

NADBAŁTYCKIE PROWINCJE TZW. WSCHODU RZESZY
A REWOLUCJA PRZEMYSŁOWA (1850 - 1870) *

1. UWAGI WSTĘPNE

Pojęcie „nadbaltyckich prowincji” tzw. wschodu Rzeszy jest w polskiej literaturze historycznej prawie nieznanie (używał je jedynie J. Stanielewicz). Natomiast klasycy marksizmu w drugiej połowie XIX w. i historycy niemieccy zajmujący się problematyką gospodarczą Rzeszy od 1850 r. — w celu podkreślenia pewnych odmienności rozwojowych, jak również zacofania wschodnich prowincji państwa pruskiego — ukuli termin *Ostelbia*. Jest to pojęcie bardzo szerokie, przy czym nie wszystkie elementy procesu rozwoju gospodarczego były dla *Ostelbii* wspólne. Wobec konieczności przewycięzania pewnych stereotypów, rozwój prowincji północno-wschodnich państwa pruskiego postępował odmiennymi drogami.

Trudno o prowincjach nadbaltyckich mówić jako o regionie historycznym wychodząc z przesłanek zaproponowanych przez J. Topolskiego, dla którego „region historyczny” to przede wszystkim „pewien układ gospodarczy, społeczny, polityczno-administracyjny, kulturalny i psychiczny wyodrębniający pewną całość z szerszej tkanki historycznej”.¹

Kładąc nacisk na funkcje gospodarcze i wzajemne oddziaływania, J. Stanielewicz do pruskich prowincji nadbaltyckich zalicza: Pomorze Zachodnie, Pomorze Gdańskie, Prusy Wschodnie, Wielkopolskę, Brandenburgię i Dolny Śląsk.²

Jednoznaczna formuła i przekonywujące ustalenie granic regionu historycznego prowincji nadbaltyckich tzw. wschodu Rzeszy, niesłuchanie istotnego w rekonstrukcji procesu dziejowego, w tym przypadku przebiegu rewolucji przemysłowej, jest na obecnym etapie badań niemożliwe i może stanowić tylko hipotezę. Istniejąca literatura skłania wszakże do przyjęcia w wersji „roboczej” linii Odry jako zachodniej granicy prowincji nadbaltyckich, zaś na południu — w odniesieniu do niektórych przynajmniej problemów — nie sposób wyłączyć z rozważań Wielkopolski, w końcu XIX w. nawet dysponenta finansowego dla rozwoju wielkiego przemysłu w tych prowincjach (*Ostbank für Handel und Gewerbe*). Inaczej traktować również trzeba pewne odmienności rozwoju gospodarczego Szczecina.

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

¹ J. Topolski, *Model gospodarczy Wielkopolski w XVIII w.* „Studia i Materiały do Dziejów Wielkopolski i Pomorza” 1971, zeszyt 2, s. 60.

² J. Stanielewicz, *Zaplecze portów baltyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815 - 1914.* Szczecin 1976, s. 15.

2. GŁÓWNE ELEMENTY REWOLUCJI PRZEMYSŁOWEJ

Rewolucja przemysłowa w połowie XIX stulecia objęła swoim zasięgiem także kraje Europy środkowo-wschodniej. Na tych obszarach miała ona jednak całkiem odmienny przebieg aniżeli w zachodniej Europie. W niektórych krajach, głównie w Prusach, czynniki przyspieszające rozwój ekonomiczny były sferom gospodarczym narzucane odgórnie, a nie wymuszane na państwie przez daleko zaawansowane przemiany społeczno-gospodarcze. W wielu prowincjach koła gospodarcze i klasy uprzywilejowane wręcz wrogo odnosiły się do zapowiadanych reform widząc w nich ograniczenie swojej władzy i praw politycznych. Wynikiem tych przemian, które pociągnęły za sobą akumulację kapitału handlowego i utworzenie „wolnego” kapitału, było powstanie zakładów przemysłowych, funkcjonujących na zupełnie innych aniżeli manufaktury zasadach.

Nowym elementem w rozwoju życia gospodarczego i przebiegu rewolucji było pojawienie się „fabryki”. O powstaniu jej możemy mówić z chwilą dostrzeżenia pewnych nowych wyznaczników procesu industrializacji przejawiających się w mocy techniczno-produkcyjnej i nowej strukturze procesu wytwarzania. Jednocześnie przemysł fabryczny, w odróżnieniu od manufaktury, wymagał inwestycji kapitałowych z daleką perspektywą. Postęp techniczny pociągał za sobą również zmianę struktury zawodowej ludności i nowe zjawisko w procesie demograficznym w postaci powstawania w ośrodkach przemysłowych silnych centrów robotniczych.³

Fabryka lub zakład przemysłowy stanowiły nowe zjawisko w życiu gospodarczym miasta lub regionu, bowiem były one wyodrębnione pod względem terytorialnym, techniczno-produkcyjnym i organizacyjnym.⁴ Zmiany techniczno-produkcyjne w okresie rewolucji przemysłowej wiązały się ze stosowaniem w fabryce siły mechanicznej, tj. maszyny parowej zastępującej pracę ręczną.⁵ Pojawienie się nowego typu zakładu wykorzystującego siłę mechaniczną stanowiło integralny składnik rewolucji przemysłowej i całego procesu przeobrażeń technologicznych. Powstanie fabryki przyczyniło się do wzrostu wydajności pracy i umasowienia produkcji. Nawiązując do ustaleń I. Pietrzak-Pawłowskiej, dotyczących badań nad dziejami zakładów przemysłowych⁶, w studiach nad procesami przebiegu rewolucji przemysłowej i wdrażaniu nowych tech-

³ W. Rusiński, *Pierwsza rewolucja przemysłowa z perspektywy dwóch stuleci*. W: *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych*. T. XXXI, 1970, ss. 177-198; O. Büsch, *Industrialisierung und Gewerbe im Raum Berlin/Brandenburg 1800 - 1850*. Berlin 1971, ss. 6, 7.

⁴ I. Pietrzak-Pawłowska, *Zakłady i przedsiębiorstwa przemysłowe XIX i XX w. nowej historiografii powszechnej i polskiej*. W: *Zakłady przemysłowe w Polsce w XIX i XX w. Studia i Materiały*. Pod red. I. Pietrzak-Pawłowskiej, Wrocław 1967, s. 10; P. Marschalck, *Zur Rolle der Stadt für den Industrialisierungsprozess in Deutschland in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts*. W: *Die deutsche Stadt im Industriezeitalter*. Wuppertal 1978, s. 60 i n.

⁵ W. Rusiński, *op. cit.*, s. 191; J. Büsch, *op. cit.*, s. 6.

⁶ O. Pietrzak-Pawłowska, *Zakłady i przedsiębiorstwa...*, s. 27.

nik produkcji uwzględnić należy szereg elementów:

1. Rozpowszechnienie nowej techniki w postaci maszyny parowej pociągającej za sobą stosowanie nowej technologii w procesie produkcji;
2. Nową strukturę produkcyjną i ekonomiczną fabryki;
3. Nowy system gospodarczo-organizacyjny wiążący zakład stosujący siłę mechaniczną z układem makroekonomii miasta, regionu czy nawet państwa;
4. Zmianę stosunków społecznych (nowa hierarchia) w jednostkowym zakładzie, w całym przemyśle i całym życiu gospodarczym regionu.

W dziejach rewolucji przemysłowej i tworzenia przemysłu możemy wyodrębnić trzy okresy: początkowy, szybkich przemian i kulminacji zmian w dziedzinie techniki, które decydowały o nowym charakterze rewolucji przemysłowej.⁷

Nie tylko prowincje nadbałtyckie, ale całą niemal Europę środkowo-wschodnią cechowało wydłużanie się okresu początkowego, tj. procesu przechodzenia od feudalizmu do kapitalizmu. Trwał on na tym obszarze do lat siedemdziesiątych XIX stulecia.⁸

Kryteria niezbędne dla ostatecznego ustalenia przebiegu poszczególnych etapów rewolucji przemysłowej wysunięte przez W. Długoborskiego⁹, a także sformułowane przez I. Pietrzak-Pawłowską kryteria badań nad zakładami i przedsiębiorstwami przemysłowymi oraz wskazówki metodologiczne O. Büscha uświadamiają nam nierozłączność procesu rewolucji przemysłowej i powstawania dużych zakładów przemysłowych. Przyjmując te założenia należy jednak jeszcze formalnie określić od strony statystycznej, co będziemy rozumieli przez zakład wielkoprzemysłowy. Otóż, kryterium powinna stać się (oczywiście poza maszyną parową) liczba zatrudnionych. Wydaje się, iż najbardziej odpowiednią w tym przypadku jest liczba 200 robotników. Zdarza się również, iż przy opracowywaniu poszczególnych gałęzi przemysłowych wprowadzone zostają inne kryteria, często wyższe, zwłaszcza w odniesieniu do przemysłu hutniczo-metalowego.¹⁰ Specyfika niektórych gałęzi przemysłowych, głów-

⁷ S. Michalkiewicz, *Przemysł i usługi*. W: *Historia Śląska*. T. III, cz. 1, pod red. S. Michalkiewicza, Wrocław 1976, s. 131; W. Rusiński, *op. cit.*, s. 186.

⁸ I. S. Miller, *Europa środkowa i południowo-wschodnia w epoce przechodzenia od feudalizmu do kapitalizmu. Zagadnienie kompleksowych studiów porównawczo-historycznych. Miejsce problematyki polskiej*. „Kwartalnik Historyczny” 1977, nr 4, s. 964.

⁹ W. Długoborski, *Górnictwo i hutnictwo do 1918 r.* W: *Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX i XX w. Studia i Materiały*. Pod red. I. Pietrzak-Pawłowskiej, Wrocław 1970, s. 138.

¹⁰ Szersza dyskusja por.: Z. Pustuła, *Początki kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczo-metalowym Królestwa Polskiego 1882 - 1900*. Warszawa 1968, s. 134; tenże, *Typy przedsiębiorstw w przemyśle metalowym Warszawskiego Ośrodka Przemysłowego (1870 - 1913)*. W: *Zakłady przemysłowe ...*, s. 71.

