

## Ein Jubiläumstag des Triester Hafens.

(Originalkorrespondenz des „N. W. Tagblatt“.)  
Triest, 1. Juli.

Ein Vierteljahrhundert ist seit der Aufhebung des Triester Freihafens verfloßen. Die trüben Voraussagungen der Triester Handelswelt, die der Handelsstadt den unaussprechlichen Abstieg von der im einstigen Schaffen erlangenen Weltbedeutung als Emporium, als Welthandels- und Seehafen prophezeiten, hat sich nicht erfüllt. Im Gegenteil: Triest ist in den letzten 25 Jahren zu großer Blüte gelangt. Weithin strahlten seine Handelsbeziehungen vor Kriegsausbruch über den ganzen Erdball. Neidvoll blickten die Rivalen, Venedig und Marseille, zur Adriatönigin empor, die sich anschickte, die Königin des Mittelmeeres zu werden.

Heute, am 4. Juli, jährt sich zum 25. Male der Tag, an dem der freie Verkehr zwischen dem Freihafen Triest und dem Zollgebiet eröffnet wurde. Eine Kundmachung der Finanzdirektion Triest vom 3. Juli 1891 enthielt die Mitteilung, daß die zollamtliche Erhebung über den Verbleib der Waren in dem bisherigen Zollauschutz zu Ende geführt sei, daß am 4. Juli die Zollämter an der Grenze des alten Zollgebietes aufgelassen und damit der freie Verkehr sowohl im Territorium des vormaligen Freihafens, als auch zwischen diesem und dem Zollgebiet eröffnet sei. Damit war das in beiden Häusern des Reichsrates votierte Gesetz vom 23. Juni 1891 in Vollzug gesetzt worden, welches in Durchführung des Gesetzes vom 20. April 1889 die näheren Anordnungen betreffend die am 1. Juli 1891 in Kraft erwachsene Einbeziehung des Freihafengebietes von Triest in das österreichisch-ungarische Zollgebiet traf.

Beinahe zwei Jahrhunderte war Triest Freihafen. Karl VI. hatte im Jahre 1719 den Hafen der Stadt Triest zum Freihafen erklärt, um hier dem Handel eine Stätte freiesten Verkehrs zu bereiten. Kaufleute aus fremden Ländern sollten dadurch angezogen werden, sich an unserm Gestade niederzulassen und Handel zu treiben. Förderung des Seehandels und der Seeschifffahrt, die Teilnahme der österreichischen Lande am Welthandel war das Ziel dieser Verfügung. Zur Zeit als Triest Freihafen wurde, war die österreichische Industrie noch in den Kinderschuhen, das starre Prohibitivsystem verhinderte die Einfuhr fremder Fabrikate, so daß Österreich den ganzen inneren Markt für sich hatte und nicht genug Hände, um allen Anfragen zu genügen; zur überseeischen Ausfuhr war noch nicht einmal der erste Keim vorhanden. Von Bergwerksprodukten war auch Blei aus Idria, ferner Schiffbauholz, Vieh und später auch Stahl, die ihren Weg nach Triest nahmen, um von hier ausgeführt zu werden. Die Vermittlerrolle, die Triest durch die Freihafengründung zugewiesen wurde, brachte trotzdem den Handelsplatz rasch zur Blüte. Ohne den Freihafen wäre Triest nie ein Emporium für den Handel geworden. Geht man bis zu Anfang des vorigen Jahrhunderts zurück und betrachtet man die Handelsbewegung Triests zu jener Zeit und bis in die fünfziger Jahre im Vergleich mit den andern Mittelmeerstädten, so ergibt sich Jahr um Jahr die mächtige Wirkung, die seine Freihafenstellung auf seine wirtschaftliche Entwicklung geübt. Zu weiterer Entfaltung fehlte jedoch ein Hauptfaktor: Triest war mit Eisenbahnen sehr stiefmütterlich bedacht worden. Durch die in dieser Richtung begangene Unterlassung wurde der Seehafen dem Inlande nicht näher gerückt. Das inländische Kapital hielt sich von Investitionen fern. Als waderer Pionier und lange Zeit einziger Vertreter unsrer Flagge im Dampferverkehr wirkte der Oesterreichische Lloyd. Nach Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 kam auch unsere Handelschifffahrt durch Umbildung der Segel- zur Dampferflotte zu lebhafterer Entwicklung und wirkte fördernd.

