

ferrovie c' erano le strade. La costruzione delle ferrovie non fece che rinforzare i legami che univano queste provincie a Stettino. Dopo il 1843, anno in cui fu costruita la ferrovia Stettino-Berlino, Stettino vide fiorire il suo commercio in seguito alla costruzione d' una serie di linee che unì questo porto con le fiorenti città industriali dell' interno, come Halle, Wittemberg, Magdeburgo, Braunschweig, Hannover, ma sopra tutto Lipsia. Nel 1847 fu costruita una linea di comunicazione tra Stettino e la Galizia, nel 1848 una con la Moravia, nel 1851 una con la Boemia e la Sassonia. Fu così che già alla fine del sesto decennio del secolo scorso Stettino aveva una rete ferroviaria invidiabile.

Ma una dura concorrenza fu mossa a Stettino da Amburgo. A sfavore di Stettino stava anzitutto la corrente del fiume, poco regolata e quindi di poco aiuto per le comunicazioni. Secondariamente, allora Amburgo era una città libera e godeva del privilegio di spedire le merci, in transito attraverso il territorio doganale dello Zollverein in franchigia, mentre Stettino pagava dei dazi di transito. Di più Stettino doveva pagare dei dazi per il passaggio del Sund (il cosiddetto Sund Zolle) mentre Amburgo, naturalmente non ne pagava ed aveva solamente un piccolo Elbzolle. Ad ogni modo, coll' introduzione delle ferrovie, Stettino serviva anche i territori già austriaci di caffè, riso, spezie, aringhe, cotone ed in generale di coloniali. Col 1 Aprile del 1857 fu levato il Sund Zolle ed aperta ai traffici la linea Stettino-Posen-Breslavia che colmò la lacuna fino allora lamentata nelle comunicazioni colla Slesia. Il traffico con l' Austria aumentò sensibilmente tanto che nel 1858 era triplicato rispetto all' anno precedente. Ma alla concorrenza mossa da Amburgo s' unì ben presto quella proveniente dal Sud. La linea di demarcazione tra la zona commerciale dei porti adriatici e quella dei porti nordici che, nei primi secoli durante ancora l' impero di Venezia, prima della scoperta del Capo di Buona Speranza, si trovava molto al Nord a vantaggio specialmente di Venezia e che, colle costruzioni delle ferrovie, la scoperta della nuova via alle Indie, era discesa al Sud a vantaggio di Stettino ed Amburgo, risale ora nuovamente al Nord in seguito all' apertura delle nuove comunicazioni ferroviarie fra Trieste e Vienna e, più tardi l' apertura del canale di Suez. Il commercio dei coloniali, delle frutta meridionali e degli agrumi si trasferisce da Stettino a Trieste tanto che mentre nel 1857 il commercio delle mandorle e dell' uva passa raggiunse la cifra di 27495 Q.li nel 1858 esso cadde a soli 5838 Q.li per risalire appena molto più tardi, quando maggiore fu il bisogno di queste merci nei paesi germanici. Peggio ancora andarono le cose per Stettino con l' apertura del canale di Suez. Dice infatti il Dott. Dullo (1): « Noch mehr, zu Ungunsten Stettins gestalteten sich die Dinge nach Eröffnung des Suez-Kanals. Solange der Weg von Asien nach Europa um das Kap der guten Hoffnung ging, war London der natürliche Stapelplatz aller Produkte des Orients, da es den nordwärts heraufsegelnden Schiffen gerade im Wurf und am nächsten lag. Von hier aus verteilte sich dann der Strom der Waren nach Europa und da waren die Nord — und Ost-seehäfen, und so auch Stettin, für die Versorgung Oesterreich und der Zentral-Europäischen Länder mit diesen Waren viel günstiger gelegen als das entfernte Triest, welches immer nur eine relativ-gefährliche Konkurrenz machen konnte. Das wurde mit der Eröffnung des Suez-Kanals anders: auf dem neuen Wege lag Triest für diesen Handel günstiger nicht nur als Stettin, sondern selbst als London, und nahm daher einen ungeheuren Aufschwung ».

Ad onta di tutto ciò il commercio di Stettino non languì perchè questo porto, prima degli altri porti orientali germanici, fu provvisto d' una buona rete di comunicazioni colla Russia. Già nel 1857 Stettino importava cereali dalla Boemia, Moravia, Galizia e dalle lontane regioni della Polonia Russa. Nel 1860 fu messo in comunicazione con l' Ungheria e nel 1863, mediante la ferrovia oltre Leopoli entrò in comunicazione anche con Brody

(1) Dott. Dullo: « Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der grössten deutschen Ostseepätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts ». Jena, Fischer 1888, pag. 12. »