

Stettin  
Einstmals Handelsmetropole des Ostseeraumes  
Historisch-wirtschaftsgeographisch analysiert

Von Ilse GUDDEN-LÜDDEKE, München

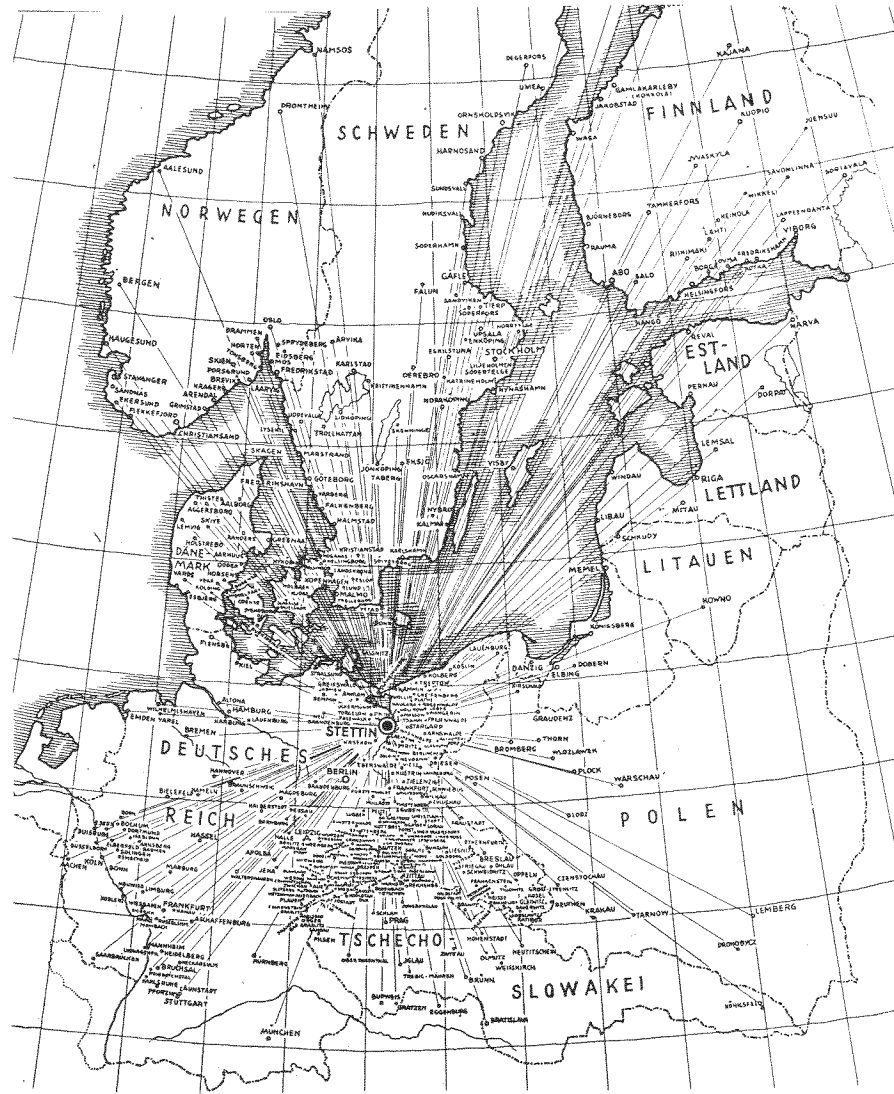
Einstmalige Handelsmetropole bedeutet hier die 1. Hälfte dieses Jahrhunderts. Dabei kann nur die große Linie dargestellt werden. Der Erste Weltkrieg und das Versailler Diktat mit den für Stettin und Pommern wirtschaftsrelevanten einschneidenden Ostgebietsabtretungen und den enormen Reparationszahlungen können im einzelnen nicht behandelt werden. Nach dem Dawes-Plan waren es 1924 2,4 Milliarden Goldmark je Jahr, dann nach dem diesen ablösenden Young-Plan 121 Milliarden Reichsmark, bis 1988 zu tilgen! Unberücksichtigt ist auch die damit verbundene Inflation und die folgende Weltwirtschaftskrise. Bis Anfang 1945 war die Ostsee noch unter deutscher Kontrolle, erst durch den Rückzug kam die Wende. Bis zu diesem Zeitpunkt verstehen sich diese Ausführungen.

Sieht man sich die auf der Seite 74 wiedergegebene Karte STETTIN – TOR DER OSTSEE an, dann schlägt das Herz eines jeden Stettiners höher. Stettin – so zeigt dieses schematische Bild – war der „Mittelpunkt der Welt“, zumindest Nord- und Mitteleuropas. Radial strahlen die Verbindungen vom Zentrum Stettin nach Nordwesten, Norden, Nordosten, das bedeutet Handel mit Dänemark – Schweden – Finnland – Rußland – den baltischen Ländern. An der deutschen Ostseeküste ist die Verbindung mit Königsberg über Danzig – Hinterpommern – Vorpommern – Kiel – bis Flensburg. Wir vermissen Lübeck, einst die Königin der Hanse.

Von Stettin ging der Verkehr besonders nach Schlesien, Sachsen, Thüringen, dann in die Tschechoslowakei, weitaus geringer nach Polen. Innerhalb Deutschlands war Bayern z.B. ein äußerst zurückhaltender Handelspartner, dafür bevorzugten die heutigen Länder Baden-Württemberg, das Saarland, Rheinland-Pfalz, Hessen und der Kohlenpott den Handel mit der Hauptstadt Pommerns.

Andere Hafenstädte, wie Hamburg – Bremen – usw., waren gute Partner beim Handel über See.

Das Schicksal der pommerschen Hauptstadt war wechselvoll. Nachweislich ist der Raum (oder Platz) sowohl von germanischen als auch von wendischen Volksstämmen besiedelt worden, denn dieser Standort war von jeher eine naturgegebene Schlüsselstellung und – ist es bis zum heutigen Tage geblieben.



