

JÓZEF STANIELEWICZ
Szczecin

**DER EINFLUSS VON WIRTSCHAFTSKRISEN
AUF GÜTERUMSCHLÄGE
DES STETTINER HAFENS IN DEN JAHREN 1873–1913**

Der Umsatz eines Seehafens ist – neben der Börse und Währungskursen – einer der besten Indexe der Wirtschaftsentwicklung, der die nacheinander folgenden Phasen des Konjunkturzyklus signalisiert. Im Kapitalismus des freien Wettbewerbs bildeten sich die nacheinander folgenden Zyklusphasen heraus: Entwicklung, Krise, Depression und Belebung, die zusammen einen klassischen Zyklus (sog. Juglar-Zyklus) darstellten, das sich jede 8–11 Jahre wiederholte und zu einem festen Bestandteil des Wirtschaftswachstums seit den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde. Von der ersten Wirtschaftskrise aus dem Jahre 1825, die England umfasste, angefangen, machte jede der ihr nachfolgenden einen immer größeren Kreis und dehnte sich über weitere Industrieländer aus, um in den 50er und 60er Jahren des 19. Jahrhunderts zu einer weltweiten Erscheinung zu werden. Die unausstehlichste und längste Krise, die 1873 anfang, wurde zu einer Zäsur in der Wirtschaftsgeschichte: Sie schloss die Epoche des Kapitalismus des freien Wettbewerbs ab und begann die Zeit des Neuprotektionismus (des monopolistischen Kapitalismus).¹

Die Wirtschaftskrise des Jahres 1873 hatte katastrophale Folgen für den Stettiner Hafen und endete somit entschieden die Karriere der Stadt Stettin als eines großen europäischen Hafens. Es war eine fatale Verkettung von ungünstigen

¹ J. Huerta de Soto: *Pieniądz, kredyt bankowy i cykle koniunkturalne* [Geld, Bankenkredite und Konjunkturzyklen], Warszawa 2009, S. 362–365; J. Kaliński: *Historia Gospodarcza XIX i XX w.* [Geschichte der Wirtschaft des 19. und 20. Jh.], Warszawa 2008, S. 75–76.

Umständen, dass diese Krise, die mit einer sehr großen, vor allem Unternehmen des Industriesektors betreffenden Börsenspekulation begann, mit dem Anfang einer großen landwirtschaftlichen Krise zusammenlief, die fast bis Ende dieses Jahrhunderts dauerte. Diesbezüglich hatte sie ähnliche Folgen für den Stettiner Seehandel wie die Handelskrise nach Ende napoleonischer Kriege, die auch von einer langwierigen Landwirtschaftskrise im Hinterland baltischer Häfen begleitet wurde.² Ende der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts machte Getreide 70% der Ausfuhr aus dem Stettiner Hafen – hauptsächlich in Richtung Großbritannien – aus. Besonders unausstehlich für den Stettiner Seehandel wurden Folgen des Übergangs des vereinigten Deutschlands zur protektionistischen Handelspolitik. Sie widerspiegelte die durch die Krise verursachten Veränderungen in der Weltwirtschaft und war auch die Folge der durch die Regierung des Reiches unternommen aktiven Meerespolitik. Diese Politik wurde zum Hauptpunkt politisch-wirtschaftlicher Bestrebungen des Reiches nach Eroberung des Weltmarktes. Bei der Suche nach einer Lösung für das grundsätzliche Problem, ob sich das wirtschaftliche Zentrum an der Ostsee oder an der Nordsee befinden soll, entschied man sich natürlich für Hamburg. Der Hamburger Hafen, der sich eines vielseitigen Staatsschutzes erfreute, wusste alle Eigenschaften auszunutzen, die ihm seine naturellen Bedingungen anboten, d. h. an der ersten Stelle – seine geographische Lage im Landesinneren und ein ausgebautes System von Wasserstraßen und Bahnverbindungen und weiter – die Förderung durch die protektionistische Tarifpolitik Deutschlands. Wenn man die Unterstützung von Hamburger Reedereien und auch Investitionen der Reichsregierung in den Hamburger Hafen berücksichtigt, erweist es sich, dass dem Stettiner Hafen die Rolle der Handelsbedienung für das Hafenhinterland im Odergebiet zugeschrieben wurde.³

