

Józef Stanielewicz

Związki handlowe Szczecina z przedpołem amerykańskim w pierwszej połowie XIX w.

Ekonomiczne Problemy Usług nr 60, 366-376

2010

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.

JÓZEF STANIELEWICZ¹

ZWIĄZKI HANDLOWE SZCZECINA Z PRZEDPOLEM AMERYKAŃSKIM W PIERWSZEJ POŁOWIE XIX W.

Nowy układ polityczny po Kongresie Wiedeńskim, gwarantujący portowi szczecińskiemu zachowanie nieskrępowanych związków z jego naturalnym zapleczem w dorzeczu Odry, i przyjęta na Kongresie zasada jedności gospodarczej ziem polskich w granicach z 1772 r. otwierały przed szczecińskim portem duże perspektywy rozwoju. Ich potwierdzeniem stała się rosyjsko-pruska konwencja handlowa z 1818 r., obejmująca od 1 stycznia 1820 r. Królestwo Polskie, zakładająca utrzymanie liberalnych stosunków między partnerami. W konwencji zakładano utrzymanie zasady jedności gospodarczej między ziemiami Rzeczypospolitej w granicach przedrozbiorowych „położonymi między Dźwiną, Dnieprem, Dniestrem, Odrą i morzem” oraz gwarantowano wolną żeglugę na rzekach i kanałach znajdujących się na tym obszarze².

Charakteryzując sieć komunikacyjną łączącą Szczecin z tak rozległym zapleczem, ówczesny dyrektor Dyrekcji Ceł, Akcyzy i Licencji w Szczecinie – Heidebreck – mógł stwierdzić: „Wydaje się, że Szczecin z natury w sposób wyjątkowy, a dla Niemiec niemal wyłączny, jest powołany do handlu towarami rosyjskim i w ogóle bałtyckimi, gdyż żadne inne miejsce na Morzu Bałtyckim nie posiada tak znacznej, tak głęboko w głąb lądu żeglownej i z tyłu innymi rzekami, bądź bezpośrednio, bądź przez kanały powiązanej drogi wodnej, jaką jest Odra³.”

Rodzi się zatem pytanie, dlaczego Szczecin nie był w stanie dyskutować korzyści, jakie kryły się w tak znacznym poszerzeniu granic jego zaplecza portowego? Główna przyczyna tkwiła w kryzysie handlowym, do którego doszło po zakończeniu wojen napoleońskich. Strumień międzynarodowego handlu hamowały dwie przeszkody: jedna naturalna, druga sztuczna. Przeszkodą naturalną, którą pokonano w latach 40. XIX w., były wysokie koszty transportu. Obniżono je na zapleczu portów bałtyckich dopiero dzięki narodzinom kolei żelaznych i pojawieniu się statków parowych. Przeszkodę sztuczną stanowiły

¹ Prof. dr hab. Józef Stanielewicz, Katedra Historii Społeczno – Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński

² Handels- und Schifffahrts – Vertrag zwischen Preussen und Russland gezeichnet zu St. Petersburg den 19/7 Dezember, ratifizirt den 18-ten Februar 1819. Insetowany w Archiwum Państwowym w Poznaniu, Naczelne Prezydium w Poznaniu, nr 5046.

³ A. Wielopolski: Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800-1918, Szczecin 1959 s. 88.

wysokie cła importowe i eksportowe oraz zakazy importu wielu towarów, zniesione w większości dopiero w końcu lat 40.⁴

Biorąc pod uwagę teorię „długich fal” M. Kondratiewa i J. Schumpetera, uwzględniającą m.in. wpływ na gospodarkę wydarzeń politycznych, zwłaszcza wojen, gospodarka światowa znalazła się w latach 1815–1849 w fazie recesji⁵, co wywarło negatywny wpływ na sytuację handlu morskiego Szczecina i pozostałych pruskich portów nad Bałtykiem.

Głównymi towarami eksportowanymi ze Szczecina i innych portów pruskich pozostawało zboże i drewno. Na przykładzie obrotów tymi ładunkami można zilustrować negatywne skutki protekcyjnej polityki prowadzonej przez Wielką Brytanię i inne kraje na zachodzie Europy dla handlu morskiego Szczecina.