Die obenstehende Karte betont ungemein optisch die Bedeutung Stettins und seiner See- und Binnenhäfen als wirtschaftspolitischer Mittelpunkt für den nord- und nordwesteuropäischen Raum. Gleichzeitig muß Stettin bis Anfang 1945 „Das Tor zur Ostsee“ genannt werden. Nicht nur der Seehafen, sondern auch die in der unteren Oder gelegenen Binnenschiffahrtshäfen bestimmten den internationalen Handel, letztere über den Oderverkehr, den Wartheverkehr (Stettin-Landsberg-Posen und Zwischenstationen der Warthe), den Netzverkehr (Stettin-Bromberg), den Massenverkehr mit Berlin (mit anfangs, um 1900, festen Dampferlinien), den Elbeverkehr (mit einem regelmäßigen Dampferverkehr mit Magdeburg, später auch mit Anschluß an den Mittellandkanal, der wiederum Verbindungen zum Rhein, zur Ems und zur Weser ermöglicht). Für die Handelsschiffahrt von Stettin in die Ostsee und weiter wurde von den drei Odermündungen Peene, Swine und Dievenow ursprünglich nachweisbar die Peene benutzt,

bis einschließlich um 1730 die Stettiner Kaufmannschaft von den bislang bestrittenen Vorzügen der Fahrt durch die Swine überzeugte. Der König befahl den Ausbau. Mit diesem wurde die Stettiner Schifffahrt schließlich ganz von der Peenefahrt abgelenkt. Der endgültige Ausbau zog sich jahrzehntelang hin, ebenso die laufenden Verbesserungen des Fahrwassers von der Swine nach Stettin, des 1. Teils: von der Swine bis zur Kaiserfahrt, des 2. Teils: von den Molenköpfen der Kaiserfahrt bis zur Linie Ziegenort-Swantewitz, des 3. Teils: das Papenwasser selbst sowie die Strewe und der Dammansch und des 4. Teils: die Oder von der Königsfahrt bis Stettin.

Gab es in Stettin 1860 159 Segelschiffe mit 39 240 NRT und 14 See-Dampfer mit 2810 NRT, sind es 1904 nur noch 12 Segler (4739 BRT), nun aber 105 Seedampfer (67 035 BRT). Lag der Schiffseingang 1860 bei 1267 Seglern (136 188 NRT) und 212 Dampfern (66 617 NRT) =  $\Sigma 1479$  mit 201 800 NRT, so sind es 1904 1726 Segler (149 021 NRT) und 3367 Dampfer (1362 NRT) =  $\Sigma 5093$  mit 1 511 753 NRT. Der Schiffsausgang spiegelt sich wieder 1863 in 1671 Seglern (169 543 NRT) und 618 Dampfern (122 367 NRT) =  $\Sigma 2289$  mit 122 367 NRT und 1904 mit 1726 Seglern (149 273 NRT) und 3369 Dampfern (1 361 016 NRT) =  $\Sigma 5095$  mit 1 510 289 NRT. Diese Zahlen sprechen für sich. Einmal, was die rasante Entwicklung des Hafens Stettin angeht, aber auch die explosionshafte Zunahme an Dampfschiffen einerseits und die Abnahme an Segelschiffen andererseits verdeutlicht.

jb.  
Zeichnung: (?), Archiv Verfasser

Was macht den Wert dieser Stadt – einer Handelsmetropole von Weltruf von ehemals – aus?

Die Verfasserin möchte – in aller gebührenden Kürze – hier vier Kriterien aufzeigen, die Stettin als Wirtschaftsfaktor für Deutschland so wichtig erscheinen lassen. Wichtig deshalb, weil lange, bevor von einer europäischen Einheit gesprochen wurde – und zu wenig getan wird wie heutzutage – die Stettiner schon längst gehandelt hatten!

Die Kriterien sind folgende:

1. STETTIN – als Stadt für sich gesehen,
2. STETTIN – Wirtschaftszentrale für Pommern,
3. STETTIN – Umschlagplatz für das Deutsche Reich und Hafen für Berlin und
4. STETTIN – Verbindung zwischen Nord-, Mittel- und Südeuropa.

#### 1. STETTIN – als Stadt für sich gesehen

Der Standort ist es, die geographische Lage, die dieser Stadt allen Kredit gewährte, und diese hat sich des Kredites nicht nur als würdig erwiesen, sie konnte, durch die Tüchtigkeit ihrer Bürger, selbst zum Kreditinstitut, im übertragenen Sinne, werden.

Stettin liegt an der Stelle, wo sich das Odertal zu einer quasi Endlosigkeit weit: nach Norden und wo, zum letzten Male, auf Brücke und Damm die

Möglichkeit des Überganges von Westen nach Osten gegeben ist. Die Ostsee ist verhältnismäßig nahe, die Verkehrsverbindungen wurden – der steigenden Nachfrage entsprechend – verbessert, siehe Kaiserfahrt. Die Oder bietet landeinwärts gute Transportmöglichkeiten, auch diese wurden ausgebaut, siehe Großschiffahrtsweg Berlin – Stettin und den Bau des Schiffshebewerks Niederfinow.

Stettin war eine Melange, so würde das ein Wiener bezeichnen, ja, eine geradezu bilderbuchartige Mischung von Facharbeitern jeglicher Branche, von Handwerkern – Beamten (noch im preußischen Sinne) – Kaufleuten (diese von Klein-, über Mittel- bis hin zu Großhandelsbetrieben) – Industriellen – Schiffbauern – Reedern – „Managern“ – Bankleuten – Ärzten – Juristen – Militärs in einer berühmten Garnisonstadt – und nicht zu vergessen: von Künstlern.

Diese Bürger-Mischung der eben aufgezeichneten Berufsgruppen arrangierten sich in einem gar nicht so lange dauernden Prozeß, denn sie hatten schließlich alle ein gemeinsames Anliegen: Eine aufsteigende, blühende Stadt und in Verbindung mit einem leistungsstarken Hafen und seinen verschiedenen Werften damit Wohlstand für alle; das bedeutete aber erst Arbeit und dann Verdienst.

