

6. VII. 1917

Die Aufgaben Triests für die österreichische Volkswirtschaft.

Von Hofrat Albert Frankfurter,
Generaldirektor des Oesterreichischen Lloyd.

Was Triest für die wirtschaftliche Entwicklung Oesterreichs bedeutet, welche Wichtigkeit diesem unserem einzigen Ausfallstor zum Weltverkehr für unsere Volkswirtschaft zukommt, haben wohl die kaufmännischen und Handelskreise immer gewußt und gewürdigt, dem großen Publikum des Binnenlandes war aber lange Zeit hindurch unser Seehafen und unsere Seeschifffahrt keine Herzenssache. Es behältnerte sich nicht allzuviel um das Gedeihen und Aufblühen des Seehandelsemporiums, dessen Vorhandensein eine Selbstverständlichkeit schien, über die nicht viel Worte zu verlieren waren.

Als aber der Weltkrieg Seehandel und Schifffahrt zum Stillstande verurteilte, als das kommerzielle Leben Triests lahmgelegt wurde und erstarre und besonders, als unser treulosster und schlimmster Feind seine gierigen Hände nach Oesterreichs Küste ausstreckte und uns vom Verkehr mit der Welt dauernd abschneiden und ausschalten wollte, da wurde auch dem Gleichgültigsten klar, daß Oesterreich ohne Triest und die Adria nicht leben kann, daß wir in Triest uns selbst und unsere tiefsten Lebensinteressen zu verteidigen haben. Und so hat der Krieg, in dem die Monarchie mit dem Herzblut ihrer besten Söhne ihren Ausgang zum Weltmeer schirmt und schützt, uns alle viel inniger mit Triest verknüpft und uns für alle Zeiten zum Bewußtsein gebracht, wie sehr wir dieses Adriahafens bedürfen und wie uns ohne ihn das wirtschaftliche Leben erstickt und verkümmert würde.

Da erscheint es besonders dankenswert, daß gerade jetzt vom Mitgliede des Herrenhauses Alfred Escher der Öffentlichkeit im Manzchen Verlage eine Schrift geschenkt wird, die über „Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft“ unterrichtet und ein überaus anschauliches Bild der wirtschaftlichen Funktionen Triests, seines Hafens, Handels und seiner Schifffahrt entwirft.

Das Buch bietet zunächst einen kurzen Überblick über die Entwicklung, die Triest und sein Verkehr in der Vergangenheit und besonders im neunzehnten Jahrhundert genommen haben, erfolgreich unterstützt durch eine staatliche Verkehrspolitik, die dem Reichshafen die notwendigen Eisenbahnverbindungen gab, seine Hafeneinrichtungen durch großzügige Anlagen verbesserte und seiner Schifffahrt durch mannigfache Maßnahmen zur Förderung des Seeverkehrs und Schiffbaues die Möglichkeit eines sicheren Aufschwunges bot. Die Ziffern der Verkehrsentwicklung Triests zeigen denn auch die Erfolge des planmäßigen Zusammenwirkens aller öffentlichen und privaten Faktoren.

Die Schilderung der wirtschaftlichen Aufgaben Triests geht von der Funktion des Hafenplatzes als Vermittler des Imports und der Lagerhaltung aus, der im Ueberseegeschäft durch Billigkeit der Arbeit, Leichtigkeit der Disposition und Behandlung der Ware berufen ist, als Stapelplatz zu dienen und die Unabhängigkeit des Landes von der ausländischen Vermittlung zu gewährleisten.

Der durch die Schifffahrt hergestellte Zusammenhang zwischen Export und Import weist Triest und seinem Handel nicht minder wichtige Aufgaben in der Förderung der Ausfuhr zu und schafft im Transithandel einen finanzpolitischen und verkehrsverbilligenden Faktor.

