

JERZY TRZOSKA
Gdańsk

**DANZIGER HANDEL UND SCHIFFFAHRT
ANGESICHTS DER VERÄNDERUNGEN
IM EUROPÄISCHEN MACHTSYSTEM WÄHREND
DES GROSSEN NORDISCHEN KRIEGES**

Handlungen des Großen Nordischen Krieges (1700–1721), einschließlich ihrer politisch-militärischen Auswirkungen, führten zu grundlegenden Veränderungen im Machtsystem nicht nur im Ostseeraum, sondern auch in ganz Europa. Im östlichen Teil des Kontinents wuchs eine neue Macht auf, die seit dieser Zeit begann, eine der Hauptrollen auf der politischen Bühne Europas zu spielen. Sie tat das größtenteils auf Kosten der Republik Polen, die nicht mehr imstande war, sich Durchzügen fremder Armeen entgegenzusetzen, die das Land wirtschaftlich ruinierten, zerstörten und raubten und von der Bevölkerung hohe Kontributionen und andere Kriegsleistungen erzwangen. Auch das eigene Heer und Streitkräfte der Verbündeten gingen ihnen in der Räuberei nach, indem sie fällige Besoldungen verlangten. Die Autorität polnischer Könige verfiel und sie wurden mehrmals gezwungen, die Rolle zu spielen, die ihnen von einem fremden Hof vorgeschrieben wurde. Es geht hier insbesondere um den russischen Hof, und bis 1709 um den schwedischen.

Den Wendepunkt des Krieges stellt die Niederlage Karl des XII. bei Poltawa im Jahre 1709 dar, deren Folge der beschleunigte Zerfallprozess der schwedischen Hegemonie auf der Ostsee war. Die Poltawer Schlacht ist auch für Danzig ein Grenzdatum, das sich nicht nur auf die politische Geschichte der Mottlau-Stadt bezieht, sondern auch auf ihre wirtschaftliche Entwicklung, und ihre Auswirkungen gingen über den zwanzigjährigen Zeitraum des Krieges hinaus. Danzig

stand Auge in Auge mit der neuen russischen Macht, und der siegreiche Zar Peter I. wollte das wirtschaftliche und militärische Potential der Stadt auf mehreren Ebenen zum endgültigen Besiegen seines schwedischen Gegners nutzen. Mit der Übernahme der Kontrolle über die Weichselmündung gewannen die Russen außerdem einen gewichtigen politischen Vorteil in dem Spiel mit dem sächsischen Verbündeten. Dies gab ihnen auch die Möglichkeit, Druck auf die Republik Polen auszuüben, indem man bestimmte Handlungen unternahm, die ihren Seehandel beeinflussten. Deswegen wurde die Lage Danzigs in der Zeit nach der Poltawer Niederlage im Wesentlichen durch den aktuellen Zustand seiner Kontakte mit dem Zarenstaat bestimmt. Dies betrifft insbesondere die letzten sechs Jahre des Nordischen Krieges.

Nach dem Sieg von 1709 und dem Anschluss an Russland schwedischer Provinzen der südöstlichen Ostseeküste: Livland, Estland, Ingrien und ein Teil Kareliens, mit seiner Meeresküste von Riga bis Wiborg und den Inseln Ösel und Dagö, ließ sich der Zarenstaat fest an der Ostsee nieder und öffnete sich weit das „Tor zur Welt“ im Bereich des Seehandels. Der territoriale und militärische Anstieg der russischen Macht schuf eine reelle Chance für die Verwirklichung viel weitgehender Pläne Peters I., nämlich der über die Gründung des russischen *dominium maris Baltici*.¹ Der Zar drang eindeutig zur vollen Eroberung der südöstlichen Küste. Schon im Jahre 1711 übernahm er die wirkliche Kontrolle über Kurland infolge der Vermählung seiner Nichte Anna Iwanowna mit dem kurländischen Fürsten Friedrich Kettler, der schnell starb. In den Jahren 1713–1714 ergänzte Peter I. seine schwedischen Errungenschaften mit der Eroberung fast ganzen Finnlands.²

An der Mottlau befürchtete man immer stärker, dass auch Danzig zum nächsten Opfer der eroberungssüchtigen Politik Peters I. fallen kann. Während zweier

¹ W. Konopczyński: *Kwestia bałtycka do XX wieku* [Baltische Frage bis zum 20. Jh.], Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1947, S. 133 ff.; K. Górski: *Polska w zlewisku Bałtyku* [Polen im Abflussgebiet der Ostsee], Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1947, S. 166–167; E. Rostworowski: *Historia powszechna. Wiek XVIII* [Die Weltgeschichte. Das 18. Jahrhundert], Warszawa 1977, S. 372; J. Trzoska: *Sprawa kaprów królewskich w Gdańsku w polityce Augusta II i Piotra I (1716–1721)* [Die Sache der königlichen Kaper in Danzig in der Politik von August II. und Peter I. (1716–1721)], „Rocznik Gdański” [Danziger Jahrbuch], 46, 1986, 1, S. 22 ff.

² E. Rostworowski: op. cit., S. 370; idem: *Polska w układzie sił politycznych XVIII wieku* [Polen in der Konstellation politischer Kräfte im 18. Jh.], in: *Polska w epoce Oświecenia* [Polen in dem Zeitalter der Aufklärung], hg. v. B. Leśnodorski, Warszawa 1971, S. 31–32; idem: *Czasy saskie i Oświecenie* [Die Epoche der Sachsen und die Aufklärung], in: *Zarys historii Polski* [Abriss der Geschichte Polens], hg. v. J. Tazbir, Warszawa 1979, S. 299–300; W. Konopczyński: op. cit., S. 136.

seiner Besuche in der Stadt und Umgebung in den Jahren 1716–1717, als er nach Westeuropa reiste und dann wieder nach Russland zurückkehrte, versuchte der Zar seine Pläne Danzig gegenüber gar nicht zu verbergen. Die Erbeutung des Hafens an der Weichselmündung wäre für ihn eine Krönung seiner baltischen Eroberungen und ein wichtiger Schritt in Richtung Erweiterung und Stärkung der russischen Einflusszone an der südlichen Ostseeküste³. Diese Befürchtungen verstärkten sich in den letzten Monaten 1717, als infolge der Bemühungen des schwedischen Ministers Freiherrn Georg Heinrich von Görtz auf den Åland Inseln russisch-schwedische Verhandlungsgespräche begannen. Die Schweden waren bereit, sich mit dem Verlust ihrer Provinzen im südöstlichen Teil der Ostsee abzufinden, jedoch hegten sie Hoffnung auf den Widergewinn ihrer Besitztümer in Deutschland und Dänemark. Eine eventuelle Verständigung mit Schweden gäbe den Russen einen Freibrief bei der Durchführung ihrer Pläne im südlichen Teil der Ostsee. Danzigs Befürchtungen teilten auch der König und die Republik Polen umso mehr mit, da Verhandlungen auf den Åland Inseln ohne Teilnahme Polens – d. h. unter Verletzung der Klauseln des Abkommens aus dem Jahre 1704 – geführt wurden.⁴

Der Druck seitens des Zarenhofes wurde häufig von Drohungen begleitet, und in Extremfällen wurden sogar angesagte Repressionen vollzogen. Wenn der russische Herrscher aus bestimmten politischen Gründen mit der Verwirklichung seiner Anschlussplänen zögerte, dann wollte er bestimmt in der aktuellen Lage Danzig zu einem festen und starken Glied in dem von ihm gebauten Blockadesystem für schwedische Häfen machen. Eine erfolgreiche Umsetzung dieser Vorsätze wäre ohne die Stadt an der Weichselmündung nicht besonders realistisch. Trotz ihres bedeutenden Ausbaus war die russische Flotte zu dieser Zeit

³ K. Piwarski: *Dzieje Gdańska w zarysie* [Danziger Geschichte im Umriss], Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1946, S. 168; K. Jarochoński: *Dwie misje Franciszka Ponińskiego, starosty kopanickiego do cara Piotra I w latach 1717 i 1718* [Zwei Missionen von Franciszek Poniński, dem Starost von Kopanice an den Zaren Peter I. in den Jahren 1717 und 1718], in: *Z czasów saskich spraw wewnętrznych, polityki i wojny* [Aus den Zeiten sächsischer Innenangelegenheiten, der Politik und des Krieges], Poznań 1886, S. 88; J. Trzoska: *Gdańsk in den baltischen Plänen Peters I. und die Versuche deren Übernahme durch August II.*, in: *Changes in Two Baltic Countries. Poland and Sweden in the Eighteenth Century*, ed. by E. Cieślak and H. Olszewski, Poznań 1990, S. 147 ff.