Literatura niemiecka z początku XX w., dotycząca zagadnień gospodarczych prowincji nadbałtyckich, formułowała kryteria liczbowe znacznie obniżone. Do zakładów małych zaliczono takie, które zatrudniały 1-5 osób. Zakłady średnie zatrudniały 6-50 robotników, zaś wielkie ponad 50 osób (G. Metz, *Das Gewerbe in Ostpreussen*. Jena 1918, s. 16).

nie przetwórstwa rolno-spożywczego, na ziemiach polskich każe rozpastrywać w grupie wielkiego przemysłu zakłady zatrudniające od 100 do 200 pracowników. W pierwszym okresie industrializacji (do 1870 r.) o postępie rewolucji przemysłowej decydowały zakłady zaliczane do kategorii średniej (ponad 50 robotników). Z uwagi na specyfikę rozwojową prowincji nadbałtyckich — o czym będzie mowa dalej — główna uwaga skupiona zostanie właśnie na zakładach średnich.

Innym nieodłącznym elementem rewolucji przemysłowej były zmiany struktury społecznej w miastach i zmiana wzajemnych oddziaływań i powiązań między robotnikami a właścicielem fabryki, kształtowanie się nowej hierarchii społecznej, wzrost liczebności i znaczenia klasy robotniczej oraz burżuazji przemysłowej.

3. PROWINCJE NADBAŁTYCKIE A REWOLUCJA PRZEMYSŁOWA

Szybki proces industrializacji Niemiec rozpoczynający się już w latach trzydziestych XIX w. w drugiej jego połowie przyniósł także przemiany w krajach Europy środkowo-wschodniej. Rewolucja przemysłowa objęła ziemie polskie wchodzące w skład monarchii pruskiej. Jednak pruski model industrializacji, inicjowany i realizowany przez administrację państwową, nie zawsze przynosił spodziewane efekty, zwłaszcza gdy w grę wchodził brak społecznej skuteczności i niedostatecznie przygotowany czynnik ludzki.¹¹

Pruskie reformy z pierwszej połowy XIX w. przyspieszyły przemiany w kapitale handlowym, głównie jego akumulację i poprzez reformę stosunków wiejskich przyczyniły się do powstania dużej armii taniej, wolnej siły roboczej. Współzależność zaś tych dwóch elementów w przebiegu procesu rewolucji przemysłowej decydowała wielokrotnie o jej pomyślnym urzeczywistnieniu.¹² Sprzyjające dla zachodnich prowincji warunki przebiegu rewolucji przemysłowej sprawiły, iż w pierwszej połowie XIX w. w Prusach opatentowano wiele wynalazków. W 1837 r. cały ruch racjonalizatorski skupiał się wszakże w Berlinie (7 patentów) i Nadrenii (11 patentów).¹³ Prowincje wschodnie cechował całkowity zastój w dziedzinie wynalazczości.

Drugim elementem inspiracji rewolucji przemysłowej, a mianowicie tanią siłą roboczą prowincje nadbałtyckie dysponowały już w latach trzydziestych XIX w. Rozpoczął się bowiem wówczas znaczny napływ

¹¹ I. Pietrzak-Pawłowska, *Pierwsza rewolucja przemysłowa i problemy asynchronizmu w rozwoju społecznym*. „Kwartalnik Historyczny” 1976, nr 2, s. 295.

¹² W. Długoborski, *Napływ siły roboczej do przemysłu w krajach Europy środkowo-wschodniej*. W: *Gospodarka przemysłowa i początki cywilizacji technicznej w rolniczych krajach Europy. Studia i Materiały*. Pod red. I. Pietrzak-Pawłowskiej, Wrocław 1977, ss. 238 - 244; H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands*. Berlin 1969, Bd. II, s. 120.

¹³ „Börsen Nachrichten der Ostsee” nr 54 z 6 VII 1838, s. 461.

ludności wiejskiej do miast Pomorza Gdańskiego i Wielkopolski.¹⁴ W 1864 r. ludność miejska Pomorza Wschodniego liczyła 674 tys. Przy niewielkim przyroście naturalnym (poniżej 2 tys. rocznie) w 1867 r. wzrosła już do ponad 690 tys.¹⁵ W Prusach Wschodnich, podobnie jak na innych obszarach, wskutek wychodźstwa ludności do miast, a potem ucieczki ze wschodnich prowincji, zanotowano znaczne zahamowanie wzrostu zaludnienia. W latach 1853-1871 ludność Prus Wschodnich zwiększyła się tylko o 290 tys. (ze 1 531 tys. do 1 821 tys.). Z ustaleń K. Wajdy, odnoszących się wprawdzie do 1880 r. wynika, że ludność miast Pomorza Gdańskiego i Prus Wschodnich składała się niemal w całości z osób urodzonych w tych prowincjach.¹⁶

Przemiany demograficzne pociągnęły za sobą zmianę sposobu gospodarowania oraz przejście już w końcu pierwszej połowy XIX stulecia na tory gospodarki kapitalistycznej w rolnictwie, z pierwszymi próbami organizowania zakładów przetwórstwa rolno-spożywczego na wsi.¹⁷ Tempo przemian na wsi w pierwszej połowie XIX w. budziło wiele zastrzeżeń.¹⁸ Wynikały one głównie z decydującej roli wielkich właścicieli ziemskich w życiu gospodarczym wszystkich prowincji nadbałtyckich. Dominacja na tym obszarze gospodarki rolnej i w ogóle wsi nad miastem w życiu gospodarczym w pierwszej połowie XIX w. przyczyniła się do rozwoju drobnej wytwórczości na wsi, produkującej niemal wyłącznie na zamknięty rynek wewnętrzny (wiejski).¹⁹ Taki charakter stosunków na rynku wewnętrznym w wielu wypadkach skutecznie wyłączył z wymiany handlowej miasto jako pośrednika handlu wewnętrznego, nie prowadząc do korzystnej akumulacji kapitałowej. Rynek wewnętrzny w prowincjach wschodnich nie odegrał właściwie żadnej roli w inspiracji akumulacji kapitałowej w okresie poprzedzającym rewolucję przemysłową. Także miasta, pomimo znacznego wzrostu demograficznego, nadal skupiały w swoich granicach zaledwie od 26,8% w 1816 r. do 27,7% w 1852 r. ogółu ludności prowincji. Niektóre regencje prowincji nadbałtyckich znacznie odbiegały in minus od przeciętnych statystyk pruskich (w 1840 r. w regencji koszalińskiej tylko 19,5% ludności mieszkało w miastach).²⁰

¹⁴ K. Wajda, *Wielkopolska i Pomorze Gdańskie*. W: *Polska klasa robotnicza. Zarys dziejów*. T. I, cz. 1: *Od przetomu XVIII i XIX w. do 1870 r.* Pod red. S. Kalabińskiego, Warszawa 1974, s. 465.

¹⁵ K. Wajda, *Migracje ludności wiejskiej Pomorza Wschodniego w latach 1850 - 1914*. Wrocław 1969, s. 71.

¹⁶ A. Hesse, *Die Bevölkerung von Ostpreussen*. Jena 1916, s. 44; K. Wajda, *Migracje ...*, s. 78.

¹⁷ K. Wajda, *Drogi rozwoju gospodarczego Pomorza Gdańskiego w latach 1815 - 1914*. „Zapiski Historyczne” 1974, nr 3, s. 179.

¹⁸ H. Harnisch, *Die Bedeutung der kapitalistischen Agrarreform für die Herausbildung des inneren Marktes und die industrielle Revolution in den östlichen Provinzen Preussens in der Ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*. W: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* (dalej: *JfW*), 1977, Teil 4, ss. 63 - 82.

¹⁹ *Ibidem*, ss. 73 - 76; A. Wielopolski, *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800 - 1918*. Szczecin 1959, ss. 75, 76.

²⁰ A. Padberg, *Die ländliche Verfassung in der Provinz Pommern*. Stettin 1861, s. 74; B. Drewniak, *Emigracja z Pomorza Zachodniego w latach 1816 - 1914*. Poznań 1966, s. 16.

Revolucja przemysłowa, która w Niemczech została zahamowana kryzysem lat 1847-1850, w latach pięćdziesiątych przeszła w nowy etap. Przyspieszył ją znaczny napływ pieniądza do Europy (z Australii, Kalfornii), jak również usprawnienie w zarządzaniu kapitałem i jego lokatami poprzez tworzenie bankowych spółek akcyjnych.²¹ Ponownej intensyfikacji uległ rozwój kolejnictwa, a także przemysłu hutniczego i wydobywczego. W samych tylko Prusach w latach 1852-1857 powstały 94 nowe spółki akcyjne w górnictwie.²² Bardzo szybki rozwój linii kolejowych inspirował powstawanie innych gałęzi przemysłowych, głównie przemysłu metalowego.²³ Państwo pruskie już w latach czterdziestych poprzez intensywne poparcie rozwoju własnego przemysłu maszynowego dążyło do uniezależnienia się od dostaw lokomotyw i całego taboru kolejowego z Anglii i Belgii.²⁴ Rzeczą niesłychanie ważną i charakterystyczną dla tego okresu jest wielkość kapitału inwestowanego w koleje. W państwie pruskim do 1870 r. wkłady spółek akcyjnych w kolejnictwie wynosiły 72% ogólnych funduszy zrzeszonych w towarzystwach akcyjnych, podczas gdy przemysł skupił tylko 15% kapitałów akcyjnych.²⁵

Jednakże we wschodnich prowincjach nadbałtyckich z nowymi zjawiskami w życiu gospodarczym prawie nie mamy do czynienia. Kolejnictwo rozwijało się tutaj bardzo powoli napotykając na opór zarówno ziemiaństwa, jak i samego kupiectwa. Wynikało to głównie ze słabości finansowej burżuazji handlowej. Dla ośrodków portowych istotną przeszkodę w rozwoju handlu morskiego i wynikającej z niego akumulacji kapitału stanowiły cła sundzkie. Szczecin tytułem opłat celnych w Sundzie ponosił koszty roczne w 1850 r. w wysokości 130 tys. talarów, natomiast Gdańsk 120 tys. talarów.²⁶ Opłaty celne za przewożenie poszczególnych towarów przez Sund wahały się w granicach 4,01-2,05%.²⁷ Od połowy lat trzydziestych XIX w. kupiectwo poddało krytyce istniejące praktyki duńskie w Sundzie. Punkt kulminacyjny wystąpienia przeciwko cłom sundzkim przypadł na 1856 r. Kupiectwo Szczecina (19 lutego), Królewca (27 lutego), Stralsundu (25 lutego) oraz Gdańska (6 maja) wystąpiło z petycjami do rządu pruskiego wskazując, iż pruski handel morski na wschodzie ponosi poważne straty finansowe wskutek wysokich cel sundzkich.²⁸

Zniesienie tych cel w kwietniu 1857 r. zwiększyło wprawdzie obroty handlowe portów nadbałtyckich, ale uzyskany w ten sposób kapitał nie zawsze służył inwestycjom przemysłowym.

