

Wachowiak, Bogdan

Sytuacja gospodarcza Prus Zachodnich w świetle sprawozdania Prowincjonalnej Dyrekcji Podatkowej w Gdańsku za 1840 rok

Acta Universitatis Nicolai Copernici. Historia 30 (322), 125-134

1997

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

*Poznań**Bogdan Wachowiak*

SYTUACJA GOSPODARCZA PRUS ZACHODNICH
W ŚWIEŁIE SPRAWOZDANIA
PROWINCJONALNEJ DYREKCJI PODATKOWEJ
W GDAŃSKU ZA 1840 ROK

W zbiorach Tajnego Archiwum Państwowego w Berlinie w zespole Naczelnego Prezydium Prowincji Pruskiej wśród przechowywanych sprawozdań urzędów prowincjonalnych z lat 1826-1871 znajduje się m.in. raport roczny Prowincjonalnej Dyrekcji Podatkowej w Gdańsku za rok 1840¹. Przesłany 12 czerwca 1841 r. nadprezydentowi prowincji pruskiej Teodorowi von Schön został sporządzony przez szefa wspomnianej instytucji tajnego nadradcę finansowego Mauvego². Ten liczący ponad 24 karty dokument zasługuje na uwagę przede wszystkim ze względu na zawartą w nim interesującą próbę oceny ówczesnej sytuacji gospodarczej rejencji gdańskiej i kwidzyńskiej, ukazanie jej uwarunkowań oraz propozycje dalszych posunięć mających wspierać ten rozwój. Okazję do sformułowania tego rodzaju spostrzeżeń dała piętnastoletnia działalność Prowincjonalnej Dyrekcji Podatkowej, a podstawowy materiał, na którym zostały oparte, stanowiły dane o uzyskanych wpływach podatkowych i czynnikach oddziałujących na ich wysokość.

W świetle analizowanego sprawozdania objęte rejestracją dochody brutto składały się z wpływów z podatków pośrednich, monopolu solnego oraz opłat szosowych i komunikacyjnych. Ogółem w 1840 r. wyniosły one 2 361 014 reichstalarów, o ponad 526 tysięcy (tj. 22%) więcej niż zakładano. Główne źródło wpływów, ponad 64%, stanowiły podatki pośrednie, obejmujące – jak wiadomo – cła oraz podatek od towarów importowanych, od krajowych napojów alkoholowych i tytoniu, od soli oraz podatek od uboju i mlewa. Odnotowano przy tym, że w porównaniu z rokiem poprzednim wpływy te wzrosły o ponad 114 tys. rtl., a więc

¹ Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (dalej: GStA PK) Berlin-Dahlem, XX. HA Rep. 2 Oberpräsidium von Preußen, Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 21-44: Verwaltungs-Bericht des Provinzial Steuer Direktors von Westpreußen für 1840.

² Na tym stanowisku został wymieniony, jednak także bez podania imienia, m.in. w *Handbuch über den Königlich Preußischen Hof und Staat für das Jahr 1843*, Berlin 1843, s. 188.

o blisko 5%, natomiast w zestawieniu z rokiem 1825 wskaźnik wzrostu wyniósł aż 48,7%. W liczbach bezwzględnych chodziło o sumę 773 405 rtl.³

Z poszczególnych pozycji dochodu największy procentowy wzrost w porównaniu z rokiem 1825, bo aż o 257%, wykazały wpływy z opłat pobieranych z tytułu korzystania z szos (*Chaussee Gelder*), uwzględnić jednak należy, że punkt wyjściowy z uwagi na podjęcie dopiero około 1820 r. programu budowy tych ulepszonych arterii komunikacyjnych był bardzo niski. W liczbach bezwzględnych chodziło o wpływy rzędu 17 tys. rtl. w 1825 r. i 60,5 tys. rtl. w 1840 r.⁴ Nieco wyższe, ale także nie przekraczające 100 tys. rtl., były wpływy w 1840 r. z opłat komunikacyjnych (*Communication Abgaben*). W porównaniu z rokiem 1825, kiedy to uzyskano z tego źródła 71,5 tys. rtl., wzrosły one tylko o około 34%. Czterdziestu procent sięgał natomiast wzrost dochodów z tytułu monopolu solnego, jednak stanowiły one blisko 30% wszystkich dochodów i po wpływach z podatków pośrednich (ok. 50%) zajmowały drugą wysoką pozycję wśród odnotowanych w sprawozdaniu wpływów finansowych⁵.

Sięgający nieomal 800 tys. rtl. wzrost w porównaniu ze stanem z 1825 r. wpływów zarejestrowanych w 1840 r. przez Prowincjonalną Dyрекcję Podatkową w Gdańsku miał niewątpliwie swoje uwarunkowania. Nie było to jednak, jak stwierdził autor sprawozdania, związane tylko z rozwojem handlu zagranicznego oraz sprawniejszym funkcjonowaniem administracji podatkowej. Podstawowe znaczenie miał wzrost zdolności wytwórczych i umocnienie się wewnętrznych sił prowincji. Przejawiło się to we wzroście produkcji, zwiększonym popycie i rozszerzeniu korzystnych kontaktów. Zdaniem dyrektora Mauvego do poprawy sytuacji finansowej i podniesienia się poziomu cywilizacyjnego podległych mu rejencji

