

Łukasiewicz, Juliusz

Zmiany kierunków szlaków handlowych w Królestwie Polskim w drugiej połowie XIX wieku

Przegląd Historyczny 64/4, 823-838

1973

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

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

JULIUSZ ŁUKASIEWICZ

Zmiany kierunków szlaków handlowych w Królestwie Polskim w drugiej połowie XIX wieku

1. W 1851 r. na ziemiach polskich powstała nowa sytuacja ekonomiczna. W tymże roku została zniesiona granica celna między Królestwem Polskim a Cesarstwem Rosyjskim i także granica między Galicją a obszarem celnym krajów węgierskich. Wcześniej, od 1834 r., istniał Niemiecki Związek Celny, który od 1842 r. objął właściwie całe Niemcy. Od początku 1847 r. do austriackiego obszaru celnego zostało włączone wolne miasto Kraków. Wydarzenia te zmieniały dotychczasowy układ rynków, zmieniały także zakres handlu wewnętrznego i zagranicznego na ziemiach polskich. W myśl współczesnej ekonomii handel wewnętrzny realizował obrót towarowy na obszarze celnym danego państwa, a handel zagraniczny stanowił wymianę towarów z partnerami mającymi stałą siedzibę poza granicą celną państwa. Tak więc z punktu widzenia ekonomicznego handel w poszczególnych dzielnicach ziem polskich stał się częścią handlu wewnętrznego państw zaborczych. Ukształtowane już w dużej mierze rynki dzielnicowe stawały się lokalnymi, regionalnymi rynkami kształtujących się rynków ogólnopaństwowych. Każdy z rynków ogólnopaństwowych składał się w tym czasie z wielu rynków regionalnych. W warunkach istnienia państw wielonarodowych, tworzących jeden obszar celny, nie było miejsca na rynki narodowe w polskim znaczeniu tego słowa. W miarę rozwoju stosunków kapitalistycznych, a w szczególności rozwoju produkcji towarowej, coraz silniejsza była tendencja dołączenia się rynków lokalnych w scentralizowany rynek ogólnopaństwowy. Coraz bardziej słabła autonomia rynków regionalnych, coraz wyraźniej stosunki wymienne na rynkach lokalnych kształtowały się pod wpływem rynków państwowych. Taka była rzeczywistość ekonomiczna tego okresu.

2. Tempo procesów integracyjnych było w dużej mierze uzależnione od polityki celnej poszczególnych państw. Właśnie od połowy XIX wieku rozpoczął się wyraźny zwrot od polityki protekcjonizmu do liberalizmu celnego. Rząd rosyjski rozpoczął politykę liberalizacji od 1851 r., dalsza obniżka taryfy celnej nastąpiła w 1857 r., a od 1869 r. weszła w życie taryfa o charakterze wybitnie liberalnym. W państwie austriackim obniżki taryf celnych następowały również w 1851, 1857 i 1868 r. Podobny proces w tym okresie dokonał się w państwie pruskim, gdzie w 1865 r. weszła w życie bardzo liberalna taryfa celna.

Taka polityka celna sprzyjała rozwojowi handlu zagranicznego, tworzyła dogodne warunki wzrostu wymiany handlowej między poszczególnymi częściami ziem polskich, hamowała proces likwidacji rynków dzielnicowych. Liberalna polityka celna nie przeszkadzała kształtowaniu się rynków państwowych. Państwa zaborcze nigdy nie przeszły do realizowania zasady zupełnie wolnego handlu. W państwie rosyjskim w latach

1851—1856 opłaty celne stanowiły aż ponad 24% wartości towarów importowanych, w latach 1857—1868 blisko 18%, a w latach 1869—1876 nawet prawie 13%¹.

Od końca lat siedemdziesiątych w polityce ekonomicznej państw zachodzących wzmagają się tendencje protekcyjnalistyczne. Rząd rosyjski z roku 1877 zaczyna podnosić stawki celne od towarów importowanych a w latach 1880—1891 wzrastają one właściwie corocznie. Taryfa celna z 1891 r. była już wyraźnie protekcyjna. Opłaty celne stanowiły wówczas 33% wartości towarów importowanych (zresztą już w latach 1885—1890 stanowiły one ponad 28%). Austro-Węgry przeszły do polityki protekcyjnalizmu celnego w 1878 r., podwyższając stawki celne także w 1882 i 1887 r. W Niemczech tendencje protekcyjnalistyczne zwyciężyły w 1880 r.; dalsze podnoszenie taryf nastąpiło w 1887 i 1903 r. Taka polityka stwarzała dogodny warunki dla procesu kształtowania się scentralizowanych rynków państwowych, dla likwidacji autonomii polskich rynków regionalnych.

3. Trzecim ważnym czynnikiem wpływającym w drugiej połowie XIX wieku na obrót towarowy, na kierunki wymiany handlowej i na szlaki handlowe był rozwój transportu kolejowego. Z każdym dziesięcioleciem wraz ze wzrostem długości linii kolejowych zwiększał się udział transportu kolejowego w ogólnym transporcie towarów. Przykładem może być handel zagraniczny odbywający się przez granice Królestwa Polskiego (por. tab. I)².

Jeszcze w latach 1858—1859 obroty towarowe z zagranicą dokonywały się głównie przez drogi wodne, jednak już w połowie lat siedemdziesiątych ponad 70% tych obrotów (pod względem wartości) dokonuje się przy pomocy transportu kolejowego, a w końcu badanego okresu udział ten dochodzi do 88%. Udział transportu wodnego spada do niecałych 52%.

Uderza znaczna różnica w tym względzie między eksportem a importem. W imporcie już w latach pięćdziesiątych transport kolejowy stanowi 44% wartości całego importu, a w połowie lat siedemdziesiątych udział ten przekracza 90%. Inne środki transportu od 1865 r. nie odgrywają w imporcie większej roli. Odmienna sytuacja była w eksporcie. Jeszcze w połowie lat siedemdziesiątych transport niekolejowy był większy niż kolejowy. Stan ten zmieniał się powoli i dopiero od początku XX wieku udział transportu kolejowego w wartości całego eksportu przekroczył 70%. Sytuację taką powodowała głównie różnica w gęstości sieci kolejowych poszczególnych częściach ziem polskich. W 1911 r. jeden kilometr linii kolejowych w Królestwie Polskim przypadał na ponad 36 km² powierzchni, gdy tymczasem w gub. grodzieńskiej na niecałe 28 km², w Galicji na 19 km², w Prusach Wschodnich i Zachodnich na niecałe 13 km², w prowincji poznańskiej na 11 km², w rej. opolskiej na 9 km² (w ziemiach zaboru pruskiego przeciętnie 11,5 km²)³. Na ziemiach zaboru prus-

¹ *Sbornik swiedenii po istorii i statistike wnieszniej torgowli Rossii* t. I, Petersburg 1902, s. XXI.

² *Gosudarstwiennaja wniesznaja torgowla Rossii* (za lata 1858, 1859); *Obzor wnieszniej torgowli Rossii* (za lata 1874—1913). Obejmuje obroty zagraniczne odbywające się przez granice celne Królestwa Polskiego z wyjątkiem komór celnych w Wierzbolowie, Grajewie i Boguszach, które prawie w całości nie obsługiwały Królestwa. Nie obejmuje tranzytu towarów zagranicznych, a także importu towarów, które zostały poddane kontroli celnej poza granicami Królestwa polskiego (głównie w Moskwie).

