

MICHAŁ KNITTER
Szczecin

**VERIFIZIERUNG VON SCHIFFFAHRTSSTATISTIKEN
DES STETTINER HAFENS IN DER ZWEITEN HÄLFTE DES 18.
UND ANFANG DES 19. JAHRHUNDERTS**

Die Problematik des Stettiner Seehandels weckte – besonders seit der Übernahme der Stadt durch Preußen im Jahre 1720 – ein beträchtliches Interesse deutscher Historiker. Der erste Forscher, der sie umfassend aufklärte, war Theodor Schmidt. In den Spalten der „Baltischen Studien“ widmete er diesem Thema vier Artikel, von denen drei ersten die Periode betrafen, in der Friedrich Wilhelm I. (1713–1740) und Friedrich II. (1740–1786)¹ herrschten, und der vierte – 10 Jahre später veröffentlicht – ergänzte die früheren Texte und bezog sich auf den Zeitraum vom Tod Friedrichs II. im Jahre 1786 bis zum Jahr 1840.² Der Autor der Bearbeitungen hatte Zugang zu Archivmaterialien, die gegenwärtigen Forschern nicht mehr zur Verfügung stehen. Seine Artikel sind bis heute der Ausgangspunkt für Historiker, die sich mit dieser Problematik beschäftigen.

Im Ertrag der älteren deutschen Historiographie sind auch Arbeiten Martin Wehrmanns bemerkenswert. Die wichtigste darunter ist zweifellos die Stettiner Monographie,³ jedoch auch ein kleiner, in den Spalten von „Unser Pommerland“

¹ T. Schmidt: *Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins*, „Baltische Studien“, Alte Folge, 19, 1863, 1, S. 1–100; idem: *Der Handel unter Friedrich dem Großen*, *ibid.*, 20, 1864, 1, S. 165–273; idem: *Beiträge zur Geschichte des Stettiner Handels. Die Stettiner Schifffahrt unter Friedrich dem Großen*, *ibid.*, 21, 1866, 2, S. 163–236.

² Idem: *Zur Geschichte des Handels und der Schifffahrts Stettins von 1786–1840*, *ibid.* 25, 1875, 2, S. 1–160.

³ M. Wehrmann: *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911.

veröffentlichter Artikel⁴, der ganz dem Handelsaustausch Stettins unter der Herrschaft Friedrich des Großen gewidmet wurde, scheint lesenswert zu sein. Die Entwicklung des Seehandels Stettins angesichts merkantilistisch-kameralistischer Finanzpolitik und Handels- und Zollpolitik des preußischen Staates im 18. und in den Anfängen des 19. Jahrhunderts klären die Studien von Hugo Rachel⁵ auf, die bis heute ihre Aktualität bewahren.

Die nächste Arbeit, die sehr eng mit der uns interessierenden Problematik zusammenhängt, ist die Veröffentlichung von Wilhelm Braun aus dem Jahr 1966,⁶ die jedoch – im Vergleich mit den Feststellungen von Theodor Schmidt – nicht viel Neues in Bezug auf das 18. Jahrhundert anbietet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg schlossen sich den Untersuchungen über die Geschichte Stettins, darunter auch der uns interessierenden Problematik, polnische Forscher an. Die im Jahre 1948 entstandene *Monografia Odry*⁷ fußte zwangsweise auf dem Ertrag der deutschen Historiographie, obwohl sowohl Artur Born, der preußische Bemühungen, aus der Oder die Handels- und Verkehrshauptstrasse des preußischen Staates zu machen, vor allem seit 1740 darstellte,⁸ als auch Kazimierz Bartoszyński, der seine besondere Aufmerksamkeit dem Bau des Vorhafens in Swinemünde schenkte,⁹ danach strebten, die Handelsproblematik Stettins mit seinem wirtschaftlichen Hinterland zu verbinden, darunter mit den polnischen Gebieten.

Eine in den 1950er Jahren relativ großartig angelegte Forschung über Handelsfunktionen Stettins und seines wirtschaftlichen Hinterlandes im Mittelalter und in der Neuzeit hatte ihren Anfang in den Untersuchungen des Posener Historikerkreises. Der Ansporn ging von Professor Gerard Labuda aus, der auch die Unternehmung koordinierte. Gleichzeitig wurde die Forschung von Bogdan Wa-

⁴ M. Wehrmann: *Der Handel Stettins unter Friedrich dem Großen*, „Unser Pommerland. Monatschrift für das Kulturleben der Heimat“, 14 (1929), S. 53–56.

⁵ H. Rachel: *Der Merkantilismus in Brandenburg-Preußen*, in: *Moderne Preußische Geschichte 1648–1947*, hg. v. O. Büsch, W. Neugebauer, Berlin u. a. 1981, S. 966 ff.

⁶ W. Braun: *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte 1572–1813. Teil 2*, „Baltische Studien“, Neue Folge, 52, 1966.

⁷ *Monografia Odry* [Die Monographie der Oder], hg. v. A. Grodek, M. Kielczewska-Zalewska, A. Zierhoffer, Poznań 1948.

⁸ A. Born: *Regulacja Odry i rozbudowa urządzeń technicznych* [Die Regulierung der Oder und der Ausbau von technischen Anlagen], in: *ibid.*

⁹ K. Bartoszyński: *Odbudowanie ujścia Odry. Porty morskie Świnoujście i Szczecin* [Der Wiederaufbau der Oder-Mündung. Die Seehäfen in Swinemünde und Stettin], in: *ibid.*

chowiak,¹⁰ Henryk Lesiński,¹¹ Kazimiera Chojnacka¹² und Jerzy Wiśniewski, der sich hauptsächlich auf dem 18. Jahrhundert konzentrierte und seine Ergebnisse im zweiten Band von *Dzieje Szczecina*¹³ publizierte, häufig auf einer bisher unbenutzten Quellengrundlage geführt und ihre Resultate wurden veröffentlicht.

In den letzten Jahren widmeten seine Untersuchungen einer breit verstandenen Handelsproblematik Stettins: von der polnischen Seite – Radosław Gaziński¹⁴

¹⁰ Siehe u. a.: B. Wachowiak: *Najdawniejszy port Szczecina* [Der älteste Hafen Stettins], „Przegląd Zachodni“ [Westrundschaue], 3/4, 1952; idem: *Port średniowiecznego Szczecina* [Der Hafen des mittelalterlichen Stettins], Gdańsk 1955; idem: *Rozwój gospodarczo-społeczny Pomorza Zachodniego od połowy XV do początku XVII wieku* [Die wirtschaftlich-gesellschaftliche Entwicklung Hinterpommerns von der Mitte des 15. bis Anfang des 17. Jahrhunderts], „Studia i Materiały do Dziejów Wielkopolski i Pomorza“ [Studien und Materialien zur Geschichte Großpolens und Pommerns], 4, 1958, 1.

¹¹ Siehe u. a.: H. Lesiński: *Niektóre problemy rozwoju miast na Pomorzu Zachodnim w średniowieczu* [Ausgewählte Probleme der Entwicklung von Städten in Hinterpommern im Mittelalter], „Materiały Zachodniopomorskie“ [Westpommersche Materialien], 2, 1956; idem: *Kontakty handlowe Wielkopolski z Pomorzem Zachodnim w XIV–XV wieku* [Handelskontakte Großpolens mit Hinterpommern im 14.–15. Jahrhundert], „Studia i Materiały do Dziejów Wielkopolski i Pomorza“ [Studien und Materialien zur Geschichte Großpolens und Pommerns], 4, 1956, 1; idem: *Związki gospodarcze Pomorza Zachodniego z Polską w XIII–XVIII wieku* [Wirtschaftliche Verbindungen Hinterpommerns mit Polen im 13.–18. Jahrhundert], in: *Tysiąc lat nad Odrą i Bałtykiem* [Ein Jahrtausend an der Oder und an der Ostsee], hg. v. H. Golczewski, Szczecin 1966.

¹² Siehe u. a.: K. Chojnacka: *Walka o wolny handel i żeglugę na Warcie i Odrze w pierwszej połowie XVI wieku* [Der Kampf um freien Handel und freie Schifffahrt auf der Warthe und auf der Oder in der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts], „Przegląd Zachodni“ [Westrundschaue], 8, 1952, 1–4; eadem: *Podstawy techniczne handlu szczecińskiego na Warcie i Odrze w XVI i XVII wieku* [Technische Grundlagen des Stettiner Handels auf der Warthe und auf der Oder im 16. und 17. Jahrhundert], „Zapiski Historyczne“, 22, 1956, 1–3; eadem: *Polsko-brandenburski układ o żegludze na Warcie i Odrze w Trzebiszewie w 1618 roku* [Das polnisch-brandenburgische Abkommen über die Schifffahrt auf der Warthe und auf der Oder in Trzebiszewo im Jahre 1618], „Roczniki Historyczne“ [Historische Jahrbücher], 38, 1972; eadem: *Polsko-pomorskie zabiegi dyplomatyczne o wolną żeglugę na Warcie i Odrze w drugiej połowie XVI wieku* [Polnisch-pommerische diplomatische Bemühungen um freie Schifffahrt auf der Warthe und auf der Oder in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts], „Przegląd Zachodniopomorski“ [Westpommersche Rundschau], 16, 1972, 2; eadem: *Handel na Warcie i Odrze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku* [Der Handel auf der Warthe und auf der Oder im 16. und in der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts], Poznań 2007.

¹³ J. Wiśniewski: *Początki układu kapitalistycznego 1713–1805* [Anfänge des kapitalistischen Systems], in: *Dzieje Szczecina*, t. 2: *Wiek X–1805* [Geschichte Stettins, Bd. 2: 10. Jahrhundert–1805], hg. v. G. Labuda, Warszawa 1963.

