

leicht erreichen können. Deshalb ist zur Bewertung einer Angabe die Mitberücksichtigung der Anzahl der Niederschlagstage verschiedener Intensität notwendig. Deshalb und aus dem schon vorher Gesagten darf man den scheinbar etwas günstigeren Verhältnissen des Mai nicht allzugroßes Gewicht beimessen.

## Triest.

### Seine Entwicklung und seine Funktion als Hafen.

Von **Josef Matznetter.**

(Mit 2 Karten im Text.)

Die folgenden Zeilen wollen versuchen, in knappem Umriß die geographischen und wirtschaftlichen Seiten eines der brennendsten Probleme unter den vielen Fragen Mitteleuropas zu beleuchten, das uns der eben vergangene, alle bisherigen Menschheitskatastrophen in den Schatten stellende Krieg als ungelöstes Erbe hinterließ. Ein Problem, das durch den Ausgang des ersten Weltkrieges eigentlich erst geschaffen wurde, dessen endgültige Lösung unerläßlich ist und einen der wesentlichsten Punkte darstellt, wenn wir auf weite Sicht zu einer Beruhigung und aufwärtsstrebenden Entwicklung Mitteleuropas gelangen wollen, das darüber hinaus aber auch noch für unser Vaterland Österreich geradezu eine Lebensfrage bedeutet. Das Material zu diesen Ausführungen ist einer größeren, zu Beginn des Krieges fertiggestellten und bisher noch unveröffentlicht gebliebenen Arbeit des Verfassers entnommen, welche die gesamten Verkehrsprobleme der Adria und im besonderen diejenigen Triests, Venedigs und Fiumes behandelt.

Der Golf von Triest, als nördlichstes Stück der langen und schmalen, aus dem Mittelmeer heraus gegen Nordwesten gerichteten Adria, ist nicht nur der am weitesten von Süden her gegen Mitteleuropa vorgetriebene Meeresteil überhaupt, sondern trifft auch genau auf den Verknüpfungspunkt von vier großen landschaft-

lichen Einheiten: Dort, wo an die schmale Nahtstelle zwischen dem sich an seinem Ostrand auflöckernden Alpenkörper und dem Ansatz des nach Südost streichenden und sich dorthin rasch verbreiternden Dinarischen Gebirgssystems von Westen her die oberitalienische Tiefebene sich trichterförmig gegen die obere Adria öffnet und von Osten die Ausläufer der großen Ebenheiten des mittleren Donaubeckens andrängen. Ihre besondere Note erhält die Adria noch durch die völlige Verschiedenheit ihrer beiden Längsküsten. Liegt hinter ihrer Westküste, deren Mittelteil der Abfall des Apennin einnimmt, über den nur mäßige Verbindungslinien führen, der schmale Körper der nach ihm benannten Halbinsel, so bietet der hinter der Kette der dalmatinischen Inseln liegende östliche Küstenstreifen nur knappsten Raum und über die steilen Randgebirge hinweg noch beschränktere Übergangsmöglichkeiten in das dahinterliegende, unübersichtlich gegliederte Gebirgsland. Gerade diese Eigenheit der adriatischen Längsküsten aber verstärkt noch außerordentlich das Streben aller Verkehrslinien gegen den nördlichen Abschluß dieses Meeres hin. Vom Binnenlande her aber nehmen zahlreiche Verkehrslinien ihren Weg zu diesem Raum, bedingt sowohl durch dessen Lage zu Mitteleuropa überhaupt als auch durch die bereits eingangs erwähnte Verknüpfung mehrerer großer landschaftlicher Einheiten an dieser Stelle. Auch die hier sich unmittelbar dem Meere annähernden Julischen Alpen und der Karst bieten verhältnismäßig günstige Übergangsmöglichkeiten. Außerdem aber wirken auch noch die beiden nördlich und nordöstlich hinter jenen Gebirgszügen liegenden Becken von Klagenfurt und Laibach mit den Längstälern der Drau und Save weitgehend verkehrssammelnd. Von hier aus strebt auch die wichtigste aller Verkehrslinien, nämlich diejenige des Alpenostrandes, entweder an dessen äußerstem Saum wie in römischer Zeit oder wie später durch das Mur- und Mürztal zum Wiener Becken. Hier wird nicht nur die Donau erreicht, sondern hier treffen sich auch mit dem Alpenkörper die ungarische Tiefebene, die Großlandschaften des Alpenvorlandes, der Sudetenländer und der Karpaten und strahlen verschiedene Wege nach den übrigen Teilen Mittel- und Westeuropas.

Bieten auch die Küstenformen der oberen Adria, von der Küste Istriens abgesehen, von Natur aus keine übermäßig guten Möglichkeiten zur Hafenbildung — einerseits der stark versumpfte Lagunenstreifen und das rasch meereinwärts vorrückende verwilderte Podelta, andererseits der unmittelbar an das Meer herantretende Steilabfall des Karstes —, so gelang es der menschlichen Tatkraft dennoch, gedrängt von der Verkehrsnotwendigkeit, diese Schwierigkeiten stets zu meistern. Freilich wechselten gerade in diesem Raume die Haupthafenplätze mehrfach ihre örtliche Lage, gemäß dem jeweiligen wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklungsstand und der politischen Organisation ihres geographisch so vielseitig gestalteten Hinterlandes. Andererseits wurden die jeweiligen Zustände im Mittelmeerraum und dessen Verhältnis zur übrigen Welt maßgebend für die wechselnde Bedeutung dieser Hafenplätze.

Schon in frühgeschichtlicher Zeit tritt dieser Raum als Endpunkt der von der Ostsee kommenden Bernsteinstraße in ein helleres Licht. Waren aber in diesem Zeitraum heute schon weit landeinwärts liegende Orte, wie Padua oder das im Bereiche der Pomündung befindliche Adria und Spina, die Hauptumschlagplätze zwischen Land- und Seeverkehr, so übernahm im Römischen Reiche gemäß der Kulturhöhe der Alpen- und mittleren Donauprovinzen, in erster Linie jedoch wegen der Bedeutung des Donaulimes für den Bestand des Reiches, Aquileja nahe der Isonzomündung, also schon im Gebiete des Golfes von Triest, diese Funktion. Doch schon in der Spätantike mußte Aquileja, lange Zeit eine der glanzvollsten

Städte des Römerreiches, im Gefolge der Ereignisse der Völkerwanderung und der sich anbahnenden allgemeinen Umwälzung seine Rolle an das weit südlicher, jenseits des Po und am äußersten Ende der oberitalienischen Tiefebene gelegene Ravenna abtreten. Doch auch hier vollzog sich nach wenigen Jahrhunderten abermals ein Wechsel. Dem neuentstandenen Abendland mit seinen Kernräumen Frankreich, Deutschland und Italien trat das aus den Resten des Römerreiches sich verkapselnde Byzanz und ein völlig neugewordenes Morgenland gegenüber. Gleichsam zwischen diesen so verschieden gearteten kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Großräumen wurde in dem Lagunenstreifen nördlich des Po als amphibisches Wesen eine Hafenstadt geboren, die als Umschlagplatz wirtschaftlicher und geistiger Güter bis heute bedeutend geblieben ist. Freilich blieb diese Stellung Venedigs nicht ohne starke Schwankungen und Erschütterungen. Erreichte im hohen und späten Mittelalter diese mit reichem Territorialbesitz aus dem dahinterliegenden Festland, ferner in Dalmatien, Griechenland und der Levante ausgestattete Hafenstadt als hauptsächliche Vermittlerin zwischen den blühenden Ländern Oberitaliens und Oberdeutschlands einerseits und den östlichen Mittelmeerländern andererseits ihren wirtschaftlichen Höhepunkt, so trat nach der überseeischen Ausbreitung der europäischen Völker zum Beginn der Neuzeit und der hiedurch bedingten Verlagerung der wirtschaftlichen Schwerpunkte an die atlantische Seite des Kontinents eine allgemeine Umgestaltung der Verhältnisse ein. Zwar erlebte Venedig erst in den folgenden Jahrhunderten seine kulturelle Glanzzeit, doch mit deren Erblaffen trat um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert ein völliger Stillstand seiner Entwicklung ein. Erst seit dem Ende des abgelaufenen Jahrhunderts, nach der Einigung und Konsolidierung des Königreiches Italien, begann für diese Stadt wieder eine stetige Aufwärtsentwicklung.

Ist Triest, das römische Tergestum, als Siedlung auch älter als Venedig, so führte es dennoch bis zur Neuzeit ein unbeachtetes Schattendasein. Dieses war gleichermaßen bedingt durch die den Adriaum beherrschende Macht der Markusrepublik als auch durch die erst später einsetzende wirtschaftliche und politische Vereinheitlichung ihres unmittelbaren Hinterlandes. Zwar hatte sich Triest bereits 1382 freiwillig Österreich angeschlossen, doch wird es diesem Staat erst nach Überwindung der Türkengefahr und Zusammenfassung der mittleren Donauländer zu einem Staatsganzen ermöglicht, sich mit Nachdruck auch seinen Adriainteressen zuzuwenden. Hatte es ja auch durch den spanischen Erbfolgekrieg starke Positionen in Italien gewonnen. 1717 erklärt Kaiser Karl VI. Triest und das kroatische Fiume zu Freihäfen. Damit wird die venezianische Monopolstellung in der Adria durchbrochen, denn bis dahin hatte Venedig von jedem von Triest ein- oder auslaufenden Schiff Abgaben eingehoben. Damit nahm eine zweihundertjährige Entwicklung ihren Anfang, die, wohl durch manche Schwankungen und Unterbrechungen gehemmt und gegen zahlreiche Schwierigkeiten ankämpfend, doch allmählich Triest zum Haupthafen der alten Monarchie machte und ihm durch österreichische Arbeit, Tatkraft und Kapital jene Grundlagen schuf, die auch heute noch das Wesentliche seiner Stellung ausmachen. Wohl hatte Österreich in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts auch noch andere Seeinteressen, nämlich in den österreichischen Niederlanden — Gründung der Österreichischen Ostindischen Kompanie —, doch vermochte es sich dort auf die Dauer gegenüber England und Holland nicht durchzusetzen, so daß es endlich sein alleiniges Augenmerk der Adria und den Handelsbeziehungen zur Levante zuwandte. Der damals herrschende Merkantilismus, der alle seine Maßnahmen auf eine Belebung und Förderung des Außenhandels richtete, bot die besten Möglichkeiten, Triest die Unter-