³ A. Krzyżanowski, K. Kumaniecki, *Statystyka Polski*, Kraków 1915, s. 254—258.

kiego transport towarów odbywał się już od lat sześćdziesiątych przede wszystkim kolejami, podobnie w Galicji od lat siedemdziesiątych.

W szczególności zmniejszało się w Królestwie Polskim znaczenie dróg wodnych. Już od połowy lat siedemdziesiątych drogi wodne miały mniejsze znaczenie w handlu zagranicznym niż lądowe, nawet w eksporcie towarów. Było to w dużej mierze wynikiem poprawy stanu dróg w Kró-

Tabela 1

HANDEL ZAGRANICZNY KRÓLESTWA POLSKIEGO WG ŚRODKÓW TRANSPORTU W LATACH 1858-1915
(ŚREDNIE ROCZNE)

Eksport	W tysiącach rubli				W %		
	wodą	drogami	kolejami	łącznie	wodą	drogami	kolejami
1858/59	5 805	3 373	2 388	11 566	50,2	29,2	20,6
1874/76	11 811	11 702	22 061	45 574	25,9	25,7	48,4
1877/83	13 578	14 227	13 465	66 450	20,7	21,4	57,9
1884/93	8 009	9 979	37 504	55 492	14,5	18,0	67,5
1894/1903	8 829	12 558	46 393	67 780	13,0	18,5	68,5
1904/13	11 200	19 002	94 487	124 689	9,0	15,2	75,8
Import							
1858/59	3 620	3 161	5 353	12 134	29,8	26,1	44,1
1874/76	2 208	3 417	55 055	60 680	3,7	5,6	90,7
1877/83	3 340	3 442	73 154	79 936	4,2	4,3	91,5
1884/93	3 830	1 959	64 577	70 336	5,4	2,8	91,8
1894/1903	3 716	3 235	112 825	119 776	3,1	2,7	94,2
1904/13	4 114	5 586	196 901	206 601	2,0	2,7	95,3
Obroty							
1857/59	9 425	6 534	7 741	23 700	39,8	27,6	32,6
1874/76	14 019	15 119	77 116	106 254	13,2	14,2	72,6
1877/83	17 098	17 669	11 619	146 386	11,7	12,1	76,2
1884/93	11 839	11 938	102 081	125 858	9,4	9,5	81,1
1894/1903	12 545	15 793	159 218	187 556	6,7	8,4	84,9
1904/13	15 314	34 588	291 388	331 290	4,6	7,4	88,0

lestwie Polskim, przy równoczesnym zaniechaniu troski o drogi wodne. Stąd też przy ogólnym znacznym wzroście obrotów w handlu zagranicznym, szczytowe obroty na drogach wodnych przypadają na lata 1879—1880. Natomiast największe obroty drogami lądowymi były w latach 1911—1913, chociaż i one wykazują stałą tendencję względnego spadku w stosunku do całości obrotów.

Tak więc głównymi szlakami handlowymi na terenie Królestwa Polskiego od drugiej połowy lat sześćdziesiątych stają się linie kolejowe, traci swe dawne pierwszorzędne znaczenie Wisła.

4. Wszystkie trzy wymienione czynniki wpływały zasadniczo na kierunki szlaków transportowych przebiegających przez Królestwo Polskie i na kierunki wymiany handlowej Królestwa. Nie jest moim zamiarem dokonywać obliczeń wielkości i wartości handlu zagranicznego Królestwa Polskiego z poszczególnymi krajami Europy. Jest to zadanie właściwie

nie do wykonania⁴. Eksport i import dokonywany przez granice Królestwa Polskiego może być natomiast bardzo istotnym wskaźnikiem przebiegu głównych szlaków handlowych i tylko ogólną orientacją w kierunku handlu zagranicznego Królestwa (por. tab. 2)⁵.

Tabela 2

ZASADNICZE KIERUNKI HANDLU ZAGRANICZNEGO NA TERENIE KRÓLESTWA POLSKIEGO W LATACH 1856—1913 (ŚREDNIE ROCZNE)

Eksport	W tys. rb				W %		
	Północ	Zachód	Południe	łącznie	Północ	Zachód	Południe
1858/59	6 255	2 660	3 072	11 987	52,2	22,2	25,6
1874/76	21 728	21 159	3 791	46 678	46,6	45,3	8,1
1877/83	38 226	23 428	6 713	68 367	55,9	34,3	9,8
1884/93	32 212	17 901	7 092	57 205	56,3	31,3	12,4
1894/1903	36 198	22 076	9 694	67 968	53,3	32,4	14,3
1904/08	42 897	34 192	16 521	93 610	45,8	36,5	17,7
1909/13	65 144	67 659	24 171	156 975	41,5	43,1	15,4
Import							
1858/59	2 298	2 482	7 776	12 556	18,3	19,8	61,9
1874/76	49 036	8 655	13 916	71 607	68,5	12,1	19,4
1877/83	65 142	15 307	16 811	97 260	67,8	15,7	17,3
1884/93	47 631	20 824	13 330	81 785	58,2	25,5	16,3
1894/1903	77 808	36 063	19 941	133 813	58,2	26,9	14,9
1904/08	81 476	51 601	16 752	149 830	54,4	34,4	11,2
1909/13	125 135	143 426	24 201	292 762	42,6	49,0	8,3
Obroty							
1858/59	8 553	5 142	10 848	24 543	34,9	20,9	44,2
1874/76	70 764	29 814	17 707	118 285	59,8	25,2	15,0
1877/83	103 368	28 735	23 524	165 627	62,4	23,4	14,2
1884/93	79 843	38 725	20 422	138 990	57,4	27,9	14,7
1894/1903	114 006	58 139	29 635	201 780	56,5	28,8	14,7
1094/08	124 373	85 793	33 273	243 440	51,1	35,2	13,7
1909/13	190 279	211 085	48 372	449 737	42,3	46,9	10,8

⁴ Nie oznacza to, iż badania handlu zagranicznego Królestwa Polskiego nie są potrzebne. Wymagają one wielkiego wkładu pracy i nie mogą być wykonane przez indywidualnego badacza, aczkolwiek każda próba jest pożyteczna, jak tego dowiódł A. Jeżierski, *Handel zagraniczny Królestwa Polskiego, 1815—1914*, Warszawa 1967. Por. J. Łukasiewicz, *O handlu zewnętrznym Królestwa Polskiego*, PH LIX, 1968, z. 2, s. 307—316.

⁵ Źródła tabeli 2 jak w przyp. 2. Dane obejmują zasadniczo wszelkie obroty zagraniczne wraz z tranzytem, z wyjątkiem komór celnych wymienionych w przyp. 2. Ze względu na brak danych za lata 1874, 1879 i 1882 uwzględniono tylko import towarów oclonych na terenie Królestwa Polskiego. Do 1882 r. włącznie w obrótach punktów celnych podawano jedynie wartość towarów poddanych kontroli celnej, a nie wartość towarów rzeczywiście przewiezionych przez granice Królestwa. Różnica była zawarta w danych o obrótach komór wewnętrznych, tzw. składowych, które mieściły się m.in. w Moskwie, Rydze, Charkowie (później w Kijowie), a także w Warszawie. Czasem nie podawano kierunków, z którego przybywały towary oclone w Warszawie, stąd też dla lat 1874, 1879 i 1882 dla importu, a dla lat 1874—1882 dla eksportu wielkości przypadające na komory w Aleksandrowie, Sosnowcu i Granicy interpolowano (dla eksportu były to wielkości, szczególnie dla lat 1874—1876 i 1878—

W latach pięćdziesiątych główny kierunek szlaków handlowych był wyraźnie południkowy: import szedł z południa, eksport na północ. Głównymi importowymi komorami celnymi była Granica, Zawichost, eksport szedł przez Nieszawę.