⁴ In der im Februar 1718 an den sächsischen Botschafter in St. Petersburg Kammerherrn Jan Adolf de Loss gerichteten Anweisung empfahl August II. einen Protest beim Zaren gegen das Übergehen des Sachsen während der Verhandlungen mit den Schweden einzulegen – siehe: Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden (weiter: SHSA Dresden), loc. 3551, Bl. 30a–b; K. Jarochoński: op cit., S. 88, 96, 128; G. Lengnich: *Geschichte der Lande Preußen Polnischen Antheils unter dem Könige Augustus dem Zweyten*, Bd. 9, Danzig 1755, S. 331.

noch nicht imstande, baltische Transportwege zu besetzen. Das auf dem Festland geschlagene Schweden verfügte immer noch über bedeutende Seekräfte, die relative Sicherheit auf Schifffahrtswegen den Segelschiffen unter eigener Flagge boten.⁵

Deswegen bemühte sich der Zar, das eigene Seepotential auf verschiedene Art und Weise auszubauen. Es ist selbstverständlich, dass Danzig – nicht nur ein großer Handelshafen, sondern auch ein bedeutendes Zentrum des Schiffbaus – seiner Aufmerksamkeit nicht entgehen konnte. Außerdem hätte die Eroberung Danzigs für die Russen einen wichtigen wirtschaftlichen Aspekt in dem geführten Krieg. Der Verlust von Livland war ein schmerzlicher Schlag für die schwedische Wirtschaft, besonders für den Lebensmittelmarkt. Kurz nach dem Anschluss von Livland verkündeten die Russen, dass sie die Getreideausfuhr aus dem größten Hafen dieser Provinz – Riga – einstellen. Dazu kamen noch schwere Verwüstungen, die die asiatische Pest anrichtete, als sie im Jahre 1710 in Schweden wütete, und sie wurde noch von der Missernte begleitet.⁶ Peter I. wollte aus den wachsenden Versorgungsproblemen Schwedens nicht nur Nutzen ziehen, sondern sie auch nach Möglichkeit vertiefen und auf diesem Wege den feindlichen Staat zur schnelleren Unterzeichnung des Friedensabkommens nach den von ihm vorgeschriebenen Bedingungen zwingen. Um das vorgesetzte Ziel zu erreichen, musste er Getreide- und Lebensmittellieferungen aus Danzig unterbrechen oder sie mindestens im Wesentlichen einschränken. Dieser Schritt – unerlässlich aus der Sicht russischer strategischer Pläne – war ein starker Schlag für wirtschaftliche Geschäfte der Stadt, da Schweden der wichtigste Handelspartner Danzigs im Ostseeraum war.

Außerdem lagen die Gebiete um Danzig herum wie auch diese des ganzen Königlichen Preußens auf dem Weg, den russische Militäreinheiten beim Durchmarsch oder bei der Durchfahrt in Richtung der pommerschen und mecklenburgischen Kriegsbühne einschlugen. Deswegen wurden Danziger Landesbesitzungen häufig zu Einquartierungsorten, was mit unzähligen und lästigen Kontributionen verbunden war, die sowohl finanziellen als auch natürlichen Charakter hatten. Obwohl dort auch andere Armeen wie das sächsische Heer und

⁵ J. Wimmer: *Wojsko Rzeczypospolitej w dobie wojny północnej* [Armee der Republik Polen während des Nordischen Krieges], Warszawa 1956, S. 402–403, meint, dass die schwedische Flotte in der Zeit nach der Poltawer Schlacht auf den Schifffahrtswegen der Ostsee herrschte.

⁶ I. Andersson: *Dzieje Szwecji* [Die Geschichte Schwedens], Warszawa 1967, S. 193; J. Trzoska: *Żegluga, handel i rzemiosło w Gdańsku w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku* [Schifffahrt, Handel und Handwerk in Danzig in der 2. Hälfte des 17. Jh. und im 18. Jh.], Gdańsk 1989, S. 148.

die polnische Kronarmee, oder vor 1709 auch schwedisches Militär, stationierten, waren die russischen Einquartierungen, die im Jahre 1707 mit der Beschlagnahme Danziger Dörfer durch die Einheiten General Rönnes begannen, am lästigsten.

Die Russen versuchten auf unterschiedliche Art und Weise möglichst erfolgreich an materielle und finanzielle Ressourcen der Stadt zu gelangen. Die lästigste dieser Methoden waren die oben erwähnten Einquartierungen und Requisitionen.⁷ Laut Schätzungen der Danziger selbst gaben die Stadtkassen in den Jahren 1711–1717 (bis August) für die auf dem Danziger Territorium stationierende bzw. auf der Danziger Reede stehende Armee des Zaren 2 Millionen polnische Zloty aus. Den größten Teil der Ausgaben verschlangen Lebensmitteleinkäufe, die vor allem in den Jahren 1716–1717 realisiert wurden, d. h. in dem Zeitraum, in dem das russische Interesse an Danzig am stärksten war.⁸ Jedoch musste die endgültige Verlustrechnung viel ungünstiger ausfallen, u. a. da die Einquartierungen sogar bis Ende Februar 1719 dauerten. Außer Zwangsleistungen, die als eine Art Repression für Gehorsamverweigerung verstanden wurden, musste Danzig gewöhnliche Kontingente liefern, mit denen die russische Militärverwaltung drei Woiwodschaften Königlichen Preußens auferlegte. Und so im September 1718 schrieb das Zarenkommissariat 7740 Portionen (Brot, Salz, Grütze, Speck) für die Pommersche Woiwodschaft aus, wovon mehr als die Hälfte, d. h. sogar 3800 Portionen Danzig liefern musste.⁹

Andere, sehr schädliche Konsequenzen brachten Danzig der Bau und die Ausstattung vier Kaper-Fregatten, die sich an der Bekämpfung der Schifffahrt in schwedische Häfen beteiligen sollten, was Danzig mit der Deklaration vom Mai 1716 aufgezwungenen wurde.¹⁰ Wie lange die Stadt ihre militärische Unterstützung für die Koalition gegen Schweden nicht offen aussprach, so lange wurden

⁷ Mehr darüber siehe: J. Trzoska: *Gdańsk jako ośrodek zaopatrzenia wojsk podczas wielkiej wojny północnej* [Danzig als Versorgungszentrum für das Militär während des großen Nordischen Krieges], „*Studia i Materiały do Historii Wojskowości*“ [Studien und Materialien zur Militärgeschichte], 28, 1985, *passim*.

⁸ *Ibid.*, S. 120; J. Trzoska: *Gdańsk as Army Supply Centre during the Great Northern War*, „*Studia Maritima*“, 7, 1988, S. 104; idem: *Kapry króla Augusta Mocnego (1716–1721). Z problematyki morskiej czasów saskich* [Kaper des Königs August des Starken (1716–1721). Zur Meeresproblematik in den Zeiten den Sachsen], Gdańsk 1993 („Prace Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku“ [Arbeiten des Polnischen Schifffahrtsmuseums in Gdańsk], 9), S. 106.

⁹ Siehe: Bericht des sächsischen Residenten in Danzig Johann Jacob Stenzel an den sächsischen Hof vom 24. Sept. 1718, SHSA Dresden, loc. 3649: *Das Czaare in Moskau Ansinnen an die Stadt Danzig, wegen auszurüstender Capers, auch andere an selbige gemachte Anforderungen und die diesfalls errichtete Conventio[n], bez. 1716–1719*.

¹⁰ J. Trzoska: *Kapry króla Augusta ...* [Kaper des Königs August ...], S. 36–47.

ihre Handelsschiffe von schwedischen Kriegsschiffen meistens nicht angegriffen und als neutral behandelt. Die Situation änderte sich völlig, als Danzig sich verpflichtete, Kaper gegen Schweden auszustellen.¹¹ Von dem Moment an, an dem die Stadt an der Mottlau sich der russischen Einflusszone entschieden einschloss – und so verstand man diese Entscheidung in Stockholm – verstärkten sich Angriffe schwedischer Kaper auf die Danziger Schiffe. Infolgedessen überführten bis Juli 1717 die schwedischen Kaper in ihre Häfen 10 Segelschiffe unter der Flagge der Stadt mit einer Gesamttonnage von 985 Last, d. h. 16% der Danziger Gesamtflotte zu dieser Zeit. Der Wert des verlorenen Vermögens, d. h. Schiffe, Ladungen, vor allem Getreide, Kleingüter, Holzwaren und Gepäck wurde für 533 Tsd. Florin eingeschätzt.¹² Nur in Bezug auf ein einziges Segelschiff haben wir eine im Quellentext bestätigte Information, dass es an seine Eigentümer zurückkehrte, nachdem ein entsprechendes Lösegeld bezahlt wurde.¹³

Auf so eine Reaktion der Schweden warteten die Russen, denen bisher nicht gelang, Danzigs Einwohner zur Realisierung einer anderen Verpflichtung der Deklaration von 1716 zu bewegen: Sie sollten nämlich jegliche Handelskontakte mit Schweden abbrechen. Der Handel zwischen Danzig und Schweden wurde trotzdem fortgesetzt, wovon Vermerke in Stockholmer Zollbüchern zeugen, z. B. im Jahr 1716, das enorm schwierig für den gegenseitigen Austausch war, lieferte man aus Danzig in die schwedische Metropole fast 5000 Fässer Getreide und Grütze.¹⁴

Trotz Senkung des Umsatzes durch die sich zeitweise verstärkenden Repressionen, begannen Kontakte zwischen Danzig und Schweden wiederzuerstehen.

¹¹ J. Trzoska: *Działania wojenne a handel gdański w pierwszej połowie XVIII wieku* [Kriegshandlungen und der Danziger Handel in der 1. Hälfte des 18. Jh.], „Teki Gdańskie“ [Danziger Mappen], 5, 2003, S. 265; idem: *Rosyjskie ingerencje w handel i żeglugę gdańską w pierwszej połowie XVIII wieku* [Russische Eingriffe in Danziger Handel und Schifffahrt in der 1. Hälfte des 18. Jh.], in: *Sąsiedztwo nadbałtyckie XVI – XX w. (Bałtyk – Elbląg – Gdańsk – Rosja). Zbiór studiów* [Baltische Nachbarschaften 16.–20. Jh. (Baltikum – Elbing – Danzig – Russland). Studiensammlung], hg. v. A. Romanow, Płock–Hawa–Elbląg 2005, S. 24–25.

