

WERNER SCHELTJENS

## DIE KRISENHAFTEN AUSWIRKUNGEN DER TEILUNGEN POLENS AUF DIE STRUKTUR DES OSTSEEHANDELS, 1772–1846

Bislang wurden Fragen bezüglich der Teilungen Polens meist im Kontext soziologischer, politischer oder kultureller Forschung behandelt. Eine generelle Sicht ihrer ökonomischen Auswirkungen auf die Menschen, die annektierenden Mächte und auf Europa als Ganzes ist bisher nicht entwickelt worden. Führende Historiker der polnischen Geschichte, wie beispielsweise Jerzy Topolski, haben jedoch wiederholt angedeutet, dass die Teilungsmächte vor allem durch wirtschaftliche Motive vorangetrieben worden seien, was dann erst die historiografisch viel diskutierten sozialen, politischen und kulturellen Folgen nach sich zog.<sup>1</sup> Die weitgehenden ökonomischen Auswirkungen der Teilungen Polens zeigen sich darüber hinaus in der Historiographie der Wiedervereinigung Polens nach 1918 sowie in der Gegenwart.<sup>2</sup>

Da bisher lediglich begrenzte Aufmerksamkeit auf diese Gründe und die Langzeitauswirkungen der ökonomischen Strategien auf den früheren Doppelstaat mit seinen Einwohnern gerichtet wurde, möchte dieser Aufsatz zumindest einen Ansatz bieten, um diese Lücke zu schließen. Deswegen werden die Teilungen von 1772, 1793 und 1795 sowie die

---

<sup>1</sup> JERZY TOPOLSKI, *Gospodarka*, in: *Polska w epoce Oświecenia. Państwo – społeczeństwo – kultura*, hg. v. BOGUSŁAW LEŚNODORSKI, Warszawa 1971, S. 171-211, hier S. 209; zitiert nach ZBIGNIEW LANDAU / JERZY TOMASZEWSKI, *Wirtschaftsgeschichte Polens im 19. und 20. Jahrhundert* (ins Deutsche übertragen und hg. v. BERTHOLD PU-CHERT), Berlin 1986, S. 7 f.

<sup>2</sup> Vgl. dazu zum Beispiel folgende Studien: NIKOLAUS WOLF, *Endowment vs. Market Potential. What Explain the Relocation of Industry after the Polish Reunification in 1918?*, in: *Explorations in Economic History* 44 (2007), H. 1, S. 22-42; DERS., *Path Dependent Border Effects. The Case of Poland's Reunification (1918-1939)*, in: *Explorations in Economic History* 42 (2005), H. 3, S. 414-438; IRENA GROSFELD / EKATERINA ZHURAVSKAYA, *Persistent Effects of Empires. Evidence from the partitions of Poland*. PSE [Paris School of Economics] Working Papers 2013-05. 2013 <halshs-00795231>.

weiteren Entwicklungen des frühen 19. Jahrhunderts – einerseits die Schaffung des Herzogtums Warschau (1807 bis 1815) und andererseits die Gründung des sogenannten Königreichs Polen (1815 bis 1830) – aus einer maritimen Perspektive analysiert. Entlang der Küsten der ehemaligen *Rzeczpospolita* verursachten die Teilungen grundsätzliche Veränderungen, wobei die Auswirkungen der wirtschaftspolitischen Eingriffe Preußens und Russlands im Zentrum der Analyse stehen. Obwohl auch Hafenstädte wie etwa Danzig oder Königsberg betroffen waren, haben sich Historiker bislang hauptsächlich für die wirtschaftlich-geographische Entwicklung der Küstengebiete interessiert. Hier wird hingegen die Frage gestellt, welche Folgen die Teilungen sowie die damit verbundenen wirtschaftspolitischen Maßnahmen insgesamt auf die Struktur des Ostseehandels hatten. Im Fokus stehen dabei die Entwicklungen entlang der pommerschen, westpreußischen und ostpreußischen Gestade – besonders aber die Stadt Stettin.

### Historiographie

Die Geschichtsschreibung zur wirtschaftlichen Entwicklung der Ostseeküsten zwischen der ersten Teilung 1772 und der Eingliederung Krakaus ins Habsburgerreich 1846 lässt sich im Großen und Ganzen in drei Themenbereiche einordnen: erstens die Erfassung statistischer Quellen über den Handel und die Schifffahrt einzelner Häfen, zweitens die Analyse maritim-ökonomischer Entwicklungen in der Region Pommern sowie drittens die Betrachtung der Entwicklung der Ostseeküsten als Teil der preußischen Wirtschaftsgeschichte. Doch trotz der Vielzahl statistischer Auswertungen zu Handel und Schifffahrt einzelner Häfen<sup>3</sup> ist die Histo-

---

<sup>3</sup> Zum Beispiel: JERZY WIŚNIEWSKI, *Początki układu kapitalistycznego (1713–1805)*, in: *Dzieje Szczecina*, Bd. 2: *Wiek X–1805*, hg. v. GERARD LABUDA, Warszawa 1963, S. 418–649; RADOSŁAW GAZIŃSKI, *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, *Szczecin* 2000; ROLF STRAUBEL, *Stettin als Handelsplatz und wirtschaftlicher Vorort Pommerns im spätabolutistischen Preußen*, in: *Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ost-Deutschlands* 50 (2004), S. 131–190. Für einen Überblick von weiteren relevanten Publikationen bis 2000 vgl. GAZIŃSKI, *Handel*, S. 9–18. Zusätzlich sind auch folgende, durch eine breitere Perspektive gekennzeichnete Arbeiten beachtenswert: PAWEŁ KOZŁOWSKI, *Rekonstruktion der preussischen Handelsflotte sowie Probleme der Schifffahrt und Häfen der südlichen Ostseeküste 1793–1830*, Potsdam 1999; EDWARD WŁODARCZYK, *Die bahnbrechende Bedeutung des 19. Jahrhunderts für die Entwicklung der Seewirtschaft Pommerns (bis 1918)*, in: *Studia Maritima* 16 (2003), S. 157–179; DERS., *The Evolution of the Maritime Function of the 19<sup>th</sup> Century Pomeranian Port Towns*, in: *Studia Maritima* 24 (2011), S. 147–157.