Do Wielkiej Brytanii kierowano zdecydowaną większość szczecińskiego eksportu zboża wynoszącego: w 1820 r. 97,8% ogółu wywozu zboża, w 1830 r. 81,4%, w 1840 r. 79,2%. W okresie ograniczeń importowych zboża w Wielkiej Brytanii udział ten spadał do 1,9% w 1835 r. lub w ogóle ulegał wstrzymaniu (1821–1824)⁶.

Zahamowanie importu zboża do Anglii, w wyniku oddziaływania wprowadzonej w 1814 r. ruchomej stawki celnej, prowadziło zawsze do głębokich reperkusji w handlu pruskich portów bałtyckich (pogłębiło przy tym kryzys rolny na zapleczu tych portów po wojnach napoleońskich), powodując załamanie cen zboża, piętrenie się ładunków i stagnację w obrotach handlowych⁷.

Bariery celne i zakazy importu stały się również hamulcem eksportu zboża do innych krajów na zachodzie Europy, w tym do Belgii i Holandii, w której np. w 1825 r. podniesiono cła zbożowe o 300% wobec i tak już protekcyjnej taryfy z 1816 r.⁸

Podobne wahania jak przy wywozie zboża wystąpiły w eksporcie drewna z pruskich portów bałtyckich. Hamulcem eksportu były głównie wysokie cła w Wielkiej Brytanii, najważniejszym odbiorcy drewna wysyłanego z rejonu Bałtyku, przy faworyzowaniu drewna z kolonii angielskich, zwłaszcza z Kanady⁹.

⁴ R. Cameron: *Historia gospodarcza świata. Od paleolitu do czasów najnowszych*, Warszawa 1996 s. 295

⁵ J. Kaliński: *Historia gospodarcza XIX i XX w.*, Warszawa 2008, s. 376; W Stankiewicz: *Historia myśli ekonomicznej*, Warszawa 2007, s.207.

⁶ *Statistik der ueberseeischen Ein- und Ausfuhr Sttetins in den Jahren 1814 – 1851, nebst einer tabellarischen Uebersicht des Schifffahrts – Verkehrs in demselben Zeitraume*, Stettin 1852, s. 59 i n.

⁷ M. Peters: *Die Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn dieses Jahrhunderts*, B.I, Jena 1889, s. 75; A. Mielcarek: *Rozwój floty i żeglugi pruskich portów południowego i wschodniego wybrzeża Bałtyku w latach 1815-1914*, Szczecin 1993, s. 56

⁸ E. Baash: *Hollaendische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1927, s. 438, 488

⁹ *Boersen Nachrichten der Ostsee (dalej BNO)*, 7. III. 1836, nr 20

Liberalizacja rosyjsko-pruskich stosunków handlowych trwała zaledwie kilka lat. W 1821 r. Rosja wypowiedziała konwencję handlową z Prusami, ogłaszając w roku następnym prohibicyjną taryfę celną, która wprowadzała zakaz wwozu 21 towarów, w tym wielu artykułów kolonialnych i przemysłowych odgrywających dotychczas ważną rolę w obrotach między pruskimi portami bałtyckimi a Rosją. Towary importowane obłożono wysokimi cłami. W 1822 r. władze rosyjskie ogłosiły autonomię celną Królestwa Polskiego, którego rząd przystąpił także do protekcyjnej polityki handlowej. Odwet pruski w postaci represyjnych ceł wymierzonych głównie w eksport rolny Królestwa Polskiego, złagodzony przejściowo w 1825 r., położył się cieniem na stosunkach handlowych pruskich portów bałtyckich z ich polskim zapleczem¹⁰.

Protekcjonizm handlowy Prus, a następnie Niemieckiego Związku Celnego wywoływał głębokie protesty korporacji kupieckich w pruskich miastach nad Bałtykiem. Koła handlowe Szczecina po dłuższych wahaniach wynikających z obawy, iż liberalizm handlowy mógłby zaostrzyć konkurencję Hamburga na bezspornym dotychczas zapleczu portu szczecińskiego w dorzeczu Odry, poparły żądania odejścia Niemieckiego Związku Celnego od polityki protekcyjnej¹¹.

Nie powiodły się także próby odbudowy związków handlowych Szczecina z Galicją, Czechami i Morawami, podejmowane po zakończeniu wojen napoleońskich, napotykające na trudną do sforsowania przeszkodę w postaci protekcyjnej polityki handlowej Austrii. Z uwagi na to, że protekcjonizm austriacki wymierzony był w import z Prus, władze pruskie w odwecie podwyższyły w 1831 r. cła tranzytowe na towary przewożone ze Szczecina do Austrii. Podwyżka ta nie dotyczyła towarów przewożonych do Austrii żeglugą łabską, w wyniku czego rywalizacja Hamburga wobec Szczecina na zapleczu monarchii habsburskiej znacznie się zaostrzyła¹².