¹² Memorial des Danziger Rates vom 2. August 1717 an den Zarengeneral Dołgoruki – Anlage zur Korrespondenz von de Lossa, dem sächsischen Botschafter in St. Petersburg, SHSA Dresden, loc. 3385, Bl. 248a; Biblioteka Gdańska PAN [Bibliothek der Polnischen Akademie der Wissenschaftlichen], Ms Uph., 141, S. 777–779; A. Groth: *Wykaz floty gdańskiej z 1712 roku* [Verzeichnis der Danziger Flotte vom Jahre 1712], „Zapiski Historyczne“ [Historische Aufzeichnungen], 43, 1978, 1, S. 91–98; J. Trzoska: *Działania wojenne ...* [Kriegshandlungen ...], s. 266; idem: *Rosyjskie ingerencje ...* [Russische Eingriffe ...], S. 24.

¹³ Es geht um das 50 Last schwere Schiff die *Weißer Taube* – siehe: Stadsarkiv Stockholm, Stockholms stads enskilda räkenskaper verificationer och specialer, 1717, Bl. 1733a.

¹⁴ *Ibid.*, 1716.

In Antwort darauf forderten die irritierten Russen die Realisierung der Klauseln laut der Deklaration vom 9. Mai 1716 und der Danzig Ende September 1717 aufgezwungenen Konvention, aufgrund deren die Stadt der Anwesenheit einer russischen Fregatte in der Nähe des Hafens zustimmen musste. Infolge dieser Handlungen kam es zu ernsthaften Schifffahrtsstörungen auf Küstengewässern des Hafens. Seit April 1717 bis April 1720 wirkten am Eingang auf die Reede des Danziger Hafens russische Schiffe (von 2 bis 5) unter dem Oberbefehl des Kapitäns Franz Vilbois. Sie kontrollierten systematisch den Schiffsverkehr und wollten Danzig auf diesem Weg zum Abbruch des Austausches mit Schweden zwingen. Die russische Aufsicht blieb sogar auch neutralen englischen und holländischen Schiffen nicht erspart, was nicht nur ein Mal zu gefährlichen Vorfällen führte. Zum Beispiel im Jahre 1717 erschossen die Russen den englischen Kaufmann John Wighman, der versuchte, das aus Schweden gekommene englische Segelschiff, das von den Russen beschlagnahmt wurde, zu befreien. Eine große Gefahr drohte dem Danziger Hafen im Frühling 1720, als auf die hiesige Reede schwedische Fregatten kamen, um russische Schiffe zu vertreiben. Nur einer energischen und – was wichtiger ist – erfolgreichen Handlung der Danziger Verwaltung ist es zu verdanken, dass es zu keinem offenen Militärkonflikt auf Küstengewässern kam.¹⁵

Zusätzliche schwere Schäden erlitt die Danziger Schifffahrt infolge der Intensivierung von Handlungen russischer Kaper in anderen Ostseeregionen in den letzten Jahren des großen Nordischen Krieges. Besonders bedeutende Verluste notierten diese Reeder, die – das Verbot des Handels mit Schweden ungeachtet – Kontakte dieser Art über preußische Häfen Königsberg und Pillau unterhielten.¹⁶ Zusätzlich beschädigt wurden auch diese der Danziger Reeder, die kraft der von Peter I. aufgezwungenen Abkommen 2–3 Schiffe zur russischen Verfügung, d. h.

¹⁵ Näheres über die Tätigkeit von Vilbois siehe u. a. in den Berichten des sächsischen Residenten in Danzig – Stenzel – an den polnischen Hof vom 22. Mai, 16. Juni 1717, 1. und 22. Juni, 9. Juli, 9. und 26. Nov. 1718, 18. März, 5. April, 6. Mai, 12. Sept. X 1719, 24. April 1720 – SHSA Dresden, loc. 3649, vol. I, II; *Raporty rezydentów francuskich w Gdańsku w XVIII wieku* [Berichte französischer Residenten in Danzig im 18. Jh.], Bd. 1 (1715–1719), hg. v. E. Cieślak, J. Rumiński, Gdańsk 1964, S. 156, 213–214, 217, 223, 242 ff.; Bd. 2, Gdańsk 1968, S. 17, 31, 40–43; *Historia Gdańska* [Geschichte Danzigs], Bd. 3, T. 1 (1655–1793), hg. v. E. Cieślak, Gdańsk 1993, S. 358, 503, 504; J. Trzoska: *Kaprzy króla Augusta ...* [Kaper des Königs August ...], S. 55, 93, 105; idem: *Rosyjskie ingerencje ...* [Russische Eingriffe ...], S. 25–28.

¹⁶ Siehe: *Acta Inquisitionis die Handlung auf Schweden betreffend*, Archiwum Państwowe w Gdańsku [Staatsarchiv Danzig – weiter: AP Gdańsk], 300, 31/25, Bl. 315a–320a; J. Trzoska: *Die Streit zwischen dem Sachsen August II. und Peter I. um die Kaperschiffe von Gdańsk*, „Studia Maritima“, 6, 1986, S. 86 ff.

zur Beförderung von Lebensmitteln und Ausrüstung für die an den westlichen Ostseeküsten kämpfende Zarenarmee, stellen mussten.¹⁷

Weitere Schäden fügte den Danziger Kaufleuten die Tätigkeit des dänischen Kapitäns Hans Aageson, eines Kapers des polnischen Königs, hinzu. Aageson war der Oberbefehlshaber der Galiot *Der grüne Drache*, die zu einem Kaperschiff umgebaut und umgerüstet wurde. Er überschritt immer wieder die ihm im Jahre 1713 erteilten Vollmächte, laut denen er Seetransporte mit der Versorgung für sächsisches Militär in Westpommern versichern sollte. So „bei der Gelegenheit“ überfiel er Danziger Handelsschiffe, die nach Schweden fuhren. Dies führte zu vielen Komplikationen und verärgerte so sehr hiesige Kaufleute, dass als der Kapitän in den Danziger Hafen einfuhr, verhaftete man ihn mit seinem Schiff und qualifizierte seine Taten als „Seeräuberei“, wofür eine strenge Strafe drohte.¹⁸ Schließlich hatte der königliche Hof über die Sache entscheiden sollen.

Es muss an dieser Stelle eindeutig gesagt werden, dass reelle Folgen der von August II. unternommenen Handlungen aufgrund von Danziger Appellen und Bitten darum, dass er sich der immer mehr offenen Großtuerei von Russen in der doch dem polnischen Staat angehörenden Stadt widersetzt, lagen weit von Erwartungen entfernt – sie waren einfach mittelmäßig. Dagegen erinnerte Peter I. die Danziger und den polnischen König mehrmals – als Rechtfertigung seiner Handlungen – an die Konsequenzen des durch die Republik Polen im Jahre 1704 in Narwa abgeschlossenen Abkommens. Seinen Bestimmungen gemäß wurde Danzig als ein Teil der Republik Polen in den Krieg gegen Schweden eingeschlossen, und deswegen sollte es viel aktiver Unternehmungen der antischwedischen Allianz unterstützen. Der Zar wollte dabei den persönlichen Groll des Sachsens gegen die Stadt ausnutzen, die unter dem starken schwedischen Druck Stanislaus Leszczyński als den rechtmäßigen polnischen König anerkannte, was noch vor der Abdankung Augusts II., die im Jahre 1706 in Altranstädt verkündet wurde, stattfand. Dieses Argument verlor bald seine Bedeutung, denn August, nach der Thronwiedererlangung im Jahre 1710 und der Einzahlung durch Danzig von 600

¹⁷ J. Trzoska: *Działania wojenne ...* [Kriegshandlungen ...], S. 266.

¹⁸ J. Gierowski: *Między saskim absolutyzmem a złotą wolnością. Z dziejów wewnętrznych Rzeczypospolitej w latach 1712–1715* [Zwischen dem sächsischen Absolutismus und der Goldenen Freiheit. Aus der Innenlandsgeschichte der Republik Polen in den Jahren 1712–1715], Wrocław 1953, S. 209; J. Trzoska: *Elbląski kaper króla Augusta Mocnego* [Der Elbinger Kaper von König August dem Starken], „Nautologia“ [Nautologie], 27, 1992, 1–2, S. 13–16; idem: *Kapryz króla Augusta ...* [Kaper des Königs August ...], S. 35–36.

Tsd. Florin, die Stadt wieder ins seine Gunst setzte.¹⁹ Der sächsische Verbündete auf dem Thron strebte jedoch nach der Befreiung von der immer lästigeren russischen Vormundschaft, die mittels der in der Republik Polen stationierenden Militärtruppen ausgeübt wurde. Zusätzliche Erbitterung Augusts II. rief sein Anspruch auf das ihm mit dem Abkommen vom 1704 versprochene, aber nicht übergebene Livland.²⁰ Auch die Danziger Frage war eine von diesen, die einen relevanten Einfluss auf die Gesamtbeziehungen zwischen Peter I. und seinem bisherigen Verbündeten ausübten. Die Handlungen Sankt Petersburgs der Stadt an der Mottlau gegenüber zeigten August sehr deutlich, besonders in der letzten Phase des Krieges, wer sich zu dieser Zeit für den wirklichen Stadtoberhaupt hielt.