riographie des Stettiner Handels vergleichsweise übersichtlich: Außer den Arbeiten von Jerzy Wiśniewski, Radosław Gaziński und Rolf Straubel sind die ausführlichen Aufsätze von Theodor Schmidt, Martin Wehrmann und Heinz Hinkel die einzigen grundlegenden Werke für das 18. und die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts.<sup>4</sup> Manchmal werden auch ältere, zeitgenössisch publizierte Materialien genutzt. Ein gegenwärtiger Versuch, die Schifffahrtsstatistiken für Stettin zu überprüfen, zeigt sowohl die Vielfalt an vorhandenen Angaben als auch die beschränkten Erkenntnismöglichkeiten, die solche summarischen Daten dem Forscher bieten.<sup>5</sup> Die Häufigkeit von Schiffsbewegungen bleibt oft die einzige Variable.<sup>6</sup> Auf deren Basis lassen sich aber zumindest Zeitreihen erstellen, aus denen man auf die Entwicklung einzelner Häfen schließen kann.<sup>7</sup>

Nennenswert sind in dieser Hinsicht die Arbeiten von Edward Włodarczyk, die sich mit der Region *Pomorze* und deren maritim-ökonomischer Entwicklung als Teil Preußens befassen.<sup>8</sup> Obwohl Włodarczyk im Grunde genommen eine qualitative Analyse unternimmt, worin die Häufigkeit von Schiffsbewegungen nur eine illustrierende Rolle spielt, beschreibt er überzeugend, dass die kleinen Häfen im Oderdelta, wie etwa Anklam, Alt- und Neuwarp (polnisch: Nowe Warpno), Wollin (polnisch:

---

<sup>4</sup> THEODOR SCHMIDT, Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins, in: Baltische Studien 19 (1863), H. 2, S. 1-100; DERS., Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins, in: Baltische Studien 20 (1864), H. 1, S. 165-273; DERS., Beiträge zur Geschichte des Stettiner Handels. Die Stettiner Schifffahrt unter Friedrich dem Großen, in: Baltische Studien 21 (1866), H. 2, S. 168-236; DERS., Zur Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins. Fortsetzung. Der Handel unter Friedrich Wilhelm II, in: Baltische Studien 25 (1875), H. 2, S. 1-160; MARTIN WEHRMANN, Geschichte der Stadt Stettin, Stettin 1911; HEINZ HINKEL, Schiffsbestand und Schiffer in den Häfen Pommerns, sowie Angaben über die Fischerei im 18. Jahrhundert (nach Johann Christian Brandes), in: Baltische Studien 53 (1967), S. 71-82.

<sup>5</sup> MICHAŁ KNITTER, Verifizierung von Schifffahrtsstatistiken des Stettiner Hafens in der zweiten Hälfte des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts, in: Studia Maritima 25 (2012), S. 23-50.

<sup>6</sup> Ebd., S. 28.

<sup>7</sup> Klassisch sind die Studien, basierend auf der tabellarischen Darstellung der dänischen Sundregistern; vgl. NINA BANG / KNUD KORST, Tabeller over Skibsfart og Varentransport gennem Øresund 1497-1660, København 1906-1922. Weitere Beispiele sind: FRAUKE RÖHLK, Schifffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Niederlanden in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts, Wiesbaden 1973. Für ein gegenwärtiges Forschungsbeispiel, das im Grunde genommen auf der Häufigkeit der Schiffsbewegungen basiert: MAGNUS RESSEL, Swedisch Pomeranian Shipping in the Revolutionary Age (1776-1815), in: Forum Navale 68 (2012), S. 65-103.

<sup>8</sup> WŁODARCZYK, The Evolution, S. 147-157.

Wolin) und Cammin (gelegentlich auch Kammin, polnisch: Kamień Pomorski) in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts unterschiedlichen Entwicklungen unterlagen. Während die am Ostrand gelegenen Häfen ihre Rolle in der Seeschifffahrt verloren, blieben die westlichen Orte auch im 19. Jahrhundert noch aktiv.<sup>9</sup>

Obwohl für eine grundsätzliche Erklärung dieses Phänomens nicht genügend Daten vorhanden sind, weist die Entwicklung deutlich auf die beherrschende Rolle Stettins hin, welche ab der Jahrhundertwende immer stärker wird. Manchmal werden detaillierte Übersichten von transportierten Gütervolumina angeführt, wie etwa in den Statistiken des Güterverkehrs Danzigs von Czesław Biernat, in den statistischen Angaben zum Import und Export Stettins von Gaziński oder in Straubels ausführlichen deskriptiven Analysen des Stettiner Handels im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert, welche auf den von Hugo Rachel publizierten statistischen Quellen basieren.<sup>10</sup>

Eine allgemeine Bewertung von Transportvolumina bleibt jedoch fast unmöglich, da Maße und Gewichte normalerweise nicht berücksichtigt werden, obwohl hier Wertangaben gelegentlich Auskunft bieten können. Die Erstellung von Zeitreihen, basierend auf der Häufigkeit von Schiffsbewegungen, erfolgt in der Regel auf Kosten der räumlichen Perspektive, während die Erstellung von Kreuztabellen, die auf nicht-standardisierten Volumina beruhen, oft auf Kosten der zeitlichen Perspektive stattfindet.<sup>11</sup> Bei Kreuztabellen können zudem nur zwei Variablen erfasst werden: eine in Spalten und eine in Reihen. Da die Komplexität der Güterregistrierungen in frühneuzeitlichen Quellen das Hochrechnen von einzelnen Angaben nicht ermöglicht, ist der Forscher gezwungen, zwischen den relevanten Variablen eine Auswahl zu treffen, meistens zugunsten der Güter- und Ortsangaben, viel seltener zugunsten der zeitlichen Perspektive. Dazu kommt, dass die meisten Quellen nur einen kurzen Zeitraum berücksichtigen, wobei eher selten sowohl die Periode vor den napoleo-

---

<sup>9</sup> Ebd., S. 148.

<sup>10</sup> Zum Beispiel: CZESŁAW BIERNAT, *Statystyka obrotu towarowego Gdańska w latach 1651–1815*, Warszawa 1962; HUGO RACHEL, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Preußens 1740–1786*, Bd. 3, Berlin 1928, S. 491–519; weitere Titel sind bei KNITTER, Verifizierung (Anm. 5) erhältlich.