²¹ A. Wielopolski, *Gospodarka...*, s. 123; H. Mottek, *op. cit.*, s. 138.

²² H. Mottek, *op. cit.*, s. 142.

²³ A. Wielopolski, *Zarys gospodarczy dziejów transportu*. Warszawa 1976, s. 231; H. Wagenblass, *Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835 bis 1860*. Stuttgart 1973, s. 27.

²⁴ H. Wagenblass, *op. cit.*, s. 87.

²⁵ R. H. Tilly, *Zur Entwicklung des Kapitalmarktes und Industrialisierung im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands*. „Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte”, 1973, Bd. 60(1973), H. 2, s. 154.

²⁶ Zentrales Staatsarchiv II Abteilung Merseburg (dalej: ZSA) Rep. 77, Tit. 39, nr 63, s. 68.

²⁷ *Ibidem*, s. 40.

²⁸ *Ibidem*, s. 78 i n.

Jeden jaśniejszy punkt stanowił Szczecin, który posiadając połączenia kolejowe z Berlinem (od 1843 r.), później także ze Stargardem i Poznaniem (od 1846 i 1848 r.) oraz dobre połączenie ze Śląskiem dzięki żegludze odrzańskiej, pomimo uciążliwego cła w Sundzie (w okresie początkowym) i wpływu junkierstwa na życie gospodarcze, starał się dotrzymać kroku innym regionom w procesie przemian przemysłowych. Kapitał handlowy szczecińskich kupców wraz z kapitałem obcym, głównie berlińskim i hamburskim, stworzył w mieście kilka nowych zakładów o dużej koncentracji kapitałów i opartych na zdobyczych nowoczesnej techniki. W Szczecinie i jego najbliższej okolicy już w latach czterdziestych rozpowszechniło się stosowanie maszyn parowych. Dotyczyło to głównie cukrowni i młynów. W 1843 r. także inne zakłady dysponowały maszynami parowymi, przede wszystkim zakłady metalowe, cegielnie i zakłady chemiczne. W fabryce „Seydell u. v. Würden” posiadano maszynę o mocy 8 KM, w odlewni Bräunlicha na Drzetowie maszyna dysponowała mocą 2 KM, cegielni na Żelechowie 30 KM, w zakładzie chemicznym C. Hirscha 12 KM oraz w fabryce Dobrina 20 KM.²⁹ Maszyny parowe montowano także na żaglowcach w zakładzie szutkniczym Nüschkego. Maszyn dostarczała znana fabryka Egellsa z Berlina do statków „Massen” w 1834 r. i „Hercules” w 1843 r.³⁰ Od połowy XIX stulecia Szczecin posiadał już stocznię, cementownię, fabryki chemiczne, nowoczesne młyny parowe i rafinerie cukru.³¹ Największa ze szczecińskich stocznii „Vulcan” w połowie lat sześćdziesiątych zatrudniała już około 1,5 tys. robotników. Większość nowo powstałych zakładów przemysłowych w Szczecinie opierała się na kapitale akcyjnym z przewagą w nim kapitału pochodzenia handlowego. Po zniesieniu ceł sundzkich rozwój gospodarczy Szczecina uległ dalszemu przyspieszeniu.

W odróżnieniu od ośrodków innych regionów Prus miasta prowincji nadbałtyckich — poza Szczecinem — nie weszły jeszcze w latach 1835 - 1850 w pierwszy etap rewolucji przemysłowej. Wprawdzie w niektórych małych zakładach instalowano już maszyny parowe, ale fabryki te nadal pracowały metodami rzemieślniczymi.

Tabela 1 wskazuje, iż już w 1843 r. istniały poważne dysproporcje między rozwojem tzw. wschodu Rzeszy a pozostałymi prowincjami. Wiele regencji wschodnich nie posiadało żadnych podstaw rozwoju większego przemysłu. Poza Szczecinem brakowało inwestycji w kolejnictwie, a przeciw szybki transport odgrywał w przypadku prowincji nadbałtyckich istotną rolę w zaopatrywaniu w surowce. Porównując postępek techniczny stwierdzamy, iż w 1843 r. sam Berlin wyprzedzał zarówno pod względem ilości maszyn, jak i ich ogólnej mocy wszystkie wschodnie prowincje nadbałtyckie razem wzięte.

Dominujące w życiu gospodarczym prowincji przetwórstwo rolno-spożywcze nie stanowiło ważnego impulsu do wprowadzenia unowocześnień technicznych. W 1846 r. skupiło tylko 2,3% ogółu maszyn parowych

²⁹ WAP Szczecin, Landratsamt Randow nr 1064, Gewerbe-Tabelle 1843.

³⁰ WAP Szczecin, Oberpräsidium von Pommern (cyt. dalej: Oberpräsidium) nr 2249, zestawienie statków zbudowanych w Szczecinie do 1878 r.

³¹ Szerzej por. E. Włodarczyk, *Początki wielkiego przemysłu w Szczecinie (1850 - 1870)*. „Zapiski Historyczne” 1977, nr 4, ss. 44 - 75.

TABELA 1

Maszyny parowe w nadbałtyckich regencjach w 1843 r.

Regencja	Przemysł maszynowy		Kolej		Przemysł rolno-spożywczy, drzewny, papierniczy		Łącznie	
	liczba maszyn	siła w KM	liczba maszyn	siła w KM	liczba maszyn	siła w KM	liczba maszyn	siła w KM
Królewiecka	3	21	—	—	5	76	23	430
Gumbińska	—	—	—	—	1	12	2	22
Gdańska	1	4	—	—	6	78	15	235
Kwidzyńska	—	—	—	—	1	4	2	10
Poznańska	—	—	—	—	—	—	2	28
Bydgoska	—	—	—	—	—	—	1	12
Szczecińska	2	10	13	156	15	83	35	791
Koszalińska	—	—	—	—	1	10	2	20
Strzałowska	—	—	—	—	—	—	8	135
Wrocławska	2	10	15	375	9	109	52	935
Berlin	11	116	61	3366	11	249	123	4187

Źródło: C. F. W. Dieterici, *Die statistischen Tabellen des Preussischen Staats nach der amtlichen Aufnahme des Jahres 1843*, Berlin 1845, s. 159.

zainstalowanych w Prusach, podczas gdy kolej i żegluga posiadały 57⁰/₀.³² W latach czterdziestych większość maszyn parowych instalowano w przemyśle wydobywczym, dzięki czemu przodującą pozycję zdobywały regencje: Aachen, Düsseldorf, Arnsberg i Opole.³³

Także przemysły metalowy i maszynowy należały do gałęzi o sporym nasyceniu siłą mechaniczną. Przewodzącym ośrodkiem przemysłu metalowego w państwie pruskim (Berlin — 145 maszyn, Merseburg — 106, Wrocław — 33) nie dorównywało wszakże żadne miasto prowincji nadbałtyckich. Jedynie Szczecin posiadał 10 maszyn parowych, podczas gdy w regencjach gumbińskiej, kwidzyńskiej, poznańskiej, bydgoskiej, koszalińskiej i strzałowskiej w przemyśle metalowym w 1843 r. nie pracowała ani jedna maszyna parowa.³⁴

Sytuacja na wschodzie Prus niewiele zmieniła się w 1849 r. Wprawdzie w Elblągu od kilkunastu lat funkcjonowała fabryka maszyn parowych Schichaua, w Poznaniu powstał zakład Cegielskiego, w Bydgoszczy młyn parowy „Hercules”, w Królewcu odlewnia, ale nie jest to jednoznaczne z objęciem tych ziem przez rewolucję przemysłową. Regiony te zna-

³² H. J. Rook, *Tendenzen der räumlichen Verteilung und Entwicklung der auf dem Gebiet des Deutschen Reiches in der gewerblichen Produktion eingesetzten Dampfmaschinen im Vergleich der Jahre 1846/1847 und 1875*. W: JfW 1978, Teil 1, s. 120.

³³ *Ibidem*, ss. 124, 137.

³⁴ *Ibidem*, s. 137.

lazły się wówczas w typowym okresie przedindustrialnym czy też rewolucji przemysłowej w stanie embrionalnym.

Poziom ich gospodarki odpowiadał wielu elementom rozwoju przodujących regionów państwa pruskiego z okresu przed 1835 r., tj. przed rozwojem tam rewolucji przemysłowej. W połowie XIX stulecia zacofanie gospodarcze prowincji nadbałtyckich nadal ujawniało się w znacznie słabszym aniżeli na Śląsku czy w prowincjach zachodnich upowszechnieniu maszyny parowej. Wprawdzie w Poznańskim i na Pomorzu Zachodnim liczba maszyn od 1843 r. wzrosła ponad dwukrotnie, zaś ich siła w Wielkopolsce nawet pięciokrotnie, ale trzeba pamiętać ciągle o niemal zerowym stanie w 1843 r. W 1849 r. nadal utrzymywały się głębokie dysproporcje pomiędzy nadbałtyckimi a pozostałymi prowincjami państwa pruskiego.

TABELA 2

Liczba maszyn parowych i ich moc w prowincjach pruskich w 1849 r.

