

Wohnungsfrage große Sorgfalt angedeihen läßt. Nur so kann der drohenden Bolschewisierung der afrikanschen Kolonien entgegengearbeitet werden. Welch gewaltige Kapitalien zur Lösung dieser Aufgaben nötig sind, haben die Betrachtungen gezeigt. Daß Belgien nicht halbe Arbeit leisten will, zeigt die Bereitstellung öffentlicher Mittel in so großem Umfang. Es wird sich auch hier zeigen, daß nur eine europäische Zusammenarbeit unter Unterstützung der USA diesen Aufgaben wird gerecht werden können, nur auf diesem Wege kann die europäische Sendung, die unser Erdteil seinem naturgegebenen Rohstoffreservoir gegenüber zu übernehmen hat, gelöst werden.

Die Seehafenpolitik Österreich-Ungarns

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow (Hamburg)

Sieht man von Deutschland ab, so gibt es in ganz Europa kein einziges Land, dessen Seehäfen infolge der Überschneidung ihres nationalen Hinterlandes mit dem Hinterland fremder Seehäfen ernsthaft gefährdet sind.

Vor dem ersten Weltkrieg teilte die Donaumonarchie das Schicksal Deutschlands. Die Bekämpfung des Wettbewerbs fremder Seehäfen stellte die österreichisch-ungarische Seehafentarifpolitik vor überaus schwere Aufgaben. Um Wiederholungen zu vermeiden, sollen die von der Doppelmonarchie angewandten Maßnahmen zur Förderung ihrer Adria Häfen nur an Beispiel Triests zur Darstellung gelangen.

Bis zur Eröffnung des Suez-Kanals im Jahre 1869 lag Triests Hauptbedeutung im Verkehr mit den Ländern des östlichen Mittelmeeres. Seitdem bekamen die großen nordwesteuropäischen Häfen die Konkurrenz Triests auch im Fernen Osten zu spüren. So befindet sich Hamburg in dieser wichtigen Verkehrsrelation Triest gegenüber um 2 225 Seemeilen im Nachteil. Dagegen blieb Hamburg sein Entfernungsvorsprung im Verkehr mit den amerikanischen Atlantikhäfen erhalten. Vergleicht man hier die beiden Häfen miteinander, so ergeben sich zugunsten Hamburgs folgende Entfernungsunterschiede:

New York	1 250 Sm.	Vera Cruz	1 148 Sm.
New Orleans	1 165 "	Santos	320 "
Galveston	1 130 "	Buenos Aires	385 "

Ähnlich liegen die Verhältnisse in allen Relationen östlich von Gibraltar. Triests Lage im Hintergrund eines Sackmeeres und seine Abschnürung vom Westverkehr durch die Apenninen-Halbinsel steht der Entwicklung des Adria Hafens störend im Wege. Hierzu muß allerdings einschränkend bemerkt werden, daß die Länge des Seeweges auf die Frachtenbildung der Seeschifffahrt von verhältnismäßig geringem Einfluß ist. Dagegen ist die Beförderungsdauer im Wettbewerbskampf der Seehäfen um hochwertige und eilbedürftige Güter ein ausschlaggebender Faktor. Insofern verspüren die deutschen Nordseehäfen die Konkurrenz Triests in den Verkehrsrelationen östliches Mittelmeer und Ferner Osten, während umgekehrt Triest Schwierigkeiten hat, im Westwärtsverkehr gegen Hamburg und Bremen aufzukommen.

Wichtiger aber als die Meereslage ist die Hinterlandslage der Seehäfen. Der hinter Triest rasch ansteigende Karst und die sich nördlich dahinter aufbauenden Alpen stellen für den Verkehr zum Hinterland ein ernstes Hindernis dar. Wegen des Fehlens leistungsfähiger Binnenwasserstraßen begann Triests Aufschwung erst, als es 1857 durch die Südbahn die erste Eisenbahnverbindung mit seinem Hinterland erhielt. Obwohl die Semmeringbahn keineswegs die kürzeste Verbindung der Donauländer mit Triest darstellte, nahm Triests Waren- und -abfuhr auf der Bahn eine erfreuliche Entwicklung. Trotzdem forderte man in Triest seit den 70er Jahren eine leistungsfähigere zweite Eisenbahnverbindung, welche nicht nur Triests Stellung im nationalen Hinterland stärken, sondern zugleich dem Adria Hafen auch einen lebhaften Transitverkehr mit Deutschland sichern sollte. Nach jahrzehntelangen Interessentenkämpfen wurde am 4. Juli 1909 die Tauernbahn eröffnet. Bereits vorher war

die Pyrnbahn von Salztal nach Linz fertiggestellt worden, durch welche Böhmen näher an Triest heranrückte.

Durch die Tauernbahn wurden die Entfernungen zwischen Triest und Süddeutschland beträchtlich abgekürzt. So verringerte sich die Entfernung zwischen Triest und München um 106 km, was zur Folge hatte, daß München nunmehr 241 km näher zu Triest als zu Hamburg lag. Während vorher die Entfernungsparität zwischen Triest und Bremen ungefähr zwischen München und Augsburg lag, war sie 1909 bis zur Donau vorgerückt.

Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest brachte für viele Relationen ganz bedeutende Wegkürzungen. Salzburg wurde durch sie um 38%, Villach um 26%, Klagenfurt um 32% und Linz um 24% höher an Triest herangerückt. Für Wien ergab sich nur die geringe Wegkürzung von 34 km.

Seit der Inbetriebnahme der Pyrnbahn fiel Mähren in das kilometrische Vorzugsgebiet Triests. Dagegen blieb der größere Teil des industriereichen Böhmens für Triest unbestrittenes Hinterland. Die Entfernungsgleichheit auf dem Bahnweg zwischen Triest und Hamburg lag ungefähr auf der Linie Furth—Tabor—Iglau—Olmütz. Diese Linie führte dann weiter südlich von Troppau an der schlesisch-österreichischen Grenze entlang. Etwa vier Fünftel von Böhmen und ganz Österreichisch-Schlesien gehörten somit zum kilometrischen Vorzugsgebiet Hamburgs.