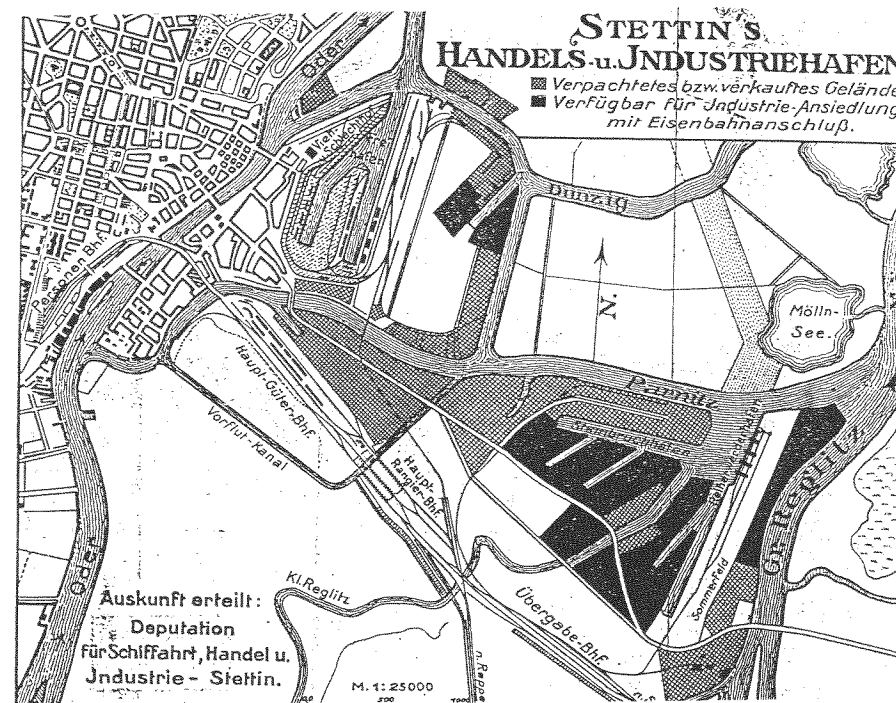
Seit altersher hat die Entwicklung einer Stadt eine geistig-ethische und eine ökonomisch-technische Seite. Den Ausschlag zur Priorität Nr. 1 bestimmt der Standort der Stadt. In Stettin war es die wirtschaftliche Seite, die den Ausschlag gab, diese Seite war zweckbewußt und stellte sich auf die jeweiligen Gegenstandswerte ein!

Stettin war – unter der sich herauskristallisierenden Führung durch die Kaufmannschaft bei sorgsamer Führung, diplomatischen Beziehungen im eigenen Land sowohl als auch zum nahen Ausland und dem hier immer mit Stolz und Verantwortung getragenen kaufmännischen Risiko – prädestiniert, eine Führungsrolle als Hafencity, Schiffbaustadt, Verbindungsort, Ausbildungsstätte und Fremdenverkehrsort zu übernehmen.

Stettin ist allem gerecht geworden, wie wir wissen und auch nachweisen können. Es gab bekannte und weniger bekannte, aber doch wichtige und traditionsreiche Firmennamen und jeder Handelszweig hat seine eigene, fast immer faszinierende Entwicklungsgeschichte.

Stettins älteste Industrie ist die Werftindustrie. Schon vor Jahrhunderten gab es an der Oder größere und kleinere Betriebe, die Holzschiffe bis hin zu großen Segelschiffen dieser Zeit erbauten. Nicht alle Stettiner Unternehmungen konnten sich – den Erfordernissen der Zeit entsprechend – dazu entschließen, zum Eisenschiffbau überzugehen. Diese Entwicklung vollzog sich nicht ohne Schwierigkeiten, besonders hinsichtlich der Transport- und Frachtenlage für die zum Schiffbau notwendigen Werkstoffe. Auch die Wasserstraße Stettin-Swinemünde mußte auf eine fast 10-m-Baggertiefe gebracht werden, um große Ozeandampfer passieren lassen zu können.

Wenn die Stettiner Werftindustrie schon Ende des vorigen Jahrhunderts aufgrund der Präzisionsarbeit Weltruf erlangte, so ist dies vor allem auf den 1851



Stettins Handels- und Industriehafen, wie er sich im Jahre 1929 bot. Die Karte zeigt die unmittelbare Lage der Oder an der Stadt, die Einbindung des Hauptgüterbahnhofs in den Gesamttransportkomplex und ferner das noch freie Angebot für Industrieanlagen-Ansiedlungen mit Eisenbahnanschluß.

gegründeten „Vulkan“ zurückzuführen, der in der Zeit seines Bestehens ca. 700 Schiffe gebaut hat, u.a. Kriegsschiffe – Passagierdampfer – Spezialschiffe aller Art – Fährschiffe, und der zeitweise 10 000 (zehntausend!) Mann beschäftigt hat. Das stolze Werk fiel den Schwierigkeiten der Verhältnisse nach dem Ersten Weltkrieg zum Opfer.

Ebenso erging es der „Nüske & Co. AG“, die heute fast 330 Jahre alt wäre, sie war eine der modernsten deutschen Werften.

Zwei große Unternehmungen, die sich auch mit dem Bau von Binnenfahrzeugen beschäftigten, waren die „Stettiner Oderwerke AG“, die heute über 150 Jahre bestehen würden, und die „Ostsee-Werft AG“, die erst im Jahre 1917 gegründet wurde. Die Oderwerke erwarben sich einen bedeutenden Ruf als Spezialfirma im Bau von mittelgroßen Passagier- und Frachtdampfern, von Eisbrechern und Baggern aller Art und Größe. Bis zum Jahre 1930 hatten die Oderwerke ca. 750 Fahrzeuge produziert, darunter Schiffe bis zu 10 000 BRT. Diese Werft hatte fünf Schwimmdockabteilungen, in denen die Dockung und Instandsetzung von Schiffen bis zu 12 000 BRT vorgenommen werden konnte. Außer den Schiffsmaschinen und Schiffskesseln konnten in einer besonderen

Maschinenabteilung auch Kessel, Maschinen und Geräte für alle möglichen anderen Industriezweige hergestellt werden, besonders berühmt war unter Fachleuten die Hammerschmiede dieser Werft.

## 2. STETTIN – Wirtschaftszentrale für Pommern

Trotz bedeutender gewerblicher Durchsetzung in Vor- und Hinterpommern hat Gesamtpommern bis 1945 seinen Charakter als überwiegend landwirtschaftliches Gebiet behalten.

Soweit sich Industrie in Pommern ansiedeln konnte, war sie auf landwirtschaftliche Produkte bezogen. Wegen fehlender Bodenschätze – zum damaligen Zeitpunkt konnte man noch keine gezielten Tiefbohrungen ansetzen, sonst hätten wir auch Erdgas und Schwermineralien gehabt, es wäre eine weitere Herausforderung für den Stettin-Hafen geworden – mußte man sich auf diese landwirtschaftlichen Produkte beschränken.