³ GStA PK Berlin-Dahlem, XX. HA, Rep. 2 Oberpräsidium von Preußen, Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 22r. Nieco niższy wskaźnik wzrostu dochodów z podatków pośrednich w latach 1825-1840 odnotował P. Letkemann, *Die preußische Verwaltung des Regierungsbezirks Danzig 1815-1870*, Marburg 1967, s. 203, ale jego wykaz objął jedynie wpływy z podatku słodowego, od wódki oraz uboju i mlewa – zob. [B. Martiny], *Fünzig Jahre der Landwirtschaft Westpreußens*, Danzig 1872, s. 114-117; por. też S. Salmonowicz, [w:] *Historia Pomorza*, t. 3 (1815-1850), pod red. G. Labudy, Cz. I: *Gospodarka, społeczeństwo, ustrój*, Poznań 1993, s. 128; K. Orzechowski, [w:] *Historia Śląska*, t. II 1763-1850, Cz. II 1807-1850, pod red. S. Michalkiewicza, Wrocław – Warszawa – Kraków 1970, s. 142-143.

⁴ Użytkownicy szos uiszczali opłaty w regularnych odstępach. Wysokość „Chausseegelder” zależała od liczby zwierząt pociagowych, wielkości wozu i wagi ładunku. Miejsca poboru opłat były wydzierżawiane, a wpływy wykorzystywane dla utrzymania istniejących i budowy nowych dróg – por. W. Scharfe, *Anlagen und Anstalten zur Beförderung des Verkehrs*, [w:] *Administrativ-Statistischer Atlas vom Preussischen Staate. Erste Auflage* Berlin 1827/28 bei Simon Schropp & Comp. Kartographisch bearbeitet von F. von Döring. Neudruck mit einer Einführung und Erläuterungstexten zu den 22 Atlaskarten, hrsg. v. W. Scharfe, Berlin 1990, s. 86.

⁵ GStA PK Berlin-Dahlem, XX HA, Rep. Oberpräsidium von Preußen, Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 22-23. Stan budowy dróg w rejencji kwidzyńskiej w pierwszej połowie XIX w. scharakteryzował S. Hartmann, *Zum Wege- und Chausseebau im Regierungsbezirk Marienwerder in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Preußenland, 1989, Jg. 27, s. 53-62; por. też P. Letkemann, *Die preußische Verwaltung*, s. 227-230; [B. Martiny], *Fünzig Jahre*, s. 122-131.

przyczyniły się także dalsze dodatkowe czynniki. Pierwszy z nich to wypieranie przez niemiecką pilność i zamięłowanie do porządku polskiego sposobu gospodarowania. Polski charakter narodowy był bowiem zdaniem autora sprawozdania rujnujący dla kraju. Zamiast osiągać zamierzony cel w drodze rzetelnej i wytrwałej pracy, Polacy preferowali intrygowanie i chytrość, przy czym to, co zostało osiągnięte, było marnotrawione przez hołdujący żądzy użycia i wystawny styl życia. Autor sprawozdania stwierdził z satysfakcją, że już 3/4 polskiej własności ziemskiej przeszło w ręce niemieckie, a wpływające na to przyczyny, ustrój militarny i uwłaszczenie chłopów, oprócz niechybnego zwiększenia produkcji pociągną za sobą dalsze skutki⁶.

Powyższe bardzo krytyczne stwierdzenie autora sprawozdania w odniesieniu do Polaków, w tym zwłaszcza właścicieli ziemskich, wymaga kilku słów komentarza. Przede wszystkim należy rozważyć, czy takie stanowisko wynikało tylko z rzetelnie przeprowadzonej analizy ekonomicznej, czy też mamy tu do czynienia z propagowaniem znanego już wcześniej w Prusach stereotypu leniwego i rozrzutnego Polaka i złej polskiej gospodarki, z którym *notabene* korespondowały krytyczny stosunek do szlachty polskiej urzędującego nadprezydenta prowincji Teodora von Schöna oraz prowadzona przez niego polityka pełnego zasymilowania tej polskiej części pruskiej prowincji. Sporo przemawia za tym, że mamy do czynienia przede wszystkim z tą drugą ewentualnością. Nadmienić należy, że negatywny stosunek władz pruskich do polskiej szlachty sięgał jeszcze rządów na Pomorzu Gdańskim Fryderyka II. Władca ten winą za spadek dochodów finansowych obarczał także

⁶ GStA PK Berlin-Dahlem XX HA, Rep. 2 Oberpärsidium von Preußen, Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 23-24. Ten niezmiernie interesujący fragment sprawozdania brzmi następująco: „Welchen verschiedenen Ursachen man nun auch die gegenwärtige Einnahme-Verbesserung der Provinz um circa 800 000 Rtl. jährlich zuzuschreiben geneigt ist, so gehet daraus – mit aller Rücksicht auf den auswärtigen Verkehr und das Bestreben der Steuer Verwaltung, von den schuldigen Steuern nichts verloren gehen zu lassen – doch jeden Falls eine bedeutende Leistungs-Fähigkeit der Provinz und eine fortschreitende, erfolgreiche Entwicklung ihrer inneren Kräfte hervor. Dieselbe ist auf eine vermehrte Produktion und auf eine erleichterte Verwaltung derselben und folglich auf eine allgemeine Erweiterung des nützlichen Verkehrs gerichtet und es wird hoffentlich nicht zu ungehörig erscheinen, hier auch den nächsten Ursachen einer so glücklichen Erscheinung und der damit in Verbindung stehenden großartigen Verbesserung der finanziellen Verhältnisse einige nähere anspruchslose Bemerkungen zu widmen.