Im übrigen respektierte Hamburg auch damals keineswegs die geographische Mitte. Auf dem Elbeweg ging Hamburgs Einflußbereich sehr viel weiter als auf dem direkten Bahnweg. Zu Hamburgs umfangreichem Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz gesellte sich sein gebrochener Verkehr über Laube und die Moldaumschlagplätze. Darüber hinaus glückte es der Sächsischen Staatsbahn, mit Hilfe vorteilhafter Umschlagtarife und der Gebührenpolitik in den von ihr verwalteten Häfen böhmisches Transitgut Dresden und Riesa zu sichern. Betrug der Durchfuhrverkehr der beiden sächsischen Elbehäfen mit Österreich-Ungarn im Durchschnitt der Jahre 1912 und 1913 auch nur 44 600 t, so handelte es sich doch hierbei ausschließlich um den Seehafenverkehr Hamburgs in hochwertigen Außenhandelsgütern mit Nordwestböhmen (Dresden) und Nordostböhmen (Riesa). Schließlich profitierte Hamburg auch bereits vor dem ersten Weltkrieg von den Möglichkeiten des kombinierten Eisenbahn-Donauweges. So hatten die deutschen Eisenbahnverwaltungen bereits vor dem ersten Weltkrieg einen norddeutschen Donaumschlagverkehr über Passau und Regensburg zwischen den deutschen Nordseehäfen und den österreichischen Donaumschlagplätzen eingerichtet.

Hinzu kam die große Anziehungskraft Hamburgs dank seiner Eigenschaft als Welthafen. Triest war nicht nur ein reiner Eisenbahnhafen, sondern verfügte auch über keinen leistungsfähigen Eigenhandel. Wegen ihres dichten, die ganze Welt umspannenden Liniennetzes und der sonstigen Fazilitäten, die Hamburg und Bremen den österreichischen Verladern zur Verfügung stellten, war Triest den beiden deutschen Nordseehäfen gegenüber arg im Nachteil. So griffen Hamburg und Bremen weit nach Niederösterreich hinein, obwohl in dieser Verkehrsrelation Triests kilometrischer Vorsprung auch bereits vor der Eröffnung der Pyrnbahn bedeutend war.

Wenn auch gerade Österreich die handelspolitischen Möglichkeiten der Eisenbahngütertarifpolitik von jeher recht hoch veranschlagt hat, so verfolgte doch die Donaumonarchie mit ihren Seehafentariifen in erster Linie die Aufnahme des Wettbewerbs gegen fremde Seehäfen und fremde Beförderungswege zur Unterstützung der nationalen Seehäfen. Mit Hilfe der sog. „Adriatarife“ sollte nach Möglichkeit der gesamte Gütertausch Österreich-Ungarns mit Übersee den beiden Häfen Triest und Fiume zufallen. Zugleich wurde mit ihnen die Stärkung der nationalen Seehäfen im Transitverkehr mit dem Auslande erstrebt. Triest war besonders im Transitverkehr mit Deutschland interessiert.

Die aktive Seehafentarifpolitik setzte allerdings die weitgehende Verstaatlichung voraus. Hatte in Österreich der Staat bereits 1841 ein umfangreiches Eisenbahnprogramm aufgestellt und wurde der österreichische Staat mit der 1854 eröffneten Semmeringbahn zum Pionier des Gebirgsbahnbaues, so erzwang unmittelbar darauf die katastrophale Entwicklung der österreichischen Staatsfinanzen den Verkauf aller im Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnen. So übernahm 1858 französisches Kapital unter Führung von James Rothschild die Südbahn. 1871 war aber Österreich wieder stark genug, den Eisenbahnbau und die Eisenbahnen wieder in eigene Hand zu übernehmen. Es fielen verschiedene Bahnen an den Staat zurück. In Böhmen und Mähren entfaltete der Staat eine rege Bautätigkeit. Die letzte große Verstaatlichungswelle begann 1906 und dauerte bis 1908. Kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges entfielen vom gesamten österreichischen Bahnnetz (18 859 km) 82,1% auf den Staat.

Nach der Verstaatlichung der großen böhmischen Privatbahngesellschaften begann der Staat in wesentlich stärkerem Grade als vorher, das böhmisch-mährische Industrieviertel durch eisenbahntarifliche Maßnahmen an den nationalen Seehafen Triest zu binden. Wie die Südbahn 1893 das Tarifschema der österreichischen Staatsbahnen übernommen hatte, stellte sich diese große Privatbahngesellschaft schon aus Eigeninteresse bewußt in den Dienst der österreichischen Seehafentarifpolitik.

Die Bildung der Adriatarife lehnte sich an diejenige des österreichisch-ungarischen Levantetarifs an. Dieser durchgehende Eisenbahn-Seefrachttarif gelangte am 1. Februar 1891 in Abwehr des am 15. Juni 1890 eingerichteten deutschen Levanteverkehrs über Hamburg seewärts zur Einführung. Er sollte die machtvolle Stellung des bereits 1836 gegründeten österreichischen Lloyd und damit der Adria Häfen im Verkehr mit den Ländern des östlichen Mittelmeeres erhalten. Der österreich-ungarische Levantetarif bevorzugte bewußt die im eigentlichen Wettbewerbsgebiet Triests befindlichen Industriegebiete. Das geht schon daraus hervor, daß beim Versand der nördlich von Wien gelegenen Eisenbahnstationen neun Seehäfen in Frage kamen, während den Versandplätzen südlich Wiens die direkten Frachtsätze nur beim Export nach drei Seehäfen zugute kamen. Hier interessiert indessen mehr die zweite Form der Begünstigung der dem Wettbewerb der deutschen Nordseehäfen ausgesetzten Industriebezirke. Es ergaben sich nämlich für die südlich Wiens gelegenen Eisenbahnstationen im Widerspruch zu ihrer vorteilhaften Lage zu den Adria Häfen höhere Frachten als für die Industriestandorte nördlich zu Wien. Die Neuausgabe des österreichisch-ungarischen Levantetarifs vom 1. Januar 1892 brachte für die Relationen nördlich von Wien, insbesondere für Nordböhmen, weitere Tarifiermäßigungen.

Auch der Aufbau der österreichischen Seehafenausnahmetarife erfolgte auf der Grundlage der Konkurrenz mit den ausländischen nach und von Österreich führenden Verkehrswegen und Seehäfen. Es bestand im Verkehr mit den adriatischen Häfen ein Tarifregime, das diesen die Aufnahme des Wettbewerbs gegen die deutschen Nordseehäfen gerade im Wettbewerbsgebiet ermöglichte. Das Interesse der österreichischen Eisenbahnen deckte sich mit demjenigen Triests, weil im Fall des seewärtigen Güterverkehrs Österreichs über Hamburg und Bremen nur relativ kurze österreichische Eisenbahnstrecken in Anspruch genommen wurden. Die Adriatarife gewährten je nach der Wettbewerbslage gegenüber den Lokaltarifen Frachtermäßigungen von bis zu 60%.