So waren die Beziehungen zwischen Handel und Landwirtschaft in Pommern eng und vielseitig, weil beide Teile direkt in Verbindung traten und sowohl Lieferer als auch Abnehmer waren. Alle Vorgänge und Entwicklungen innerhalb der pommerschen Landwirtschaft waren daher von großem Einfluß auf die Städte der Provinz, die sich, z.T. zumindest, nur als Durchgangsstation für den Stettiner Großhandel ansahen. Hier sammelten sich Käufer und Verkäufer für Dünger – Futtermittel – Kohle – Maschinen – landwirtschaftliche Gerätschaften, vor allem für Vieh.

Der Landesproduktenhandel hat in einer Provinz wie Pommern eine bedeutende Rolle im Wirtschaftsleben gespielt und gehört zu den ältesten pommerschen Handelszweigen überhaupt. Hier wurden mehr Getreide und Kartoffeln produziert als zur Deckung des Eigenbedarfs nötig war. Die Aufgabe des Handels bestand darin, diese Überschüsse in Bedarfsgebiete zu leiten. Auch hier kam die geographische Lage Pommern und seiner Hauptstadt als Binnen- und vor allem als Seehafen entgegen, denn die kornarmen Anrainer der Ostsee waren die aufnahmefähigsten Absatzgebiete.

Daneben war auch Westdeutschland Abnehmer dieser Produkte, zusätzlich für Obst und Gemüse. Die Saatkartoffeln hinterpommerscher Produzenten aber gingen in alle Richtungen des Reiches und des angrenzenden Auslandes. Und dieser Handel, sowohl Ausfuhr als auch die erwähnte Einfuhr aus der Provinz, wurde über Stettin abgewickelt.

Es liegt dabei auf der Hand, daß sich längs der Oder Industriebetriebe in Hafennähe ansiedelten, die eine Verarbeitung der erwähnten landwirtschaftlichen Produkte aus dem eigenen Hinterland übernahmen, dies waren z.B. Brennereien – Molkereien – Zuckerfabriken – Getreidemühlen – Fleischwarenfabriken – Brotfabriken – Spirituosen- und Hefeindustrie – Kartoffelverwertungsfabriken – Konserven- und Marmeladenfabrikation.

Stettin ist damit aber nicht in eine Konkurrenzsituation, geschweige denn einen Konkurrenzkampf mit den kleineren Unternehmen in seiner Provinz geraten. Denken wir nur an die Zuckerfabriken in Pyritz und Greifenberg, diese hatten neben der Ausfuhr nach Stettin noch ihren eigenen Absatzmarkt.

So gesehen, funktionierte der Handel in der heimatlichen Provinz. Das läßt sich aus vielen verschiedenen Berichten, Protokollen, Artikeln von verschiedenen Autoren immer wieder herauslesen, dieses Hand-in-Hand-Arbeiten zwischen der Provinz und ihrer Landeshauptstadt war ein nicht zu übersehender, beruhigender und sicherer Faktor im Wirtschaftsleben für Stettin!

## 3. STETTIN – Umschlagplatz für das Deutsche Reich und Hafen für Berlin

Die deutschen Seehäfen waren – und sind es zum Teil auch heute noch – die Ein- und Ausfalltore Deutschlands zur Welt.

Diese Häfen – darunter eben auch Stettin – stellen in ganz anderem Maße als etwa Grenzstationen an einer sogenannten „trockenen Grenze“ eine Verbindung, eine Brücke dar für den Übergang des Waren- und Personenverkehrs, auch nota bene des Nachrichtenverkehrs.

Diese Häfen – und immer mit dem Blick auf Stettin! – waren respektive sind zugleich Wirtschafts- und Verkehrszentren. Innerhalb dieser Hafenstädte mußte umgeladen werden, von einem Beförderungsmittel – Eisenbahn oder Binnenschiffe – auf ein anderes, das Seeschiff nämlich.

Und dieser Übergang machte eine dazugehörige Anzahl von Verrichtungen notwendig, diese Verrichtungen waren z.B. Lagerung – Spedition – Umstauen – Stapeln – Kranen – Rechtsgeschäfte – Verzollung – Untersuchung – und andere Formalitäten.

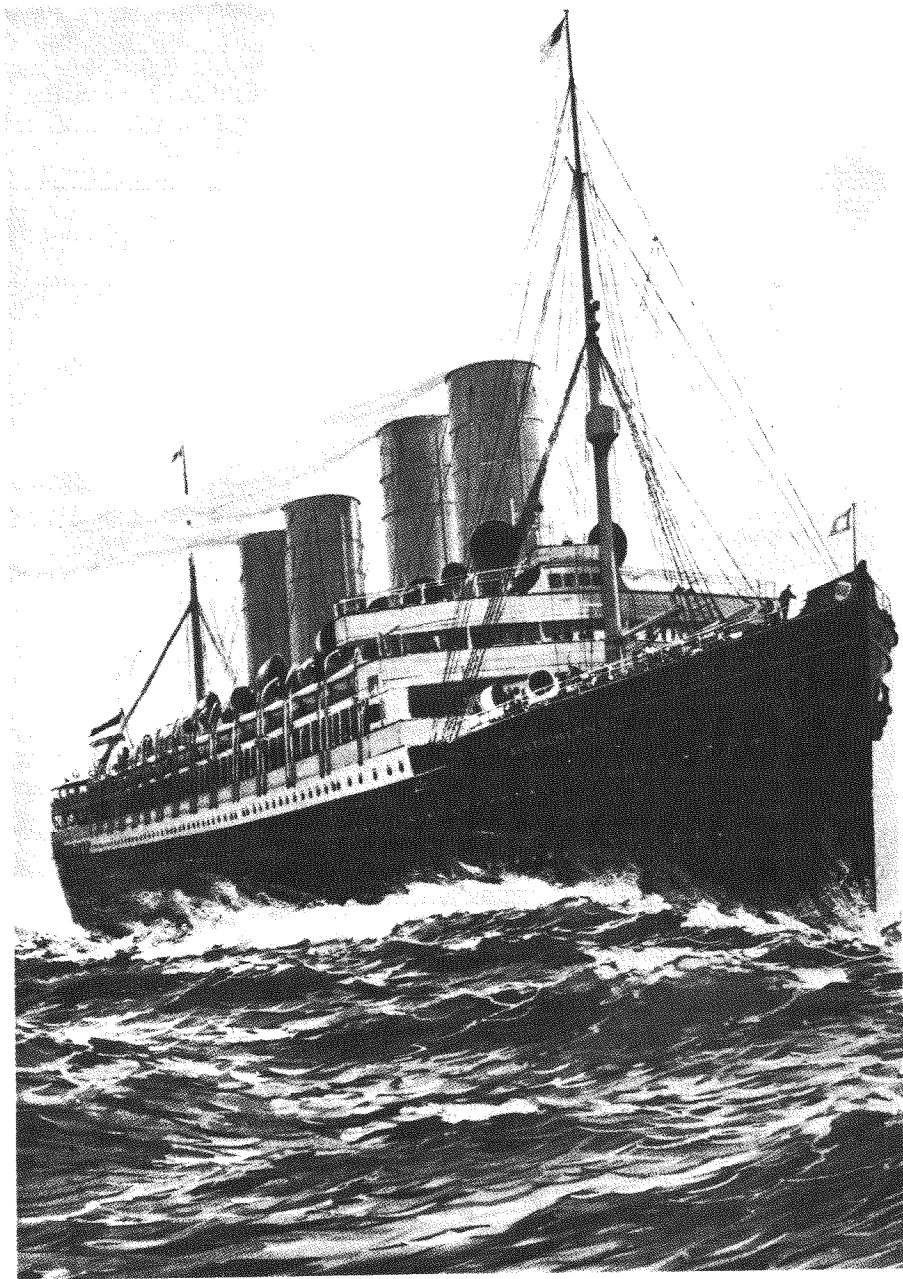
In ihrer Gesamtheit machten diese Einrichtungen das charakteristische Bild eines Seehafens aus.