<sup>11</sup> WERNER SCHELTJENS, Maße und Gewichte. Konvertierungsmöglichkeiten am Beispiel der Sundzollregister, in: *Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert)*, hg. v. PETER RAUSCHER / ADREA SERLES, Innsbruck u. a. 2015, S. 455–479.

nischen Kriegen als auch die nach dem Wiener Kongress ins Blickfeld rückt.<sup>12</sup>

Eine breitere geographische Perspektive bieten Studien zur preußischen Ökonomie im 18. und 19. Jahrhundert, wobei ein wirtschaftspolitischer Fokus oft dominierend ist. Das Ausmaß und die quantitative Darstellung zentraler Variablen wie Urbanisierung, demografische Entwicklung, Gewerbeproduktion oder gutswirtschaftliche Erträge stehen vergleichsweise weniger im Zentrum. Oft ist die 1772 gegründete preußische Seehandlung der Ausgangspunkt, vor allem aber werden ihre gewerblichen Tätigkeiten und ihr Einfluss auf die (frühe) Industrialisierung Preußens berücksichtigt.<sup>13</sup> Die Küsten, mit Ausnahme der großen Häfen,<sup>14</sup> geraten weniger ins Blickfeld als die industrialisierenden, ländlichen Regionen, obwohl dazu eine regional und lokal geprägte Historiographie vorhanden ist.<sup>15</sup>

Auffällig ist, dass der Ostseeraum in der Forschung hauptsächlich als eine Art Binnensee begriffen wird, der für den internationalen Handel schlechte Voraussetzungen bot und im Vergleich mit den Nordseehäfen Bremen und Hamburg nicht konkurrenzfähig war.<sup>16</sup> In einer solchen Interpretation spiegelt sich das traditionelle Bild von der Verlagerung des internationalen Handels an die atlantischen Küsten wider. Gleichzeitig wird aber die Bedeutung des über den dänischen Sund laufenden Zugangs zur globalen Ökonomie für den gesamten zentral- und osteuropäischen Wirtschaftsraum stark unterschätzt.

---

<sup>12</sup> Straubel berücksichtigt die Periode bis 1806. Gaziński's repräsentative Arbeiten berücksichtigen auch meistens die Periode bis 1806. Biernat führt bis 1815 laufende Statistiken für Danzigs Export auf. Dem gegenüber steht Radtkes Monographie zur Seehandlung, die erst 1820 einsetzt: WOLFGANG RADTKE, *Die preußische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung*, Berlin 1981.

<sup>13</sup> ROLF STRAUBEL, *Carl August von Struensee. Preußische Wirtschafts- und Finanzpolitik im ministeriellen Kräftespiel (1786–1804/06)*, Potsdam 1999, S. 225–284.

<sup>14</sup> Für die großen Häfen, vor allem Danzig, in bestimmtem Maß auch Stettin, steht eine umfangreiche Literatur zur Verfügung, die aber einen starken Fokus auf das Zeitalter bis 1806 zeigt und viel weniger auf die weitere Entwicklung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eingeht.

<sup>15</sup> Vgl. dazu zum Beispiel die bibliographischen Übersichten in „Bibliografia Pomorza Zachodniego. Piśmiennictwo krajowe“ sowie in „Bibliografia Pomorza Zachodniego. Piśmiennictwo zagraniczne“.

<sup>16</sup> RADTKE, *Die preußische Seehandlung*, S. 250 f.

## Quellen und Methode

Die dänischen Sundregister sind die Unterlagen des Zolls, der beim dänischen König von allen Schiffen, welche den Sund passierten, erhoben wurde. Die Register werden im dänischen Nationalarchiv aufbewahrt. Sie umfassen fast 700 Zollbücher mit Einträgen zwischen 1497 und 1857, die etwa 1,8 Millionen Durchfahrten erfassen. Eine fast ununterbrochene Serie erstreckt sich über den Zeitraum von 1574 bis 1857. Für jede individuelle Durchfahrt, östlich oder westlich, sind der Name des Schiffers, seine Heimat, sein Abfahrtshafen und – ab 1669 – sein Bestimmungshafen, die Ladung und die geschuldeten Zölle verzeichnet. Im Rahmen des Projektes *Sound Toll Registers Online* (STRO, [www.soundtoll.nl](http://www.soundtoll.nl)) wurde von 2009 bis 2013 eine elektronische Datenbank der gesamten Aufstellungen für den Zeitraum von 1633 bis 1857 realisiert. Diese Datenbank beinhaltet in Form eines Verzeichnisses von Varianten und Standardformen erste Ansätze zur Metrologie und Produktnomenklatur, jedoch kam es noch nicht zur Standardisierung von Maßen, Gewichten und Produkten. Im Rahmen einer Publikation von Import- und Exportstatistiken der wichtigsten Häfen im Ostseeraum zwischen 1670 und 1850 wurde aber eine Konvertierung unternommen,<sup>17</sup> die uns jetzt in die Lage versetzt, das in der Historiographie verfestigte Bild der Küsten nach den Teilungen Polens zu ergänzen und manchmal zu korrigieren.

Die dänischen Sundregister sind aus drei Gründen von Vorteil in der nachfolgenden Analyse: Erstens bieten sie nicht nur eine maritime Perspektive, sondern erlauben es, Globalisierungsprozesse im internationalen Handel und der Schifffahrt am Vorabend der Moderne zu erkennen. Zweitens ermöglichen die Daten dank ihrer detaillierten und fast vollständigen Fassung einen Gesamtblick auf die Ostseeküsten nach den Teilungen, womit die bisher auf die lokale Ebene beschränkte Darstellung zumindest teilweise erweitert werden kann. Drittens sind die dänischen Sundregister besonders für den oben genannten Zweck dieses Aufsatzes geeignet, weil sie sowohl die internationale Güterströme zwischen Ostsee, Nordsee und Atlantik beinhalten, als auch einen einzigartigen Blick auf die Transporteure – also die Schiffer – ermöglichen, die diese in die Tat umsetzten. In diesem Kontext sind die Angaben über die Herkunft der Schiffer von besonderer Bedeutung, weil sie die notwendigen Grundlagen für die Analyse eines bislang immer noch viel zu wenig erforschten Wirtschaftszweiges darstellen: des maritimen Transportdienstleistungsge-

---

<sup>17</sup> Diese Konvertierung ist Teil des Habilitationsvorhabens des Verfassers.

schäfts. Im Folgenden wird versucht, den Strukturwandel im Ostseehandel quantitativ darzustellen sowie die wichtigsten Umbrüche zu identifizieren. Dabei beschränkt sich die Analyse hauptsächlich auf die strukturellen Umbrüche im internationalen Güterverkehr Stettins, wobei seine Entwicklung mit jener des Danziger Hafens verglichen wird. Daran anschließend bleibt die Untersuchung der wirtschaftspolitisch begründeten Konkurrenz der Oderschifffahrt mit dem Güterverkehr auf der Elbe im kontrastierenden Vergleich von Hamburger und Lübecker Häfen mit dem Güterverkehr Stettins ein wichtiges Desiderat.