lagen für seinen späteren Aufschwung zu schaffen. Freilich war auch hier dem Versuch, eine eigene Schifffahrtsgesellschaft — die „Orientalische Kompanie“ — zu gründen, abermals ein Mißerfolg beschieden. Auch die Nachfolge Venedigs im Levantehandel zu übernehmen fiel Triest nicht leicht, denn das sich schnell entwickelnde Marseille strebte nach dem gleichen Ziele. Von größter Wichtigkeit aber war der unter Karl VI. erfolgte Ausbau des österreichischen Straßennetzes gewesen. Maria Theresia und Josef II. setzten das Aufbauwerk von Triest fort. Ihre zahlreichen verwaltungs- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen hatten eine allgemeine Stärkung der österreichischen Industrie und Wirtschaft zur Folge, wodurch Triests Handel eine beträchtliche Belebung erfuhr, die auch im äußeren Bilde der Stadt zum Ausdruck kam. Neue Stadtviertel, die Theresien- und die Josefstadt, bauten sich mit breiten und regelmäßigen Straßen auf dem teilweise angeschütteten Grund der Altstadt auf. Die Bevölkerung der Stadt, die zu Beginn des Jahrhunderts kaum 3000 Köpfe betragen hatte, war zu Ende des 18. Jahrhunderts auf etwa 28.000 Einwohner angewachsen. Bereits unter Karl VI. waren zahlreiche Juden, Griechen und Armenier hier ansässig gemacht worden, da man sich durch diese eine Belebung des Handelsgeistes erhoffte. Die Tatsache, daß der Wert der Ausfuhr 1766 3,6 Mill. und 1790 schon 10 Mill. Gulden betrug, beleuchtet vielleicht am besten die Aufwärtsentwicklung des Triester Handels in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Die napoleonische Zeit bringt sowohl durch die vorübergehende Trennung von Österreich, 1809 bis 1813, die französische Besetzung, als auch durch die englische Blockade der Adria einen schweren Rückschlag, von dem sich Triest jedoch rasch zu erholen vermag. Während nun der Handel des jetzt ebenfalls österreichisch gewordenen Venedig fast völlig daniederliegt, rückt Triest zum bedeutendsten Adriahafen auf. Bald machen sich aber auch die umwälzenden technischen Errungenschaften und wirtschaftlichen Änderungen des beginnenden 19. Jahrhunderts merklich fühlbar. Schon 1818 verkehrte ein von einem Engländer betriebener Dampfer nach Venedig. 1836 wird der wenige Jahre vorher als Finanzierungsunternehmen für die Schifffahrt nach englischem Vorbild gegründete „Lloyd“ in eine Dampfschifffahrtsgesellschaft umgewandelt und nimmt im folgenden Jahre mit einer Linie nach Konstantinopel seinen regelmäßigen Dienst auf. Damit wurde ein Unternehmen ins Leben gerufen, das nun seit mehr als einem Jahrhundert zu einem der wesentlichsten Momente für die Geltung Triests als Hafenplatz geworden ist. Seinen raschen Aufschwung verdankt der „Lloyd“ nicht zum mindesten der außerordentlichen Initiativkraft des Frh. von Bruck, des späteren österreichischen Handelsministers. Obgleich sich das Unternehmen schon bald starker Konkurrenz, besonders der französischen der „Messageries Maritimes“, zu erwehren hat, vermag es doch in kurzer Zeit ein leistungsfähiges Liniennetz nach der Levante aufzubauen, wobei auch der Krimkrieg viel zu diesem Aufschwung beitrug. Mit der Eisenbahn trat aber auch eine entscheidende Umwälzung des Landverkehrs ein. Die Südbahn, vor allem bekannt durch das großartige Werk der Semmeringüberquerung, wird 1857 fertiggestellt, wodurch nun über Laibach die durchgehende Verbindung mit Wien und Budapest geschaffen erscheint. Nicht lange danach wird bei Cormons der Anschluß an das sich rasch entfaltende oberitalienische Eisenbahnnetz gefunden. Gerade in diesen Jahrzehnten um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts bringt die Entwicklung der Eisenbahnlinien für einzelne Häfen oft binnen Jahresfrist die außerordentlichsten Veränderungen ihres Einzugsbereiches mit sich. So nimmt es daher auch nicht Wunder, wenn Triest, das 1868 die Million-Tonnen-Grenze im Schiffsumschlag

erreicht hat, um diese Zeit als der drittgrößte Hafen des Kontinents aufscheint; im Jahre 1850 Freistadt geworden, zählt Triest nunmehr 70.000 Seelen gegenüber 43.000 im Jahre 1819.

Gegen Ende der siebziger Jahre traten freilich Umstände auf, welche seine weitere Entwicklung teils in günstigem, teils aber auch in ungünstigem Sinne beeinflussten. Letzteres vor allem dadurch, daß ihm mit einem Schläge zwei nicht zu unterschätzende Konkurrenten erwachsen, hervorgerufen durch die Ereignisse des Jahres 1866. Einerseits fiel in diesem Jahre Venedig an das neuerstandene Königreich Italien, welches sogleich an die Ausgestaltung dieses in österreichischer Zeit wenig geförderten und den modernen Ansprüchen nicht mehr gewachsenen Hafens schritt, andererseits mußte sich aber auch Österreich, ebenfalls infolge der Niederlage von Königgrätz, 1867 zum sogenannten „Ausgleich“ mit Ungarn verstehen, das nunmehr versucht, aus dem bisher ganz unbedeutenden Fiume mit großem Kapitalaufwand und zahlreichen verwaltungstechnischen und wirtschaftlichen Maßnahmen eine eigene ungarische Konkurrenz für Triest ins Leben zu rufen, welche sich im Laufe der Zeit doch ziemlich fühlbar geltend macht, wie ja überhaupt Ungarn mit seinen vielfach eigensüchtigen Bestrebungen oft wenig Rücksicht auf die gemeinsamen Interessen der Monarchie nahm.

Mit den allergrößten Erwartungen war jedoch von allen Mittelmeerstaaten der 1869 erfolgten Eröffnung des Suezkanals entgegengesehen worden, einem Werk, an dessen Gelingen Österreich sowohl durch die planende Tat Negrellis als auch durch seine starke diplomatische Unterstützung einen bedeutenden, wenngleich bisher wenig gewürdigten Anteil hatte. Diese hochgespannten Hoffnungen gingen freilich nicht voll in Erfüllung; nicht nur war die Industrialisierung des Kontinents noch zu keiner völligen Entfaltung gekommen, auch die technische Ausgestaltung der Mittelmeerhäfen war noch in beträchtlichem Rückstand, so daß vorerst gegenüber der englischen Konkurrenz an kein Aufkommen zu denken war. Wohl hatte Triest bereits 1867 mit der Ausgestaltung seiner Hafenanlagen vorerst im Südbahngelände begonnen, doch kamen diese erst 1885 mit der Fertigstellung des sogenannten „Neuen Hafens“, einer vier große Becken mit 8,5 m Tiefgang und die vorgelagerte 1100 m lange Diga umfassenden Anlage, die, getrennt durch den „Canal Grande“, nördlich des „Alten Hafens“ erstand, zur Vollendung. War der „Neue Hafen“ in seiner technischen Ausgestaltung zwar den modernen Anforderungen entsprechend, so vermochte er doch bereits im Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme den inzwischen stark angestiegenen Güterumschlag nicht mehr voll zu bewältigen. Von Bedeutung war die Einrichtung der „Maggazzini Generali“ 1880, einer Institution, der im Laufe der Zeit die gesamten Manipulationen des Verladens von Bahn und Schiff und der Lagerung übertragen wurde, die, später auch verstaatlicht und monopolisiert, zum Vorbild für viele andere Häfen wurde.

Mit der Eröffnung der Waren- und Valutenbörse 1875, der weiteren Ausgestaltung der schon seit den dreißiger Jahren bestehenden großen Versicherungsgesellschaften, der baulichen Erweiterung der Stadt, welche 1880 bereits gegen 150.000 Einwohner zählte, und vielem anderen beginnt sich in den siebziger und achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts das Entwicklungsbild Triests als Handelsemporium der österreichischen Monarchie allmählich abzurunden. Der „Österreichische Lloyd“, wie das Unternehmen nunmehr hieß, hatte gleich nach Eröffnung des Suezkanals damit begonnen, sein Liniennetz nach Süd- und Ostasien auszubauen. 1870 bereits nach Bombay geführt, wird diese Linie 1873 nach Colombo, 1878 nach Kalkutta, 1882 nach Hongkong und 1891 endlich bis Joko-

hama erweitert. Auch über Gibraltar hinaus werden versuchsweise Linien eingerichtet, von denen sich aber vorerst nur die Brasillinie halten kann.

Gegen Ende des Jahrhunderts muß nun sowohl der „Lloyd“ als auch Triest überhaupt nach einer Reihe von Jahrzehnten aufsteigender Entwicklung beträchtliche Rückschläge in Kauf nehmen. Mehrfach sind die Ursachen hierfür. Einerseits hat Triest in Nordwestböhmen, dem Hauptindustriegebiet Österreichs, immer schwerer gegen den Einfluß der Nordseehäfen anzukämpfen, andererseits ist aber auch die Südbahn immer weniger in der Lage, den gesamten Warenumsatz allein zu bewältigen, und schließlich war Österreich gezwungen worden, da nunmehr Fiume zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz herangereift war, sich mit Ungarn im Jahre 1890 zu einer sogenannten Gebietsteilung bezüglich der Subventionierung der Schifffahrtslinien zu verstehen, demzufolge Ungarn mit seiner dem „Lloyd“ gegenüber ziemlich unbedeutenden „Adria“ das ganze westliche Mittelmeerbecken außer Gibraltar zugeteilt erhielt. Es war ein für Österreich und Triest ganz außerordentlich ungünstiges Übereinkommen, denn es berücksichtigte nur die Wünsche des kleineren, agrarischen und östlicher gelegenen Ungarn, das auf diese Weise vor allem mit dem hochindustrialisierten Nordwesteuropa unter Umgehung Österreichs in Gütertausch zu kommen trachtete. Wohl wurde der „Lloyd“ unter Regierungskontrolle gestellt, doch hatte das Unternehmen trotz teilweiser Erneuerung des Schiffsparkes auch weiterhin mit starken Schwierigkeiten zu kämpfen. Dagegen gelang es der 1900 gegründeten „Austro-Americana“, trotzdem sie von Anbeginn an auf staatliche Subventionierung verzichten mußte, vor allem infolge der hervorragenden wirtschaftlichen Führung durch die Brüder Cosulich, den für Österreich so dringend nötigen Amerikadienst ins Leben zu rufen. Vor allem war es das Auswanderergeschäft — bestand doch unter den slawischen Völkern in und außerhalb der Monarchie damals eine sehr starke Tendenz zur Auswanderung nach Amerika —, das ihm, trotz der starken Konkurrenz durch die Cunard-Linie, welche eine österreichische Konzession besaß, ihre Bedeutung verliet.