¹⁴ R. Gaziński: *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII)* [Aus der Geschichte Vertiefungsarbeiten im Stettiner Haff], „Przegląd Zachodniopomorski“ [Westpommersche Rundschau], 34, 1990, 1–2; idem: *Z dziejów stosunków gospodarczych między Szwecją a Prusami. Spór o handel na Pianie i Świnie w latach 1720–1763* [Aus der Geschichte wirtschaftlicher Kontakte zwischen Schweden und Preußen. Der Streit um Handel auf der Peene und der Swine in den Jahren 1720–1763], *ibid.*, 36, 1992, 1; idem: *Państwo pruskie a handel morski Szczecina w XVIII wieku* [Der preußische Staat und der Seehandel Stettins im 18. Jahrhundert], in: *Państwo i społeczeństwo na Pomorzu Zachodnim do 1945 roku. Materiały z konferencji Szczecin, 15–17 września 1995* [Staat und Gesellschaft in Westpommern bis 1945. Konferenzmaterialien Szczecin, den 15.–17. September 1995], hg. v. W. Stepiński, Szczecin 1997.

und Henryk Lesiński, von der deutschen Seite – Rolf Straubel. Die wichtigsten Feststellungen des Ersten fasst die wertvolle Monografie zusammen: *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*¹⁵, in der der Autor sehr umfassend rechtliche und politische Bedingungen des Handels, seine technischen Grundlagen und seine Bedienung beschrieb. In der Bearbeitung wurden auch der Kaufmannsstand Stettins und die Organisation von Institutionen, die den Handel unterstützten, dargestellt. Viel Aufmerksamkeit widmet man auch Richtungen des Handelsaustausches, seiner Größe und Struktur.

Henryk Lesiński stellte seine Ergebnisse, die die Stellung Stettins im Handelsaustausch pommerscher Häfen in der zweiten Hälfte des 17. und im 18. Jahrhundert sehr gut aufklärten, im dritten Teil des zweiten Bandes von *Historia Pomorza* unter der Redaktion von Gerard Labuda¹⁶ vor.

Eine gewisse Frische bringt in die uns interessierende Problematik der Artikel von Rolf Straubel: *Stettin als Handelsplatz und wirtschaftlicher Vorort Pommerns im spätabolutistischen Preußen*.¹⁷ Der Text ist ein gelungener Versuch der Darstellung des Handelsaustausches Stettins im Vergleich mit anderen preußischen Häfen um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert.

Professor Radosław Gaziński machte mich vor Jahren darauf aufmerksam, dass eine interessante Quelle für die Forschung über die Handelsgeschichte Stettins, die bisher von Wissenschaftlern unbenutzt bleibt, hiesige Presse darstellen kann, insbesondere „Stettinischer Intelligenz-Zettel“. In den Spalten der Zeitung wurde jede Woche eine Auflistung von Schiffen gedruckt, die in den Stettiner Hafen einliefen. Sie erschien unter dem oben angegebenen Titel in den Jahren 1776–1809, anfangs zweimal und seit 1894 dreimal die Woche. Vor Jahren wurde „Danziger Nachrichten und Anzeiger“ von Professor Stanisław Gierszewski für seine Forschung über den Umsatz und die Schifffahrt des Danziger Hafens benutzt, wobei er ihre hohe Glaubwürdigkeit und Forschungsnützlichkeit bewies.¹⁸

¹⁵ R. Gaziński: *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805* [Stettiner Seehandel in den Jahren 1720–1805], Szczecin 2000.

¹⁶ H. Lesiński: *Rozwój handlu morskiego miast zachodniopomorskich* [Die Entwicklung des Seehandels hinterpommerscher Städte], in: *Historia Pomorza*, t. 2: *Do roku 1815*, cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815* [Geschichte Pommerns, Bd. 2: Bis 1815, Teil 3: Hinterpommern in den Jahren 1648–1815], hg. v. G. Labuda, Poznań 2003; idem: *Kształowanie się stosunków rynkowych pod wpływem merkantylistycznej polityki państwa* [Die Gestaltung von Marktverhältnisse unter dem Einfluss merkantilistischer Politik des Staates], in: *ibid.*

¹⁷ R. Straubel: *Stettin als Handelsplatz und Wirtschaftlicher Vorort Pommerns im spätabolutistischen Preußen*, „Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands“, 50, 2004.

¹⁸ S. Gierszewski: *Statystyka żegluga Gdańska w latach 1670–1815* [Die Statistik der Danziger Schifffahrt in den Jahren 1670–1815], Warszawa 1963, S. 23–30. Der Autor analysiert sehr um-

„Stettinischer Intelligenz-Zettel“ wurde auf Befehl Friedrich Wilhelms I. im Jahre 1727 gegründet.¹⁹ Zuerst kam die Zeitung unter dem Titel „Wochentliche Stettinische zur Handlung nützliche Preis-Courante der Waaren und Wechsel-Cours, wie auch Frage- und Anzeigungs-Nachrichten“ heraus und erschien unter diesem Titel bis 1735.²⁰ Anfangs wurde sie in der Druckerei der Familie Spiegel gedruckt, und im Jahre 1755 wurde das Presseprivileg von Hermann Gottfried II. Effenbarth übernommen, der sie in seiner Offizin veröffentlichte. Seit 1736 gab man sie als „Wochentlich-Stettinische Frag- und Anzeigungs-Nachrichten“ heraus. Um die Wende zwischen 1775 und 1776 musste es sicherlich eine weitere Änderung in dem Titel geben, denn seit 1776 kam zweimal die Woche „Stettinischer Intelligenz-Zettel“ mit dem gleichen Inhalt und den gleichen Rubriken heraus. Geändert wurde nur die Titelseite (außer dem Titel verschwand das Wappen Preußens vom Umschlag).

Die Rundfrage umfasste die Jahre 1763–1805. So wurde eine 43jährige, relativ friedliche Periode zwischen Kriegen erfasst, die für die Geschichte Preußens – und noch mehr für Stettin – von großer Bedeutung war. Preußen war in dieser Zeit unbezweifelt eine Großmacht in Europa, die eine immer wichtigere wirtschaftliche Rolle spielte. Stettin wuchs zu einem der wichtigsten Häfen in der Ostsee-Region.

Bei der Untersuchung wurden zwei Periodika benutzt: „Wochentlich-Stettinische Frag- und Anzeigungs-Nachrichten“ und „Stettinischer Intelligenz-Zettel“. In der Pommerschen Bibliothek/Książnica Pomorska in Stettin sind fast ganz komplette Jahrgänge für die Jahre 1763–1805 erhalten geblieben. Es fehlen nur die für drei Jahre: 1785, 1802–1803.²¹ Die übrigen Jahrgänge sind fast unberührt erhalten, in einigen fehlen nur ein paar Ausgaben.²² Der technische Zustand und

fassend die Nützlichkeit des Danziger Periodikums „Danziger Nachrichten und Anzeiger“ für die Forschung über die Schifffahrt und schätzt den Wert darin veröffentlichter Informationen ein.

¹⁹ D. Łukasiewicz, Z. Szultka: *Kultura materialna i duchowa* [Die materielle und geistige Kultur], in: *Historia Pomorza ...* [Geschichte Pommerns ...], S. 951.

²⁰ W. Myk: *Zarys rozwoju szczecińskiej prasy codziennej od XVI do XX wieku (1537–1945)* [Der Grundriss der Entwicklung von der Stettiner Tagespresse vom 16. bis zum 20. Jahrhundert (1537–1945)], „Przegląd Zachodniopomorski“ [Westpommersche Rundschau], 41, 1997, 1–2, S. 49.

²¹ Alle Jahrgänge der genannten Zeitungen wurden auf Mikrofilmen gespeichert und in dieser Form werden sie Interessierten zur Verfügung gestellt. Hier entsprechend Zeichen, unter denen sie zugänglich sind: „Wochentlich-Stettinische Frag- und Anzeigungs-Nachrichten“ – Mf. 4771 und „Stettinischer Intelligenz-Zettel“ – Mf. 2131.

²² Die fehlenden Nummern: für das Jahr 1772 die Nummern 33–34, 1773 – 16, 32–33, 1774 – 26, 1777 – 101, 1780 – 95–96, 1790 – 3, 44, 1791 – 9, 97, 1792 – 1, 1796 – 1, 55, 1798 – 1–3, 1800 – 83, 1801 – 58, 1804 – 96.

die Nutzung der erwähnten Zeitschrift erlaubt die Feststellung, dass einige fehlende Exemplare nicht im Stande waren, das allgemeine Bild der Stettiner Schifffahrt zu deformieren.

„Stettinischer Intelligenz-Zettel“²³ war eine Zeitung, in der man Anzeigen aller Art veröffentlichte: die der administrativen, gerichtlichen und polizeilichen Verwaltung und auch die aus verschiedenen Bereichen des Handels, der Industrie und Finanzen, über Preisschwankungen, kulturelle und kirchliche Ereignisse und auch die aus der gesellschaftlichen und familiären Chronik (Informationen über Vermählungen, Geburten, Taufen, Begräbnisse, Testamente u. a.).

Einmal die Woche druckte die Zeitung am Ende (dahinten publizierte man nur noch eine Tabelle mit Preisen für Wolle und Getreide in den einzelnen pommerischen Orten) zwei Rubriken: die erste nannte die Schiffe, die in den Stettiner Hafen in der Woche vor dem Druck der bestimmten Zeitungsausgabe einliefen, und die zweite – die Schiffe, die in dieser Zeit ausliefen. Darunter ein Beispiel des Eintrags, der ein in den Stettiner Hafen einlaufendes Schiff registrierte: „Joachim Bracht, dessen Schiff Elisabeth, von Swinemünde mit Steinkohlen“.²⁴ Am Anfang der Rubrik befindet sich noch die Information, dass das Schiff in den Stettiner Hafen zwischen dem 6. und 13. April 1791 einlief.

Im Fall von Schiffen, die Stettin verließen, sahen die Einträge ähnlich aus, mit dem Unterschied, dass man den Zielhafen, statt diesen, aus dem das Schiff ausging, angab. Es ist zu bemerken, dass manchmal in den Einträgen eine größere Menge an Waren (zwei, seltener drei und episodisch vier) genannt wurde. Außer einigen wenigen Ausnahmen wird die Menge an beförderter Ware nicht erwähnt.

Es wird sichtbar, dass die in der Zeitung registrierten Informationen sehr spärlich sind und keine Möglichkeit geben, festzustellen, was für Warenmengen befördert wurden, und umso weniger, welchen Wert sie hatten. Jedoch sind sie zur Analyse zweier Fragen ausreichend. Erstens ermöglichen sie eine genaue Bestimmung der Anzahl an den in Stettin einlaufenden und an den die Stadt verlassenden Schiffen; zweitens lässt sich auf ihrer Grundlage in einem bestimmten Maß²⁵ geographische Hauptrichtungen des Warenaustausches über die See feststellen.

²³ Im nachfolgenden Teil des Artikels verwende ich die Bezeichnung „Intelligenz-Zettel“ in Bezug auf die beiden Titel.

