

Tomasz Krzemiński

Nadbałtyckie metropolie Prus: Królewiec, Gdańsk i Szczecin na drodze modernizacyjnego rozwoju w XIX w. i na początku XX w.

The Baltic Metropolies of Prussia: Königsberg, Gdansk and Szczecin on the way to development of modernisation in the 19th and early 20th centuries

Abstract: Szczecin, Gdańsk and Królewiec (Königsberg) in the 19th century were the most important Prussian ports on the Baltic Sea. However, due to the general trends of the global economy, their role as trade centers has been marginalised. Under the influence of top-down modernization tendencies (agrarian reforms, liberalization of the economy, democratization of political processes, stability of the administrative system) they became modern economic, political and cultural centres. They confirmed their position as regional centres, but were outclassed by other centers in Germany and Europe.

Keywords: Baltic ports, Królewiec/Königsberg, Gdańsk, Szczecin, modernization, spatial development, local government, social changes

Streszczenie: Szczecin, Gdańsk i Królewiec w XIX w. były najważniejszymi portami pruskimi na Bałtyku. Ich rola jako centrów wymiany handlowej uległa jednak marginalizacji ze względu na ogólne trendy gospodarki światowej. Pod wpływem odgórnych tendencji modernizacyjnych (reformy agrarne, liberalizacja gospodarki, demokratyzacja procesów politycznych, stabilność systemu administracyjnego) stały się nowoczesnymi ośrodkami o charakterze gospodarczym, politycznym i kulturalnym. Utwierdziły swą pozycję centrów regionalnych, lecz zostały zdeklasowane przez inne ośrodki w skali Niemiec i Europy.

Słowa kluczowe: porty nadbałtyckie, Królewiec, Gdańsk, Szczecin, modernizacja, rozwój przestrzenny, samorząd, przemiany społeczne

* Tomasz Krzemiński – dr hab., Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, ORCID: 0000-0002-2682-2681, e-mail: tkrzeminski@umk.pl.

Postanowienia kongresu wiedeńskiego porządkujące sytuację w Europie po pełnej zwrotów politycznych i zawirowań ekonomicznych epopei napoleońskiej potwierdziły dominację pruską na południowym wybrzeżu Bałtyku¹. W granicach monarchii znalazły się największe porty i ośrodki miejskie tej strefy: Królewiec – druga stolica Prus i miejsce koronacji Hohenzollernów, Gdańsk – niedawne Wolne Miasto i napoleoński „klucz do wszystkiego” w tej części Europy oraz Szczecin – ważny port położony zaledwie sto kilkadziesiąt kilometrów od Berlina, politycznego i kulturalnego centrum państwa. Pod względem demograficznym ośrodki te zaliczały się do największych i najludniejszych miast całej monarchii. Po katastrofach okresu wojennego Królewiec w 1816 r. był trzecim co do wielkości miastem Prus, Gdańsk – czwartym, a Szczecin – ósmym². Wydarzenia i procesy charakterystyczne dla „długiego wieku dziewiętnastego” przyczyniły się do znaczących zmian w ustroju, charakterze gospodarczym, strukturze demograficznej i pozycji względem innych ośrodków miejskich państwa pruskiego i regionu.

Decyzje wiedeńskie ustabilizowały niepewną sytuację polityczną w tej części kontynentu i zainicjowały procesy integracji nadbałtyckich prowincji z państwem pruskim i obszarem jednoczących się Niemiec. Zrastanie trwało przez cały „długi wiek XIX”. Proces natomiast charakteryzował się przemianami politycznymi, spajaniem gospodarczym i bardzo interesującymi zjawiskami w sferze społecznej. Fundamentalne znacznie miały w nim czynniki, które odegrały kluczową rolę w procesie modernizacji. Należały do nich przede wszystkim ogólnie przeprowadzone reformy agrarne, ukształtowanie się i stabilne trwanie sprawnego aparatu administracji państwowej oraz powstanie niemieckiego rynku wewnętrznego. To ostatnie charakteryzowało się stopniowym znoszeniem barier celnych oraz polityką pro-

- 1 S. Salmonowicz, *Podziały terytorialne i ustrój polityczny ziem pomorskich w latach 1815-1850*, [w:] *Historia Pomorza*, t. III, 1815-1850, red. G. Labuda, cz. I, *Gospodarka, społeczeństwo, ustrój*, Poznań 1993, s. 55.
- 2 K. Rzepa, *Metropolii wschodnich prowincji Prus droga do nowoczesności – podobieństwa i odrębności*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 16.