Eine entscheidende Wendung zum Besseren trat für Triest erst im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts mit dem Ausbau seiner Hinterlandverbindungen ein. 1906 war endlich die schon so lange geforderte zweite Bahnverbindung vollendet worden, welche, in zwei großen Tunnelbauten bei Wochein die Julischen Alpen und bei Abling die Karawanken durchquerend, in Villach den Anschluß an die Strecke Wien—Rom findet. Gleichzeitig war mit der Fertigstellung der Pyhrn- paßbahn über Linz eine durchgehende Verbindung mit Böhmen geschaffen worden. Schlagartig stieg nun der Gesamtumsatz des Hafens um 40% gegenüber 1900. Die 1909 erfolgte Inbetriebnahme der Tauernbahn ergänzte dann die Verbindung nach Süddeutschland. Dagegen war es, trotz der so außerordentlich vervollkommenen Technik, noch immer nicht möglich geworden, die schon im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts erstmalig geplante Kanalverbindung — der Wiener-Neustädter Kanal sollte seinerzeit das Anfangsstück dieser Wasserstraße werden — in die Tat umzusetzen, ein Projekt, das wegen der überaus großen Schwierigkeiten einer Karstüberquerung auch bis heute noch nicht verwirklicht werden konnte. Diese zweite Bahnverbindung fand ihren Endpunkt nicht in dem der Südbahngesellschaft gehörigen Südbahnhof, sondern in dem neugeschaffenen Staatsbahnhof (Stazione di St. Andrea) am Südende des Alten Hafens und gleichzeitigen Ansatzpunkt der Bucht von Muggia. In dieser Bucht, von Triest durch einen heute untertunnelten Höhenrücken getrennt, hatten sich inzwischen allmählich verschiedene Anlagen und Industrien zu entwickeln begonnen. Bereits

1861 war hier das Arsenal des „Lloyd“ errichtet worden, und zwischen diesem und dem Staatsbahnhof konnten 1907 die Anlagen des Porto Nuovo di St. Andrea teilweise dem Verkehr übergeben werden; ferner entstanden in diesem Raume die Hochöfen von Servola, Ölraffinerien und zahlreiche andere Industrien, die zu dem nun bis zum Ausbruche des ersten Weltkrieges geradezu rapid einsetzenden Aufschwung der Stadt wesentlich mit beitrugen.

Auch der „Lloyd“, der 1907 einen neuen Regierungsvertrag einging, konnte sich nunmehr sanieren. Mit seinem verdichteten Liniennetz, das in drei Gruppen Dalmatien Levante, Indien und Fernost umfaßte, bewältigte er 1913 2,4 Mill. Seemeilen und beförderte über 1,5 Mill. t Güter. Seine stark erneuerte und modernisierte Flotte zählte in diesem Jahre 69 Dampfer mit 270.000 BRT. Nur in geringem Abstand folgte die Flotte der Cosulich-Linie, welche in engen Beziehungen zu den neuerstandenen Werften in Monfalcone stand, mit 76 Schiffen mit beinahe 220.000 BRT., darunter 34 Ozeandampfer mit 211.000 BRT. Geringere Bedeutung kamen der Tripovich-Linie, die nichtsubventionierte Kurse in das westliche Mittelmeer unterhielt, und der Gerolimich-Linie zu.

In diesem Jahre 1913 steigt der Warenumschatz Triests mit einer Gesamtbewegung von über 3,4 Mill. t zur See, davon zwei Drittel auf die Ankunft entfallen, und 2,7 Mill. t mit der Bahn, wobei sich Ankunft und Abfahrt annähernd die Waage halten, zu einer weder früher noch später je mehr erreichten Höhe. Hierbei verteilen sich die wichtigsten Verkehrsgüter und ihre Hauptbestimmungs-, bzw. -herkunftsländer etwa wie folgt: Weitaus an erster Stelle mit rund 1,1 Mill. t steht die Kohle, welche jedoch zum größten Teil aus den istrischen Kohlengruben bei Albona-Carpano (Arsatal) zur See angefahren wird. Neun Zehntel davon werden von der Schifffahrt verbraucht, während der Rest hauptsächlich den Hochöfen von Servola und den anderen Triestiner Industrien zugute kommt. Holz und Zucker, die beiden wichtigsten Ausfuhrgegenstände aus den Alpenländern, bzw. überwiegend aus Böhmen und Mähren, folgen mit einem Gesamtumschlag von beinahe  $\frac{1}{2}$  Mill. t, bzw. 430.000 t. Sie gehen in erster Linie nach der Levante, Nordafrika und Ostindien. Die aus Spanien und Griechenland angeführten Erze (gegen 300.000 t) gehen größtenteils im Triestiner Schiffbau auf. Getreide mit einem Gesamtumschlag von über 200.000 t wird sowohl ein- als ausgeführt. Die nächstbedeutenden Einfuhrposten sind Baumwolle (90.000 t) aus Indien und Ägypten, Kaffee (70.000 t) von Brasilien, während hauptsächlich aus Indien Ölsamen (ebenfalls mit 80.000 t) und Jute (40.000 t) stammen. Die Mittelmeerländer liefern vornehmlich Dörr- und Steinobst, Agrumen, Felle und Häute (Griechenland) in Mengen von etwa 20.000 und 40.000 t. Etwas niedriger liegen die Einfuhrziffern von Tabak, Reis und Kupfer. Beachtlich ist auch die Weineinfuhr aus Italien und Griechenland mit etwa 400.000 hl. Verhältnismäßig gering ist noch die Erdöllieferung mit 80.000 t, zu zwei Dritteln am Seeweg von Rußland und Rumänien kommend, während der Rest am Landweg von Galizien her zugeführt wird. In der Ausfuhr spielt mengenmäßig noch der Magnesit eine Rolle, wogegen böhmisches Glas und Textilwaren mehr wertmäßig zum Ausdruck kommen. Diese eben angeführten Hauptumschlagsgüter, welche für Triest typisch sind, bleiben sich im wesentlichen in ihrem gegenseitigen Verhältnis auch in der Nachkriegszeit mit alleiniger Ausnahme des Erdöls gleich.

Das Jahr 1913, in dem Triest sowohl Venedig (Gesamtumschlag See etwas über 2,6 Mill. t, davon fünf Sechstel auf die Ankunft entfallend) als auch Fiume (Gesamtumschlag See fast 2,1 Mill. t, wobei die Abfahrt die Ankunft sogar leicht überwiegt) übertrifft, zeigt uns klar, welche wirtschaftliche Potenz diesem Hafen

innewohnen könnte, wenn die entsprechenden Bedingungen, vor allem in der politischen und wirtschaftlichen Organisation seines Hinterlandes, gegeben wären. Denn dieses einmalige Jahr 1913 bildet an sich keine durch Zufälligkeiten bedingte Ausnahme. Im Gegenteil, es ist eigentlich nur der Ansatzpunkt einer Stellung, wie sie nunmehr für Triest normal hätte werden sollen. Endlich verfügte nun dieser Hafen, dessen Hinterland seit vollen zwei Jahrhunderten zu mehr als 90% ein politisch einheitliches und weitgehend wirtschaftlich in sich geschlossenes Gebilde war, nun auch über moderne, allen neuzeitlichen Ansprüchen gerecht werdende Einrichtungen, leistungsfähige Verbindungen zu diesem Hinterland und ein festes, beinahe über die ganze Erde gespanntes Liniennetz. Das Jahr 1913 gibt uns also klaren Bescheid, zu welcher Bedeutung Triest als Handelsemporium der alten Monarchie unter diesen nunmehr vorhandenen Bedingungen hätte aufsteigen können. Aber in diesem Augenblick wurde auch diese Entwicklung durch den im folgenden Jahre ausbrechenden ersten Weltkrieg jäh unterbunden; am Ende dieses Krieges, der sich lange in unmittelbarer Nähe dieser Stadt abspielte, finden wir Triest unter völlig veränderten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen wieder.

Triest war italienisch geworden, das Verlangen der Irredenta, die sich in mancher Beziehung in österreichischer Zeit hemmend auf seine Entwicklung ausgewirkt hatte, war erfüllt. Der Hafen gehörte nun einem Staate an, der für die Hälfte seiner Einwohner das völkische Vaterland darstellte. Aber welcher Preis mußte dafür bezahlt werden!

An Stelle des großen Habsburgerreiches gehörte sein Hinterland nun, wenn wir von Süddeutschland und Rumänien überhaupt absehen wollen, sechs verschiedenen Staaten an, Italien und den fünf sogenannten Nachfolgestaaten, nämlich der Republik Österreich, dem auf ein Drittel seines früheren Bestandes zusammengeschrumpften Ungarn, der völlig neu auf der Landkarte erscheinenden Tschechoslowakei, dem seit 1½ Jahrhunderten nunmehr wiedererstandenen Polen und dem aus dem kleinen Balkankönigreich Serbien hervorgegangenen Jugoslawien. Nicht nur, daß diese aus einem Erbe entsprungenen Länder sich gegenseitig beargwöhnten und untereinander hart bis an die Grenze der Feindseligkeit gehende Forderungen und Meinungsverschiedenheiten hatten, gehörten sie auch in dem neuen großen politischen Kräftespiel verschiedenen Gruppen an. Zählten die Tschechoslowakei und Jugoslawien — mit Rumänien zusammen die sogenannte „Kleine Entente“ bildend — gleich Italien und Polen zu den Siegerstaaten, so standen das im wesentlichen auf die Alpenländer beschränkte Österreich, dessen Bevölkerung nicht nur der Hauptträger des Staatsgedankens in der alten Monarchie war und die schwersten Kriegsoffer zu bringen hatte und auf das man auch die gesamte ungeheure Schuldenlast der Monarchie geladen hatte, sowie das ebenfalls schwer daniederliegende Ungarn in der Reihe der Besiegten. Gleich der politischen Uneinigkeit gingen auch ihre wirtschaftlichen Bestrebungen und Richtungen vielfältig auseinander. Für Triest bedeutete dies nichts weniger als eine völlige Zerstückelung der Verbindungslinien zu seinem natürlichen Hinterland durch eine Vielzahl von politischen, Währungs-, Zoll- und Tarifgrenzen, eine Zerstückelung, die schon auf allernächster räumlicher Entfernung lähmend in Erscheinung trat.

So wenig glücklich wie die Neugestaltung seines Hinterlandes war auch für Triest — zum mindesten wirtschaftlich — das Verhältnis zu seinem Mutterland Italien. Nahm es schon rein geographisch zu diesem vorwiegenden Halbinselstaat eine ausgesprochene Außenseiterlage ein, so war auch die wirtschaftliche und

soziale Struktur Italiens grundverschieden von derjenigen des mittleren Donauraumes. Triest, bisher unbestrittener Haupthafen eines Großstaates, war nunmehr zu einem unter den vielen Häfen Italiens geworden, die sich schon bisher gegenseitig um ihre schmalen Einzugsgebiete auf das Äußerste bekämpft hatten. Schließlich litt es auch — nahe der jugoslawischen Grenze gelegen — außerordentlich unter der zwischen Italien und Jugoslawien bestehenden Spannung. Hatte doch auch letzteres ebenfalls Triest für sich beansprucht, so daß diesem abermals eine Irredenta mit in die Wiege gelegt worden war.