²⁴ „Stettinischer Intelligenz-Zettel“, 30, Freitag, den 15. April 1791, Książnica Pomorska [Pommersche Bibliothek], Mf. 2131.

²⁵ Eine Schwierigkeit stellt z. B. der Hafen in Swinemünde dar, der in der Quelle genannt, nur ein Zwischenhafen sein konnte.

Das Verzeichnis der ein- und auslaufenden Schiffe wurde in eine mit Microsoft Access gebildete Datenbank übertragen. Danach wurde die Anzahl der Schiffe für die einzelnen Jahre, auch unter Berücksichtigung geographischer Richtungen, addiert.

Statistische Presseangaben über den Schiffsverkehr wurden mit den in der deutschen Historiographie veröffentlichten Statistiken konfrontiert. Der Autor der ältesten Bearbeitung, in der die uns interessierenden Angaben genannt wurden, ist August Schlözer.²⁶ 1777 publizierte er Daten für die Jahre 1772–1776, in denen er die Schiffsanzahl mit der Einteilung in „Hauptschiffe beladen“, „Hauptschiffe mit Ballast“ und „Leichter“ nannte. In einer gesonderten Spalte stellte er Austauschrichtungen dar, d. h. woher Schiffe kamen oder wohin sie fuhren, wobei er darunter acht absonderte, und zwar: HE (Holland und England), FSp (Frankreich und Spanien), DN (Dänemark und Norwegen), SM (Schweden und Mecklenburg), RD (Russland und Danzig), HLb (Hamburg und Lübeck), PP (Preußen und Pommern) und I (Italien). Bemerkenswert sind die darunter genannten Mengen an einzelnen eingebrachten oder exportierten Waren für die Jahre 1772–1776.

Ludwig Wilhelm Brüggemann veröffentlichte im Jahre 1779 das erste Band der *Ausführlichen Beschreibung des gegenwärtigen Zustandes des Königl. Preussischen Herzogthums Vor- und Hinter-Pommern*.²⁷ In seiner Arbeit vermittelt er auch Informationen über Hauptschiffe mit Ware, Hauptschiffe mit Ballast und Leichter, die in Stettin einliefen oder die die Stadt verließen, jedoch nur für das Jahr 1777. Außer der Anzahl einzelner Schiffsarten nennt er auch geographische Richtungen der Ein- und Ausfuhr und auch Waren mit ihrer Menge. Dabei verwendet er das identische Schema wie Schlözer.

Christian Friedrich Wutstrack in dem 1793 veröffentlichten Buch *Kurze historisch-geographisch-statistische Beschreibung von dem königlich-preussischen Herzogthume Vor- und Hinter-Pommern*²⁸ nennt die Anzahl der in Stettin erscheinenden Schiffe für die Jahre 1790–1791. Die Angaben sind jedoch nur auf eine Aufzählung der Anzahl von Hauptschiffen mit Ware, mit Ballast und Leichter in den einzelnen Jahren eingeschränkt. Im Jahre 1795 erschien eine Ergän-

²⁶ A. G. Schlözer: *Handel von Stettin in den J. 1772–1776. Briefwechsel meist historischen und politischen Inhalts*, T. 2, H. VII–XII, 1777, S. 77–78.

²⁷ L. W. Brüggemann: *Ausführliche Beschreibung des gegenwärtigen Zustandes des Königl. Preussischen Herzogthums Vor- und Hinter-Pommern*, T. 1, Stettin 1779, S. 145–146.

²⁸ C. F. Wutstrack: *Kurze historisch-geographisch-statistische Beschreibung von dem königlich-preussischen Herzogthume Vor- und Hinter-Pommern*, Stettin 1793, S. 340.

zung dieser Arbeit,²⁹ die zwei Tabellen, je eine für die Ein- und Ausfuhr, enthält. In den Tabellen für die Zeitperiode 1770–1794 wurden, außer Angaben darüber, ob das Schiffe mit Ware oder mit Ballast waren, auch die Informationen über geographische Richtungen. Der Autor verwendet eine ähnliche Aufteilung wie August Schlözer, jedoch ergänzt er die Richtung Frankreich-Spanien um Portugal, Russland-Danzig um Kurland und Italien um Levante. Zusätzlich nennt er noch eine Richtung, die von Schlözer nicht berücksichtigt wurde, nämlich Emden und die königlichen Provinzen an der Weser („Emden u. den königl. Provinzen jenseits der Weser“).

Informationen über Schiffe, die in den Stettiner Hafen in den Jahren 1790 und 1792 einliefen, übermittelt auch Johann Andreas Ortloff.³⁰ Für das Jahr 1792 teilt er die Anzahl von Schiffen in Einheiten mit Ware, mit Ballast und Leichter ein. Für das Jahr 1790 dagegen nennt er nur die Information darüber, wie viele Einheiten insgesamt in den Hafen einliefen und wie viele ihn verließen.

Die Statistiken von Schmidt umfassen die Jahre 1754–1797. Für die Zeitperiode 1754–1786³¹ gliedert er die in den Hafen einlaufenden Einheiten wie die oben genannten Autoren in Schiffe mit Ware, Schiffe mit Ballast und Leichter ein, und für die Zeitperiode 1786–1797³² nennt er die Gesamtanzahl an Schiffen.

Alle oben genannten Autoren verwendeten preußische Amtsstatistiken und bestätigten die Struktur von Tabellen und die darin enthaltenen Zahlangaben für dieselben Jahre, und auch den Umfang der Informationen mit der Einteilung in Hauptschiffe mit Ware, Hauptschiffe mit Ballast und Leichter. Die Autoren, die geographische Richtungen nannten, verwendeten das gleiche Schema. Dasselbe bezieht sich auf die beförderte Ware.

Ein Bild der Stettiner Schifffahrt der Jahre 1754–1805 skizzierte Martin Wehrmann. In seinem Nachlass, der im Staatsarchiv in Szczecin aufbewahrt wird, befinden sich seine handschriftliche Notizen mit Abschriften von Dokumenten des während des letzten Krieges verloren gegangenen Staatsarchivs, u. a. in Bezug auf den Stettiner Handel, worunter eine Tabelle zu finden ist, die den

²⁹ Idem: *Nachtrag zu der kurzen historisch-geographisch-statistischen Beschreibung des königlich-preußischen Herzogthums Vor- und Hinter-Pommern*, Stettin 1795, S. 99.

³⁰ J. A. Ortloff: *Handbuch einer allgemeinen Statistik der Königlich Preußischen Staaten*, T. 1, Erlangen 1798, S. 133.

³¹ T. Schmidt: *Beiträge* ..., S. 233–234.

³² Idem: *Zur Geschichte* ..., S. 21.

Schiffsverkehr darstellt.³³ Wehrmann nennt für jedes Jahr die Anzahl an Schiffen mit Ware, mit Ballast und Leichter. Da gibt es auch die Information, dass die Zahlen dem Aktenbestand „Stett. Kriegsarchiv, Tit. XII, N. 107, Vol. I–XI“ entnommen wurden.

Während der Analyse vom Quellenmaterial wurden gesonderte Zusammenstellungen für ein- und auslaufende Schiffe angefertigt. Daraus resultiert die Struktur des vorliegenden Artikels, in dem in getrennten Auflistungen die Ein- und Ausfuhr untersucht wird.

Es ist zu betonen, dass alle oben genannten Autoren im Großen und Ganzen dieselben Zahlen nennen. Nach einer Zusammenstellung von Informationen bezüglich der in Stettin einlaufenden Schiffe betreffen die Unterschiede nur das Jahr 1774, wofür Martin Wehrmann als die Gesamtanzahl an den in Stettin angekommenen Schiffen 1045 nennt. Das ist ein ausdrücklicher Fehler, denn die Summe der von ihm für dieses Jahr genannten Einheiten, d. h. Schiffe mit Ware (329), Schiffe mit Ballast (541) und Leichter (465), 1335 ergibt, und nicht 1045. Die Angaben für dasselbe Jahr nennen auch Schlözer, Wutstrack und Schmidt, die einstimmig als die Gesamtzahl 1358 Schiffe angeben. In der Tabelle (Tab. 1) wurde einerseits die dem „Intelligentz-Zettel“ entstammende Anzahl der in Stettin einlaufenden Schiffe in den einzelnen Jahren angegeben, andererseits stellte man die Zahlen zusammen, die in den Arbeiten von Schlözer, Wutstrack, Schmidt und Wehrmann genannt wurden. Falls sich die Zahlen voneinander unterschieden, wurde nach einem Schrägstrich in Fettschrift das glaubwürdigere Ergebnis angegeben. In der Tabelle fehlen die Daten für das Jahr 1802, denn Martin Wehrmann, bei dem als Einzigen die Informationen für Anfang des 19. Jahrhunderts zu finden sind, die Angaben über dieses Jahr übergang. Im Fall des „Stettinischen Intelligentz-Zettels“ fehlen Informationen über die Jahre 1802–1803, denn es mangelt an Jahrgängen der Zeitung für diese Zeitperiode.

³³ Archiwum Państwowe w Szczecinie [Staatsarchiv Stettin – weiter: AP Szczecin], Nachlass von Martin Wehrmann, 119, S. 6–11.