Deutschlands geographische Lage im Herzen Europas verfügte über eine Festlandssee-Grenze (Nord- und Ostsee zusammen) von 1202,8 km, davon entfielen auf die Ostsee 928,7 km.

Das Deutsche Reich (1937) hatte außerdem den geographischen Vorteil von großen natürlichen Stromläufen, die durch ein außerordentlich gutes Kanalsystem untereinander verbunden waren. Die großen Ströme waren noch nicht alle vollschiffig ausgebaut, die Oder konnte etwa 700 km verkehrsmäßig voll genutzt werden (bei einer Gesamtlänge von 898 km und ab Ratibor erst schiffbar).

Die Leistung des Stettiner Hafens lag darin, die Wirtschaft Deutschlands durch Umschlag in das Ausland oder in umgekehrter Richtung zu fördern. Möglich wurde dies durch die verkehrstechnisch gute Zuführungsmöglichkeit zu Lande und per Fluß, durch moderne Hafenanlagen und durch eine aufgeschlossene Stettiner Industrie, die hier einen vollen Einsatz im kaufmännischen Sinn fertigbrachte.

Stettin versorgte durch Einführen von Warengütern die mittel- und ostdeutsche und die österreichische Industrie mit Rohstoffen, hier nur einige davon: Feldspat – Rohphosphat – Granit – Pflastersteine – Eisenerze – Schwefelkies – Zinkerze – Steinkohlen – Holz – Soyabohnen usw.



Unter den deutschen Werften nahm 1857 die „Stettiner-Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft“ in Stettin-Bredow eine Spitzenstellung ein. Sie war quasi ein Ausrufungszeichen für das seinerzeit noch schiffahrtverkehrsmäßigste deutsche Meer, die Ostsee, die im nordeuropäischen Raum

seit Jahrhunderten seetransportmäßig das Primat innehatte. Auf „dem Vulkan“, wie man in Stettin und in Schifffahrtskreisen zu sagen pflegte, wurden nicht nur der Zeit entsprechende große und größte Schiffe aller Typen gebaut, hier wurde auch international respektierte Schiffbau- und Schiffsmaschinenforschung betrieben. Keine andere deutsche Werft als dieses pommersche Unternehmen darf sich rühmen, dreimal das jeweils größte Schiff der Welt gebaut zu haben: Als die Nummer Eins rangiert hier der 1897 für den NDJ von Stapel gelaufene, 14 349 BRT große Passagierliner *Kaiser Wilhelm der Große*, ein Zweischraubenschiff mit Dreifach-Expansionsmaschinen für 22,5 kn. Gleich auf der am 19. September 1897 angetretenen Jungfernnreise Bremen – Southampton – New York erzielte der deutsche Liner mit 5 d 22 h und 45 min als erstes deutsches Schiff auf der Strecke Sandy Hook – Needles einen „Blauen-Band“-Rekord. Dabei betrug die beste Tagesstrecke 580 sm. Daß das Schiff, das an Passagieren befördern konnte: 332 I., 343 II. und 1074 III. Klasse, über 14 Kessel mit 104 Feuerstellen verfügte, sei nicht nur am Rande vermerkt. – Der zweite Weltsuperlativ lief 1899 für die Hamburg-Amerika-Linie vom Stapel, der 16 502 BRT große Vierschornsteiner *Deutschland*, auch ein Doppelschraubenschiff, dessen Vierfach-Expansionsmaschinen bei 36 000 PSI 23 kn schafften. Die Schiffsbetriebstechnik stellt sich u. a. mit 16 Kesseln und 112 Feuerstellen noch imponierender vor, während die Gesamtzahl der Passagiere (ein Ballin-Ziel zur Exklusivität hin) mit 690 I., 300 II. und nur 280 III. Klasse geringer ist. Die *Deutschland* gewinnt auf der am 4. Juli angetretenen Jungfernnreise auf der Strecke Eddystone – Sandy Hook mit 22,42 kn im Mittel auf Antrieb das „Blaue Band“, 1901 verbessert sie den Rekord in der Westrichtung auf 23,06 kn, aber auch in der Westostrichtung (Sandy Hook – Eddystone) auf 23,51 kn. 1910/11 auf 16 703 BRT vergrößert, wird die *Deutschland* in *Victoria Luise* umbenannt und als erster Kreuzliner der Luxusklasse (für nur 487 Passagiere der I. Klasse) eingesetzt. Weltstar Nummer Drei ist der ebenfalls „beim Vulkan“ erbaute NDJ Schnelldampfer *Kaiser Wilhelm II.*; 19 361 BRT groß, hat das Zweischraubenschiff eine Vierfach-Expansionsmaschine mit 44 500 PSI für 23 bis 23,6 kn. Smith in „Passenger Ships of the world“; „Note: Largest express liner in the world built to date.“ An Passagieren hat der Liner Platz für Passagiere der I. Klasse: 775, der II. Klasse 342 und der III. Klasse: 770. Seine Jungfernnreise tritt der Vierschornsteiner mit den paarweise „zusammengerückten“ Schornsteinen am 14. April 1903 an. 1906, im Juni, unterbietet die *Kaiser Wilhelm II.* den Rekord der *Deutschland* auf dem Törn Sandy Hook – Eddystone mit 23,58 kn und gewinnt damit auf der Westost-Route das „Blaue Band“. – Beim „Vulkan“ werden später erneut Weltsuperlative erbaut, allerdings nicht mehr bei der A.G. „Vulkan“ in Stettin, sondern in dem inzwischen in Betrieb genommenen weiteren „Vulkan“-Werftunternehmen in Hamburg, da die vorgesehenen, noch größeren Schiffe der *Imperator*-Klasse (52 117 BRT die *Imperator*, 54 282 BRT die *Vaterland* und 56 551 BRT die *Bismarck*) von der Tiefe des Oderfahrwassers her bald Probleme hätten. Ab 1911 firmiert die ehemalige Stettiner-Maschinenbau A.-G. „Vulkan“, deren Zentrale 1911 nach Hamburg verlegt wurde, als „Vulkan-Werke“ – Aktiengesellschaft Hamburg und Stettin.