mości handlu i produkcji w duchu liberalizmu gospodarczego³. Procesy modernizacji, charakterystyczne dla wieku „pary i elektryczności”, oddziaływały więc na losy najważniejszych nadbałtyckich miast-portów, których drogi do nowoczesności cechowały się z jednej strony dużymi podobieństwami, z drugiej natomiast wyróżniały się znamionami oryginalności kształtowanymi pod wpływem miejscowych uwarunkowań⁴. Wobec dynamicznie zmieniającego się układu geopolitycznego i kształtującego się nowego systemu gospodarki światowej, szczególnie w drugiej połowie XIX w., nadbałtyckie porty i ich zaplecza stały się peryferiami wobec najważniejszych centrów tej przemiany. Nie przeszkodziło im to jednak w wielopoziomowym rozwoju i modernizacyjnej metamorfozie. W przeddzień wybuchu wielkiej wojny, po stuleciu pozbawionym większych wstrząsów politycznych i zrównoważonego (choć niepozbawionego kryzysów i wstrząsów) rozwoju gospodarczego, Królewiec, Gdańsk i Szczecin były już zupełnie innymi ośrodkami niż u progu epoki. Ukształtowały się przede wszystkim jako ośrodki regionalne niepretendujące nawet do roli punktów węzłowych na mapie gospodarczej ówczesnej Europy czy też świata. W ogólnopruskim rankingu metropolitarnym ich wysokie niegdyś pozycje zostały zdeklasowane przez inne miasta (Królewiec znalazł się na 10. miejscu wśród miast całego królestwa; Szczecin – 11.; Gdańsk – 16.)⁵.

Wzrost liczby mieszkańców i zwiększenie obszaru związane były przede wszystkim z procesem industrializacji i migracją ludności wiejskiej w poszukiwaniu pracy i lepszych warunków życia. Zjawiska te, charakterystyczne dla epoki, nie ominęły więc także nadbałtyckich portów. Ich dynamika osiągnęła jednakże znacznie mniejsze tempo i zakres niż gdzie indziej, ale nawet w pruskich metropoliach bałtyckich wzrost liczby ludności był wielokrotny (Królewiec – ponad czterokrotny; Gdańsk – ponad trzykrotny, Szczecin niemal

3 Por. K. Wajda, *Drogi rozwoju gospodarczego Pomorza Gdańskiego w latach 1815-1914*, „Zapiski Historyczne” 1979, t. 39, z. 3, s. 181-182; B. Wachowiak, *Realizacja reform uwłaszczeniowych na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim w pierwszej połowie XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 1987, t. 52, z. 4, s. 149-162.

4 O gospodarczym znaczeniu i rozwoju tych ośrodków w kontekście ich portowego charakteru zob. J. Stanielewicz, *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815-1914*, Szczecin 1976.

5 Dynamika wzrostu liczby ludności w latach: 1816-1871-1910: Królewiec (61 000-112 000-246 000); Gdańsk (52 600-89 000-170 300); Szczecin (25 100-76 300-236 100). Zob. Źródło: K. Rzepa, dz. cyt., s. 16.

dziesięciokrotny). Niespotykanemu dotąd w dziejach powiększeniu liczby mieszkańców towarzyszyła modyfikacja modelu gospodarczego. Ze względu na portowy charakter tych miast podstawy rozwoju ekonomicznego opierały się w nich nadal na czerpaniu korzyści z nadmorskiego położenia. Modernizacyjnej przemianie uległy jednak struktury zawodowa i społeczna zamieszkującej je ludności. Pojawiły się nowe grupy ludności, m.in. robotnicy przemysłowi, co w końcowej fazie epoki oddziaływało na życie polityczne tych miast choćby poprzez rozwój organizacyjny ruchu socjaldemokratycznego⁶. Był to jednak proces długotrwały, który dynamiki nabrał dopiero pod koniec XIX w. Wówczas to rozbudowie uległa szeroko rozumiana infrastruktura miejska. Królewiec, Gdańsk i Szczecin zmieniły się wtedy pod względem układu przestrzennego i stosunków komunikacyjnych. Metamorfozę przeszedł charakter, struktura i kostium architektoniczny miejskiego budownictwa⁷. A istotnym czynnikiem implikującym wiele przemian natury społecznej i kulturowej stała się rozbudowa sieci wodociągowo-kanalizacyjnej⁸.