Die Tarifbildung erfolgte nach Zonen, und zwar völlig regellos und äußerst verwickelt. So führten die österreichischen Staatsbahnen 1910 neue Gütertarife ein, die im Verkehr Triests mit süddeutschen Stationen die Tariflage in durchaus unnatürlicher Weise verschoben, da sich die Ermäßigungen nicht im Rahmen der Verringerung der kilometrischen Entfernungen hielten, sondern zumeist beträchtlich darüber hinausgingen. Hiervon zeugen folgende Beispiele:

Österreichischer Seehafendurchfuhrtarif für Baumwolle nach Süddeutschland

	Entfernungskürzung durch die Tauernbahn	Frachtsatzsenkung
Triest—Wangen	8,6%	43,3%
Triest—Kempten	13,1%	26,4%
Triest—Augsburg	14,4%	21,7%

Sehr große Vorteile gewährte dieser Durchfuhrtarif auch den sächsischen Spinnereien. Da außerdem die süddeutschen Länderbahnen und die Sächsische Staatsbahn keinen Anlaß sahen, aktiv in den Wettbewerb zwischen Triest und den deutschen Seehäfen einzugreifen, blieb der Erfolg dieser Durchfuhrpolitik nicht aus. 1908 — ein Jahr vor der Eröffnung der Tauernbahn — betrug Triests Anteil an der Baumwollversorgung der deutschen Textilindustrie rund 14 500 t. 1913 versandte Triest dagegen trotz aller Abwehrmaßnahmen der preußischen Staatsbahnen auf dem Schienenweg 27 446 t Baumwolle nach Deutschland. Hiervon entfielen auf

Sachsen	13 279 t	Elsaß-Lothringen	2 658 t
Bayern	7 077 t	Schlesien	861 t
Württemberg	2 781 t	Baden	508 t

Die nach Inbetriebnahme der Tauern- und der Pynrbahn neu herausgegebenen Adriatarife brachten auch im Verkehr mit Böhmen, Mähren, Österreichisch-Schlesien und Oberösterreich Frachtsenkungen, die weit über das Maß der durch sie erreichten Wegkürzungen hinausgingen. Dank der Abstimmung der Triester Eisenbahnfrachten auf den Wettbewerb Hamburgs und Bremens stellten sich die Frachtermäßigungen gegenüber den österreichischen Lokaltarifen für das industriereiche Nordböhmen wesentlich höher als für das frachtgünstig zur Adria gelegene Wien. Während sich die südlich von Wien gelegenen Industrie- und Verbrauchsplätze mit Frachtsenkungen bis zu 40% begnügen mußten, gewährten die Adriatarife den böhmischen Versand- und Empfangsstationen südlich der Linie Eger—Prag—Oderberg Ermäßigungen bis zu 50%. Nördlich dieser Linie machten die Frachturnsätze der Adriatarife sogar nur 40% der Beförderungspreise der Lokaltarife aus. Auf diese Weise stellten sich die Triester Frachtsätze im Verkehr mit Bodenbach (Nordböhmen) ebenso hoch wie diejenigen im Verkehr mit dem 300 km näher an Triest liegenden Wien.

Im Interesse Triests wurden auch die seit den 90er Jahren zu beobachtenden Bestrebungen, die Oder und die Donau durch einen Kanal mit der Elbe im böhmisch-mährischen Raum zu verbinden, bewußt hintan gehalten. Nach schweren Kämpfen im Reichsrat wurde allerdings am 11. Juni 1901 das österreichische Wasserstraßengesetz erlassen, welches den Bau von Schifffahrtskanälen zwischen der Donau einerseits und der Oder, der Moldau und der Elbe andererseits vorsah. Nach § 6 dieses Gesetzes sollten die genannten Kanäle spätestens 1904 in Angriff genommen und längstens in 20 Jahren fertiggestellt werden. Es ist auf die Opposition der Schifffahrts- und Hafeninteressenten an der Adria zurückzuführen, daß die in diesem Gesetz vorgesehenen Kanäle nicht gebaut wurden. Man begnügte sich auch keineswegs im bestrittenen Hinterland Triests mit Sonderermäßigungen der Adriatarife, sondern erhöhte gleichzeitig die Frachtsätze des deutsch-österreich-ungarischen Seehafentarif-Verbands durch einseitige Heraufsetzung der österreichischen Frachtanteile. Schließlich schreckte man sogar nicht davor zurück, die Interessen der österreichischen Elbeschiffahrt und der Elbe- und Moldaumschlagplätze gröblich zu verletzen. Von dem rückhaltlosen Einsatz aller Mittel der Eisenbahngütertarifpolitik in dem Kampf gegen Hamburg zeugt nachstehendes Beispiel:

Die österreichischen Staatsbahnen ermäßigen mit Wirkung vom 5. Mai 1910 die Fracht von Triest nach Wien für Palmöl, Palmkernöl und Kokosnußöl auf 218 Pf. je 100 kg. Dagegen erfuhren die direkten Bahnfrachtsätze von den

deutschen Seehäfen nach Wien für diese Artikel eine Erhöhung von 362 auf 412 Pf. je 100 kg. Hamburgs nicht unbeträchtliche Durchfuhr an vegetabilen Ölen nach Österreich erfolgte allerdings vorzugsweise auf dem kombinierten Elbe-Eisenbahnweg über Laube. Um auch den gebrochenen Verkehr unmöglich zu machen, verteuerten die österreichischen Staatsbahnen zugleich die Beförderungskosten von Laube nach den österreichischen Empfangsstationen. So betrug ab 5. Mai 1910 die Fracht Laube—Wien für pflanzliche Öle 209 Pf. je 100 kg statt 159 Pf. Da die Elbeschiffahrt im Bergverkehr Hamburg—Laube eine Kahnfracht von 45 Pf. je 100 kg berechnete, stellte sich einschließlich der Umschlags- und Schleppkahngebühren in Laube der gebrochene Verkehr nunmehr ebenso teuer wie der direkte Eisenbahnweg nach Triest. Dabei ist der Kostenvorsprung, dessen sich Triest dank der noch zu behandelnden Differenzialzölle gegenüber Hamburg erfreute, nicht berücksichtigt.