Die Untersuchung stellt die Entwicklung des internationalen maritimen Warenverkehrs über Stettin zwischen 1772 und 1846 quantitativ dar. Dabei wird ein Vergleich mit den wichtigsten Konkurrenten Stettins in der Ostsee unternommen: Danzig, Königsberg und Pillau (russisch: Baltijsk). Weil strukturelle Änderungen im Güterverkehr fast für jedes Produkt unter anderen Bedingungen stattfanden, ist ihre vollständige Bearbeitung im Rahmen eines Aufsatzes leider nicht möglich. Die Analyse beschränkt sich daher auf den Import der überseeischen Waren Kaffee, Zucker, Tee, Mandeln und Rosinen einerseits, und auf den Export von Weizen, Gerste und Roggen andererseits. Zusätzlich wird auf die Entwicklung maritimer Transportdienstleistungen als „neuem“ Zweig in der Wirtschaft Preußens eingegangen.

## Export

Der baltische Getreideexport, der sich seit den letzten Dekaden des 17. Jahrhunderts in einer strukturellen Krise befand, erlebte gerade in den 1760ern unter dem Einfluss des Bevölkerungswachstums in Westeuropa seinen ersten Aufschwung seit fast hundert Jahren.<sup>18</sup> In der zweiten Hälfte der 1760er wurde von Danzig dreimal so viel Getreide exportiert wie zehn Jahre zuvor (siehe Abbildung 1). Auch in Königsberg, Memel (litauisch: Klaipėda) und Pillau lässt sich eine ähnliche Entwicklung feststellen, während Stettin immerhin ein unregelmäßiger Teilnehmer an den Getreideexporten blieb. Der Aufschwung war kurzfristig, weil Preußen zur Zeit der ersten Teilung einen Wirtschaftskrieg gegen Danzig auslöste, um Polen im internationalen Güterverkehr möglichst stark zu behindern.<sup>19</sup> In

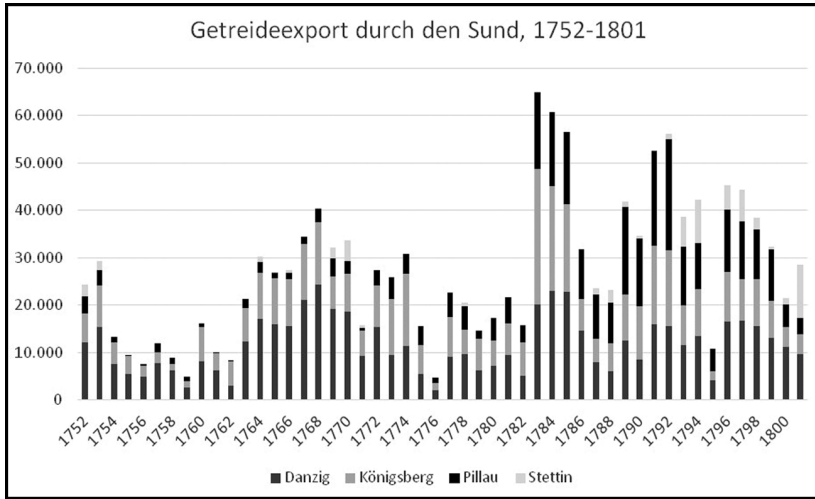
---

<sup>18</sup> MILJA VAN TIELHOF, *The „Mother of all Trades“. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16<sup>th</sup> to the Early 19<sup>th</sup> Century*, Leiden 2002.

<sup>19</sup> RACHEL, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik*, S. 397-409, 459-487.

den ersten Jahren nach 1772 wurden zuerst die Städte Elbing und Bromberg (polnisch: Elbląg und Bydgoszcz) durch neue Zollverordnungen gegenüber Danzig bevorteilt.

Abbildung 1: Getreideexport durch den Sund 1752 bis 1801. Quelle: STRO.



Obwohl eine Interpretation der vorliegenden Daten sehr kompliziert ist und eine Vielfalt an lokalen, regionalen und internationalen wirtschaftspolitischen Entwicklungen berücksichtigen muss, lassen sich trotzdem anhand der zusammengefassten Exportzahlen einige grundlegende Tendenzen identifizieren: Zuerst entfaltete sich ein „Kampf gegen Danzig“,<sup>20</sup> der sowohl zollpolitische als auch infrastrukturelle Maßnahmen beinhaltete. In den Vorstädten Danzigs wurden neue Zollkammern eingerichtet,<sup>21</sup> der Transitzoll in Elbing aufgehoben „weil man ihn für den Handel Elbings über Pillau schädlich findet“<sup>22</sup> und in Bromberg ein Zoll angelegt, „der allerdings vernünftige Principien und Sätze haben muss, so dass diese Stadt alle denkbaren Vorteile gegen Danzig durch ihre Lage gewinnen kann.“<sup>23</sup>

<sup>20</sup> Nach ebd., S. 397-409; STRAUBEL, Stettin, S. 136.

<sup>21</sup> RACHEL, Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik, S. 398.

<sup>22</sup> Ebd., S. 397.

<sup>23</sup> Ebd., S. 407.