Nazwa prowincji	Liczba maszyn parowych	Siła maszyn w KM
Prusy Wschodnie i Zachodnie	63	1 233
Wielkopolska	7	203
Pomorze Zachodnie	95	3 589
Brandenburgia	360	7 295
Śląsk	278	8 316
Westfalia	177	7 614
Nadrenia	658	27 097

Źródło: Tabellen und amtliche Nachrichten des Preussischen Staates für das Jahr 1849 (Tabelle der Fabrikations-Anstalten und Fabrik Unternehmungen aller Art für 1849 und 1852) Berlin 1855, Bd. II, s. 1192.

Maszyny parowe zainstalowane na wschodzie Prus były rozproszone w kilku ośrodkach miejskich, przy czym najwyższą liczbę i moc posiadał Szczecin (87 z 3 453 KM), potem Królewiec (30 z 747 KM). W regencji gdańskiej pracowały 23 z 395 KM, ale w samym Gdańsku tylko trzy z 106 KM, zaś w Elblągu pięć z mocą 146 KM. W Poznaniu zainstalowano tylko jedną maszynę parową z 67 KM, takim samym potencjałem dysponowały Wronki (66 KM).³⁵

Do 1852 r. liczba maszyn parowych w prowincjach nadbałtyckich wzrosła dość znacznie. Wiązało się to z nową falą inwestycji przemysłowych w Niemczech, która wywołała również niewielki rezonans na wschodzie Prus. Nadal swoją przodującą pozycję w tym regionie zachowała prowincja zachodniopomorska, a przede wszystkim regencja szczecińska.

³⁵ *Tabellen und amtliche Nachrichten des Preussischen Staates für das Jahr 1849 (Tabelle der Fabrikations-Anstalten und Fabrik Unternehmungen alter Art für 1849 und 1852). Berlin 1855, Bd. II, ss. 1193 1194, 1197.*

Znaczny postęp we wdrażaniu postępu technicznego w regencji szczecińskiej wynikał z szybkiego rozwoju przemysłu w Szczecinie.

Z uwagi na rolniczy charakter wszystkich prowincji nadbałtyckich upowszechnienia maszyny parowej należałoby dopatrywać się w zakładach przetwórstwa rolno-spożywczego. Zarówno jednak browary, jak i wytwórnie spirytusu możemy zaliczać do grupy zakładów małych, w olbrzymiej większości nie stosujących jeszcze maszyn parowych. Najczęściej zatrudniano w nich kilku (do 5) pracowników.³⁶

TABELA 3

Liczba maszyn parowych w poszczególnych regencjach nadbałtyckich w 1852 r.

Regencja	Liczba maszyn	Moc w KM
Szczecińska	154	4767
Koszalińska	6	52
Strzałowska	11	264
Królewiecka	49	943
Gumbińska	13	132
Gdańska	32	836

Źródło: *Tabellen...*, s. 1214.

Duża koncentracja siły roboczej i maszyn nastąpiła natomiast w przemyśle cukrowniczym. Na czoło wysunęły się regencje szczecińska i królewiecka.

TABELA 4

Koncentracja siły roboczej w cukrownictwie w 1843 i 1852 r.

Regencja	Rafinerie				Cukrownie		Ogółem	
	liczba zakładów		zatrudnienie		liczba zakładów	zatrudnienie	liczba zakładów	zatrudnienie
	1843	1852	1843	1852	1852		1852	
Królewiecka	3	3	292	355	1	172	4	527
Gumbińska	1	1	42	33	3	193	4	226
Poznańska	1	—	13	—	6	202	6	202
Gdańska	2	1	44	45	—	—	1	45
Szczecińska	2	2	290	472	6	734	8	1206
Koszalińska	—	—	—	—	1	131	1	131
Strzałowska	—	—	—	—	1	150	1	150
Wrocławska	3	1	84	195	33	3843	34	4037

Źródło: *Tabellen...*, s. 1382; Dieterici, *op. cit.*, s. 135.

³⁶ *Ibidem*, ss. 1483, 1485, 1486, 1487.

Tabela 4 obrazuje znaczny postęp w zakresie koncentracji siły roboczej i rozwoju cukrownictwa w regencjach szczecińskiej i królewieckiej, który dokonywał się tutaj znacznie szybciej aniżeli w innych ośrodkach prowincji nadbałtyckich, ale z drugiej strony wspomniane zestawienie uświadamia dystans, jaki dzieliło cukrownictwo nadbałtyckie od przodujących ośrodków pruskich, w tym przypadku od regencji wrocławskiej. W regencjach gdańskiej, poznańskiej i wrocławskiej zmniejszyła się liczba rafinerii (w poznańskiej uległy likwidacji). Jednak w regencji wrocławskiej nastąpiła zwykła koncentracja robotników i kapitałów, natomiast w odniesieniu do Gdańska i Poznania stwierdzamy regres.

Porównując stan gospodarczy prowincji nadbałtyckich w połowie XIX stulecia z innymi regionami i miastami pruskimi widoczne staje się, iż podobne zaczątki przemysłu istniały w Berlinie w latach dwudziestych XIX w. O rozwoju rewolucji przemysłowej zaś mówimy w Berlinie dopiero od połowy lat trzydziestych. Także przemysł śląski ogarnięty został rewolucją przemysłową w ostatnim piętnastolecu pierwszej połowy XIX w. Szczecin z kolei wszedł w ten okres rozwoju dopiero w latach pięćdziesiątych, mimo posiadania kilku zakładów mechanicznych już od 1835 r. (np. rafinerie cukru).

Rewolucja przemysłowa wywołała także zmianę mentalności kół handlowo-gospodarczych. Ich przedstawiciele zdawali sobie sprawę z potrzeby inwestowania kapitału handlowego w budownictwo kolejowe i w przemysł. Burżuazja w prowincjach nadbałtyckich reagowała bardzo powoli na nowości gospodarczo-techniczne. Z jednej strony kupiectwo Szczecińska, Gdańska, Elbląga, Króleweca, Kłajpedy na początku lat pięćdziesiątych XIX stulecia w dziedzinie żegluga morskiej wyraźnie preferowało żaglowce³⁷, z drugiej zaś organizowało, na zasadach kapitału akcyjnego, nowe towarzystwa żeglugowe. W 1855 r. w Szczecinie powstały *Dampfschiff Verein*, *Dampfschiffahrt Gesellschaft*, w 1856 r. *Neue Dampfer Compagnie*, w Gdańsku natomiast *Danziger Rhederei Aktion-Gesellschaft*. Ta ostatnia spółka miała zająć się handlem z Anglią i Rosją.³⁸ Wokół jej utworzenia zabiegali znani przedstawiciele gdańskiej burżuazji handlowej — J. Gibson, J. W. Klawitter, S. Normann, L. Goldschmidt, C. Up-hagen.³⁹

Przedstawiona sytuacja gospodarcza na początku lat pięćdziesiątych nie uległa zasadniczej zmianie w ciągu całego tego dziesięciolecia. Nadal utrzymał się znaczny dystans pomiędzy rozwiniętymi ośrodkami miejskimi zachodnich prowincji pruskich a miastami w prowincjach nadbałtyckich. Przyjmując kryteria statystyki pruskiej (tj. 51 zatrudnionych w jednym zakładzie) rozmieszczenie wielkiego przemysłu w miastach wschodnich było nader słabe.

Zmianie uległa nieco polityka rządu pruskiego, który od postawy tolerowania procesu uprzemysłowienia z pierwszej połowy XIX w. przeszedł do polityki popierania koncentracji kapitałów w przemyśle.⁴⁰ Pro-

³⁷ ZSA Merseburg, Rep. 120, A IX 1, nr 24, Bd. 6.

³⁸ ZSA Merseburg, Rep. 120, A XII 7, nr 175, s. 10.

³⁹ ZSA Merseburg, Rep. 120, A XII 7, nr 175, s. 12; ZSA Merseburg, Rep. 77, Tit. 39, nr 78, s. 1 i n.

⁴⁰ K. Lärmer, *Maschinenbau in Preussen. Ein Beitrag zur Problematik Staat und Industrielle Revolution*. W: *JfW* 1975, Teil 2, s. 14.

TABELA 5

Wielkie zakłady przemysłowe w miastach wschodnich prowincji nadbałtyckich w 1858r.

Miasto	Liczba fabryk	Zatrudnienie	Ilość maszyn parowych	Moc w KM
Królewiec	10	1260	15	189
Gdańsk	3	299	2	6
Elbląg	5	528	6	36
Poznań	1	79	—	—
Szczecin	14	2250	53	657
Wrocław	23	4091	25	374
Magdeburg	27	3431	59	697

Źródło: *Tabellen...*, 1858, Berlin 1864, Bd. V, ss. 486 - 518.

wincja pomorska otrzymała w latach 1849 - 1858 38 tys. talarów dotacji państwowych na przemysł, z czego aż 24 tys. talarów przypadło regencji szczecińskiej (sama stocznia Früchtenichta uzyskała 16 tys. talarów), zaś regencji koszalińskiej — 11,7 tys. talarów. Fundusze państwowe w regencji koszalińskiej przeznaczono głównie na rozwój ślusarstwa w Kołobrzegu i Koszalinie oraz odlewni w Słupsku.⁴¹ W odniesieniu do regencji koszalińskiej był to zasiłek ulokowany w małym przemyśle. Zakłady Kołobrzegu, Koszalina i Słupska nigdy nie osiągnęły pokaźnych rezultatów ekonomicznych, stąd nasuwa się wniosek o trochę przypadkowym rozdzielaniu dotacji państwowych oraz o ich skromnej roli, bowiem nie przyczyniły się do rozkwitu subsydiowanych zakładów.

Elbląski przemysł maszynowy korzystał wówczas z zamówień otrzymywanych od państwa pruskiego. W 1852 r. zakład Schichaua wybudował korwetę wojenną „Danzig”, a w 1860 r. zakład Mitzlaffa kanonierki „Jäger” i „Krokodil” — także na zamówienie rządowe.⁴²

Początek lat sześćdziesiątych XIX w. nie przyniósł radykalnej zmiany w dziedzinie industrializacji nadbałtyckich prowincji. Nadal przeważały zakłady o niewielkiej liczbie i sile maszyn parowych. Zaczęły się jednak wówczas kształtować pierwsze większe ośrodki przemysłowe. Dotyczyło to zwłaszcza przemysłu metalowego, który rozwijał się w regencjach królewieckiej, szczecińskiej i gdańskiej (a właściwie w Elblągu).