Wohl hebt sich bereits 1919 sowohl der See- als auch der Bahngüterumschlag auf je etwa  $1\frac{1}{2}$  Mill. t, aber es dient nicht dem Transitverkehr, sondern ausschließlich der Versorgung Triests selbst und seines unmittelbaren Hinterlandes, eine Tatsache, die sich bereits im Verhältnis der Ankunft (See sieben Achtel und Abfahrt Bahn zwei Drittel des Gesamtumschlages) anschaulich spiegelt. Wenn sich auch die Gesamtumschlagszahlen in den folgenden drei Jahren kaum ändern, so zeigt sich doch im Verhältnis Ankunft - Abfahrt eine beginnende Normalisierung, so daß 1922 nur mehr zwei Drittel des Seeverkehres auf die Ankunft entfallen, während sich im Bahnverkehr dieses Verhältnis ausgeglichen hat. Schon 1924 wird die 3-Mill.-t-Grenze sowohl im See- als auch im Landumschlag beinahe erreicht. Damit scheint das Ärgste überwunden zu sein, um so mehr, als sich auch in den Ländern Mitteleuropas eine steigende Festigung der Währung und ein beginnender Aufbau der Wirtschaft bemerkbar macht. Nicht zuletzt war es aber auch den angestregten Bemühungen Italiens gelungen, die Triestiner Hinterlandsverbindungen wieder einigermaßen zu sichern, sowohl durch eine Reihe von Abkommen mit den Anliegestaaten als auch durch weitgehende Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb, wozu besonders die tatkräftig in Angriff genommene Elektrifizierung beitrug.

Eine besondere Rolle fiel hiebei auch der Regelung der Südbahnfrage, Triests wichtigster Eisenbahn, zu. Da die alte Südbahngesellschaft zu drei Vierteln in ausländischem (englischem, französischem und Schweizer) Kapitalbesitz war, konnte sie nicht konfisziert werden; andererseits waren auch ihre Linien nicht ohneweiters zerreißbar, da sie weitgehend einem einheitlichen Wirtschaftskörper dienten. Die bedeutendsten dieser Linien waren: Triest—Laibach—Graz—Wien, Laibach—Budapest, Wiener-Neustadt—Ödenburg—Barcs, Komorn—Stuhlweißenburg, Triest—Fiume, Triest—Görz—Cormons und Kufstein—Brenner—Ala. So wurde im März 1923 in einem Vertrag zu Rom die „Donau-Save-Adria-Gesellschaft“ mit dem Sitz in Wien als finanzielles Dachunternehmen gegründet, während die einzelnen Linien von den betreffenden Staaten selbst in Betrieb genommen wurden. Das rollende Material und die finanzielle Beteiligung wurden nach einem den Streckenkilometern entsprechenden Schlüssel aufgeteilt. Demnach entfielen auf Österreich beinahe 40%, Jugoslawien und Italien etwa 25% und Ungarn 16%. Diese für eine Zeit von 45 Jahren gegründete Gesellschaft bemühte sich nun mit einigem Erfolge um die Schaffung besonderer Tarife (Adriatarif), Zollerleichterungen u. a., so daß sie wiederum zu einem wesentlichen Faktor des Triestiner Wirtschaftslebens wurde.

Schwieriger war die Frage der Staatsbahnen zu lösen. Gerade die zweite Bahnverbindung war dadurch so außerordentlich schwer getroffen worden, daß sich im obersten Savetal auf der kurzen Strecke zwischen Wocheiner- und Karawankentunnel ein schmaler Streifen jugoslawischen Staatsgebietes dazwischenschob. So wurde der Verkehr gezwungen, sich weitgehend über Cormons—Udine auf die als Hauptträgerin des direkten Verkehrs zwischen Italien und Österreich,

bzw. der Tschechoslowakei ohnedies schon überlastete Strecke über Tarvis zu verlagern, eine Linie, die außerdem sehr steigungs- und kurvenreich und größtenteils nur eingleisig ist. Die schon seit langem bestehenden Pläne eines diese Strecke wesentlich abkürzenden Eisenbahnbaues über den Predilpaß konnte bis heute noch nicht verwirklicht werden.

Schien es also in den Jahren 1924 und 1925 tatsächlich so, als ob nunmehr auch für Triest wieder eine Zeit ruhiger und aufsteigender Entwicklung einsetzen würde, so folgte jedoch schon in den folgenden Jahren abermals ein schwerer Rückschlag, eben zu einer Zeit, in der sich an vielen anderen Orten ein merklich fühlbarer wirtschaftlicher Aufschwung geltend machte: gerade als sich in dem politisch neugestalteten Hinterlande Triests nach den Erschütterungen der ersten Nachkriegsjahre eine allgemeine Konsolidierung einstellte, begann sich für Triest der Wandel der Dinge erst so richtig in seinem wahren Lichte zu zeigen. In der Zwischenzeit konnten nämlich seine durch den Kriegsausgang vermehrten Konkurrenten darangehen, die ihnen durch den Zerfall der Monarchie gebotenen Möglichkeiten auszunützen.

In erster Reihe standen hiebei die deutschen Nordseehäfen, die nun in den drei Binnenstaaten Österreich, Tschechoslowakei und Ungarn an sich schon ein leichteres Spiel hatten und durch die Zusammenfassung aller Bahnen ihres Hinterlandes in der Hand der 1920 gegründeten Deutschen Reichsbahn eine nach Norden ausgerichtete einheitliche Tarifpolitik durchführen konnten. Diese Tarifpolitik, die auch zur Einrichtung eigener Donautarife schritt, griff bis nach der Schweiz und Tirol über und beeinträchtigte auf diese Weise sogar Genua und Venedig, vor welchem letzterem Triest noch immer den zweiten Platz unter den Häfen Italiens behauptete. Am erbittertsten gestaltete sich das Ringen um das böhmische Industriegebiet, das allerdings rein entfernungsmäßig den Nordseehäfen Hamburg und Bremen etwas näher liegt. Deutscherseits erfolgte 1925 durch die Einführung direkter deutsch-tschechoslowakischer Tarife eine förmliche Kampfansage, der man dann im folgenden Jahre durch mehrere Vereinbarungen zu steuern suchte, indem man sich im böhmischen Raum auf eine von Pilsen ausgehende und nördlich von Prag bis Olmütz verlaufende Linie einigte. Schließlich wurde noch ein Italien und alle mitteleuropäischen Staaten umfassender Seehafenzweckverband geschaffen. Wohl konnte damit eine gewisse Besserung erzielt werden, aber aus der Welt geschafft war das Problem noch nicht.

Eine weitere schwere Einbuße für Triest bedeutete der Verlust des Einzugsgebietes im nördlichen Karpatenvorland, fanden doch die reichen Bodenschätze und Agrarprodukte Galiziens nun ihren Weg zum Meer über Danzig und Gdingen, soweit sie nicht nach Südosten zu den rumänischen Häfen Galatz und Braila an der Donau und Konstantza am Schwarzen Meer abflossen.

Auch die Donau selbst machte sich als Konkurrent immer mehr fühlbar, da sie, nunmehr internationalisiert, auch Nichtanliegerstaaten offen stand. Gezwungen durch die naturgegebenen wirtschaftlichen Bedingungen, fanden sich die Anlieger dieses größten Stromes Mitteleuropas allmählich zu einer Zusammenarbeit bereit, die sowohl in einem gesteigerten Zusammenwirken ihrer Donaufloten als auch einer Reihe spezieller, besonders für das mittlere und untere Donaubecken geltender Donautarife ihre Verwirklichung fand.

Schließlich wurde Triests Einzugsbereich noch von der Adria selbst aus wesentlich eingeengt, da Jugoslawien daranging — nachdem es verwaltungspolitisch nun einigermaßen geordnet war —, seine ihm gehörenden Häfen ungeachtet der schwierigen Verhältnisse in bezug auf das Hinterland technisch aus-

zugestalten und das zugehörige Liniennetz und die Binnenlandesverbindungen auszubauen. Neben seinen beiden Haupthäfen Split und Dubrovnik galt dies vor allem für Sušak, das aus einem Teil der Hafenanlagen Fiumes an der Rieka-mündung hervorgegangen war und über welches nun in wachsendem Ausmaß die Holzausfuhr der nunmehr jugoslawischen Gebiete Krain, Südsteiermark, Kroatien und Slowenien ging. Daneben gelang es aber auch noch, einen nicht gerade unbedeutlichen Teil des österreichischen und tschechischen Transits hieher zu lenken.

Als weiteres Moment kam nun auch 1925 die Regelung der politischen Verhältnisse Fiumes hinzu, nachdem sich sein staatsrechtliches Zwitterdasein der letzten Jahre geradezu lähmend auf diesen ohnedies nicht allzu glücklich gelegenen Hafen ausgewirkt hatte, so daß sich in diesem Jahre sein gegenüber 1913 ohnehin bescheidener Seeumschlag auf 670.000 t (drei Fünftel mehr als im vorangegangenen Jahr) hebt und sich auch sein Bahnumschlag mengen- und verhältnismäßig ähnlich gestaltet. Schließlich muß auf der anderen Seite auch noch Venedig erwähnt werden, für dessen Wiederbelebung sowohl die italienische Wirtschaft als auch der Staat Außerordentliches leisteten. Diese Bemühungen fanden durch die Ende der zwanziger Jahre erfolgte Fertigstellung des aus Sumpfland völlig neugeschaffenen Festlandhafens Porto Marghera bei Mestre ihre Krönung, so daß nunmehr auch der Güterumschlag Venedigs jenen von Triest übertraf.

Von allen Seiten in seinem Einzugsbereich eingeengt und in seinen Lebensgrundlagen bedroht, war nun Triest gezwungen, um seinen Platz fürderhin auch nur einigermaßen zu behaupten, einen Kampf um Sein und Nichtsein zu beginnen. Dieser Kampf wurde nun, wie der objektive Beobachter zugeben muß, von allen seinen maßgebenden Stellen, Schiffahrt, Handel, Industrie und Verwaltung, mit äußerster Tatkraft ausgefochten. Nicht allein, wie bereits erwähnt, durch direkte Verhandlungen mit seinen Konkurrenten, sondern vor allem durch das Bestreben, seine technischen Einrichtungen, seine Schiffahrt und seine Industrien auf den denkbar modernsten Stand zu bringen, im Gefolge welcher Maßnahmen auch der durchaus gelungene Versuch unternommen wurde, den verringerten Transit durch Belegung der Industrie auszugleichen. Hiebei kamen Triest allerdings auch die aus österreichischer Zeit übernommenen Anlagen zugute. War es doch schon im Jahre 1919 in seiner technischen Ausgestaltung allen italienischen Häfen überlegen. Bereits zu Ende des vergangenen Jahrhunderts Freihafen nach Hamburger Muster geworden, welche Einrichtung vor dem Krieg in Italien unbekannt war, wurde diese seit 1928 zu einem für ganz Italien gültigen Muster. Durch den dem Orts- und Nahverkehr dienenden „Alten Hafen“ getrennt, entstanden so zwei gesonderte Freihafengebiete, nämlich der „Neue Hafen“ als Punto franco Vitt. Em. III und in der Bucht von Muggia, bis nach San Sabba hin, der „Punto franco Duca d' Aosta“. Gerade im letzteren Gebiete jedoch lagen die meisten der schon vor dem Kriege gegründeten Industrien, die nun teils vergrößert und unter neuem Namen wieder vollzählig in Gang gesetzt und durch eine Anzahl neugeschaffener noch vermehrt wurden, wie Elektrizitätswerke, Pflanzenölpressereien, Konserven-, Tabakfabriken usw. War hieran auch viel ausländisches Kapital, vor allem US-amerikanisches, beteiligt und gingen dem Staate durch Ausfall von Zoll und Transit auch beträchtliche Einnahmen verloren, so lag dem Gedanken, eingeführte überseeische Rohstoffe abgabenfrei an Ort und Stelle zu verarbeiten und verbilligt wieder auszuführen, doch die Absicht zugrunde, Hafenverkehr und Handel zu beleben und besonders die Arbeitslosigkeit unter der Bevölkerung zu vermindern. Diese Verwirklichung eines solchen „Porto industriale“, hier in Triest erstmalig durchgeführt und sowohl von Venedig, Fiume und anderen Häfen nachgeahmt,

die somit die Schaffung eines völlig neuen Hafentyps darstellt, kann als durchaus gelungen bezeichnet werden und trug wesentlich dazu bei, Triests Stellung wenigstens einigermaßen wieder zu festigen.