Zwei Umstände mögten vorzugsweise auf den fortschreitenden Cultur Zustand hiesiger Provinz günstig eingewirkt haben, nämlich:

1. Überwindung und Verdrängung der polnischen Wirtschaft durch deutschen Fleiß und Ordnungs-Sinn.

Der polnische National-Charakter ist für ein Land mehr zertörend, als erhaltend; er erwirbt weniger durch Fleiß und aus dauernde Anstrengung, als durch Ranke und Überlistung, in dem gleichzeitig das Erworbene durch Genuß und Glanz-Sucht vorzeitig vergeudet wird. Drei Viertel des früher in polnischen Händen gewesenen Landbesitzes ist auf Deutsche übergegangen und die hierauf einwirkenden Ursachen, Militair-Verfassung und Bauern-Eigenthum werden, zur unfehlbaren Vermehrung der Produktion, auch noch weitere Folgen nach sich ziehen.

2. Die Herstellung einer hochverbesserten Communication in der Provinz...

polskich właścicieli ziemskich i sposób prowadzenia przez nich gospodarki. Środkiem zaradczym miało być bardziej rygorystyczne postępowanie administracji podatkowej, do egzekucji wojskowej włącznie⁷.

Poglądowi obarczającemu winą za zły stan ekonomiczny Prus Zachodnich na przełomie XVIII i XIX w. wyłącznie Polaków można przeciwstawić szereg argumentów. Przede wszystkim znane jest i dobrze udokumentowane, że poważne trudności kończące się niejednokrotnie subhastacją i bankructwem właścicieli ziemskich wystąpiły w czasie i po zakończeniu wojen napoleońskich nie tylko na Pomorzu Gdańskim, ale także w innych, zamieszkałych głównie przez Niemców, prowincjach Prus, a więc dotknęły nie tylko Polaków. Perturbacje przeżywane przez szlachtę warunkowały różne czynniki. Należał do nich zwłaszcza kryzys dotychczasowego opartego na pańszczyźnie, poddaństwie chłopów i trójpółwce zbożowo-ugorowej ustroju społeczno-gospodarczego wsi i systemu gospodarowania⁸. Odnotować także należy sięgające swymi początkami końca XVIII w. zadłużenie wielkiej własności ziemskiej, również niemieckiej, pogłębione dodatkowo przez zniszczenia wojenne, wyniszczające kontrybucje wojskowe oraz kryzys rolny lat dwudziestych XIX w.⁹

Poważne problemy gospodarcze i finansowe nie tylko chłopom, ale i dziedzicom nosły też zapoczątkowane w 1807 r. w Prusach reformy agrarne. Jak wiadomo, ich istota polegała nie tylko na nadaniu poddanym prawa własności do zajmowanych gospodarstw i uwolnienie chłopów od dotychczasowych świadczeń feudalnych na rzecz panów zwierzchnich, za co tym ostatnim przysługiwały określone odszkodowania, w tym także w ziemi. Istotną częścią składową reform była też zmiana dotychczasowych sposobów gospodarowania na roli obejmująca również reorganizację gospodarki folwarcznej, aby mogła funkcjonować w warunkach zniesienia pańszczyzny. Wymagało to jednak środków finansowych zarówno na zatrudnienie siły najemnej, jak i zakupienie niezbędnego sprzętu rolniczego i inwentarza pociągowego. Powyższe koszty reform agrarnych były niekiedy bardzo znaczne i nie sprostali im wszyscy właściciele ziemscy. Wprawdzie wśród tych ostatnich częściej występowali Polacy, ale przesadą byłoby wiązanie tego tylko z umiejętnościami gospodarowania. Faktem było bowiem uprzywilejowanie niemieckich

⁷ H.-J. Bömelburg, *Zwischen polnischen Ständegesellschaft und preussischen Obrigkeitstaat. Vom Königlichem Preußen zu Westpreußen (1756-1806)*, München 1995, s. 262-268, 339; P. Böhning, *Die nationalpolnische Bewegung in Westpreussen 1815-1871*, Marburg 1973, s. 53-54; por. też K. Jeżowa, *Der Grundbesitz in Weichselpommern zur Zeit der Teilungen Polens und vor dem Weltkrieg*, Danzig 1934, s. 19-24, 39-53; M. Bär, *Westpreussen unter Friedrich dem Grossen*, Bd. 1, Leipzig 1909, s. 365; D. Łukasiewicz, *Czarna legenda Polski. Obraz Polski i Polaków w Prusach 1772-1815*, Poznań 1995, s. 43-55; W. Wippermann, *Der Ordensstaat als Ideologie*, Berlin 1979, s. 138.

⁸ W sprawie przebiegu reform uwłaszczeniowych por. B. Wachowiak, *Realizacja reform uwłaszczeniowych na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim w pierwszej połowie XIX w.*, *Zapiski Historyczne* 1987, t. 52, z. 4, s. 149-163.