W połowie lat siedemdziesiątych było już inaczej. Zdecydowanie zmniejsza się znaczenie importu z południa. Traci całkowicie znaczenie import przez Zawichost, który staje się tylko punktem tranzytowym. Początkowo — do 1881 r. — z południa nadal przywożono więcej niż z zachodu, lecz później południowy kierunek importu, traci coraz bardziej na znaczeniu. Natomiast w latach siedemdziesiątych zdecydowanie przeważa import z północy. Największą komorą importową staje się wyraźnie Aleksandrów. Kierunek północny w eksporcie przeważa natomiast do końca XIX wieku. Charakterystyczny był bardzo znaczny wzrost w latach siedemdziesiątych eksportu na zachód, przy stosunkowo wielkim spadku eksportu na południe. Natomiast od 1877 r. eksport na południe systematycznie wzrasta. Tak więc przez ostatnie trzydzieści lat XIX wieku zarówno eksport szedł na północ, jak też import pochodził z północy; na kierunek ten przypadało około 60% obrotów zagranicznych, przy czym rola importu z północy była większa, niż eksportu na północ. Na drugim miejscu utrzymywał się kierunek zachodni, którego rola była coraz większa, równocześnie stale większa była rola eksportu na zachód niż importu z zachodu. Najmniejsze obroty, przy tendencji malejącej, miały miejsce na kierunku południowym, przy czym zmniejszało się tylko znaczenie importu z południa, podczas gdy rola eksportu na południe stale wzrasta, chociaż ciągle import był na tym kierunku większy niż eksport.

W ostatnich latach przed I wojną światową następuje zmiana zarówno w eksporcie, jak zwłaszcza w imporcie: na pierwsze miejsce wysuwa się kierunek zachodni a zmniejsza się znaczenie obrotów na kierunku północnym. Stale najmniejsze są obroty na granicy południowej Królestwa Polskiego. Dokonuje się wyraźna zmiana struktury obrotów: nadal maleje rola importu z południa, a wzrastający eksport na południe uzyskuje wyraźnie większe znaczenie niż import z tego kierunku.

Równocześnie ze zmianą kierunków obrotów w handlu zagranicznym na terenie Królestwa Polskiego oraz uzyskaniem dominacji przez transport kolejowy zmienia się uszeregowanie głównych punktów przesyłania towarów w handlu zagranicznym. W latach 1858/59 punktem najwyższych obrotów (wraz z tranzytami) była Nieszawa (głównie eksport), na drugim miejscu znajdowała się Granica (przede wszystkim import). Dominacja tych dwóch komór celnych była wyraźna. Na trzecim miejscu uplasował się Zawichost (głównie import). Znacznie mniejsze były obroty dalszych komór: Szczypiorna (głównie import ze Śląska) oraz Michałowic (handel z Krakowem). Układ ten potwierdza jeszcze raz dobitnie kierunek południe-północ w handlu Królestwa Polskiego (por. tab. 3) ⁶.

79 stosunkowo niewielkie). Od 1883 r. oficjalne wydawnictwa podają już obie wielkości, tj. wartość towarów poddanych kontroli celnej i wartości towarów przewiezionych. Nie zauważył tego A. Jezierski, stąd m.in. otrzymał wielki wzrost importu w 1883 r.

⁶ Wartości w tab. 3 obliczono łącznie z wszelkimi tranzytami, jak wyjaśniono w przyp. 5. Oprócz tego dodatkowo oszacowano tranzyt zagraniczny przez Nieszawę i Zawichost w latach 1897—1908 według danych ilościowych zawartych w *Obzor unieszniej trgovli* (za lata 1897—1904) i *Statistycznej Sbornik Ministerstva Putiej Sšobščezemia* t. XCVI, s. 21—22, t. CVIII, s. 167—168, t. CXI, s. 215 (dane za lata 1905—1908).

Tabela 3

OBROTY NAJWIĘKSZYCH KOMÓR CELNYCH KRÓLESTWA POLSKIEGO W TYS. RB W LATACH 1858—1913

Komora celna	1858/59	1874/76	1877/83	1884/93	1894/1903	1904/08	1099/13
Mława	0,0	0,2	15,1	17,9	24,1	33,4	53,4
Nieszawa	7,4	12,7	16,9	11,6	12,6	14,8	14,0
Aleksandrów	—	52,7	63,6	46,6	74,2	71,7	115,0
Szczypiorno	1,4	2,0	2,4	1,4	1,7	23,9	119,6
Herby	0,1	0,1	0,1	0,4	4,0	9,0	18,2
Sosnowiec	—	18,7	25,4	30,9	44,6	43,4	60,6
Granica	6,9	12,6	17,2	16,4	26,3	29,1	42,2
Zawichost	2,4	0,9	1,8	1,1	1,4	1,2	1,0

Już od lat siedemdziesiątych jest inaczej. Największe obroty uzyskuje zdecydowanie komora w Aleksandrowie, która ustępuje komorze w Szczypiornie dopiero tuż przed I wojną światową. Drugą co do wielkości obrotów stała się komora celna w Sosnowcu, która przed I wojną spada na trzecie miejsce. Obroty w Nieszawie w latach siedemdziesiątych stały na trzecim miejscu, zaś przed I wojną na miejscu siódmym, ustępując nawet komorze w Herbach. Zawichost (głównie tranzyt) już w latach siedemdziesiątych spada do drugorzędnych komór (por. tab. 4).

Tabela 4

NAJWIĘKSZE EKSPORTOWE KOMORY CELNE W KRÓLESTWIE POLSKIM W LATACH 1858—1913

W mln rb	1858/59	1874/76	1877/83	1884/93	1894/1903	1904/08	1099/13
Mława	0,0	0,2	9,8	11,1	11,6	14,4	27,0
Nieszawa	5,9	11,0	14,0	8,0	9,2	12,0	8,7
Aleksandrów	—	5,9	7,2	9,8	13,0	13,2	22,4
Szczypiorno	0,4	0,9	1,4	0,7	0,6	4,9	33,8
Sosnowiec	—	12,0	12,2	11,8	14,6	21,3	23,9
Granica	2,1	1,1	3,5	5,0	7,2	12,9	19,0

W eksporcie właściwie aż do 1882 r. włącznie największą komorą celną była Nieszawa, później Sosnowiec, a od 1910 r. Szczypiorno. Nieszawa utrzymuje ważne znaczenie w eksporcie do 1907 r. włącznie. Ważnymi punktami wywozowymi były także Aleksandrów i Mława. W eksporcie nie widać jednak dominacji jakiegoś miejsca. Zwiększa się tylko ich liczba. Początkowo głównymi punktami eksportu były Nieszawa i Granica, w końcu lat sześćdziesiątych dochodzi do nich Sosnowiec i Aleksandrów, do końca lat siedemdziesiątych Mława, od 1907 r. — Szczypiorno (por. tab. 5).

W imporcie do końca lat sześćdziesiątych dominacja przywozów przez Aleksandrów była bardzo wyraźna, dopiero od 1907 r. rośnie bardzo szybko import przez Szczypiorno.