Es ist zu bemerken, dass die Vereinigung Deutschlands und seine schnelle Industrialisierung nichts an der Wirtschaftsstruktur baltischer Provinzen des preußischen Staates (unter Ausnahme lokaler Hafenhinterlandgebieten und Oberschlesiens) änderten, die man weiterhin als Rohstoffquelle und Absatzmarkt

² M. Peters: *Die Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn dieses Jahrhunderts*, Bd. 1, Jena 1899, S. 75.

³ B. Dopierała: *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina w latach 1919–1939* [Die Krise der Stettiner Seewirtschaft in den Jahren 1919–1939], Poznań 1963, S. 58; E. Dobrzycki: *Zaplecze portu szczecińskiego a walka konkurencyjna Szczecina z Hamburgiem na przełomie XIX i XX w.* [Das Hinterland des Stettiner Hafens und der Wettbewerb zwischen Stettin und Hamburg um die Wende zwischen dem 19. und 20. Jh.], „Szczecin“, 1962, 5/6, S. 40; R. Heinemann: *Die Stellung in der Weltwirtschaft*, Berlin 1927, S. 38 ff.

für die westdeutsche Industrie behandelte. Bis 1873 zog jedoch die Wirtschaft im Hinterland des Stettiner Hafens seinen Nutzen aus einer allgemeinen, wirtschaftlichen Belebung in Deutschland, die u. a. durch die enorm hohe französische Kontribution stimuliert wurde.⁴ Das schlug sich in der Ankurbelung des Hafenumschlags in Stettin nieder – von 729,2 Tsd. Tonen im Jahre 1871 bis auf 891,7 Tsd. Tonen im Jahre 1872 und 969,7 Tsd. Tonen im Jahre 1873. Wegen der Krise und der Depression als ihrer natürlichen Folge fiel der Umsatz auf 901,7 Tsd. Tonen im Jahre 1874, 786,4 Tsd. Tonen – 1875, mit kleinen Anstiegsphasen bis auf 946,5 Tsd. Tonen im Jahre 1876, 934,2 Tsd. Tonen – 1877, 929,1 Tsd. Tonen – 1878 und 1.282,3 Tsd. Tonen – 1879.⁵ Die wirtschaftliche Belebung der Jahre 1880–1881 (manchmal auch Vorkrisenkonjunktur genannt) brachte mit sich das Wachstum von Hafenumschlägen bis auf 1.338,9 Tsd. Tonen im Jahre 1880, dem der Rückgang auf 1.116,3 Tsd. Tonen im Jahre 1881 folgte.

Die Wirtschaftskrise im Jahre 1882 und die bis 1887 dauernde Depression, die das Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung im Hinterland des Stettiner Hafens – besonders der immer noch im entscheidenden Grad auf der importierten, britischen Kohle basierenden Industrie – schwächten, beeinflussten auch negativ die Dynamik des Hafenumschlags, der im Jahre 1882 1.120,9 Tsd. Tonen, 1883 – 1.415,2 Tsd. Tonen, 1884 – 1.577,3 Tsd. Tonen, 1885 – 1.555,1 Tsd. Tonen, 1886 – 1.569,9 Tsd. Tonen und im Jahre 1887 – 1.732,6 Tsd. Tonen erreichte.⁶

Die Wirtschaftskonjunktur der Jahre 1888–1890, die mit der Krise des Jahres 1890 endete, fand ihre Widerspiegelung im bedeutenden Wachstum des Umschlags im Stettiner Hafen, der von 1.782,3 Tsd. Tonen im Jahre 1888, über 1.952,3 Tsd. Tonen im Jahre 1889, bis auf 2.042,9 Tsd. Tonen im Jahre 1890 wuchs. Der Hauptanteil an diesem Wachstum fiel an Kohle aus Großbritannien und auch an die Einfuhr schwedischen Eisenerzes für die oberschlesische Hüttenindustrie, deren eigene Vorräte an niedrigprozentigem Eisenerz fast ausgeschöpft waren.⁷