In kurzen Strichen wird die Entwicklung der österreichischen Seeschifffahrt von der Gründung des Oesterreichischen Lloyd angefangen bis zu ihrem Aufschwung zu Ende des vorigen Jahrhunderts und zum Beginne des Weltkrieges geschildert, zu welcher Zeit die heimische Handelsmarine bereits ein wichtiger Faktor unseres Wirtschaftslebens geworden war, sowohl im Dienste des Exports wie der wirtschaftlichen Expansion und in ihrer wertvollen industriellen Arbeit eine Voraussetzung des Schiffbaues und seiner industriefördernden Wirkung bildete. So wie in England die Schifffahrt eine der wichtigsten Vermögensquellen war, vermag sie es in kleinerem Maßstab auch bei uns zu sein, sie erhält die Passagegelder unseres Auswärtigerverkehrs und die Frachtgelder unseres Handels der eigenen Volkswirtschaft und stärkt dadurch auch unsere Baluta, sie befruchtet zugleich den österreichischen Bahnverkehr, dient dem Fremdenverkehre und hilft auf alle diese Arten die Zahlungsbilanz des Staates verbessern.

Eine hervorragende Rolle hat der Weg über Triest stets im Orientverkehre gespielt, da er die günstigste Verbindung nach dem Balkan und der Levante nicht nur für Oesterreich-Ungarn, sondern auch für Deutschland und die Schweiz darstellt. Tatsächlich stand der Verkehr Oesterreichs in diesen Relationen neben dem englischen an führender Stelle und wird auch in Zukunft die wertvolle Grundlage bilden, von der aus wir am Weltverkehre mit erneuter Kraft Anteil erlangen werden.

Auch die Schiffsverbindung mit den überseeischen Rohstoffländern und Absatzmärkten wird in ihrer Wichtigkeit für den Handel der Monarchie gewürdigt und die Notwendigkeit seiner Wiederbelebung und Verdichtung sinnfällig dargestellt.

Unter den großen kontinentalen Häfen Europas stand Triest im Jahre 1913 der eingelaufenen Tonnage nach an achter, der Handelsbewegung nach an neunter Stelle, seine Schiffsbewegung überstieg sogar jene von Bremen. Besonders der Import von Kolonialwaren, vor allem Kaffee und Gewürzen, dann Agrumen, Reis, Del, Delisaaten, Baumwolle und Fute, gab der Handelstätigkeit Triests das Gepräge.

Die Publikation beleuchtet sodann die intensiven Maßnahmen Italiens zugunsten von Venedig, das um jeden Preis seine Stellung gegenüber Triest behaupten und verbessern sollte. Gerade diese Bemühungen und ihre unlegbaren Erfolge zeigen, daß Oesterreich sein ganzes wirtschaftliches Schwergewicht einsetzen muß, um seine Pforte zum Weltverkehre freizuhalten und auszugestalten. Die wohlthätige Wirkung hievon kommt auch den Alpen- und Küstenländern zugute, deren wirtschaftliche Gebung und Industrialisierung durch die steigende Bedeutung Triests

angeregt und gefördert wird. Besonders die Verwertung und Ausgestaltung der Wasserkräfte der Alpenländer kann auch den Süden Oesterreichs zu reicheren wirtschaftlichen Schaffen befähigen.

Große Aufgaben werden unserem Hafen und seiner Schifffahrt auch in der Uebergangswirtschaft nach dem Kriege obliegen und in der wiedergekehrten Friedenswirtschaft. Damit Triest diese Aufgaben erfüllen kann, erscheint die prompte Instandsetzung und Ausgestaltung der Verkehrsanlagen und -Mittel, die Stärkung des Seeverkehrs, die Hebung der Industrie und des Eigenhandels Triests und seines Hinterlandes ebenso erforderlich wie die Sicherung der Geltung Oesterreichs an der Adria und der dem Reiche gebührenden selbständigen Stellung auf dem Meere und auf dem Weltmarkt durch bevorzugte Konzentrierung unserer überseeischen Handelsbeziehungen in Triest.

Das interessante Buch schließt mit einer eingehenden Schilderung der hierfür erforderlichen Maßnahmen und Vorkehrungen. Es ist die berechtigte Darlegung der Unentbehrlichkeit Triests, dieser Lunge der österreichischen Volkswirtschaft, für unsere Existenz, für unsere Entwicklung und Wiedererstarkung nach den schweren Zeiten des Krieges.