Na funkcjonowanie i rozwój ekonomiczno-demograficzny nadbałtyckich metropolii miały wpływ zmiany zachodzące w dziedzinie stosunków międzynarodowych, przede wszystkim w odniesieniu do polityki gospodarczej Prus, a po roku 1871 Rzeszy Niemieckiej i jej relacji z państwami strefy Morza Bałtyckiego i Europy Środkowej: Rosji, Danii, Szwecji, monarchii habsburskiej. Ważnym elementem wpływającym na to stał się stosunek kół gospodarczych i grup elitarnych pruskich metropolii bałtyckich do kwestii liberalizmu gospodarczego promowanego przez władze w Berlinie do końca lat 70. XIX w. Trend, początkowo niechętnie przyjmowany przez trzymających władzę przedstawicieli kupiectwa ośrodków portowych, z czasem uznany został za podstawę funkcjonowania ich systemu

6 Sz. Wierchosławski, *Problemy polityczne Pomorza w latach 1871-1914*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 4, 1850-1918, cz. 2, *Polityka i kultura*, red. S. Salmonowicz, Toruń 2002, s. 76-146.

7 Por. B. Kozicka, *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2015; M. Łuczak, *Urbanizacja dzielnic Szczecina 1800-1939*, Szczecin 2014; R. Makala, *Między prowincją a metropolią. Architektura Szczecina w latach 1891-1918*, Szczecin 2011.

8 Por. K. A. Wojtczak, „Największym kapitałem miasta jest zdrowie jego obywateli”. *Kulisy i proces budowy gdańskiego systemu wodno-kanalizacyjnego (1864-1871)*, [w:] *Między prowincjonalizmem...* s. 225-243.

ekonomicznego⁹. Przejście przez zjednoczone Niemcy na pozycję ochrony własnej produkcji rolnej i przemysłowej za pomocą barier celnych wpłynęło niekorzystnie na pozycję portów bałtyckich, budujących swój przyspieszony rozwój i korzystną koniunkturę na fundamencie wolnego handlu przede wszystkim z Rosją¹⁰.

Ugruntowana gwarancjami międzynarodowymi przynależność do państwa Hohenzollernów skutkowała włączeniem mieszczańskich środowisk Królewca, Gdańska i Szczecina w proces ogólnych przemian gospodarki i społeczeństwa monarchii pruskiej oraz w orbitę życia politycznego i kultury jednoczących się Niemiec. Dla wspólnot miejskich reformą o najdalej idącym znaczeniu była ta oddająca władzę w wymiarze lokalnym w ręce miejscowych przedstawicielstw. Już pierwsza z ordynacji miejskich z 19 XI 1808 r. umożliwiała organom samorządowym (pochodzącym z wyboru radzie miejskiej i podlegającym jej nadzorowi magistratowi i nadburmistrzowi) kreowanie miejscowej polityki w dziedzinie rozwoju przestrzennego i działań gospodarczo-społecznych. Rozwiązania z 1808 r., czy nawet te wprowadzone nową ordynacją z 1853 r. (rozszerzające szeregi wyborców w porównaniu z poprzednimi regulacjami), uzależniały uczestnictwo zarówno w czynnym, jak i biernym prawie wyborczym od zamożności¹¹. W Królewcu – liczącym na początku lat 20. XIX w. ok. 50 tys. mieszkańców – prawo do głosu przysługiwało zaledwie 3 426 mężczyznom.

Oddanie władzy w ręce przedstawicieli środowiska lokalnego miało jednak fundamentalne znaczenie dla rozwoju poszczególnych ośrodków. Pragmatyka działania i atmosfera samorządności przyczyniły się do uformowania nowoczesnych grup elitarnych, których przedstawiciele charakteryzowali się wysokim poziomem odpowiedzialności za wszelkie decyzje dotyczące wspólnoty lokalnej¹². Członkowie rad miejskich i magistratów, a także (niepochodzący

9 E. Włodarczyk, *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskiej prowincji nadbałtyckich w latach 1808-1914*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź 1987, s. 62.

10 Tamże, s. 207.

11 A. Tarnowska, *Pruskie ordynacje miejskie – od założeń teoretyczno-doktrynalnych do ram prawnych*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością...*, s. 50-64.