Tabelle 1. Anzahl der in Stettin einlaufenden Schiffe

Jahr	Anzahl anlaufender Schiffe				
	laut „Intelligenz-Zettel“	laut Schmidt/Wehrmann u. a. ³⁴			
		insgesamt	Hauptschiffe mit Ware	Hauptschiffe mit Ballast	leichte Schiffe aus Swinemünde
1763	960	1606	669	568	369
1764	805	1484	569	710	205
1765	1003	1736	615	658	463
1766	660	1330	416	618	296
1767	630	1417	396	777	244
1768	560	1344	280	842	222
1769	740	1442	319	895	228
1770	798	1538	374	855	309
1771	928	1515	429	770	316
1772	1004	1556	489	683	384
1773	792	1432	385	673	374
1774	821	1358/1045	420/329	590/541	348/465
1775	1030	1429	400	656	373
1776	895	1465	389	784	292
1777	884	1445	368	817	260
1778	906	1466	408	797	261
1779	853	1588	402	830	356
1780	927	1489	390	733	366
1781	946	1526	348	788	390
1782	864	1469	321	826	322
1783	1016	1596	346	840	410
1784	938	1592	355	805	432
1785	–	1552	341	782	429
1786	947	1485	392	669	424
1787	1051	1631	464	760	407
1788	755	1266	373	520	373
1789	1027	1553	446	562	545
1790	1225	1710	506	545	659
1791	1300	1780	585	581	614
1792	1108	1550	569	500	481
1793	773	1492	424	697	371
1794	879	1390	439	661	290
1795	714	1190	451	470	269
1796	906	1490	533	566	391
1797	940	1427	821	280	326
1798	751	1083	550	292	241
1799	875	1165	535	290	340
1800	742	1073	413	317	343
1801	899	1174	528	315	331
1802	–	–	–	–	–
1803	–	1572	742	230	600
1804	1241	1554	629	210	715
1805	1814	2265	1080	167	1018

Quelle: eigene Bearbeitung des Autors auf Grund: „Intelligenz-Zettel“; AP Szczecin, Nachlass Martin Wehrmann, 119, S. 6–11; T. Schmidt: Beiträge ..., S. 233–234; idem: Zur Geschichte..., S. 21; J. A. Ortloff: Handbuch ..., S. 133; C. F. Wutstrack: Kurze historisch-geographisch-statistische Beschreibung ..., S. 340; idem: Nachtrag ..., S. 99; L. W. Brüggemann: Ausführliche Beschreibung ..., S. 145–146; A. G. Schlözer, Handel von Stettin ..., S. 77–78.

³⁴ Autoren und Titel der Arbeiten wurden detailliert in der Unterschrift unter der Tabelle aufgelistet.

Beim Vergleich der Daten in der Tabelle 1 fällt sofort eine große Zahlen­diskrepanz auf. Die von Schmidt/Wehrmann angegebenen Zahlen sind im Durchschnitt um 500–700 Schiffe größer als diese, die den Zeitschriften entstammen (seit 1797 um ca. 300 größer). Die Anzahl der in Stettin einlaufenden Schiffe in den einzelnen Jahren stellte man in Form von Diagrammen zusammen (Abb. 1). Bemerkenswert ist, dass die Linien der Schaubilder fast parallel verlaufen. Auf beiden Diagrammen sind ein besonders großer Rückgang im Jahre 1788 und dann – ein Anstieg bis 1791 zu sehen. Weiter gibt es einen plötzlichen Sprung im Jahre 1765 und eine Schwankung in die andere Richtung im nächsten Jahr.

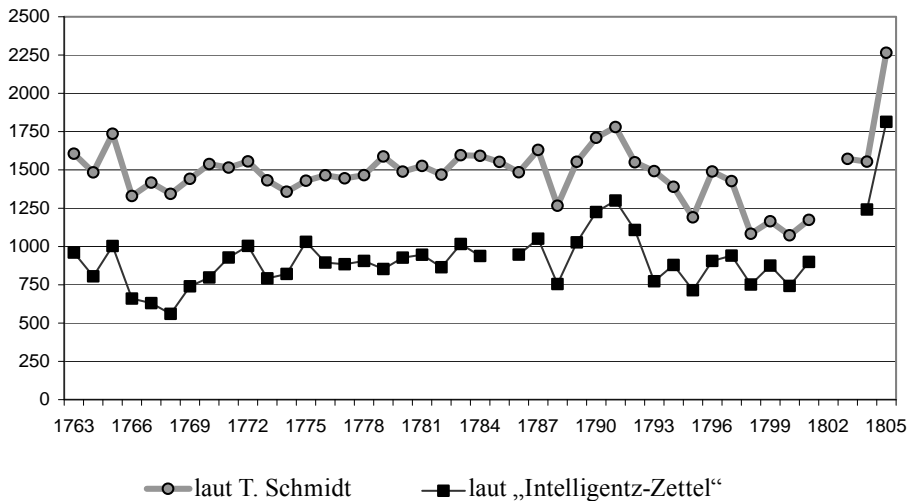


Abb. 1. Anzahl der in den Stettiner Hafen in den Jahren 1763–1805 einlaufenden Schiffe

Bei der Arbeit an einer Zusammenstellung über den Ausgangsverkehr von Schiffen im Stettiner Hafen begann man mit einem Vergleich von Informationen aus dem „Intelligenz-Zettel“ mit denen, die von Theodor Schmidt und den Anderen angegeben wurden (Tab. 2).

In der ersten Etappe wurden die von Schmidt und Wehrmann angegebenen Zahlen zusammengestellt und verglichen. Für die Jahre 1765, 1774 und 1775 decken sie sich nicht. Ähnlich wie bei den einlaufenden Schiffen wurden sie mit den Infor-

mationen von August Schlözer,³⁵ die mit den Zahlen von Theodor Schmidt konvergent sind, verglichen. In Bezug auf das Jahr 1775 sind die Zahlen von Martin Wehrmann mehr wahrscheinlich, denn 340 leichte, nach Swinemünde fahrende Schiffe wurden auch bei Schlözer und Wutstrack³⁶ notiert. Da für das Jahr 1765 jegliches Material zum Vergleich fehlte, konnten die Angaben nicht verifiziert werden.

Tabelle 2. Anzahl der Stettin verlassenden Schiffe

Jahr	Anzahl auslaufender Schiffe				
	laut „Inelligentz-Zettel“	laut Theodor Schmidt/Martin Wehrmann			
		insgesamt	Hauptschiffe mit Ware	Hauptschiffe mit Ballast	Leichte Schiffe aus Swinemünde
1	2	3	4	5	6
1763	842	1536	1105	229	202
1764	730	1473	1159	155	159
1765	665	1420/1415	1100	152	168/163
1766	597	1303	993	107	203
1767	544	1388	1078	102	208
1768	559	1480	1180	73	227
1769	800	1532	1152	50	330
1770	869	1579	1159	50	370
1771	898	1598	1178	75	345
1772	950	1421	1032	142	247
1773	771	1342	952	129	261
1774	870	1329/1166	865/781	174/119	290/266
1775	1049	1432/1440	926	174	332/340
1776	1079	1528	1069	123	336
1777	1037	1564	1148	102	314
1778	1029	1599	1139	75	385
1779	870	1713	1195	98	420
1780	1125	1756	1078	121	557
1781	1208	1894	1133	82	679
1782	1158	1680	1096	75	509
1783	908	1615	1134	75	406
1784	805	1493	1139	123	231
1785	–	1471	1136	92	243
1786	816	1480	1131	74	275
1787	906	1660	1130	98	432
1788	866	1360	969	68	323
1789	770	1348	929	103	316
1790	897	1363	889	108	366
1791	1004	1410	928	206	276
1792	1032	1508	943	206	359
1793	807	1465	976	138	351
1794	1054	1580	1111	72	397
1795	752	1231	900	85	246

³⁵ A. G. Schlözer: *Handel von Stettin ...*, S. 78.

³⁶ C. F. Wutstrack: *Nachtrag ...*, S. 99

1	2	3	4	5	6
1796	908	1607	1122	84	401
1797	917	1518	1175	52	291
1798	836	1076	761	88	227
1799	903	1106	750	71	285
1800	912	1059	761	71	227
1801	943	1084	771	85	228
1802	–	–	–	–	–
1803	–	1196	821	128	247
1804	1249	1078	750	85	243
1805	1838	1304	714	413	177

Quelle: siehe Tab. 1.

In der Tabelle 2 wurden Ergebnisse fettgedruckt, die ihre Bestätigung auch bei den anderen Autoren fanden. Falls in der Rubrik nur eine Zahl angegeben wurde, heißt das, dass alle einstimmig dieselbe Ziffer nannten. Außer diesen Daten befinden sich in der Tabelle auch Schiffe, über die die Information dem „Intelligentz-Zettel“ entstammt. Den Vergleich stellt ausgezeichnet die Abbildung 2 dar, auf der es wieder zwei Diagramme gibt (ähnlich wie bei der Einfuhr), die sich in keinem Punkt decken, die jedoch dieselben Schwankungen und Abweichungen aufweisen. Auch in diesem Fall gibt es einen ähnlichen Unterschied in den Größen, nämlich ca. 500–700 Schiffe jährlich (kleinere Mengen werden im „Intelligentz-Zettel“ angegeben). Seit 1798 werden diese Differenzen wesentlich geringer und betragen ca. 100–200 Schiffe.

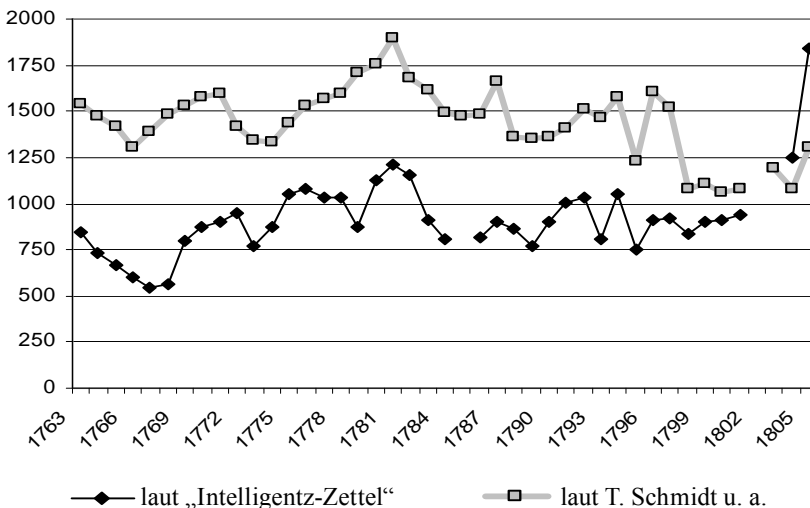


Abb. 2. Anzahl der aus dem Stettiner Hafen in den Jahren 1763–1805 auslaufenden Schiffe

Die einzige Unstimmigkeit betrifft die letzten zwei Jahre der uns interessierenden Zeitperiode. In dieser Zeit (es geht um die Jahre 1804 und 1805) gibt das „Intelligenz-Zettel“ eine höhere Schiffszahl als Theodor Schmidt an. Für das Jahr 1805 ist diese Angabe um ein Drittel größer. Bei der Analyse eines so gewaltigen quantitativen Anstiegs soll man anmerken, dass es eine größere Anzahl an Schiffen gibt, für die die Zeitung Swinemünde als Zielhafen nennt. Von 1801 bis 1805 wuchs die Zahl der Schiffe auf der Strecke Stettin–Swinemünde – laut den Zeitungsangaben – um fast 100%. Das könnte als Erklärung dafür dienen, warum Schmidt und andere dieses Wachstum nicht wahrnahmen.³⁷

Die obigen Zusammenstellungen stellen den Schiffsverkehr auf Grund zwei verschiedener Quellen dar. Es sieht zwar in beiden Fällen anders in Bezug auf absolute Zahlen aus, jedoch zeigen sich darin sehr ähnliche, wenn nicht identische, Tendenzen. Das impliziert zwei Fragen: Welche Quelle stellt das wirkliche Bild des Sachzustandes dar? Und: Was war der Grund für so bedeutende quantitative Unterschiede?