In Bezug auf das Obige soll darauf hingewiesen werden, dass politische Ereignisse in der Republik Polen und in Danzig im Jahre 1717, d. h. Beschlüsse des Stummen Sejms vom Februar und die 7 Monate später abgeschlossene Konvention zwischen Danzig und Russland im Zusammenhang miteinander stehen. Russland hielt sich für den Garant der Beschlüsse vom Stummen Sejm. Somit wurde – nach Ansichten des hervorragenden Kenners der Epoche Emanuel Rostworowski – der Begriff einer fremden Sicherung in die Praxis des polnischen politischen Lebens eingeführt, was die Republik Polen selbst akzeptierte.²¹ Ende September dieses Jahres unterzeichnete man in Danzig die oben erwähnte Konvention, die danach vom Zaren ratifiziert wurde. Das kann als Beginn einer neuen Etappe in der politischen Geschichte der Stadt an der Mottlau bezeichnet werden, deren Folgen weit über den Zeitraum des Großen Nordischen Krieges reichten. Die von den Russen aufgezwungenen Bestimmungen der Konvention sollen als ein weiterer, konsequenter Schritt Peters I. auf dem Wege zur Unterordnung der ganzen Republik Polen verstanden werden. Der Zar sah die gravierende Bedeutung Danzigs für den polnischen Staat viele Jahre früher als preußische Herrscher. Einige Jahrzehnten später äußerte Friedrich II. die Meinung, dass der, der die Weichselmündung erobert, einen größeren Einfluss auf die Lage Polens

¹⁹ K. Piwarski: op. cit., S. 165–166; E. Cieślak, C. Biernat: *Dzieje Gdańska* [Geschichte Danzigs], Gdańsk 1994, S. 256–257; J. Trzoska: *Kaprzy króla Augusta ...* [Kaper des Königs August ...], S. 18.

²⁰ J. Gierowski: *Polska, Saksonia i plany absolutystyczne Augusta II* [Polen, Sachsen und absolutistische Pläne August des II.], in: *Polska w epoce ...* [Polen in dem Zeitalter ...], S. 89; J. Feldman: *Polska w dobie wielkiej wojny północnej 1704–1709* [Polen während des Großen Nordischen Krieges 1704–1709], Kraków 1925, S. 52–53.

²¹ E. Rostworowski: *Polska w układzie sił politycznych ...* [Polen in der Konstellation politischer Kräfte ...], S. 44.

als sein eigenes Herrscher besitzen wird.²² Die Beispiele aus der Geschichte Danzigs in den letzten Jahren des Großen Nordischen Krieges zeugen davon, dass die Russen diese Weisheit viel früher verstanden hatten, was schmerzliche Folgen für Danziger Handel und Schifffahrt hatte.

Das von den Russen dominierte Danzig konnte auf keine effektivere Unterstützung seines Nominaloberhauptes – des polnischen Königs rechnen. Deswegen bemühte sich die Stadt rastlos um Hilfe anderer Staaten, die an der Entwicklung des Handelsaustausches auf der Ostsee interessiert waren, wie Dänemark, Holland und England.

Dänemark war – wie allgemein bekannt – der Verbündete Russlands und an seiner Seite wollte es für alte Streitigkeiten mit Schweden Rache nehmen. Im Rahmen der antischwedischen Allianz stellte die dänische Flotte die Hauptkraft dar, die imstande war, auf dem Meer erfolgreichere Handlungen gegen schwedische Schiffe zu unternehmen. Der dänische König Friedrich IV. unterstützte auch den russischen Druck auf Danzig, der zu einer Sperre aller Lieferungen in schwedische Häfen von unabdingbaren Produkten aus der Stadt an der Mottlau führen sollte. Er drohte sogar mit Repressionen gegen Danziger Schiffe in Sund an, falls Handel und Schifffahrt nach Schweden fortgesetzt werden sollten. Neben selbstständigen Handlungen der Dänen auf dem offenen Meer, denen auch Danziger Schiffe zur Opfer fielen²³, kam es auch im Hafen an der Mottlau selbst und an den anliegenden Gewässern zu Vorfällen, an denen russische und dänische Schiffe beteiligt waren. Dies zeugte deutlich davon, dass die beiden Verbündeten, obwohl in anderen Sachen zerstritten, eine gemeinsame Schikanen- und Repressionspolitik in Bezug auf Danziger Handel und Schifffahrt, insbesondere in schwedische Häfen, realisierten. Und so z. B. als Anfang Oktober 1717 russische Schiffe den Danziger Hafen verließen, ersetzten sie die Dänen, die auch Kontrolle über ein- und ausfahrende Schiffe übernahmen. Sie stellten sich in die Nähe des Neuen Hafens und kraft Befehl der Dänischen Admiralität begannen sie die an ihnen vorbeifahrenden Segelschiffe zu revidieren. Diese Situation wiederholte sich auch im nächsten Jahr. Sie erlaubten nur diesen Schifffahrern den Hafen zu verlassen, die zuvor von einem Kommissar des dänischen Königs in Danzig

²² K. Piwarski: op. cit., S. 105.

²³ Siehe: J. Trzoska: *Zatargi żeglugowe Gdańska z Danią podczas wielkiej wojny północnej* [Streitigkeiten bezüglich der Schifffahrt zwischen Danzig und Dänemark während des Großen Nordischen Krieges], in: *Polska – Dania w ciągu wieków* [Polen – Dänemark während Jahrhunderte], hg. v. J. Szymański, Gdańsk 2004, S. 67–75; idem: *Działania wojenne ...* [Kriegshandlungen ...], S. 266.

ein Dokument erhielten, das den neutralen Charakter der Ladung bestätigte.²⁴ Die Tatsache, dass die Kontrolle kurz nachdem eingeführt wurde, als Vilbois die hiesige Reede vorübergehend verließ, zeugt von einer engen dänisch-russischen Zusammenarbeit zwecks des Erzwingens vom Kontaktabbruch mit Schweden.

Auch die Dänen versuchten – nach dem russischen Vorbild – Geld von Danzig zu erpressen. Um die Jahreswende zwischen 1719 und 1720 stellten sie alte Ansprüche bezüglich der Sache Kapitän Soerensens. Im Jahre 1715 überführte er ein nach Schweden fahrendes Schiff unter der holländischen Flagge. Auf der Danziger Reede wurde es von einer holländischen Kriegseinheit befreit. Die Stadt wurde der Parteilichkeit bezichtigt und sie wurde der aktiven Teilnahme zugunsten der Holländer angeklagt. Die in den Meerengen aus Rache unternommenen dänischen Repressionen führten zur Einstellung durch Danziger der Warenbeladung in Richtung Sund. Bestimmt waren die Schäden der Kaufleute und Reeder viel höher als der schließlich an die Dänen ausbezahlte Betrag in einer Höhe von 5000 Talern. In Antwort darauf stellte der Kopenhagener Hof seine Schikanen ein.²⁵ Als Schweden Mitte 1720 auf die Zollfreiheit in Sund verzichtete, zog sich Dänemark aus dem Krieg zurück.²⁶

Die Ereignisse im Ostseeraum zogen auf sich die Aufmerksamkeit der sog. Seemächte, d. h. der Staaten: Holland und England. Da Danzig ein wichtiger Lieferant von Agrar- und Zuchterzeugnissen auf die dortigen Märkte war, hoffte es – wegen eingeschränkter Möglichkeiten des polnischen Königs – auf eine erfolgreiche Unterstützung ihrerseits angesichts der Bedrohung und Schikanen seitens Schweden und nach 1709 – seitens Russland. In den ersten dreizehn Jahren des Krieges waren die beiden Staaten in den Kampf um die spanische Erbschaft engagiert und bis zum Friedensschluss in Utrecht im Jahre 1713 zeigten sie keine besondere politisch-militärische Aktivität im Ostseeraum. Ihre Stellung der Ostseefrage gegenüber wurde von zwei Hauptzielen bestimmt: dem wirtschaftlichen, d. h. der Sicherung eines ungestörten Austausches mit den Ostseehäfen und der Beibehaltung der bisherigen Position im Handel mit ihnen, und dem politischen, d. h. der Aufrechterhaltung des Machtgleichgewichtes in dieser Region Europas,

²⁴ J. Trzoska: *Kaprzy króla Augusta ...* [Kaper des Königs August ...], S. 19–20; idem: *Zatargi żeglugowe Gdańska ...* [Streitigkeiten bezüglich der Schifffahrt ...], S. 75 ff.

²⁵ Siehe: Brief des Danziger Rates vom 31. Mai 1720 an den Stadtsekretär auf dem Hof des polnischen Königs, AP Gdańsk, 300, 27/107, S. 229; J. Trzoska: *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)* [Geschichte des Danziger Schiffes „Fortuna“ (1712–1731)], Gdańsk 1979 („Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku“ [Arbeiten des Schifffahrtsmuseums in Gdańsk], 8), S. 32.

²⁶ E. Rostworowski: *Historia powszechna ...* [Die Weltgeschichte ...], S. 372.

das den beiden Staaten – und besonders England – entsprach. Es ist jedoch zu betonen, dass schon in den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts die Rolle des Handelsaustausches mit dem Ostseeraum für die englische Wirtschaft immer sank. Der Grund dafür war die Entwicklung des Handels mit Kolonialstaaten. Jedoch war die Bedeutung Danzigs für den englischen Ostseehandel immer noch relevant. Und so z. B. ging in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts über die Hälfte der Danziger Ausfuhr in Richtung Westen in englische Häfen. In den Jahren 1674–1696 stammten beispielsweise sogar 62% vom nach England aus dem Ostseeraum eingeführten Holz aus der Region der Weichselmündung.²⁷

Inzwischen drohten die Ereignisse mit der Verletzung sowohl politischer als auch wirtschaftlicher Interessen der Seemächte. Deswegen stießen die von Danzig unternommenen Bemühungen umso mehr auf einen günstigen Boden, als das Anwachsen der russischen Macht und das Erscheinen der russischen Flotte auf der Ostsee Unruhe im Westen Europas weckten. Einen weiteren Grund zur Unruhe gaben Störungen im Ostseehandel und in der Schifffahrt. Die Danziger zählten vor allem auf Hilfe seitens England, das immer mächtiger wurde und mit dem sie im Jahre 1706 nach zweijährigen Verhandlungen ein Handelsabkommen schlossen, das sowohl englischen als auch Danziger Kaufleuten auf dem Gebiet des Königreiches Polen günstigere Bedingungen im gegenseitigen Handelsaustausch sicherte. Zwei Jahre später wurde es von Königin Anna ratifiziert.²⁸ Es ist noch zu betonen, dass Engländer auch Danziger Interessen in den Verhandlungsgesprächen, die den Krieg um die spanische Erbschaft abschlossen, unterstützten. Das Utrechter Abkommen vom Jahre 1713 gab Danzig das Recht auf den freien Handel mit Spanien, England und Frankreich.²⁹

Wenn die Engländer politischen und wirtschaftlichen Fragen die einigermaßen gleiche Gewichtung zuschrieben, so stand bei den Holländern die Befürchtung vor fortschreitenden Störungen im Ostseehandel im Vordergrund. Die Befürchtungen über die russische Expansion auf der Ostsee fanden ihren Aus-

²⁷ *Historia Gdańska* [Geschichte Danzigs], Bd. 3, T. 1, S. 81; J. Trzoska: *Kaprzy króla Augusta ...* [Kaper des Königs August ...], S. 20–21.