Die staatliche Förderung der beiden Adria Häfen, deren ausgesprochenes Ziel es war, auch den seewärtigen Handel der von Triest abgelegenen Provinzen von ihren natürlichen Verkehrswegen abzulenken, beschränkte sich keineswegs auf die Anwendung aller Mittel der Eisenbahngütertarifpolitik. Der Österreichische Lloyd, der sich mit seinen Schifffahrtsdiensten nach dem östlichen Mittelmeer, Britisch-Indien und dem Fernen Osten große Verdienste um die Seegeltung der Monarchie erworben hatte, erfreute sich seitens des Staates beträchtlicher Subventionen. Dasselbe galt von der Austro-Americana-Schiffahrts AG., welcher Triest seine beträchtliche Bedeutung im Auswandererverkehr verdankte, und welche regelmäßige Linien nach Nord- und Südamerika unterhielt. Auch die übrigen schwächeren Triester Reedereien wurden vom Staat finanziell unterstützt. Die insgesamt jährlich mehr als 20 Mill. M betragenden Subventionen ermöglichten es den Triester Schifffahrtsgesellschaften, den österreichischen und deutschen Versendern und Empfängern besondere Vorteile zu gewähren. Im ausgehenden Geschäft mit der Levante, Ostindien und dem Fernen Osten lagen die Frachten der österreichischen Reedereien meist nicht unbeträchtlich unter denjenigen der hamburgischen Schifffahrtsgesellschaften. Im heimkehrenden Geschäft waren die Frachtsätze in den Relationen Ostindien und Ferner Osten gleich hoch, doch gewährte der Österreichische Lloyd hier Refaktien. Diese betrug z. B. für Jute 3 sh, für Reis aus Burma 2/6 je t. Da bei ihren Diensten der Seeweg nach der Nordsee weiter als nach der Adria war, schloß die Austro-Americana mit der deutschen Großschiffahrt ein Abkommen, nach welchem die Seefrachten im ausgehenden Verkehr für alle Partner bei Dampfern derselben Qualität gleich hoch sein sollten. Dennoch gewährte auch die Austro-Americana geheime Rückgaben. Die Italiener haben nach dem ersten Weltkrieg im Interesse Triests die österreichische Schifffahrtspolitik verstärkt fortgesetzt und auch auf eisenbahntarifarischem Gebiet und in bezug auf die Hafen- und Lagerhaus-Gebührenpolitik sehr vieles von der „Wiener Schule“ übernommen.

1719 hatte Karl VI. Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt. 1891 verlor Triest sein Freihafenprivileg, doch wurde als Ersatz hierfür die Einrichtung von Freihafen zonen geschaffen. Die Regierung förderte den Schiffbau durch umfangreiche Subventionen. Reiche Mittel des Staates ließen in Triest eine bedeutsame Seehafenindustrie entstehen, die den See- und Landverkehr des Hafens sehr befruchtete. Es ist allein der Staat gewesen, dem Triest seine Entwicklung zu einem modernen Hafen verdankte.

Da Hamburg aus alter Tradition im überseeischen Außenhandel der Monarchie immer noch an erster Stelle stand, entschloß sich die österreich-ungarische Regierung 1882 zur Einführung von Differenzialzöllen für eine Reihe von Einfuhr güttern zugunsten der Adria Häfen. Durch sie wurde die Seezufuhr über

Triest und Fiume gegenüber der Landzufuhr begünstigt¹⁾. Insbesondere wurden die Zölle für gewisse über Triest und Fiume eingehende Kolonialwaren um 10 bis 20% gegenüber dem allgemeinen Zoll ermäßigt, um den Kolonialwarenhandel dieser Seestädte gegenüber Hamburg und Bremen zu begünstigen. Die Zollermäßigungen, die die Differenzialzölle den Adria Häfen gewährten, betragen für Kaffee 6 M, für Kakao 8 M und für Tee 20 M je 100 kg. Bei Reis und vegetabilen Ölen war die Spanne zwischen den See- und Landzöllen wesentlich größer als bei den Kolonialwaren. So betragen die Zölle für Reis

bei Eingang seewärts	75 Pf. je 100 kg
bei Eingang landwärts	150 Pf. je 100 kg

Die Differenzialzölle erwiesen sich als sehr viel schlagkräftiger als die Seehafeneinfuhrtarife. Hamburgs Versand an Kaffee, Kakao und Tee nach Österreich auf der Bahn und der Elbe schrumpfte zusehends zusammen, da sein Vorsprung bei den Beförderungskosten selbst im Verkehr mit Böhmen durch die große Differenz zwischen den See- und Landzöllen völlig verloren ging. Um nicht aus dem Geschäft mit der Donaumonarchie verdrängt zu werden, waren die hamburgischen Importeure gezwungen, die Versorgung Österreich-Ungarns mit Kaffee, Kakao und Tee über Triest und Fiume vorzunehmen, wo sie zu diesem Zweck beträchtliche Lager einrichteten.

Wenn auch durch Vermittlung hamburgischer Einfuhrhäuser umfangreiche Verschiffungen von Übersee nach Triest erfolgten, so verkauften diese doch auch Kolonialwaren ab Lager Hamburg nach Triest. 1913 bezog Österreich-Ungarn 5 331 t Kakao über Triest. Im gleichen Jahre betrug Hamburgs seewärtiger Kakaoversand nach Triest 2 130 t. Außerdem empfing Triest auf dem Seeweg von Hamburg 6 755 t Kaffee, 261 t Tee und 227 t Gewürze. Dagegen belief sich 1913 Hamburgs landwärtiger Versand an Kaffee, Kakao und Tee nach Österreich-Ungarn wegen der Seevorzugszölle nur auf 1 389 t.

Wie geschickt die Eisenbahnverwaltung und die für die Handelspolitik verantwortlichen Stellen in Österreich zusammen arbeiteten, soll am folgenden Beispiel nachgewiesen werden.

1910 wurde unter deutscher Kapitalbeteiligung in Oderberg eine Reichsschäl- mühle errichtet. Wegen der peripheren Lage der Mühle, die noch dazu auf dem kombinierten Oder-Bahnweg über Cosel von Stettin aus vorteilhaft mit Rohreis hätte beliefert werden können, reichte der Differenzialzoll nicht aus, um die neuen Transporte zu sichern. Bei unveränderten Sätzen des Adriatarifs hätten die Triester Versandkosten für Rohreis nach Oderberg einschließlich Seezoll