Poważnym obciążeniem handlu bałtyckiego były cła pobierane przez duńską komorę celną w Sundzie i opłaty nakładane na statki przepływające przez Bełt. Ich następstwem był wzrost konkurencji Hamburga wobec Szczecina, która nasiliła się w latach 20. XX w., po likwidacji praw składu na Łabie i obniżeniu opłat celnych państw nadłabskich ciążących dotychczas na handlu Hamburga. Były

¹⁰ J. Stanielewicz: Związki handlowe ziem polskich z Bałtykiem w latach 1815-1914, Szczecin 1991, s. 26

¹¹ Szerzej na ten temat pisali: E. Włodarczyk: Ruch zwolenników wolnego handlu w Pruskich nadbałtyckich miastach portowych (1840-1879), w: Zapiski Historyczne, t. 54, 1989, z. 4, s. 55 i n. ; W. Stępiński: Przemiany kapitalistyczne w życiu gospodarczym Szczecina w pierwszej połowie XIX wieku, Warszawa- Poznań 1984, S. 45 – 46.

¹² Handels – und Schifffahrts – Vertrag zwischen Preussen und Oesterreich in Bezug auf die Beideseitigen ehemals zu Polen gehoerigen Provinzen gezeichnet zu Warschau den 22 – sten Maerz 1817, inserowany w Archiwum Państwowym w Poznaniu, Naczelne Prezydium w Poznaniu, nr 5046; A. Beer: Oesterreichische Handelspolitik im neunzehnten Jahrhundert, Wien 1891, s. 12 i n.

one do tego czasu odpowiednikiem ceł sundzkich ciężących na handlu Szczecina, gwarantujących utrzymanie względnej równowagi między obu portami¹³.

Negatywny wpływ na konkurencję z Hamburgiem miały z punktu widzenia Szczecina wysokie koszty transportu zapleczewego oraz utrudnienia w pracy samego portu. Żaglowce pływające do i ze Szczecina musiały często oczekiwać kilka tygodni na zmianę wiatru bądź ustąpienie spowodowanej północnymi wiatrami cofki Odry. Zmiany na lepsze nastąpiły dopiero w latach 40., po wprowadzeniu na tor wodny do Świnoujścia parowych holowników¹⁴.

Jeszcze większym utrudnieniem dla handlu i żeglugi morskiej Szczecina były przerwy zimowe w pracy portu spowodowane zamrażaniem basenów portowych i Odry, które przeciągały się do trzech miesięcy. W okresie zimowym obsługę handlową zaplecza Szczecina przejmował Hamburg. Należy zaznaczyć, że od 1838 r. istniało już parowe połączenie żeglugowe między Hamburgiem i Wrocławiem (po renowacji Kanału Miłoradzkiego), co zapewniało temu portowi prymat na spornym zapleczu śląskim. W tym samym czasie z uwagi na zły stan techniczny Odry rejsy 75-tonowych statków ze Śląska do Szczecina przeciągały się niekiedy do roku. W relacjach Śląsk–Hamburg pływały już wówczas statki 150-tonowe. W efekcie tego stawki frachtowe na Odrze znacznie przewyższały stawki obowiązujące w żegludze łabskiej, utrudniając Szczecinowi prowadzenie walki konkurencyjnej z Hamburgiem¹⁵.

W interesie Niemieckiego Związku Celnego leżało stworzenie silnego ośrodka handlu morskiego, który by uniezależnił Związek od portów zagranicznych i obcej żeglugi. Wybór padł na Hamburg, który od powstania Związku cieszył się jego względami.

Konkurencja Hamburga wobec Szczecina objęła głównie towary wartościowe, zwłaszcza artykuły kolonialne i bawełną, których obroty w porcie szczecińskim spadły do minimalnych rozmiarów. Sytuację Szczecina pogorszyło włączenie się do tej rywalizacji w latach 40. Bremy, która dzięki nawiązaniu żywych kontaktów handlowych z Ameryką zaczęła dostarczać na zaplecze portu szczecińskiego duże ilości bawełny i tytoniu¹⁶.