Der letzte Punkt steht in Zusammenhang mit infrastrukturellen Maßnahmen, die Preußen in den neuen Gebieten begann, wie dem Bau des Bromberger Kanals zwischen Drahe und Netze, der einen Wasserweg zwischen Weichsel und Oder schuf.<sup>24</sup> Später, 1783, wurde der Nogat – ein Nebenfluss der Weichsel – durch den Kraffohlkanal mit Elbing verbunden.<sup>25</sup>

Der Effekt dieser Maßnahmen lässt sich leicht zeigen. Das bevorzugte Elbing und die damit zusammenhängende Ausfuhr über Pillau führten in den 1770ern zu einem deutlichen Wachstum, wodurch der Getreideexport über Königsberg und Pillau den aus Danzig überholte. Gleichzeitig muss aber auch festgestellt werden, dass die Gesamtmenge in den ersten Jahren nach 1772 zurückging, unter anderem, weil die polnischen Händler ihre Vorräte so lange wie möglich zurückzuhalten versuchten.<sup>26</sup> Einen richtigen Aufschwung erlebten die Getreideexporte preußischer Städte erst in den frühen 1780ern, wobei auffällig ist, dass sie in allen in der Graphik verzeichneten Häfen stark anstiegen. Im Vergleich mit Königsberg und Pillau blieben Danzigs Zahlen aber stark zurück. Nach der zweiten Teilung Polens fanden weitere strukturelle Änderungen statt, die die Eingliederung Süddeutschlands in die preußische Wirtschaft verursachten. Mit dieser Region wurde ein Getreideüberschüsse produzierendes Gebiet erworben, das relativ gute Verkehrsverbindungen mit Stettin aufwies.<sup>27</sup> Zwischen 1793 und der Jahrhundertwende kamen etwa 5.000 Tonnen Getreide aus dieser Stadt durch den Sund. Ein erster Höhepunkt war 1801 erreicht, als Stettin 11.328 Tonnen Getreide ausfuhrte, was die Mengen von Danzig (9.699 Tonnen), Königsberg (4.168 Tonnen) und Pillau (3.553 Tonnen) deutlich überstieg.<sup>28</sup>

Während der ersten Jahre des 19. Jahrhunderts konnte sich diese Entwicklung infolge der napoleonischen Kriege nicht fortsetzen. Die Voraussetzungen für den internationalen Getreidehandel änderten sich fast jedes Jahr, zwischen 1802 und 1804 sogar mit günstigen Auswirkungen für Danzig (siehe Abbildung 2). Ab 1805 und bis 1813 befand sich der Getreide-

---

<sup>24</sup> Ebd., S. 406 f., 421 f.

<sup>25</sup> Ebd., S. 422.

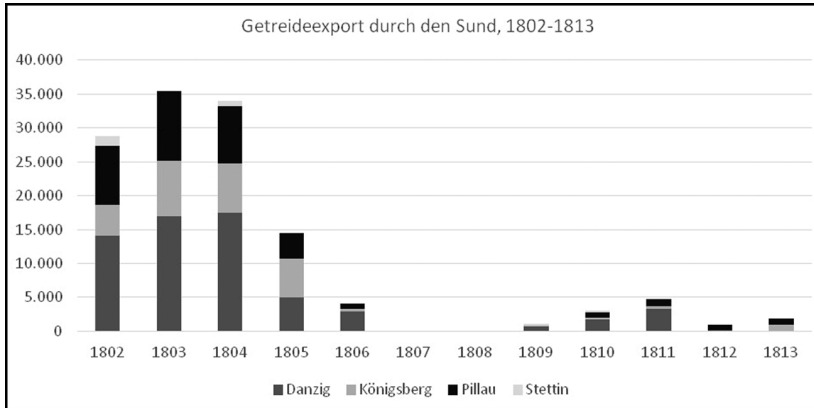
<sup>26</sup> Ebd., S. 401.

<sup>27</sup> STRAUBEL, Stettin, S. 133, 160.

<sup>28</sup> Dazu auch STRAUBEL, Carl August von Struensee, S. 112-127; STRAUBEL, Stettin, S. 140 f.

deexport offensichtlich in einer äußerst schwierigen Lage, die allerdings mit Napoleons Kontributionspolitik in Zusammenhang stand.<sup>29</sup>

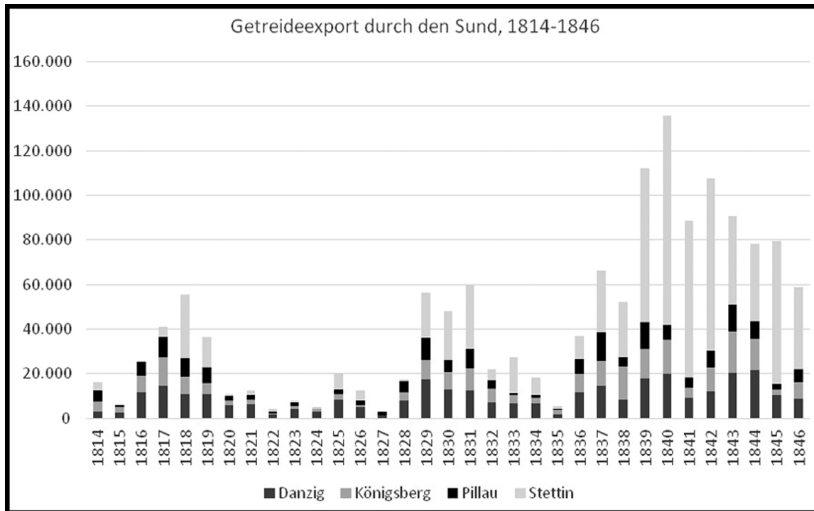
Abbildung 2: Getreideexport durch den Sund 1802 bis 1813. Quelle: STRO.



Erst 1814 änderte sich die Situation und der Getreideexport kam wieder im Schwung. Einen ersten Höhepunkt nach der napoleonischen Zeit erlebten die preußischen Getreideexporte 1816 bis 1819, als die Nachfrage in Westeuropa infolge des „Jahrs ohne Sommer“ 1816 und der Missernte 1817 sehr stark anstieg. 1816 und 1817 gelangte Getreide hauptsächlich aus Königsberg, Pillau und Danzig nach Westeuropa; 1818 und 1819 wurde das meiste Getreide aus Stettin exportiert (siehe Abbildung 3). Aber erst nach einer neuen langjährigen Krise in den 1820ern, einem kurzfristigen Aufschwung zwischen 1829 und 1831 und einem neuen Einbruch von 1832 bis 1836 setzte sich Stettin als der wichtigste Getreideexporthafen Preußens durch. Obwohl die wirtschaftliche Lage sich nicht nur für diese Stadt, sondern auch für Danzig, Königsberg und Pillau positiv entwickelte, lässt sich eine deutliche und grundsätzliche Divergenz zwischen Stettin einerseits und den anderen preußischen Häfen andererseits zeigen. Durchschnittlich wurden aus Stettin zwischen 1837 und 1846 etwa 53.000 Tonnen jährlich durch den Sund ausgeführt, während sich die Danziger, Königsberger und Pillauer Exporte auf 14.000, 11.000 und 7.600 Tonnen beschränkten.