¹⁾ Die unterschiedliche Zollbehandlung von Waren auf dem Transportwege war nicht auf Österreich-Ungarn beschränkt. Frankreich berechnete seit 1816 die surtaxe d'entrepôt für Erzeugnisse außereuropäischer Herkunft, die aus einem anderen als dem Ursprungsland zur Einfuhr gelangen. Diese Zuschläge zum allgemeinen Zoll zielten auf eine Begünstigung der nationalen Seehäfen gegenüber ausländischen ab, die als Niederlage dienen. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika erhoben nach dem Zollgesetz von 1897 für gewisse indirekte Einfuhren einen Zollzuschlag von 10%. Nach dem ersten Weltkrieg verzichteten indessen die USA auf die Bekämpfung der amerikanischen Durchfuhr über kanadische Häfen mit Hilfe der differenziellen Zollbehandlung. Dagegen erhebt Kanada seit 1907 zwecks Bekämpfung des amerikanischen Seetransits mit Kanada zugunsten seiner Häfen Zollzuschläge, deren Anwendung erst 1935 auf den Verkehr mit den Ländern des britischen Imperiums beschränkt wurde. Polen, das die Lehre der „Wiener Schule“ mit besonderem Eifer vertritt, führte im Interesse Gdängens Begünstigungszölle ein, die der Wareneinfuhr zur See gegenüber jener zu Lande gewährt werden. Frankreich hielt auch nach dem ersten Weltkrieg an den surtaxen d'entrepôt fest. Hierdurch wurde die Belieferung der elsässischen Textilindustrie mit Baumwolle über Bremen durch die Belastung jeder Sendung mit dem Zwischenlagerungszuschlag praktisch unmöglich gemacht. Auch Hamburgs Einfuhrhandel litt schwer hierunter. In dem zwischen Frankreich und Belgien abgeschlossenen Handelsabkommen vom 18. April 1921 verzichtete Frankreich für belgische Häfen auf die Berechnung der surtaxes d'entrepôt, knüpfte aber hieran die Bedingung, daß die französischen Märkte in Le Havre für Baumwolle, Kaffee und Kakao hierdurch nicht geschädigt wurden. Gleich gerichtete Verhandlungen mit Holland, welche mit allem Nachdruck des Verzichts auf die Erhebung der Zwischenlagerungszuschläge für Rotterdam erstrebten, führten zu keinem Erfolg.

3.20 M betragen. Dagegen wären im Fall des Bezuges über Stettin inkl. Landzoll an Beförderungskosten nur 2.78 M je 100 kg entstanden. Unter diesen Umständen wurde 1911 die direkte Bahnfracht Triest—Oderberg um 49 Pf. je 100 kg ermäßigt. Im Fall der Auflieferung von mindestens 10 000 t Reis erfuhr die Fracht eine weitere Senkung um 14 Pf. Da außerdem die Seefracht Burma—Triest sich um 25 Pf. je 100 kg niedriger als diejenige Burma—Hamburg stellte, fielen die Transporte Triest zu. Um der Oderberger Mühle ein umfangreiches Exportgeschäft nach Deutschland zu ermöglichen, wurde den österreichischen Mühlen seitens der österreichischen Zollverwaltung bei der Festsetzung der Zollrückvergütung ein Mahlverlust von 30% zugebilligt, der in Wirklichkeit nur 18% ausmachte. Auf diese Weise erzielten die österreichischen Schäl- mühlen beim Export nach Deutschland einen Extraprofit von 9 Pf. je 100 kg.

Triest und Fiume verdankten ihren bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges unaufhaltsamen Aufstieg in erster Linie der staatlichen Seehafenpolitik. Seit der Eröffnung der Bahn von Wien nach Triest über den Semmering stieg der Warenverkehr mit der Bahn von und nach Triest im Durchschnitt der Jahre 1857/59 bis 1900/09 in der Zufuhr (Einfuhr) auf das 12fache, in der Abfuhr (Ausfuhr) auf das 13½fache, obwohl inzwischen der Außenhandel Ungarns weitgehend über Fiume gelenkt worden war. Hamburgs und Triests seewärtiger Güterverkehr zeigten von 1908 bis 1913 die gleiche Wachstumsquote. Dennoch war Triest mit einer Warenbewegung zur See von 3 449 729 t im Jahre 1913, verglichen mit den großen nordwesteuropäischen Seehäfen, nur ein recht unbedeutender Hafen. So betrug Hamburgs seewärtiger Güterverkehr im letzten Jahre vor Ausbruch des ersten Weltkrieges 25 457 910 t und war damit 7,4 mal so groß wie derjenige Triests. Gegenüber den natürlichen Vorzügen Hamburgs und der Rheinmündungshäfen, deren dichtbevölkertes, industriereiches, ebenes Hinterland durch große Ströme aufgeschlossen wird, konnte Triest, das von seinem nicht allzu bedeutenden Hinterland durch Gebirge abgeschnitten ist, nicht aufkommen. Hieran vermochten weder die Adriatarife noch die Differenzialzölle viel zu ändern.

Der Entwicklung Triests waren natürliche Grenzen gesetzt. Da die industriereichsten Gebiete der Monarchie zum Einflußbereich der deutschen Seehäfen zählten, bemühte sich der Adria- hafen um ein umfangreiches Transitgeschäft. Größere Betätigungsmöglichkeiten auf dem Gebiete der Landdurchfuhr fand Triest indessen allein in Deutschland und Italien. Von Triests gesamtem Hinterlandsverkehr entfielen 1913 auf

Osterreich-Ungarn	89,3%
Deutschland	6,5%
Italien	3,2%
Schweiz	0,5%
übrige Länder	0,5%

Triests Eisenbahnverkehr mit Deutschland stieg von 129 000 t im Jahre 1908 auf 175 000 t im Jahre 1913. Hiervon entfielen 122 269 t auf den Versand nach Deutschland und 52 769 t auf die deutsche Ausfuhr. Bei den Einfuhrgütern handelte es sich vorzugsweise um Erzeugnisse der Länder des östlichen Mittelmeeres. Genannt seien Obst und Früchte (30 239 t), Baumwolle aus Ägypten, der Levante und Ostindien (27 446 t), Orienttabak (13 231 t) und ägyptische Zwiebeln (11 399 t). Bei den deutschen, vorzugsweise für die Mittelmeerländer bestimmten Ausfuhr- gütern standen an der Spitze: Erzeugnisse der Textilindustrie (7 080 t), Bier (6 811 t), Maschinen 5 198 t, Eisenwaren (4 103 t), Papier (2 967 t), Glaswaren (1 420 t) und Porzellanwaren (1 093 t).

Triests Durchfuhr auf dem Landweg stellte sich 1913 auf 290 190 t. Hierzu kam der Seeumschlag mit 187 368 t. Insgesamt betrug somit Triests Transitverkehr in diesem Jahre 477 558 t. Demgegenüber wies Hamburg mit etwa 3 850 000 t

eine Durchfuhr auf dem Bahn-, Fluß- und Seeweg auf, welche achtmal so groß wie diejenige Triests war. Bremen hatte damals im Transitgeschäft etwa die gleiche Bedeutung wie Triest.