Znając przebieg linii kolejowych można stwierdzić, że w ostatnich trzydziestu latach XIX wieku i na początku XX wieku głównym szlakiem transportowym i handlowym przebiegającym przez Królestwo Polskie, był szlak Gdańsk — Aleksandrów — Warszawa — Brześć — Moskwa. Warszawa była wielkim węzłem także innych ważnych szlaków handlowych w kierunku Górnego Śląska, Petersburga i Kijowa. Wkrótce

Tabela 5

NAJWIĘKSZE IMPORTOWE KOMORY CELNE W KRÓLESTWIE POLSKIM W LATACH 1858—1913

W mln rb	1858/59	1874/76	1877/83	1884/93	1894/1903	1904/08	1909/13
Mława	0,0	0,0	5,2	6,8	12,6	19,0	26,4
Nieszawa	1,6	1,6	2,9	3,6	3,4	2,8	4,9
Aleksandrów	—	46,8	56,4	36,8	61,2	58,5	92,6
Szczypiorno	1,1	1,1	1,0	0,7	1,1	19,0	85,9
Herby	0,1	0,1	0,1	0,3	3,8	8,6	17,2
Sosnowiec	—	6,7	13,2	19,2	29,9	22,1	36,8
Granica	4,8	11,5	13,7	11,4	19,1	16,2	23,2
Zawichost	2,4	0,9	1,8	1,1	1,3	1,1	0,9

przed I wojną nabrał bardzo ważnego znaczenia także szlak handlowy Ostrów Wlkp. (z Berlina, Wrocławia, czy Lipska) — Kalisz (Szczypiorno) — Warszawa i stąd do Moskwy przez Brześć.

5. Wraz ze zmianą szlaków handlowych nastąpił wielki ilościowy wzrost zagranicznej wymiany towarowej w rezultacie rozwoju ekonomicznego, rozwoju międzynarodowego podziału pracy i ulepszenia środków transportowych. W latach 1909—1913 wartość zagranicznych obrotów na terenie Królestwa Polskiego była blisko czterokrotnie większa (przy uwzględnieniu ruchu cen), przy czym eksport wzrósł ponad 3,5 raza, a import czterokrotnie (por. tab. 6) ⁷.

Tabela 6

DYNAMIKA WZROSTU OBROTÓW HANDLOWYCH NA TERENIE KRÓLESTWA POLSKIEGO W LATACH 1858—1913

Wskaźniki	1858/59	1874/76	1877/83	1884/93	1894/1903	1904/08	1909/13
W cenach bież.							
eksport	26	100	146	123	146	200	336
import	18	100	136	114	187	209	409
obroty	21	100	140	118	171	206	380
W cenach stałych							
eksport	38	100	171	158	188	227	366
import	18	100	169	155	206	228	299
obroty	25	100	169	156	214	228	391
Ceny							
art. eksportu	67	100	85	77	77	88	92
art. importu	98	100	80	74	82	92	102
łącznie	83	100	83	76	80	90	97

⁷ Indeks cen artykułów został oparty na cenach w złocie według wyliczeń Siegla. Zastosowano średnią arytmetyczną cen 45 artykułów, przy czym dla zmniejszenia zniekształceń podwojono wagę indeksu cen pszenicy, żyta, wełny, drewna i żelaza. W indeksie grupowym cen artykułów eksportowych znalazły się ceny 27 artykułów rolnych i przemysłu spożywczo-rolnego, co gwarantuje właściwie pełną prawidłowość tego indeksu. W indeksie grupowym cen artykułów importu znalazły się ceny tylko 18 towarów przemysłowych (wraz z wełną), herbaty i ryżu. Brak cen dotyczących tkanin i maszyn, co zmniejsza prawidłowość indeksu. Ogólny indeks cen jest średnią arytmetyczną dwóch indeksów grupowych. Por. B. Siegel, *Ceny w Warszawie w latach 1816—1914*, Poznań 1949.

Na wzrost obrotów wpłynął nie tylko rozwój handlu zagranicznego Królestwa Polskiego, lecz także znaczny wzrost tranzytu, szczególnie z Rosji do Niemiec i Austrii oraz odwrotnie. Początkowo rozwijał się także tranzyt z południa na północ i odwrotnie. Do dawnego tranzytu Wisłą (z Zawichosta do Nieszawy) doszedł tranzyt Bugiem z komory w Dołhobyczu, a także tranzyt z Mazur przez komorę we wsi Wincenta (koło Kolna) Pisą, Narwią i Wisłą do Nieszawy. Wodą spławiano tratwami prawie wyłącznie drewno. W niektórych okresach (np. w latach 1883—1892) pewnego znaczenia nabral tranzyt kolejowy. Przewożono śledzie z północy przez Aleksandrów i Mławę do Rumunii czy wschodniej Galicji (przez Radziwiłłów), z Galicji kierowano zboże przez Granicę i Mławę do Gdańska. Od 1893 r. tranzyt kolejowy właściwie upada, dopiero w 1910 r. zaczyna się niewielki wagowo, lecz bardzo cenny tranzyt kawioru z Persji przez Baku i Astrachań do Aleksandrowa i dalej. Właściwie tranzyt tracił z każdym dziesięcioleciem na znaczeniu (por. tab. 7) ⁸.

Tabela 7

TRANZYT ZAGRANICZNY PRZEZ KRÓLESTWO POLSKIE
W LATACH 1858—1913

Lata	tys. rb.	Lata	tys. rb.
1858/59	421	1885/94	1 736
1867/76	1 064	1895/905	1 548
1877/84	2 008	1909/13	1 401

Wzrastał natomiast prawdopodobnie cały czas tranzyt do i z Rosji. Niestety nie posiadamy danych o pełnej jego wysokości. Odnosi się to w szczególności do eksportu Rosji przez Królestwo Polskie. Pewne wnioski możemy uzyskać z porównania wartości towarów importowanych przez punkty celne leżące na terenie Królestwa Polskiego z wartością towarów poddanych kontroli celnej na tym obszarze (por. tab. 8) ⁹.

Tabela 8

TRANZYT TOWARÓW IMPORTOWANYCH DO ROSJI
W LATACH 1875—1894

Lata	W tys. rb.	Lata	W tys. rb.
1875/77	13 878	1894/903	13 633
1878/83	24 870	1904/08	12 146
1884/93	9 789	1909/13	17 243

Powyższa tabela 8 ilustruje ten tranzyt. Nie obejmuje ona na pewno całego tranzytu towarów importowanych do Rosji, w szczególności zapewne nie uwzględnia importu na Ukrainę i Białoruś (na Ukrainie była tylko komora celna wewnętrzna w Charkowie o małych obrotach). Nie jest także pełna jej porównywalność, ponieważ coraz częściej towary

⁸ Olbrzymi był tranzyt w 1866 r., kiedy wyniósł aż 11,4 mln rb (wojna). Źródła tabeli jak w przyp. 2.

⁹ W tabeli 8 podano przeciętne roczne; w latach 1878—1883 przeciętna bez lat 1879 i 1882. Obliczono według *Obzorow wnieszniej torgowli*.

importowane poddawano kontroli celnej na samej granicy. W największej komorze celnej w Rosji w Moskwie w latach 1884—1903 poddano kontroli celnej towary wartości 69 mln rb, zaś w latach 1909—1913 wartości 105 mln¹⁰. Nie odpowiada to wielkiej dynamice wzrostu importu i na pewno tabela podaje w późniejszych latach dane stosunkowo zaniżone. Bliższe określenie dróg tego tranzytu znamy tylko z lat 1875—1881 (bez roku 1879). Widać z nich, że największy był tranzyt do Moskwy, szczególnie z Aleksandrowa, lecz także z Granicy i Sosnowca, zaś do Petersburga i Rygi szedł tranzyt wyłącznie z Granicy (por. tab. 9).