Einen weiteren Punkt der Industrialisierung stellt die Ausgestaltung seiner Werften dar. Auch diese waren von Österreich her übernommen, so die finanziell mit der Cosulich-Linie zusammenhängenden und durch Kriegshandlungen völlig zerstörten „Cantiere di Monfalcone“, die frühere Staatswerft (Stabilimento tecnico triestino), nunmehr in „Cantiere S. Marco di Trieste“ umbenannt, und die „Cantiere di S. Rocco“. Befaßt sich die letztere jedoch nur mehr mit Ausbesserungen und Zerschrottungen, so blieb die vorher genannte auf den Bau von Großkampfschiffen (35.000-t-Klasse) und Transatlantikdampfern (Conte di Savoia, 48.000 BRT.) spezialisiert, während die Werft in Monfalcone führend und bahnbrechend im Bau von Motorschiffen wurde. So wurden auch die größten bisher gebauten Motorschiffe der Welt vom Typ der „Vulcania“ und „Oceania“ (24.000 und 19.000 BRT.) hier hergestellt. Auch der U-Boot-Bau wurde hier besonders betrieben. Nachdem sich 1929 die großen Genueser Werften zur Gruppe Odero-Terni-Orlando vereinigt haben, schlossen sich die drei Triestiner im folgenden Jahre zu den „Cantieri Riuniti dell' Adriatico“ zusammen, die auf diese Weise nicht nur zum größten italienischen Schiffsbauunternehmen, sondern auch zum größten des europäischen Festlandes wurden. Sie befaßten sich außerdem auch noch mit der Erzeugung von Motoren, Eisenbahnen, Wasserflugzeugen, Brücken und Kränen und beschäftigten zuletzt vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges nahezu 18.000 Arbeiter. Mit ihren zahlreichen Auslandsaufträgen stellten sie einen Eckpfeiler der Triestiner Wirtschaft dar.

Durch diese verschiedenen angestrebten Maßnahmen wurde es immerhin wieder möglich, im Jahre 1929, dem Höhepunkt der sogenannten Prosperität, wenigstens im Seeumschlag die Jahre 1924 und 1925 wieder zu erreichen, während der Bahnumschlag beträchtlich zurückblieb. Doch schon im folgenden Winter 1929/30 setzt schlagartig die Weltwirtschaftskrise ein, die sich in dem durch den Krieg großenteils verarmten Hinterlande besonders scharf auswirkte und eine Reihe von Folgeerscheinungen zeigte, von denen als Beispiel nur der Zusammenbruch der Wiener Creditanstalt, welche noch immer bedeutende Zusammenhänge mit der Gesamtwirtschaft der Nachfolgestaaten hatte, oder der einige Jahre später erfolgende des Phönixkonzerns erwähnt seien. Gleichermäßen setzten nun auch wieder verschiedene für Italien abträgliche politische Bestrebungen ein, wie die französischen Donauraumpläne oder die in Umrissen bereits erkennbare Aggressionspolitik des nationalsozialistisch gewordenen Deutschland.

Freilich versuchte Italien nicht ganz ohne Erfolg in den sogenannten Römerprotokollen vom Frühjahr 1934 mit Österreich und Ungarn hier Parade zu bieten. Für Triest hatten diese Protokolle durch das Zusatzabkommen mit Österreich bezüglich der Errichtung eines eigenen österreichischen Freihafens, ähnlich wie für Ungarn in Fiume beabsichtigt, beträchtliche Bedeutung. Ein Übereinkommen, das durchaus den Gegebenheiten entsprach, jedoch ein gutes Jahrzehnt früher hätte getroffen werden sollen, damit seine Auswirkungen Triest tatsächlich noch zugute gekommen wären. Im wesentlichen sah es in elf Artikeln die Überlassung eines Freihafengeländes an Österreich im Punto franco Duca d' Aosta vor mit eigenem Zollamt und dem Recht, eine eigene Flotte unter österreichischer Flagge zu unterhalten, deren Heimathafen Triest sein sollte. Es sollte durch einen österreichischen Generalkommissar mit dem Sitz am Generalkonsulat geleitet sein. Erheblichen Anteil am Zustandekommen dieses Abkommens hatte auch die Donau-Save-Adria-

Gesellschaft. Seine Verwirklichung ging indessen freilich nur schrittweise vor sich und begann erst im Sommer 1937, unmittelbar nach der Errichtung des österreichischen Zollamtes, seine ersten Erfolge zu zeitigen.

In der Zwischenzeit war aber wieder ein neues Hemmnis in Gestalt der wegen des Abessinienfeldzuges über Italien verhängten Sanktionen eingetreten, an denen sich allerdings weder Deutschland noch die Signatarstaaten der Römerprotokolle beteiligten. Infolge der durch den Feldzug bedingten erhöhten Materialtransporte nach Ostafrika trat ein gewisser Ausgleich ein, der aber freilich für Triest weniger als für die anderen großen Häfen Italiens zur Geltung kam. Gleichwohl wurde gerade Triest nach der erfolgreichen Beendigung dieses Feldzuges und der Gründung des sogenannten Imperiums von Staats wegen die Aufgabe zugedacht, Hauptträgerin der Verbindung Italiens mit seinen Kolonien in Ostafrika zu werden, eine Rolle, die ihm sowohl zugeteilt wurde, um dem ohnehin schwer ringenden Hafen eine erhöhte Geltung zu verleihen, als auch wegen seines in die Länder jenseits des Suezkanales ausgebauten hervorragenden Liniennetzes. Hier können wir nicht umhin, auch die Weiterentwicklung der Triestiner Schiffahrtsgesellschaften und ihres Verkehrsnetzes seit der Übernahme durch Italien einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Der „Lloyd Triestino“, wie nunmehr der frühere „Österreichische Lloyd“ hieß, rettete nach einem Kriegsverlust von 16 Schiffen mit zusammen 50.000 BRT. immerhin eine Flotte von 53 Schiffen mit über 200.000 BRT. Nachdem im Jahre 1920 die ersten Fahrten stattgefunden hatten, nahm er nach Neuordnung seiner Finanzen mit einer Kapitalsfestlegung von 150 Mill. Lire 1922 seinen normalen Betrieb wieder auf. Im Zeitraum von 1925 bis 1931 führte er eine weitgehende Neugestaltung seines Schiffsparkes durch und besaß dann eine Flotte von 36 Schiffen mit über 200.000 BRT., darunter 10 Motorschiffe mit 70.000 BRT. Sein Liniennetz konnte er in Zusammenarbeit mit anderen Gesellschaften beträchtlich erweitern. Die „Cosulich“, welche keine Kriegsverluste an Schiffen erlitten hatte und auch ihre Vorkriegstradition in Form einer hervorragenden wirtschaftlichen Führung fortsetzte, konnte sowohl ihr Liniennetz ausdehnen (besonders nach Mittelamerika) als auch ihre Flotte, die sich nun fast vollständig aus Motorschiffen zusammensetzte, von Grund auf erneuern. Ihr Kapital war 1925 mit 250 Mill. Lire festgesetzt worden.

1932 führte nun Italien im Gefolge der Wirtschaftskrise und nach dem Vorbild anderer Länder eine Zusammenlegung verschiedener Schiffahrtsgesellschaften durch, vor allem um unnötige Konkurrenzen der Gesellschaften untereinander zu vermeiden. Der „Lloyd“ erhielt nun durch Einverleibung zweier Genueser Gesellschaften mit Levante- und Indienlinien einen beträchtlich erweiterten Aufgabenkreis, mußte dagegen aber seine Australienlinien an die „Italia“ abtreten. Die in enger Zusammenarbeit mit der „Italia“ stehende „Cosulich“ blieb vorerst noch selbständig.

Mit dem Beginn des Jahres 1937 kam dann eine grundlegende Umgestaltung der gesamten italienischen Linienschiffahrt zur Durchführung, die als geradezu vorbildlich gelten kann. Unter der Dachgesellschaft der „Finanziaria Marittima“ in Rom entstanden vier staatlich kontrollierte Gesellschaften mit streng räumlicher Aufgabenteilung: der „Lloyd Triestino“, Sitz Triest, mit sämtlichen Linien über Suez hinaus und den Afrikanlinien über Gibraltar, die „Italia“, Sitz Genua, in der die „Cosulich“ aufging, mit allen Amerikalinien, die „Adriatica“, Sitz Venedig, der der gesamte Verkehr mit dem östlichen Mittelmeerbecken und dem Schwarzen Meer übertragen wurde, und der „Tirrenia“, Sitz Neapel, welcher die

Verbindungen mit dem westlichen Mittelmeer und Nordwesteuropa zugewiesen wurden. Selbständig verblieben nur einige kleinere Gesellschaften, von denen die Triestiner „Tripovich“ mit ihrem Dienst nach den Atlasländern hervorgehoben zu werden verdient. Der „Lloyd Triestino“, der eigentlich als eine ganz neue Gesellschaft aus dieser Neuordnung hervorging, wurde nun mit einer Flotte von über 75 Schiffen mit beinahe 600.000 BRT. zur größten italienischen Schifffahrtsgesellschaft und einer der größten der Welt überhaupt, gefolgt von der „Italia“ mit 36 Schiffen und über 450.000 BRT. Freilich mußte der „Lloyd“ seine Levante-linien, mit denen er eigentlich genau ein Jahrhundert vorher seinen Bestand gegründet hatte, an die „Adriatica“ abgeben, während er einen Teil seiner Dalmatien-linien schon unmittelbar nach dem Weltkrieg an Jugoslawien abzugeben gezwungen war.

Triest wurde von allen vier vorgenannten Linien berührt, von denen die „Tirrenia“ allerdings nur mit vier vertreten war. Linienmäßig bestand nun ein sehr starkes Zusammenspiel mit Genua, Venedig und auch Fiume, wobei es allerdings gerade mit den beiden letzteren zu zahlreichen Überschneidungen kam. An Anzahl der seinen Hafen anlaufenden Linien stand Triest an dritter Stelle hinter Genua und Neapel, jedoch vor Venedig. Als Kopfstation blieb es jedoch unmittelbar hinter Genua an zweiter Stelle. Von ausländischen Linien wurde es jedoch, sehr im Gegensatz zu Genua und Neapel, wegen seiner für den das Mittelmeer durchmessenden Weltverkehr abseitigen Lage nur in geringer Zahl und in großen Abständen angelaufen, ausgenommen von jugoslawischen, von denen es fünf, hauptsächlich dalmatinische, berührten. Mit je zwei Linien waren England, Deutschland und die Niederlande vertreten und mit einer Linie die Vereinigten Staaten. An der freien Schifffahrt, der sogenannten Trampschifffahrt, waren allerdings ausländische Flaggen in bedeutend stärkerem Maße beteiligt. Auch hier stand Jugoslawien an erster Stelle, gefolgt von England, Norwegen, Griechenland und den Niederlanden.