Po zakończeniu wojen napoleońskich w szczecińskich kołach gospodarczych narodził się pomysł uniezależnienia portu od pośrednictwa

¹³ T. Schmidt: Zur Geschichte des Handels und der Schifffahrts Stettins von 1786- 1840, w: Baltische Studien, B. 25, H. 2, Stettin 1875, s. 72; K. Piotrowski: Zaplecze portu szczecińskiego w dobie kapitalizmu wolnokonkurencyjnego, Szczecin 1969, s. 31

¹⁴ A. Mielcarek: Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815- 1914, Szczecin 2000, s. 50,

¹⁵ O. Teubert: Binnenschifffahrt, Leipzig 1912, t., s. 13; K. Piotrowski: op. cit., s. 53-56; T. Schmidt: op. cit s.157; A. Mielcarek: Transport drogowy..., s. 50

¹⁶ A. Dullo: Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der groesten deutschen Ostseeplaetze seit der Mitte dieses Jahrhunderts, Jena 1888, s. 50; J. Stanielewicz: Związki handlowe..., s. 61 i n.

Hamburga, a także portów angielskich w wymianie z krajami południowo- i środkowoamerykańskimi. Wzrost zainteresowania handlem transatlantyckim był wówczas zjawiskiem ogólnoeuropejskim wynikającym ze wzrostu zapotrzebowania gospodarki europejskiej na amerykańską bawełnę i towary kolonialne.

Inicjatorami nawiązania bezpośrednich kontaktów handlowych Szczecina z portami amerykańskimi stali się właściciele rafinerii cukru na Łasztowni, zakładający przyspieszenie dzięki temu rozwoju miejscowego cukrownictwa i zwielokrotnienie masy importowanych ładunków kolonialnych i cukru. Przewidywano import wymienionych towarów własnymi statkami z ominięciem Hamburga, co miało obniżyć koszty transportu od 25 do 40%. Za import amerykański miano płacić eksportem uszlachetnionych produktów rolnych oraz półfabrykatów. Powyższa inicjatywa znalazła poparcie władz prowincji, które widziały w niej możliwość aktywizacji gospodarczej regionu. Wyrazem tego poparcia stały się plany rozbudowy portu w Świnoujściu. Szczecińskie koła kupieckie wystąpiły w 1818 r. z inicjatywą powołania Towarzystwa Handlu Zachodnioindyjskiego, przewidując stworzenie w Szczecinie dużego ośrodka handlu kolonialnego. W tym celu zamierzano powołać w mieście spółkę akcyjną z kapitałem 600 tys. marek, zebranych drogą subskrypcji 400 akcji.

Przerastało to jednak możliwości finansowe Szczecina, w związku z czym, zgodnie ze statutem spółki, zwrócono się z propozycją współpracy finansowej i handlowej do firm Berlina, Wrocławia, a nawet Amsterdamu i Londynu. Inicjatywa szczecińska nie miała jednak szans powodzenia, zwłaszcza z uwagi na tradycyjne powiązania handlowe Wrocławia z Hamburgiem, który był na zapleczu dolnośląskim partnerem zdecydowanie atrakcyjniejszym od Szczecina. Bez rezultatu pozostała kolejna inicjatywa Szczecina z 1821 r. zakładająca powołanie konkretnej spółki kapitałowej dla handlu transatlantyckiego z udziałem kupiectwa wrocławskiego i berlińskiego¹⁷.

Szanse szczecińskiego handlu na ożywienie wymiany z zapleczem Śląska malały wraz z postępowaniem prac regulacyjnych na górnej Odrze i renowacją Kanału Miłoradzkiego, które umożliwiały ekspansję Hamburga na tym spornym polu¹⁸.

Fascynacja wymianą z Ameryką była zjawiskiem właściwym dla burżuazji przemysłowej i handlowej całych Niemiec w latach 20. i 30. XIX w. Na zapleczu pruskich portów bałtyckich łączono ją z wiarą w przezwycięzenie przewlekłego kryzysu rolnego, który kładł się cieniem na handlu morskim Szczecina, Gdańska i Królewca, zmniejszając ich możliwości eksportowe¹⁹.

¹⁷ W. Stępiński: op. cit., s. 56-57

¹⁸ K. Piotrowski: op. cit., s. 57

¹⁹ J. Stanielewicz: Związki handlowe..., s. 35 i n.

