

e Jassy fino alle regioni che costituiscono l'immediato retro terra di Odessa. Ma le nuove comunicazioni costruite a vantaggio dei porti concorrenti aprirono vie più comode e più facili di quelle di cui Stettino poteva disporre e dopo il 1867 questo porto decadde. Anche Rotterdam ed Amsterdam divengono porti concorrenti di Stettino, specialmente dopo che la Maatschappij di Amsterdam si congiunse con ben 30 linee ferroviarie della Germania meridionale. Pericolose specialmente divennero le linee Amsterdam - Colonia - Magonza - Norimberga - Passavia - Vienna, la Rotterdam - Cassel - Aschaffenburg - Vienna e quella Amburgo - Aschaffenburg - Vienna.

Trieste muove concorrenza a Stettino specialmente con la linea regolare del Lloyd, la Trieste Londra con tariffe cumulative con la linea ferroviaria Trieste - Vienna - Passavia. Di più la linea Trieste - Vienna - Varsavia - Pietroburgo porta via a Stettino parte del retro terra Russo - Polacco.

L'applicazione della Seetarife del 1875 che mirava a proteggere l'agricoltura nazionale-tedesca imponendo forti dazi per i cereali provenienti dalla Galizia e dalla Romania e per quelli sbarcati ai porti del Mare del Nord e del Baltico ebbe pure un grave contraccolpo sul commercio di Stettino. Ma la guerra più aspra fu mossa sempre da Amburgo che dispone dell'Elba navigabile fino a Tetschen in Ceco Slovacchia. Questa piazza, nel 1880, fu ridotta in modo da poter caricare le merci direttamente dai carri ferroviari sui battelli fluviali e viceversa, e furono stabilite delle tariffe cumulative fluviali-marittime in modo da ridurre il più possibile le spese di trasporto, le così dette Elbeumschlag Tarife che andarono in vigore nel 1881 e l'anno dopo andò in vigore la Hamburg-Donau Tarif che da Ratisbona, rispettivamente da Passavia portava direttamente ad Amburgo.

Mortale però fu per Stettino la concorrenza mossa da Danzica e da Königsberg, in diretta comunicazione, colla ferrovia Illovo-Grajero, con la Galizia. L'Oder non può assolutamente esser preso in considerazione perchè la stessa ferrovia importa meno spese, per andare da Stettino in Slesia, della tariffa fluviale. Si tentò di fare per l'Oder, a Pöpelwitz presso Breslavia, quello che s'era fatto per l'Elba, cioè rendere possibile la compilazione d'una tariffa cumulativa per il trasporto ferroviario-fluviale-marittimo, ma non si riuscì causa il pessimo stato del fiume. Solamente regolando il corso dell'Oder e provvedendolo, nel tratto più a monte, di canali che lo congiungono agli altri bacini, Stettino può seriamente minacciare i nostri porti. Per ora il suo retro terra si estende sulla Pomerania, sulla Posnania; il commercio della Slesia, in parte minore, e quello del bacino della March, in parte maggiore, deve dividerlo con Amburgo, il Brandemburgo e parte della Sassonia, ad occidente, ed i circoli polacchi di Kalitz e Pietrokow ad oriente.

Ad occidente di Stettino, dietro l'isola di Rügen, troviamo Stralsunda che serve, principalmente, la parte occidentale della Pomerania e quella Nord-Orientale del Meclemburgo. La lontananza di questo porto dalle grandi vie fluviali e la vicinanza di Amburgo fanno sì che esso non preoccupi menomamente i nostri porti.

Lo stesso dicasi di Lubeca, alla foce della Trave, che serve ad Amburgo come porto di esportazione per i prodotti che devono andare ai paesi del litorale baltico, specialmente a quelli non tedeschi.

Ben diversamente pericolosa è la concorrenza di Amburgo, porto situato a circa 90 km. dalla costa sull'estuario dell'Elba. L'ottima via fluviale di cui il porto dispone, che permette il trasporto delle merci, in seguito alla rettificazione del tratto che sta tra Pirena e Melnik e dall'affluente Moldava sul quale giace Praga, da Amburgo fino a Praga con un mezzo poco costoso, la meravigliosa organizzazione portuale, le tariffe speciali ferroviarie di cui gode il porto, il basso ammontare delle spese di piazza, la grande rete di comunicazioni ferroviarie e marittime che mette questo mercato in contatto coi principali del mondo in tempo brevissimo, la vastità del porto e la modernità dei suoi impianti, sono altrettante cause che favoriscono Amburgo nella sua lotta contro i porti concorrenti.

Amburgo sorse come castello carolingico alla riva destra dell'Alster nel punto