Das Bild des Triester Hafens, wie es sich aus all den vorgenannten Tatsachen und Umständen darbietet, wird abgerundet und teilweise ausgeweitet, wenn wir ganz kurz die wichtigsten Umschlagsgüter behandeln. Denn hier werden noch manche Faktoren erkennbar, wie etwa die Weltmarktlage einzelner Güter, Preis- und Währungsgestaltungen, Industrieausbau und wirtschaftliche Strukturänderungen oft auch überseeischer Länder, welche einen vielfach durchaus nicht zu unterschätzenden, in einzelnen Fällen sogar ausschlaggebenden Einfluß auf die Gestaltung des Triestiner Verkehrs hatten. Da die Wirtschaftsstruktur des Hinterlandes von Triest an sich im wesentlichen die gleiche blieb wie in der Vorkriegszeit, so änderten sich seine wichtigsten Verkehrsposten, welche schon bei der Besprechung des Jahres 1913 angeführt wurden, in ihrer prozentualen Höhe und ihrem gegenseitigen Verhältnis nicht grundlegend. In der Ausfuhr also Holz, Zucker, Papier und verschiedene Fertigwaren, in der Einfuhr Rohbaumwolle, Kaffee, Getreide, Pyrit, Dörr- und Steinobst, Ölsamen, Tabak, Wein und Südfrüchte u. a. m. Auch die Herkunft und die Bestimmungsländer sind im großen und ganzen die gleichen wie diejenigen von 1913 geblieben. Die beiden mengenmäßig bedeutendsten Einfuhrgüter, Kohle und Erdöl, sind — außer einem geringen Prozentsatz — keine Transitgüter, sondern dienen fast ausschließlich zum Betrieb der Verkehrsmittel und für den Triester Eigenverbrauch. Hier macht sich auch die bedeutendste Umwälzung innerhalb der Verkehrsgüter Triests geltend, indem sich das Verhältnis der beiden gegenüber dem Vorkriegsstand geradezu umkehrt. Betrug der Gesamtumschlag (Ankunft und Abfahrt zur See

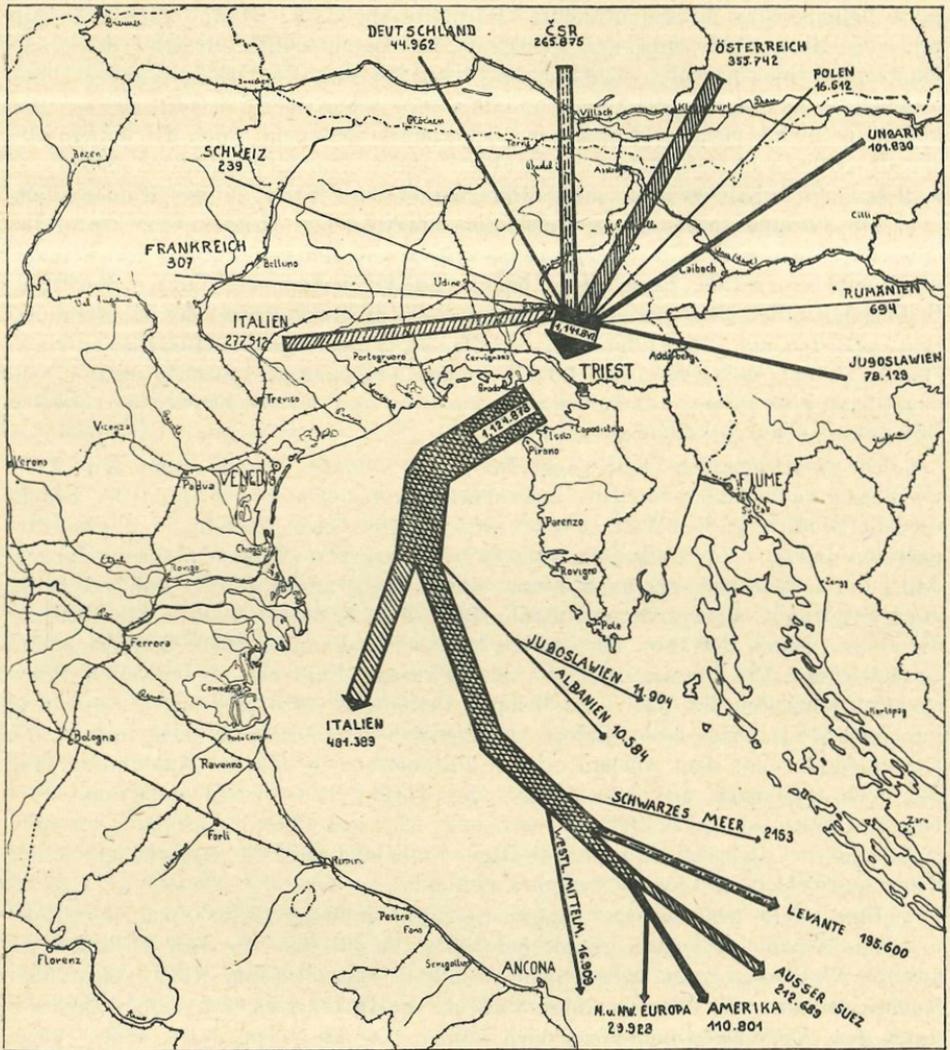
und Bahn) vor dem Kriege über eine Million, so sank er 1937 auf ein knappes Drittel, während das Erdöl — 1923 nicht einmal noch 100.000 t — im Vergleichsjahre beinahe eine Million erreichte. Hauptursache dafür ist die wachsende Anzahl der Motorschiffe und der Übergang der Dampfschiffe auf die Ölfeuerung einerseits, wie auch die weitgehende Elektrifizierung der Bahnen andererseits. Nahmen z. B. die Staatsbahnen im Jahre 1923 noch über 150.000 t ab, so 1932 überhaupt nichts mehr, erst später wieder kleinere Mengen. Auch die Belieferung der Hochöfen von Servola fiel beträchtlich zurück. Entsprechend der anders gestalteten Wirtschaftsstruktur ihrer Hinterländer wird Triest in der Kohleanfuhr von den übrigen italienischen Großhäfen übertroffen. Während das Erdöl ursprünglich in der Hauptsache aus dem Schwarzmeergebiet (Rußland und Rumänien) beliefert wurde, fielen diese beiden Länder später weit hinter die USA., Britisch-Ostindien, Mittelamerika und Iran zurück. Zwei Drittel der Erdölanlieferung entfielen auf Rohöl, der Rest auf Benzin, Petroleum und Destillationsrückstände. Außer nach Österreich fand keinerlei nennenswerte Ausfuhr statt. Doch auch diese ging infolge rumänischer Lieferungen und des Ausbaues einer eigenen Ölindustrie ebenfalls dauernd zurück.

Die weittragendste Bedeutung für Triest kommt jedoch seiner Zucker- und Holz ausfuhr zu. Die Tschechoslowakei, neben Deutschland der bedeutendste Produzent der Welt, leitete zwei Fünftel ihrer Ausfuhr, und zwar die nach der Levante und Ostindien, über Triest. Geringere Mengen lieferten Ungarn, das jedoch 1930 vollends nach Fiume abwanderte, sowie Italien und zeitweilig auch Österreich. Betrug diese Ausfuhr 1926 über 200.000 t, so sank sie 1929 auf die Hälfte dieses Betrages, um endlich 1933/34 mit kaum 40.000 t ihren Tiefstand zu erreichen. Die Ursache war die Kampfansage Englands, des größten Rohrzuckerproduzenten der Welt. Am Beispiel Ostindiens (1926 über 50.000 t und 1929 nur noch 18 t) tritt deren Erfolg schlagend hervor. Bald danach folgten die Levanteländer mit dem Ausbau eigener Raffinerien, so daß die Ausfuhr dorthin, die noch 1929 nach Ägypten 30.000 t, der Türkei 20.000 t und Palästina 9000 t betragen hatte, im Jahre 1934 auf 13 t, bzw. 22 t und 1200 t fiel. Später machten sich dann bei Griechenland, dem letzten Großabnehmer, die Auswirkungen des deutsch-griechischen Clearingverkehrs geltend.

Eine nicht viel weniger ungünstige Entwicklung nahm auch der Holzumschlag, obwohl sich dann gerade bei diesem unmittelbar vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges eine wesentliche Wendung zum Besseren wieder bemerkbar machte. Mit über 200.000 t im Jahre 1923 lag die Holz ausfuhr nicht allzusehr unter dem Vorkriegsstand, um jedoch von da an mit jedem Jahre weiter abzusinken und schließlich 1932 auf ein Viertel dieses Betrages zu fallen, bis sie sich 1937 mit einem Schlage wieder auf über 200.000 t hob. Die Ursache lag in der Hauptsache in dem fortschreitenden Ausbau der jugoslawischen Häfen, vor allem Sušaks, denn von Jugoslawien kamen bis 1934 etwa 45% der gesamten Anlieferungen. Außerdem zeigten sich auch die Auswirkungen des jahrelangen russischen Holzdumpings. Die gesteigerte Ausfuhr Österreichs, 1937 mehr als 120.000 t, trug schließlich entscheidend zur Überwindung der Holzkrise bei. Hauptabnehmer war Italien selbst, dessen waldarme südliche Landesteile 50% und mehr der Gesamtausfuhr aufnahmen. Ihnen folgten Griechenland und eine Zeitlang auch Spanien, während die Levanteländer minder bedeutende Kunden waren. Unter den überseeischen Ländern trat bloß Argentinien zeitweilig als wichtiger Abnehmer auf.

Unter den übrigen Ausfuhrartikeln nehmen mengenmäßig auch noch Papier

**Triest als Umschlagsplatz.**



**Ankunft Bahn und Abfahrt See im Jahre 1937**  
(in Tonnen)

Westliches Mittelmeer:		Nord- und Nordwesteuropa:		Amerika:	
Libyen . . . . .	8.284	England . . . . .	8.816	U. S. A. . . . .	77.527
Tunis . . . . .	923	Niederlande . . . . .	5.791	Westindien } . . . . .	639
Algerien . . . . .	4.293	Deutschland . . . . .	14.697	Mittelamerika } . . . . .	10.067
Marokko . . . . .	3.007	Norwegen . . . . .	600	Brasilien . . . . .	22.588
Malta . . . . .	4.582	Polen . . . . .	24	Argentinien . . . . .	—
Frankreich . . . . .	4.104	Danzig . . . . .	—		
Spanien . . . . .	—				
		Levante:		Schwarzes Meer:	
		Griechenland . . . . .	79.030	Rußland . . . . .	21
		Türkei . . . . .	31.996	Rumänien . . . . .	1.173
		Dodekanes . . . . .	4.582	Bulgarien . . . . .	959
		Cypern . . . . .	2.266		
		Syrien . . . . .	8.972		
		Palästina . . . . .	15.604		
		Ägypten . . . . .	33.150		
Außer Suez:					
Ostafrika . . . . .	96.011				
Südafrika . . . . .	3.885				
Ostindien . . . . .	46.343				
Persien . . . . .	2.100				
China . . . . .	40.098				
Japan . . . . .	24.252				



und Karton einen bedeutenden Platz ein, die fast ausschließlich von Österreich geliefert wurden (1937 nahezu 80.000 t) und größtenteils nach der Levante und Ostasien verfrachtet wurden.