12 F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen*, t. 2, *Von der Königskronung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges*, Köln – Weimar – Wien 1996, s. 335; J. Jasiński, *Historia Królewca. Szkice z XIII-XX stulecia*, Olsztyn 1994, s. 164.

najczęściej ze środowisk lokalnych) nadburmistrzowie, którzy jednak sprawując swą funkcję, stawali się członkami wspólnoty, działali na rzecz dynamicznego rozwoju swego miasta, w pełni orientując się w zasadniczych sprawach i nadążając za przemianami charakterystycznymi dla swych czasów. Przynależność do korporacji samorządowej stała się zaszczytem, co powodowało, że o godność radnego ubiegali się przedstawiciele najbardziej wpływowych rodzin kapitalistów, kupców i przedsiębiorców.

Samorządy Królewca, Gdańska i Szczecina oraz działający w nich ludzie (radni, członkowie magistratów, ale też liczni urzędnicy miejscy itp.) byli więc ważnym elementem wpływającym na modernistyczną przemianę¹³. Nadburmistrzowie: Gdańska – Leopold von Winter, Szczecina – Hermann Haken czy Królewca – Johann Selke i Hermann Theodor Hoffmann, których wieloletnie kadencje przypadły na drugą połowę XIX w., odpowiadali za przeobrażenie swych miast – osadzonych dotąd w tradycyjnych układach przestrzennych – w nowoczesne, obdarzone najnowszymi systemami komunikacyjnymi i sanitarnymi metropolie¹⁴. Są oni niekwestionowanymi ojcami modernizacji.

Uczestniczenie w życiu samorządowym przez przedstawicieli środowisk lokalnych (przede wszystkim elit) współgrało z ich udziałem w życiu politycznym państwa pruskiego i Niemiec. Od wydarzeń rewolucyjnych 1848 r. pakiet praw politycznych znacząco się rozszerzał, a ograniczony w swej formie, ale jednak, konstytucjonalizm, na którym zasadał się prusko-niemiecki system polityczny, gwarantował i umożliwiał przedstawicielom metropolii nadbałtyckich współdecydowanie o ich losie w ramach szerszej wspólnoty państwowej. I choć niejednokrotnie ich dezyderaty nie odnosiły skutku, to jednak postu-

13 O znaczeniu idei samorządności dla rozwoju ośrodków miejskich we wschodnich prowincjach Królestwa Pruskiego zob. P. Matusik, *Miejskość modernizowana, miejskość modernizująca*, [w:] *Wielka zmiana. Historia wobec wyzwań*, t. 3, *Od starożytności po wiek XIX*, red. J. Pomorski, M. Mazur, Warszawa – Lublin 2021, s. 356. W odniesieniu do głównych miast nadbałtyckich Prus w XIX w. badania nad ich życiem samorządowym w praktyce nie zostały podjęte.

14 E. Keyser, *Der Danziger Oberbürgermeister Leopold von Winter*, „Ostdeutsche Monatshefte”, t. 14, 1933-1934, s. 694-701; Johann Friedrich Karl Adolf Leopold von Winter i Albert Karl Ludwig Liévin. *Władza i medycyna w XIX w.*, [w:] *Rządzący i rządzeniu. Władza i społeczeństwo Gdańska od średniowiecza po współczesność*, red. S. Bykowska, E. Kizik, P. Paluchowski, Gdańsk 2015, s. 118-122; F. Gause, dz. cyt., s. 636-637.

laty, prośby i opinie posłów ze Szczecina, Gdańska i Królewca były wysłuchiwane i dyskutowane na forum parlamentarnym¹⁵.

Kapitalizm, a raczej ewolucyjny proces przejścia z dawnego systemu feudalnego ku nowym stosunkom socjalnym i ekonomicznym, w znaczący sposób wpłynął na przeobrażenia struktur społecznych i gospodarczych wielkich portów południowego Bałtyku. W Prusach epokę tę znamionowały zarówno reformy uwłaszczeniowe z początku wieku, jak i dynamiczna industrializacja w drugiej połowie stulecia. Promowany przez państwo liberalizm gospodarczy, który został zainicjowany zadekretowaniem wolności przemysłowej (1810) i swobody prowadzenia działalności gospodarczej (1811), w długofalowej perspektywie przyczynił się do rozwoju i ugruntowania stosunków kapitalistycznych. Wpłynął także na częściową zmianę profilu gospodarczego ośrodków portowych. Tradycyjną dominację handlu uszczupliły stopniowo przemysł i usługi. Industrializacja w Królewcu, Gdańsku i Szczecinie – oraz ich najbliższym zapleczu – nie przybrała jednak dynamiki podobnej do zachodnich dzielnic Prus czy Niemiec. Różnice te wpływały znacząco na swoiste zapóźnienie cywilizacyjne regionu nadbałtyckiego względem innych części Rzeszy w drugiej połowie XIX w. Poglębiało to także peryferyjny charakter tych ośrodków¹⁶.