²⁸ D. Gralath: *Versuch einer Geschichte Danzigs aus zuverlässigen Quellen und Handschriften*, Berlin 1791, Bd. 3, S. 253–256; H. Fiedler: *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts*, „Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins“, 68, 1928, S. 123–124; E. Mierzwa: *Anglia a Polska w epoce Jana III Sobieskiego* [England und Polen in der Epoche Johanns III. Sobieski], Łódź 1988, S. 88, 102, 286; *Historia Gdańska ...* [Geschichte Danzigs ...], Bd. 3, T. 1, S. 361.

²⁹ K. Piwarski: op. cit., S. 169.

druck u. a. in dem im Westen populären anonymen Text *Person, die an dem Austausch mit der Ostsee interessiert ist* (um 1715/1716).³⁰

Die darin dargestellten Ansichten waren Ausdruck der Meinung, die in wirtschaftlichen Kreisen verbreitet war und sich auf den Ostseehandel bezog. Aus diesem Grund ist der Text mit einigen darin analysierten Aspekten erwähnenswert. Der anonyme Text wies auf die wachsende Bedrohung seitens Russlands hin, die das für westliche Wirtschaften bedeutende Gebiet des Bottnischen Meerbusens bis auf die preußische Küste eroberte. Fast drei Viertel Teerlieferungen, die besten Maste, der Hanf und andere für den Schiffsbau unentbehrliche Rohstoffe und Materialien befanden sich in den Händen Peters I. Außerdem entwickelte der Zar in den südlichen Provinzen seines Landes den Weintraubenanbau – konstatierte der Anonymus. Wein aus diesem Gebiet sollte in Bezug auf seinen Geschmack dem ungarischen Wein und anderen bekannten Weinsorten nicht nachstehen. Sollte der russische Herrscher seine bisherigen Territorialeroberungen in festem Besitz behalten, so könnte er den Handel anderer Nationen ohne Schwierigkeiten ruinieren. Dank der fortschreitenden Entwicklung in vielen Wirtschaftszweigen könnten die Russen ohne ausländische Ware umgehen³¹, und die in die Häfen des Zaren fahrenden Schiffe würden gezwungen, Ballast mitzunehmen, was die Reeder um Frachteinkommen verarmen würde. Die monopolistische Politik Peters I. würde ohne Zweifel einen sichtbaren Anstieg der Hafengebühren und Preise für die im Westen nötige Ware verursachen. Man sollte auch die Intensivierung des Levantehandels und des Handels mit China und Persien seitens Russlands befürchten, was im Endeffekt zu einer ernsten Preissenkung in Bezug auf Waren, die von da aus auf anderen Wegen von westlichen Kaufleuten (Holländern?) importiert wurden, führen könnte. Auch die russische Flotte könnte bald den Seetransport dominieren, da man dort niedrige Schiffsbaukosten habe und Ersparnisse in den Ausgaben für Besatzungsversorgung und ihre Entlohnung mache. Dies könnte zur Senkung von Frachtsätzen sogar um 50% führen.³²

Diese ohne Zweifel weit übertriebene Vision der Steigerung der russischen Überlegenheit in Ostseehandel und -schifffahrt widerspiegelt sehr gut die wachsende Angst westeuropäischer Staaten vor dem Verlust der bisherigen Position im

³⁰ *Memoire d'une personne interessé et sensible au commerce de la mer Baltique*, in: *Memoire pour servir à l'histoire du XVIII^e siècle contenant les négociations, traites, résolutions et autres documents authentiques [...] par Mr De Lamberty*, Bd. 9, à la Haye 1731, S. 663–667.

³¹ „Que les Russes se pourront passer pour toujours de recevoir de marchandises étrangères“ – *ibid.*, S. 665–666.

³² *Ibid.*

Ostseeaustausch. Es wundert also nicht, dass der anonyme Autor im Schlussteil seines Textes eine Frage stellt, die bestimmt immer häufiger in Kabinetten der an der Sache interessierten Regierungen fiel: Ob man angesichts eigener schon reell bedrohten Geschäfte seine Unterstützung für Russland in dem Krieg gegen Schweden doch nicht zurücknehmen sollte?

Danzig verfolgte sehr aufmerksam alle anwachsenden Dissonanzen in der bisher einheitlichen Front gegen Schweden und insbesondere die sich immer deutlicher abzeichnende Neuorientierung in der britischen Politik. Seit dem zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts – hauptsächlich auf den englischen Ansporn – begann man eine große Koalition zu bilden, die dem Namen nach gegen Schweden sein sollte, tatsächlich jedoch russische Bestrebungen nach der Vorherrschaft auf der Ostsee zu zäumen hatte. Schon im Jahre 1715 führten englische Handlungen zur Verhinderung der Pläne Peters I. über den Bau einer großen Armada, deren Aufgabe die Verdrängung der schwedischen Kriegsflotte von der Ostsee und die Einschränkung ihrer Pflichten nur auf die Beschützung der staatlichen Meeressgrenzen sein sollte. Dänemark, das über die umfangreichsten Seekräfte unter den Mitgliedern der anti-schwedischen-Allianz verfügte, machte ihre Teilnahme von einer aktiven Beteiligung Englands abhängig. England wollte sich dagegen, laut einer neuen politischen Tendenz, in keine Militäraktion, die die Stellung Russlands auf der Ostsee stärken könnte, engagieren.

Deswegen kam die für Mitte 1716 vorgesehene Seelandung auf die Skåne-Küste nicht zustande. Die Dänen mussten Schiffe für den Transport von russischen Militäreinheiten nach Wismar und Rostock liefern und die dänische Flotte sollte acht russische Linienschiffe als Verstärkung bekommen. Außerdem erwartete man zusätzlich vier weitere Linienschiffe, die Peter I. in England kaufte. Sie sollten als Bestandteil eines englisch-holländischen Geschwaders kommen, das man – wie im vorigen Jahr – auf die Ostsee als Eskorte für Handelsschiffe schickte. Der Zar rechnete ernst auf die Teilnahme der englischen Flotte an der vorbereiteten Seelandung³³, umso mehr, da es zum Abschluss eines Abkommens über die gemeinsame Aktion gegen Schweden zwischen Peter I., dem dänischen König und dem englischen Admiral Norris kam.³⁴ Verzögerungen bei Ausschreibungen

³³ Darüber schrieb Loss aus Stettin am 16. Mai 1716, SHSA Dresden, loc. 3552, Bl. 123b–1224a, 127b–128a.

³⁴ Dänemark verpflichtete sich 18 Linienschiffe auszustellen, der Zar – 14, der Admiral Norris – 19. Siehe: *Inhalt der zwischen Ihro Czaarisch Maytt., Ihro Königl. Mtt in Dennemarck und dem Admiral Norris getroffenen Convention* – Anlage zum Bericht von Loss vom 18. August 1716, SHSA Dresden, loc. 3552, Bl. 236.

gaben Schweden die Zeit, entsprechende Vorbereitungen zur Abwehr zu treffen. Im Endeffekt musste man den Angriffsplan für das nächste Jahr verlegen.³⁵ Inzwischen wuchsen Dissonanzen zwischen den Verbündeten. Vor allem knüpften die Dänen das Schicken achtzehn ihrer Schiffe an die folgenden Bedingungen: Sie erwarteten die Unterstützung der englischen Flotte und den Rückzug russischer Einheiten aus dem geplanten Angriff auf Schweden. Sie verlangten auch, dass der Seelandung auf die Skåne-Küste der Angriff russischer Armee auf Kerngebiete Schwedens vorausgeht.³⁶

Das Jahr 1717 brachte offene Diskrepanzen zwischen England und Russland mit. Der Zar forderte die Übergabe unter seinen Oberbefehl fünfzehn englischer Linienschiffe und knüpfte an diese Bedingung die Realisierung seiner Verpflichtung über den entscheidenden Angriff auf Schweden. Als Gegenleistung für die Schiffsübergabe versprach er Handelsgeschäfte Englands in einem zukünftigen Friedensschluss zu sichern, darunter Begünstigungen für englische Kaufleute auf dem Gebiet Russlands einzuräumen. Jedoch für London war die Hierarchie der Probleme, die als Basis für die Normalisierung bilateraler Kontakte dienen sollten, grundsätzlich anders. Die Engländer wollten zuerst möglichst schnell ein Handelsabkommen schließen und banden ihre Militärhilfe an diese Bedingung.³⁷ Dies zeigt, dass England sich nicht mehr an der Seite Russlands offen engagieren wollte und seine immer seltener zum Vorschein kommende negative Einstellung Schweden gegenüber die Folge der Irritation wegen der Handlungen schwedischer Kaper war, die der englischen Handelsschifffahrt auf der Ostsee viel zu schaffen machten.³⁸ Gemeinsame Handlungen englisch-holländischer Seekräfte, die den Ostseehandel schützten, brachten mit sich bestimmte Ergebnisse. Und so z. B. im Sommer 1715 kam auf die Danziger Reede unter dem Schutz von Kriegsschiffen der oben erwähnten Länder eine große Handelsflotille, die aus über 400 Schiffen bestand.³⁹ Diese Handlungen brachten doch Erfolg, da Ludwig Mathy, der französische Resident, Mitte 1717 an Versailles schrieb, dass die englische

³⁵ W. Serczyk: *Piotr I Wielki* [Peter I. der Große], Wrocław–Warszawa–Kraków 1973, S. 182.