Triests wichtigstes Einfuhrgut, das dem Transit zugute kommt, ist, entsprechend der hochentwickelten Textilindustrie seines Hinterlandes, Baumwolle aus Ägypten und Ostindien, während die amerikanischer Herkunft erst in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre ebenfalls stärker zur Geltung kam. Hauptabnehmer war mit 30 bis 45% die Tschechoslowakei, der mit ziemlichem Abstand Österreich folgte. Da Fiume für den Baumwollverkehr nur ungenügend eingerichtet ist, waren auch Ungarn und Jugoslawien verhältnismäßig gute Abnehmer. Obwohl gegenüber der Vorkriegszeit der europäische Baumwollmarkt infolge des kriegsbedingten Ausbaues der japanischen und indischen Baumwollindustrie in ziemlich bedrängter Lage war und für Triest neben dem bisherigen Hauptkonkurrenten Bremen nach dem Ausbau der polnischen Textilindustrie ein solcher sich auch noch in Gdingen entwickelte, stieg seine Einfuhr dieses Rohstoffes mit nur geringen Schwankungen (1923 50.000 t — auf 88.000 t im Jahre 1937).

Triests Getreideumschlag — in erster Linie Weizen und Mais — kommt unter seinen Verkehrsgütern insofern eine besondere Stellung zu, als dieser — vor allem wegen der wechselnden Preisbildung in Übersee — nicht allein sehr starke Schwankungen aufweist (1926 bloß 60.000 gegen 115.000 im Jahre 1929), sondern auch infolge der agrarisch unterschiedlichen Verhältnisse seines Hinterlandes sowohl Gegenstand der Ein- als auch Ausfuhr ist, obwohl erstere bedeutend überwiegt. Diese Verhältnisse seines Hinterlandes, welches an Stelle der wirtschaftlich ausgeglichenen österreichisch-ungarischen Monarchie jetzt Einzelstaaten mit sehr verschiedener Versorgungslage im Brotgetreide einnehmen, drücken sich auch darin aus, daß der Getreideumschlag der Nachkriegszeit bedeutender als jener der Vorkriegszeit ist. Als Herkunftsland steht allen anderen Argentinien voran, obwohl auch Rumänien und Rußland mitunter mit beträchtlichen Lieferungen vertreten sind. In der Ausfuhr tritt nur Ungarn — 1934 und 1937 mit 60.000 t — in Erscheinung. Als Bestimmungsland kommt neben Italien selbst vor allem Österreich mit Durchschnittsmengen von 30.000 bis 60.000 t, 1931 sogar mit über 110.000 t in Frage.

Ein anderer wichtiger Einfuhrgegenstand, der in der chemischen Industrie verwendete Pyrit (Schwefelkies), geht ebenfalls zum überwiegenden Teil nach Österreich — 1937 beinahe 60.000 t — und in die Tschechoslowakei. Er kommt zum überwiegenden Teil von den griechischen Ägäisinseln, an erster Stelle von Santorin, und von Morphu auf Zypern. Bis 1930 war auch Spanien mit beträchtlichen Mengen vertreten. Seit den dreißiger Jahren wird die Triestiner Pyriteinfuhr allerdings in sehr starkem Maße durch den auf dem Donauweg verfrachteten jugoslawischen und den über Gdingen eingeführten skandinavischen Pyrit bedrängt. Die ebenfalls ziemlich bedeutende Eisenerzeinfuhr Triests (1937 135.000 t), hievon über 80.000 t von der Insel Elba, wird fast ausschließlich von den Hochöfen von Servola verbraucht, bis auf geringe nach Österreich gehende Mengen.

Andere für Triest charakteristische Einfuhr Güter, wie der brasilianische Kaffee, das Dörr- und Steinobst der Mittelmeerländer und die levantinischen Tabake, konnten bis auf den Kaffee, der für das verarmte Hinterland mehr oder weniger doch einen Luxusartikel bedeutete und sich nur wegen des stark gestiegenen italienischen Inlandverbrauches einigermaßen halten konnte, doch im

wesentlichen auch gegenüber der Vorkriegszeit ihre Stellung behaupten. Der Tabak erhöhte seinen Umschlag sogar beachtlich, allerdings infolge der in der „Zona industriale“ errichteten Tabakfabriken, um Triest zum Großteil als Fertigprodukt am Seeweg zu verlassen. Das Dörr- und Steinobst wurde zum größten Teil nach Österreich, dann auch nach Deutschland und der Tschechoslowakei ausgeführt. Hier war es den ausgezeichneten levantinischen Erzeugnissen auch möglich, sich gegenüber der außerordentlich stark gewordenen kalifornischen Konkurrenz zu behaupten.

Mit den vorgenannten Rufen ist freilich die lange Liste der Triestiner Einfuhrgüter noch lange nicht erschöpft, doch verbietet es der Rahmen der vorliegenden Arbeit, auf alle weiteren näher einzugehen, obwohl manche von ihnen von erheblicher Bedeutung sind, wie z. B. außer Wein und Agrumen von Süditalien besonders die Ölsamen (1937 über 180.000 t aus Ostasien), zumeist von der Triestiner Industrie verarbeitet, oder der zu 80% (1937 31.000 t) von Österreich ausgeführte Magnesit, der Jute aus Ostindien (1937 über 40.000 t) oder verschiedenen österreichischen und tschechischen Manufakturwaren.

Wenn wir noch ganz kurz Triests Rolle im Personenverkehr in Betracht ziehen wollen, so fällt die Tatsache überraschend ins Auge, daß es mit je rund einer Million ein- und ausgeschiffter Passagiere weitaus der größte italienische Passagierhafen wäre, doch entfallen neun Zehntel hievon auf den Nahverkehr innerhalb der Bucht von Muggia, Monfalcone und der istrischen Küste. Wegen der schlechten Landverbindung nach Istrien ist der Küstenverkehr zur See hier so stark wie nirgends in Italien. Doch ist anzunehmen, daß Triest im Fernverkehr hinter Neapel an zweiter Stelle liegt. Weitaus voran steht sein Passagierdienst in die Mittelmeerländer (1937 etwa 70.000 Personen ohne Italien). Es folgen Nord- und Südamerika mit je fast 8000 Personen und in weiteren Abständen das Marmara- und Schwarze Meer, Süd- und Ostasien, Süd- und Ostafrika und Australien.

Aus den vorangegangenen Ausführungen lassen sich die Hauptrichtungen des Triestiner Verkehrs zur See und zu Land wohl in großen Umrissen erkennen: einerseits seine außerordentliche Bedeutung für die Alpen- und Sudetenländer sowie das mittlere Donaubecken, in staatlichen Begriffen ausgedrückt also für unser Vaterland Österreich, die Tschechoslowakei und Ungarn, seine geringere für Italien selbst als auch seine Ersetzbarkeit durch andere Häfen für Jugoslawien, überdies erhellt aber auch daraus seine Verteiler- und Sammlerrolle in der Adria, seine wichtige Stellung im Mittelmeerverkehr, insbesondere nach der Richtung der Levante, dem Schwarzen Meer mit ihrer wechselnden Bedeutung und der ebenso wichtige Verkehr durch den Suezkanal nach dem Mittleren und Fernen Osten und auch nach Ostafrika sowie jener über Gibraltar hinaus in alle Teile der Neuen Welt, wie auch nach Nordwesteuropa. Die Schwankungen und das Verhältnis zwischen Ankunft und Abfahrt innerhalb dieser Verkehrseinrichtungen und deren gegenseitige Bedingtheit und Beeinflussung näher zu betrachten, könnte wohl noch manches Wesentliche zur Darstellung bringen, müßte jedoch auch vieles wiederholen. So soll nur versucht werden, mittels zweier dieser Arbeit angefügter Kärtchen am Beispiel des Jahres 1937 diese Verhältnisse zu veranschaulichen.

Es konnte also gezeigt werden, wie sich Triest nach dem Ende des ersten Weltkrieges durch den Zerfall der alten Habsburgermonarchie und den Anschluß an Italien mit einemmal vor grundlegend geänderte Verhältnisse gestellt sah. Wie anstatt der Möglichkeit der allmählichen Konsolidierung dieser neuen Lage

seine Schwierigkeiten durch eine von allen Seiten her vor sich gehende Einengung seines natürlichen Hinterlandes durch die Weltwirtschaftskrise und andere Umstände mehr, nur noch wuchsen und seinen Lebensnerv zu zerschneiden drohten. Wie es in einem erbitterten Existenzkampf versucht, seine Stellung als Welthafen zu halten — denn als Maßstab für den Begriff Welthafen gelten nicht nur eine bestimmte Menge des Güterumschlages (allgemein ist hier die 10-Mill.-t-Grenze üblich), sondern auch die technische Ausgestaltung und die für ständig ausgebauten Verkehrslinien zu Land und zur See —, und wie endlich diesen Bemühungen ein Erfolg zu winken schien: 1937 wird erstmalig die 3-Mill.-t-Grenze im Güterumschlag wieder erreicht.

In diesem Augenblick treten jedoch abermals Umstände ein, die eine geradezu dramatische Wiederholung des Jahres 1913 darstellen. Nicht ganz so unvermittelt und plötzlich wie damals, in ihrem Endergebnis aber durchaus ähnlich. Mit der Annexion Österreichs im Jahre 1938 durch Deutschland änderte sich wiederum schlagartig die politische und auch wirtschaftliche Gestaltung seines Hinterlandes. Die deutsche Aggressionspolitik bringt den Stein ins Rollen, der geradewegs in den zweiten Weltkrieg und bis in den chaotischen Zusammenbruch der deutschen Macht hineinführt. Am Ende dieser furchtbaren Selbstzerfleischung der Menschheit sehen wir Stadt und Hafen von Triest als einen der vordringlichsten Mittelpunkte der Weltpolitik und des Weltinteresses, ja geradezu als Zünglein jener Waage, deren Schalen Krieg und Frieden bedeuten! Millionen erwarten mit besorgter Spannung die Lösung dieses Knotens. Äußere Veranlassung gibt die ethnische Zusammensetzung der Stadt, deren 350.000 Einwohner zur Hälfte italienischer, zur Hälfte slowenischer Volkszugehörigkeit sind.

