniu burżuazji nowoczesnymi rozwiązaniami technicznymi w budownictwie okrętowym sprzyjały powolne zmiany w żegludze morskiej i rzecznej. Do lat sześćdziesiątych burżuazja w skali całych Niemiec niechętnie inwestowała w budowę statków parowych i z re-

⁶⁵ E. Włodarczyk, *Początki ...*, s. 69.

⁶⁶ E. Włodarczyk, *Wielki przemysł Szczecina (1850 - 1914)*, praca w druku w PWN.

⁶⁷ E. Włodarczyk, *Prowincje nadbałtyckie ...*, s. 13.

⁶⁸ ZSA Merseburg, Rep. 120, A XII 7, nr 152, Vol. 1, k. 35 - 37; WAP Szczecin, Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej nr 1748 k. 1-7 (problem koncesjonowania pierwszej i drugiej rafinerii szczecińskiej w 1817 i 1840 r.).

⁶⁹ C. Hagelberg, H. H. Müller, *op. cit.*, s. 115.

⁷⁰ W. Stępiński, *Główne linie ...*

⁷¹ E. Włodarczyk, *Początki ...*, s. 58 i przypis 50.

zerwą odnosiła się do stosowania żelaza w budowie statków, głównie z uwagi na dużą rentowność żaglowców i wysokie ceny żelaza angielskiego.⁷² Stopniowo powstawały towarzystwa akcyjne w żegludze parowej. W 1855 r. utworzono w Szczecinie towarzystwo *Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, zaś w Gdańsku *Danziger Rhederei-Aktien-Gesellschaft* — z inspiracji wielkich kupców J. Gibbsona, J. Klawittera i L. Goldschmidta.⁷³ Lata sześćdziesiąte przyniosły wykształcenie się ośrodków przemysłu stoczniowego i maszynowego w Szczecinie: „Vulcan” i „Oderwerke”; w Elblągu w 1861 r. pracowały już trzy duże stocznie (Schichaua: 321 osób, z dwiema maszynami parowymi o mocy 18 KM, mniejsza Hambrucha i Vollbauma ze 130 zatrudnionymi i analogicznym wyposażeniem technicznym oraz C. Steckela z 78 zatrudnionymi i jedną maszyną o mocy 10 KM), wreszcie w Gdańsku wybijała się stocznia J. Klawittera i F. Devrienta.⁷⁴

Rozwój przemysłu metalowego hamował brak surowców i trudne warunki zbytu. Zakłady te produkowały także lokomotywy, maszyny rolnicze i wyposażenia zakładów przemysłowych obszarnczych, choć zasadniczym celem ich istnienia była produkcja statków.⁷⁵ Warunki rynkowe znacznie wpływały na asortyment produkcji, bowiem np. w 1865 r. zakłady Królewca i Elbląga musiały zaniechać okresowo produkcji statków z uwagi na brak węgla i żelaza.⁷⁶ Tendencją trwałą było dążenie producentów do pogodzenia ambicji budowy statków parowych z zaspokajaniem potrzeb najbliższego rynku wewnętrznego w dziedzinie mechanizacji rolnictwa, co uwidoczniło się też w małych ośrodkach. Np. w Gryfii na Pomorzu Zachodnim fabryka maszyn C. Kesslera (90 robotników w 1858 r.) produkowała lokomobile i maszyny parowe dla okolicznych ziemian, jak też wagony pasażerskie i towarowe, wyposażenie statków, małe parowce.⁷⁷

Nikły postęp zanotowano w Wielkopolsce, której burżuazja handlowa nie była w stanie zasadniczo przeskoczyć etapu inwestycji rolno-spożywczych. Zakład H. Cegielskiego w 1858 r. zatrudniał 79 pracowników, nie posiadając wcale maszyn parowych. Jeszcze w 1875 r. 68,7% silników parowych w Wielkopolsce skoncentrowanych było w przemyśle spożywczym. Część zysków odpływała do przemysłu spożywczego, wskutek braku przedsiębiorczego kupiectwa wszakże słabo zasilala inne branże.⁷⁸

W większym stopniu związany był z rynkiem wewnętrznym przemysł

⁷² R. Engelsing, *Technik, Unternehmensorganisation und Kapitalinvestition in der deutschen Seeschiffahrt des 19. Jahrhunderts*. W: *Wirtschafts- und Sozialgeschichtliche Probleme der frühen Industrialisierung*. Berlin 1968, s. 499.

⁷³ E. Włodarczyk, *Prowincje nadbałtyckie ...*, s. 14.

⁷⁴ E. Carsten, *Geschichte der Hansestadt Elbing*. Elbing 1937, s. 438.

⁷⁵ E. Włodarczyk, *Tendencje rozwojowe niemieckiego przemysłu okrętowego w Szczecinie w latach 1851 - 1918*. „Dzieje Najnowsze” 1975, z. 1, s. 3 i n.

⁷⁶ *Preussische Statistik ...* (1867), sprawozdanie kupiectwa Królewca za 1865 r., s. 137, o roli kolei wschodniej zob. R. Armstedt, *Geschichte der Königl. Haupt- und Residenzstadt Königsberg in Preussen*, Stuttgart 1899, s. 322 n.

⁷⁷ *Preussische Statistik ...* (1867), s. 138.

⁷⁸ C. Łuczak, *Przemysł, (1871 - 1918) ...*, ss. 29 i 51.

ceramiczny (cementownie, młyny gipsowe i kredowe) oraz chemiczny. Także na tym polu szczecińska burżuazja osiągnęła znaczne sukcesy, bowiem szczeciński ośrodek cementowy należał do największych i najnowocześniejszych w Prusach.⁷⁹

TABELA 19

Fabryki cementu, gipsu i kredy, zakłady chemiczne w niektórych regencjach nadbałtyckich w 1861 r.