<sup>29</sup> KARL WATZ, Napoleonische Kontributionspolitik: Die „preußischen Forderungen“ im Herzogtum Warschau, 1807–1813, in: FinanzArchiv / Public Finance Analysis 3 (1935), H. 4, S. 693-717.

Abbildung 3: Getreideexport durch den Sund 1814 bis 1846. Quelle: STRO.



Auf der einen Seite zeigte der schon ab 1772 geführte Kampf gegen Danzig seine Erfolge, auf der anderen Seite wirkte das einem weiteren Wachstum Königsbergs und Pillaus im 19. Jahrhundert entgegen. Wie lässt sich das erklären? Zuerst ist hier auf die preußischen Agrarreformen hinzuweisen, die schon in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts begonnen und durch die napoleonischen Kriege beschleunigt wurden.<sup>30</sup> In den 1820ern und 1830ern schufen unter anderem die Bauernbefreiung und die Einführung eines Hypothekenkreditsystems<sup>31</sup> weitere Grundlagen für „die Umgestaltung der traditionellen Wirtschaftsweise der Güter“. <sup>32</sup> Zweitens waren vermutlich infrastrukturelle Entwicklungen, die Verbreitung der Dampfschifffahrt sowie der beginnende Eisenbahnbau für Stettin – als „Vorort“ Berlins – vorteilhaft im Vergleich zu den anderen preußischen Hafenstädten.<sup>33</sup> Drittens spielte auch der Gegensatz von Tradition und Modernität in den internationalen Handelsbeziehungen Danziger und Königsberger beziehungsweise Stettiner Kaufleute eine Rolle.

<sup>30</sup> LANDAU / TOMASZEWSKI, Wirtschaftsgeschichte Polens, S. 15-18.

<sup>31</sup> Ebd., S. 16; RADTKE, Die preußische Seehandlung, S. 119-129.

<sup>32</sup> LANDAU / TOMASZEWSKI, Wirtschaftsgeschichte Polens, S. 18 f.

<sup>33</sup> RADTKE, Die preußische Seehandlung, S. 244-301.

Ein Vergleich der bevorzugten Routen des Getreideexports aus Danzig und Stettin zwischen 1793 und 1846 zeigt, dass die bis zum Ende des 18. Jahrhunderts wichtigste Getreideroute „Danzig-Amsterdam“ nie durch eine neue Spezialisierung ersetzt worden ist. Nach 1793 ist keine einzelne Strecke nachzuweisen, die für Danzig eine höhere Bedeutung hatte, ganz im Gegenteil: Relativ kleine Mengen Getreide (insgesamt 489.905 Tonnen) wurden im Zeitraum von 1793 bis 1846 von Danzig in insgesamt 238 verschiedene Orte in den Niederlanden (insgesamt mindestens elf Prozent, davon: Rotterdam vier Prozent, Amsterdam zwei Prozent), in Großbritannien (insgesamt mindestens 37 Prozent, davon: Liverpool drei Prozent, Newcastle drei Prozent, London zwei Prozent, Grangemouth zwei Prozent, Hull zwei Prozent) und Norwegen (insgesamt mindestens zwölf Prozent, davon: Bergen drei Prozent, Stavanger zwei Prozent, Trondheim zwei Prozent) exportiert. Keiner von diesen Bestimmungshäfen hatte einen Anteil von mehr als vier Prozent. Ganz anders verhielt es sich mit den Stettiner Exporten, die durch ein hohes Maß an Spezialisierung gekennzeichnet waren. Nicht nur wurde zwischen 1793 und 1846 deutlich mehr Getreide durch den Sund verschifft (insgesamt 766.373 Tonnen), dieses war auch viel stärker auf einzelne Städte in Großbritannien (insgesamt mindestens 71 Prozent, davon: London 27 Prozent, Hull acht Prozent, Liverpool, Newcastle fünf Prozent, Leith vier Prozent), in den Niederlanden (insgesamt mindestens neun Prozent, davon: Amsterdam sieben Prozent, Rotterdam zwei Prozent) und in Norwegen (insgesamt mindestens sieben Prozent, davon: Bergen drei Prozent) konzentriert. Diese Ausrichtung auf Großbritannien, und dabei vor allem auf London, weist darauf hin, dass über Stettin – viel mehr als über Danzig – ein Anschluss an die damals am höchsten entwickelte Nation realisiert wurde. Man könnte in diesem Sinne Stettin sogar als „Vorort der Moderne“ in der preußischen Wirtschaft bezeichnen, während Danzig und andere preußische Städte sich nicht in dieser Lage befanden.

Zusammenfassend lässt sich die Entwicklung der preußischen Getreideexporte zwischen 1752 und 1846 als das Ergebnis einer Politik interpretieren, die sich zum Ziel setzte, die wirtschaftliche Entwicklung Polens mittels prohibitiven fiskalischen Maßnahmen so stark wie möglich zu beschränken. Im Gegensatz dazu fanden die mit dem preußischen Kernland vereinigten Gebiete weitgehende Unterstützung. In diesem Sinne war die Zerstückelung der Weichsel durch politische und wirtschaftliche Grenzen von großer Bedeutung.<sup>34</sup> Der Strom hörte auf, „die Verkehrsader

---

<sup>34</sup> LANDAU / TOMASZEWSKI, *Wirtschaftsgeschichte Polens*, S. 11.

zu sein, die die polnischen Gebiete mit dem Meer verband“.<sup>35</sup> Dass Stettin und nicht Königsberg einen zunehmend größeren Teil des Ostseehandels an sich zog, war den Verbindungen zu den Wachstumsregionen Schlesien und Südpreußen (nach 1815 das Großherzogtum Posen) geschuldet, die es im ostpreußischen Hinterland nicht gab.<sup>36</sup> Dabei ist zu beachten, dass Schlesien und Südpreußen nicht nur Getreideüberschüsse lieferten, sondern zusammen mit Berlin auch als Absatzregionen für importierten Wein, überseeische Produkte und Manufakturwaren von Bedeutung waren.<sup>37</sup>

