

OESTERREICHS

MARITIME ENTWICKLUNG

UND

DIE HEBUNG VON TRIEST.



OESTERREICHS

MARITIME ENTWICKLUNG

UND

DIE HEBUNG VON TRIEST.

EINE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE STUDIE

VON

DR. F. X. VON NEUMANN-SPALLART

K. K. HOFRATH UND O. Ö. PROFESSOR.

STUTT GART.

VERLAG VON JULIUS MAIER.

1882.

SEINEM HOCHVEREHRTEN GÖNNER

SR EXCELLENZ DEM HERRN

DR SISINIO FREIHERRN VON PRETIS-CAGNODO

K. K. WIRKLICHEM GEHEIMEN RATH, STATTHALTER IM KÜSTENLANDE,
GROSSKREUZ DES K. K. OESTERR. LEOPOLDS- UND DES ORDENS DER
EISERNEN KRONE, GROSSKREUZ UND COMMANDEUR H. AUSLÄND. ORDEN
ETC. ETC.

EHRFURCHTSVOLL GEWIDMET

VOM

VERFASSER.

V o r w o r t.

Im Spätherbst des abgelaufenen Jahres führte mich eine italienische Reise nach Triest. Die seit Jahrzehnten niemals ganz verstummten Klagen über die rückläufige Bewegung unseres Emporiums an der Adria waren wieder besonders laut geworden; und sie erweckten in mir, wie in jedem Oesterreicher, dem das materielle Gedeihen seines Vaterlandes am Herzen liegt, das tiefste Bedauern darüber, dass mit den günstigsten Naturanlagen und wirthschaftlichen Vorbedingungen so wenig äussere Erfolge erzielt werden.

Unter der mächtigen Aegide Seiner Excellenz des Statthalters Freiherrn von Pretis-Cagnodo und im Verkehr mit erfahrenen Persönlichkeiten, gelang es mir, in kurzer Zeit einen tieferen Einblick in die actuellen Zustände von Triest und in deren Ursachen zu gewinnen als bei emsigstem theoretischen Studium jemals möglich gewesen wäre. Die eigenen Wahrnehmungen leiteten mich zu einer unbefangeneren Kritik der Sachlage und erleichterten das Verständniss der seit zwanzig Jahren über diese Fragen publicirten Schriften. Die werthvollen statistischen Quellenwerke der Triester Handels- und Gewerbekammer und der Börsendeputation, sowie einige handschriftliche oder als Manuscript gedruckte Abhandlungen, ergänzten das Gesamtbild und so hielt ich mich berechtigt, auch meine Ansichten über die Sachlage auszusprechen.

Dies versuchte ich zunächst in einem am 18. November 1881 im niederösterreichischen Gewerbevereine in Wien abgehaltenen, durch Kartogramme illustrirten Vortrag, welchem Seine Exc. Herr Baron Pretis-Cagnodo, einflussreiche Mitglieder beider Häuser des Reichsrathes und leitende Persönlichkeiten des Handels-Ministeriums beiwohnten. Die Zustimmung, welche die damals von mir geäusserten Ansichten von Seiten der Zuhörer fand, ermuthigte mich zu weiterer publicistischer Vertretung derselben, ohne irgend einen Widerspruch zu finden.

Ein äusserer Anlass zu dieser Schrift liegt selbstverständlich in dem Jubiläum der fünfhundertjährigen Verbindung von Triest mit den Erblanden unseres Herrscherhauses. Der Thatkraft des Statthalters Baron Pretis-Cagnodo, seinem staatsmännischen Verständnisse für wirthschaftliche und politische Aufgaben verdankt Triest bereits eine Reihe entschiedener Vortheile, es verdankt ihm in letzterer Zeit insbesondere die glänzende Inauguration der historischen Erinnerung, durch die Ausstellung und die Reise unseres allerhöchsten Kaiserpaares.

Kein Zweifel, diese äusseren Ereignisse werden von den günstigsten Folgen für die Entwicklung des ganzen Küstenlands begleitet sein; sie befestigen von Neuem die untrennbaren Bande, welche Triest an Oesterreich knüpfen und bilden eine lebende Darstellung der hohen Aufgaben, welche vereint in nächster Zukunft zu erfüllen sind.

Ein halbes Jahrtausend ist verflossen, seitdem Triest dem Habsburger Herzoge huldigte. Möge dieser erhabene Moment, wie ich es hoffe und wünsche, einen Wendepunkt für unser Küstenland bilden; mögen die glänzenden Wogen der Adria zu Trägern der Cultur und des Wohlstandes für Triest und das ganze Reich werden; möge es mir beschieden sein, die guten Wirkungen jener Vorschläge und Massregeln wahrzunehmen, welche ich im Einverständnisse mit allen Triest wohlwollend gesinnten Freunden zu Gunsten der maritimen Entwicklung meines Vaterlandes hier zu vertreten suche. Die Aufnahme, welche diese Anregungen bei den Spitzen unserer Verwaltung finden, wird für deren Erfolg in erster Reihe entscheidend sein. Und deshalb sei es mir gestattet, im Interesse der guten Sache diesen bescheidenen Beitrag zur Lösung eines der schwierigsten wirthschaftlichen Probleme meinem bewährten Gönner, dem Statthalter im Küstenlande, Seiner Excellenz Herrn Baron Pretis-Cagnodo wärmstens zu empfehlen und als Zeichen meiner aufrichtigsten Verehrung zu widmen.

Wien im August 1882.

F. X. v. Neumann-Spallart.

Inhalts-Verzeichniss.

I.

Seite

Vernachlässigung des Mittelmeerbeckens und der Adria. Der Schwerpunkt des Welthandels wird stetig mehr nach Nordwesten verlegt. Einflüsse des anglo-amerikanischen Uebergewichtes. Nothwendigkeit der Abhilfe im culturellen Interesse. Die Aufgaben von Triest für Oesterreich und Deutschland	1
---	---

II.

Die primäre Stellung von Triest unter den Häfen Oesterreichs. Geschichtlicher Rückblick. Verbindung mit Oesterreich 1382. Blüthezeit am Ende des 18. Jahrhunderts. Langsame Entwicklung seit 1815. Die neueren Bemühungen zur Wiederbelebung. Ostindische Mission. Freihafen-Frage. Die Anregungen des Revoltella-Comités. Ostasiatische Expedition. Neuer Hafen. Der Suez-Canal und der Handel mit Ostasien. Impulse der neuesten Zeit	11
---	----

III.

Die Stagnation von Triest und die maritimen Zustände der österreichischen Küste überhaupt. Genauere Diagnose. Die geringe Leistungsfähigkeit der Handelsmarine. Der beschränkte Charakter und der Marasmus der Schifffahrtsbewegung. Internationale Vergleiche. Triest und die italienischen Häfen. Geringer Antheil des Seehandels an dem ganzen Aussenhandel der Monarchie. Schifffbau und Rhederei. Die commercielle Bevölkerung von Triest. Resumé	25
--	----

IV.