Die Krise, die im Jahre 1890 begann, hatte einen besonders langwierigen Charakter und die durch sie verursachte Depression dauerte bis Ende 1896. Sie

⁴ K. Piotrowski: *Zaplecze portu szczecińskiego w dobie kapitalizmu wolnokonkurencyjnego 1818–1890* [Das Hinterland des Stettiner Hafens in der Epoche des Kapitalismus des freien Wettbewerbs 1818–1890], Szczecin 1969, S. 197; A. Wielopolski: *Przemiany gospodarczo-społeczne w Szczecinie w XIX i na początku XX wieku* [Wirtschaftlich-gesellschaftliche Veränderungen in Stettin im 19. und in den Anfängen des 20. Jh.], in: *Ars Historica. Prace z dziejów powszechnych i Polski* [Ars Historica. Arbeiten aus der Universal- und Polens Geschichte], Poznań 1976, S. 702.

⁵ „Stettins Handel, Industrie und Schiffahrt“ für die Jahre 1871–1879.

⁶ Ibid., 1880–1887.

⁷ Ibid., 1888–1890.

wurde von Ereignissen begleitet, die für jede Depressionsphasen charakteristisch waren, insbesondere von: Bankrotterklärungen der Bahngesellschaften, einer Krise in der Stahlindustrie und der Arbeitslosigkeit. Nach dem Zusammenbruch des Umschlags im Stettiner Hafen fielen seine Werte im Jahre 1891 auf 1.976,4 Tsd. Tonen und im Jahre 1891 auf 1.918,9 Tsd. Tonen zurück. Jedoch in den nächsten Jahren notierte man – trotz der Weltdepression – eine Steigerung der Zahlen bis auf 2.240,1 Tsd. Tonen im Jahre 1893, 2.369,6 Tsd. Tonen – 1894, 2.431,0 Tsd. Tonen – 1895 und 2.725,0 Tsd. Tonen – 1896.⁸

Der Umschlagsanstieg war eine Folge der für den Stettiner Hafen günstigen Veränderungen in seinem Hinterland. Der Krise im Bahngewerbe in Deutschland beugte man mit seiner Verstaatlichung vor. Dieser Prozess in Verbindung mit Veränderungen in der Tarifpolitik ermöglichte dem Staat sowohl den wettbewerblichen Kampf auf ausländischen Märkten zu führen als auch die wirtschaftliche Aktivierung einiger Regionen, Industriezweige u. Ä. zu vollziehen, was Austauschmöglichkeiten preußischer Häfen an der Ostsee grundsätzlich änderte.⁹

Eine besondere Rolle in der Tarifpolitik der deutschen Bahn spielten Sondertarifen, die Verbindungen mit Häfen betrafen. Den stärksten Einfluss auf die Gestaltung des Hafenumsatzes hatten sog. Hafensondertarifen, deren offizielle Aufgabe war, deutsche Häfen im Wettbewerb mit ausländischen Häfen zu bevorzugen. In Bezug auf den Stettiner Hafen gewannen Tarife von 1872 für die Beförderung ausländischer Eisenerze eine besondere Bedeutung. Sie wurden vom Bau einer speziellen Umschlagsbasis für Eisenerz begleitet. So wurde Eisenerz bald zum wichtigsten – neben Kohle – Beförderungsgut, das man nach Oberschlesien und Teschener Schlesien beförderte.

Eine ähnliche Bedeutung für die Belebung der Ausfuhr aus dem Hinterland des Stettiner Hafens hatte die Einführung von Bahnsondertarifen für Getreide, unter denen die S3-Tarif vom Jahre 1895, die ermäßigte Sätze für die Strecken mit einer Länge von 100 bis 800 km vorsah, eine besondere Rolle spielte und im Osten Deutschlands als „Sondertarif für Seehäfen“ bezeichnet wurde.¹⁰

⁸ Ibid., 1891–1896.

