

# Der Volkswirt.

## Das Ende unfres Seeverkehrs. Die Adria Häfen in den Waffenstillstandsbedingungen.

Die drückenden Waffenstillstandsbedingungen, welche Italien uns auferlegt, enthalten in einem besonderen Abschnitt die „Seebedingungen“, und unter diesen in mehreren Punkten Forderungen, welche die Frage nach der Bedeutung unserer Adria-Häfen unter wirtschaftlichem Gesichtspunkt der Er-wägung näherbringen. Vorweg ist festzustellen, daß Oesterreich, und zwar sowohl dem alten als auch dem neuen, nunmehr vollständig der direkte Weg zum Meere versperrt ist. Zunächst ist es nunmehr am Platze, daß man die wirtschaftliche Wichtigkeit unfres Seeverkehrs in der Vergangenheit ins Auge faßt, zumal die Entwicklung und Ent-wicklungsmöglichkeiten der Zukunft durchaus un-gewiß sind und im Dunkeln liegen. Die augenbli-ckliche Sachlage bedeutet das Ende unfres See-verkehrs. Von belangreicher Tragweite war der österreiche Seeverkehr freilich zu keiner Zeit, und demgemäß blieben auch die Seehäfen der einstigen Monarchie in ihrer Ausgestaltung zurück. Man sprach eigentlich nur von Triest, aber auch dieser allein wichtige Hafenplatz Oesterreichs konnte trotz vielfacher Bemühungen, die allerdings häufig mehr durch parteipolitische Erwägungen als durch sachlich-ökonomische Beweggründe bestimmt wurden, nicht recht zur Entfaltung kommen. Und was den unga-rischen „Konkurrenzhafen“ — denn als solcher sollte Fiume nach den Absichten der ungarischen Re-gierung allezeit angesehen werden — anlangt, so ver-sagten alle Bestrebungen, denn angesichts der mangelnden natürlichen Voraussetzungen kann Fiume nie ein Hafen von irgendwie belangreicher Bedeutung werden. Längs der dalmatinischen Küste dagegen sind wohl, so insbesondere wenn an Spalato gedacht wird, mancherlei Vorbedin-gungen für die Herstellung eines ausgedehnten Hafenplatzes in der natürlichen Küstengestaltung gegeben, allein hier bildete immer wieder die poli-tische Befehdung zwischen Italienern und Kroaten ein unüberwindliches Hindernis, als daß dem Aus-bau der geeigneten Stellen an der dalmatinischen Küste für Hafenzwecke das richtige Interesse zuge-wendet werden konnte. Wir waren nicht imstande, im Orient- und Ostasienverkehr den Vorteil eines um 2000 Seemeilen kürzeren Seeweges gegenüber den Häfen der Nord- und Ostsee voll auszunützen, Einfuhr und Ausfuhr nahmen vielfach über Ham-burg, Rotterdam und Antwerpen, selbst über Genua ihren Weg. Nun beginnt unverkennbar eine neue Ära für die früher österreiche Adria-Häfen, ohne daß sich aber behaupten ließe, daß diese auch eine günstigere sein werde.

Ueber den Umfang des Seeverkehrs in den Adria-Häfen liegen amtliche Daten aus dem Jahre 1913 vor, die aus der nachstehenden Gegenüberstellung er-sichtlich sind.

Triest, der größte Seehandelsplatz Oesterreichs, rangierte, was die eingelaufene Tonnage anlangt, an z w ö l f t e r Stelle unter den europäischen See-häfen vor Bräus-Athen, nach Neapel, Genua und Havre. Die eingelaufene Tonnage belief sich nämlich auf etwas mehr als 4 Millionen Tonnen gegen 14 Mil-lionen beispielsweise in Hamburg. Ungarns be-deutendster Hafen Fiume kam sogar erst nach Barcelona an neunzehnter Stelle. Triests Handel hatte in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch folgenden Umfang:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	in Millionen Metern	Kronen	in Millionen q (u. Eind)	Kronen
1909	143	3987	61 (58)	2521
1910	138	4474	64 (77)	2840
1911	154	5119	61 (76)	2852
1912	137	5351	64 (68)	3125
1913	149	5454	81 (59)	3656

In allen übrigen Häfen des öster-reich-illirischen Küstenlandes ist der Handelsverkehr kaum bemerkenswert. In allen diesen Häfen zusammen erreichte der Wert der Ein-fuhr im Durchschnitt des Jahrzehnts 1909 bis 1913 6 Millionen Kronen, die Ausfuhr 3,5 Millionen Kronen. Unter den dalmatinischen Hafens-plätzen haben Ragusa und Metkovic als Umschlagplätze für den Verkehr Bosniens und der Herzegowina in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. In Gravosa-Ragusa erreichte der Export in den letzten Jahren vor dem Kriege einen Wert von 10 Millionen Kronen und darüber, während der Import in den meisten Jahren unter 1 Million dem Werte nach blieb. In Metkovic belief sich der Gesamt-handel auf 3,5 bis 4,5 Millionen Kronen, wovon nur ein ganz geringfügiger Bruchteil auf die Einfuhr entfiel. Im Hafen von Cattaro bewertete sich die Ausfuhr durchschnittlich auf 1 bis 1,5 Millionen Kronen im Jahre, die Einfuhr dagegen erreichte