

## Literaturbericht.

Schanzer, St., Konteradmiral, Österreich in seinen Beziehungen zur See. Rückblicke und Ausblicke. Ein Beitrag zur Klärung der Anschauungen über Deutschösterreichs Adriainteressen. Wien 1919.

Eine wertvolle kleine Schrift, die für die Beurteilung der politischen und wirtschaftlichen Gestaltungsprozesse der Gegenwart von großem aktuellen Interesse ist. Der brutale und absurde Macht- spruch der Entente hat Mitteleuropa politisch, wirtschaftlich und ethnisch zerfetzt und zerrissen, seinen Osten balkanisiert. Weite Länderräume, die im steigenden Maße ihre wirtschaftliche Orientierung auf die See eingestellt hatten, sind vom Meere abgedrängt worden. In dieser Verdrängung vom Meere sieht Schanzer mit Recht im besonderen für die österreichische Republik einen der allerschwersten Verluste des Krieges und in der Erkenntnis, daß die Aufrechterhaltung der Seebeziehungen eine wirtschaftliche Lebensnotwendigkeit ist, sucht er ohne Gefühlsmomente, sondern ganz objektiv, nüchtern und realpolitisch die Frage zu beantworten, wie unter möglichster Anpassung an die ganz veränderten politischen Verhältnisse Deutschösterreich die unentbehrlichen Beziehungen zur Adria weiter zu pflegen vermöchte.

In knapper Darstellung der historischen Entwicklung auf Grundlage unrüttelbarer geographischer Bedingungen zeigt Schanzer wie das in jedem Volke liegende Streben nach Meeresbesitz bei den zu staatlicher Gemeinschaft sich zusammenschließenden Völkern der Donauländer sich zunächst in südöstlicher Richtung dem Strom entlang nach dem Schwarzen und Ägäischen Meere hin orientierte, dort aber durch den Einbruch der Osmanen zum Stillstande kam, so daß die kürzere Linie über den Karst hinüber zum Adriatischen Meere immer mehr in den Vordergrund treten mußte. An der Adria aber fand Österreich die Rivalität der Venezianer und erst im 18. Jahrhundert konnte sich hier eine stärkere Wirksamkeit durchsetzen, die bald hoffnungsvolle Entwicklung zeigte, allerdings gegen Ende des Jahrhunderts durch den Koalitionskrieg einen plötzlichen Abbruch erlitt. Der Wiener Kongreß brachte Österreich eine große

Erweiterung seines Küstenbesitzes; Dalmatien wurde dauernd dem Staatskörper angegliedert. Jetzt wäre, wie Schanzer überzeugend ausführt, für Österreich die Möglichkeit gewesen, eine beherrschende Mittelmeermacht zu werden, aber solche politische und wirtschaftliche Gedankenkreise lagen den damaligen Regierungen himmelfern. Man wußte mit dem reichen Erbe der Venetianer nichts anzufangen und tat nur wenig für die kulturelle Hebung der Küstenländer. Mit vollem Rechte konstatiert der Autor, daß die kulturellen Spuren, welche Österreich nach 100jähriger Herrschaft in Dalmatien zurückläßt, doch recht dürftige sind. Aber wie groß auch die Versäumnisse der Regierung waren, sie wurden doch weit übertroffen durch die völlige Verständnislosigkeit der kaufmännischen und industriellen Kreise für maritime Interessen; es fehlte der Welthorizont und der Unternehmungsgeist. So hatte die früher recht ansehnliche österreichische Segelschiffahrt nicht rechtzeitig den Übergang zur Dampfschiffahrt gefunden und als nach Eröffnung des Suezkanals die ausländischen Schiffahrtsgesellschaften ihre Tätigkeit zu Höchstleistungen anspornten, herrschte in den großen österreichischen, vom Staaate hoch subventionierten Schiffahrtsgesellschaften Versumpfung und Mißwirtschaft. Es wäre ungerecht zu übersehen, wieviel über die Versäumnisse der Vergangenheit hinaus der österreichische Staat speziell für die Ausgestaltung Triests zu einem Handelsgemporium durch kostspielige und mühsame Bahnbaute wie auch durch großzügige Hafenanlagen in den letzten drei Jahrzehnten geleistet hat, wie Hand in Hand damit ein plötzlich erwachender Handelsgeist sich der hohen Bedeutung unserer Meeresküste bewußt wurde und kraftvoll nach außen wirkte. So ist vieles nachgeholt worden und die Größe der erreichten Entwicklung und der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten läßt uns doppelt schmerzvoll den Verlust unserer Meeresküste empfinden. Wie Schanzer recht eindringlich hinstellt, ist aber ein Versäumnis bis in die jüngste Zeit nicht nachgeholt worden: das deutschösterreichische Volk hat keine völkische Kolonisation über den Karst hinüber zum Meere getragen, keinen nationalen Korridor dahin herzustellen, die deutsche Sprache nicht außerhalb der offiziellen Welt zur Geltung zu bringen vermocht, den italienischen Kultureinfluß an der östlichen Adriaküste nirgends erschüttert. Das war eine folgenschwere Schwäche unserer Position an der Adria.