⁹ E. Seidler, A. Freud: *Die Eisenbahntarife in ihrer Beziehungen zu Handelspolitik*, Leipzig 1904, S. 14–15; A. Leyen: *Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck*, Berlin 1914, S. 89–90; H. Burmeister: *Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands*, Leipzig 1899, S. 57–58.

¹⁰ G. Gerloff: *Die deutsche Zoll- und Handelspolitik von der Gründung Zollvereins bis zum Frieden von Versailles*, Leipzig 1920, S. 167; M. G. Plachetka: *Die Getreide-Autarkiepolitik Bismarcks und seiner Nachfolger im Reichskanzleramt (Darstellung und Auswirkungen insbesondere während des ersten Weltkrieges)*, Bonn 1969, S. 192.

Die Bahnsondertarife für das in Seehäfen beförderte Getreide und die im Jahre 1894 durch den Reichstag verabschiedete Prämie für Exporteure von Getreide und seinen Produkten waren ein Wendepunkt im Getreidehandel preußischer Ostseehäfen. Sie brachten der Stadt Stettin den Charakter eines großen Getreidehafens zurück und ermöglichten ihr die Folgen der großen Landwirtschaftskrise in östlichen Provinzen des preußischen Staates zu überwinden.

Eine große Bedeutung für die Belebung des Austausches zwischen dem Stettiner Hafen und seinem Hinterland hatten außerdem die bis 1914 geführten Regulierungsarbeiten auf der Oder, die den Fluss in eine moderne Wasserstraße umwandelten.¹¹

Die Wirtschaftskonjunktur 1896–1907, die eine enorme Belebung in die deutsche Wirtschaft mit sich brachte, stand in einem engen Zusammenhang mit der Steigerung des Umschlags im Stettiner Hafen. Der Umsatzanstieg war nicht nur mit der Wirtschaftsbelebung im Hinterland des Stettiner Hafens verbunden, das wegen der Hamburger Vorzugsposition in seinen gewöhnlichen Grenzen, d. h. im Odergebiet, blieb, sondern auch mit Richtungen wirtschaftlicher Umwandlungen im Osten Deutschlands, die der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungsrichtung des Reiches entgegengesetzt waren. Der Reichsregierung ist es nicht gelungen, sowohl die schnell wachsende Landwirtschaftsproduktion im Osten des Landes mit dem allgemeindeutschen Markt zu verbinden als auch die Wirtschaft Oberschlesiens und der Industrie baltischer Großstädte mit Deutschlands Wirtschaft zu vereinbaren. Die Ausfuhr großer landwirtschaftlicher Überschüsse, vor allem an Getreide und seinen Produkten und an Zucker, und auch die schnell wachsende Erzeinfuhr für die oberschlesische Hüttenindustrie und die Einfuhr von Rohstoffen für die lokale Industrie wurden zu Hauptfaktoren des Umschlagsanstiegs im Stettiner Hafen. Bei der Ausfuhr überwogen Getreide und Mehl, die in den Jahren 1901–1905 16% der Gesamtausfuhr bildeten und Zucker mit 13,5%; bei der Einfuhr waren es Kohle und Koks mit 28,5% und Erze mit 23,3%.

¹¹ W. Poppendick: *Das Oderstromgebiet in seiner Bedeutung für den Binnenschiffahrtsverkehr*, Greifswald 1930, S. 15; K. Piotrowski: op. cit., S. 160.