Pathologische Untersuchung der Ursachen des Rückganges. Der Hafen von Triest in technischer und commercieller Beziehung. Rückblick auf die Uebelstände des alten Hafens und Genesis des neuen Hafenbaues. Dessen Ausdehnung und Beschaffenheit. Lagerhäuser und Hangars. Mängel der technischen Ausrüstung. Abneigung des Kaufmannsstandes gegen dessen Benützung. Mittel zur Abhilfe	39
---	----

V.

Seite

Die Verbindung von Triest mit dem Binnenlande. Die alten Fehler in der Anlage des Eisenbahnnetzes. Gefahren durch die Ereignisse der neuesten Zeit. Brenner-, Pontebba- und Arlberg-Linie. Ungarische Eisenbahn-Politik. Mont-Cenis und St. Gotthard. Die Abhilfe durch neue Verbindungen: Triest-Herpelje, Laaker-Linie, Triest-Udine, Predil-Tauernbahn, Fernbahn. Kritik nach den Distanzen. Einfluss auf das Verkehrsgebiet von Triest. Tarifpolitik der Südbahn. Nothwendigkeit der Concurrrenz. Befürwortung der Predil-Tauern-Bahn . 49

VI.

Die Verbindung von Triest durch Schiffahrtslinien im überseeischen Verkehr. Zurückbleiben hinter den grossen Umgestaltungen der neuesten Zeit. Der österreichisch-ungarische Lloyd. Verdienste und Mängel. Nothwendigkeit der fortschrittlichen Entwicklung durch Concurrrenz. Grössere Intensität des Verkehrs nach Osten, Einrichtung regelmässiger Dampferlinien nach Westen. Massgebende Gesichtspunkte. Subventionen und Prämien. Dringlichkeit energischer Abhilfe 65

VII.

Der commercielle Geist in Triest. Mangel eines grossen Waarengeschäfts. Die kosmopolitische Bildung. Entfremdung zwischen Triest und dem Binnenlande. Einflüsse der Freihafenstellung. Das Entrepôt- und Dock-System; dessen Vortheile. Das Vorbild von Hamburg. Einbeziehung von Triest und Fiume in das allgemeine Zollgebiet. Capital und Credit 79

Vernachlässigung des Mittelmeerbeckens und der Adria. Der Schwerpunkt des Welthandels wird stetig mehr nach Nordwesten verlegt. Einflüsse des anglo-amerikanischen Uebergewichtes. Nothwendigkeit der Abhilfe im culturellen Interesse. Die Aufgaben von Triest für Oesterreich und Deutschland.

Seit Kurzem hat sich das öffentliche Interesse in Oesterreich und in unserem deutschen Nachbarstaate wieder einer halb vergessenen und vernachlässigten Frage, der Entwicklung der adriatischen Häfen zugewendet. Die Veranlassungen, um dieses alte und dennoch ewig neue Stück Handelsgeschichte wieder hervorzusuchen, sind so berechtigt, dass man sich über das zeitweilige Zurückdrängen der Theilnahme mehr wundern darf, als wenn diesem Gebiete die eingehendste Berücksichtigung entgegen gebracht würde. Denn schon Eines der vielen Motive, welche die Wiederbelebung der österreichisch-ungarischen Handelsemporien als actuelle Aufgabe der Wirthschafts-Politik bezeichnen, sollte hinreichen, dass die Vertretungskörper und die Verwaltungsorgane die Publicistik und Geschäftswelt einmüthig die Lösung dieser Probleme in Angriff nehmen. Rings um uns sehen wir die Anspannung aller Kräfte der europäisch-amerikanischen Völkerfamilie, um sowohl in ihren heimatlichen Wohnsitzen als in fernen Niederlassungen ihre Erwerbsquellen zu vermehren, ihre productive Thätigkeit zu steigern, den Verkehr zu heben, die Mittel zur Befriedigung des Lebensbedarfes und Genusses zu vervielfältigen. In den allgemeinen Friedensjahren 1866 bis 1870 und nachher wieder von 1871 bis 1873 wurde die Expansionslust bekanntlich in ganz Westeuropa und in Amerika zum Anlasse einer ungeahnten wirthschaftlichen Prosperität; und dennoch verspürte die maritime Entwicklung der adriatischen Häfen fast gar Nichts von dieser aufsteigenden Bewegung. Nach den Rückschlägen der 1873er Krise, als die Jahre des Marasmus die abendländischen Culturgebiete bedrängten, blieben die Nachwirkungen im schlechten Sinne auch im Osten nicht aus, wogegen andererseits merkwürdiger Weise der frischere Lebenshauch, der seit Ende 1879 weht, nur geringfügige Einflüsse

auf die Levantiner Märkte, auf die Verkehrsbeziehungen im ganzen Mittelmeere und speciell auf die Prosperität der adriatischen Häfen genommen hat.

Im Gegentheile deutet Alles, was wir an erstaunlichen Erscheinungen der modernen Weltwirthschaft zu verzeichnen haben, auf einen geographischen Zusammenhang mit dem atlantischen und pacifischen Ocean und mit denjenigen Ländern, deren Küsten oder Flusssysteme zu diesen beiden grossen Meeren hinneigen. Das Becken des Mittelmeeres jedoch wird in unberechtigter Weise vernachlässigt. Selbst die steigende Benützung der neuen Wasserstrasse des Suez-Canals, welche den grössten Theil des europäisch-ostasiatischen Verkehrs an sich gezogen hat, vermochte die Hafenplätze der Adria nicht in solchem Grade zu berühren, wie man hoffen durfte. Das Mittelmeer wird zwar als unvermeidbarer Transitweg reichlich ausgenützt, aber seinen Gestaden und Buchten, seinen Uferlandschaften und Rheden wird viel zu geringe Beachtung geschenkt. Die Güter des Welthandels ziehen auf mächtigen Fahrzeugen an diesen Küsten vorüber; zu einer Befruchtung derselben tragen sie in den letzten Jahrzehnten leider nur wenig bei.

Schon ein allgemeiner, auf Umriss beschränkter Vergleich lehrt uns diese verschiedenartige Gestaltung der Dinge im Nordwesten und im Südosten des abendländischen Wirthschafts-Gebietes.