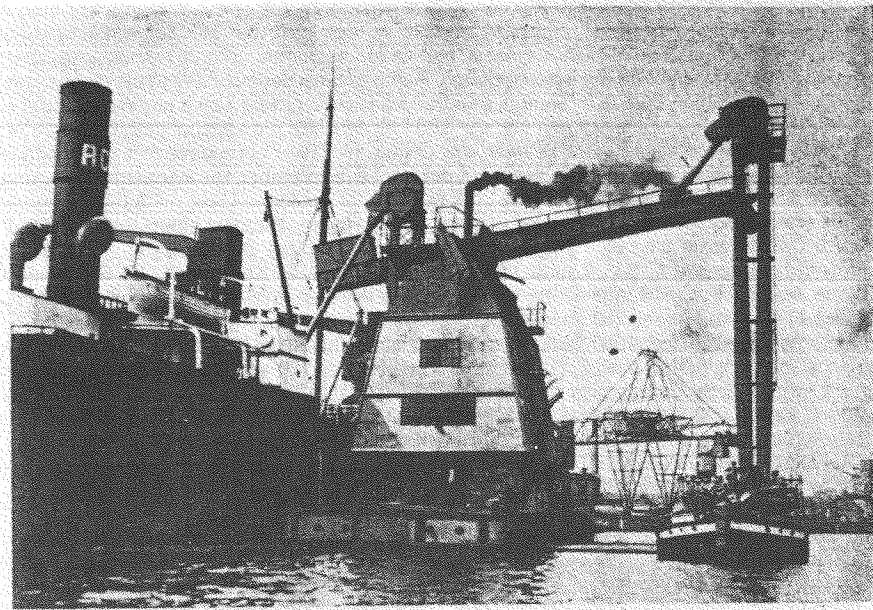
jb.

An Nahrungsmitteln wurden von Stettin (hierzu auch der Bericht des Handels zwischen Stettin und Gesamtpommern) und als Transit ins Reich weitergeleitet: Salzheringe – Reis – Wein – Schmalz – Kaffee und andere Kolonialwaren.

Über Stettin seewärts ausgeführt wurden Zucker – Spiritus – Mühlenfabrikate, dann Massengüter wie Zement – Kohle – Superphosphat – Eisen – Zink – Blei – Holz – Maschinen und Papier.

Wenn hier Produkte auftauchen, die sowohl nach Deutschland eingeführt als auch ausgeführt wurden, dann muß man bedenken, daß Eisen nicht gleich Eisen, Kohle nicht gleich Kohle und Papier auch nicht gleich Papier ist. Chemische Strukturen und anteilige Verarbeitung machen die Unterschiede aus.

Wir sahen Pommern als Hinterland des Seehafens Stettin, ein anderes sogenanntes „Hinterland“ war Berlin, die Hauptstadt des Deutschen Reiches. Bei



## Billigster Getreideumschlag

aus Kähnen und Eisenbahnwagen  
in Seeschiffe und umgekehrt durch

## schwimmende Elevatoren

mit Leistungsfähigkeit bis zu 100 to. stündlich

### Die Elevatorenverwaltung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Fernsprecher 35341 und 30090.

Das Geheimnis der Erfolge der Wirtschaft Großbritanniens enträtselt sich dem maritimerfahrenen Wirtschaftsexperten: Die wichtigsten Firmen und Produktionsstätten wurden auf der britischen Insel direkt an der See errichtet, da sich ab hier nicht nur der billigste Transportweg, sondern auch die Beförderung des größten Transportvolumens anbot. Die Stettiner haben aus dieser ökonomischen Synthese der geschäftstüchtigen Briten Produktion: See/Seetransport in alle Welt, prompt, klug, schnell und gründlich, gelernt.

der großen Bedeutung, die das Hinterland – damals schon nicht mehr als eine geographische Einheit gesehen – für einen Ballungsraum hat, wurde es nach Wettbewerbszonen erweitert. Die Anziehungskraft eines Seehafens wurde ausgedrückt durch seinen geographischen Standort und durch seine Hafeneinrichtungen. Berlin ließ diesen Vorzug Stettin zukommen, es wurde „der Seehafen Berlins“.

Nicht nur die 135 km Eisenbahnstrecke Berlin – Stettin, auch die direkte Kanalverbindung des Großschiffahrtsweges Berlin – Stettin hat diese Vormachtstellung gefestigt.

Der Gedanke, Havel und Oder, und dadurch mittelbar Berlin und Stettin durch einen Schiffahrtsweg miteinander zu verbinden, ist erstmalig zu einer Zeit entstanden und auch verwirklicht worden, als niemand daran denken konnte, daß Stettin einstmals mehr als 200 000 und Berlin mehr als 4 Millionen Einwohner haben könnte. Bereits anno 1620, als in Stettin der letzte Herzog von Pommern und in der Mark Brandenburg noch der Vater des Großen Kurfürsten regierte, wurde der erste Kanal zur Verbindung von Havel und Oder fertiggestellt. Leider hat dieser Schiffahrtsweg in der damaligen unruhigen Zeit des 30jährigen Krieges keine Bedeutung erlangen können, denn durch Zerstörung – heute würde man sagen, durch terroristische Anschläge – wurden verschiedene Schleusen zerstört. Die Anlage verfiel.