⁹ Por. B. Wachowiak, [w:] *Historia Pomorza*, t. 3, cz. 1, pod red. G. Labudy, Poznań 1993, s. 256-273; tamże dalsza literatura przedmiotu.

właściciele ziemskich w korzystaniu z pomocy finansowej państwa, w tym funduszków melioracyjnych z jednej oraz ulg podatkowych i ułatwień w spłacaniu długów z drugiej strony. Mimo to niemieccy właściciele znajdowali się również często wśród podlegających licytacjom lub sprzedających swe majątki. Według opinii nadprezydenta von Schöna około 1824 r. w niektórych rejonach Prus aż połowa własności ziemskiej przeszła w inne ręce¹⁰.

Jeżeli chodzi natomiast o okoliczności, które dodatkowo, oprócz wspomnianych kosztów modernizacji gospodarki, zadłużenia i kryzysu rolnego, utrudniały sytuację polskiej własności ziemskiej w Prusach Zachodnich, to oprócz bardziej rygorystycznego ściągania zadłużeń od Polaków należy wymienić ich dyskryminację przy udzielaniu pomocy finansowej i kredytu ze strony władz pruskich. Nie bez znaczenia dla kondycji majątków polskich w Prusach Zachodnich były także dobrowolne, niekiedy znaczne ofiary finansowe ich właścicieli na rzecz sprawy narodowej, w tym zwłaszcza powstań. Udział w nich był też wykorzystywany jako pretekst do konfiskowania polskich majątków przez władze pruskie i przekazywania ich w ręce niemieckie. Prowadzona pod rządami nadprezydenta Teodora von Schöna polityka wypierania polskiej własności, jak zaznaczono, zapoczątkowana została już za panowania Fryderyka II, który zezwalał na zakup polskich majątków nawet mieszczanom oraz zarzucał szlachcie polskiej przekazywanie środków finansowych wygospodarowanych w Prusach do Polski i uchylanie się od płacenia podatków. Nabywcami majątków ziemskich byli też pruscy urzędnicy i dzierżawcy domen, zarówno z terenu Prus Zachodnich, jak i innych prowincji¹¹.

Z reformami agrarnymi związane były jednak nie tylko koszty. Wraz z zapoczątkowanymi również w początku XIX wieku reformami miejskimi i przemysłowymi zaowocowały one ożywieniem gospodarczym, wzrostem produkcji i poprawą sytuacji ekonomicznej miast i wsi, w tym także Prus Zachodnich. Wprawdzie wdrażanie reform uwłaszczeniowych w Prusach zakończone zostało dopiero w latach sześćdziesiątych XIX wieku, ale ich pozytywne efekty zaczęły się ujawniać już wcześniej w zależności od stopnia zaawansowania regulacji na danym obszarze. Było tak na pewno w badanych rejencjach gdańskiej i kwidzyńskiej, gdyż do 1840 r., a więc momentu sporządzania analizowanego sprawozdania, uwłaszczonych zostało tam co najmniej 72% uprawnionych. Modernizacja gospodarki wiejskiej i ożywienie produkcji przemysłowej i handlu, a nie zmniejszenie się stanu posiadania polskiej własności ziemskiej, jak sądził Mauve, musiało więc w pierw-

¹⁰ *Aus den Papieren des Ministers und Burggrafen von Marienburg Theodor von Schön*, II Theil, Bd. 3, 1876, s. 78; E.W. Mayer, *Politische Erfahrungen und Gedanken Theodors von Schön nach 1815*, Historische Zeitschrift 1917, Bd. 117, s. 446-447.

¹¹ Por. K. Jeżowa, *Der Grundbesitz*, s. 51-52, 77-79; B. Wachowiak, *Zmiany w stanie posiadania polskiej wielkiej własności ziemskiej w Prusach Zachodnich w pierwszej połowie XIX wieku*, [w:] *Szlachta i ziemiaństwo na Pomorzu w dobie nowożytnej XVI-XX wieku. Przemiany struktur wewnętrznych*, pod red. J. Dygdały, Toruń 1993, s. 81-87; H.-J. Bömelburg, *Zwischen polnischer Ständegesellschaft*, s. 266-268, 335.

szej kolejności zdecydować o pomyślnym stanie gospodarczym prowincji i wzroście wpływów podatkowych rejestrowanych przez Prowincjonalną Dyрекcję Podatkową w Gdańsku¹².

Bardziej przekonująca i obiektywna jest natomiast ocena roli w zakresie poprawy komunikacji na terenie Prus Zachodnich. Podstawowe znaczenie miało podjęcie budowy szos. Zbiegło się ono w czasie z powołaniem do życia Prowincjonalnej Dyrekcji Podatkowej. Łączna długość szos istniejących w 1840 r. na terenie rejencji gdańskiej i kwidzyńskiej wynosiła według Mauvego już 76 mil, czyli 572,5 km. Biegły one z Pomorza Zachodniego do Gdańska i stamtąd do Tczewa, ze Staro-Gościebna do Bydgoszczy i stąd do Tczewa, z Rusinowa przez Kościerzynę do Tczewa i z Tczewa przez Elbląg do Królewca, względnie Pasłęka¹³.