Zestawienie 6 wyraziście ukazuje fakt istnienia w miarę silnych ośrodków przemysłu metalowego w Szczecinie, Elblągu i Królewcu. Na taki obraz w Szczecinie składały się głównie stocznie, w Elblągu stocznia i zakład budowy maszyn Schichaua oraz cztery mniejsze fabryki (G. Hamburcha, C. F. Steckela, H. Hotopa i Mitzlaffa) specjalizujące się w budowie maszyn rolniczych różnych typów i maszyn parowych.⁴³ W Królewcu największym zakładem przemysłu metalowego była huta żelaza, a wła-

⁴¹ *Ibidem*, s. 26.

⁴² E. Carstens, *Geschichte der Hansestadt Elbing*. Elbing 1937, s. 438; 100 Jahre Schichau. Berlin 1937, s. 13.

⁴³ *Preussische Statistik. Vergleichende Uebersicht des Ganges der Industrie, des Handels und Verkehrs im Preussischen Staat 1864*. Berlin 1864, s. 134.

TABELA 6

Zakłady zatrudniające ponad 50 robotników w przemyśle metalowym w 1861 r. w poszczególnych regencjach

	Królewiecka	Szczecińska	Gdańska	
			ogółem	w tym w Elblągu
Liczba fabryk	4	6	6	4
w tym w siedzibie regencji	1	5	3	4
Personel kierowniczy	14	15	48	36
Liczba robotników	684	1629	821	558
w tym kobiet	—	—	22	—
Liczba maszyn parowych	6	20	8	5
Siła w KM	54	181	107	46

Źródło: *Preussische Statistik. Die Ergebnisse der Volkszählung und Volksbeschreibung nach den Aufnahmen von 3 Dezember 1861 resp. Anfang 1862*. Jg. 1861, H. V, Berlin 1864, ss. 130/131, 170/171.

ściwie odlewnia, zatrudniająca 80 robotników i produkująca 1,7 tys. ton w 1866 i 1,6 tys. ton w 1867-1868 r. różnych odlewów.⁴⁴ Inne zakłady metalowe rozproszone były w kilku mniejszych miastach. I tak np. w Tylży odlewnia zatrudniała od 100 do 200 robotników, w Wystruci również w odlewni i jednocześnie fabryce maszyn rolniczych pracowało 70 osób. Łącznie przez całe dziesięciolecie w regencji królewieckiej zatrudnienie w przemyśle metalowym wahało się w granicach 700 robotników.⁴⁵

Żadna z fabryk nie dorównywała mocą przerobową szczecińskiej stoczni „Vulcan”, która zużywała w 1864 r. ponad sześciokrotnie więcej surowców od elbląskiego Schichaua (4,5 tys. ton wobec 0,78 tys. ton).⁴⁶

Impulsem do dalszego rozwoju przemysłu metalowego w drugiej połowie lat sześćdziesiątych stało się budownictwo kolejowe. Zwłaszcza fabryki elbląskie na szeroką skalę rozpoczęły budowę wagonów i lokomotyw. Schichau pierwszą lokomotywę wybudował w 1860 r. („Fulda” — 12 KM).⁴⁷ W 1866 r. na zamówienie *Königliche Ostbahn* zakład ten budował lokomotywy, zaś fabryka Hamburga wagony.⁴⁸ Zakład Kolberga i R. Lemke wyprodukował w 1866 r. 80 wagonów dla Prus Wschodnich i Zachodnich, a także dla Rosji.⁴⁹ Łącznie, dzięki zamówieniom kolejowym, w pięciu zakładach metalowych Elbląga znalazło zatrudnienie 900 robotników, w tym u Schichaua 320.⁵⁰ W produkcji lokomotyw fabryka

⁴⁴ ZSA Merseburg, Rep. 77, Tit. 93, nr 29, Bd. 1 s. 366; *Bericht über Handel und die Schiffahrt von Königsberg in Jahre 1868*, s. 83.

⁴⁵ *Preussische Statistik 1865* H. XII, s. 137; H. XI, 1864, s. 133, 1863, s. 107.

⁴⁶ *Ibidem* H. XI, 1864, s. 136.

⁴⁷ *100 Jahre Schichau...*, s. 13.

⁴⁸ *Preussische Statistik 1866* H. XIII, ss. 153 - 155.

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ E. Carstens, *op. cit.*, s. 438.

Schichaua znacznie ustępowała szczecińskiemu „Vulcanowi” (7 wobec 36 parowozów). „Vulcan” od 1865 r. zaczął dostarczać lokomotywy na kolej stargardzko-poznańską podejmując skuteczną walkę konkurencyjną z berlińskim Borsigiem.⁵¹ Stosunkowo szybko budowę lokomotyw podjęła w Królewcu *Union-Giesserei*, gdyż już w 1855 r. pierwsza jednostka opuściła zakład.⁵²

Końcowe lata sześćdziesiąte przynoszą dalsze postępy w kształtowaniu się w prowincjach nadbałtyckich ośrodków stoczniowych. Do przodujących stoczni szczecińskich „Vulcan” i „Oderwerke” i Królewskiej Stoczni w Gdańsku dołączają zakłady elbląskie Schichaua i Mitzlaffa (300 osób zatrudnienia) oraz dwa mniejsze w Gdańsku — J. W. Klawittera i F. Devrienta. Na poważnych trudnościach rozwojowych stoczni w dużej mierze zaważyła rezerwa kupców wobec inwestowania w żeglugę parową.⁵³ W 1861 r. Gdańsk posiadał 116 żaglowców i tylko 12 parowców.⁵⁴ Ciągłe znaczące zamówienia kierowano do zakładów szkodniczych, które całkowicie dominowały w budownictwie okrętowym. W latach 1858 - 1869 w Kłajpedzie zbudowano 50 żaglowców, w Pillawie 11, Królewcu 24, Elblągu 57, Gdańsku 78, Kołobrzegu 17, Wolinie 6, Świnoujściu 36, Szczecinie 90, Greifswaldzie 97.⁵⁵

Porównanie potencjału przemysłowego wspomnianych ośrodków przemysłu metalowego w prowincjach nadbałtyckich wypada mocno na niekorzyść wobec centrum, jakim np. był Wrocław. Działały tam zakłady z 22 maszynami parowymi o sile 259 KM, zatrudniając w 1861 2,5 tys. robotników. Jest cechą wysoce charakterystyczną, iż w odróżnieniu od prowincji nadbałtyckich, gdzie fabryki skupiały się w miastach-siedzibach regencji, w regencji wrocławskiej notuje się znaczne ich rozproszenie. Z 13 zakładów tej gałęzi tylko cztery zlokalizowano we Wrocławiu.⁵⁶

W miarę rozwinięty w nadbałtyckich prowincjach przemysł rolno-spożywczy także nie charakteryzował się daleko zaawansowaną koncentracją siły roboczej i maszyn parowych (tabela 7).

Informacje statystyczne tabeli 7 wskazują na zacofanie gospodarze prowincji nadbałtyckich. Przemysł rolno-spożywczy w 1861 r. nadal pozostawał mało nowoczesny. Cztery spośród dziewięciu regencji nie posiadały w jego większych zakładach zainstalowanych maszyn parowych. W regencji kwidzyńskiej i bydgoskiej nie istniały nawet zakłady średniej wielkości zatrudniające ponad 50 robotników. Najbardziej korzystnie postępował rozwój Szczecina i całej prowincji zachodniopomorskiej. Po-

⁵¹ WAP Szczecin, Oberpräsidium nr 2091, sprawozdanie towarzystwa akcyjnego kolei stargardzko-poznańskiej za 1865 r.

⁵² 100 Jahre Schichau..., s. 21.

⁵³ R. Engelsing, *Technik Unternehmensorganisation und Kapitalinvestition in der deutschen Seeschiffahrt des 19. Jahrhundert*. W: *Wirtschafts- und Sozialgeschichtliche Probleme*. Berlin 1968, s. 507.

⁵⁴ *Preussische Statistik. Die Ergebnisse der Volkszählung und Volksbeschreibung nach den Aufnahmen von 3. Dezember 1861 resp. Anfang 1862. Jahrgang 1861*. Berlin 1864, H. V, ss. 210 - 215.

⁵⁵ T. Schwarz, E. v. Halle, *Schifbauindustrie in Deutschland und im Auslande*. Berlin 1902, Bd. I, s. 69.

⁵⁶ *Preussische Statistik 1861* H. V, ss. 130/131.

TABELA 7

Zakłady z maszynami parowymi i zalogą ponad 50 robotników w przemyśle rolno-spożywczym w regencjach nadbałtyckich w 1861 r.

	Królewiecka	Gdańska	Gumbińska	Kwidzińska	Poznańska	Bydgoska	Szczecińska	Koszalińska	Strzałowska	Wrocławska
Liczba fabryk	4	3	1	0	1	0	12	1	1	43
w tym w siedzibie regencji	1	2	1	0	1	0	9	1	1	37
Personel kierowniczy	8	10	1	0	1	0	50	6	4	111
Liczba robotników	382	152	47	0	146	0	1592	129	164	6808
w tym kobiet	146	—	2	0	18	0	441	24	49	1900
Liczba maszyn parowych	6	1	—	0	—	0	56	5	7	113
Siła w KM	43	10	—	0	—	0	792	34	48	1390

Źródło: *Preussische Statistik 1861*, H. V., s. 132/133.

równanie jednak Szczecina z Wrocławiem uwidacznia dystans dzielący Szczecin od najbardziej rozwiniętych prowincji państwa pruskiego.