Schanzer meint, daß Deutschösterreich weiterhin seine maritime Orientierung nach der Adria haben müsse, weil dorthin die kürzesten Entfernungen in der Luftlinie zielen. Selbstverständlich ist die hemmende Potenz der orographischen Gestaltung nicht übersehen, aber vielleicht doch etwas zu gering eingeschätzt. Das Auf und Ab der Gebirgsbahnen, welche die wirtschaftlichen Kerngebiete Deutschösterreichs mit der Adria verbinden, bedingen eine solche Verteuerung der Transportkosten, daß die österreichische Regierung durch künstliche Mittel (Differentialzölle und ermäßigte Eisenbahn-

tarife) den Verkehr mit Triest zu heben gezwungen war, also nicht mit Benützung von Naturbegünstigungen, sondern durch Bekämpfung von Naturwidrigkeiten. Bekannt ist, daß die Großindustrie des Wiener Beckens, die sich mit Rohstoffen via Triest versorgte, mit viel höheren Transportkosten zu rechnen hatte als die nordböhmische, die von den nördlichen Meeren aus bedient wird. Es erscheint mir zweifellos, daß ein leistungsfähiger Donau-Rhein-Kanal, wie er vor dem Zusammenbruche von der bayerischen Regierung geplant worden ist, einen guten Teil des überseeischen Verkehrs Deutschösterreichs von der Adria hinweg zu den Nordseehäfen lenken wird. Sicherlich aber werden noch manche Verkehrsrelationen übrig bleiben, für welche sich nach wie vor der Weg über die Adria empfehlen wird, und zwar über eine Hafenstadt, wo uns Entgegenkommen und besondere Verkehrsbegünstigungen zugestanden werden. Die Frage, welcher Hafenort diese Rolle für den österreichischen Handel übernehmen soll, wird wohl am besten erst nach der endgültigen Regelung der Besitzansprüche an der adriatischen Ostküste zu beantworten sein. So ganz ablehnend wie Schanzer möchte ich mich gegen Triest nicht stellen. Schließlich ist Triest für Deutschösterreich der nächste Hafen mit der besten Ausstattung. Ein unter Oberhoheit des Völkerbundes stehendes Fiume vermöchte aber wieder für einen ungestörten Handel bessere Garantien bieten. Schanzer lenkt die Blicke auf Spalato und meint, daß es das Ausfalltor des österreichischen Seehandels werden könnte. Aber es muß dem doch entgegengehalten werden, daß für Deutschösterreich der Weg dahin zu weit und auch zu schwierig ist, ob man nun eine Likabahn oder eine weiter östlich davon liegende Bahnlinie ins Auge faßt. Überdies fehlt Spalato fast alles, um als Großschiffahrthafen zu dienen, und der Jugoslawische Staat wird kaum die Mittel und bei der Schwierigkeit der Hinterlandsverbindung auch nicht die Lust haben, ihn als solchen auszugestalten. Für das die Geschicke Jugoslawiens lenkende Kernland Serbien zielen doch die maritimen Interessen mehr nach dem Schwarzen Meere und nach der Äg is, wohin (Saloniki) eine natürliche Verkehrsfurche minimalster Verkehrsschwierigkeiten zielt. So bringt die geistvolle und mit Sachkenntnis geschriebene Arbeit Schanzers eine Fülle wertvoller Anregungen und fesselt den Leser auch dann, wenn er die Auffassungen des Autors nicht ganz zu teilen vermag. Für die Beurteilung maritimer Macht- und Wirtschaftsfragen ist die Schrift Schanzers ein vortrefflicher Behelf.

Heiderich.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical  
Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen  
Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1920

Band/Volume: [63](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Literaturbericht. 46-48](#)