Im „Intelligenz-Zettel“ publizierte man jede Woche ein Verzeichnis von Schiffen, die in Stettin einliefen bzw. die Stadt verließen. Die Zeitung erschien gewöhnlich 2–4 Tage nach Ende der Woche, auf die sich das Schiffsverzeichnis bezog. Man kann also annehmen, dass Informationen laufend veröffentlicht wurden. Jede Notiz über ein Schiff enthielt seinen Namen, Vor- und Nachnamen des Schiffers und die Ladung (ohne Angaben zu ihrer Größe). „Intelligenz-Zettel“ wurde nicht nur von großen Stettiner Kaufleuten gelesen, die sehr gut in Bezug auf die in Stettin einlaufenden Handelsschiffe orientiert waren, sondern auch von der Stadtgesellschaft, deren relevanter Teil mit Schifffahrt und Handel verbunden war. So ist es schwer vorstellbar, dass die Zeitung unechte oder unvollständige Informationen übermitteln konnte, die an eine so große gesellschaftliche Gruppe gelangen. Der aktuelle Informationen publizierende Verleger konnte doch mit der Veröffentlichung unechter Daten über Jahrzehnte nicht riskieren. Somit kann man annehmen, dass die Schiffsverzeichnisse in der Zeitung die Wirklichkeit widerspiegelten.

Wenn die im „Intelligenz-Zettel“ veröffentlichten Zahlen reell oder sehr wahrscheinlich sind, stellt sich die Frage, warum sie in den Quellen, auf die sich

³⁷ Eine umfangreichere Besprechung des Problems bezüglich der Unterschiede in den Statistiken befindet sich im weiteren Teil des Artikels.

sowohl Theodor Schmidt als auch Martin Wehrmann bezogen, so ernst vergrößert wurden.

Ein bisschen Licht auf dieses Problem wirft die Arbeit *Handbuch einer allgemeinen Statistik der Königlich Preußischen Staaten* von Johann Andreas Ortloff. Der Autor gibt – im Teil über den Handel – Schiffszahlen nur für die Jahre 1790 und 1792 an (sie stimmen mit diesen von Schmidt/Wehrmann überein). Dabei informiert er aber, dass das Schiffe waren, die „zu Stettin und Swinemünde liefern“.³⁸ Es würde heißen, dass die Anzahl an Schiffen in der Statistik für Stettin und Swinemünde insgesamt angegeben wurde.

Eine Bestätigung dieser Tatsache fand ich im Nachlass Martin Wehrmanns. In den handschriftlichen Notizen des Autors befindet sich auch die Anmerkung, dass die Angaben sich auf Stettin und Swinemünde beziehen.³⁹ Die angegebene Anzahl an Schiffen ist mit diesen von Schmidt identisch (mit einigen weiter beschriebenen Ausnahmen).

Daraus resultiert, dass die in den oben genannten Bearbeitungen angegebenen Daten Stettin und Swinemünde zusammen betreffen. Es ist auch deswegen zu betonen, da gegenwärtige Historiker und auch die frühere deutsche Historiographie diese Tatsache überhaupt nicht bemerkten.

Swinemünde war in der beschriebenen Zeit kein Hafen, der eine relevante Rolle im Seehandel spielen könnte. Arbeiten am Bau eines Hafens an der Mündung der Swine hatten in den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts begonnen und wurden mit Unterbrechungen bis in die 50er Jahren dieses Jahrhunderts durchgeführt.⁴⁰ Gleichzeitig mit dem Hafenbau beschäftigte man sich mit Vertiefungsarbeiten auf dem Fluss.⁴¹ Erst im Jahre 1747 wurde Swinemünde als Seehafen verkündet.⁴² Die Stadt zählte 1765 nicht ganze 1000 Einwohner.⁴³ Swinemünde konnte zu dieser Zeit kein Zielhafen für „über die See“ importierte und exportierte Ladungen sein.

³⁸ J. A. Ortloff: *Handbuch ...*, S. 133.

³⁹ AP Szczecin, Nachlass Martin Wehrmann, 119, S. 6 („aus Stettin u. Swinemünde ausgegangen“), S. 7 („zu Stettin u. Swinemünde eingekommen“), S. 11.

⁴⁰ R. Gaziński: *Handel morski Szczecina ...* [Stettiner Seehandel ...], S. 147.

⁴¹ Siehe mehr dazu: idem: *Z dziejów prac pogłębiarskich ...* [Aus der Geschichte der Vertiefungsarbeiten ...].

⁴² H. Lesiński, W. Fenrych: *Z dziejów wyspy Wolin i Świnoujścia (od XIII do XX wieku)* [Aus der Geschichte der Insel Wollin und Swinemündes (seit dem 13. bis zum 20. Jahrhundert)], in: *Z dziejów ziemi wolińskiej* [Aus der Geschichte Wolliner Gebiete], hg. v. T. Białecki, Szczecin 1973, S. 156.

⁴³ *Ibid.*, S. 157.

Angesichts des Obigen ist die einzige mögliche Erklärung der Zahlenunterschiede in den Quellentexten die doppelte Registrierung von Schiffen: zuerst in Swinemünde, und dann wieder in Stettin für einlaufende Schiffe und umgekehrt – für Schiffe, die aus Stettin auf die Ostsee und weiter fahren.

Tabelle 3. Schiffsverkehr unter Ausschluss von Einheiten auf der Strecke Stettin–Swinemünde

Jahr	Einlaufende Schiffe		Auslaufende Schiffe	
	Schmidt/ Wehrmann	„Intelligentz- Zettel“	Schmidt/ Wehrmann	„Intelligentz-Zet- tel“
1	2	3	4	5
1763	1237	642	1334	583
1764	1279	607	1314	567
1765	1273	534	1252	460
1766	1034	407	1100	456
1767	1173	410	1180	407
1768	1122	351	1253	388
1769	1214	485	1202	515
1770	1229	511	1209	546
1771	1199	616	1253	605
1772	1172	652	1174	620
1773	1058	501	1081	478
1774	1010	498	1039	509
1775	1056	643	1100	637
1776	1173	620	1192	685
1777	1185	636	1250	665
1778	1205	651	1214	667
1779	1232	544	1293	527
1780	1123	577	1199	599
1781	1136	550	1215	570
1782	1147	568	1171	673
1783	1186	581	1209	575
1784	1160	514	1262	613
1785	1123	–	1228	–
1786	1061	550	1205	567
1787	1224	657	1228	664
1788	893	463	1037	561
1789	1008	484	1032	474
1790	1051	566	997	570
1791	1166	705	1134	739
1792	1069	636	1149	686
1793	1121	478	1114	500
1794	1100	596	1183	715
1795	921	512	985	589
1796	1099	703	1206	741
1797	1101	622	1227	796
1798	842	546	849	707
1799	825	562	821	621
1800	730	476	832	657
1801	843	607	856	721

1	2	3	4	5
1802	–	–	–	–
1803	972	–	949	–
1804	839	600	835	688
1805	1247	903	1127	913

Quelle: siehe Tab. 1.

In der Tabelle 3 wurden Angaben aus dem „Intelligentz-Zettel“ und den Statistiken von Schmidt/Wehrmann u. a. zusammengestellt. Die vollständigen Zahlen über ein- und auslaufende Schiffe in den einzelnen Jahren wurden um die Anzahl der Einheiten verringert, die die Strecke Stettin–Swinemünde–Stettin befuhren. Aus der Tabelle resultiert, dass die von Schmidt/Wehrmann angegebenen Zahlen am häufigsten doppelt so groß sind (mit kleinen Abweichungen in beiden Richtungen). Größere Unterschiede betreffen nur die Jahre 1765–1769, für die die Angaben vom „Intelligentz-Zettel“ fast dreimal kleiner sind. Seit 1796 werden die Differenzen immer geringer und die Regularitäten in den übrigen Jahren scheinen die These über die doppelte Schiffsregistrierung zu bestätigen.

Die Doppelregistrierung könnte auch eine Erklärung für die Verringerung von Differenzen in den letzten Jahren der untersuchten Periode sein. Die Ursache dafür war der verstärkte Verkehr kleiner Einheiten zwischen Swinemünde und Stettin, die in den Quellendaten von Schmidt/Wehrmann nicht doppelt registriert werden konnten, denn falls eine Einheit dieser Art in Swinemünde als auslaufend registriert würde, dann würde sie in Stettin schon in der Statistik für einlaufende Schiffe erscheinen.

Man darf nicht vergessen, dass die größten Segelschiffe einen Teil ihrer Ware auf kleinere Schiffe mit flachem Boden namens Leichter in Swinemünde umladen mussten, um zu dieser Zeit in Stettin einzulaufen, und erst nachdem sie ihren Tiefgang verringert hatten, konnten sie den Stettiner Hafen anfahren. Eine umgekehrte Situation gab es bei der Seerückfahrt dieser Schiffe, denn sie konnten erst auf der Reede in Swinemünde völlig beladen werden. Wie groß die Bedeutung von Swinemünde als Stettiner Vorhafen war, zeugen am besten ein paar hunderte Schifffahrten jährlich, die Leichter zwischen Swinemünde und Stettin durchführten, indem sie Eisen, Fässer mit Wein und Heringe und andere Massenwaren beförderten und auf der Rückreise nach Swinemünde Holz und Salz transportierten.⁴⁴ Der Waren-

⁴⁴ H. Lesiński: *Rozwój handlu morskiego ...*, S. 713.

transport zwischen Stettin und Swinemünde hatte eher Aushilfecharakter und die beförderte Ware gelang an die Odermündung am Bord anderer Einheiten.

Deswegen entschied man sich bei der Analyse der Schifffahrt in Stettin dafür, die Anzahl der Schiffe, die die Strecke zwischen Stettin und seinem Vorhafen in Swinemünde befuhren, von der Gesamtziffer abzuziehen. Diese Angabendarstellung bietet ein glaubwürdiges Bild der Handelsschifffahrt, und was damit verbunden ist – auch des Handelsaustausches auf den Seestrassen an.