³⁶ *La vieille Suede* – Bericht von Loss an August II. aus Kopenhagen vom 17. Oktober 1716, SHSA Dresden, loc. 3552, Bl. 350, 353b.

³⁷ *Extrait du memoire delivré aux Ministres de Sa Maj. Britt. de la part de Sa Majesté Czarienne et signé par les Ministres russiens* oraz *Extrait de la réponse des ministres anglois* – Anlage zum Bericht von Loss vom 3. Sept. 1717 r. Ibid., loc. 3551, Bl. 177b–178a, 203–204.

³⁸ Siehe: *Memoire du résident Anglois au Senat de Suede* vom 5 Juli 1716, in: *Memoire pour servir à l'histoire du XVIII^e siècle* ..., S. 650–651.

³⁹ Bericht des sächsischen Residenten Stenzel in Danzig an August II. vom 4. Sept. 1715, SHSA Dresden, loc. 3649, vol. I.

Flotte zu dieser Zeit die schwedischen Kaper fast bis auf einen von der Ostsee vertreiben sollte.⁴⁰

Nachdem sich die Engländer einigermaßen stabile Schifffahrtsbedingungen gesichert und die erneute Verschärfung des russisch-schwedischen Konflikts nach dem Abbruch Åland-Verhandlungen ausgenutzt hatten, unternahmen sie Handlungen zugunsten der Verwirklichung ihres Grundkonzeptes, d. h. des Aufbaus vom politisch-wirtschaftlichen Gleichgewicht auf der Ostsee. Deswegen hatten die Unternehmungen der Flotte von Admiral Norris, die dorthin wieder in den Jahren 1719–1721 geschickt wurde, einen entschieden antirussischen Charakter. Die Versuche, die russische Flotte in der Finnischen Bucht zu sperren, brachten jedoch das erhoffte Erfolg nicht und sie wurden hauptsächlich zu einer mehrmals wiederholten Machtdemonstration. Eine logische Folge der Evolution in der Stellung Englands stellte seine Bindung an Schweden dar, aufgrund eines Allianzvertrags, der Anfang 1720 unterzeichnet wurde.⁴¹ Auch das mit Mühe erbaute System einer antirussischen Allianz misslang. Die einzelnen Mitglieder, wie Hannover, Preußen oder Dänemark, verzichteten auf den Beitritt zur Koalition, nachdem sie von Schweden Zugeständnisse bekamen. Die Intensivierung der Ostseepolitik der Seestaaten, insbesondere Englands, übte keinen größeren Einfluss auf die schwierige Lage des Danziger Handels und der Schifffahrt aus, die bis Ende des Krieges ununterbrochen unter der russischen Kontrolle blieben.

Veränderungen im Machtsystem während des Großen Nordischen Krieges hatten keinen relevanten Einfluss auf die Beziehungen zwischen dem Hafen an der Mottlau und einer anderen westlichen Macht – Frankreich. Die entscheidende Bedeutung in den Beziehungen mit Versailles hatte die Aufhebung im Jahre 1712 der Sanktionen in Bezug auf Danziger Handel und Schifffahrt, mit denen Danzig auf Ansporn des französischen Kandidaten für die polnische Krone – des Fürsten Conti auferlegt wurde. Dies bedeutete eine Wiederherstellung von Austauschbedingungen aus der Zeit vor der Sanktionseinführung.⁴² Es ist jedoch anzumerken, dass trotz der Hindernisse auf Schifffahrtswegen, die zusätzlich seit 1713

⁴⁰ *Raporty rezydentów francuskich ...* [Berichte französischer Residenten ...], Bd. 1, S. 72.

⁴¹ E. Rostworowski: *Historia powszechna ...* [Die Weltgeschichte ...], S. 372; W. Serczyk: op. cit., S. 213–214.

⁴² Siehe: M. Komarzyński: *Polska w polityce gospodarczej Wersalu (1661–1715)* [Polen in der Wirtschaftspolitik von Versailles (1661–1715)], Wrocław–Warszawa–Kraków 1968, besonders das 4. Kapitel über die Sanktionen gegen die Danziger, S. 127–152; J. Trzoska: *Odszkodowanie Gdańska dla Francji w związku ze sprawą księcia Conti* [Danziger Entschädigung für Frankreich in Bezug auf die Sache des Fürsten Conti], „Zapiski Historyczne“ [Historische Aufzeichnungen], 45, 1984, 4, *passim*.

durch Handlungen des Krieges um die spanische Erbschaft verstärkt wurden, es einen relativ lebendigen Handelsaustausch mit französischen Häfen gab, obwohl der Anteil der Einheiten unter der französischen Flagge eher gering war. Die Franzosen wurden von einer aktiveren Betreibung des Handels auf der Ostsee durch strenge Repressionen abgeschreckt, mit denen Handel und Schifffahrt durch kämpfende Staaten auferlegt wurden. Und so konfiszierten die Schweden in den Jahren 1714–1715 mehrere französische Schiffe, die in die Häfen fuhren, die Russland an der südöstlichen Ostseeküste Schweden wegnahm. Ähnliche Sanktionen drohten Frankreich auch seitens Dänemark, das den Abbruch von Handelskontakten mit Schweden von Versailles verlangte.⁴³

In der neuen Machtkonstellation, die sich in Europa bildete, wuchs die Bedeutung des preußischen Staates. In den ersten Jahren des Nordischen Krieges behielten Preußen grundsätzlich die Neutralität, obwohl sie in Bezug auf Danzig im Jahre 1704 eine Ausnahme machen wollten. Sie zeigten sich bereit, der Stadt zu helfen, da sie gerade zu dieser Zeit nach Schutz vor schwedischen Eroberungsgelüsten suchte. Dies beweist der schon angefertigte Text eines Abkommens mit Danzig. Zum Abschluss des Abkommens kam es jedoch wegen – in der Wirklichkeit unbegründeten – Befürchtungen nicht: Man befürchtete, dass nachdem die Armee hinter die Stadtmauer eingelassen worden wäre, könnten Preußen doch versuchen, die Stadt zu übernehmen.⁴⁴ Noch einmal versuchte Danzig im Jahre 1717 Preußen zu einer Intervention in Sankt Petersburg zu veranlassen: Es ging damals um die Befreiung der Stadt von neu von Russland auferlegten Lasten. Dies blieb jedoch ohne Reaktion. Es kann nicht wundern, denn vor weniger als zwei Jahren erhielten Preußen das ersehnte Stettin in die Zwangsverwaltung – eben mit der Zustimmung Russlands – und sie verbargen ihre Lust auf weitere Errungenschaften zu Schwedens Ungunsten gar nicht. Außerdem stationierten auf den nahe gelegenen Gebieten in Norddeutschland die russischen Militäreinheiten. War es wert, den immer stärker werdenden Zaren wegen einer – aus der Sicht aktueller, preußischer Interessen – so minderwertigen Sache Danzigs zu ärgern? In diesem Kontext sollten Andeutungen erwähnt werden, die der preußische Abgeordnete in Sankt Petersburg Gustav Friedrich Mardefeld dem russischen Hof gegenüber äußerte: Um Russen eine bessere Ausgangsposition während ihrer Verhandlungen mit Schweden zu sichern, zeigten sich Preußen bereit, Stettin

⁴³ Archives Nationales, Paris, Marine B¹ 10: Campredon, der französische Abgeordnete in Schweden, an den Rat der Kriegsmarine, Stockholm, den 28. Feb. 1716, Bl. 175b, 191b–193a.

⁴⁴ J. Feldman: op. cit., S. 91–93; E. Cieślak, C. Biernat: op. cit., S. 256.

den Schweden zurückzugeben. Als Gegenleistung erwarteten sie vom Zaren eine Zustimmung für Danzigs Übernahme.⁴⁵

Eine große Unruhe Preußens riefen russische Pläne der Erweiterung des baltischen Handels, seine Anziehung nach Sankt Petersburg und in die neu eroberten schwedischen Häfen hervor. Dies könnte Geschäfte preußischer Häfen in Westpommern und Ostpreußen bedrohen, besonders die von Pillau und Königsberg. Die Befürchtungen verstärkten sich noch, als die Russen begannen, die angekündigten Pläne der Versetzung ihrer Hauptzentren des Seehandels vom Weißen Meer (Archangelsk) an die Ostsee zu verwirklichen.⁴⁶

Es ist zu betonen, dass die durch die russische Tätigkeit verursachten und Danzig in den „schlechten Ruf“ bringenden Schwierigkeiten in Handel und Schifffahrt Preußen zeitweise relativ große Gewinne brachten, da ausländische Kaufleute und Reeder nach sicheren Häfen in dieser Region der Ostsee suchten. Und gerade das Meiste wegen Danziger Probleme, insbesondere dank der Sperre für den Handel mit schwedischen Häfen, gewannen ostpreußische Zentren des Seehandels. Um ausländische Kaufleute zu häufigen Besuchen anzuspornen, sprach König Friedrich Wilhelm I. in seinem Erlass vom Juni 1717 den Bürgern neutraler Staaten die Freiheit in der Handelsbetreibung mit Schweden in Pillau und Königsberg zu, was in einer kurzen Zeit zu einer außergewöhnlichen Belebung des Schifffahrtsverkehrs führte. Wenn man im Jahre 1716 in Pillau Zollgebühren von 151 Schiffen einzog, dann waren es zwei Jahre später schon 580 und die Einnahmen aufgrund von Zöllen verdoppelten sich in dieser Zeit.⁴⁷

Schweden war bis zum Zusammenbruch seiner Macht bei Poltawa der Hauptregisseur des Danziger Schicksals, indem es die Stadt zwang, ungünstige Bestimmungen aufzunehmen. Bis 1704 zahlten die Stadtkassen fast 650 Tsd. Florin in Folge verschiedener Kontributionen und Ansprüchen an Schweden aus, ohne 150 Tsd. Florin dazuzurechnen, die Stanislaus Leszczyński – dem schwedischen

⁴⁵ Siehe die Kopie der Briefes von Loss aus Sankt Peteresburg an Manteuffel auf dem preußischen Hof, Anlage zum Bericht vom 20. Juni 1718, SHSA Dresden, loc. 3551.