Rozwój nowoczesnych wówczas gałęzi gospodarki był hamowany przez brak kapitału potrzebnego do rozwinięcia inwestycji, np. przemysłowych czy komunikacyjnych, co było charakterystyczne zarówno dla wszystkich trzech metropolii, jak i całego „pruskiego wschodu”. Dołączała to tego konserwatywna mentalność przedstawicieli miejscowych elit podchodzących z wielką ostrożnością do wszelkich nowości, np. zastosowania napędu parowego w żegludze handlowej i innowacyjnych kierunków lokowania środków finansowych

15 Aktywność reprezentantów metropolii bałtyckich w organach przedstawicielskich Prus i Niemiec wydaje się ciekawym i wciąż niepodjętym na większą skalę przez badaczy problemem badawczym, zob. J. Jasiński, dz. cyt., s. 221-222; B.-M. Rosenberg, *Die ostpreußische Vertretung im preußischen Landtag 1842-1862. Ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte des Parlamentarismus in Deutschland*, Köln-Berlin 1979; E. Włodarczyk, *Sytuacja Gdańska w Cesarstwie Niemieckim*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 1, 1815-1920, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 291-292; E. Włodarczyk, *Wielkomijski rozwój Szczecina (1871-1918)*, [w:] *Dzieje Szczecina (1806-1945)*, t. 3, red. B. Wachowiak, Szczecin 1994, s. 431-434.

16 E. Włodarczyk, *Wielkomijski rozwój Szczecina*, s. 251-277.

pochodzących z obrotu handlowego¹⁷. Lukę w dokonywaniu inwestycji w nowoczesnych obszarach gospodarki w pewnej mierze wypełniały działania państwa. Preferowało ono jednak wybrane obszary aktywności, wspierając np. rozwój przemysłu stoczniowego w Gdańsku¹⁸.

Geopolityka powiązana ściśle z polityką gospodarczą i celną ówczesnych państw w bardzo niekorzystny sposób oddziaływała na stosunki ekonomiczne pruskich ośrodków portowych na Bałtyku. Wszystkie one były ściśle powiązane z tradycyjnymi obszarami stanowiącymi ich zaplecze gospodarcze. Geograficznie wyznaczały je dorzecza Pregoly, Wisły i Odry. Granice wytyczone w 1815 r. w praktyce odcięły Gdańsk od ziem polskich. Polityki celne prowadzone przez Rosję/Królestwo Polskie i Prusy/Niemcy przez cały XIX w. ograniczyły w znaczący sposób obroty portu królewieckiego i gdańskiego, a cła duńskie i konkurencja Hamburga i Bremy – które zmonopolizowały niemiecki handel z Wielką Brytanią, obrót towarami kolonialnymi i kontakty z Ameryką – obniżały zarówno potencjał ekonomiczny Szczecina, jak i pozostałych metropolii nadbałtyckich Prus¹⁹. Długofalowe konsekwencje rozbiorów Rzeczypospolitej, a także zmiana stosunków w wymiarze globalnym hamowały więc przez cały XIX w. możliwości rozwoju i marginalizowały znaczenie bałtyckich ośrodków²⁰. W istocie więc stały się one centrami dla bezpośredniego zaplecza (co w dużej mierze pokrywało się z granicami prowincji pruskich: Szczecina dla Pomorza, Gdańska dla Prus Zachodnich i Królewca dla Prus Wschodnich).

W tego rodzaju konfiguracji istotne stało się włączenie nadbałtyckich metropolii w dynamicznie rozwijającą się sieć połączeń kolejowych, która jeszcze przed politycznym zjednoczeniem stopniowo scalała niemiecki rynek wewnętrzny i stała się istotnym czynnikiem wpływającym na wielkie ruchy demograficzne epoki. Drogi żelazne miały ułatwić stosunki z najbliższym zapleczem,

17 Kwestia ta wymaga jednak pogłębionych badań monograficznych.

18 O. Myszor, *Gdańsk jako ośrodek budowy okrętów wojennych w latach 1815-1920*, [w:] *Między prowincjonalizmem...*, s. 350; G. Stavorinus, *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig 1844-1918*, Köln – Wien 1990.