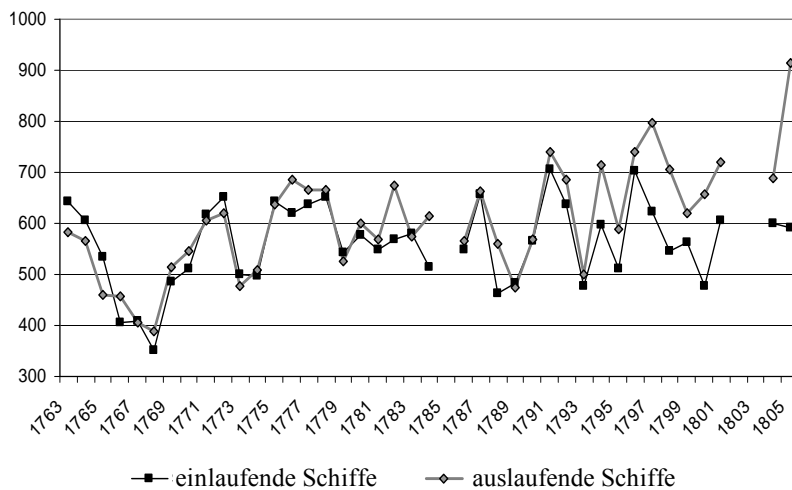


Abb. 3. Schiffsverkehr im Stettiner Hafen (unter dem Ausschluss des Verkehrs Stettin–Swinemünde–Stettin) in den Jahren 1763–1805

Auf dem Diagramm (Abb. 3) wird der Schiffsverkehr in Stettin auf Grund der Angaben, die in den Spalten vom „Intelligentz-Zettel“ publiziert wurden, verbildlicht, jedoch abzüglich der Anzahl von Schiffen auf der Strecke Stettin–Swinemünde–Stettin.

Schiffsverkehr im Stettiner Hafen

Stettin wurde schon vor dem Siebenjährigen Krieg zum Haupthafen des preußischen Pommerns.⁴⁵ In der Kriegszeit kam es zum vorübergehenden Bruch im Stettiner Umsatz, der seit 1763 zu seiner ursprünglichen Größe etappenweise zurückkehrte.

Bei der Analyse quantitativer Veränderungen unter den in Stettin erscheinenden Schiffen (Abb. 3) wird man darauf aufmerksam, dass seit Ende des Siebenjährigen Krieges bis Anfang des 19. Jahrhunderts ein langsamer, jedoch irregulärer Anstieg der Schifffahrt stattfand. Dieses Bild steht im Widerspruch zur Fachliteratur, die über ein dynamisches Wachstum im Handelsumsatz in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts informiert.⁴⁶ Man soll jedoch zwei Sachen in Anbetracht ziehen. Erstens gibt es während dieser Zeitperiode einen ständigen Rückgang der Anzahl an Schiffen, die in den Hafen mit Ballast einlaufen. Zweitens ändert sich die Struktur der den Hafen anlaufenden Schiffe. Immer häufiger kommen in den Hafen große Hochseeschiffe und kleine Einheiten werden immer seltener benutzt. Man befördert eine immer größere Warenmasse, was auch mit dem wachsenden Kapital von Kaufleuten, und vor allem mit Veränderungen im Handelshinterland des Hafens verbunden ist.

Bei der Betrachtung von statistischen Angaben bemerkt man, dass – nach einer relativ großen Aktivität direkt nach dem Siebenjährigen Krieg – die Anzahl der in Stettin erscheinenden Schiffe in den nächsten 5 Jahren bis 1768 ständig zurückgeht. Das ist mit dem finanziellen Chaos und der wirtschaftlichen Krise

⁴⁵ Idem: *Ruch statków w porcie kolobrzskim oraz zasięg geograficzny żeglugi miasta w XVIII wieku* [Schiffsverkehr im Kolberger Hafen und der geographische Umfang der Stadtschifffahrt im 18. Jahrhundert], „Materiały Zachodniopomorskie“ [Westpommersche Materialien], 39, 1993, S. 271.

⁴⁶ R. Gaziński: *Handel morski Szczecina ...* [Stettiner Seehandel ...], S. 346–348; idem: *Szczecińska gospodarka morska na przełomie XVIII i XIX wieku – stagnacja czy rozwój?* [Die Stettiner Seewirtschaft um die Wende des 18. und 19. Jahrhunderts: Stagnation oder Entwicklung?], „Przegląd Zachodniopomorski“ [Westpommersche Rundschau], 49, 2005, 3, S. 19–20; J. Stanielicz: *Zarys rozwoju portu i handlu morskiego Szczecina od XVI do XVII wieku* [Eine Skizze zur Entwicklung des Hafens und des Seehandels Stettins seit dem 16. bis zum 17. Jahrhundert], in: *Pomorze Zachodnie w tysiącleciu* [Hinterpommern während des Jahrtausends], hg. v. P. Bartnik, K. Kozłowski, Szczecin 2000, S. 126; H. Lesiński: *Rozwój portu na tle stosunków handlowych Szczecina od XIII do początku XX wieku* [Die Entwicklung des Hafens angesichts der Stettiner Handelsbeziehungen seit dem 13. bis Anfang des 20. Jahrhunderts], in: *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 roku* [Stettiner Hafen. Die Geschichte und Entwicklung bis 1970], hg. v. B. Dziedziul, Poznań 1975, S. 33–34.

verbunden, von denen Preußen nach diesem Krieg betroffen wurden.⁴⁷ Das bestätigt die Analyse des Warenumsatzes (Abb. 4). Die hier zusammengestellten Informationen betreffen nicht nur Stettin, sondern auch Ückermünde, Peenemünde und Neuwarp und werden gesamt angegeben. Der Anteil der kleineren Häfen am Umsatz stellte jedoch ein unerhebliches Teil des Stettiner Handels dar und hat keinen bedeutenden Einfluss auf die Verbildlichung der Situation. Aus Mangel an Daten wurden die Jahre 1765, 1769–1770, 1798 und 1802 im Diagramm nicht berücksichtigt.

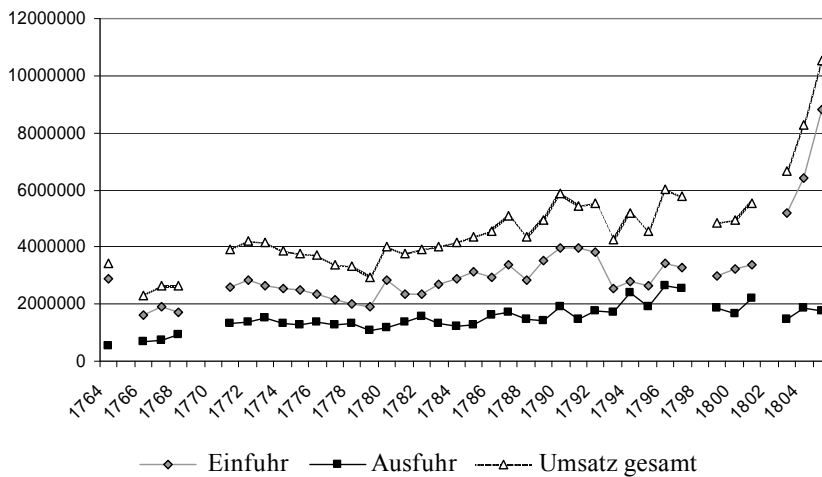


Abb. 4. Handelsumsätze in den Häfen des Stettiner Haffs in den Jahren 1764–1805 (in Taler)

Quelle: eigene Bearbeitung des Autors auf Grund: C. F. Wutstrack: *Kurze historisch-geographisch-statistische Beschreibung ...*, S. 226; J. A. Ortloff: *Handbuch ...*, S. 133; T. Schmidt: *Der Handel ...*, S. 196, 267–267; idem, *Zur Geschichte ...*, S. 20–21; AP Szczecin, Nachlass Martin Wehrmann, 119, S. 68–92.

In den nächsten fünf Jahren ab 1768 gibt es einen relativ regulären Anstieg der Schifffahrt, die ihren Höhepunkt im Jahre 1772 erreicht. Zwei weitere Jahre weisen einen kleinen Rückgang auf. Auf dem Diagramm (Abb. 3) zeichnet sich die Zeit des Krieges um die Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten (1775–1783)

⁴⁷ *Historia Prus*, t. 2: *Prusy w okresie monarchii absolutnej (1701–1806)* [Die Geschichte Preußens, Bd. 2: Preußen während der Zeit der absolutistischen Monarchie], hg. v. B. Wachowiak, Poznań 2010.

ab. In diesen Jahren sieht man eine gewisse Belebung, jedoch gibt sie die zu dieser Zeit herrschende Konjunktur nicht wieder. Man muss aber den Charakter des Austausches, den damals Stettiner Kaufleute führten (sie nutzten die neutrale Flagge aus, um Waren zwischen den kämpfenden Parteien zu befördern), bedenken. Die Ereignisse dieses Krieges mussten auf die Ein- und Ausfuhr von Waren nach und aus Stettin keinen größeren Einfluss haben. Die Gesamtzahl der Stettiner Schiffe, die Sund in beiden Richtungen passierten, wuchs konsequent von 118 im Jahre 1775 bis auf 299 im Jahre 1781.⁴⁸ Da preußische Schiffe als neutral galten, konnten sie einträglichen Handel zwischen Häfen der Staaten, die im Kriegszustand waren, betreiben. Die kämpfenden Parteien mussten nach anderen Quellen für unabdingbare Waren suchen, denn traditionelle Häfen, aus denen man sie bisher einfuhrte, unzugänglich waren. Die Konjunktur, die auf diese Weise für die unter der neutralen Flagge fahrenden Schiffe entstand, nutzte Stettin aus. Einen Beweis dafür, dass Stettiner Kaufleute Waren hauptsächlich zwischen den Häfen der kämpfenden Parteien beförderten, liefert der Rückgang des Stettiner Handelsumsatzes in diesen Jahren (Abb. 4), deren Grundlage sicherlich das verringerte Interesse der Kaufleute am Stettiner Handel war.

In den nächsten zehn Jahren gab es die Periode der Stabilisation, nur in den Jahren 1788–1789 werden ein kleiner Rückgang und dann ein Anstieg bis zum Höhepunkt kurz vor dem Krieg mit Frankreich sichtbar.