W takich warunkach, przy gotowości inwestycyjnej szczecińskiego kupiectwa wspieranej przez prowincjonalną biurokrację, władze pruskie przyznały w 1822 r. Szczecinowi strefę wolnocłową, która miała odegrać ważną rolę w ożywieniu wymiany transatlantyckiej. Nadzieje te wygasły wraz z brakiem zgody władz na zabudowę wymienionej strefy magazynami i spichrzami, co było skutkiem nacisku sfer wojskowych widzących w tym osłabienie funkcji strategiczno-wojskowych szczecińskiej twierdzy²⁰.

Brak szerszego poparcia władz pruskich dla programu kół gospodarczych Szczecina i rozwoju wymiany z krajami amerykańskim wywoływał liczne protesty miejscowego kupiectwa i zachodniopomorskiego junkierstwa, wyrażane na sejmikach prowincjonalnych oraz w licznych petycjach czy memoriałach adresowanych do władz. Wskazywano w nich, że eksport przetworów i surowców rolnych, w tym spirytusu, wełny i mąki, do Ameryki mógłby złagodzić skutki kryzysu rolnego na zapleczu portu szczecińskiego, wywołanego angielskimi cłami zbożowymi²¹.

Barierą rozwoju handlu transatlantyckiego pruskich miast portowych było niedostosowanie miejscowej żeglugi do rejsów oceanicznych. Pod względem technicznym w żegludze bałtyckiej posługiwano się żaglowcami dostosowanymi do przewozów drewna i zboża, co zapewniało niskie stawki w porównaniu z żeglugą oceaniczną. Ze względu na przeznaczenie tych statków podczas ich budowy zwracano uwagę raczej na pojemność niż na inne walory eksploatacyjne, np. prędkość. Musiały to być statki stosunkowo pojemne, lecz jednocześnie – ze względu na płytkość portów bałtyckich – o niewielkim zanurzeniu. Z powyższych względów jednostki takie nie nadawały się do żeglugi oceanicznej, którą mogły uprawiać statki o solidnej konstrukcji, głębokim zanurzeniu i większej szybkości. W tym stanie rzeczy statki armatorów bałtyckich ograniczały zasięg swojej żeglugi prawie wyłącznie do Bałtyku i Morza Północnego²².

W stocznich pruskich miast bałtyckich budowano statki głównie dla miejscowych armatorów. Niewielki procent wodowanego tonażu stanowiły nowoczesne statki przeznaczone do rejsów oceanicznych, budowane według planów zagranicznych. Ceny oceanicznych żaglowców, których kadłuby pokrywano żelazną, niekiedy miedzianą lub cynkową blachą, były bardzo wysokie²³. Kupno takich drogich żaglowców przerastało najczęściej możliwości

²⁰ W. Stępiński: op. cit., s. 59

²¹ A. Wielopolski: Ustrój polityczny Pomorza Zachodniego w XIX w., Poznań 1965, s. 70 i n.

²² M. Peters: Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19 Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs, t. 2, Jena 1905, s. 34; A. Wielopolski: Zarys handlu i żeglugi bałtyckiej w XIX i na początku XX wieku, w: Zapiski Historyczne, t. XXXV- Rok 1970-z.2, s. 71

²³ A. Mielcarek: Rozwój floty..., s. 23, 40 – 41.

inwestycyjne miejscowych kupców, którzy łączyli funkcje handlowe z armatorskimi²⁴.

W tym stanie rzeczy wręcz absurdalny wydawał się memoriał sejmiku prowincjonalnego w Szczecinie z marca 1829 r. postulujący wybudowanie w miejscowych stocznich 100 nowych statków kosztem 3 mln marek. Przy ich pomocy zamierzano wyeliminować Hamburg z handlu pruskiego i zwielokrotnić wymianę transatlantycką. Jednocześnie szybki rozwój miejscowego przemysłu miał podnieść atrakcyjność eksportu lokalnego zaplecza Szczecina²⁵.

Dotychczasowe starania kół gospodarczych Szczecina, wspierane przez lokalne władze samorządowe, nie były w stanie zatrzymać ekspansji Hamburga w handlu transatlantyckim. Jej rezultatem stał się szybki spadek obrotów towarów kolonialnych w porcie szczecińskim, zwłaszcza kawy, która stanowiła ważną pozycję w imporcie Szczecina. O ile w 1820 r. wyładowano tu 20 975 cetnarów kawy, to w 1825 r. 11 799 cetnarów, a w 1833 r. już tylko 1396 cetnarów. Należy zaznaczyć, że $\frac{2}{3}$ kawy wyładowanej w 1833 r. w Szczecinie przywieziono z Hamburga.