Der üppigste Boden intensiver Entwicklung liegt ferne ab von der Verkehrsrichtung der mediterranen Zone; er hat seine Stelle in dem mächtigen Industrie- und Handelsstaate: Grossbritannien und in dem jugendfrischen Agricultur- und Industrielande: der nordamerikanischen Union. In Grossbritannien finden wir Alles, was die materielle Cultur zu tragen bestimmt ist, auf dem Gipfel seiner Reife, vielleicht schon in jenem Alter, wo die Rückbildung und Abnahme der Kräfte zu beginnen droht; in der Union ist es noch jung und überschwellend von Säften, bereitet wunderbare Ueberraschungen durch Contraste und Unstetigkeit, schafft aber unablässig Neues. Beide Länder sind begreiflicher Weise für die Erwerbslust und den Handeltrieb anziehender, als die klassischen Gestadé der Propontis, die verödeten Odysseischen Landschaften oder die verfallenden Paläste der einstigen stolzen Beherrscherin der Adria. Die Strebungen des Kaufmannes und Industriellen wenden sich gerne nach Grossbritannien und dem Canal; denn dort finden sie jetzt einen jährlichen Handelsumsatz von 600 bis 700 Millionen Pfd. St. und finden, dass dieser Umsatz vor zwanzig Jahren nur ungefähr die Hälfte des gegenwärtigen (375 Mill. im J. 1860 gegen 694 Mill. im J. 1881) betragen hatte, dass also bei dieser Progression noch etwas zu verdienen sein muss. Dort ist die Ausbeute der Steinkohlen in der Zeit von 1860 bis 1880 von 85 Millionen Tonnen auf 156 Millionen Tonnen gebracht worden, was beiläufig gesagt, nicht viel weniger als die Hälfte der Kohlenproduction der ganzen Erde (360 Mill. T.) bedeutet.

In Grossbritannien, längs dessen Küsten und in den benachbarten Häfen der Nordsee und Atlantis weiss Jeder die ungeheueren Handelsflotten, die an Tonnenzahl beiläufig die Hälfte aller Merkantilsfahrzeuge der fünf Welttheile daher eine Tragfähigkeit bedeutet, welche sonst nirgend so vereint ist.¹ In England weiss der Kaufmann die hohe Entfaltung des eigentlichen Geschäftscredites, der im Clearinghouse in London allein einen Verkehr von circa 6 Milliarden Pfd. St. bewirkt; in England weiss er die beste Einrichtung der Docks und Lagerhäuser mit dem durchgebildeten Warrantsysteme; in England weiss er die rascheste Circulation der Waaren und des Geldes durch die besten und weitverzweigten Verkehrsmittel. Das Alles sind triftige Gründe, um den Welthandel nach jenem Winkel im Nordwesten Europa's gravitiren zu lassen, in welchem das auf seinen Reichthum stolze Albion liegt.

Und über den atlantischen Ocean hin sind wieder andere mächtige Bindeglieder gelegt. Denn in den Vereinigten Staaten von Nordamerika geht seit zwanzig Jahren eine Vermehrung des materiellen Schaffens vor sich, welche ebenfalls als Anziehungspunkt so kräftig wirkt, dass sie das Interesse dorthin ablenkt. Die Bodenproduction nimmt ungeahnten Umfang an und wird nicht nur zur Quelle jener werthvollen Exporte, welche Handel und Schiffahrt in der atlantischen Richtung besonders gewinnbringend erscheinen lassen, sondern lockt auch Ströme arbeitskräftiger Einwanderer aus Europa an die Ufer des Mississippi und Missouri. Das mit Cerealien bestellte Areale hat sich in den Jahren 1871 bis 1881 verdoppelt und um so viele Millionen Acres erweitert als der Flächeninhalt des ganzen Königreichs Rumänien beträgt; der Werth der Ernten ist in dieser Zeit von 900 auf 1467 Millionen Dollars gestiegen; die Exportmengen wurden von 65 auf 288 Millionen Bushels gebracht und dazu kamen jene gewaltigen Ausfuhren von Fleisch und Vieh, welche eine immer grössere Abhängigkeit des europäischen Consums von der amerikanischen Landwirthschaft begründen. In gleichem Schritte mit der agrikolen ging die industrielle Production vorwärts; die Förderung von Steinkohlen, die als Massstab dafür dienen darf, hat sich seit 1860 mehr als verfünffacht, indem sie von 15 auf rund 80 Millionen Grosstonnen gehoben wurde; noch rapideren Fortgang nimmt das Eisenhüttenwesen, die metallurgische, mechanische und textile Industrie. Fügen wir diesen kurzen Bemerkungen bei, dass das Eisenbahnnetz der Union von 30 635 engl. Meilen im Jahre 1860 auf nahezu 105 000 Meilen bis Ende 1881 gewachsen ist, so muss die Attraction, welche von dort auf Menschen und Güter ausgeübt wird, als eine ganz natürliche Consequenz angesehen werden. Es darf nicht als vorübergehende Erscheinung gelten, sondern verdient die höchste Beachtung der Politiker, dass in Folge dieser gewaltigen Entfaltung ein Menschenstrom über den Ocean nach Amerika gelenkt wird, grösser als irgend eine Völkerwanderung des Mittelalters ihn

von einer Stelle des europäischen Continentes zur andern gewälzt hätte. Unter den 50 Millionen Einwohnern, welche der Census der Vereinigten Staaten im Jahr 1880 nachwies, befanden sich 6,7 Mill. Fremde. In den zehn Jahren 1872 bis 1881 sind aus Europa 2½ Millionen Menschen nach Amerika gewandert, um dort ihre neue Heimath zu suchen, und diese Wanderlust dauert in der jüngsten Zeit so ungeschwächt fort, dass sich im Kalenderjahr 1881 allein 600 000 Menschen aus unserem Erdtheile zur Emigration nach den Vereinigten Staaten entschlossen haben. Erinnerung man sich endlich, dass der gesammte Aussenhandel der Nordamerikanischen Union im Jahre 1860 für 709 Mill. Doll., im Jahr 1881 aber für 1628 Mill. Doll. Umsätze bewerkstelligte, so ist leicht begreiflich, dass die Tendenz der Schifffahrt, des Seehandels, des ganzen grossen Kaufmanns-Geschäftes diesem mächtigsten Anziehungsgebiete zugewendet wird.²