Budowa szos polegająca na szutrowaniu, czyli utwardzaniu nawierzchni objęła jednak tylko główne szlaki handlowe i pocztowe, ponadto przy ich budowie popełnione zostały także pewne błędy. Do takich Mauve zaliczył np. przebieg szosy między Grupą i Nowym zbył wielkim łukiem przez puste i nieurodzajne obszary. To samo zastrzeżenie dotyczyło przebiegu szosy z Gdańska przez Wejherowo w kierunku Pomorza¹⁴. Autor sprawozdania wyraził też pogląd, że korzystny wpływ ulepszonych tras komunikacyjnych na rozwój prowincji ujawni się jeszcze pełniej, jeżeli budowę szos objęte zostaną także połączenia służące komunikacji w obrębie prowincji, których niekiedy całkowicie brakuje. Dotyczyło to zwłaszcza urodzajnych obszarów na prawym brzegu Wisły. Nawet budowa niedługich odcinków przyniosłaby zdaniem Mauvego duże korzyści. Takie efekty dałaby zwłaszcza szosa o długości 8-10 mil, czyli 60-70,5 km, łącząca powiaty chełmiński, brodnicki i toruński z Grudziądem. Również poprawa komunikacji między tym sil-

¹² B. Wachowiak, *Realizacja reform uwłaszczeniowych na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim w pierwszej połowie XIX wieku*, *Zapiski Historyczne* 1987, t. 52, z. 4, s. 149-162.

¹³ GStA PK Berlin-Dahlem, XX HA, Rep. 2 Oberpräsidium von Preußen Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 24: „fast grade mit dem Eintritt der Steuer-Verwaltung durch das Direktorat, begann für die hiesige Provinz der Bau der Chausseen, welche jetzt in den Haupt Richtungen: von Pommern nach Danzig und von hier nach Dirschau, von Hochzeit nach Bromberg und von hier nach Dirschau von Ruschendorf über Conitz nach Dirschau und von hier über Elbing, theils nach Königsberg, theils nach Pr. Holland, im Ganzen auf 76 Meilen, die Provinz durchschneiden.” wg [B. Martiny], *Fünfzig Jahre der Landwirtschaft*, s. 123, w 1839 r. długość dróg państwowych w Prusach Zachodnich wynosiła 78,4 mile. Przy przeliczeniach przyjęliśmy za S. Hartmannem, *Zum Wege- und Chausseebau*, s. 55 przypis 4, że 1 mila = 7 532,485 m.

¹⁴ GStA PK XX HA Berlin-Dahlem, Rep. 2 Oberpräsidium von Preußen, Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 25: Es sind nur die Haupt Commercial und Poststraßen bei diesen Chausseirungen betroffen und es mögen selbst in den gewählten Richtungen dieser Straßen manche auf den Verkehr ungünstig einwirkende Fehler begangen seyn. Die Chaussee zwischen Gruppe und Neuenburg läuft z.B. in einem übergroßen Bogen durch eine meist ganz öde und unfruchtbare Gegend, wogegen sie auf Kürzerer Richtung durch viel fruchtbareres und ein höchst freundliches Land hätte gezogen werden können. Mit der Chaussee über Neustadt nach Pommern ist insofern derselbe Fall, als sie einen Bogen beschreibt, der einen Umweg von mehreren Meilen zur Folge hat und außerdem in der Nähe Danzigs eine mit reichen Lustgarten geschmückte Gegend verläßt, um in einer vielleicht um einige Ruthen geraderen Richtung, ein ödes Sandland zu durchlaufen”.

nym nadwiślańskim ośrodkiem rzemieślniczym i handlowym a Lubawą – poprzez Nowe Miasto, Płowęż i Orle – przyczyniłaby się w sposób zasadniczy do intensyfikacji gospodarki bogatego, ale położonego na uboczu i mało znanego obszaru. Dla dowozu produktów rolnych ku Wiśle bardzo istotne znaczenie miałyby też czteromilowa (ca 30 km) szosa z Kwidzyna w kierunku wschodnim do Suszu. Kolejne propozycje dotyczyły połączenia szosami Elbląga z Malborkiem przez Stare Pole oraz Dzierzgonia przez Żuławkę. Ta ostatnia szosa miałaby duże znaczenie dla połączenia z Elblągiem położonych na południe od jeziora Drużno pogranicznych obszarów Prus Wschodnich. Korzyści przyniosłoby też połączenie Malborka ze Starym Targiem¹⁵.

Dalsze propozycje dotyczyły budowy szos na obszarze położonym na zachód od Wisły. Oprócz nowego połączenia z Wałcza przez Mirosławiec w kierunku Stargardu i Szczecina, dającego jednocześnie biegnące w prostej linii połączenie stolicy prowincji pomorskiej z Bydgoszczą, za potrzebną uznana została także szosa o długości około 8 mil (ca 60 km) z Chojnic przez Tucholę, łącząca się powyżej Świecia ze szlakiem wojskowym biegnącym z Bydgoszczy do Tczewa. Dałoby to dogodne połączenie południowo-zachodniej części prowincji z Wisłą – ważne ze względów gospodarczych, oraz z siedzibą władz rejencyjnych w Kwidzynie. Dalszy postulat sformułowany przez Mauvego to połączenie leżących na uboczu i opóźnionych w rozwoju powiatów kościerzyńskiego i kartuskiego z Gdańskiem. Jak wynika z mapy Niemiec G. D. Reymanna, propozycje te w większości doczekały

¹⁵ GStA PK XX HA Berlin-Dahlem, Rep. 2 Oberpräsidium von Preußen, Tit. 40 Nr 10, Vol. 15, f. 28: „Für die hiesige Provinz würde der schon auffällig wohlthätige Erfolg sich noch weit größer gezeigt haben, wenn nicht bloß die obigen großen Verbindungs- und Post-Straßen zwischen den verschiedenen Provinzen, sondern wenn auch Straßen wären chussirt worden, worden, welche mehr ausschließlich dazu dienen die Verbindung in Innern der Provinz zu unterhalten, daran fehlt es aber fast noch gänzlich.