Niekorzystne rezultaty w walce konkurencyjnej z Hamburgiem skłoniły kupiectwo szczecińskie do podjęcia bardziej skutecznych form akwizycji towarów eksportowych, co przy jednoczesnym wzroście importu z portów amerykańskich (przy niewielkim udziale statków szczecińskich) złagodziło skutki konkurencji zachodniego sąsiada. Wyładunek kawy w Szczecinie w 1840 r. osiągnął rekordowy poziom 29 318 cetnarów²⁶.

Początek lat 40. XIX w. był przełomem w kilkudziesięcioletnich zabiegach szczecińskich kół handlowych o zajęcie silniejszej pozycji na rynkach amerykańskich. Szczecin całkowicie zlekceważył możliwości ożywienia tej wymiany, jakie kryły się w przewozach emigrantów.

Wychodźstwo ludności z Europy do obu Ameryk zaważyło w decydującym stopniu na ożywieniu kontaktów Europy z Nowym Światem. Emigracja zamorska przyczyniła się do narodzin i szybkiego rozwoju pasażerskich linii transatlantyckich w portach zachodniej Europy, w tym w Bremie i Hamburgu. Porty te odegrały główną rolę w obsłudze europejskiej emigracji zamorskiej, co pozwoliło im osiągnąć prymat wśród największych portów kontynentu²⁷.

Przykładem portu, który oparł swój rozwój na przewozach emigrantów, była Brema. O ile Hamburg w latach 40. XIX w. był już wielkim centrum gospodarki morskiej Niemieckiego Związku Celnego i portem rangi europejskiej,

²⁴ Tamże, s. 95.

²⁵ W. Stępiński: op. cit., s.61.

²⁶ T. Schmidt: op. cit., s. 72, 104

²⁷ B. Drewniak : Emigracja z Pomorza Zachodniego 1816 – 1914, Poznań 1966, s. 84

o tyle potęga Bremy wyrosła niemal wyłącznie dzięki kontaktom z Ameryką, przy decydującym udziale ruchu emigracyjnego²⁸.

Saldo bilansu handlowego Niemiec z Ameryką Południową i Północną miało chronicznie ujemny charakter. Z Ameryki płynął do Niemiec szeroki strumień towarów kolonialnych: cukru, kawy, tytoniu i przypraw korzennych, a także surowce, głównie bawełna. Eksport z Niemiec, ograniczony słabością przemysłu niemieckiego, uzupełniali emigranci, których przewóz stał się dla towarzystw żeglugowych źródłem ogromnych dochodów.

Biorąc pod uwagę wysokie opłaty za karty okrętowe oraz przewóz bagażu (po 35–39 talarów od pasażera) i mnożąc je przez kilkadziesiąt tysięcy osób opuszczających corocznie Bremę i Hamburg, trzeba stwierdzić, że kasy przedsiębiorstw armatorskich obu miast wypełniały się kilkuset tysiącami talarów. Stały się one podstawą wielkich inwestycji okrętowych, które wysunęły tamtejszych armatorów na czoło światowych przewoźników morskich. Powstałe w 1847 r. towarzystwo okrętowe „Linie Hamburg–Ameryka” urosło wkrótce do rangi największego przedsiębiorstwa armatorskiego w świecie, rywalizując o palmę pierwszeństwa z powstałym kilka lat później bremeńskim „Północnoniemieckim Lloydem”²⁹.

Dominująca pozycja Bremy jako portu emigracyjnego w latach 30. i 40. XIX w. wynikała przede wszystkim z dogodnego położenia portu wobec głównych ośrodków emigracyjnych z Niemiec w tym okresie, którymi były zachodnie i południowe części kraju. Wzrost znaczenia Hamburga w obsłudze przewozów emigrantów w końcu lat 40. pozostawał w ścisłym związku z przesuwaniami się fali emigracyjnej z zachodu na wschód Niemiec. Dla wschodnich prowincji pruskich Hamburg był bliższy niż Brema, w związku z czym tańsze tam były również dojazdy kolejami, które od 1843 r. dotarły do Hamburga, a także Szczecina³⁰.

Do lat 40. kupiectwo Szczecina nie podejmowało żadnych kroków celem przeciwstawienia się hegemonii Bremy w wywozie emigrantów. Co więcej, w organie prasowym miejscowego kupiectwa „Boersen Nachrichten der Ostsee” ukazywały się do tego czasu ogłoszenia reklamowe towarzystw żeglugowych z Bremy i portów francuskich zachęcające do wyjazdu do Ameryki.