Der Transitverkehr bedeutete indessen keinen Ausgleich für den Güterausfall, welcher Triest durch die erfolgreiche Betätigung der deutschen Seehäfen in seinem nationalen Hinterland entstanden war. 1913 erreichte die gesamte Durchfuhr Triests nur 26,5% des Güterverkehrs der deutschen Seehäfen mit Österreich-Ungarn. Man darf indessen nicht übersehen, daß ohne die Hilfsstellung des Staates der Anteil der deutschen Seehäfen am Seehafenverkehr der Donaumonarchie noch wesentlich größer gewesen wäre.

Der Anteil der Adriaahäfen am nationalen Außenhandel im Jahre 1913 läßt sich einwandfrei mit Hilfe der 1915 in Wien veröffentlichten amtlichen „Statistik des auswärtigen Handels des Vertragszollgebiets der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1913“, IV. Band, „Hauptergebnisse, Hafenverkehr“ ermitteln. Nach zeitraubender Verarbeitung der hier enthaltenen Unterlagen bringen wir als erstes die nachstehende Übersicht:

Der Anteil Triests und Fiumes an der Versorgung Österreich-Ungarns mit wichtigen überseeischen Rohstoffen und Genußmitteln im Jahre 1913.

1. Gewürze	97,7%	11. Gerbstoffe u. -auszüge	44,6%
2. Kaffee	97,4%	12. Olsaaten	41,2%
3. Tee	91,1%	13. Wolle	34,0%
4. Jute	85,5%	14. Baumwolle	30,5%
5. Kakao	82,2%	15. sonstige Spinnstoffe	24,9%
6. Reis	81,2%	16. Harze	22,6%
7. Kupfer	51,9%	17. außereuropäisches Holz	20,3%
8. Phosphate	50,5%	18. Chilesalpeter	8,1%
9. Tabak	46,7%	19. Blei	5,4%
10. Hanf, Flachs	46,3%	20. Kautschuk	3,1%

Triest verdankte seine monopolartige Stellung beim Versand von Kolonialwaren nach Österreich-Ungarn allein den Seevorzugsquellen. Dasselbe gilt von der Reiseinfuhr der Doppelmonarchie über Fiume und Triest. Im Jutegeschäft kamen den beiden Adriaahäfen die geheimen Frachtrückgaben des hoch subventionierten Österreichischen Lloyd zugute. Dort aber, wo der Staat den nationalen Seehäfen lediglich Seehafeneinfuhrtarife zur Verfügung stellte, nahmen Hamburg und Bremen in der Versorgung Österreich-Ungarns mit überseeischen Einfuhrgütern durchweg den ersten Platz ein.

Es folgt als zweite Übersicht:

Der Anteil der Adriaahäfen und der deutschen Seehäfen am Außenhandel Österreich-Ungarns im Jahr 1913.

	Österreich-Ungarns Einfuhr	Österreich-Ungarns Ausfuhr	insgesamt
1. Adriaahäfen	2 713 840 t	2 659 882 t	5 373 722 t
hiervon:			
Triest	1 490 463 t	806 987 t	2 297 450 t
Fiume	705 653 t	860 251 t	1 565 904 t
2. deutsche Seehäfen	1 803 620 t	967 046 t	2 770 666 t
hiervon			
Hamburg	802 063 t	880 132 t	1 682 195 t
Bremen	127 861 t	29 847 t	157 708 t
Stettin	ca. 860 000 t	ca. 40 000 t	ca. 900 000 t

Trotz ihres umfangreichen Güterverkehrs hatten die kleineren Adriaahäfen für

den auswärtigen Handel Österreich-Ungarns doch nur lokale Bedeutung. Bei der Einfuhr handelte es sich überwiegend um Kohlen (371 837 t), und zwar für den Bedarf der Kriegsmarine in Pola. Von ihren Ausfuhr Gütern seien Holz (279 112 t), Braunkohlen (68 395 t) und Zement (36 443 t) genannt.

Ungarn hatte Fiume zu seinem nationalen Seehafen gemacht. 1912 entfielen vom Hinterlandverkehr Fiumes auf

Ungarn	77,2%
Österreich	18,8%
Bosnien	2,8%

Für den Transitverkehr hatte Fiume keine nennenswerte Bedeutung.

1913 entfielen auf Zucker (387 147 t) und Holz (250 681 t) fast $\frac{3}{4}$ der Ausfuhr der Doppelmonarchie (vorzugsweise derjenigen Ungarns) über Fiume. Als wichtiges Ausfuhrgut Fiumes sei noch Magnesit (55 337 t) genannt.

Im Versand Fiumes nach Österreich-Ungarn standen Kohlen (177 515 t), Reis (127 365 t) und Phosphate (94 912 t) an der Spitze. Im weiten Abstand folgten Mais (55 158 t), Olsaaten (22 815 t), Jute (17 685 t), Schwefelkies (13 647 t), Gerbstoffe und dessen Auszüge (13 077 t), Asphalt (11 402 t) sowie Baumwolle (10 400 t). Auch für Triest war die Kohle mit 487 030 t das wichtigste Versandgut nach Österreich-Ungarn. Da die günstig zu Hamburg und Stettin gelegenen Teile des Landes sehr viel Steinkohlen und Braunkohlen erzeugen, stand ihre Beteiligung an der österreichischen Kohleneinfuhr außerhalb der Diskussion. Triests Anteil an der Versorgung der Donaumonarchie mit Eisen- und Manganerz betrug 226 336 t. Die folgende Übersicht zeigt die Bedeutung Triests für die Einfuhr Österreich-Ungarns an mittel- und hochwertigen Rohstoffen und Genußmitteln im Jahre 1913:

Südfrüchte	86 174 t	Gerbstoffe u. -auszüge	16 172 t
Baumwolle	68 262 t	Harze	14 190 t
Reis	62 246 t	Kupfer	13 647 t
Kaffee	54 618 t	Wolle	8 832 t
Jute	34 365 t	Tabak	7 065 t
Häute und Felle	18 030 t	Obst	6 181 t
		Kakao	5 331 t

Schließlich versandte Triest 74 381 t Olsaaten, 52 358 t Mais, 30 595 t Schwefelkies und -abbrände, 29 030 t Kleie und 12 661 t Phosphate nach Österreich-Ungarn.