Auf dem rechten Ufer der Weichsen, dem bei weitem kräftigsten und fruchtbarsten Landestheilen, fehlen noch ale Chausseen und doch würden hier mit unter selbst nur kurze Strecken chausssirter Wege von unberechenbaren Nutzen seyn. Ich zähle zu den hier besonders wünschenswerthen Anlagen folgende: eine Chaussee Verbindung aus dem Culm–Strasburg–Thorner Kreise mit dem gewerb- und handelsthätigen Graudenz an der Weichsel auf etwa 8 bis 10 Meilen Länge, eine Chaussee von etwa gleicher Länge, welche Löbau über Neumark, Plowenz und Orle, mit Graudenz in Verbindung brächte, würde einen reichen und schönen, aber wegen Abgeschiedenheit fast unbekannten Landes Theils zur schnellen Entwicklung und Entfaltung seiner bedeutenden inneren Kräfte führen. Eine etwa 4 meilige Chaussee von Marienwerder östlich bis etwa nach Rosenberg, würde die Abfuhr von Produkten vieler, sehr bedeutender Land Güter zur Weichsel erleichtern und befördern. Eine Chaussee von nur einer einzigen Meile in der Richtung von Altfelde, zwischen Marienburg und Elbing, südlich nach dem am Anfang der Christburger Höhe gelegten Dorfe Posilge, würde für die Verbindung von Christburg und der nahe liegenden Ostpreußischen Umgegend südlich des Drauen Sees, mit der Stadt Elbing von unendlichen Nutzen seyn. Eben so eine Chaussee auf 2 Meilen von Marienburg nach Altmark im Stuhmer Kreise, durch welche ein sehr schöner und von der Natur reich ausgestatteter Landestheil geöffnet und in der schlechteren Jahreszeit in welcher er jetzt so gut wie verschlossen daliegt, mit dem gewerbthätigen Marienburg in ununterbrochene Verbindung gesetzt wird”.

się realizacji. Nieco odmienny przebieg w końcowym odcinku uzyskała jednak szosa z Chojnic przez Tucholę w kierunku Wisły. Ze szlakiem wojskowym biegnącym z Bydgoszczy łączyła się ona między Świeciem a Grudziądem¹⁶.

Długość proponowanych nowych szos zdaniem autora sprawozdania wyniosłaby około 50 mil, a więc w przeliczeniu około 377 km (376,624). Wzrost w zestawieniu ze stanem dotychczasowym wyniosłby około 65%. Wprawdzie zrealizowanie tego zadania nie dałoby jeszcze prowincji pełnej sieci komunikacyjnej, jednak najpilniejsze potrzeby w tym zakresie byłyby zaspokojone. Autor sprawozdania podkreślił przy tym, że wprawdzie dotychczasowe inwestycje drogowe przyczyniły się do wzrostu liczby ludności o ponad 100 tys. osób, jak również spowodowały wzrost dochodów państwowych, niemniej kraj znajduje się dopiero w początkowym stadium swego rozwoju. Dalszy postęp, zwłaszcza w zakresie ożywienia życia miejskiego, a w konsekwencji również rozwoju wsi i całej prowincji, wymagał kontynuacji budowy szos¹⁷.

Koszt budowy 50 mil szos został oszacowany na około 1 mln reichstalarów, czyli średnio 20 tys. rtl. za jedną milę. Informacja ta znajduje potwierdzenie w autobio-

¹⁶ Tamże, f. 28-29: „Auf dem linken Weichsel Ufer, weist der bestehende Verkehr auf eine zu eröffnende Chaussee Verbindung von Dt. Crone über Märkisch Friedland mit Pommerischen Star-gardt und Stettin hin, indem dadurch eine richtige gerade Chaussee Linie zwischen Stettin und Bromberg hergestellt wird. Eine beiläufig 8 Meilen lange Chaussee von Conitz über Tuchel etwa 1 1/2 Meilen oberhalb Schwetz in die Militair Chaussee von Bromberg nach Dirschau fallend, würde eine höchst wohlthätige Handelsverbindung des südwestlichen Theils der Provinz mit der Weichsel, sowohl nördlich nach Schwetz und Graudenz hin, als auch südlich nach Bromberg hin gewähren, und dann eine direkte Chaussee-Communication zwischen jenem Landestheile, Conitz, Schlochau, Jastrow, Dt.Crone etc. mit dem Regierungssitze zu Marienwerder eintreten. Eine Rücksicht für welche Billigkeit gegen die Regierungs-Einfaßen und das Interesse der Verwaltung im höchsten Grade sprechen dürfte. Endlich würde eine zweckmäßig geleitete Chaussee aus dem Berenter und Carthausser Kreise auf Danzig das sicherste und zweckmäßigste Mittel seyn, diese, in Rücksicht der Cultur und Entwickelung unglaublich verspäteten, zum Theil aber romantisch schönen Gegend zu beleben und hervor zu heben.“ Por. Specialkarte von Deutschland, hrsg. von G. D. Reymann, fortgesetzt durch C. W. Oesfeld, Berlin 1806-1908.