Tabela 9

TRANZYT TOWARÓW IMPORTOWANYCH DO ROSJI WG KIERUNKÓW W TYS. RB

Przeciętne roczne	Do Moskwy	Do Rygi	Do Petersburga	Łącznie
Z Aleksandrowa	11 382	—	—	11 382
Z Sosnowca	1 862	—	—	1 862
Z Granicy	4 661	93	2 038	6 792
Łącznie	17 905	93	2 038	20 036

Oprócz tego istniał niewzględniy w dotychczasowych wyliczeniach tranzyt „rosyjskich” towarów przez kraje zagraniczne. Był to bądź wywóz towarów z Królestwa Polskiego do Rosji, bądź przywóz z Rosji do Królestwa, bądź też wymiana towarowa poszczególnych rejonów Królestwa odbywająca się przez obce państwa. Była ona początkowo znaczna tylko w niektórych latach (1884, 1885, 1887 i 1890). Tak np. w 1884 r. z Sosnowca przez Galicję wywieziono na Ukrainę żelaza i cynku za ponad 500 tys. rb (przez komory w Wołoczyskach i Radziwiłłowie). W 1887 r. z Ukrainy przez Wołoczyska i Galicję przywieziono do Granicy wełnę surową za blisko 2 mln rb, podobny transport nastąpił w 1890 r. W 1885 r. z Aleksandrowa, Nieszawy i Sosnowca przewieziono przez Niemcy i Bałtyk towary wartości 220 tys. rb, a do Rygi za 150 tys. rb. W latach 1884 i 1885 znaczne transporty cukru szły z Kielecczyny przez Galicję (komora Baran) do Zagłębia Dąbrowskiego (Granica). Od 1889 r. wymiana taka nabiera pewnego stałego już charakteru. Z Zagłębia Dąbrowskiego przewozi się węgiel kamienny przez Modrzejów Przemszą i Wisłą do Igołomi, Sierosławic, Opatowca, Korczyna i Ratajów, czyli do południowej części Kielecczyny (od 8 do 13 tys. t rocznie). Z Krzeszowa, stale już przez San spławia się drzewo do Zawichosta, z Dobrzynia, Nieszawy i Aleksandrowa przez Niemcy cukier wędruje do Rygi, Tallina i Petersburga (w latach 1909—1912 średnio za blisko 900 tys. rb). Równocześnie sól z Libawy przez Bałtyk dochodzi do Nieszawy i Aleksandrowa (w latach 1909—1912 średnio za 160 tys. rb). Natomiast z Dobrzynia, Słupcy i Pызdr mąka żytnia przez tereny Poznańskiego trafia do Szczypiorna i Herb (przeciętnie za 350 tys. rb). Ogólna wartość takich transakcji w latach 1884—1890 wynosiła ponad 120 tys. rb, w 1905 r. — 1600 tys. rb (głównie cukier), a w latach 1909—1912 — 2550 tys. rb (głównie cukier oraz nafta od 1910 r. przewożona z Petersburga do Nieszawy).

Ożywił się też handel, a właściwie tylko eksport towarów z Królestwa Polskiego do Finlandii przez Bałtyk (wliczony do obrotów zagranicznych),

¹⁰ Przeciętne roczne; zamiast lat 1884—1893 podano przeciętną z lat 1883, 1884 i 1887—1893.

głównie przez Mławę, ale także Aleksandrów (cukier), Nieszawę i Dobrzyń. W latach 1905—1907 eksport ten przeciętnie wynosił 1830 tys., w latach 1908—1910 — 5200 tys., a w latach 1911—1913 — 3960 tys. rb.

6. W dotychczasowych rozważaniach nie uwzględniano obrotów na kierunku wschodnim. Brak granicy celnej między Cesarstwem a Królestwem uniemożliwia dokładne obliczenie obrotów na tym kierunku. Dla lat 1851—1870 jest to w ogóle niemożliwe, gdyż dla lat 1851—1863 nie mamy żadnych liczb dotyczących tych obrotów, a w latach 1864—1870 są tylko dane o przewozach linii kolejowej petersbursko-warszawskiej. W 1871 r. dochodzą dane o przewozach na linii warszawsko-terespolskiej, lecz dopiero od 1878 r., od kiedy mamy pełne dane także z linii kolejowej nadwiślańskiej, możemy mówić, że posiadamy mniej więcej pełny materiał o obrotach na kierunku wschodnim. Przy tym wszystkim dochodzą wątpliwości interpretacyjne. Dotychczasowe badania dały jeszcze niewiele: obliczenia obrotów handlowych Królestwa z Cesarstwem w latach 1874—1876 dokonane przez J. Poznańskiego, dla roku 1910 przez H. Tennenbauma oraz śmiałe, lecz kontrowersyjne obliczenia A. Jezierskiego. Według tych obliczeń w latach 1846—1850 obroty Królestwa z Rosją były stosunkowo niewielkie — wynosiły 25% ogólnych obrotów, przy czym stanowiły 16% w eksporcie Królestwa i niecałe 33% w imporcie. W latach 1874—1876 sytuacja była już inna — obroty z Rosją w handlu Królestwa Polskiego stanowiły ponad 37% (dokładnie 37,32, według A. Jezierskiego 36,7%), przy czym w eksporcie już blisko 46% (45,9, według Jezierskiego 44,6%), a w imporcie niecałe 29% (28,6, według Jezierskiego 28,3%), a więc mniej niż przed zniesieniem granicy celnej. Dane te oznaczałyby, że i w tym wypadku największy import do Królestwa miał miejsce z kierunku północnego, lecz największy eksport kierował się na wschód. W porównaniu z latami pięćdziesiątymi oś głównych szlaków handlowych zmieniła się więc całkowicie: z kierunku południowego, tzn. z południa na północ przeszła na kierunek północ-wschód. To twierdzenie opiera się na całkowicie wiarogodnych danych, czego niestety nie można powiedzieć o obliczeniach z lat następnych (por. tab. 10)¹¹.

Tabela 10

OBROTY HANDLOWE KRÓLESTWA POLSKIEGO W LATACH 1874—1876

W tys. rb	Eksport	Import	Obroty	Saldo
Całość	84 260	84 958	169 585	—698
Zagranica	45 574	60 680	106 254	—15 106
Rosja	38 686	24 278	63 331	+14 408
w %	45,9	28,6	37,3	—

W okresie późniejszym na pewno rola handlu ze wschodem rosła. Według A. Jezierskiego w 1890 r. zarówno w eksporcie, jak i w imporcie na kierunek wschodni przypada większość obrotów, w całości obrotów na handel z Rosją przypadałoby już ponad 69%, a w 1900 r. ponad 77%,

¹¹ Dane w tabeli 10 średnioroczne. Obroty z zagranicą według danych o kontroli celnej w granicach Królestwa, co dla tego okresu właściwie oznacza handel zagraniczny (por. wyżej przyp. 2). Dane o obrotach z Rosją według J. Poznańskiego, poprawione przez A. Jezierskiego. Por. J. Poznanski, *Proizwodielnyje sily Carstwa Polskiego*, S. Peterburg 1879; A. Jezierski, op. cit., s. 83, a także s. 81 (dla obliczeń o obrotach zagranicznych).