Der nächste Rückgang fällt auf die Jahre 1792–1795 zu. Das ist die Zeit der preußischen Teilnahme an der ersten Allianz gegen Frankreich. Kriegshandlungen hatten einen negativen Einfluss auf den Verkehr von Schiffen in Richtung Stettin. Für den Verkehr auslaufender Schiffe in diesem Zeitraum wird eine relativ große Dynamik an Veränderungen charakteristisch, wobei jedoch eine sinkende Tendenz erhalten blieb. Dem separatistischen Friedensschluss mit Frankreich von Basel im Jahre 1795 folgte eine allmähliche Rückkehr zur Lage aus der Zeit vor 1792.⁴⁹ In den nächsten Jahren führten Spannungen in Europa zu großen Differenzen in der Anzahl der in den einzelnen Jahren erscheinenden Schiffe. Einen relativ kleinen quantitativen Anstieg notiert man erst 1804 und 1805.

Während des ganzen analysierten Zeitraumes bleibt die Anzahl der im Stettiner Hafen erscheinenden Schiffe in den einzelnen Jahren auf einem ähnlichen Niveau. Eine Ausnahme stellen die zwei letzten Jahre dar, in denen es eine un-

⁴⁸ W. Braun: op. cit., S. 84.

⁴⁹ R. Gaziński: *Szczecińska gospodarka morska ...* [Die Stettiner Seewirtschaft ...], S. 9.

bemerkbare Intensität des Auslaufverkehrs gibt. Die Analyse der Linie dieser Tendenz⁵⁰ an Hand des Diagramms (Abb. 3) zeigt, dass in den Jahren 1763–1805 ein unauffälliger Anstieg der durchschnittlichen Anzahl an den in den Stettiner Hafen einlaufenden Schiffe stattfand. In Bezug auf auslaufende Schiffe zeichnet sich dieses Wachstum sichtbarer ab, jedoch wird dies vor allem durch eine erhöhte Intensität des Schiffsverkehrs in der Endperiode des analysierten Zeitraumes verursacht. Das Verbleiben der Schifffahrt auf dem gleichen Niveau, oder ihr unauffälliger Anstieg scheinen im Widerspruch zur Analyse der Umsatzgröße zu stehen. Man muss jedoch daran denken, dass in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eine ständige Entwicklung der Handelsflotte stattfand. Frachten wurden durch immer modernere (und was damit verbunden ist – auch mehr tragfähige) Segelschiffe bedient. Auch deswegen konnte man bei derselben Anzahl an Einheiten größere Warenmasse befördern. Die niedrigste Schiffsanzahl im analysierten Zeitraum notierte man im Jahre 1768. Die größte Aktivität fiel auf die Jahre 1796–1797 zu.

Richtungen und geographischer Umfang des Stettiner Seehandels

Der geographische Umfang der Stettiner Einfuhr in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war relativ breit. Die Haupthandelspartner der Stadt waren vor allem große Seezentren in der Ostsee-Zone und an der Nordsee: in den Niederlanden, in Frankreich, England und Norwegen. Seltener landeten in Stettin Schiffe aus Spanien und Portugal. Episodisch gab es auch Frachten aus dem Mittelmeerbecken (hauptsächlich aus Italien und den Levante-Ländern). In den letzten Jahren vor dem Krieg (1805) gab es auch sogar ein paar Schiffe, die aus Nordamerika fuhren.

Die Analyse der Namen von Häfen und ihrer geographischen Lage erwies sich als relativ kompliziert. Das erste Problem war die Inkonsequenz in der Verwendung derselben Namen für Städte und Häfen.⁵¹ Das zweite Problem stellte die geographische Lage kleiner Häfen dar. Im Fall von Ortschaften, die in dem analysierten Zeitraum weniger als fünf Mal genannt wurden, entschied man sich, sie in keinen separaten Statistiken zu erfassen. Sie befinden sich unter der Bezeichnung „andere“ (zusammen sind das 201 unter 36.917 den insgesamt in dem ganzen Zeit-

⁵⁰ Die Tendenzlinien wurden vom Diagramm entfernt, um das Bild nicht zu verdunkeln.

⁵¹ Am besten kann man das am Beispiel des englischen Hafens Newcastle verbildlichen. In den Tabellen sind verschiedene Varianten des Namens zu finden, z. B.: Newcastle, Newcastel, Neukastel oder Neu Kastel.

raum notierten, auslaufenden Einheiten und somit stellen sie keinen bedeutenden Prozentanteil dar) oder unter dem Namen des Staates, auf dessen Gebiet sie sich zu dieser Zeit befanden. Der am häufigsten erwähnte Hafen, dessen Lokalisierung nicht gelang, war Stevens.⁵² Der Name kommt 504 Mal vor. An Hand der Analyse von Waren, die aus diesem Hafen befördert wurden (meistens Kreide, jedoch aber auch Butter und Käse), kann man annehmen, dass es sich um irgendeinen dänischen oder holländischen Hafen handelt. Andere größere und nicht lokalisierte Häfen waren: Schellemühl⁵³ (erscheint 28 Mal), Barell (12) und Schwemburg (10). Häfen, die im Quellenmaterial nur ein paar Mal vorkommen und keine Schwierigkeiten bei ihrer geographischen Lokalisierung bereiteten, wurden zusammen unter dem Namen des Staates notiert, in dem sie sich befanden.

Den größten Anteil an den in den Stettiner Hafen einlaufenden Schiffen stellten Einheiten dar, die aus Swinemünde fuhren. In den Jahren 1763–1805 notierte man 14.145 Einheiten unter der Gesamtzahl 36.917, die im Quellentext genannt wird, was über 38% bildet. Es wundert nicht, wenn wir die Eigenart des Seehandels Stettins unter die Lupe nehmen. Denn wir müssen daran denken, dass größere Schiffe aus technischen Gründen in den Stettiner Hafen beladen nicht einlaufen durften und ihre Ladung teilweise (oder ganz) auf kleinere Einheiten (Leichter) in Swinemünde umgeschlagen und auf diese Weise nach Stettin befördert wurde. Deswegen war es nicht selten, dass eine Schiffsladung zum ersten Mal notiert wurde, wenn die Einheit einlief, die sie in der Wirklichkeit mitbrachte, und dann noch ein paar Mal, wenn Leichter, die ihre übrigen Teile transportierten, im Hafen landeten. Diese Eigentümlichkeit des Handels war der Grund für einen regen Schifffahrtsverkehr zwischen Stettin und Swinemünde.

An der zweiten Stelle unter den am häufigsten genannten Ausgangshäfen für Schiffe, die in Stettin einliefen, war das schwedische Wolgast. Notiert wurden 2482 Einheiten, was 6,7% der gesamten Anzahl darstellt. Dabei wird man auf die geringe Anzahl der aus Stockholm kommenden Schiffe und auf den Charakter der aus Wolgast beförderten Warenmasse (häufig wird Eisen genannt) aufmerksam. Das erlaubt uns, anzunehmen, dass die aus Stockholm transportierte Ware zuerst nach Wolgast kam und von da aus (vielleicht auch am Bord kleinerer Einheiten) – nach Stettin.

⁵² Im Quellenmaterial tritt er manchmal auch als Stewens, Stewen, Steven auf.

⁵³ Auf Grund der Warenanalyse (relativ häufige Salz- und Getreidetransporte) bin ich der Meinung, dass das wahrscheinlich irgendein preußischer Hafen sein kann.

Den dritten Platz nimmt Königsberg an, aus dem im analysierten Zeitraum 2338 Schiffe (6,3%) kamen. Weiter befinden sich: Demmin mit 2090 (5,7%), Kopenhagen (Dänemark) – 1791 (4,8%) und Anklam – 1670 (4,5%). Es ist zu betonen, dass schwedische Häfen einen großen Anteil daran hatten. Wenn man Schiffe, die aus Swinemünde und aus den nicht lokalisierten Häfen kamen, nicht berücksichtigt, dann stellen die aus schwedischen Städten und vom schwedischen Pommern fahrenden Schiffe 22,4% der Gesamtzahl.

Die weiteren fünf Häfen waren entsprechend: Amsterdam (Holland) mit 1300 Einheiten (3,5%), Sankt Petersburg (Russland) mit 1252 (3,4%), Bordeaux (Frankreich) mit 920 (2,5%), Gottenburg (Schweden) mit 840 (2,3%) und London (England) mit 716 Schiffen (1,9%). Bemerkenswert ist eine hohe Position in der Zusammenstellung von Sankt Petersburg, das ein relativ wichtiger Handelspartner Stettins war.

Unter den Häfen, die mehr als 100 Mal in dem beschriebenen Zeitraum erwähnt wurden, sind noch folgende zu nennen: Arroe (709), Hamburg (548), Stevens (504), Lübeck (472), Kolberg (469), Riga (369), Stralsund (362), Cappeln (347), Bergen (314), Memel (298), Danzig (282), Emden (155), Carlskron (153), Greifswald (122), Enkhuizen (119), Libau (118), Kiel (114) und Pillau (104).

Der zweite ausländische Staat, der Reihe nach, aus dem man Ware nach Stettin beförderte, war Dänemark. Wenn man Swinemünde und die nicht lokalisierten Häfen unberücksichtigt lässt, stellten die aus Dänemark kommenden Schiffe ca. 18% der ganzen Schifffahrt dar. An der dritten Stelle befand sich der Innenhandel: die Anzahl der Schiffe, die aus preußischen Häfen kamen, belief sich auf 16% der Gesamtzahl. Auf die Einheiten, die aus den Niederlanden fuhrten, fiel 7% zu, auf die aus Russland – 5%, und auf die aus Frankreich – 4% der Gesamtzahl.

Die geographische Reichweite der Stettiner Ausfuhr in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts umfasste im Prinzip das gleiche Gebiet wie die damalige Einfuhr. Handelspartner, an die Stettin seine Waren lieferte, waren dieselben Häfen, aus denen man importierte, jedoch mit anderer Schwerpunktverteilung.