⁴⁶ Diese Stimmung geben Informationen wieder, die an den Berliner Hof vom Feldmarschall dem Grafen von Dohn im Mai 1714 und durch die Regierung der preußischen Provinz aus Königsberg vom 30. Dez. 1715 geschickt wurden und auch die Verordnung aus Berlin an den preußischen Abgeordneten in Haag vom 4. Juli 1716 – siehe: H. Rachel: *Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg-Preußens 1713–1740*, Berlin 1922, Bd. 2, H. 2, S. 13–15, 26, 32–33.

⁴⁷ Von 77.345 auf 148.079 Reichstaler. *Ibid.*, S. 733, 761. Siehe auch den Brief des Danziger Rates an den Zarenhof von 1718, Abschriften, die der Anweisung August des II. an Loss in St. Petersburg beigelegt wurden – SHSA Dresden, loc. 3385, Bl. 96a, 99b, 102a; J. Trzoska: *Żegluga, handel i rzemiosło ...* [Schifffahrt, Handel und Handwerk ...], S. 172.

Kandidat für den polnischen Thron auf Kosten Danzigs zugesprochen wurden.⁴⁸ Die Verlustrechnung muss man um Schäden ergänzen, die das in Landbesitzungen der Stadt stationierende schwedische Militär verursachte. Im Bereich des Seehandels waren die Verluste – wie vermutet – nicht so schmerzlich. Die über ein relativ hohes Potential verfügende schwedische Flotte sicherte die Schifffahrtswege, die in ihre Häfen führten, wo Danziger Getreide und Lebensmittel einen wichtigen Punkt in der Versorgung darstellten und das weit unzureichende Angebot der einheimischen Herstellung ergänzten. Wenn auch zu dieser Zeit die Getreideausfuhr sank, dann war das größtenteils die Nachfolge von Kriegszerstörungen polnischer Gebiete und der Senkung von Lieferungen aus dem polnischen Hinterland, und nicht die Folge der Schwierigkeiten auf Schifffahrtswegen.

Nach der Schlacht bei Poltawa musste man in bilateralen Handelskontakten in höherem Grad die Tatsachen der neuen politischen Situation berücksichtigen. Man begann den Vollzug von Klauseln des Narwa-Abkommens entschiedener von Danzig, als einer Stadt des Kronpolens, zu verlangen. Man erwartete insbesondere, dass es sich auf mehreren Ebenen in den Krieg gegen Schweden einschaltet. Deswegen ist es nicht verwunderlich, dass es in den Danziger Quellentexten nur selten Vermerke über Kontakte der Stadt mit Schweden gibt. Jedoch unterhielt man weiter relativ lebhaft, obwohl nicht mehr so offene Handels- und Schifffahrtsbeziehungen und auch den Briefverkehr mit dem Partner im Norden. Davon zeugten russische Vorwürfe, die – obwohl tendenziell aufgebauscht – mehrmals mit den von Russen eingesammelten und die Danziger belastenden Unterlagen untermauert wurden. Die durch den Premierminister Karls XII. – Görtz auf den Åland Inseln von Mai bis November 1718 geführten Verhandlungen und einige mit ihnen verbundene Milderungen der Kriegshandlungen brachten jedoch keine spürbare Verbesserung der Lage Danzigs. Auf der hiesigen Reede wurden lästige Kontrollen von Schiffen, die in den Hafen an der Mottlau einfuhren, als auch aus ihm ausfuhren, fortgesetzt. Erst der Friedensschluss von Nystad aus dem Jahre 1721 stellte die alten Handels- und Schifffahrtskontakte mit Schweden wieder her.

Wie auch Einträge in die Stockholmer Hafentbücher beweisen, führten die der Stadt gegenüber feindlichen Handlungen auf den Küstengewässern Danzigs und auf anderen Ostseeengewässern zu einer tatsächlichen Senkung des Schiff-

⁴⁸ M. Foltz: *Geschichte des Danziger Stadthaushalts*, Danzig 1912, S. 85–86; E. Cieślak, C. Biernat: op. cit., S. 256.

fahrtsverkehrs auf der Strecke Stockholm – Danzig. Und wenn es in den Jahren 1661–1680 jährlich im Durchschnitt 30 Schiffsreisen an die Weichselmündung gab (6% des gesamten Auslaufverkehrs)⁴⁹, dann waren das in den Jahren des Nordischen Krieges entsprechend: bis 1709 – 26 (5%) jährlich im Durchschnitt angemeldeten Schiffsreisen und in den Jahren 1714–1720 nur 21 (7,7%).⁵⁰ Im Jahre 1718, das am schwierigsten war, wurde in der Stockholmer Zollkammer nur eine einzige Schiffsreise an die Weichselmündung angemeldet.⁵¹

An dieser Stelle muss noch auf eine charakteristische Tatsache hingewiesen werden, die dank den Büchern vom Danziger Amt des Amtierenden Bürgermeisters zum Vorschein kam. Das Amt stellte Zertifikate aus, d. h. Seeunterlagen, die die Zugehörigkeit einer auf dem Meer beförderten Ware zu einem bestimmten Danziger Kaufmann bestätigten. Ein Zeugnis dieser Art bekamen auch Danziger Kaufleute, die als Vermittler Aufträge ihrer ausländischen Kontrahenten realisierten. Die Analyse der Unterlagen zeigt, dass in den letzten Jahren des Großen Nordischen Krieges ein enorm dynamischer Anstieg des Anteils des neutralen Lübecks am Danziger Handel stattfand. Wenn innerhalb von den letzten 40 Jahren des 17. Jahrhunderts man für die Danziger Kaufleute nur sechs Zertifikate für Lübeck ausstellte, dann gibt es in den Büchern in dem fünfjährigen Zeitraum von 1715 bis 1719 sogar 230 Vermerke ähnlicher Art.⁵² Laut einem französischen Residenten in Danzig waren eben die Lübecker (und auch noch Engländer) diejenigen, die am häufigsten eine Schiffsreise aus Danzig in die schwedischen Häfen riskierten.⁵³ Dies zeugt von einer tief greifenden Neuorientierung der Danziger Kaufleute, die sich von traditionellen Richtungen auf Lübeck umstellten, das doch schon seit mehreren Jahren eine weniger bedeutende Rolle im baltischen

⁴⁹ J. Trzoska: *Z problematyki kontaktów żeglugowych pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w drugiej połowie XVII wieku* [Zur Problematik der Schifffahrtsbeziehungen zwischen Stockholm und Danzig in der 2. Hälfte des 17. Jh.], in: *Po obu stronach Bałtyku. Wzajemne relacje między Skandynawią a Europą Środkową* [An den beiden Ufern der Ostsee. Bilaterale Beziehungen zwischen Skandinavien und Mitteleuropa], hg. v. J. Harasimowicz, P. Oszczanowski, M. Wisłocki, Wrocław 2006, Bd. 2, S. 449.

⁵⁰ J. Trzoska: *Z zagadnień żeglugi pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w pierwszej połowie XVIII wieku* [Zu Fragen der Schifffahrt zwischen Stockholm und Danzig in der 1. Hälfte des 18. Jh.], in: *Miscellanea pomorskie. Studia z dziejów Pomorza Zachodniego i Nadwiślańskiego* [Pommersche Miscellanea. Studien zur Geschichte Westpommerns und Weichsel-Pommerns], hg. v. W. Skóra, Słupsk 2008, S. 34.

⁵¹ J. Trzoska: *From the Issues of Navigation between Stockholm and Gdańsk in the First Half of the 18th Century*, „*Studia Maritima*“, 20, 2007, S. 53.

⁵² J. Trzoska: *Dzieje gdańskiego statku ...* [Geschichte des Danziger Schiffes ...], S. 32.

⁵³ Bericht vom 7. Juni 1717 an den Filip zu Orlean, in: *Raporty rezydentów francuskich ...* [Berichte französischer Residenten ...], S. 61.