Aus Österreich-Ungarn gelangten über Triest u. a. zur Ausfuhr:

Zucker	235 492 t	Glas	22 136 t
Holz	156 442 t	Textilerzeugnisse	21 131 t
Magnesit	99 506 t	Walzeisen	17 237 t
Eisenwaren	55 508 t	Holzwaren	9 204 t
Papier	49 641 t	Bier	8 148 t
Malz	31 587 t	Roheisen	6 151 t
Zement	23 181 t	Tonwaren	5 034 t

Wir wenden uns nunmehr den deutschen Seehäfen zu. Bremen und Stettin spielten nur beim Versand nach Österreich-Ungarn eine beachtliche Rolle. Außerdem stand im Mittelpunkt ihrer Durchfuhr mit der Doppelmonarchie nur ein einziges Gut. So entfielen 1913 vom Versand Bremens nach Österreich-Ungarn 87,3% auf Baumwolle und von demjenigen Stettins 93% auf Eisenerz. Dagegen verteilte sich Hamburgs Transitverkehr mit Österreich-Ungarn auf eine Vielzahl überseeischer Einfuhrgüter. Zugleich war Hamburg mit einem Anteil von 91% der eigentliche Träger der Ausfuhr Österreich-Ungarns über deutsche Seehäfen. Wie bedeutungsvoll die Donaumonarchie vor dem ersten Weltkrieg für das

Transitgeschäft der deutschen Seehäfen war, beleuchten die nachstehenden Zahlen. Es betrug der Anteil Österreich-Ungarns an der gesamten Durchfuhr

Hamburgs	43,7%
Bremens	31,5%
Stettins	90,0%

Von Bremens Baumwollversand nach dem Ausland entfielen 1913 43,8% auf Österreich-Ungarn. Es folgte Rußland mit einer Quote von 30,9%.

Dank seiner kilometrischen Vorzugslage, mehr noch wegen der Möglichkeiten des gebrochenen Verkehrs über den Oderumschlagplatz Cosel, versorgte in erster Linie Stettin das Industrierevier Mährisch-Ostrau mit skandinavischen Eisenerzen. Auf dem Elbeweg gelangten im letzten Jahre vor dem ersten Weltkrieg 58 887 t Schwefelkies, 14 334 t Manganerz und 3 788 t Eisenerz nach Österreich-Ungarn. Von der seewärtigen Einfuhr der Donaumonarchie an Alteisen, Eisen- und Manganerzen sowie Schwefelkies und -abbränden entfielen 1913 ein Viertel (292 773 t) auf die Adriahäfen und drei Viertel (880 000 t) auf die deutschen Seehäfen, davon auf Stettin allein etwa 800 000 t.

Es folgt eine Übersicht über:

Die Beteiligung der Adriahäfen und der deutschen Seehäfen an der Versorgung Österreich-Ungarns mit wichtigen Einfuhrgütern 1913.

	Adriahäfen	deutsche Seehäfen
Baumwolle	68 262 t	134 999 t
Schafwolle	8 950 t	6 764 t
Flachs, Hanf, Werg	2 581 t	2 076 t
Jute	52 050 t	9 034 t
Kaffee, Kakao, Tee	65 042 t	10 854 t
Tabak	10 210 t	5 245 t
Reis	189 746 t	20 043 t
Obst und Früchte	101 656 t	3 538 t
Fische	2 888 t	28 606 t
Gerbstoffe und -auszüge	29 749 t	34 231 t
Häute und Felle	19 709 t	11 263 t
Mais	109 665 t	24 502 t
Olsaaten	97 206 t	105 882 t
Ole und Fette	14 343 t	50 394 t
Kleie und Olkuchen	45 104 t	15 328 t
überseeisches Holz	8 188 t	20 468 t
Mineralöl	11 774 t	11 969 t
Chilesalpeter	7 537 t	78 504 t
Phosphate	107 573 t	64 982 t
Erze aus Buntmetallen	8 359 t	22 315 t
Roheisen	5 640 t	51 858 t
Walzeisen	9 550 t	7 419 t
Maschinen	12 261 t	23 234 t
Eisenwaren	1 542 t	1 195 t
NE-Metalle	22 918 t	6 264 t
insgesamt	1 012 530 t	750 965 t

Wegen der Mängel der deutschen Güterbewegungsstatistik ist es leider unmöglich, Hamburgs damalige Bedeutung für die seewärtige Ausfuhr Österreich-Ungarns an Textilwaren und anderen hochwertigen Gütern nachzuweisen. Ähnlich liegt es bei der Versorgung Österreich-Ungarns mit hochwertigen Einfuhrgütern. Es sei nur vermerkt, daß vor dem ersten Weltkrieg die seewärtige Einfuhr der Donaumonarchie an Harzen zu 75% und an Kautschuk zu 95% über Hamburg erfolgte.

Die nachstehende Übersicht unterrichtet über den

Anteil der Adriahäfen und der deutschen Seehäfen an wichtigen Ausfuhrsgütern Österreich-Ungarns im Jahre 1913.

	Adriahäfen	deutsche Seehäfen
Zucker	622 639 t	368 241 t
Getreide	13 417 t	42 925 t
Malz	35 725 t	41 971 t
Hülsenfrüchte	22 916 t	6 196 t
Mehl	13 595 t	147 t
Braunkohlen	68 945 t	105 568 t
Mineralöl	6 009 t	103 182 t
Zellulose	29 913 t	4 167 t
Papier, Pappe	53 970 t	9 022 t
Glas und Glaswaren	23 351 t	34 311 t
Tonwaren	8 074 t	10 304 t
Zement	60 391 t	—
Roheisen	6 242 t	—
Walzeisen	17 717 t	5 530 t
Maschinen	2 487 t	1 313 t
Eisenwaren	60 267 t	11 010 t
NE-Metallwaren	5 501 t	5 456 t
Bier	9 276 t	30 349 t
insgesamt:	1 060 435 t	779 692 t

1913 betrug Triests Hinterlandverkehr mit Böhmen, Mähren und Österreichisch-Schlesien 593 420 t. Demgegenüber erzielte Hamburg im gleichen Jahre auf der Elbe einen Güterverkehr mit Böhmen von 1 460 095 t. Hierzu kam noch ein Bahnverkehr mit Böhmen von 89 718 t. Wenn auch ein Teil des hamburgischen Empfangs und Versands auf der Elbe mit Böhmen sonstigen österreichischen Verkehr mit einschloß, so beweisen doch die vorstehenden Zahlen eindeutig, daß die Adriatarife und die Seeverzugszölle völlig außerstande waren, Hamburg aus Böhmen zu verdrängen. Angesichts des gewaltigen Vorsprungs, den Hamburg gegenüber Triest dadurch hat, daß es elbeaufwärts und durch den Übergang in die Moldau über eine Binnenwasserstraße von 970 km landeinwärts bis in das Herz Böhmens verfügt, waren der österreichischen Seehafenpolitik natürliche Grenzen gesetzt.