Die Einflüsse steigern sich in der wirthschaftlichen Welt ähnlich wie elektrische Strömungen durch Induction; eine Ursache bringt primäre Wirkungen hervor, die wieder zu Ursachen werden und secundäre Wirkungen in gleichartigem Sinne schaffen, so dass sich die letzten Erfolge immer mehr potenziren. Weil die Vereinigten Staaten als grossartiger Lieferant von Brodstoffen, animalischen Nahrungsmitteln, Tabak, Baumwolle, Petroleum, edlen Metallen u. s. w. auf den Weltmärkten auftreten können, werden sie von allen Seiten als Consumenten für andere Kategorien von Rohstoffen, für Halbfabrikate und industrielle Erzeugnisse aufgesucht; die grossen Handelsnationen bemühen sich, das Frachten- und Schiffsrhedergeschäft für sie zu besorgen und so erblühen die Hafenstädte und Marktplätze an der Nordwestküste Europas rascher, als jene im Süden oder im geschlossenen Becken des Mittelmeeres. Und weil sich auf der atlantischen Seite eine regere Entwicklung zeigt, weil die Frachtgelegenheit, die Absatzfähigkeit, dort grösser ist als anderwärts, werden immer mehr Verkehrswege in dieser Richtung geschaffen und denselben Massengüter zugeführt, die noch bis vor Kurzem einen wesentlich anderen, naturgemässeren Weg eingeschlagen hatten. Es wird genügen, als Beleg dieser Inductionsströme des Welthandels einige Thatsachen, die eigentlich allbekannt sind, ins Gedächtniss zu rufen. Nicht blos die amerikanische sondern auch der grössere Theil der ostindischen und ägyptischen Baumwolle nimmt den Weg über Liverpool in die britischen und continentalen Spinnereien, obgleich zweifellos der Import über Triest, Venedig, Genua, Marseille weitaus kürzer wäre. Der Thee aus Indien, China und Japan kommt fast nur über England in die Hände der europäischen Consumenten; was davon über die mittelländischen Häfen direct eingeführt wird, ist, obwohl es einen grossen Umweg ersparen würde, verschwindend wenig. Europa bezieht etwa die Hälfte alles Kaffees aus dem Osten und die andere Hälfte aus dem Westen (Brasilien, Central- und Südamerika); aber die Hauptmärkte für sämmtliche Kaffeesorten, auch jene aus Java,

Ceylon, Ostindien u. s. w. sind in Hamburg, London, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Hâvre, wogegen die südeuropäischen Häfen ganz zurückgedrängt und für diesen Handelszweig wenig bedeutend sind. Ja selbst hinsichtlich des Getreidehandels vollzieht sich die beachtenswerthe Thatsache, dass er von den westlichen Routen immer mehr angezogen wird; Russland sogar muss diesem Zuge folgen, denn es verlegte den Schwerpunkt seiner massenhaften Exporte während der letzten Jahre immer mehr auf die baltischen Seehäfen, vernachlässigte Odessa, vervollständigte aber das nach dem Westen führende Eisenbahnnetz, um auf den occidentalen Märkten concurrenzfähiger auftreten zu können.³

Auch noch andere Symptome zeigen uns die Attractionskraft der westlichen Handelswelt. Nicht blos wegen der Ansammlung des Reichthums, wegen der Bevölkerungs-Dichte, wegen der hochindustriellen Cultur in diesen Theilen Europas sondern vorzugsweise wegen der hohen Blüthe des commerciellen Geistes suchen die continentalen Staaten möglichst zahlreiche Eisenbahnen gegen die Nordsee und die Küsten des atlantischen Oceans zu legen, die dahin führenden natürlichen Wasserstrassen recht intensiv zu benützen und künstliche Wasserstrassen zu bauen. Jedem, der die Eisenbahnkarte Europas ansieht, muss die ungeheure Verdichtung der Schienenwege und die ausserordentlich grosse Zahl der an der Seeküste mündenden Stränge in dem verhältnissmässig schmalen Streifen Landes zwischen Amsterdam und Hâvre auffallen; nur im industrie-reichsten Theile von England und Mitteldeutschland ist eine ähnliche Verdichtung wieder zu finden. Ebenso bekundet die lebhafteste Concurrenz, welche sich die Schiffahrts-Gesellschaften auf der Elbe, dem Rhein, der Weser u. s. w. bereiten, gegenüber der verhältnissmässigen Unveränderlichkeit des Verkehrs auf der Donau die Vorliebe für immer grössere Ausbeutung der nordwestlichen Handelsrichtung.⁴ Es kann deren Wichtigkeit kaum greller beleuchtet werden, als durch die verschiedenen Projecte zur Herstellung von Canälen zwischen Mittel-Europa und den Flussgebieten des Atlantischen Oceans. Der Donau-Main-Canal und das Project des Donau-Oder-Canals, welches in Oesterreich stets wieder auftaucht, bezwecken für ein nach Osten neigendes Flussgebiet die Ablenkung nach dem Nordwesten. Die starke Agitation, welche seit Jahren in Frankreich betrieben wird, um einen für die grössten Seeschiffe fahrbaren Canal zwischen dem mittelländischen Meer und atlantischen Ocean, Marseille und Bordeaux, zu erbauen, beweist ein ähnliches Bemühen. Die grosse Anzahl und die intensive Benützung der gegen Dünkirchen und Hâvre führenden Canäle und Flüsse, wie sie kürzlich das schöne graphische Album des französischen Bautenministeriums⁵ dargestellt hat, bildet im Gegensatze zu dem geringfügigen Wassertransport gegen Marseille hin einen sprechenden Beleg für die nämliche Tendenz der Entwicklung des Weltverkehrs.

Natürlich geben diese Thatsachen die weitere Veranlassung dazu und hängen wechselseitig auch davon ab, dass sich die Handelsmarine in den Häfen des atlantischen Oceans, der Nord- und Ost-See immer dichter ansammelt, und dass dort die Post- und Waarendampfer und Segelschiffahrts-Linien, wie ein Blick auf die Weltpost-Verkehrs-Karte des deutschen Kursbureaus sofort lehrt, in mächtigen Bündeln einlaufen, wogegen auf der mediterranen-Seite die Intensität mit der Entfernung der Häfen vom atlantischen Ocean abnimmt. Wie Kiaer durch vortreffliche internationale Vergleiche nachgewiesen hat,⁶ vertheilen sich die Fahrzeuge der eigentlichen Handelsmarine geographisch in Europa jetzt in solcher Art, dass von den rund 13 $\frac{1}{2}$ Mill. Tonnen Tragfähigkeit weniger als 2 Mill. Tonnen auf das Mittelmeer, dagegen 5 $\frac{1}{2}$ Mill. Tonnen auf die Nordsee, 1,3 Mill. Tonnen auf die Ostsee und 4 $\frac{1}{2}$ Mill. Tonnen auf den atlantischen Ocean mit dem Canal la Manche, mithin auf diese westlichen Häfen zusammen 11,3 Mill. Tonnen, oder fast sechsmal soviel als auf die östlichen entfallen. Längs eines verhältnissmässig kurzen Küstenstriches zwischen dem 44. und 57. Breitengrade concentrirt sich eine maritime Leistungsfähigkeit, welche weit über die Hälfte der Capacität aller Handelsfahrzeuge der ganzen Erde beträgt. Man könnte glauben, Grossbritannien, das Welthandelsland par excellence verursache diese erstaunliche Ansammlung; aber so gross auch dessen Rang zu schätzen ist, so entfällt auch ohne dasselbe auf die Häfen dieser bevorzugten Region noch immer eine maritime Kraft, welche ihr den ersten Rang unter allen Schiffahrtsküsten sichern würde. Wir haben es also mit einer grossen, über jeden Zweifel erhabenen Erscheinung zu thun, wenn wir von dem steigenden maritimen Uebergewichte der Küstenländer des Nordwestens gegenüber denjenigen des vernachlässigten Südostens sprechen.