Przetwórstwo rolno-spożywcze należało do gałęzi rozmieszczonych na całym obszarze prowincji nadbałtyckich. Jedynie w cukrownictwie Szczecin i Królewiec skupiały większą liczbę zakładów. Królewiec posiadał trzy fabryki cukru i rafinerię, Szczecin zaś dwie rafinerie i dwie cukrownie. W przemyśle cukrowniczym Króleweca pracowało 50% ogółu zatrudnionych w przetwórstwie rolnym tego miasta.⁵⁷ Zdolnościami produkcyjnymi królewiecka rafineria znacznie różniła się od szczecińskiej *Pommersche Provinzial Zucker-Siederei*. Pierwsza z wymienionych dokonywała w 1865 r. rafinacji zaledwie 400 ton surowego cukru, druga zaś 9 tys. ton. W 1864 r. ta dysproporcja kształtowała się odpowiednio: 500 ton w Królewcu wobec 8,3 tys. ton w Szczecinie.⁵⁸ W 1867 r. w Królewcu rafinowano 435 ton cukru przy zatrudnieniu zaledwie 25 robotników.⁵⁹

W innych gałęziach przemysłowych niewielka koncentracja klasy robotniczej nastąpiła w przemyśle cementowym, chemicznym i w cegielniach. Znowu przodująca rola wśród miast prowincji nadbałtyckich przypadła Szczecinowi. W tej branży w regencjach królewieckiej, gdańskiej i strzałowskiej nie było zakładów zatrudniających ponad 50 osób (tabela 8).

W zestawieniu statystycznym nr 8 uwagę zwraca brak, poza Szczecinem i Bydgoszczą, mechanicznej siły wykorzystywanej przez wspomniane zakłady. Szczecin zaś pod względem zaawansowania technicznego znacznie wyprzedzał Wrocław. Szczeciński ośrodek przemysłu cementowego zaliczany był bowiem do najnowocześniejszych i najprężniejszych w

⁵⁷ *Ibidem*, ss. 196, 208/209.

⁵⁸ *Ibidem*, H. VII, 1863, s. 136; H. VIII, 1864, s. 173.

⁵⁹ ZSA Merseburg, Rep. 77, Tit. 93, nr 29, Bd. I, s. 368.

TABELA 8

Koncentracja robotników w przemyśle cementowym, chemicznym, cegielniach, młynach gipsowych, wytwórniach asfaltu, wapiennikach w prowincjach nadbałtyckich w 1861 r.

	Regencje						
	Gum- bińska	Kwi- dzyńska	Poz- nańska	Byd- goska	Szcze- cińska	Kosza- lińska	Wroc- ławska
Liczba zakładów	1	2	1	4	4	1	12
w tym w siedzibie regencji	1	2	1	3	4	1	10
Personel kierowniczy	2	6	3	13	13	4	19
Liczba robotników	61	118	53	365	603	91	3235
w tym kobiet	6	6	—	24	15	45	635
Liczba maszyn parowych	—	—	—	1	6	—	9
Siła w KM	—	—	—	16	168	—	139

Źródło: *Preussische Statistik 1861*, H. V, s. 130/131.

całych Niemczech. Na wschodnich obszarach Prus on w głównej mierze kształtował wysokie zmechanizowanie tej gałęzi przemysłowej. *Stettiner Portland Zement-Fabrik* i fabryka chemiczna *Pommerensdorf* stały się wówczas zakładami nowoczesnymi zarówno ze względu na stronę techniczną procesu produkcji, jak i koncentrację kapitału i siły roboczej.⁶⁰

W sprawozdaniu korporacji kupieckiej Królewca za 1868 r. w bardzo ciekawy sposób wytłumaczono brak zainteresowania produkcją cementu. Uważano bowiem, iż w Prusach Wschodnich produkcja ta jest nieopłacalna ze względu na silną konkurencję na miejscowym rynku cementu szczecińskiego⁶¹. Produkowano natomiast około 1 mln sztuk cegieł rocznie.

Omawiając stan uprzemysłowienia nadbałtyckich prowincji na początku lat sześćdziesiątych XIX w. nietrudno stwierdzić, iż ich rozwój gospodarczy pozostawał daleko w tyle za postępem uprzemysłowienia innych regionów państwa pruskiego. Zastosowanie maszyny parowej i koncentracja klasy robotniczej odbiegała od poziomu industrializacji, jaki reprezentował Śląsk, Westfalia, Nadrenia (tabela 9).

Dokonane zestawienie uwidacznia głębokie zacofanie gospodarze prowincji nadbałtyckich w stosunku do zachodnioniemieckich. Liczba zakładów z ponad 50-osobową załogą była bardzo niska. Względnie dobrze kształtowała się sytuacja gospodarcza w Szczecinie. Jednak 16 szczecińskich fabryk wobec 73 wrocławskich, 81 w Arnshergu i 79 w Düsseldorfie obrazuje dystans, jaki dzielił najbardziej uprzemysłowione miasto nadbałtyckie od przodujących ośrodków pruskich. W prowincjach zachodnich zwraca uwagę także znaczne rozmieszczenie na całym obszarze regencji dużych zakładów przemysłowych, podczas gdy na wschodzie Rzeszy znajdowały się one zazwyczaj w mieście-siedzibie regencji. Licz-

⁶⁰ E. Włodarczyk, *Początki...*, ss. 63, 67.

⁶¹ ZSA Merseburg, Rep. 77, Tit. 93, nr 29, Bd. 2, s. 83.

TABELA 9

Koncentracja robotników w przemyśle (zakłady zatrudniające ponad 50 osób) i maszyn parowych w regencjach nadbaltyckich w 1861 r.

	Królewiecka	Gumbińska	Gdańska	Kwidzińska	Poznańska	Bydgoska	Szczecińska	Koszałińska	Strzałowska	Wrocławska	Arnsberg (Westfalia)	Düsseldorf (Nadrenia)
Liczba fabryk w tym w siedzibie reencji	12	8	14	4	6	12	29	3	8	143	161	300
Personel kierowniczy	5	6	3	4	5	7	16	2	4	73	81	79
Liczba robotników w tym kobiet	34	26	68	10	20	40	103	13	16	375	614	1 154
Liczba maszyn	1144	705	1258	372	1341	1008	4456	350	639	30 494	31 137	46 357
Sila w KM	328	307	95	18	170	62	526	130	122	7 044	5 541	8 845
	19	6	9	—	3	5	85	7	16	200	291	375
	288	103	117	—	20	75	1245	62	122	3 345	10 294	9 950

Źródło: Preussische Statistik 1861, H. V, s. 132/133.

ba robotników także potwierdza tezę o zacofaniu gospodarczym. Pod względem liczebności klasy robotniczej Düsseldorf przewyższał Szczecin dziesięciokrotnie. Również użycie siły mechanicznej było rozpowszechnione w znacznie mniejszym stopniu. Regencja kwidzyńska była jedyną w państwie pruskim, w której napęd mechaniczny do większego zakładu przemysłowego w 1861 r. jeszcze nie dotarł. Liczba maszyn parowych w regencjach gumbińskiej, gdańskiej, bydgoskiej, koszalińskiej i strzałowskiej była wprost symboliczna. Wydaje się, iż wiele zakładów w Westfalii, Nadrenii i Śląsku posiadało znacznie więcej maszyn i o większej mocy aniżeli na wschodzie Prus cała regencja.

Przyjmując ustalenia Z. Pustuły trudno mówić o nieodłącznym wytworze rewolucji przemysłowej, tj. o początkach wielkiego przemysłu, w prowincjach nadbałtyckich jeszcze przed zjednoczeniem Niemiec. W większości przypadków mamy do czynienia z zakładami najwyżej średniej wielkości lub bardzo często „zakładami niefabrycznymi”. Tylko w przemyśle metalowym — jak już wspomniałem — powstało kilka większych zakładów, przy czym cztery z nich zatrudniały ponad 200 robotników (w Szczecinie stocznie „Vulcan” i „Oderwerke” w Elblągu zakłady Schichau i Mitzlaffa). Wykształciła się spora liczba zakładów, zatrudniających ok. 100 robotników. Rozproszone były one niemal we wszystkich regencjach.

Zaczątkom powstawania większych zakładów przemysłowych w prowincjach nadbałtyckich nie towarzyszył inny składnik procesu rewolucji przemysłowej, a mianowicie zjawisko koncentracji kapitałowej. Wysokim stopniem zaangażowania kapitału z różnych kręgów życia gospodarczego mogła wykazać się jedynie szczecińska stocznia „Vulcan” skupiająca kapitał handlowy, bankierski i przemysłowy.⁶² W przypadku kapitału „Vulcana” funkcjonowały ogólne tendencje rozwoju pruskiego przemysłu maszynowego. Rozpoczynający się właśnie od połowy XIX w. proces koncentracji kapitału w przemyśle maszynowym sprawił, iż główną podstawę działalności towarzystw akcyjnych tej gałęzi stanowił kapitał pochodzenia handlowego (ok. 35⁰/o), przemysłowego (ok. 20⁰/o) i bankierskiego (ok. 20⁰/o).⁶³ Znamienne było w latach pięćdziesiątych zainteresowanie kapitału bankowego niemieckim przemysłem maszynowym. Inwestowanie w przemysł maszynowy zapewniało wysoką stopę akumulacji kapitału i wysokie profity.⁶⁴ W miastach prowincji nadbałtyckich zakła-

⁶² ZSA Merseburg, Rep. 120, A XII, 5, nr 4, Bd. 1, s. 180. Szersza dyskusja o składzie kapitału spółki akcyjnej stoczni por. E. Włodarczyk, *Rola kapitału pozaszczecińskiego w życiu gospodarczym Szczecina w II połowie XIX i początku XX w. (do 1918 r.)*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1978, nr 3, ss. 23-45.

⁶³ A. Schröter, W. Becker, *Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution*. Berlin 1962, s. 213 i n.; H. Blumberg, *Die Finanzierung der Neugründungen und Erweiterungen von Industriebetrieben in Form der Aktiengesellschaften während der fünfziger Jahre der neunzehnten Jahrhunderts in Deutschland am Beispiel der preussischen Verhältnisse erläutert*. W: H. Mottek, H. Blumberg, H. Wutzmer, W. Becker, *Studien zur Geschichte der Industriellen Revolution in Deutschland*. Berlin 1960, s. 196.