w tym w eksporcie aż 87⁰/₀, a w imporcie 65⁰/₀. Nie budzi wątpliwości przewaga wywozu na wschód, zwłaszcza jeżeli uwzględnimy tranzyt towarów zagranicznych przez Królestwo Polskie na wschód. Co do importu, to za lata 1894—1897 posiadamy szczegółowe materiały W. Żukowskiego uwzględniające jednak tylko artykuły rolne, surowce i półfabrykaty (tzn. dotyczące również całego przemysłu rolno-spożywczego, tytoniowego, materiałów budowlanych, garbarskiego, w dużej mierze chemicznego, drzewnego, oraz całego górnictwa). Dla wywozu z Królestwa jest to materiał wybitnie niepełny, dla przywozu bardzo reprezentatywny — właściwie nie uwzględnia tylko przywozu tkanin. Według tych materiałów wartość przywozu w 1895 r. wynosiła 97,2 mln rb, gdy tymczasem A. Jezierski obliczył go na 184,6 mln, tj. blisko dwukrotnie wyżej. Tej różnicy nie mógł wyrównać przywóz gotowych wyrobów przemysłowych. W tym samym roku wartość importu z zagranicy poddanego kontroli celnej w Królestwie wynosiła ponad 119 mln rb. Można więc stwierdzić, że w ostatnim dziesięcioleciu XIX w. głównym kierunkiem wywozu stał się już kierunek wschodni, lecz wartość tego wywozu stała się większa niż wartość importu z pozostałych kierunków chyba dopiero w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych (por. tab. 11) ¹².

Tabela 11

IMPORT KRÓLESTWA POLSKIEGO W LATACH 1894—1897

W tys. rb	1894	1895	1896	1897
Zagranica	119,6	119,4	117,8	109,1
Rosja	95,7	97,2	109,9	128,6

W początkach XX wieku przewaga wywozu na wschód jeszcze bardziej wzmacnia się. W 1910 r. wartość wywozu w tym kierunku wynosi minimum 431 mln rb (maximum 512 mln rb); natomiast wartość eksportu w innych kierunkach — maximum 127 mln (minimum 72 mln). Tak więc wywóz na wschód wynosił minimum 77⁰/₀, a prawdopodobnie nawet 85⁰/₀ całego wywozu Królestwa Polskiego. Inna była sytuacja w przywozie. Wartość przywozu z Cesarstwa wynosiła minimum 330 mln (maximum 341 mln), natomiast importu z zagranicy — maximum 285 mln (minimum 207 mln). Przywóz z Cesarstwa stanowił więc od niecałych 54⁰/₀ do 62⁰/₀ całego przywozu do Królestwa (por. tab. 12) ¹³.

¹² Dane w tabeli 11 na pewno nie są w pełni porównywalne: przywóz z Rosji na pewno zaniżony, a import z zagranicy zawyżony (część towarów poddanych kontroli celnej w Królestwie Polskim szła na pewno dalej na wschód). Tym niemniej na pewno szacunki A. Jezierskiego wartości przywozu z Rosji są zawyżone. Tak np. podaje on wartość przewozu wyrobów tytoniowych w 1895 r. na 23,4 mln rb, gdy Żukowski obliczył go na 10,9 mln, co do bawełny A. Jezierski dla 1895 r. podaje 13,7 mln, Żukowski zaś 8,3 mln, w 1900 r. A. Jezierski 17,7 mln, Żukowski 10,8 mln. Por. A. Jezierski, op. cit., s. 150—151; W. Żukowski, *Bilans handlowy guberni Królestwa Polskiego* cz. I—III, Warszawa 1901—1904 (obliczenia ogólne własne). Por. także przyp. 2.

¹³ W obrotach minimalnych posłużono się danymi H. Tennenbauma (tzw. część wyjaśniona) zwiększonymi o wartości obrotu artykułami roślinnymi (zboża, strączkowe, nasiona) i młynarskimi, który Tennenbaum uwzględnił tylko w bilansie (wartość tego obrotu obliczono na podstawie danych ilościowych). Obroty maksymalne — zagraniczne — według kontroli celnej jak w tabeli 2. Obroty maksymalne z Cesarstwem według Tennenbauma, tzw. część wyjaśniona plus część niewyjaśniona plus obroty artykułami roślinnymi i młynarskimi. Por. *Bilans handlowy Królestwa Polskiego*, oprac. pod kier. H. Tennenbauma, Warszawa 1916, s. 2, 12, 395; A. Jezierski, op. cit., s. 151, 192.

Tabela 12

OBROTY KRÓLESTWA POLSKIEGO W 1910 R.

W ml rb.	Eksport			Import			Obroty		
	zagr.	Ros.	razem	zagr.	Ros.	razem	zagr.	Ros.	razem
A. Je- zierski	105	515	620	292	301	593	397	816	1213
Mini- malne	72	431	504	207	330	537	279	761	1040
Maksy- malne	127	512	639	285	341	626	412	853	1265
Przeciętnie	100	471	571	246	336	582	346	811	1153
tj. %	17,5	82,5	100	42,3	57,7	100	30,0	70,0	100

Tak więc w niespełna pół wieku nastąpiła całkowita zmiana kierunków handlu zagranicznego Królestwa Polskiego. W 1910 r. na obroty z Rosją przypada około 70% całości obrotów handlowych Królestwa. Dwie cechy charakterystyczne są przy tym widoczne. Po pierwsze z kierunków wywozu z Królestwa widać, że stało się ono integralną częścią rynku ogólnopaństwowego, uzyskało wyraźne miejsce w podziale pracy w państwie carskim. W przywozie dominuje także kierunek wschodni, lecz jego przewaga nie jest wyraźna, co jednak nie przeczy twierdzeniu zawartemu w poprzednim zdaniu — całe państwo rosyjskie musiało sprowadzać gotowe wyroby przemysłowe — wynikało to z ekonomicznej struktury państwa. Drugim interesującym zjawiskiem był proces zmniejszania się od pierwszych lat XX wieku udziału handlu z Rosją w ogólnych obrotach Królestwa Polskiego. Według szacunków A. Jezińskiego w latach 1905—1910 udział obrotów z Rosją zmniejszył się z 77% do 67% ogólnych obrotów handlowych, przy czym szczególnie zmalała rola importu z Rosją — z 66% do 51%, lecz zmniejszało się, chociaż nieznacznie, znaczenie eksportu do Rosji (już od 1900 r.) — z 87% do 83%. Liczby te nie są na pewno dokładne, lecz całkowicie porównywalne. Wskazuje na to również porównanie wzrostów obrotów z zagranicą i na kierunku wschodnim. Wartość obrotów z zagranicą w latach 1897—1910 wzrosła o 132% (eksport o 85%, import o 162%), natomiast obroty półfabrykatami, surowcami i artykułami rolnymi (w rozumieniu Żukowskiego) w handlu z Rosją wzrosły tylko o 68% (wywozu o 53%, przywozu o 73%)¹⁴. Jak się wydaje, autonomiczność rynku Królestwa Polskiego w latach poprzedzających I wojnę światową zaczęła pomału odradzać się.

Pewne osłabienie wschodniego kierunku handlu (szczególnie w przywozie) odpowiadało wzrostowi roli kierunku zachodniego. Ukształtował się więc równoleżnikowy kierunek głównych szlaków handlowych na terenach ziem polskich. Był to układ nierówny, gdyż obroty ze wschodem przeważały zdecydowanie nad kierunkiem zachodnim, jednak ukierunkowanie było jasne — towary transportowane były przeważnie z zachodu na wschód.

