

28.7. 1916

Oesterreich in der Ostadria.

Für Italien, das in den letzten Friedensjahren in Montenegro wie in Albanien alles ausbot, um dem politischen Einfluß und dem Handel Oesterreich-Ungarns entgegenzutreten, ist die Befestigung von Antivari, Dulcigno und Stutari durch unsere siegreichen Bundesgenossen ein schwerer Schlag. Italien erzielte wohl hier wie dort merklliche Erfolge, vermochte aber der kommerziellen Vorherrschaft Oesterreich-Ungarns keinen wesentlichen Abbruch zu tun. In Antivari sahnte Italien, wie die „N. Fr. Pr.“ schreibt, festen Fuß durch die Gründung der „Compagnia di Antivari“, die den Hafen ausbaute, Lagerhäuser und eine elektrische Beleuchtungsanlage errichtete und auch den gesamten Hafenbetrieb Antivaris übernahm. Im Verkehr des Hafens trachteten die „Puglia“ im Verein mit der „Società di Servizi Marittimi“ dem „Oesterreichischen Lloyd“ und der „Ungaro-Croata“ den Rang abzulaufen, indem sie den Verkehr verdichteten, so zwar, daß Antivari im Jahre 1914 von italienischen Dampfern zehnmal wöchentlich (gegen zwei Lloyd-Dampfer und sechs ungarische Schiffe) angelassen wurde. Trotzdem behielt der Handel Oesterreich-Ungarns in Antivari die Oberhand, da an der Gesamteinfuhr des Hafens im Jahre 1914 mit 275 867 Doppelzentnern Oesterreich mit 24, Ungarn mit 22 und Italien bloß mit 21 % beteiligt war. Oesterreich lieferte nach Antivari vornehmlich Zucker, Kaffee, Reis, Eisen- und Manufakturwaren, Seife, Papier, Zündhölzchen, Glas und Holz; Ungarn importierte Getreide, Mehl, Zucker, Reis, Speck und Bier; Italien brachte Hafer, Mehl, Leigwaren, Eisen, Baumwollwaren, Petroleum und Wein nach Antivari, wo es außer in der Hafengesellschaft und der mit italienischem Kapital gebauten Schmalspurbahn Antivari—Virpazar noch in der eine rege Tätigkeit entfaltenden „Società Commerciale d'Oriente“, die auch in Podgorizza einen Zweigniederlassung unterhält, einen Stützpunkt fand. Auch in Dulcigno blieb der italienische Wettbewerb hinter dem österreichisch-ungarischen zurück. Von der Einfuhr dieses Hafens, die 1914 etwa 3500 Doppelzentner betrug, entfielen mehr als zwei Drittel auf die österreichisch-ungarische Monarchie.

Ähnlich wie in Antivari liegen die Verhältnisse in Stutari, wo sich Italien gleichfalls seit Jahren bemüht, den Handel an sich zu reißen. Am Ein- und Ausfuhrhandel Stutaris, der sich abgesehen von dem Durchfuhrhandel nach Montenegro, im Jahre 1914 mit 7 169 294 Kr. (gegen 7 008 437 Kr. im Jahre 1913) bewertete, war Oesterreich mit 3 089 089, Ungarn mit 306 663 und Italien mit 2 259 554 Kr. beteiligt. Infolge des Kriegsausbruches ist der österreichisch-ungarische Handel mit Stutari im Jahre 1914 um etwa eine halbe Million Kronen zurückgegangen; aber trotzdem konnte Italien bezeichnenderweise seine Ausfuhr nach Stutari bloß um 100 000 Kr. steigern. Die italienische Konkurrenz in Stutari trachtete vornehmlich das Geschäft in den Massenartikeln an sich zu ziehen, und zwar namentlich in Kaffee, Reis, Mehl, Petroleum, Spiritus, Schwaren, Tabak und Baumwollwaren (Garne und Weißware). Doch selbst in diesen Artikeln gelang es, den größten Teil des Absatzes der österreichischen Industrie zu sichern. Noch stärker ist das Übergewicht der Monarchie im Export Stutaris, der sich zu vier Fünfteln nach Triest zu richten pflegt, mit dem der albanische Handel überhaupt seit Jahren durch nationale, in Triest seit lange etablierte Firmen aufs innigste verknüpft ist. Die Ausfuhr Stutaris umfaßt vornehmlich Getreide, Hülsenfrüchte, Tabak, Felle und Häute, Wolle sowie frische und eingesalzene Fische. Auch in dem nicht unbedeutenden Durchfuhrhandel Stutaris von und nach Montenegro steht Oesterreich-Ungarn weitaus an erster Stelle.

Wie im Handel, bemühte sich Italien auch im Schiffahrtsverkehr Stutaris, die österreichische Flagge zu überflügeln. Im Jahre 1913 hatte der Lloyd noch einen wesentlich größeren Umschlag in Stutari, beziehungsweise dem Stutariner Hafen Oboti an der Bojana, als die „Puglia“, die jedoch 1914 infolge des Kriegsausbruches an die erste Stelle rücken konnte. Von den italienischen Plätzen, die sich besonders für die Ausdehnung ihres Verkehrs mit Albanien einsetzten, ist neben Venedig in erster Reihe Bari zu erwähnen. Erwähnung verdient, daß man in Italien auch der telegraphischen Verbindung mit Albanien in den letzten Jahren erhöhte Aufmerksamkeit schenkte. Im Jahre 1913 wurde ein Kabel zwischen Medua (an der Mündung der Bojana) und Brindisi gelegt, so daß Italien zwei Kabellinien (Medua und Balona) nach Albanien besitzt. Nach dem Frieden wird die österreichisch-ungarische Monarchie wohl auch im Schiffahrtsverkehr dieser wichtigen Adria-Häfen die beherrschende Stellung wieder erlangen.