Ist diese Erscheinung der besondere Theil einer anderen noch grösseren, historischen Erscheinung, aus welcher sich das Gesetz der gesammten culturellen und insbesondere der materiellen Entwicklung ableiten lässt, oder bildet sie nur eine Uebergangsphase von kurzem Bestande? Wir wagen dies nicht zu entscheiden, weil noch manche Zwischenglieder fehlen, um ein wohlbegründetes Urtheil zu fällen. Jedenfalls regt es zu reiflichem Nachdenken an, wenn man sich in Erinnerung ruft, dass die Emporien des Welthandels im Laufe der Jahrtausende immer mehr von Südost nach Nordwest verschoben wurden. In der ältesten Culturepoche beginnt dieser Lauf bei den Phönikern, welche an den Küsten Kleinasiens rasch emporblühende Seehandelsplätze gründen und als die erste Welthandels-Nation des Abendlandes angesehen werden dürfen. Phönikische Pflanzstädte wandern seit dem zehnten Jahrhundert vorchristlicher Zeit bis ins aegaeische Meer, also schon in der charakteristischen Richtung nach Nordwesten. Mit dem Verfall der phönikischen Macht, seit dem vierten Jahrhunderte v. Chr. erstet in Alexandrien ein Emporium

und auch von dort aus lassen sich die Spuren einer analogen Vorrückung nach der alten phönikischen Pflanzstadt Karthago verfolgen; und Karthago macht nach seinem Falle das römische Weltreich und Massilia zum eigentlichen Sitze des Welthandels, der mithin wieder um einige Grade weiter nach Norden und nach Westen wandert. Ebenso wie in dieser ersten wird in der Periode einer zweiten Culturblüthe der Handelsgeist aus dem fernen Osten von den Arabern und Byzantinern auf die italienischen Städte, auf Venedig, Genua, Pisa, Livorno, also wieder von Ost nach West übertragen und findet den fruchtbarsten Boden an den Gestaden des tyrrenischen und adriatischen Meeres. Dort sind die mächtigsten Emporien im 12. bis 15. Jahrhundert zu suchen. In demselben Grade, in welchem diese erleichen, wird die Hansa, werden die Niederlande im 16. Jahrhunderte, gleichzeitig England und zuletzt auch Frankreich zu eigentlichen Trägern des Welthandels.

Und wiederum scheint sich in unserem Zeitalter die Wanderung weiter nach Westen vorzubereiten; denn unleugbar zieht die nordamerikanische Union schon einen Theil der weltwirthschaftlichen Macht von Grossbritannien an sich, beginnt durch die Massenproduction der Welthandelsgüter von diesem unabhängig zu werden und alle Attribute einer prädominirenden Stellung zu erwerben. Gar leicht könnte die Union, wenn sie zur Freihandelspolitik überginge und den Schiffbau eifriger pflegte als bisher, mit einer Dampferflotte und mit ihrem unermesslichen Reichthum von Kohle und Eisen, zur Entthronung Englands gelangen; gar leicht könnte Nordamerika vermöge seiner günstigen Lage an den zwei grössten, von Kaufahrern durchfurchten Weltmeeren den directen Handel mit dem europäischen Continente einerseits, mit Ostasien andererseits an sich ziehen! Würde diese gar nicht unwahrscheinliche Eventualität eintreten, so hätten wir ein neues Centralgebiet von Welthandels-Emporien noch weitaus entfernter vom Mittelmeere und der Adria, als die gegenwärtigen. Es würde diesen Letzteren die augenscheinliche Gefahr drohen, halb brach gelegt zu werden, indem sich ein grosser Theil des Waarenzuges von China und Japan, vielleicht auch von Ostindien nach Amerika und ein zweiter von dort direct an die europäischen Nordwestküsten und auf Eisenbahnen ins Innere unseres Continentes herausbilden könnte, während ohne Zweifel der erübrigende Rest der Massengüter zu Schiff nach Grossbritannien und Südwestfrankreich gehen würde. Möge dieses Zukunftsbild noch in weiter Ferne liegen, möge es überhaupt niemals so dunkel erscheinen, wie es sich heute der Phantasie vorstellt! Gewiss sind viele Elemente vorhanden, wir erwähnen nur die Erschöpfung des Bodenreichthums, der Kohlenfelder und der Eisenerzlager, die Uebervölkerung und das culturelle Alter der europäischen Ländergebiete, um eine weitere Verschiebung des Welthandels in dem angebahnten geographischen Sinne möglich zu machen.

Diese Verschiebung muss und soll thunlichst verhütet, es soll derselben vorgebeugt, mindestens ihren gefahrdrohenden Folgen die Spitze abgebrochen werden. Wie könnte dies aber wirksamer geschehen, als indem die richtigen Mittel angewendet werden, um die directen Verbindungen von Central- und Süd-Europa mit der Levante und dem fernen Orient zu vermehren, zu erleichtern, zu verbilligen? Wenn die Gebiete des Südens und der Mitte unseres Continentes für diesen Handelszug wieder gewonnen oder gesichert werden, so darf man wohl auch darauf hoffen, dass sich die nord-westlichen Zonen von Deutschland und Frankreich theilweise anschliessen und das Mittelmeerbecken in seine alten Rechte wieder einsetzen werden. Es ist daher nicht ein specifisch österreichisches oder deutsches, sondern ein europäisches Interesse, welches die umfassendste Inangriffnahme der Wege nach dem Orient, mit allen, bis ins Herz von Europa reichenden Ausläufern gebietet; es ist ein allgemeines culturelles Gebot, die Belebung der in ihrer Bedeutung relativ gesunkenen Hafenplätze des mittelländischen und insbesondere des adriatischen Meeres in Angriff zu nehmen. Indem wir die maritime Entwicklung Oesterreichs und die Stellung Triests näher zu erörtern versuchen, berühren wir selbstredend nicht blos den Theil, sondern das Ganze dieser Aufgaben, welche endlich in den Vordergrund der Discussion getreten sind.