Nach 1720 wurde wiederum eine Wasserstraßenverbindung zwischen Havel und Oder durch eine Kanal-Trassenführung im Finow-Fluß-Tal hergestellt:

Friedrich der Große ließ 1744–1746 den Finow-Kanal von Zerpenschleuse bis Eberswalde mit zehn Schleusen ausbauen, am 16. Juni 1746 fuhr das erste Schiff mit einer Ladung von 100 Tonnen Salz von der Havel bis Stettin.

Friedrich-Wilhelm IV. ordnete genau 100 Jahre später, am 16. Juni 1846, den weiteren Ausbau des Finow-Kanals an. Dieser Kanal-Weg hatte schon die Gestalt, die uns noch bekannt war bis zum Bau des Schiffshebewerks Niederfinow.

Dieses muß man wissen, will man die Binnenschiffahrt recht würdigen können. Zu jener Zeit also, die Wirtschaft, Handel, Austausch und damit den Aufbau der Städte zu Hafenstädten förderte, gehörte dieser wichtige Kanalweg als Verbindung von Berlin nach Stettin und dann seewärts weiter.

Nach Hamburg entwickelte Stettin den größten Binnenschiffumschlag. 1929 betrug hier die Menge der ein- und ausgeführten Güter 1 142 211 t. Aus dieser eben erwähnten kleinen historischen Entwicklung nur eines Zufahrtsweges zum Oderstrom mag die schon früh erkannte Bedeutung Stettins als Umschlagplatz für Deutschland resultieren.

#### 4. STETTIN – Verbindung zwischen Nord-, Mittel- und Südeuropa

Wenn vom deutschen Außenhandel – konkret am Ende der zwanziger Jahre – die Rede war, so dachte man zunächst an die deutsch-amerikanischen, deutsch-afrikanischen und deutsch-asiatischen Handelsbeziehungen, weniger an den Handel zwischen Deutschland und den Ostseestaaten. Dieser Handel

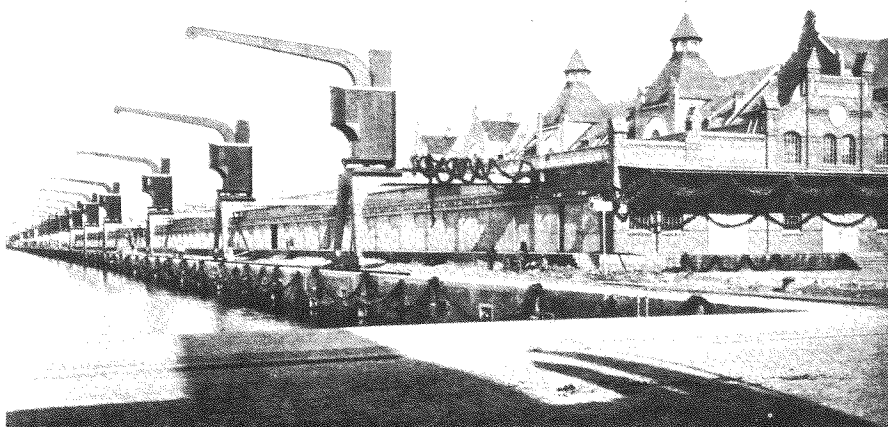
fürte zum größten Teil über Stettin. Dabei steigerte sich der Handel mit Finnland z.B. von 1928 bis 1931 um mehr als 100 %. Es folgten Schweden – Dänemark – Norwegen – Lettland – Estland – Litauen – Rußland – Danzig.

1928 trafen 4686 Seeschiffe im Stettiner Hafen ein, vornehmlich aus den eben genannten Ländern, von Stettin fuhrten insgesamt 2525 Seeschiffe, zu meist ebenfalls in die oben genannten Länder. Diese Verbindungen sind auch der anfangs vorangestellten Karte zu entnehmen.

Der Stettiner Hafen verfügte über verkehrstechnische Einrichtungen für diesen weitverzweigten Handel: er hatte Zufuhrstraßen zum Hafen, eine geeignete Wassertiefe und hafenbautechnische Einrichtungen für den Umschlag sowohl als auch für die Lagerei der Güter, die letzteren wurden in den letzten Jahren vor dem Krieg technischen Verbesserungen unterzogen. Die Gabelung der Oder erweiterte das Anlagen-Gelände noch zusätzlich und damit auch die Hafen-Kapazität.

Wer kennt sie nicht: Freihafen, Dunzighafen, Massenguthafen, Industriehafen.

Von Stettin wurde ein regelmäßiger Linienverkehr in fast alle der eben erwähnten Länder Nordeuropas unterhalten. Die Ostseeanrainer hatten eine große Bedeutung für den deutschen Außenhandel. Stettin, als einer der Hauptmittler



Der in den Jahren 1896/97 im Freibezirk des Hafens erbaute Ostkai mit seinen zwei Schuppen und Speichern am Tage der Einweihung. Jeder der überdachten Schuppen ist 182,00 m lang und hat eine Tiefe von 30 m und somit eine nutzbare, umbaute Grundfläche 5460 m<sup>2</sup>. Selbstverständlich mit einem Gleisanschluß zur Eisenbahn. Die Zahl der Dampf-Kräne (das Bild entstand um die Jahrhundertwende) macht die Tiefe der Anlage deutlich. Ähnlich angelegt war der 1900/01 gebaute Westkai mit ebenfalls zwei Schuppen, deren Gesamtkapazität sich auf 21 840 m<sup>2</sup> erhöhte.

Photo: (?), Archiv Brennecke

dieses Handels, war auf das engste mit den Wirtschaftsinteressen der beteiligten Staaten verknüpft. Das zeigte sich nicht nur in der Vertretung dieser Länder durch sogenannte Handelsattachés oder Konsuln; diese Herren wurden regelmäßig zu den Veranstaltungen der Korporation der Kaufmannschaft eingeladen. In den einschlägigen Fachzeitschriften referierten diese Vertreter über zu jener Zeit interessierende Wirtschaftsthemen ihrer Länder. Diese Zusammenarbeit – oder wie man das auch immer bezeichnen will – ging soweit, daß z.B. an der Schule der Verfasserin als Wahlsprache Schwedisch angeboten wurde.

Ein weiterer starker Handelspartner für Stettin war bis zum Ersten Weltkrieg Rußland. Nach diesem Krieg ging der Handel zurück, dafür öffnete sich der mitteleuropäische Raum mit der Tschechoslowakei, dann der südeuropäische mit Italien, weiter betrieben wir Handel mit Holland und England.

Die Waren in diese Länder oder aus den auf der anfangs gezeigten Karte wurden in Stettin entweder nur umgeschlagen oder in der Stettiner Industrie direkt verarbeitet.