Der am häufigsten im „Intelligentz-Zettel“ genannte Zielhafen war natürlich Swinemünde. Von allen 36.773 notierten Schiffen fuhrten 12.519, d. h. 34% der Gesamtzahl, gerade in diese Stadt. Das ist um 4% weniger im Vergleich zu einlaufenden Schiffen. Das ist einigermaßen überraschend, wenn man bedenkt, dass hauptsächlich Massenwaren transportiert wurden, die aus technischen Gründen erst mit kleineren Einheiten nach Swinemünde befördert und dort auf Zielschiffe

umgeladen werden sollten. Andererseits jedoch war Holz eine sehr wichtige Ware, die man aus Stettin ausfuhr. Damit konnte man Schiffe schon in Stettin beladen, obwohl es Massenware war, denn das Verhältnis des Gewichts zum Volumen war nicht so ungünstig wie im Fall anderer Waren. Den Holzhandel bedienten im großen Teil spezialisierte Schiffe (Holzschiffe), deren Bau (Flachbodenbarken mit Segeln versehen)⁵⁴ erlaubte, seichte Stellen auf der Swine mit maximaler Abladetiefe zu passieren.

Der zweite am häufigsten genannte Hafen ist Königsberg. Wenn die nach Swinemünde fahrenden Schiffe unberücksichtigt bleiben, stellten die Königsberg anlaufenden Einheiten über 13% der Gesamtzahl dar, was durchschnittlich 79 Schiffe jährlich ergab. Nur einige Einheiten weniger fuhren nach Kopenhagen (zum wichtigsten Holzabnehmer).

An der nächsten Stelle befanden sich: Anklam mit 9% der Gesamtzahl,⁵⁵ Wolgast mit 7,5% (in Bezug auf die Einfuhr – der wichtigste Hafen nach Swinemünde), Amsterdam (6,8%), Demmin (5%) und London (4,3%). Zu den Häfen, in die durchschnittlich mehr als ein Schiff monatlich fuhr, gehörten: Bordeaux, Sankt Petersburg, Lübeck, Stralsund, Kolberg und das dänische Arroe.

In der ganzen Zeitperiode von 1763 bis 1805 stellten die in preußische Häfen fahrenden Schiffe 37,3% der Gesamtzahl dar. An der zweiten Stelle befanden sich dänische und norwegische Häfen, in die 18,5% Schiffe aus Stettin fuhren. Schwedische Häfen als Zielhäfen nannten 13,8%. Die nächsten Staaten, in deren Richtung Schiffe aus Stettin ihre Reisen unternahmen, waren: Holland (7,3%), England (5,1%), Russland (einschließlich polnischer Häfen, die in Folge von Teilungen sich innerhalb russischer Staatsgrenzen befanden – 5%), Hamburg und Lübeck (4,7%), Frankreich, Spanien und Portugal (3,6%), Danzig⁵⁶ (1,4%). Schiffe, die in die Häfen fuhren, die nicht lokalisiert wurden oder die man unter „anderen“ klassifizierte, stellten 3,3% dar.

Um Veränderungen zu analysieren, die im Bereich der Verteilung geographischer Richtungen im Seehandel Stettins in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zustande kamen, bereitete man eine Zusammenstellung vor, indem man die Anzahl von Schiffen in Bezug auf zwei fünfjährige Perioden summierte. Die erste Periode umfasst die Jahre 1768–1772, d. h. die Zeit, in der Preußen sich schon

⁵⁴ R. Gaziński: *Handel morski Szczecina ...* [Stettiner Seehandel ...], S. 281–282.

⁵⁵ Alle weiter angegebenen Daten in Prozenten, Swinemünder Schiffe unberücksichtigt.

⁵⁶ Danzig wird trotz seinem Anschluss im Jahre 1793 an den preußischen Staat in Statistiken separat genannt.

nach der Krise nach Ende des Siebenjährigen Krieges befand. Zum Vergleich wählte man die Jahre 1797–1801 aus, d. h. die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert, aber noch vor dem gewaltigen Anstieg der Schifffahrt vor dem Krieg mit Frankreich im Jahre 1805. Den Anteil einzelner Staaten am Seehandel Stettins stellt die Tabelle 4 vor. Die sich darin befindenden Ergebnisse gab man in Prozenten und separat für die Ein- und Ausfuhr für die Jahre 1768–1772 und 1797–1801 an. Auffällig wird der Rückgang des Seehandels zwischen preußischen Häfen um über ein Drittel. Der Handel mit Frankreich, Spanien und Portugal sank in dieser Zeit fast um die Hälfte. Der stärkste Rückgang der Einfuhr wird im Austausch mit England und Holland sichtbar: von 15,9% auf 6,9%, die Ausfuhr aus dieser Länder verringerte sich nur um 3,5%.

Tabelle 4. Anteil einzelner Staaten und Häfen am Seehandel Stettins (in Prozent)

Geographische Richtung	1768–1772		1797–1801	
	Import	Export	Import	Export
Preußischer Staat*	37,0	37,8	20,7	23,0
Schweden und Mecklenburg	16,4	19,4	25,7	23,7
England und Holland	15,9	17,5	6,9	14,0
Dänemark und Norwegen	12,0	12,7	17,8	19,4
Frankreich, Spanien und Portugal	5,9	5,5	3,4	2,5
Russland, Kurland und Danzig	7,2	3,3	11,9	9,6
Hamburg und Lübeck	2,9	2,3	7,8	6,0
Andere	2,6	1,4	5,7	1,8

* Ohne Danzig.

Quelle: eigene Bearbeitung des Autors auf Grund des „Intelligenz-Zettels“.

Den größten Anstieg notierte man im Handel mit Russland, Kurland und Danzig, und auch mit Hamburg und Lübeck. Der Warenaustausch mit Dänemark und Norwegen stieg um fast ein Drittel an, ähnlich wie die Einfuhr aus Schweden.

Im Allgemeinen werden in der analysierten Zeitperiode eine Einengung der geographischen Reichweite im Stettiner Handel und ihre Konzentrierung im Ostseebecken sichtbar. Der Austausch mit Häfen hinter den Sund-Meerengen geht zurück. Der preußische Innenhandel verliert auch seine Bedeutung zu Gunsten fremder baltischer Häfen.

Die durchgeführte Analyse der im „Intelligenz-Zettel“ veröffentlichten Daten ermöglichte, sie mit der bisherigen Literatur zu konfrontieren. Daraus ergab

sich, dass der Schiffsverkehr im Stettiner Hafen in der Wirklichkeit ca. um die Hälfte geringer war, als Forscher bisher annahmen. Das bestimmt aufs Neue die Stellung Stettins im preußischen und baltischen Handel. Die Größe und Struktur des Hafenumsatzes scheinen dagegen keine Vorbehalte zu wecken.

Da die Akten der Stadt Stettin während des Zweiten Weltkrieges verschwanden, ist die Bestimmung der wirklichen Größe des Austausches von Waren über die See unmöglich. Weitere Untersuchungen können auch die Feststellungen bezüglich des Umsatzes verifizieren, was jedoch unwahrscheinlich erscheint, denn diese Daten wurden nicht heraufgesetzt. Die Bestimmungen in Bezug auf die Konjunktur, die in der sich vergrößernden bzw. sinkenden Intensität des Verkehrs fußen, bleiben unberührt, denn nach der Verifizierung von ankommenden Schiffen bleibt die Dynamik der Veränderungen in diesem Bereich eigentlich auf dem gleichen Niveau.

In den analysierten Jahren bleibt der Schiffsverkehr sowohl beim Hafenausgang als auch beim Hafeneingang auf dem gleichen Niveau. Die Veränderungen im Umsatz werden eher durch die wachsende Tonnage von fahrenden Einheiten verursacht. Einen deutlichen quantitativen Sprung sieht man erst zu Ende der analysierten Periode.

Die geographische Reichweite des Stettiner Handelsaustausches in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war nicht besonders groß. Der Handel konzentrierte sich vor allem auf der Ost- und auf der Nordsee. Seltener fuhr man in Richtung Häfen an den atlantischen Europa-Küsten. Episodisch ließen sich Schiffe aus Stettin auf die Gewässer des Mittelmeeres ein. In der analysierten Zeitperiode verengte sich die geographische Reichweite des Seehandels immer mehr und sie konzentrierte sich im Ostseebecken. Zugleich wuchs der Außenhandel, immer weniger Schiffe beförderten Waren zwischen den preußischen Häfen.

Die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts stellt die Zeitperiode dar, in der Stettin zu einem wichtigen Handels- und Produktionsort in seiner Region wurde, mit dem man rechnen musste. Es wurde zum wichtigsten Hafen des Staates, der zu einer militär-wirtschaftlichen Großmacht wuchs.

Übersetzt von Malgorzata Osiewicz-Maternowska

WERYFIKACJA STATYSTYK ŻEGLUGOWYCH PORTU SZCZECIŃSKIEGO W DRUGIEJ POŁOWIE XVIII I NA POCZĄTKU XIX WIEKU

Streszczenie

Generalnie widoczne jest w omawianym okresie zawężanie geograficznego zasięgu handlu szczecińskiego i jego koncentracja w basenie Morza Bałtyckiego. Spada wymiana z portami położonymi poza cieśninami sundzkimi. Wewnętrzny handel pruski traci również na korzyść obcych portów bałtyckich.

Przeprowadzona analiza danych publikowanych w „Intelligentz-Zettel” pozwoliła na ich konfrontację z dotychczasową literaturą i wykazała, że ruch statków w porcie szczecińskim w rzeczywistości był o blisko połowę mniejszy od przyjmowanego dotychczas przez badaczy. Określa to nowe miejsce Szczecina w handlu pruskim i bałtyckim. Wydaje się natomiast, że nie budzą zastrzeżeń wielkość i struktura obrotów portowych.

Zaginienie podczas drugiej wojny światowej akt miasta Szczecin uniemożliwia ustalenie rzeczywistej wielkości morskiej wymiany towarowej miasta. Dalsze badania mogą też zweryfikować ustalenia dotyczące obrotów, chociaż jest to mało prawdopodobne, gdyż danych tych nie zawyżano. Natomiast ustalenia dotyczące koniunktury, bazujące na zwiększającym się bądź zmniejszającym natężeniu ruchu, pozostają bez zmian, ponieważ po weryfikacji liczby pojawiających się jednostek dynamika zmian w tym zakresie pozostaje właściwie taka sama.

Zasięg geograficzny szczecińskiej wymiany handlowej w drugiej połowie XVIII wieku nie był zbyt szeroki. W omawianym okresie zasięg geograficzny handlu morskiego coraz bardziej się zawężał, koncentrując się w basenie Morza Bałtyckiego. Wzrastał jednocześnie handel zagraniczny, coraz mniej statków wozilo towary pomiędzy portami pruskimi.