19 E. Włodarczyk, *Rozwój gospodarczy*, s. 148-149.

20 B. Wachowiak, *Einfluss der Teilung Polens auf die Situation der Danziger Handel nach dem Wiener Kongress*, „*Studia Maritima*” 1985, t. 4, s. 175-190.

a zatem skomunikować metropolię z własną prowincją, ale także przełamywać dotychczasowe bariery w kontaktach z odleglejszymi rejonami. Dla Gdańska i Królewca i ich lokalnych elit dotyczyło to przede wszystkim nowego otwarcia na tradycyjne kierunki aktywności gospodarczej, czyli ziemie polskie w dorzeczu Wisły i kontrolowane przez Rosję obszary litewsko-białoruskie²¹. Dla Szczecina kolej otwierała bezpośredni i łatwy dostęp do Berlina. Około połowy wieku wszystkie trzy ośrodki nadbałtyckie zostały skomunikowane z centrum państwa, a w kolejnych dekadach sieć dróg żelaznych wokół nich znacząco zgęstniała. Miasta stały się ważnymi węzłami komunikacyjnymi, a z czasem siedzibami okręgowych dyrekcji kolejowych nadzorujących linie i infrastrukturę w podlegających im okręgach. Szczególne znaczenie dla wielowektorowego rozwoju gospodarczo-demograficznego kolej odegrała w przypadku Królewca – zapewniając mu bezpośrednie połączenie z rynkiem rosyjskim (poprzez linię Królewiec-Ejdkuny – otwarcie w 1860 r.)²². Równie ważną rolę spełniła ona dla Szczecina, który poprzez tę formę komunikacji stał się swoistym zapleczem portowym dla stołecznego Berlina. Jedynie dla Gdańska, mimo zabiegów jego przedstawicieli o budowę drogi żelaznej warszawsko-bydgoskiej (1862 r.), nie wpływało to znacząco na intensyfikację obrotów gospodarczych²³. We wszystkich jednak przypadkach pojawienie się i dynamiczny rozwój kolei był istotnym czynnikiem modernizacyjnym. Dzięki niemu peryferyjne i zapóźnione względem centrum ośrodki włączone zostały w sferę XIX-wiecznego przeobrażenia. Kolej bowiem wpływała bezpośrednio na mobilność społeczną, umożliwiała napływ ludności z prowincji, wyznaczała nowe trendy w urbanistyce i architekturze i kreowała nowe zjawiska kulturowe.

Tworzenie połączeń sieci kolejowej w dużej mierze zależało od centralnych czynników państwowych, choć przedstawiciele środowisk lokalnych, przede wszystkim działacze samorządowi, zabiegali

21 H. Hilchen, *Historia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej (1835-1848-1898). Przyczynek do historii kolejnictwa w Królestwie Polskiem*, Warszawa – Kraków 1912, s. 140; A. Piątkowski, *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, *Zapiski Historyczne* 2001, t. 64, z. 4, 120.

22 F. Gause, dz. cyt., s. 577-578; A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996.

23 J. Stanielewicz, *Stagnacja w handlu i żegludze*, dz. cyt., [w:] *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 1, s. 116-118.

o wytyczanie ich przebiegu korzystne dla własnych ośrodków. Państwo było też aktywne w innych obszarach modernizacji. Od władz berlińskich zależały bowiem decyzje odnoszące się do ulokowania instytucji administracyjnych, sądowych, oświatowych, a przede wszystkim rozmieszczenia garnizonów i obiektów o znaczeniu militarnym. W tym kontekście, ważnym dla rozwoju przestrzennego i gospodarczego wszystkich trzech ośrodków, była ich defortyfikacja w drugiej połowie wieku. Uprzywilejowany pod tym względem był Królewiec, druga stolica Królestwa, centrum zespolonych i niezespolonych władz prowincjonalnych i rejencyjnych, a także ważna forteca i siedziba najbardziej na wschód wysuniętego uniwersytetu niemieckiego – Albertiny. Szczecin, którego tradycje stołeczności sięgały czasów średniowiecza, również czerpał korzyści wynikające z funkcjonowania na miejscu instytucji administracyjnych. Pod tym względem wyjątkowo niepomysłnie przedstawiała się pozycja Gdańska, który na pięć dekad został pozbawiony statusu centrum administracyjnego na szczeblu prowincjonalnym. W latach 1824-1878 likwidacji uległy prowincje Prusy Zachodnie i Wschodnie, które połączono w jedną jednostkę administracyjną ze stolicą w Królewcu. I ten fakt korzystnie wpływał na rozwój tego właśnie miasta jako centrum rozległego terytorialnie regionu. Przeniesienie dowództwa pruskiej floty w 1856 r. do Kilonii dodatkowo obniżyło rangę miasta nad Motławą.