### Import

Im Vergleich mit den Getreideexporten zeigen die Importe überseeischer Waren in die preußischen Hafenstädte während und nach den Teilungen Polens eine viel weniger durch kurzfristige Veränderungen verkomplizierte Entwicklung. In den 1750ern und 1760ern war Stettin im Vergleich zu Danzig nur in bestimmten Jahren konkurrenzfähig, etwa von 1753 bis 1757, 1763 und 1767. 1772 fand ein Umbruch statt, der als eine krisenhafte Auswirkung der ersten Teilung Polens auf die Struktur der überseeischen Warenimporte interpretiert werden kann. Während 1771 der Import in Stettin (812 Tonnen) und Danzig (1.017 Tonnen) noch einen vergleichbaren Umfang hatte, erlebte Stettin im nächsten Jahr einen Anstieg von etwa 430 Prozent auf 4.397 Tonnen. Im selben Jahr verminderten sich die Importe in Danzig um etwa 36 Prozent (auf 647 Tonnen). In den nachfolgenden Jahren bis 1790 blieben die Einfuhren nach Stettin gleichmäßig hoch, während die nach Danzig nur noch einige hundert Tonnen pro Jahr ausmachten. Auf ähnliche Weise wie bei den Getreideexporten führten die hohen Weichselzölle sowie die Inbetriebnahme des Bromberger Kanals zu einer Verlagerung überseeischer Waren von Danzig weg.<sup>38</sup> Gleichzeitig wuchsen die Importe in Königsberg auf ein Niveau an, das mit dem Danzigs vergleichbar war (siehe dazu Tabelle 1).

---

<sup>35</sup> Ebd.

<sup>36</sup> STRAUBEL, Stettin, S. 136 f.

<sup>37</sup> Ebd., S. 149, 154-158.

<sup>38</sup> STRAUBEL, Stettin, S. 136.

Tabelle 1: Import von überseeischen Waren durch den Sund (in Tonnen), Fünfjahres-Mittelwerte. Quelle: STRO.

	Danzig	Königsberg	Memel	Pillau	Stettin
1752–1756	778	197	1	0	388
1757–1761	325	51	0	0	56
1762–1766	841	221	2	0	450
1767–1771	742	164	1	0	558
1772–1776	464	243	3	0	3.653
1777–1781	252	231	12	28	4.525
1782–1786	599	689	5	10	5.294
1787–1791	953	595	17	54	4.101
1792–1796	628	622	44	43	1.146
1797–1801	631	686	26	96	1.262
1802–1806	1.127	832	38	120	3.493
1807–1811	36	260	49	0	165
1812–1816	629	378	244	159	1.898
1817–1821	512	909	219	39	1.884
1822–1826	672	494	180	71	2.079
1827–1831	627	292	46	109	2.943
1832–1836	523	152	30	38	3.673
1837–1841	409	77	50	17	4.200
1842–1846	628	259	420	421	9.920

Zwischen 1791 und 1802 änderte sich die Lage Stettins grundsätzlich: Durchschnittlich wurden nur noch etwa 1.200 Tonnen überseeische Waren jährlich importiert, was eine Verminderung von etwa 75 Prozent im Vergleich mit der vorhergehenden Periode bedeutete. Wenn wir berücksichtigen, dass die Einfuhr überseeischer Waren in der Zeit der Elbblockade (1803 bis 1805) bald wieder ihr früheres Niveau erreichte, könnte man davon ausgehen, dass die Entwicklung in engem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Lage in Hamburg stand. Aus dieser Perspektive sollte man die Importe Stettins im Kontext der kontinuierlichen preußischen Bemühungen sehen, die Oder als Alternative zur Elbe zu stärken,<sup>39</sup>

<sup>39</sup> STRAUBEL, Carl August von Struensee, S. 112-127.

denn „[a]m abträglichsten für den pommerschen Vorort war [...] der über Hamburg laufende Elbverkehr mit den mittleren preußischen Provinzen sowie weiteren Gebieten des Reiches“.<sup>40</sup>

Im Zentrum dieser Konkurrenz befanden sich die Städte Berlin, Magdeburg und Breslau.<sup>41</sup> Bedeutungsvoll für die weitere Analyse ist, dass Stettin „vor allem aufgrund der Spedition von überseeischen Waren“ nach Berlin und Breslau einen starken Import entwickelt hatte.<sup>42</sup> Um den Rückgang der Einfuhr überseeischer Waren in Stettin zwischen 1791 und 1802 erklären zu können, soll wiederum auf die Konkurrenz mit Hamburg hingewiesen werden. Trotz Mangel an direkten Vergleichsmöglichkeiten kann anhand der Reexporte überseeischer Waren von Hamburg in den Ostseeraum festgestellt werden, dass sowohl Hamburg als auch Stettin einen ähnlichen Rückgang erlebten. Dies bedeutet, dass die beiden Hafenstädte sich wahrscheinlich von denselben Quellen beliefern ließen. Sowohl für Hamburg als auch für Stettin war Bordeaux einer der wichtigsten Einfuhrhäfen für überseeische Waren – meistens Zucker. Damit kann die Importkrise der 1790er als eine Folge des großen Sklavenaufstands in Saint-Domingue (1791 bis 1804) erklärt werden – dem zu dieser Zeit wichtigsten Zucker- und Kaffeelieferanten Frankreichs.<sup>43</sup>

Die Abbildung 4 verdeutlicht den Umfang der durch die napoleonischen Kriege ausgelösten Wirtschaftskrise. Erst ab 1814 nahmen die Importe überseeischer Waren wieder zu. Ab dieser Zeit manifestierte sich Stettin eindeutig als der bedeutendste Einfuhrhafen für überseeische Waren in Preußen. Zwischen 1814 und 1846 vervierfachte sich der Umfang dieses Geschäfts, während Danzig und Königsberg auf dem Niveau des späten 18. Jahrhunderts stagnierten (siehe dazu Tabelle 1). Schon damals spielte die Spedition für den Anstieg Stettins eine entscheidende Rolle.<sup>44</sup> Obwohl die Entstehung von spezialisierten Dienstleistungsunternehmen in der späten frühen Neuzeit bekannt ist, fehlt es bis heute an Studien, die präzise auf Transportunternehmen im maritimen Bereich als

---

<sup>40</sup> STRAUBEL, Stettin, S. 135.

<sup>41</sup> Ebd., S. 136.

<sup>42</sup> Ebd., S. 151 f., 158 f.

<sup>43</sup> FRANÇOIS CROUZET, War, Blockade and Economic Change in Europe 1792–1815, in: *The Journal of Economic History* 24 (1964), H. 4, S. 567–588; SILVIA MARZAGALLI, La négoce maritime et la rupture révolutionnaire: un ancien débat revisité, in: *Annales historiques de la Révolution française*, 2008, H. 2, S. 183–207.