Nun scheint aber eben in diesen Tagen auf der Pariser Außenministerkonferenz doch eine ausgleichende Lösung gefunden worden zu sein, der zufolge Triest ein Freistaat mit internationalem Statut unter Aufsicht der Vereinten Nationen werden soll, unter den gegenwärtigen Umständen sicher die bestmögliche. Für Italien ist Triest wirtschaftlich und räumlich ein Außenseiter, die geographische und wirtschaftliche Struktur seines naturgegebenen Hinterlandes ist von jener Italiens vollkommen verschieden. Venedig kann als Einfuhrhafen die wirtschaftlichen Anforderungen der nordöstlichen Landesteile Italiens in seiner heutigen Ausgestaltung völlig befriedigen. Aber auch für Jugoslawien nimmt Triest genau so eine Abseitslage ein. Jugoslawien hat in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg durch seine Maßnahmen bewiesen, daß es ohne Triest auskommen vermag. Sušak im Verein mit Fiume — bei dem die Verhältnisse bedeutend eindeutiger zugunsten Jugoslawiens liegen — kann den Ansprüchen der nordwestlichen und nördlichen Gebietsteile seines Staates ohneweiters gerecht werden.

Bei den übrigen zu Triest benachbarten Ländern liegt die Sachlage ganz anders. Die Benützung Triests ist für die Tschechoslowakei notwendig, für Ungarn und Süddeutschland wichtig. Für Österreich jedoch ist ein ungehinderter, von politischen Konzessionen unabhängiger Zutritt zum Triester Hafen eine Lebensfrage und ein Grundpfeiler seines Bestandes. Nicht nur Österreichs Wirtschaft, sondern allein schon sein Wiederaufbau benötigt auf lange Jahre hinaus ausreichende überseeische Zufuhren, und für sein Dasein als tatsächlich politisch unabhängiger Staat ist die Benützung Triests als Freihafen mit der Möglichkeit zur Unterhaltung einer eigenen Flotte eine unerläßliche Voraussetzung. Und nicht zuletzt besitzt unser Vaterland durch die Unsumme an hier aufgewandter öster-

reichischer Arbeit einen moralischen Anspruch auf Triest, über den nicht hinweggegangen werden kann.

So wollen wir hoffen, daß diese nunmehr beabsichtigte Lösung der Triestiner Frage einen Meilenstein darstellen möge, der den vielgeprüften Völkern des binnenländischen Mitteleuropa den Weg zu einem ruhigen Aufbau und einer ungestörten Entwicklung im Sinne des Weltfriedens weisen möge.

Tabelle 1.

Gesamtgüterumschlag von Triest in den Jahren 1901—1937 in Tonnen.

Jahr	Eisenbahn	Schiff	Zusammen
1901	1,562.393	1,891.514	3,453.907
1902	1,660.997	1,999.641	3,660.638
1903	1,700.309	2,105.066	3,805.375
1904	1,771.236	2,251.413	4,022.649
1905	1,924.284	2,309.959	4,234.243
1906	2,090.390	2,592.237	4,682.627
1907	2,097.048	2,803.927	4,900.957
1908	2,047.023	2,782.922	4,829.945
1909	2,146.835	2,908.988	5,055.323
1910	2,208.635	2,855.007	5,063.642
1911	2,424.887	3,072.214	5,497.101
1912	2,630.782	3,023.973	5,654.755
1913	2,697.546	3,449.730	6,147.276
1914	2,205.799	2,313.443	4,519.242
1915	936.784	245.455	1,182.239
1916	449.868	16.435	466.303
1917	494.157	22.339	516.496
1918	483.212	147.616	630.828
1919	1,378.421	1,478.928	2,857.349
1920	1,632.315	1,474.512	3,106.827
1921	1,402.104	1,490.982	2,893.086
1922	1,419.297	1,506.126	2,925.423
1923	2,020.458	2,050.956	4,071.414
1924	2,984.487	2,856.943	5,841.341
1925	2,612.436	2,853.542	5,465.978
1926	2,339.014	2,426.062	4,765.076
1927	2,422.728	2,470.435	4,893.163
1928	2,502.561	2,696.469	5,199.030
1929	2,537.591	2,892.365	5,429.956
1930	2,052.195	2,277.706	4,329.901
1931	1,889.905	2,370.514	4,260.419
1932	1,338.519	2,072.611	3,411.130
1933	1,217.445	1,801.879	3,019.324
1934	1,580.416	2,406.966	3,987.382
1935	1,745.336	2,445.291	4,190.627
1936	1,469.921	2,185.867	3,655.788
1937	2,216.352	3,185.227	5,401.579

Tabelle 2.

Umschlag der mengenmäßig zehn größten Warenposten im Triester Hafen 1937 in Tonnen.

Ware	A n k u n f t			A b f a h r t		
	Schiff	Bahn	Zusammen	Schiff	Bahn	Zusammen
						Gesamt
Erdöl . . . . .	613.760	5.565	619.325	123.601	196.178	319.779
Holz . . . . .	9.648	214.250	223.898	200.836	9.584	210.420
Kohle . . . . .	259.234	42.888	302.122	30.957	8.142	39.099
Getreide . . . . .	70.966	68.306	139.272	17.980	113.460	131.440
Baumwolle . . . . .	87.860	192	88.052	1.763	83.807	85.570
Schwefelkies . . . . .	67.280	—	67.280	—	64.295	64.295
Zucker . . . . .	3.770	66.034	69.804	58.577	66	58.643
Dörr- und Steinobst . .	43.542	1.590	45.132	1.742	41.228	42.970
Tabak . . . . .	13.177	1.244	14.421	4.895	7.797	12.692
Kaffee . . . . .	13.595	28	13.623	5.395	2.236	7.631
						21.255

Tabelle 3.

Österreichs Warenverkehr mit Triest in den Jahren 1935—1937 (in Tonnen).

Ware	A n k u n f t			A b f a h r t			
	1935	1936	1937	Ware	1935	1936	1937
Holz . . . . .	29.132	70.032	122.186	Erdöl . . . . .	19.516	20.482	142.415
Papier, Karton . . . . .	53.417	39.776	79.768	Schwefelkies . . . . .	49.175	49.515	59.589
Eisen, Stahl . . . . .	26.914	34.908	51.263	Brucheisens . . . . .	27.139	2.897	27.017
Zellulose . . . . .	14.101	43.467	41.945	Mais . . . . .	62.704	45.509	18.874
Magnesit . . . . .	33.288	49.708	31.774	Roggen . . . . .	9.444	19.684	16.981
Zink . . . . .	—	—	4.831	Baumwolle . . . . .	14.663	9.671	15.727
Feuerfeste Ziegel . . . . .	2.425	2.723	3.458	Kopra . . . . .	13.121	3.800	14.006
Kupfer . . . . .	1.107	710	2.651	Eisenwaren . . . . .	122	1.043	10.649
Kunstdünger . . . . .	62	346	1.923	Getrocknete Feigen . . . . .	18.450	9.745	9.618
Maschinen . . . . .	2.586	2.140	1.855	Jute . . . . .	6.383	3.654	7.065
Glas . . . . .	891	1.186	1.548	Schwefel . . . . .	5.001	4.585	5.353
Zement- u. Gipsarbeiten	635	369	1.096	Ölsamen . . . . .	412	2.760	5.057
Erdäpfel . . . . .	15	192	862	Weizen . . . . .	23.467	671	4.067
Versch. Metallarbeiten . . . . .	159	166	567	Zwiebel . . . . .	5.356	4.327	3.651
Nickel . . . . .	253	191	500	Kupfer, roh u. unverarb. . . . .	7.553	1.755	3.456
Strumpfwaren . . . . .	20	7	442	Orangen, Zitronen . . . . .	4.145	2.277	3.280
				Reis . . . . .	4.814	1.982	3.098
				Pflanzenöl . . . . .	1.421	549	2.609
				Tabak . . . . .	2.848	1.912	2.600
				Gedörrte Trauben . . . . .	4.088	2.984	2.511
				Afriqnegras . . . . .	2.588	2.237	2.385
				Lumpen . . . . .	1.110	295	2.108
				Gummielastikum . . . . .	1.852	390	1.931

### Wichtige Literatur und Quellen.

- „Movimento della navigazione e commercio di Trieste per l'anno 1928.“ Triest 1929 und folgende Jahre.
- „Movimento della navigazione e commercio di Trieste.“ Triest 1857—1914.
- „Bollettino mensile“, hgg. ab 1923 vom „Lloyd Triestino“.
- Cumin, G.: Triest. Cenni di Geografia urbana. Triest 1929.
- Jangakis, C.: Le port de Triest avant et après la dissolution de la monarchie austro-hongroise. 2. Aufl. Bologna-Triest 1923.
- del Vecchio, G.: La depressione attuale del economia triestina. Triest 1923.
- Fell, Arthur: Die Entwicklung des Handels von Triest 1828—1888. Wien 1890.
- „Il porto di Trieste nell'era fascista“, hgg. von den Maggazzini Generali. Triest 1935.
- Cesari, Giulio: Il porto di Trieste. Triest 1933.
- Cumin, G.: Le ferrovie ex-austro-ungariche ed il commercio italiano con l'oriente. Triest 1927.
- Battistelli, R.: Il porto di Triest ed i traffici commerciali orientali. Perugia 1934.
- Benco, Silvio: Un secolo di vita del Lloyd Triestino. Triest 1936.
- Lloyd Triestino: Relazioni e bilanci del 1918 al 1934.
- Fünfundszwanzig Jahre Österreichischer Lloyd 1836—1911. Triest 1911.
- Cosulich: Relazioni e Bilanci dal 1918—1934.
- Ontjen, H. O.: Die Hafenkonzurrenz Hamburg-Triest. Hamburg 1931.
- Triest und Fiume im Weltverkehr. Wien 1930.
- Krebs, Norbert: Die Häfen der Adria. Berlin 1911. (Meereskunde, Heft 575.)
- Heiderich, Franz: Triest und die Tauernbahn. Berlin 1912. (Meereskunde, Heft 69.)
- Glaesner, Leopold: Triest und Venedig. Berlin 1915. (Meereskunde, Heft 104—IX/8.)
- Morpurgo, Giulio: Guida per il commercio col Levante. Triest 1925.
- Alberti, M.: Triest e la sua fisiologica, economica. Rom 1915.
- Andronic, I.: Die Triester Frage in ihrem Verhältnis zu Österreich und Italien. Triest 1917.
- Escher, Alfred: Triest, seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft. Wien 1917.
- Menger, M.: Triester Fragen. München 1890.

## Zur Stadtgeographie von Le Havre.

Von Konrad Wiche.

(Mit 4 Abbildungen im Text.)

Le Havre, der südlichste der großen nordwesteuropäischen Häfen,<sup>1</sup> war vor dem letzten Kriege eines der bedeutendsten Verkehrs- und Handelszentren Frankreichs. Es liegt an dem belebtesten Meeresteil der Erde, dem Ärmelkanal, und in seinem Bereiche schneidet sich die festländische Küstenlinie dieses Meeres mit

<sup>1</sup> Zu diesen zählen auf dem Festlande Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen sowie London und Liverpool auf den Britischen Inseln.

# 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: 1946

Band/Volume: [89](#)

Autor(en)/Author(s): Matznetter Josef

Artikel/Article: [Triest. Seine Entwicklung und seine Funktion als Hafen. 11-34](#)