Funkcjonowanie instytucji obok niewątpliwego prestiżu i wymiernych korzyści finansowych stymulowało wieloaspektowy rozwój metropolii. Przykładem stał się wpływ królewieckiego ośrodka uniwersyteckiego na ożywczy ferment umysłowy wśród elit miasta i prowincji, czego wyrazem były m.in. utrzymujące się przez długi czas tendencje liberalne i demokratyczne²⁴, opozycyjne wobec kursu zachowawczego promowanego przez Berlin po klęsce rewolucji z lat 1848-1849. Podobną rolę odegrała powołana do życia w 1904 r. Królewsko-Pruska Wyższa Szkoła Techniczna w Gdańsku, która jeszcze

24 F. Gause, dz. cyt., s. 507, J. Jasiński, dz. cyt., s. 179-184; 190-205; M. Niedzielska, „Was heißt liberal?“. Opozycja polityczna w Prusach Wschodnich w pierwszej połowie XIX wieku (do 1847 r.). Program i działalność, Toruń 1998, s. 224-225.

przed wybuchem I wojny światowej stała się ważnym czynnikiem wpływającym na ogólny rozwój miasta²⁵.

Podsumowanie

Modernizacja bałtyckich metropolii portowych Prus przebiegała w podobnym tempie i posiadała wiele cech wspólnych, typowych zresztą dla XIX-wiecznej urbanizacji większych ośrodków miejskich. Królewiec, Gdańsk i Szczecin dzieliły także wspólne brzemie wyraźnego przesunięcia na zachód centrum cywilizacji zachodniej i skierowanie ekspansji ekonomicznej ku obszarom pozaeuropejskim. W XIX w. znalazły się na marginesie i peryferiach. Mimo to przeszły w sposób dynamiczny, w swej skali, spektakularną metamorfozę, wykorzystując swój tradycyjny potencjał oraz dostosowując się do zmieniających się warunków politycznych, społecznych, a przede wszystkim ekonomicznych. Mimo wyraźnego zapóźnienia względem przodujących ośrodków portowych ówczesnego świata nabrały w ciągu XIX w. wielkomiejskiego charakteru, choć stały się raczej „potencjalnymi niż rzeczywistymi metropoliami”²⁶.

Bibliografia

1. Gause F., *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preußen*, t. 2, Von der Königskrönung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, Köln – Weimar – Wien 1996.
 2. Hilchen H., *Historia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej (1835-1848-1898). Przyczynki do historii kolejnictwa w Królestwie Polskim*, Warszawa – Kraków 1912.
 3. Jasiński J., *Historia Królewca. Szkice z XIII-XX stulecia*, Olsztyn 1994.
 4. Keyser E., *Der Danziger Oberbürgermeister Leopold von Winter*, „*Ostdeutsche Monatshefte*”, t. 14, 1933-1934, s. 694-701.
 5. Kozicka B., *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2015.
 6. Łuczak M., *Urbanizacja dzielnic Szczecina 1800-1939*, Szczecin 2014.
 7. Makala R., *Między prowincją a metropolią. Architektura Szczecina w latach 1891-1918*, Szczecin 2011.
-
- 25 J. Włodarski, *Politechnika w Gdańsku w latach 1904-1945*, [w:] *Zarys dziejów politechniki w Gdańsku 1904-2004*, red. J. Rachoń, R. Beger, J. Kułas, Gdańsk 2004, s. 11-14.
 - 26 E. Ribbat, *Królewiec jako miejsce literatury. Tendencje w XIX i XX wieku*, [w:] *Prusy Wschodnie. Wspólnota wyobrażona*, oprac. H. Orłowski, R. Żytyniec, Poznań 2019, s. 432.