Die politischen Verschiebungen Osteuropas haben im Zusammenwirken mit den wirtschaftlichen Folgeerscheinungen des Ersten Weltkrieges die Bedeutung des Stettiner Hafens für den Handel besonders mit dem Osten nicht unwesentlich beeinflußt. Bei näherer Betrachtung der Verhältnisse, hier im besonderen der geographischen Standorte, kristallisiert sich heraus, daß die Bedeutung des Stettiner Hafens für den Handel mit dem Osten, das ist hier Polen in erster Linie, sich nach dem Weltkrieg vergrößerte. Wie kam es dazu?

Die politische Zerreißung von wirtschaftlich zusammengehörenden Gebiets teilen ließ das natürliche Austauschbedürfnis, das gerade in diesem Teil Europas durch die enge Berührung von Agrar- und Industriestaaten besonders rege war, nicht unterbinden. Stettin war damals, nach dem Ersten Weltkrieg, besonders dazu prädestiniert, das mitteleuropäische Interesse am Ostseehandel und insbesondere mit den östlichen Uferstaaten wahrzunehmen. Stettin war sozusagen der Vorschubhafen Westeuropas, es setzte nicht nur die Waren, auch die Wünsche und die politischen Anschauungen der Produzenten aus dem Westen in den Osten um. Das war keine leichte Aufgabe für diese Stadt, drängte doch gerade Westeuropa ständig auf eine bessere Handelsbilanz Polens, um diesem Land einen Anreiz besserer wirtschaftlicher Eigenständigkeit zu geben.

Danzig diente mit seinen Hafeneinrichtungen fast ausschließlich fremdländischen Verkehrszwecken. Königsberg war nach dem Vertrag von Versailles durch den sogenannten polnischen Korridor vom deutschen Wirtschaftskörper mehr oder minder abgedrosselt. Memels Hafenfunktion teilte – verkehrspolitisch betrachtet – das Los von Danzig, ganz abgesehen davon, daß das Hinterland dieser drei Häfen industriellen Versorgungsansprüchen Osteuropas nicht genügen konnte. Der Hafen Gdingen wurde zwar von den Polen ausgebaut und sollte von daher Stettins größte Konkurrenz im Ostseeraum werden, nur verfügte Stettin nicht nur über bessere Hafenanlagen, sondern auch über eine bessere Organisation und Handelspolitik. In dieser Zeit, so kann man verfolgen, wurde seitens der Stadt der Schwerpunkt der Ausgaben auf die Hafenanlagen gelegt, sicher zum Nachteil auch anderer, der Neuerung bedürftiger Projekte innerhalb des sich vergrößernden Stadtgebietes. So gesehen, hielten aber auch die ehe-

maligen Hansestädte des Nordens mit Stettin die alte Verbindung und – wie schon angedeutet – diejenigen Westeuropas, die Stettin als Mittler zwischen West und Ost verstanden und seine Zuverlässigkeit als Handelspartner achteten.

Südeuropa brachte seine Waren zu Schiff durch die Straße von Gibraltar oder zunächst auf dem Landweg, den alten Salz- oder Handelsstraßen folgend, dann per Binnenschiffsverkehr.

Stettin hatte seinen Ruf so gefestigt, daß industrielle Niederlassungen größerer ausländischer Firmen in Stettin Fuß gefaßt hatten, so z.B. die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft (DAPG), die hier ihre größte Anlage an der Ostsee hatte. Die Verladestelle führte alle Sorten Mineralöle, sie lag an der Parnitz mit großen und kleinen Tanks.

### Zusammenfassung

Stettins Verkehrslage war es, die außer zu Nordeuropa auch zu den mitteleuropäischen Industriegebieten durch die ausgebaute Schifffahrt auf der Oder und durch den Ausbau des gesamten innereuropäischen Kanalnetzes dazu beitrug, der Stadt zu Wohlstand zu verhelfen. Ansehen im Wirtschaftsleben hatte sie schon, Vertrauen in die ihr übertragenen Aufgaben und finanzielle Glaubwürdigkeit runden das Bild einer preußischen Hafenstadt ab.

Leider waren es – rückblickend gesehen – nur zu wenige Jahre der optimalen Ausnutzung dieser hier aufgeführten Voraussetzungen für eine so gedeihliche Entwicklung.

Alle hier aufgeführten Kapitel, anfangs als Kriterien 1 bis 4 bezeichnet, wären mit den etwas näher ausgeführten Fakten, mit angeschnittenen Punkten oder mit nur am Rande erwähnten Themen weiterer Beiträge in beliebiger Länge wert. Allein das Thema „Die Stettiner Werften“ bietet Stoff für ein umfangreiches Buch.

Eine Beschränkung auf eine quasi Kurzform kann in der Selektion hier zwangsläufig nur subjektiv sein, bei allem guten Willen, objektiv zu scheinen resp. vielleicht auch zu sein. Dennoch hofft die Verfasserin, der Thematik und damit auch der Stadt und dem Hafen Stettins wenigstens etwas gerecht geworden zu sein.

---

Anschrift der Verfasserin:

Ilse Gudden-Lüddeke  
Feilitzschstr. 22  
D-8000 München 40

Nach einem Bericht des Stettiner Magistrats aus dem Jahre 1906 gab es für eine Hochofen- und Kokerei-Anlage an der deutschen Ostsee nur unterhalb Stettins einen geeigneten Platz. Unmittelbar an der Oder entstand dann auch das Eisenwerk „Kraft“, Kratzwiek bei Stettin, das Qualitäts-Gießerei-Eisen unter anderem auch für den heimischen Schiffbau lieferte. Auch hier standen alle ladetechnischen und verkehrstechnischen Wege zur Verfügung: hochmoderne Ladebrücken, Eisenbahnanschlüsse und vor allem Kaianlagen für See- und Binnenschiffe. Ähnlich gelagert wie die Eisenhütte „Kraft“ war auch die Portland-Zementfabrik Quistorp Leddin, nämlich mit unmittelbarem Anschluß zur Eisenbahn und zum See- und Binnenschiffsverkehr. Der Magistrat Stettin 1906: „Sie arbeitet nur mit Material, welches per Schiff bezogen wird“, nämlich mit Kreide aus Rügen.

Das untere Bild zeigt einen der fünf, mit Verladebrücken ausgerüsteten „Huntschen“-Elevatoren, der hier gerade den Kunstmanddampfer *Industria* belädt.

jb.