Zainteresowanie sfer kupieckich Szczecina możliwościami wywozu emigrantów rozpoczęło się dopiero w okresie wzmoczonej penetracji zaplecza portu szczecińskiego przez Bremę, która zaczęła wypierać stąd towary sprowadzane dotychczas przez Szczecin, głównie bawełnę i tytoń. Odkrycie prawidłowości, iż

²⁸ K. Wiedenfeldt: Die nordwesteuropaischen Welthaefen London - Liverpool - Hamburg- Bremen- Amsterdam- Rotterdam- Antwerpen - Havre in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Veroeffentlichungen des Instituts fuer Meereskunde und Geographischen Instituts an der Universitaet Berlin, Januar 1903, H. 3., s. 27

²⁹ K. Thies: Deutsche Schifffahrt und Schifffahrtspolitik der Gegenwart, Leipzig 1907, s. 43

³⁰ B. Drewniak: op. cit., s. 28

korzyści z przewozu emigrantów nie ograniczały się jedynie do zysków osiągniętych za sprzedaż kart okrętowych, ale kryły się za tym także ogromne korzyści z tytułu przewozu w rejsach powrotnych masy najbardziej atrakcyjnych towarów, nastąpiło w Szczecinie zbyt późno. Pozycja Bremy jako głównego przewoźnika emigrantów z Niemiec była już wówczas nienaruszalna.

W jednym tylko 1845 r. z Bremy wyjechało do Stanów Zjednoczonych na 146 statkach bremeńskich, 28 amerykańskich, 3 szwedzkich, 1 norweskim i 21 niemieckich 32 tys. osób. Ani jeden statek pruski nie partycypował w tym intratnym przedsięwzięciu. Biorąc pod uwagę fakt, iż w rejsach powrotnych z Ameryki do ładowni statków zajętych wcześniej przez emigrantów ładowano towar o wadze 7–7,5 tony w miejsce 2 osób w wymienionym roku dowieziono do Bremy ze Stanów Zjednoczonych 112 tys. towarów, głównie tytoniu, bawełny i ryżu. W rezultacie niektóre towary sprowadzane jeszcze pod koniec lat 30. do Szczecina bezpośrednio z Ameryki Północnej, w tym bawełna, były obecnie przywożone wyłącznie z Bremy i Hamburga lub portów angielskich³¹.

Spadek obrotów z Ameryką objął wszystkie porty pruskie. W 1845 r. weszło do nich łącznie 36 statków z Ameryki Północnej i 24 z Brazylii. Odpowiednie liczby dla Hamburga, który ustępował wówczas w kontaktach z Nowym Światem Bremie, wynosiły 78 i 176 statków³².

Bezradność kół gospodarczych Szczecina wobec nasilającej się konkurencji Bremy i Hamburga spowodowała, iż rozpoczęły one zakrojoną na szeroką skalę akcję antyemigracyjną z użyciem argumentów natury ogólnonarodowej. Wskazywano w nich m.in. na to, że emigranci z przemysłowych regionów Niemiec uczestniczyli w Stanach Zjednoczonych w tworzeniu nowych ośrodków przemysłowych konkurujących z przemysłem niemieckim na rynkach światowych, że wzrost emigracji pogłębia deficyt handlowy Niemiec ze Stanami Zjednoczonymi itd.

Obok tej argumentacji, kierowanej do władz pruskich, w Szczecinie publikowano liczne artykuły ostrzegające społeczeństwo przed smutnym losem emigrantów. W szczególności ponury sposób przedstawiano sytuację emigrantów niemieckich w Stanach Zjednoczonych.³³

Negatywny stosunek kół szczecińskich do emigracji nasilał się wraz z przesuwaniem się w drugiej połowie lat 40. fali wychodźstwa z Niemiec ku wschodowi, godząc w rejony objęte handlowymi wpływami Szczecina. Na wsi zachodniopomorskiej działali w tym czasie agenci werbunkowi towarzystw

³¹ BNO, 26.I.1938, nr 8, 18.III.1846, nr 40

³² BNO, 29.VI.1846, nr 52, 10.I.1848, nr 5

³³ BNO, 18.IV.1846, nr 40, 22.V.1846, nr 41, 1.VI.1846, nr 44

żeglugowych z Bremy i Hamburga, którzy namawiali ludzi do wyjazdu do Ameryki, otrzymując za każdego emigranta specjalną premię³⁴.