<sup>44</sup> WIŚNIEWSKI, Początki, S. 575–579.

„neuem“ Wirtschaftszweig eingehen, weshalb hierzu einige Ausführungen angebracht sind.

Abbildung 4: Import in Stettin und Reexport von Hamburg durch den Sund von überseeischen Waren (in Tonnen), 1791 bis 1813. Quelle: STRO



Transport

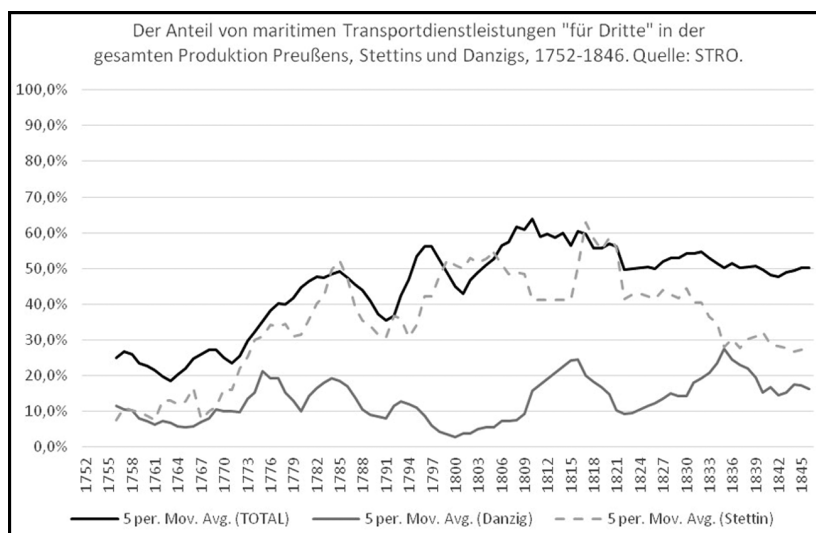
Gleichzeitig mit der ersten Teilung Polens unternahm Preußen Maßnahmen zur Verbreitung von Schifffahrt und Reederei.<sup>45</sup> Stettin sollte sich dabei als Zentrum entwickeln. Die nachfolgende Abbildung zeigt, welchen Anteil die Schifffahrt „für Dritte“ in der gesamten Schifffahrt Preußens, Stettins und Danzigs hatte. Diese Transportdienstleistungen wurden als der Teil der gesamten von Schiffern mit Heimathafen in Preußen transportierten Tonnage gemessen, welche nicht durch den Sund transportiert worden ist. Das Ergebnis ist eindeutig: In Preußen entstand im späten 18. Jahrhundert ein von den Handelsbeziehungen der eigenen Heimathäfen größtenteils unabhängiger maritimer Transportdienstleistungssektor. An dieser Entwicklung hatte Danzig aus wirtschaftspolitischen Gründen nur einen kleinen Anteil, während sie in Stettin schnell an

<sup>45</sup> STRAUBEL, Stettin, S. 170 ff.



Bedeutung gewann. Schon in den frühen 1780ern machten solche Aufträge mehr als 50 Prozent der gesamten den Sund passierenden Schifffahrtsbewegungen Stettins aus. In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts setzte sich dieser Trend fort – ähnlich den meisten pommerischen Hafenstädten.<sup>46</sup>

Abbildung 5: Der Anteil von maritimen Transportdienstleistungen „für Dritte“ in Preußen, Stettin und Danzig, 1752 bis 1846. Quelle: STRO



Erst in den 1830ern, als sich der Industrialisierungsprozess in Preußen beschleunigte und „eine Intensivierung des Wirtschaftslebens begann“, stabilisierte sich der Anteil der Fahrten „für Dritte“ in Stettin bei etwa 30 Prozent und lag für die Gesamtheit der preußischen Häfen sogar bei mehr als 50 Prozent. Das weist darauf hin, dass zu dieser Zeit entlang der pommerischen Küsten Schiffergemeinschaften entstanden sind, die sich ausschließlich auf Transportdienstleistungen spezialisierten. Nachweisbar ist das für Orte wie Barth, Stolp (polnisch: Słupsk) oder Ueckermünde, die fast ausschließlich als Heimathäfen fungierten, ohne dass eine wesentliche Einfuhr oder Ausfuhr nachgewiesen werden kann.

<sup>46</sup> WŁODARCZYK, The Evolution, S. 148.

<sup>47</sup> RADTKE, Die preußische Seehandlung, S. 357.

Auffällig ist die Divergenz im Trend bei Danzig und Stettin zwischen 1772 und 1800: In Danzig hatten die Transportdienstleistungen offensichtlich keine Chance, sich auf eine ähnliche Weise wie in Stettin zu entwickeln. Erst ab 1814, als Danzig Teil Preußens wurde, kam es zu einer schwachen Annäherung an die dortigen Entwicklungen, aber auch in den 1840ern spielten Fahrten „für Dritte“ in Danzig nur eine untergeordnete Rolle.

### Schlussbemerkungen

In diesem Aufsatz wurde versucht, die wichtigsten Umbrüche in der Struktur des Ostseehandels durch Preußen zu identifizieren, sowie einige grundlegende Tendenzen in der Entwicklung des preußischen internationalen maritimen Handels und der Schifffahrt nach den Teilungen Polens zu beschreiben. Die Hafenstädte entlang der pommerschen, west- und ostpreußischen Küsten standen dabei im Fokus. Vor allem konzentrierte sich dieser Beitrag auf den Import überseeischer Waren, den Export von Getreide und die maritimen Transportdienstleistungen „für Dritte“ der Häfen Stettin und Danzig. Dabei lässt sich feststellen, dass es nach den krisenhaften Teilungen tatsächlich zu einem Strukturwandel im Ostseehandel Preußens kam. Die traditionellen Häfen Danzig und Königsberg wurden von ihrem Hinterland abgeschnitten und durch Stettin ersetzt.

Eine weitere Analyse der wirtschaftlichen Maßnahmen Preußens sowie ein Vergleich mit den Entwicklungen entlang der russischen Küstenregionen der Ostsee nach dem Ende der Adelsrepublik sind nur einige der Desiderate, die für ein Gesamtbild der zentraleuropäischen Wirtschaft unabdingbar sind. Daneben sollten auch der Austausch innerhalb des Ostseeraums sowie der Landhandel miteinbezogen werden.