Der Anteil Böhmens am österreichischen Hinterlandverkehr Triests betrug 1913 mit 312 341 t nur 14,5%. Hamburgs Seehafenverkehr mit Böhmen übertraf denjenigen Triests um ein Mehrfaches. In den nördlichen und mittleren industriereichen Teilen Böhmens bestand schon wegen der niedrigen Wasserfrachten auf der Elbe für Triest trotz aller Hilfsstellung des Staates keine Möglichkeit, den Warenverkehr von Hamburg abzulenken. „Gerade für den industriellen Teil von Böhmen ist nicht Triest, sondern Hamburg der naturgegebene Hafen. Fast der ganze böhmische Exportverkehr geht auf der Elbe via Hamburg in die Konsumländer, und denselben Weg nehmen Getreide, Obst, Glaswaren, Gablonzer Artikel, Steine und vor allem Holz und Braunkohlen“¹⁾.

Österreich-Ungarn hatte in bezug auf die Seehäfen die gleichen Sorgen wie Deutschland. Wie die deutsche Seehafentarifpolitik nicht imstande war das riesige Durchfuhrgeschäft der Rheinmündungshäfen zu unterbinden, mußte man sich in Wien damit abfinden, daß große Teile Böhmens, Schlesiens, Mährens und

¹⁾ Franz Heiderich, „Triest und die Tauernbahn“ Meereskunde, Heft 9, Berlin 1912, Seite 20.

Niederösterreichs nach Hamburg bzw. Bremen gravitierten. Ebenso sehr wie der Fortfall der Seehafentarife die völlige Abschnürung der deutschen Nordseehäfen vom Verkehr mit West- und Südwestdeutschland zur Folge gehabt hätte, wäre Triest ohne die Adriatarife und die Differenzialzölle ohne jeden Anteil am seewärtigen Güterverkehr mit den industriereichen Randgebieten seines nationalen Hinterlandes geblieben. Der Ausschluß vom Wettbewerbsgebiet hätte die deutschen Nordseehäfen und die Adria Häfen lebensunfähig gemacht. Die Seehafentarife sicherten Hamburg, Bremen, Triest und Fiume eine angemessene Betätigung in den Teilen ihres Hinterlandes, die dem Wettbewerb ausländischer Seehäfen ausgesetzt waren. Deutschland und Österreich-Ungarn waren praktisch die einzigen Länder in Europa, deren Seehäfen zu wichtigen Teilen des nationalen Hinterlandes ungünstiger lagen als bestimmte ausländische Seehäfen. Dieser Nachteil wurde dadurch unerträglich, daß die fremden Seehäfen sich im Verkehr mit dem Wettbewerbsgebiet auf leistungsfähige Ströme stützten, wodurch es ihnen möglich wurde, ihren Einflußbereich weit über ihr kilometrisches Vorzugsgebiet hinaus zu vergrößern. Weder in Deutschland noch in Österreich dachte man daran, die fremden Seehäfen aus dem nationalen Hinterland ihrer Seehäfen zu verdrängen. Hierzu wäre auch die Seehafentarifpolitik der Eisenbahnen gar nicht in der Lage gewesen. Es war vielmehr die Aufgabe der Eisenbahnen, eine allen Partnern gerecht werdende Verkehrsteilung herbeizuführen. Man fand sich in beiden Ländern damit ab, daß die ausländischen Seehäfen im Wettbewerbsgebiet mehr Verkehr als die nationalen Seehäfen erzielten. Dagegen wurde mit Hilfe der Seehafentarife der Eisenbahn erreicht, daß der höherwertigere Güterverkehr wenigstens teilweise den eigenen Seehäfen gesichert wurde. Indessen könnte und sollte auch im Verkehr der mittel- und hochwertigen Außenhandels Güter das Übergewicht der ausländischen Seehäfen und Beförderungswege nicht beseitigt werden.

Für Österreich kam als erschwerender Umstand hinzu, daß Triest wegen des Fehlens leistungsfähiger, tief in das Hinterland führender Wasserstraßen keine Aussicht hatte, sich jemals zu einem Welthafen zu entwickeln. Die Adria Häfen waren auch in bezug auf Fazilitäten den deutschen Nordseehäfen hoffnungslos unterlegen, Bremens Baumwollimporteure und Hamburgs vielseitiger Eigenhandel waren in der Lage, bis zum Brenner in das „natürliche“ Hinterland Triests vorzustoßen. Aus diesem Grunde setzte man in Wien neben den Adriatarifen die Differenzialzölle in den Dienst der nationalen Seehafenpolitik.

Die Siegermächte haben nach dem ersten Weltkrieg die Adria Häfen und die deutschen Seehäfen in den Friedensverträgen sehr ungleich behandelt.

In der klaren Erkenntnis, daß nach der Auflösung der Donaumonarchie Triest praktisch über keinerlei nationales Hinterland mehr verfügte und dem Wettbewerb der deutschen Seehäfen erliegen mußte, wurde das neue Österreich durch Artikel 312 des Vertrages von St. Germain verpflichtet, das Tarifregime, welches vor dem Kriege für den Verkehr mit den adriatischen Häfen aus dem Gesichtspunkt ihrer Konkurrenz mit den deutschen Nordseehäfen bestand, unverändert beizubehalten. Im Südbahnabkommen vom 29. März 1923 bestätigte Österreich, daß während des Bestehens der nunmehr „Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft“ (vormals „Südbahngesellschaft“) firmierenden Bahn, d. h. bis zum Jahre 1968, diese Verpflichtung keinerlei Veränderung erfahren sollte. Auch den neuen tschechoslowakisch-adriatischen Gütertarifen wurde der 1916 in Geltung gestandene adriatische Gütertarif mit seinen bis zu 60% betragenden Frachtermäßigungen zugrunde gelegt, obwohl der Friedensvertrag von Sevres, welcher Ungarn, die Tschechoslowakei, Polen und Jugoslawien verpflichten sollte, hinsichtlich des adriatischen Seehafenverkehrs ähnliche Bindungen wie Österreich einzugehen, niemals ratifiziert worden ist. Den Italienern gelang es jedenfalls durch Staatsverträge mit den Nachfolgestaaten sich die gleichen tarifa-

rischen Vorteile zu sichern, deren sich Triest vorher seitens der Doppelmonarchie erfreut hatte.

Die gleiche Einsicht ließen die Alliierten Deutschland gegenüber vermessen. Obwohl sich die österreich-ungarische und die deutsche Seehafentarifpolitik in keiner Hinsicht voneinander unterschieden hatten, bestimmte Artikel 325 des Versailler Friedensvertrages, daß die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte alle Vergünstigungen an Vorzugstarifen genossen, welche auf den deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen zugunsten der deutschen Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht gewährt wurden. Erst am 10. Januar 1925 erhielt Deutschland, was die Seehafentarifpolitik anbelangt, seine volle Freiheit wieder.