¹⁴ Wartość obrotów z Rosją obliczono sumując odpowiednie rubryki w zestawieniach H. Tennenbauma i W. Żukowskiego. Naturalnie w przypadku eksportu do Rosji porównanie jest tylko orientacyjne. W obrotach zagranicznych handel Królestwa w rozumieniu wyjaśnionym w przyp. 2.

7. W świetle wyżej przedstawionych danych staje się jasne, że w końcu XIX wieku osłabły ekonomiczne związki między Królestwem Polskim a ziemiami znajdującymi się pod zaborem pruskim i austriackim. Dla dokładniejszej analizy tego problemu celowe wydaje się zbadanie handlu przygranicznego, który najlepiej odbijał codzienne związki handlowe. Dla tego celu służyć dobrze mogą obroty niekolejowych punktów celnych, przy wyłączeniu również obrotów dokonywanych przez Nieszawę (por. tab. 13)¹⁵.

Tabela 13

OBROTY ZAGRANICZNE NIEKOLEJOWYCH PUNKTÓW CELNYCH W LATACH 1958—1913

Lata	Eksport	Import	Obroty	Indeks	Ceny stałe
1858/59	3 742	5 234	8 976	51	62
1874/76	13 446	4 006	17 452	100	100
1877/83	15 762	3 919	19 681	113	136
1884/93	11 170	2 171	13 241	76	101
1894/1903	13 663	3 522	17 185	98	123
1904/08	16 726	3 778	20 504	117	130
1909/13	24 133	8 115	32 288	185	190

Uderzające są trzy zjawiska. Po pierwsze bardzo znaczny był wzrost w okresie liberalizacji polityki celnej, przy czym wzrost ten dokonuje się tylko w eksporcie, natomiast import maleje w rezultacie całkowitego upadku importu z Galicji przez Zawichost. Po drugie począwszy od 1884 r. następuje znaczny spadek obrotów (szczególnie importu). Najniższy jego poziom przypada na lata 1888—1894. W tym okresie przygraniczna wymiana handlowa uległa wyraźnemu ograniczeniu. Po trzecie, w końcowym okresie przed I wojną światową następuje ponowne znaczne ożywienie kontaktów, szczególnie w zakresie importu. Potwierdza to analiza obrotów poszczególnych większych komór. Należały do nich na północy: przez cały okres Wincenta, od lat siedemdziesiątych także Zieluń, Dobrzyń i Lubicz. Na granicy zachodniej w skład tych komór wchodziły: Słupca, Pyzdry, Szczypiorno, Wieruszów, Praszka, Modrzejów; na południu: Michałowice, Baran (por. tab. 14)¹⁶.

Przy analizie obrotów 17 większych komór celnych, których obroty kiedykolwiek przekroczyły 0,5 mln rubli w 10 przypadkach największe obroty przypadały na lata 1909—1913 (m.in. nie wymienione komory w Raczkowie koło Suwałk i Sandomierzu), w dwóch na lata 1904—1908 (Piotrków Kujawski i Czeladź), w trzech na lata 1877—1883, a w dwóch na lata 1874—1876 (m.in. Pyzdry, które straciły całkowicie na znaczeniu wraz z upadkiem transportu na Warcie).

Przez cały czas duże znaczenie utrzymywała Słupca, leżąca na dawnych szlakach handlowych, które tu rozgałęziały się — jeden z Poznania przez Słupcę szedł do Piotrkowa Trybunalskiego, drugi z Poznania przez Słupcę i Łowicz do Warszawy. Podobnie było z Wieruszowem, który leżał na szlaku z Warszawy do Wrocławia. Utrzymywały swe znaczenie Michałowice, leżące na trakcie z Warszawy do Krakowa. Dopiero w początkach

¹⁵ W tabeli 13 przeciętne roczne (także bez Nieszawy).

¹⁶ Źródła tabeli 14 jak w przypisie 2. Obroty w Szczypiornie tylko na komorze niekolejowej, obroty komory w Tomaszowie obejmują także Podbęczec, który był komorą tylko eksportową.

Tabela 14

OBROTY NIEKTÓRYCH KOMÓR CELNYCH W MLN RB W LATACH 1858—1913

Lata	1858/59	1774/76	1877/83	1884/93	1894/1903	1904/08	1909/13
Wincenta	0,4	0,3	0,4	0,5	0,5	0,7	0,8
Zieluń	0,0	0,3	0,4	0,4	0,4	0,6	0,8
Dobrzyń	0,0	0,5	0,8	0,6	0,7	1,2	1,7
Lubicz	0,1	0,6	0,8	0,5	0,4	0,5	0,6
Słupca	0,7	1,2	2,4	1,6	2,0	2,0	3,0
Pyzdry	0,4	1,5	1,2	0,8	0,3	0,2	0,2
Szczypiorno	1,4	2,0	2,4	1,4	1,7	0,8	5,2
Wieruszów	0,5	0,9	1,2	0,9	1,3	1,2	1,4
Praszka	0,2	0,9	0,8	0,4	0,3	0,4	0,6
Modrzejów	0,3	0,2	0,1	0,6	1,2	1,6	2,7
Michałowice	0,9	1,2	1,3	0,6	0,4	0,5	0,7
Baran	0,3	0,8	0,9	0,6	0,5	0,5	0,7
Tomaszów	0,0	0,3	0,2	0,2	0,5	1,1	1,5

XX wieku odzyskały znaczenie Tomaszów i Bełzec, leżące na dawnym szlaku z Warszawy do Lwowa.

Rozwojowi kontaktów handlowych sprzyjało rozwijanie punktów celnych do granicy Królestwa. W 1858 r. było ich 48, w 1874 r. — 57, 1891 r. — 62, a w 1913 r. — 81. Korzystnie wpływała także rozwijająca się sieć linii kolejowych, które dochodziły do granic Królestwa ze wszystkich stron. W 1887 r. zbudowano linię kolejową ze Lwowa do Bełzca tuż przy samej granicy koło Tomaszowa, w tymże roku uruchomiono linię kolejową z Dębicy do Nabrzezia (naprzeciw Sandomierza), które w 1900 r. otrzymało połączenie z Przeworskiem. W 1906 r. uruchomiono linię kolejową z Tarnowa do Szczucina, naprzeciw którego rozwinęła się komora celna w Ratajach, a w 1899 r. z Krakowa do Kocmyrzowa naprzeciw komory Baran. W zaborze pruskim w 1892 r. zbudowano linię kolejową z Lublińca do Herb, w 1896 r. z Oleśna do Praszki, już w 1872 r. z Kępna do Podzamcza leżącego tuż koło Wieruszowa, w 1896 r. z Ostrowa do Skalmierzyc koło Szczypiorna, w 1888 r., z Wrześni do Strzałkowa koło Słupcy, w 1898 r. wąskotorową z Wrześni w pobliżu Pyzdr. Na północnym odcinku zbudowano w 1902 r. linię kolejową z Torunia do Lubicza, w 1900 r. z Kowalewa do Golubia, leżącego tuż koło Dobrzynia, a w 1908 r. z Pizsa do Wincenty. Po stronie Królestwa Polskiego powstała tylko jedna podobna linia — wąskotorowa linia połączyła w 1903 r. Częstochowę z Herbami. Mimo to budownictwo takie było czynnikiem sprzyjającym rozwojowi wymiany handlowej między poszczególnymi dzielnicami ziem polskich.