Dieses Gefühl für die Solidarität der Interessen bricht immer mehr durch; es ist nicht ganz richtig zu sagen, dass „an der directesten Verbindung mit dem näheren und fernerem Orient England, Holland und Hamburg keinerlei Interesse haben, weil ihre Lage und Handelsflotten sie davon ausschliessen“; denn ein weiterer Blick auf den Verlauf der anglo-amerikanischen Frage soll und muss auch diesen Staaten den östlichen Handel als fortdauernd wichtig erscheinen lassen. Gewiss und unbestritten ist aber, dass Deutschland als Herz Europas ein grosses mittelbares und dass Frankreich, Italien und Oesterreich-Ungarn als Mittelmeerstaaten das höchste unmittelbare Interesse daran haben. Die Trennung in verschiedene Lager beruht selbstverständlich darauf, dass Frankreich und Italien in erster Linie ihre eignen Mittelmeer-Häfen, sowie deren Verbindungen mit dem Hinterlande und den Exportplätzen pflegen, dass sie ihre eignen Colonisationen damit in Zusammenhang bringen und der oberen Adria nur nebensächliche Bedeutung schenken, wogegen Oesterreich-Ungarn und Deutschland mit einander durch gleichartige Aufgaben der Verkehrspolitik gerade in der am weitesten nach Norden reichenden Einbuchtung der Adria verbunden sind.

Was K. v. Scherzer mit beredten Worten schon in dem Berichte über die ostasiatische Expedition aussprach, ist seither zur allgemeinen Ueberzeugung geworden: „Triest wäre durch seine geographische Lage berufen, der Stapelplatz für alle jene indischen und ostasiatischen Producte zu werden, welche für den Consum

von Süddeutschland und der Schweiz, von Italien und Oesterreich bestimmt sind, das Hauptdepot aller jener Fabricate, welche aus den genannten Ländern nach dem Osten zur Beförderung gelangen. Der naturgemässe Weg des deutschen Handels nach dem Osten führt nicht über England und durch die von England beherrschte Strasse von Gibraltar, sondern durch Oesterreich! Triest ist nicht bloß der bedeutendste Hafen der österreichischen Monarchie, es ist zugleich der einzige directe Absatzweg für den Handel Deutschlands nach dem Orient.“⁷

Das Augenmerk deutscher Volkswirthe ist in der That neuesten wieder auf die Gemeinsamkeit der österreichischen und deutschen Interessen in Betreff Triests gelenkt worden. Man erinnert sich an das schwerwiegende Wort, welches Bismarck bei Abschluss des Schutz- und Trutzbündnisses mit Italien im Jahre 1866 gebraucht haben soll: „Triest bleibt unter allen Umständen ein deutscher Hafen!“ Man macht in wohlwollender Weise Stimmung dafür, dass „Deutschland mit dem befreundeten Oesterreich-Ungarn dieses Wortes eingedenk bleiben und den wichtigen Hafenplatz, die Pforte des Orientverkehrs, keiner fremden, anderen Interessen nachstrebenden Macht überlassen“ darf, und dass „die Hand, die nach Triest griffe, dort der Spitze des deutschen Schwertes begegnen würde.“ Es werden Vorträge gehalten und Broschüren veröffentlicht über „Triest und seine Bedeutung für den deutschen Handel,“ um „die deutsche Kaufmannschaft zu überzeugen, dass Triest als das einzige Debouché Deutschland's im Mittelmeere nur einem Staate angehören dürfte, dessen Interessen mit denen Deutschlands solidarisch sind,“ und dass „die deutsche Handelswelt nicht nur im wohlverstandenen eigenen Interesse den bezüglichen Bestrebungen des Bruderstaates jede mögliche Förderung angedeihen lassen muss, sondern dass dies zu thun eine Ehrenpflicht derselben sei.“⁸ Insbesondere begegnen wir einer richtigeren Auffassung der Dinge in dem Sinne, dass sich die Deutschen darüber klar werden, es sei die Zukunft der absatzbedürftigen Production und des deutschen Ausfuhrhandels darum nicht mehr auf der westlichen See-Handelsstrasse gelegen, weil dort die mächtige Concurrenz der nordamerikanischen Union droht, sondern die Zukunft des deutschen Ausfuhrhandels sei in der Levante oder jenseits des Suez-Canals zu suchen.⁹ Und sogar ein praktischer Anfang für die Verwirklichung einer gemeinsamen commerciellen Action von Deutschland und Oesterreich mit besonderer Rücksicht auf den Hafen von Triest ist mit dem von H. Loehnis ins Leben gerufenen „Deutschen Handelsverein“ gemacht. Im Zusammenhange mit manchen treffenden Ansichten über die gründlich verfehlten Colonisationsprojecte der Deutschen, sucht Loehnis zu beweisen, dass in der Levante (im engeren Sinne) d. i. auf der hellenisch-slavischen Halbinsel sowohl wie auf der Westküste Kleinasiens nicht nur für den deutschen Handel sondern auch für andere

deutsche Interessen günstige Aussichten bestehen. Diese Gebiete, deren Inneres bisher nur durch solche Bahnen erschlossen ist, die der englischen und französischen Concurrenz einen grossen Vorsprung vor Oesterreich und Deutschland sichern, müssen durch geeignete Handelsstrassen diesen letztgenannten Staaten zurückerobert werden. Dazu gehört neben der Donau als natürlicher Wasserstrasse und dem österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetze, das seinen Anschluss an die türkischen Bahnen erst sucht, der jetzt schon praktikable Weg durch das adriatische Meer über die Häfen Venedig, Triest und Fiume. Für den Verkehr mit dem Deutschen Reich ist Fiume von untergeordneter Wichtigkeit. Für diesen gewinnen aber Venedig und Triest jährlich mehr an Bedeutung und Loehnis sucht zu beweisen, dass man Triest, diesem — trotz seiner italienischen Bevölkerung — naturgemäss deutschen Hafen schon jetzt bei weitem den Vorrang geben müsse. Er führt mit schlagenden Argumenten den Gedanken durch, dass seit dem Berliner Vertrage das Handelsgebiet der Levante eine hervorragende Bedeutung für den deutschen Unternehmungsggeist gewonnen hat; und aus seinen werthvollen neuesten Schriften geht die erfreuliche Wahrnehmung hervor, dass sich auch in Deutschland die Einsicht Bahn bricht, dass nach dem schwarzen und ägäischen Meere die naturgemässen Verkehrsstrassen über Oesterreich führen und nicht über England.¹⁹