⁶⁴ A. Schröter, W. Becker, *op. cit.*, s. 193; E. Barth, *Entwicklungslinien der deutschen Maschinenbauindustrie von 1870 bis 1914*. Berlin 1973, s. 148.

dy przemysłu metalowego i maszynowego opierały się na kapitale ich właścicieli. W ten sposób funkcjonowały niemal wszystkie zakłady przemysłu maszynowego w Elblągu.⁶⁵ Jedyne szersze oparcie kapitałowe posiadała fabryka C. F. Steckela.

Także w innych przemysłach (cementowym, chemicznym, rolno-spożywczym) proces koncentracji kapitałowej w Szczecinie znacznie wyprzedzał inne ośrodki prowincji nadbałtyckich. Inspiratorem owych przemian w Szczecinie była w dużym stopniu burżuazja handlowa składająca się w wysokim procencie z przybyszów z innych miast niemieckich.⁶⁶

Przodująca rola Szczecina w rozwoju przemysłowym w nadbałtyckich prowincjach wyrażała się również w znacznie bogatszej strukturze gałęziowej miejscowych fabryk. Oprócz tradycyjnego już przetwórstwa rolno-spożywczego, miasto zdobyło przodującą pozycję w budownictwie okrętowym i w przemyśle cementowym w skali całych Niemiec.⁶⁷ W odniesieniu do sąsiednich prowincji taka rola przejawiała się w tym, że produkt finalny niektórych zakładów zlokalizowanych we wschodnich prowincjach stanowił punkt wyjściowy w procesie produkcyjnym dla fabryk szczecińskich. Szczecin wykorzystywał na szeroką skalę dostawy cukru wielkopolskiego w stanie surowym, przetwarzając ten produkt w swoich rafineriach.⁶⁸ Szczecińskie rafinerie oleju pracowały często na surowcu dostarczonym z Królewca i Tylży.⁶⁹

Charakteryzując postępy rewolucji przemysłowej nie sposób pominąć inne bardzo ciekawe zjawiska, a mianowicie sposobu wykorzystania taniej siły roboczej. Procesowi uprzemysłowienia często towarzyszyło przechodzenie w przemyśle drobnotowarowym na kapitalistyczne formy organizacji procesu produkcji i wykorzystanie napływającej do miast kobiecej siły roboczej.⁷⁰ Szybkiemu rozwojowi rewolucji przemysłowej w Berlinie w pierwszej połowie XIX stulecia towarzyszyła całkowita zmiana sposobu wytwarzania w przemyśle konfekcyjnym.⁷¹

W prowincjach nadbałtyckich również pojawiły się próby wykorzystania pracy kobiet. Szczecin podążył w tym przypadku śladem Berlina rozwijając silny ośrodek przemysłu konfekcyjnego, którego początki datuje się na lata sześćdziesiąte XIX w.⁷² Królewiec i Elbląg obrały inną drogę, rozwijając na większą skalę fabryki tytoniu, cygar i papierosów. Już na początku lat sześćdziesiątych Królewiec posiadał dwie, a Elbląg pięć fabryk tej branży. W zakładach królewieckich zatrudniano 246 ko-

⁶⁵ WAP Gdańsk, Korporation der Elbinger nr 388/46, ss. 24 - 26.

⁶⁶ A. Wielopolski, *Gospodarka...*, s. 144; E. Włodarczyk, *Początki...*, ss. 53, 54; tenże, *Rola kapitału...*, ss. 29 - 31.

⁶⁷ E. Włodarczyk, *Początki...*, s. 55.

⁶⁸ C. Łuczak, *Przemysł i rzemiosło*. W: *Dzieje Wielkopolski*. Pod red. W. Jakóbczyka, Poznań 1973, T. II, s. 101; *Preussische Statistik 1864*, s. 173.

⁶⁹ *Preussische Statistik 1863*, s. 125.

⁷⁰ L. Baar, *Die Berliner Industrie in der industriellen Revolution*. Berlin 1966, s. 73.

⁷¹ *Ibidem*, ss. 74, 75.

⁷² E. Frank, *Die industrielle Entwicklung der Stadt Stettin*. Köln 1932, s. 78; szersze rozważania por. E. Włodarczyk, *Wielki przemysł Szczecina (1850 - 1914)*. [w druku w PWN].

biet i tylko 26 mężczyzn, zaś w Elblągu pracowało ogółem 168 osób.⁷³ W całym dziesięcioleciu nastąpił dalszy rozwój fabryk elbląskich, a zarazem znacznie wzrosła liczba pracujących w nich kobiet. Wydaje się, iż dane z 1874 r. są odzwierciedleniem sytuacji z końca lat sześćdziesiątych. W 1874 r. w trzech elbląskich fabrykach tytoniu, cygar i papierosów pracowało 400 kobiet i tylko 45 mężczyzn.⁷⁴ W Królewcu natomiast pod koniec lat sześćdziesiątych uskarżano się, iż na intensyfikację przemysłu tytoniowo-papierosowego ujemnie wpłynęło podwyższenie o 50 - 70% cen tytoniu amerykańskiego.⁷⁵ Wykorzystanie w ośrodkach przemysłowych, wykazujących duży popyt na męską siłę roboczą, pracy kobiet w przemyśle konfekcyjnym, tytoniowym czy innym stanowiło jedno z następstw rewolucji przemysłowej i wkroczenie kapitalistycznych metod produkcji.

Omówione wyżej zjawisko nie oznaczało jednak, iż w końcowych latach sześćdziesiątych dokonał się przewrót techniczny w prowincjach nadbałtyckich. Nadal cechowało je spore zacofanie w stosunku do przodujących okręgów zachodnich państwa pruskiego. W prowincjach nadbałtyckich widoczny stał się brak dynamizmu w upowszechnieniu maszyny parowej w większych zakładach. Porównując ich liczbę i moc w 1858 i 1861 r. często stwierdzamy, że stan posiadania nie ulegał niemal żadnej zmianie. Królewiec zwiększył swój potencjał tylko o jedną maszynę o mocy 35 KM. Gdańsk i Elbląg powiększyły jedynie moc swoich maszyn. Poznań wzbogacił się o trzy maszyny z siłą 21 KM. W tym samym czasie potencjał Wrocławia pod względem mocy maszyn uległ prawie podwojeniu (z 374 KM na 616 KM).

Porównanie z 1852 r. wskazuje na pewien postęp, ale został on osiągnięty w wyniku szerszego zastosowania maszyn parowych na statkach i w kolejnictwie.

TABELA 10

Liczba maszyn parowych i ich moc w regencjach nadbałtyckich w 1852 i 1861 r.

Regencja	1852		1861			
	liczba maszyn	moc w KM	liczba maszyn	moc w KM	w tym na kolei	
					liczba maszyn	moc w KM
Królewiecka	49	943	151	13 827	49	12 620
Gumbińska	13	132	22	296	—	—
Gdańska	32	836	118	3 310	9	1 153
Szczecińska	154	4767	274	15 238	102	11 474
Koszalińska	6	52	35	839	3	600
Strzałowska	11	264	54	812	—	—

Źródło: *Tabellen...*, s. 1214; *Preussische Statistik 1861*, H. V, s. 132/133.

⁷³ *Preussische Statistik 1861*, H. V, s. 202.

⁷⁴ WAP Gdańsk, *Korporation der Elbinger*, nr 388/46, ss. 27, 28.

⁷⁵ ZSA Merseburg, Rep. 77, Tit. 93, nr 29, Bd. 2, s. 89.

Szybki wzrost liczby i mocy maszyn w regencjach królewieckiej i szczecińskiej świadczy o docenianiu roli kolei w rozwoju handlu, w przyspieszaniu procesu akumulacji kapitału handlowego, a także o próbie zdobycia rynku lokalnego i miejscowego surowca dla przemysłu. Słabość rynku lokalnego nie mogła jednak stanowić czynnika pobudzającego akumulację kapitału. Nie wszystkie miasta jednakowo oceniały rolę kolejnictwa. Gdańsk przez dłuższy czas, na skutek sprzeciwów miejscowej burżuazji handlowej, pozostawał na uboczu procesu rozwoju połączeń kolejowych. Kolej do miasta dotarła dopiero w 1861 r., a więc 17 lat później aniżeli do Szczecina i 13 lat po połączeniu stargardzko-poznańskim. Miasto dopiero w 1861 r. dysponowało zaledwie 10 lokomotywami o mocy 441 KM, podczas gdy Królewiec posiadał ich 48 (11/880 KM), Szczecin 37 (6 324 KM).⁷⁶ Specyfika rozwoju gospodarczego Pomorza Gdańskiego, Prus Wschodnich i Wielkopolski polegała na braku tam silnego finansowo kupiectwa zainteresowanego działalnością przemysłową.⁷⁷

Zacofanie gospodarcze nadbałtyckich prowincji i ich opóźnienie w przyswajaniu wynalazków rewolucji przemysłowej odzwierciedla struktura zawodowa ludności niektórych miast.⁷⁸ Ośrodki miejskie o wysokim stopniu rozwoju przemysłowego wykazywały tendencję do ograniczania roli rzemiosła w życiu gospodarczym. Przemysłowa klasa robotnicza znacznie przewyższała w nich liczbę rzemieślników. Natomiast w prowincjach nadbałtyckich sytuacja kształtowała się odwrotnie. Wysoka liczba drobnych wytwórców i rzemieślników, pracujących na potrzeby tylko zamkniętego rynku lokalnego, wskazuje na pewną izolację gospodarczą od reszty ziem państwa pruskiego i na dominującą rolę drobnego prze-

TABELA II

Liczba zatrudnionych w rzemiośle i przemyśle w miastach prowincji nadbałtyckich w 1861 r.

Miasto	Liczba rzemieślników	Liczba robotników w zakładach z ponad 50 osobami	Liczba robotników na 100 rzemieślników
Królewiec	9783	1478	15
Elbląg	3186	900	28
Gdańsk	6039	159	2,6
Poznań	5172	326	6,3
Bydgoszcz	2674	398	15
Szczecin	6492	4440	68
Stralsund	2710	384	14

Źródło: *Preussische Statistik 1861*, H. V, ss. 184/185, 208/209.