Tak więc stwierdzić można, że okres wolnego handlu dobrze wpłynął na rozwój ekonomicznych związków międzynarodowych, które mimo późniejszego osłabienia przetrwały, a w okresie tuż przed I wojną światową przeżywały nowy okres rozkwitu.

8. Rozważania powyższe nie rozwiązują zagadnienia. Zarysowują tylko główne problemy związane z wpływem warunków ogólnoeconomicznych na kształtowanie się nowej sieci szlaków handlowych na terenach Królestwa Polskiego. Uściślenie sformułowanych wniosków wymaga dalszych badań nad historią handlu na ziemiach polskich w latach 1851—1914, które dotychczas były bardzo zaniedbane.

ЮЛИУШ ЛУКАСЕВИЧ

ПЕРЕМНЫ НАПРАВЛЕНИЙ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ НА ПОЛЬСКИХ ЗЕМЛЯХ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

В 1851 г. на территории польских земель вызрела новая экономическая ситуация. Импразднение таможенных рубежей произошло между Королевством Польским и Российской империей а также между Галицией и территорией Венгрии. Тем самым все польские земли потеряли свою экономическую автономию и вошли в зону воздействия трех разных общегосударственных рынков. По мере развития капиталистических отношений все сильнее становилось стремление к хозяйственному разобщению польских земель при одновременном процессе интеграции в рамках централизованных общегосударственных рынков.

Темп этих интеграционных процессов был в значительной мере зависим от пошлинной политики отдельных государств. В начале, к исходу семидесятых годов преобладало стремление к таможенному либерализму, что создало благоприятные условия для товарообмена между польскими землями и тормозило процесс ликвидации областных рынков. Позже перевес взяла протекционистская политика, ведущая к ускорению экономической интеграции в рамках трех государств.

Решительное влияние на направления торгового обмена возимело развитие железнодорожного транспорта. В зарубежном товарообороте Королевства Польского в 1858—1859 годы на железнодорожный транспорт приходилось 32,6%, в 1904—1913 гг. — 88% (в импорте 95%, в экспорте 76%) обращения. Теряли на значении особенно водные пути (снижение с 40% до 4,6% товарооборотов).

В пятидесятые годы в Королевстве Польском главное направление торговых путей было меридианным: ввоз шел с юга, вывоз на север. Однако уже в семидесятые годы значение импорта с юга решительно падает, в особенности в пользу ввоза с севера. В течении последних 30 лет XIX в. в зарубежной торговле Королевства Польского так в экспорте как и в импорте перевес имело северное направление. В последние годы перед первой мировой войной наступает новая перемена. Так в экспорте, а особенно же в импорте на первое место выдвигается западное направление. Это перемещение подтверждается в размещении крупнейших пошлинных таможен. Первоначально наиболее крупный товарообмен сосредотачивался в Нешаве на Висле, затем в Александрове, и в конце в Щипёрне.

Одновременно наступил значительный подъем товарообмена с Российской империей. Уже в семидесятые годы экспорт на восток по размерам значительно превышает ввоз на север, похожая ситуация создается в девяностые годы в импорте. Происходит экономическая интеграция Королевства Польского с Российской империей. В начале XX века около 70% всего товарообмена Королевства приходится на торговлю с Империей, причем в вывозе даже 82%, в ввозе 58%.

Однако в последнее десятилетие до первой мировой войны наступает процесс снижения участия России в общем товарообороте Королевства, особенно в импорте. Следует принять, что автономность рынка Королевства Польского начала медленно возрождаться и его связи с другими польскими землями укреплялись. Ослабление восточного направления в привозе соотносилось с ростом значения западного направления. Таким образом сформировалось широкое направление главных торговых путей на территории польских земель: ввоз шел с запада, вывоз направлялся на восток.

Juliusz Łukasiewicz

LES CHANGEMENTS DES VOIES COMMERCIALES SUR LES TERRITOIRES
POLONAIS DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE

En 1851 la situation économique changea brusquement sur les territoires de la Pologne. Tous les droits de douane furent abolis entre le Royaume de Pologne et l'Empire russe, et également entre la Galicie et les espaces de l'empire des Habsbourg

appartement administrativement à la Hongrie. Par ce fait, les provinces polonaises perdirent leur autonomie économique et durent participer aux activités des marchés de trois Etats différents. A mesure que l'économie capitaliste se développait les tendances de désintégration économique des territoires polonais s'affirmaient ainsi que s'amorçait un processus d'intégration de ces territoires dans le cadre de marchés centralisés de la Russie, de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie.

La cadence de ces processus d'intégration dépendaient, dans une grande mesure, de la politique douanière de ces Etats. Jusqu'à vers 1880 cette politique était relativement libérale, ce qui créait des conditions favorables pour les échanges entre les diverses provinces de la Pologne et freinait la liquidation des marchés locaux. Plus tard, le protectionnisme accéléra le processus d'intégration des différents territoires polonais dans le cadre des puissances partageantes.

Le développement des chemins de fer eut une influence capitale sur les directions des voies commerciales. C'est ainsi que les échanges du Royaume de Pologne pour les années 1858—1859 se faisaient à 32,6% par voie ferrée, alors que ce même indice était de 88% entre 1904 et 1913 (95% d'importations et 76% d'exportations se faisant par voie ferrée). On doit souligner, pendant le même laps de temps, la perte de l'importance des voies fluviales qui transportaient environ 40% des échanges et qui n'en transportent plus, en 1904, que 4,6%.

Entre 1850 et 1860 la direction des échanges dans le Royaume de Pologne était axée du nord au sud: les importations arrivaient du midi et les exportations étaient acheminées vers le nord. Vingt ans après l'importance des importations du sud diminue sensiblement et ces importations arrivent maintenant, en majeure partie, du nord. Durant les dernières trente années du XIX^e siècle, le commerce extérieur du Royaume de Pologne va être dominé par la direction nord aussi bien dans l'exportation que dans l'importation. Au cours des années précédant immédiatement la Première Guerre Mondiale nous assistons à un nouveau changement. C'est la direction occidentale qui prime dans les exportations, mais surtout dans les marchandises importées. Cette évolution est confirmée par l'afflux des denrées aux postes de douane. Au début c'est à Nieszawa qu'on signale le passage du plus grand nombre de marchandises, ensuite c'est à Aleksandrów et, vers la fin de cette période, à Szczypiorno.

Simultanément on observe un accroissement considérable des échanges entre le Royaume de Pologne et l'Empire russe. A partir de 1870 déjà, les exportations vers l'est dépassent celles qui sont acheminées vers le nord. Vers 1890, ce même phénomène se reproduit pour les importations. L'intégration économique du Royaume avec l'Empire russe devient un fait accompli. Au début du XX^e siècle près de 70% des échanges du Royaume se font avec l'Empire russe (58% pour l'import et 82% pour l'export).

Cependant, au cours de la dernière décade précédant la Première Guerre Mondiale, la Russie diminue sa participation dans le commerce du Royaume, surtout en ce qui concerne les importations. Il semble que l'autonomie économique du Royaume est en train de renaître ainsi que ses liens économiques avec les autres provinces de la Pologne. Cette diminution des importations de l'est est, d'ailleurs, liée avec une augmentation de l'importance des échanges avec l'Europe occidentale. A la veille de la Guerre 1914—1918, les principales voies commerciales sur les territoires de la Pologne suivent les parallèles géographiques: les importations viennent de l'ouest et les exportations partent vers l'est.