8. Matusik P., *Miejskość modernizowana, miejskość modernizująca*, [w:] *Wielka zmiana. Historia wobec wyzwań*, t. 3, *Od starożytności po wiek XIX*, red. J. Pomorski, M. Mazur, Warszawa – Lublin 2021, s. 341-375.
9. Myszor O., *Gdańsk jako ośrodek budowy okrętów wojennych w latach 1815-1920*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 346-369.
10. Niedzielska M., „*Was heißt liberal?*” *Opozycja polityczna w Prusach Wschodnich w pierwszej połowie XIX wieku (do 1847 r.). Program i działalność*, Toruń 1998.
11. Piątkowski A., *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „*Zapiski Historyczne*” 2001, t. 64, z. 4, s. 111-129.
12. Piątkowski A., *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996.
13. Ribbat R., *Królewiec jako miejsce literatury. Tendencje w XIX i XX wieku*, [w:] *Prusy Wschodnie. Wspólnota wyobrażona*, oprac. H. Orłowski, R. Żytyniec, Poznań 2019, s. 412-435.
14. Rosenberg B.-M., *Die ostpreußische Vertretung im preußischen Landtag 1842-1862. Ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte des Parlamentarismus in Deutschland*, Köln-Berlin 1979.
15. Rzepa K., *Metropolii wschodnich prowincji Prus droga do nowoczesności – podobieństwa i odrębności*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 6-48.
16. Salmonowicz S., *Podziały terytorialne i ustrój polityczny ziem pomorskich w latach 1815-1850*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 3, 1815-1850, red. G. Labuda, cz. I, *Gospodarka, społeczeństwo, ustrój*, Poznań 1993, s. 55-142.
17. Stanielewicz J., *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815-1914*, Szczecin 1976.
18. Stanielewicz J., *Stagnacja w handlu i żegludze*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 1, 1815-1920, red. E. Cieslak, Sopot 1998, s. 82-145.
19. Szarszewski A., *Johann Friedrich Karl Adolf Leopold von Winter i Albert Karl Ludwig Liévin. Władza i medycyna w XIX w.*, [w:] *Rządzący i rządzeniu. Władza i społeczeństwo Gdańska od średniowiecza po współczesność*, red. S. Bykowska, E. Kizik, P. Paluchowski, Gdańsk 2015, s. 118-122.
20. Stavorinus G., *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig 1844-1918*, Köln-Wien 1990.
21. Tarnowska A., *Pruskie ordynacje miejskie – od założeń teoretyczno-doktrynalnych do ram prawnych*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 50-64.
22. Wachowiak B., *Einfluss der Teilung Polens auf die Situation der Danziger Handel snach dem Wiener Kongress*, „*Studia Maritima*” 1985, t. 4, s. 175-190.
23. Wachowiak B., *Realizacja reform uwłaszczeniowych na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim w pierwszej połowie XIX wieku*, „*Zapiski Historyczne*” 1987, t. 52, z. 4, s. 149-162.
24. Wajda K., *Drogi rozwoju gospodarczego Pomorza Gdańskiego w latach 1815-1914*, „*Zapiski Historyczne*” 1979, t. 39, z. 3, s. 181-182.

25. Wierchosławski Sz., *Problemy polityczne Pomorza w latach 1871-1914*, [w:] *Historia Pomorza t. 4, 1850-1918*, cz. 2, *Polityka i kultura*, red. S. Salmonowicz, Toruń 2002, s. 76-146.
26. Włodarczyk E., *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808-1914*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź 1987.
27. Włodarczyk E., *Wielkomiejski rozwój Szczecina w latach 1871-1918. Główne linie rozwoju miasta*, [w:] *Dzieje Szczecina*, t. 3, 1806-1945, red. B. Wachowiak, Szczecin 1999.
28. Włodarski J., *Politechnika w Gdańsku w latach 1904-1945*, [w:] *Zarys dziejów politechniki w Gdańsku 1904-2004*, red. J. Rachoń, R. Beger, J. Kułas, Gdańsk 2004, s. 11-24.
29. Wojtczak K. A., „Największym kapitałem miasta jest zdrowie jego obywateli”. *Kulisy i proces budowy gdańskiego systemu wodno-kanalizacyjnego (1864-1871)*, [w:] *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych prowincji wschodnich Prus w XIX wieku*, red. J. Dargacz, T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 225-243.