¹⁷ GStA PK Berlin-Dahlem, Rep. 2. Oberpräsidium von Preußen, Tit. 40 Nr 10, Vol. 15, f. 29-30: „Ein Netz von neuen Chausseen wie das vorstehend angedeutete, würde nach an 50 Meilen Lange haben und zwar immer noch keine ganz vollkommene Wege Communication der Provinz herstellen, indeß nach meiner unvorgreiflichen Ansicht und der Kenntniss von Umfang und Richtung des Verkehrs ihre wesentlichsten Bedürfnisse, erfüllen und sie auf die sicherste und schnellste Weise zu einer hohen Stufe staatswirtschaftlicher Bedeutung emporheben. Seit 15 Jahren ist die Zahl der Einwohner in der Prowinz über 100 000 Seelen gestiegen, wobei die bisherigen Chaussee Anlagen ohnstreitig einen bedeutenden Einfluß gezeigt haben. Die Staats Revenüen sind gleichzeitig in die Höhe gegangen und doch befindet sich die Provinz nur erst im Beginn ihrer Entwicklung. Die durch Fortsetzung des Chaussee Baues in den angedeuteten Richtungen, entwickelte größere Reife, würde noch herrlichere Früchte tragen. Sie würde insbesondere auch ein bisher noch wenig allgemein verbreitetes städtisches Leben hervorrufen, durch die vermehrte städtische Industrie wohlthätig auf das platte Land zurück wirken, damit sicherlich am besten die völlige Unabhängigkeit vom nachbarlichen Auslande begründen und solcher Gestalt Wetspreußen in nicht zu langer Zeit den besseren und leistungsfähigeren Provinzen des Staates gleich stellen.“

grafii nadprezydenta prowincji pruskiej Teodora von Schöna. Dodać należy, że von Schön, omawiając sprawę budowy szos, zajął się też sposobem ich budowy. Mianowicie z jego relacji wynika, że stosując sposób zapożyczony z Anglii i Ameryki Północnej, jak wykazały przeprowadzone próby, koszt budowy 1 mili szosy można było obniżyć do 16 tys. talarów, podczas gdy budowana tradycyjnie kosztowała 24 tys. talarów. Różnica polegała na tym, że w pierwszym wypadku podstawowym materiałem budowlanym był tylko tłuczony kamień, natomiast w drugim szosę budowano z kamieni dużych i mniejszych układanych w dwóch warstwach¹⁸.

Znaczne koszty budowy nowych dróg zdaniem Mauvego winny być finansowane z pozostawionej do dyspozycji władz prowincjonalnych części dochodów z soli (Salz Revenuen). Uzasadnił to tym, że nie tak dobrze jak drogi nie będzie służyć dalszemu rozwojowi. Jednocześnie autor sprawozdania podkreślił, że dochody z opłat szosowych wykazują systematyczny wzrost. Średnio z jednej mili szosy uzyskiwano za użytkowanie 789 rtl., z tym, że dochód ten wahał się w konkretnych wypadkach od 221 do 4197 rtl.¹⁹

Kolejna część sprawozdania poświęcona została ocenie funkcjonowania Prowincjonalnej Dyrekcji Podatkowej i jej funkcjonariuszy, dyrektora nie wyłączając. Konkluzje były pozytywne, większych uchybień nie wykazała też przeprowadzona kontrola finansowa podległych głównych urzędów podatkowych w Elblągu, Kwidzynie i Gdańsku²⁰. Wywody na ten temat, jako nie związane bliżej z sytuacją finansową prowincji, nie wymagają bliższego omówienia. Istotne znaczenie ma natomiast zawarta także w sprawozdaniu opinia na temat skutków, zwłaszcza dla portu gdańskiego, powstałego 1 lutego 1840 r. pod Płonią w wyniku utworzenia się potężnego zatoru lodowego przełomu Wisły w pobliżu Górek. Z relacji Mauvego wynika, że nowe ujście rzeki do Bałtyku, zwane Wisłą Śmiałą, poddane zostało ścisłej kontroli ze strony organów celnych. Wywóz i przywóz towarów tą drogą został całkowicie zakazany, na rzece ustanowiona została służba patrolowa, wykupiono też w Górkach parcelę pod budowę budynku dla urzędników pilnujących granicy²¹.

¹⁸ GStA PK Berlin-Dahlem, XX HA Rep. 2. Oberpräsidium von Ostpreußen, Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 30; Aus den Papieren, II. T. Bd. 3, s. 69-70.

¹⁹ GStA PK Berlin-Dahlem, XX HA Rep. 2. Oberpräsidium von Preußen, Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 30.

²⁰ Tamże, f. 31-39.