Handel spielte. Ohne Zweifel ist das eine zeitweilige Erscheinung mit konjunkturellem Charakter, den die politische Lage, vor allem die Sperre für den Handel mit Schweden, erzwang, denn im ersten Jahrzehnt nach dem Krieg (1721–1730) stieg der direkte Schifffahrtsverkehr auf der Strecke Stockholm–Danzig sichtbar an, jedoch bei einem sehr geringem Anteil Lübecks. Die durchschnittliche Anzahl der Schiffsreisen nach Danzig für dieses Jahrzehnt wuchs sogar bis auf 60 Schiffe, was über 11% aller Schiffsausläufe aus Stockholm darstellte.⁵⁴

Ohne Zweifel führte der schwedische Verlust landwirtschaftlicher Provinzen an der südöstlichen Ostseeküste zugunsten Russlands objektiv zur Entstehung noch günstigerer Bedingungen zur Ankurbelung des Handelsaustausches zwischen dem Königreich der Vasen-Dynastie und Danzig, das immerhin ein wichtiges Zentrum für den Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Lebensmitteln war. Von der Festigkeit und der Lebhaftigkeit gegenseitiger wirtschaftlicher Bindungen zeugt u. a. das Verhalten Danziger Reeder- und Handelskreise während des nächsten russisch-schwedischen Krieges in den Jahren 1741–1743. Trotz des Drucks und der Drohungen seitens Russland, die sogar durch einen direkten Eingriff in die Schifffahrt auf der Danziger Reede verstärkt wurden, ist es nicht gelungen, die Danziger zum Abbruch der für die beiden Parteien wichtigen Handelskontakte zu zwingen.⁵⁵

Bei der Zusammenfassung unserer Überlegungen über den Einfluss von Ereignissen der Jahre 1700–1721 auf die Lage Danzigs am wichtigsten erscheint die Tatsache, dass Russland seit dieser Zeit auf der Ostsee stets anwesend wurde und auf diese Weise die Grundlage für den Bau und dann die Festigung seiner Machtposition in Europa schuf. Der Anstieg der Zarenmacht brachte mit sich gefährliche Konsequenzen für die Nachbarstaaten, insbesondere für die Republik Polen und für ihre größte Hafenstadt an der Weichselmündung. Das schwer geprüfte Danzig, dem ein effektiver Schutz seitens des Königs und des polnischen Staates entzogen wurde, bemühte sich seit dieser Zeit, seine Beziehungen mit Russland nicht zu strapazieren, umso mehr, dass man an der Mottlau immer deutlicher die wachsende Drohung seitens Preußens sah. Zusätzlich weckte der sich verschärfende Wettbewerb seitens der nahe liegenden preußischen Häfen – Königsberg und Pillau, die Danziger Probleme im Handel mit Schweden ausnut-

⁵⁴ J. Trzoska: *Z zagadnień żeglugi ...* [Zu Fragen der Schifffahrt ...], S. 34.

⁵⁵ J. Trzoska: *Export of Corn and Victuals during the Russian-Swedish War 1741–1743*, „*Studia Maritima*“, 4, 1984, S. 163 ff.

zten, Befürchtungen bei den Danzigern auch deswegen, dass das Ausfuhrangebot in Bezug auf Rohstoffe der genannten Häfen und Danzig sich fast völlig deckten.

In Bezug auf den Staat, der als der schwächste aus dem Krieg ging, nämlich Schweden, muss man noch mal die Tatsache betonen, dass Handel- und Schifffahrtskontakte mit schwedischen Häfen für Danzig von enorm großer Bedeutung waren. Trotz Sperren, Schikanen und anderen Schwierigkeiten sowohl im Hafen selbst als auch auf dem offenen Meer wurde der Handelsaustausch jedoch fortgesetzt. Es ist ein Paradox, dass die Niederlage Schwedens Danzig zu einem noch stärker benötigten und begehrenswerteren Partner machte. Dies geschah, obwohl die Republik Polen der einzige Staat in der antischwedischen Allianz war, mit dem der Stockholmer Hof kein Friedensabkommen schloss.⁵⁶ Die wichtigste Rolle spielte hier der immer größere Bedarf des schwedischen Marktes an Lebensmitteln, insbesondere nach dem Verlust der landwirtschaftlichen Provinzen im östlichen Teil der Ostseeküste.⁵⁷

Die westeuropäischen Staaten, insbesondere England und Holland, obwohl am Krieg offiziell nicht beteiligt, beobachteten sehr aufmerksam Ereignisse auf der Ostsee. Vor allem unternahm England, das mit dem Wachstum der russischen Macht beunruhigt war, Handlungen zur Aufstellung des Gleichgewichtes in den Machtverhältnissen in diesem Teil Europas. Zusammen mit Holland zeigte es seine Unruhe wegen Störungen bei den Lieferungen der in den beiden Wirtschaften unentbehrlichen Rohstoffe aus baltischen Häfen. Deswegen organisierte man Schiffsreisen großer Handelsflottillen, die von englischen und holländischen Kriegsschiffen eskortiert wurden, dank denen auch an der Mottlau – für kurze Zeit – der Schifffahrtsverkehr wieder auflebte und der Umsatz in hiesigen Kaufkontoren stieg.

Am wichtigsten für die Normalisierung wirtschaftlicher Kontakte zwischen Danzig und Frankreich war die Aufhebung im Jahre 1712 der 10 Jahre früher

⁵⁶ G. Majewska: *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809* [Schwedens Handelspolitik in den Jahren 1720–1809], Wrocław–Warszawa–Kraków 1991, S. 76.

⁵⁷ Siehe u. a. J. Trzoska: *Sprawy handlu gdańskiego w raportach rezydenta szwedzkiego w Gdańsku Jakuba Brandlichta w latach 1724–1729* [Fragen des Danziger Handels in den Berichten des schwedischen Residenten in Danzig Jakob Brandlicht in den Jahren 1724–1729], in: *Strefa bałtycka w XV–XVIII w. Polityka – społeczeństwo – gospodarka. Ogólnopolska sesja naukowa zorganizowana z okazji 70-lecia urodzin Profesora Edmunda Cieślaka* [Die baltische Zone vom 15. bis zum 18. Jh. Politik – Gesellschaft – Wirtschaft. Das allgemeinpolnische wissenschaftliche Seminar organisiert zum 70. Jahrestag des Professors Edmund Cieślak], hg. v. J. Trzoska, Gdańsk 1993, S. 164–167.

angekündigten Sanktionen in Bezug auf den Danziger Handel. Als Hamburg, Lübeck und Bermen im Jahre 1716 Privilegien im Handel mit Frankreich erhielten, unternahm auch Danzig Bemühungen um ähnliche Rechte, jedoch bekam es sie erst im Jahre 1725.⁵⁸

Übersetzt von Małgorzata Osiewicz-Maternowska

HANDEL GDAŃSKI I ŻEGLUGA WOBEC ZMIAN UKŁADU SIŁ W EUROPIE PODCZAS WIELKIEJ WOJNY PÓLNOOCNEJ

Streszczenie

Podsumowując nasze rozważania dotyczące wpływu wydarzeń lat 1700–1721 na sytuację Gdańska, za najistotniejszy uznajemy fakt trwałego wyjścia na Bałtyk Rosji, a tym samym położenie podwalin pod zbudowanie, a następnie utrwalenie jej mocarstwowej pozycji w Europie. Wzrost potęgi państwa carów niósł z sobą niebezpieczne konsekwencje dla jego sąsiadów, zwłaszcza zaś dla Rzeczypospolitej i jej największego ośrodka portowego nad ujściem Wisły. Boleśnie doświadczony Gdańsk, pozbawiony skutecznej pomocy ze strony króla i państwa polskiego, starał się odtąd nie narażać na szwank swych stosunków z Rosją, tym bardziej że coraz wyraźniej dostrzegano nad Motławą rosnące zagrożenie ze strony Prus. Dodatkowe obawy gdańszczan budziła zaostrzająca się konkurencja pobliskich portów pruskich – Królewca i Piławy, wykorzystujących perturbacje w handlu Gdańska ze Szwecją, zwłaszcza że oferta eksportowa wspomnianych ośrodków w zakresie surowców niemal w całości pokrywała się z gdańską.

Jeśli chodzi o państwo, które wyszło z wojny najbardziej osłabione – Szwecję, trzeba jeszcze raz pokreślić fakt niezwykle istotnego znaczenia dla Gdańska kontaktów handlowo-żeglugowych z portami szwedzkimi. Pomimo blokad, szykan i innych utrudnień – zarówno w samym porcie, jak i na otwartym morzu – wymiana była kontynuowana. Paradoksalnie klęska Szwecji uczyniła Gdańsk partnerem jeszcze bardziej potrzebnym i pożądanym. Działo się tak, chociaż Rzeczpospolita pozostała jedynym państwem koalicji antyszwedzkiej, z którym dwór sztokholmski nie zawarł traktatu pokojowego. Najistotniejszą rolę odgrywało coraz większe zapotrzebowanie rynku szwedzkiego na artykuły spożywcze, szczególnie po utracie rolniczych prowincji na wschodnim wybrzeżu Bałtyku.

⁵⁸ *Historia Gdańska ...* [Geschichte Danzigs ...], Bd. 3, T. 2, S. 362.

Państwa zachodnioeuropejskie, przede wszystkim Anglia i Holandia, aczkolwiek oficjalnie niebiorące udziału w wojnie, uważnie śledziły wydarzenia na Bałtyku. Zwłaszcza Anglia, zaniepokojona wzrostem potęgi Rosji, podejmowała działania mające na celu zaprowadzenie równowagi sił w tej części Europy. Wraz z Holandią okazywała zaniepokojenie zakłóceniami w dostawach z portów nadbałtyckich tak potrzebnych ich gospodarcom surowców. Dlatego organizowano wyprawy wielkich flotylli handlowych, konwojowanych przez okręty wojenne Anglii i Holandii, dzięki którym również nad Motławą na krótki czas ożywił się ruch żeglugowy i wzrastały obroty w tutejszych kantorach kupieckich.

Dla unormowania stosunków gospodarczych Gdańska z Francją najważniejsze było zniesienie w 1712 roku ogłoszonych dziesięć lat wcześniej represji wobec handlu gdańskiego. Gdy w 1716 roku przywileje w handlu z Francją uzyskały Hamburg, Lubeka i Brema, Gdańsk podjął starania o przyznanie mu podobnych, lecz otrzymał je dopiero w 1725 roku.