So kehren wir also zu einer alten Wahrheit endlich wieder zurück, indem wir den österreichischen und deutschen Handel nach dem Osten nicht über die Nordseehäfen, sondern auf dem natürlichen und kürzeren Wege über das adriatische Meer zu lenken suchen. Lange genug fürwahr, wurden die Lehren der Geschichte vernachlässigt; lange genug schien in Vergessenheit gerathen, dass seit dem 12. Jahrhunderte die Handelswege aus den ober- und niederdeutschen Städten durch Flussthäler und Klausen, über Alpensättel und Saumpfade in die italienische Ebene und von dort nach Osten führten. Die Fortschritte unseres Zeitalters haben den Eisenbahnen die Lösung der Aufgabe ermöglicht, nicht blos in den Thälern und längs der Stromläufe diese Verbindung neu aufzunehmen, sondern durch kühne Ueberschneidungen der Gebirge und Durchbohrungen der Alpenwälle wieder die alten Verkehrsrichtungen, jetzt aber mit den intensivsten und raschesten Mitteln des Betriebes einzuschlagen. Mit dieser neuen Phase des Thatsächlichen tritt die handelspolitische Frage abermals in den Vordergrund: Kann es für Deutschland gleichgültig sein, ob die Stapelplätze der Adria und des Mittelmeeres, über welche der deutsche Kaufmann seine überseeischen Einkäufe und Verkäufe besorgt, auf französischem, italienischem oder österreichischem Staatsgebiete liegen? Sollte jeder Unterschied des Germanismus und Romanismus auf diesem Felde der materiellen Interessen verwischt sein? Und endlich, lehrt nicht jeder Blick auf die Landkarte, dass die Entfernungen der

grossen Industriedistricte und Handelsstädte des deutschen Reiches dem österreichischen Litorale der Adria den geographischen Beruf zuweisen, für den Orienthandel Deutschlands als Vermittler zu dienen? Die Antwort kann nicht zweifelhaft sein. Die maritime Entwicklung Oesterreichs hat nicht blos ein österreichisches, sondern auch ein deutsches Interesse; sie hat aber auch nicht blos eine deutsche, sondern eine kosmopolitische Bedeutung, indem sie wesentlich berufen scheint, die künftige materielle Stellung des ganzen Südostens unseres Erdtheiles gegenüber dem Nordosten zu begründen. Die hervorragenden Kulturvölker unseres Erdtheiles müssen, statt zu transatlantischen Wanderungen gedrängt zu werden, die Richtung nach der Levante und dem ferneren Oriente wieder auf diesen nächsten, ihnen von der Natur vorgezeichneten Wegen einschlagen, wenn es nicht zu einem gefährlichen Vacuum auf der einen, zu einer Ueberfüllung auf der anderen Seite kommen soll.

Schon sind seit der Eröffnung des Suez-Canals so viele Jahre verstrichen, dass die Besorgniss nahe liegt, es werde die günstigste Gelegenheit versäumt, um mit Hülfe dieses neuen Handelsweges auch die Schifffahrts- und Seehandels-Thätigkeit der mittelländischen und adriatischen Häfen zu beleben. Die Ereignisse der unmittelbaren Vergangenheit bekunden unzweideutig, dass Grossbritannien nicht blos an der thatsächlichen commerciellen Ausbeutung dieser Strasse sich bereits den Löwenantheil gesichert hat, sondern dass es auch mit allen Künsten der Diplomatie und mit dem nöthigen militärischen Apparate die politische Beherrschung des Suez-Canals und des ganzen Nillandes anstrebt. Mit dem Gelingen dieses Zuges sind abermals neue Gefahren des Rückschrittes der mediterranen Handelsstädte heraufbeschworen. Wie immer man also die Frage auffasst; sie reicht weit über den Rahmen der ausschliessend österreichischen Wirthschaftspflege hinaus.

II.

Die primäre Stellung von Triest unter den Häfen Oesterreichs. Geschichtlicher Rückblick. Verbindung mit Oesterreich 1382. Blüthezeit am Ende des 18. Jahrhunderts. Langsame Entwicklung seit 1815. Die neueren Bemühungen zur Wiederbelebung. Ostindische Mission. Freihafen-Frage. Die Anregungen des Revoltella-Comités. Ostasiatische Expedition. Neuer Hafen. Der Suez-Canal und der Handel mit Ostasien. Impulse der neuesten Zeit.

Wenn wir von der maritimen Entwicklung ganz Oesterreichs sprechen, so concentrirt sich doch diese Untersuchung vorzugsweise auf Triest. Allerdings besitzt Oesterreich längs seiner buchtenreichen illirischen Küste von der Mündung des Ausflüss'chens im Osten bis

Fiume im Westen 56 Häfen, und im dalmatinischen Litorale deren nicht weniger als 142, für welche als „Porti d'appartenenza“ in der officiellen Statistik regelmässig besondere Nachweise geführt werden. Unter allen diesen Seehäfen in Görz und Gradisca, in Istrien und im Quarnero sind aber nur bei einem einzigen, nämlich demjenigen von Triest Dampfschiffe verzeichnet und auch von den Segelschiffen für lange Fahrt und Küstenschiffahrt sind ausser in Triest und Lussinpiccolo nur noch in Orebic, Ragusa, und drei oder vier anderen dalmatinischen Häfen solche Registrirungen zu finden, die überhaupt der Rede werth wären. Ueberhaupt ergeben die statistischen Daten, dass die Hälfte der Tonnenzahl aller eigentlichen Handelsschiffe (222 233 unter der Gesamt-Tragfähigkeit von 445 774 Tonnen) zum Hafenbezirke von Triest gehört, während sich alle übrigen Häfen zusammen in die andere Hälfte theilen müssen: eine Thatsache, welche genügt, um die relativ geringfügige Bedeutung jedes Einzelnen dieser Letzteren zu beweisen.

Wie die locale Vertheilung der gesammten österreichischen Handelsmarine, beweist auch die Schiffahrtsbewegung, welche für 41 Häfen des österreichisch-illirischen und für 65 Häfen des dalmatinischen Küstenlandes getrennt nachgewiesen wird, die primäre Stellung von Triest. So entfiel beispielsweise von den im Jahre 1880 in allen Häfen ein- und ausgelaufenen Fahrzeugen, deren Capacität je 6 Millionen Tonnen in runder Zahl betrug, nicht viel weniger als der vierte Theil (1 320 000 Tonnen) auf Triest mit Einschluss der zu dessen Bezirke und zur Rhede unmittelbar gehörenden Häfen von Muggia, Capodistria, Isola, Pirano u. s. w. In ganz Istrien und dem Quarnero finden wir nach der amtlichen Quelle nur noch zwei Häfen (Lussinpiccolo und Pola), deren Schiffahrtsbewegung 200 000 Tonnen übersteigt und nur drei Häfen (Rovigno, Parenzo und Umago) mit mehr als 100 000 Tonnen Verkehr. Ebenso zersplittert sich die Schiffahrt in grösstentheils locale Bewegungen längs des dalmatinischen Litorale; denn nur vier Häfen (Zara, Gravosa, Curzola und Spalato) bringen es auf mehr als 200 000 Tonnen und sechs Häfen (Cattaro, Lesina, Megline, Cuciste, Sebenico, Selve) auf etwas über 100 000 Tonnen ein- und auslaufender Fahrzeuge. Schon die Namen einzelner dieser Häfen, welche dem geographisch minder Gebildeten kaum bekannt sein dürften, besagen, dass wir hier keinen Antheil an grosser commercieller Thätigkeit zu suchen haben. Endlich kann man aber einen directen Beweis für den Rang von Triest aus den amtlichen Quellen führen, indem man jenen Theil derselben zur Hand nimmt; der für die wichtigsten Häfen die Werthe und Mengen der importirten und exportirten Waaren angibt.¹¹ Nach dem Durchschnitte der Jahre 1874—78, den letzten, für welche Schätzungen des Seehandels einheitlich durchgeführt wurden, hat die Waarenbewegung in Triest bei der Ein- und Ausfuhr dem Werthe nach 80 Percent alles maritimen Handels von Oesterreich betragen; ebenso ent-