Regencja	Fabryki cementu, gipsu, kredy		Fabryki chemiczne	
	zakłady	robotnicy	zakłady	robotnicy
Królewiecka	4	15	1	1
Gdańska	6	12	5	20
Szczecińska	14	452	9	248
Wrocławska	5	8	13	155
Poznańska	2	3	3	7

Zródło: *Preussische Statistik...*, t. 5 (1864), s. 118 in.

Przyjmując, iż podstawową przesłanką, świadczącą o stopniu zaawansowania rewolucji przemysłowej jest rewolucja techniczna, można stwierdzić, iż w omawianym okresie prowincje nadbałtyckie tzw. wschodu Rzeszy nadal znajdowały się w jej początkowym stadium.⁸⁰

Żadna z klas posiadających nie była przygotowana do wprowadzenia na bardziej masową skalę innowacji technicznych przy jednoczesnej koncentracji kapitału i produkcji. Interesy burżuazji i junkierstwa były do pewnego momentu zbieżne, bowiem zainteresowanie ziemiaństwa postępem technicznym ograniczało się generalnie do przemysłu spożywczego. Sama burżuazja wykazywała niechęć do szerszego penetrowania rynków zbytu, zwłaszcza w obliczu znacznych zysków wynikających z koniunktury zbożowej. Wysoka dochodowość działalności tranzytowej, utrzymująca się aż do 1870-1880 r., a w konsekwencji brak przymusu ekonomicznego nie działał mobilizująco na kapitał kupiecki.⁸¹ Nie można zapominać też, iż w omawianym okresie proces społecznych przekształceń w łonie wielkiej burżuazji dopiero się naprawdę rozpoczął. Przedsiębiorcy przemysłowi XIX w. nie legitymowali się jednolitym społecznym pochodzeniem; obok tradycyjnych wielkich kupców warstwę tę zasilali wzbogaceni rzemieślnicy, wykształceni w kierunku technicznym, lecz ubodzy w kapitały inteligenci, wreszcie rekrutujący się z mieszczaństwa lub junkierstwa adepti szkół technicznych wojskowych i cywilnych.⁸²

⁷⁹ E. Włodarczyk, *Wielki przemysł...*, ss. 211-224.

⁸⁰ E. Włodarczyk, *Nadbałtyckie prowincje...*, s. 32.

⁸¹ Zob. J. Stanielewicz, *Rozkwit i załamanie się szczecińskiego eksportu zboża w okresie 1850-1870 na tle zaplecza wywozowego portu*. „Przegląd Zachodniopomorski” 1975, nr 1, s. 107.

⁸² L. Baar, *Die Berliner Industrie...*, s. 154 i n.

Mimo upowszechniania się spółek akcyjnych, nadal w strukturze organizacyjnej i układach personalnych dominował typ jednego przedsiębiorcy-właściciela lub głównego akcjonariusza, zazdrośnie strzegącego tajemnic zawodowych przed innymi kapitanami przemysłu.⁸³ Dopiero kapitalizm monopolistyczny przyniósł widoczne rozdzielenie funkcji organizacyjnych od funkcji, wynikających z prawa własności do większości akcji danej spółki. Przyspieszyło to krystalizowanie się dynamicznej warstwy wielkiej burżuazji przemysłowej.

KONKLUZJE

1. Postawa burżuazji i junkierstwa prowincji nadbałtyckich tzw. wschodu Rzeszy wobec uprzemysłowienia uzależniona była głównie od sumy zebranych uprzednio doświadczeń w sferze koncentracji kapitału, doświadczeń organizacyjnych i od wzajemnych powiązań interesów obu klas posiadających.

2. Zjawiska te wystąpiły najwcześniej na Pomorzu Zachodnim (w Szczecinie) oraz na Śląsku, w mniejszym stopniu w Wielkopolsce i obu prowincjach pruskich. Tamtejsza burżuazja była bardzo słaba, ekonomicznie i politycznie całkowicie zdominowana przez junkierstwo. Dzięki sporej akumulacji kapitałowej przez handel zewnętrzny (Szczecin) i rozwój rynku wewnętrznego (Wrocław), burżuazja szczecińska i wrocławska wcześniej przystąpiła do umacniania się na obszarze zaplecza gospodarczego poprzez znaczne inwestycje w kolejnictwie. Kolejnictwo, niezależnie od zysków, dostarczało ważnych doświadczeń w sferze organizacji rynku kapitałowego, pozwalało burżuazji przyciągać elity ziemiańskie i zjednywać je dla większych inwestycji.

3. Zasobne kapitałowo i popierane przez swoje ziemiaństwo koła kupieckie Szczecina i Wrocławia osiągnęły największe postępy w procesie industrializacji. Objęły one głównie przemysł spożywczy, w rozwoju którego zainteresowana była wielka własność, oraz w Szczecinie przemysł stoczniowy i częściowo maszynowy. Handlowa burżuazja inwestowała tu także w przemysł cementowy i chemiczny.

4. Burżuazja innych miast nie potrafiła pokonać barier kapitałowych i technicznych, wskutek czego w latach 1850 - 1870 nadbałtyckie prowincje Niemiec znajdowały się nadal w początkowym etapie rewolucji przemysłowej. Hamująco działała na gotowość inwestycyjną także wysoka koniunktura na zboże, stając się źródłem wysokich zysków burżuazji handlowej, która w tej sytuacji nie kwapiła się do ryzykownych inwestycji przemysłowych.

WŁODZIMIERZ STĘPIŃSKI (Szczecin)

⁸³ W. Zörn, *Typen und Entwicklungskräfte des deutschen Unternehmertums im 19. Jahrhundert*. „VSWG” 1957, zeszyt 1, s. 59.