²¹ Tamże, f. 41: „Als eine außerordentliche, auch die Steuer-Verwaltung berührende Begebenheit verdient der am 1-ten Februar vorigen Jahres statt gehabte Weichsel Durchbruch bei Neufähr in die See, einer nachträglichen Erwähnung. Dieser neue Ausfluß des Stromes ist sogleich unter strenge Steuer-Aufsicht gestellt, der Waaren Ein- und Ausgang auf demselben gänzlich untersagt, der Binnen-Linie des Kontroll-Bezirks so weit nöthig, eine entsprechendere Richtung gegeben, so wohl auf der östlichen, als westlichen Seite des Durchbruchs sind Grenz Aufsichts Posten errichtet, ein vorläufiger Patrouillen-Dienst auf dem Wasser selbst ist sogleich eingerichtet und zu dessen genügender Ausdehnung auch bereits Einleitungen getroffen und endlich ist auf der östlichen Seite in Neufähr hart am Strom bereits ein Grundstück erstanden, um daselbst eine Wohnung für mehrere Grenz Aufsichts Beamte zu erbauen.”

Bezpośrednio po powstaniu nowego ujścia Wisły do morza przepływ wody wiślanej w kierunku Gdańska był na tyle duży, że możliwa była nadal żegluga wiślana. Wkrótce uznano jednak za celowe zamknięcie Starej Wisły nieopodal przełomu i połączenie Wisły z Gdańskiem poprzez służę. Odtąd odcinek tzw. Wisły Martwej zasilany był w wodę jedynie przez Motławę. Obniżyło to poziom wody o jedną stopę (ca 30 cm), ale nie utrudniło żeglugi. Dalszym skutkiem było ustanie napływu mułu wiślanego, z drugiej jednak strony woda morska przy północnych wiatrach zaczęła docierać do Gdańska i wyżej. Uniemożliwiało to zaopatrywanie się w wodę pitną nie tylko mieszkańcom obszaru ujściowego Wisły, ale również robienie zapasów słodkiej wody przez załogi statków morskich²².

Charakteryzowany raport dyrektora Mauvego za rok 1840 zamykają informacje o pracach budowlanych prowadzonych w zarządzie ceł. Pomijamy je jednak, gdyż dla podjętego tematu główne znaczenie miały zawarte w analizowanym przekazie źródłowym dane na temat wpływów finansowych Prowincjonalnej Dyrekcji Podatkowej w Gdańsku oraz podjęta w sprawozdaniu próba dokonania oceny sytuacji gospodarczej Prus Zachodnich z okazji piętnastolecia istnienia tejże instytucji. Wskazaliśmy zarówno na dostrzeżone pozytywy, jak i wymienione w sprawozdaniu uwarunkowania tego pomyślnego rozwoju prowincji, podejmując jednocześnie próbę weryfikacji niektórych opinii autora sprawozdania. Wątpliwości wzbudziła zwłaszcza teza o negatywnej roli polskiej własności ziemskiej w życiu gospodarczym. Z analogicznymi trudnościami i problemami ekonomicznymi co Prusy Zachodnie na początku XIX w. miały bowiem do czynienia inne prowincje pruskie; znacznie szerszy zasięg terytorialny miały też reformy gospodarczo-ustrojowe i modernizacyjne, które w sposób decydujący warunkowały rozwój ekonomiczny rejencji gdańskiej i kwidzyńskiej. Dotyczy to także znaczenia budowy szos i modernizacji szlaków komunikacyjnych. W raporcie interesujące naświetlenie znalazła też sprawa powstałego w 1840 r. nowego ujścia Wisły do Bałtyku i skutków tego wydarzenia dla Gdańska.

²² GStA PK Berlin-Dahlem, XX HA Rep. 2. Oberpräsidium von Preußen. Tit. 40 Nr. 10, Vol. 15, f. 42: „Nach dem Durchbruche des Stromen an der gedachten Stelle, war doch noch für das alte Danzig vorbei und bei Neufahrwasser in die See ausmündende Strombette ein ziemlich starker Strom aus der Weichsel verblieben, so daß vorerst, auch ohne alle bauliche Vorkehrungen, die Weichselschiffahrt fürd Danzig ganz gesichert blieb. Man hat es aber für besser erachtet, diesen Strom-Arm in der Nähe des Durchbruchs, 1 1/2 Meile von Danzig aufwärts, sogleich zu cauziren und die Verbindung mit dem Weichsel-Arme vermittels Schleusen herzustellen. Sonach fließt Weichselwasser bei Danzig und Neufahrwasser garnicht mehr. Von letzteren Orte bis zu obiger Cauzirung ist nunmehr eine 2 Meile langer Wasser Stück entstanden, der nur noch einige Speisung durch die, Danzig durchscheidende Motlau empfängt, übrigens sein Wasser durch das Eindringen der See bei Neufahrwasser empfängt. Der mittlern Wasserstand in Danzig und abwärts, mag dadurch etwa um 1. Fuß gesunken seyn, was die Schiffahrt bis jetzt nicht behindert, eine nachtheilige Folge davon ist aber das Eindringen des salzigen Seewassers bis nach Danzig und hoher hinauf, da die Motlau nicht Kraft genug hat, diesen, wie früher der Weichsel-Strom entgegen zu wirken. Das Wasser im alten Strombetten ist daher, zumal bei nördlichen Winden nicht mehr genießbar und entsteht daraus für die Bewohner von Neufahrwasser, Weichselmünde etc. insbesondere aber für die vielen Seeschiffe, die früher mit größter Bequemlichkeit dicht bei Neufahrwasser aus der Weichsel ihre Wasservorräthe einschöpften, eine groß und lästige Verlegenheit.”