Es dauerte lange, bis auch die österreichische Industrie durch ihre Ausdehnung gedrängt wurde, den Weltmarkt aufzusuchen. Die österreichische Regierung mußte dann dem Verlangen der Industrie, die bereits in allen Binnenländern die Aufhebung der Freihäfen gefordert hatte, auch in diesem Falle nachgeben, damit die erwünschte innige Verbindung der Interessen der Seestädte mit jener der Industriegebiete in die Wege geleitet werde. Schon lange vorher war die Anfügung des Freigebietes von Syrien und die Verschmelzung des selbständigen Zollgebietes von Dalmatien mit der Monarchie durchgeführt worden. Nun kam die Aufhebung des Triester Freihafens an die Reihe. In Triest wurde von der Regierung eine Enquete einberufen, um zu erfahren, welche Forderungen die Triester Handelswelt für den Fall der Einbeziehung der Hafenstadt in das gemeinfame Zollgebiet aufzu-

stellen hätte (1886). Es wurden Kostenberechnungen für den notwendigen Ausbau des Triester Hafens angestellt und zugleich die Folgen erwogen, welche in fiskalischer Hinsicht aus der Neugestaltung der Dinge für den Hafen erwachsen würden. Für den Hafenausbau waren nach den Plänen des französischen Ingenieurs Talbot 40 Millionen Kronen erforderlich. Sechs Millionen hiervon waren für den Bau der Lagerhäuser bestimmt. Trotz vieler Steuerbegünstigungen, welche die Uebergangszeit den Hausbesitzern erleichtern sollten, herrschte unter diesen anfangs lebhafter Besorgnis; auch dem Triester Handel wurden während des Ueberganges mehrfache Erleichterungen geboten, dem Oesterreichischen Lloyd wurde die Subvention von 2.1 auf 3.4 Millionen Gulden erhöht, für neu entstehende Industrieunternehmungen innerhalb des Triester Gebietes eine vierjährige Steuerfreiheit bewilligt und insbesondere durch die Differentialzölle eine weitgehende Fürsorge bewiesen. Der vorteilhafte Einfluß der Differentialzölle kam besonders dem Kaffeimport zustatten. Selbst Böhmen, das bis dahin seinen Kaffeebedarf in Hamburg und Bremen deckte, wurde veranlaßt, seinen Kaffee in Triest zu beschaffen.

Der Ausbau des Freihafens am Südbahnhof, die Ausgestaltung des Zollhafens und die gewaltige Anlage des Kaiser Franz Josef-Hafens unter dem Gelände von St. Andrae, die sonstigen Vorkehrungen für den schnellen, klaglosen Umschlagdienst: als die Anlage zahlreicher Ufergeleise, Ladekrane, die Errichtung der vielen Lagerhäuser, machten den Triester Platz zu einem modern ausgestatteten Welthafen. Auch die minder günstige örtliche Lage der Handelsstadt, die der Herstellung zahlreicher Bahnverbindungen mit dem Hinterlande so abträglich gewesen, wurde durch den Ausbau der Südbahn und den Bau der Tauern-Karawankenbahn überwunden. Dadurch zog das Versorgungsgebiet des Triester Platzes einen immer weiteren Kreis und erstreckte sich heute nach Westen bis zur bayerisch-württembergischen Grenze, nach Norden bis zum Main und bis Mittelböhmen. Hand in Hand mit der Förderung des Handels ging die Fürsorge und Unterstützung der Handelsmarine durch Subventionen, Betriebs- und Reisezuschüsse und Bau-Prämien.

Für die Zukunft kann man mit Recht hoffen, daß der reiche Gewinn der Monarchie an Macht und Ansehen sich handelspolitisch in reiche Werte umsetzen wird. Und dies besonders am Balkan. Namentlich in den verbündeten Staaten, der Türkei und Bulgarien, mit denen Triest schon vor Kriegsausbruch in regsten Handelsbeziehungen stand, wird man allen Sympathien begegnen, wenn sich die Monarchie mit besonderem Eifer ihrer friedlichen wirtschaftlichen Durchdringung widmet. Der Ausbau unsrer handelspolitischen Beziehungen zu den Balkanländern und des nahen Ostens, der beim Friedensschluß sicherlich nicht veräußert werden wird, hat für die Monarchie und für Triest als seinen größten Ein- und Ausfuhrhafen ganz besondere Bedeutung. Der Ausblick auf die Zeit des Friedens und die dann neu einsetzende Tätigkeit Triests im Seeverkehr kann nur von Zuversicht erfüllt sein. Neue Möglichkeiten erfolgreicher und fruchtbringender Arbeit winken.