Wzrost wychodźstwa wiejskiego wywołał obawy szczecińskich kół handlowych, a zwłaszcza zachodniopomorskiego junkierstwa o przyszłość rolnictwa na bezpośrednim zaplecza portu szczecińskiego, wykazującego już wówczas pierwsze symptomy niedoboru rąk do pracy, który godził w towarową produkcję wielkich majątków.

W Szczecinie zaczęto propagować ideę kolonizacji wewnętrznej, domagając się ograniczenia wychodźstwa zamorskiego z Niemiec i skierowania nurtu emigracyjnego do wschodnich prowincji pruskich, zwłaszcza do słabo zaludnionych rejonów nadbałtyckich. Z ziemi dostarczanej przez majątki junkierskie i domeny państwowe zamierzano tworzyć przy pomocy kredytowej państwa niewielkie gospodarstwa chłopskie³⁵.

Wraz z otwarciem w 1846 r. portów brytyjskich dla nieskrępowanego importu zboża i uchylenia angielskich aktów nawigacyjnych wygasło zainteresowanie szczecińskich kół handlowych wymianą z Ameryką. Jako światowy dostawca wyrobów przemysłowych i węgla oraz potentat w handlu kolonialnym Anglia miała wielkie możliwości ekspansji na stojące u progu industrializacji zaplecze pruskich portów bałtyckich, stanowiąc jednocześnie obiekt szczególnego zainteresowania dla ich eksportu rolno-leśnego. Wymiana z Wielką Brytanią zmajoryzowała handel morski Szczecina i pozostałych pruskich portów bałtyckich.

Paradoksem był fakt, iż zerwanie kontaktów z Ameryką i silne związanie się handlu szczecińskiego z Anglią zaowocowało dużym importem do Szczecina towarów amerykańskich reeksportowanych przez porty brytyjskie. Aż do otwarcia Kanału Sueskiego w 1869 r. Londyn odgrywał rolę wielkiego europejskiego składu towarów kolonialnych rozprowadzanych na rynki środkowowschodniej Europy m.in. za pośrednictwem Szczecina, który dzięki rozbudowie sieci powiązań kolejowych znacznie rozszerzył krąg handlowego oddziaływania na swoim portowym zapleczu³⁶.

³⁴ H. Berghaus: Landbuch des Herzogthums Pommern und des Fuerstenthums Ruegen, B.V, Ab. I, s.175; B. Drewniak op. cit. s. 26

³⁵ BNO, 2.II.1846, nr 17, 27.II.1846, nr 18.

³⁶ J. Staniewicz: Rola portów..., s. 41 i n.; K. Piotrowski: op. cit., s. 106; A. Wielopolski: Zarys dziejów..., s. 63.

STRESZCZENIE

Recesja gospodarki światowej w latach 1815–1849 wywarła negatywny wpływ na sytuację handlu bałtyckiego. Utrudnieniem dla obrotów portu szczecińskiego stało się ponadto osłabienie obrotów handlowych z Wielką Brytanią, która odgrodziła się barierami celnymi od importu rolno-leśnego z rejonu Bałtyku. Sytuację miało poprawić nawiązanie bezpośrednich kontaktów handlowych Szczecina z Ameryką. Próba ta zakończyła się niepowodzeniem z uwagi na silną konkurencję Hamburga i Bremy. Zainteresowanie Szczecina handlem z Ameryką skończyło się w 1846 r., po powrocie Wielkiej Brytanii do liberalnej polityki handlowej. W rezultacie handel morski Szczecina związał się silnie z Wielką Brytanią.

SUMMARY

CITY OF SZCZECIN AND AMERICAN COMMERCIAL CONNECTIONS IN THE FIRST HALF OF THE 19TH CENTURY

The recession of the world's economy in the 1815 – 1849 made a negative impression on the situation of baltic trade. The difficultys for turnovers of the Szczecin's harbour were caused of the weak turnovers with Great Britain, which surrounded with a fence of custom barriers from an import from the region of Baltic. The situation was expected to improve with making a direct trade liaisons of Szczecin with America. That attempt failed because of the strong competition of Hamburg and Bremen. That attempts ended in 1846 after returning of Great Britain to more liberal trade policy. It infuenced that maritime trade of Szczecin was strongly connected with Great Britain.

Translated by Przemysław Stanielewicz