Tabelle 1. Der Umschlag im Stettiner Hafen
während der Wirtschaftskonjunktur der Jahre 1897–1907
(in Tsd. Tonen)

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamtzahl
1897	2.279,6	707,0	2.986,6
1898	2.413,0	765,7	3.178,7
1899	2.234,4	882,5	3.116,9
1900	2.463,9	817,0	3.280,9
1901	2.400,1	813,3	3.213,4
1902	2.214,0	885,3	3.099,3
1903	2.273,7	963,2	3.236,9
1904	2.856,5	1.014,5	3.871,0
1905	3.006,8	833,3	3.840,1
1906	3.099,3	1.087,6	4.186,9
1907	3.602,8	1.037,2	4.640,2

Quelle: Bearbeitet auf der Grundlage von „Stettins Handel, Industrie und Schiffahrt“ für die Jahre 1897–1903 und des „Berichtes der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin“ für die Jahre 1904–1907.

Das Wachstum des Umschlags war dank großer Hafeninvestitionen möglich, unter denen der Bau eines modernen zollfreien Hafens an der Spitze stand, der in den Jahren 1908–1910 dem Betrieb übergeben wurde.¹²

Während der Krise, die im Jahre 1907 begann und tiefgreifend war, gingen viele Banken Bankrott. Sie führte auch zum Regress in der Wirtschaft. Nach der Belebung, die nach der Krise kam, gab es wieder einen neuen Boom, der seinen Höhepunkt im Krisejahr 1913 erreichte. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges unterbrach die Krise und veränderte die Struktur und die Produktionswerte in fast allen Ländern der Welt.

Den Einfluss von Konjunkturausschwebungen der Jahre 1908–1913 auf den Umsatz des Stettiner Hafens verbildlicht die unter angegebene Tabelle.

¹² E. Włodarczyk: *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808–1914* [Die wirtschaftliche Entwicklung von Hafenstädten preußischer Ostseeprovinzen in den Jahren 1808–1914], Wrocław, 1987, S. 232–233; J. Stanielewicz: *Związki handlowe ziem polskich z Bałtykiem w latach 1815–1814* [Handelsbeziehungen zwischen den polnischen Gebieten und der Ostsee in den Jahren 1815–1814], Szczecin 1991, S. 185.

Tabelle 2. Der Umschlag im Stettiner Hafen in den Jahren 1908–1913
 (in Tsd. Tonen)

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamtzahl
1908	3.334,6	1.155,6	4.490,2
1909	3.349,0	1.179,5	4.528,5
1910	3365,5	1.438,4	4.803,9
1911	4.249,7	1.339,6	5.589,3
1912	3.862,9	1.571,8	5.434,7
1913	4.254,6	1.990,0	6.244,6

Quelle: Bearbeitet auf der Grundlage des „Berichtes der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin“ für die Jahre 1908–1913.

Die Wirtschaftskonjunktur der Jahre 1908–1913, die im Fall Deutschlands mit Kriegsvorkehrungen verbunden war, belebte den Umschlag des Stettiner Hafens und stellte den Hafen selbst an die Spitze vor andere baltische Häfen vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Übersetzt von Małgorzata Osiewicz-Maternowska

WPŁYW KRYZYSÓW EKONOMICZNYCH NA PRZELADUNKI PORTU SZCZECIŃSKIEGO W LATACH 1873–1913

Streszczenie

Obroty w portach morskich były w XIX wieku jednym z podstawowych wskaźników rozwoju gospodarki, sygnalizujących kolejne fazy cyklu koniunkturalnego. Potwierdzeniem tego stały się wahania przeladunków w porcie szczecińskim, które od czasów pierwszego ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego w 1873 roku były stałym elementem funkcjonowania portu w ramach klasycznych cykli ekonomicznych, obejmujących okresy od ośmiu do jedenastu lat. Powtarzające się cyklicznie kryzysy gospodarcze, skutkujące spadkiem obrotów portowych, osłabiały pozycję portu szczecińskiego wobec Hamburga, który cieszył się po zjednoczeniu Rzeszy w 1871 roku wszechstronną opieką władz niemieckich. W rezultacie przed pierwszą wojną światową Szczecin został zepchnięty do roli portu obsługującego zaplecze niemieckie w dorzeczu Odry.