⁷⁶ *Preussische Statistik 1861*, H. V, s. 210/211.

⁷⁷ C. Łuczak, *Przemysł Wielkopolski w latach 1871 - 1914*. Poznań 1960, s. 52.

⁷⁸ K. Wajda, *Drogi...*, s. 186; C. Łuczak, *Przemysł i rzemiosło (1850 - 1870)*. W: *Dzieje Wielkopolski...*, s. 102.

mysłu i „zakładów niefabrycznych” w życiu gospodarczym miast. W Królewcu klasa robotnicza, skupiona w zakładach z ponad 50-osobową załogą, stanowiła niewielki procent wobec licznej rzeszy rzemieślników (1470 wobec 9780).

Taki układ stosunków społecznych i struktura zawodowa ludności miast decydowała o znacznej przewadze drobnych wytwórców. Praktycznie w niektórych miastach o istnieniu większej koncentracji robotników decydował jeden zakład. Taka sytuacja wytworzyła się w Poznaniu, gdzie fabryka Cegielskiego w 1869 r. zatrudniała 300 osób⁷⁹, przy czym jednak aż 179 było rzemieślnikami.⁸⁰ Najkorzystniej pod względem zróżnicowania struktury społecznej prezentował się Szczecin. Mały udział procentowy robotników w strukturze społecznej miast w prowincjach nadbałtyckich był wynikiem niskiego poziomu wdrażania techniki i mechanizacji w przemyśle. Brak postępu technicznego hamował tempo przeobrażeń społeczno-ekonomicznych.⁸¹

Trudności w rozwoju rewolucji przemysłowej w prowincjach nadbałtyckich wynikały z tak istotnych przyczyn jak:

1) z braku silnej finansowo burżuazji handlowej (może poza Szczecinem) i wolnego kapitału handlowego. Kapitał handlowy w każdej gałęzi przemysłowej i w każdym zakładzie zorganizowanym na zasadzie spółki akcyjnej stanowił większość. W latach pięćdziesiątych w Prusach w przemyśle chemicznym stanowił 38⁰/o, maszynowym 35⁰/o, w cukrowniczym 41⁰/o ogólnych wkładów finansowych.⁸² Dominował zatem nad innymi kapitałami. Nawet w cukrownictwie tylko 17,6⁰/o kapitałów należało do ziemiaństwa. W prowincjach nadbałtyckich akumulacja kapitału handlowego przebiegała znacznie wolniej, stąd wynikał jego znikomy udział (poza Szczecinem) w rozwijaniu nowych inwestycji przemysłowych w okresie 1840 - 1870;

2) ze zbyt dużej roli, jaką w tych prowincjach odgrywało ziemiaństwo. Rewolucja przemysłowa pociągała za sobą łamanie tradycji i wprowadzanie nowych kapitalistycznych stosunków w życiu gospodarczym.⁸³ Przełamanie tradycji i roli ziemiaństwa mogło nastąpić za sprawą burżuazji. W prowincjach nadbałtyckich jednak nie posiadała ona odpowiedniego znaczenia ekonomicznego. Brak kapitałów w rękach tych warstw społeczeństwa, które byłyby zdolne przeznaczyć je na inwestycje przemysłowe w początkowym etapie rewolucji przemysłowej pogłębiał jeszcze dysproporcje pomiędzy prowincjami nadbałtyckimi a uprzemysłowionymi regionami zachodnimi państwa pruskiego. W następnym etapie industrializacji wdrożenie nowoczesnej technologii zwiększało skalę kapitałochłonności inwestycyjnej.⁸⁴ Obciążeniom takim prowincje nadbałtyckie, oznaczające się niską akumulacją kapitału handlowego i w rolnictwie,

⁷⁹ C. Łuczak, *Życie gospodarczo-społeczne w Poznaniu 1815 - 1918*. Poznań 1965, s. 64.

⁸⁰ W. Szulc, *Położenie klasy robotniczej w Wielkopolsce w latach 1871 - 1914*. Poznań 1970, s. 16.

⁸¹ I. Pietrzak-Pawłowska, *Pierwsza rewolucja...*, s. 287.

⁸² H. Blumberg, *op. cit.*, s. 196.

⁸³ L. Baar, *op. cit.*, s. 37.

⁸⁴ I. Pietrzak-Pawłowska, *Pierwsza rewolucja...*, s. 292.

sprostać nie mogły. Dlatego też ich zacofanie gospodarcze będzie się dalej pogłębiać. Opóźnienia rozwojowe z pierwszego etapu rewolucji będą rzutowały na życie gospodarcze w ciągu całego XIX w. Próbę dotrzymania kroku szybko postępującym przeobrażeniom podjął tylko Szczecin.

Nie można zaakceptować wszystkich przyczyn zacofania gospodarczego miast (w tym przypadku wielkopolskich, ale równie dobrze można podciągnąć do nich także inne miasta wschodnich prowincji nadbałtyckich) podanych w II tomie *Dziejów Wielkopolski*.⁸⁵ Wymienione już uprzednio dwa elementy oraz brak inwestycji kapitału państwowego pozostają poza dyskusją. Natomiast inne, jak brak kadry inżyniersko-technicznej posiadającej kwalifikacje do kierowania procesem techniczno-produkcyjnym i nadmiar siły roboczej jako czynnik hamujący przemiany i produkcję na skalę przemysłową budzą pewne zastrzeżenia. Każdy bowiem ośrodek miejski wchodzący w etap rewolucji przemysłowej cierpiał na brak kadry technicznej. Transfer informacji technicznej z państw czy prowincji o wyższym stopniu rozwoju rozwiązywano różnie. Najczęściej stosowanym zabiegiem stało się sprowadzenie z przodujących miast inżynierów. W ten sposób Szczecin stał się silnym ośrodkiem przemysłu stoczniowego, cementowego i chemicznego. Kadra techniczna pochodziła bowiem z Hamburga i Berlina (stocznie), z Anglii (bezpośrednio po studiach — cementownie) i Magdeburga (przemysł chemiczny). Przodujące prowincje zachodnie także sprowadzały kadrę bądź bezpośrednio z Anglii, bądź zatrudniały Niemców, którzy odbywali tam studia. Szybki rozwój po 1870 r. elbląskiej stoczni Schichaua nastąpił po powrocie jej właściciela z Anglii, gdzie wraz z innymi twórcami przemysłu okrętowego w Niemczech — Vossem, Blohmem, Ziessem (pracował także w stoczni Schichaua) — zgłębiał tajniki nowoczesnej budowy statków. Rola kadry inżyniersko-technicznej była też znacznie skromniejsza niż się powszechnie sądzi. Podstawowym warunkiem przeobrażeń w miastach stało się istnienie wolnego kapitału i grupy osób zdecydowanych na podjęcie inwestycji przemysłowych. Decydujące dyrektywy odnośnie do działalności fabryki podejmowała rada nadzorca, a więc posiadacze kapitałów. Kadra inżyniersko-techniczna posiadała często minimalny wpływ na losy zakładu, gdyż akcje skupione w jej rękę miały charakter symboliczny.⁸⁶

Nadmiar taniej siły roboczej stanowił jeden z dwóch podstawowych czynników decydujących o postępie rewolucji przemysłowej. Jej właściwe wykorzystanie zależało tylko od wielkości wolnego kapitału. Masowy napływ taniach robotników ze wschodu do centralnych i zachodnich prowincji Rzeszy tylko przyspieszył ich dalszy rozwój, a nie miał skutku przeciwnego. Tani robotnik gwarantował szybkie pomnożenie kapitału zainwestowanego w przemysł. Dlatego w odniesieniu do miast prowincji nadbałtyckich możemy jeszcze raz stwierdzić, że o ich zacofaniu gospodarczym zdecydował przede wszystkim brak kapitałów na cele inwesty-

⁸⁵ C. Łuczak, *Przemysł i rzemiosło (1850 - 1870)...*, s. 102.

⁸⁶ H. Mottek, *op. cit.*, s. 120; szersze rozważania o roli kadry technicznej por. W. Stępiński, *Gospodarczy rozwój Szczecina w pierwszej połowie XIX wieku* (praca w druku w PWN).

cji przemysłowych, a następnie wpływy ziemiaństwa i agrarna struktura tych obszarów. Powstanie kilku w miarę prężnych ośrodków miejskich, ale odosobnionych w prowincjach nadbałtyckich było pewną prawidłowością, często bowiem rozwój gospodarczy miasta wyprzedzał znacznie rozwój całego regionu, zwłaszcza na obszarach wchodzących później w zasięg rewolucji przemysłowej.

4. KONKLUZJE

Podsumowując nasze rozważania możemy stwierdzić, iż rewolucja przemysłowa w prowincjach nadbałtyckich w latach 1850 - 1870 nie przyniosła szerokiego rozpowszechnienia następujących zjawisk:

1) powszechnego zastosowania w przemyśle, na miarę innych prowincji państwa pruskiego, maszyny parowej;

2) dużej koncentracji przemysłowej klasy robotniczej (może poza Szczecinem i Elblągiem) i jej znacznego udziału w kształtowaniu struktury społeczeństwa;

3) zainteresowania (znowu poza Szczecinem) ze strony kapitału państwowego i prywatnego z całych Niemiec;

4) koncentracji i organizacji na szeroką skalę (wyjątek — Szczecin) kapitału na zasadach spółki akcyjnej;

5) istotniejszych zmian w strukturze branżowej przemysłu nadbałtyckich miast. Dominującą pozycję z pierwszej połowy XIX stulecia zachowało przetwórstwo rolno-spożywcze;

6. wykształcenia się silnej finansowo burżuazji przemysłowej.

Brak wspomnianych wyżej zjawisk skłania do podtrzymywania stwierdzenia, iż w prowincjach nadbałtyckich w latach 1850 - 1870 panował typowy stan embrionalny rewolucji przemysłowej.

EDWARD WŁODARCZYK (Szczecin)