fallen in den Jahren 1879 und 1880 68 Percent aller Waarenmengen (nach dem Gewicht) auf Triest und es zeigt sich, dass insbesondere die eigentlichen, hochwerthigen Welthandels-Güter fast ausschliessend über diese Seestadt in Umsatz kommen.¹² Wir haben daher keinen Vorwurf zu besorgen, wenn wir bei der folgenden Erörterung der maritimen Entwicklung Oesterreichs die übrigen Häfen nur nebenher in Betracht ziehen und uns vorwiegend mit Triest, als dem einzigen und wichtigsten Emporium der Reichsraths-Länder beschäftigen.

Triest hat zweifellos in der gegenwärtigen Periode wirthschaftlichen Ringens und Strebens eine höhere Mission zu erfüllen, als in irgend einem früheren Zeitraume seiner Verbindung mit den Erblanden der Habsburger. Triest soll recht eigentlich der Träger der maritimen Interessen unseres Reiches werden; es soll die überseeischen Märkte mit dem Binnenlande in directen Contact setzen, unseren Antheil am Welthandel vermitteln, kurz einen Stapelplatz österreichischer und ausländischer Güter bilden.

Wie hat es seine Mission in jenen fünf Jahrhunderten erfüllt, deren Abschluss jetzt gefeiert wird? Welche Richtung hat es insbesondere in den abgelaufenen letzten Jahrzehnten wirthschaftlich eingeschlagen?

Es bedarf kaum einer Rechtfertigung, diese Frage aufzuwerfen, in einem Zeitpunkte, in welchem aus historischen Gründen eine schöne Jubelfeier in Scene gesetzt und aus zwingenden handelspolitischen Gründen die Förderung der Hafen- und Schiffahrtsinteressen mit erfreulichem Eifer wieder in Angriff genommen wird. Auf jedes Menschen Verstand und Gemüth üben historische Erinnerungen einen mächtigen Einfluss aus. Wie alte Geschlechter mit Stolz ihrer Ahnen gedenken und wie dieser Stolz sie zur Nachahmung aneifert, so sollen auch Städte und Länder in ihrer Vergangenheit die Quelle belebender Thatkraft suchen. Indem wir daher solche Erinnerungen für Triest wachrufen, knüpfen wir nicht an eine Aeusserlichkeit an, sondern beabsichtigen dem Wesen der Sache zu dienen.

Wenn in den Blättern der Geschichte zu lesen ist, dass schon die Römer Aquileja und Tergeste als Stützpunkte ihrer Herrschaft, als Emporien des Land- und Seehandels betrachteten und dass Triest, wie Inschriften und Denkmäler bekunden, einen bedeutenden Rang unter den Städten des Alterthums einnahm, so legt dies ein ebenso unzweifelhaftes historisches Zeugniß für die natürliche Gunst der Lage und für die Bedeutung der Stadt ab, als die folgende Thatsache, dass so gewiegte Kenner des Seehandels, wie die Venetianer, schon am Beginne des 13. Jahrhunderts ihre Herrschaft über diese Hafenstadt ausdehnten und um den begehrten Besitz derselben manch' blutigen Kampf kämpften. Gegen Ende

des 13. Jahrhunderts (1279—1291) erfolgt ein erster gewaltiger Zusammenstoß venetianischer Kriegsschiffe und Landungstruppen mit dem Patriarchen von Aquileja Raimondo della Torre und seinen Görzer Vögten, in welchen die Herrin der Adria Siegerin blieb. Ungefähr um ein Jahrhundert später (1369) muss Venedig zu einer Blokierung Triests schreiten, um die aufständische Stadt sich wieder zu unterwerfen; und endlich folgt der entscheidende Kampf, welchen Genua, die unversöhnliche Nebenbuhlerin, mit Venedig um die Seeherrschaft führt und der von den Bocche di Cattaro bis vor Triest die Küste der Adria in sein verheerendes Bereich zieht. Den 7. Mai 1379 schlägt Lucian Doria den venetianischen Seehelden Pisari vor Pola; die Genuesen besetzen nach diesem Siege sogleich Triest, plündern die Häuser des „Partito Veneziano“ und schleifen die von der Republik verstärkten Festungswälle. Bald freilich kehren die Venetianer wieder zurück, aber im Kampfe mit Genua bezwungen, durch den Turiner Frieden gedemüthigt, entsagt Venedig am 7. Oktober 1381 der Herrschaft über Triest für immer.

Mit diesen Ereignissen ist die Verbindung von Triest mit Oesterreich eingeleitet. Triest erblickte in der Schutzhoheit des Patriarchen von Aquileja geringe Bürgschaft für seine Zukunft; es hoffte dagegen durch den Anschluss an das in Istrien bereits mächtige Haus Habsburg seine Stellung Venedig gegenüber festigen zu können. Triest lag ebenso sehr an der Freiheit des Seeverkehrs auf dem adriatischen Meere als an der Ausdehnung seines Landhandels mit einem weiten Hinterlande. Die österreichischen Herzoge als Herren der Grafschaft Istrien, des ganzen Karstgebietes von Duino bis Fiume, Kärntens und Steiermarks konnten ihm alle für sein Gedeihen nöthigen Vortheile gewähren. Die Bürger von Triest fassten daher den Entschluss, die Oberhoheit über ihre Stadt den Habsburgern zu übertragen. Ihre Abgeordneten Adelmus dei Patrici, Anton dei Domenici und Nicolaus dei Picca überbrachten dem Herzog Leopold III. das Stadtpanier als Zeichen der Ergebenheit in seine Burg nach Graz und dort wurde „im Jahre des Herrn 1382, der fünften Indiction am letzten Tage des September, ungefähr gegen die Vesperstunde“ der Unterwerfungs-Vertrag geschlossen. Der Herzog beruft sich in demselben auf den ihm angebotenen „willigen Gehorsam“. „Die Procuratoren der Stadt und des Gebietes von Triest, als Syndici, Boten und Abgesandte zu diesem Zwecke mit gesetzlicher und bindender Vollmacht versehen, hatten ihn zu ihrem wirklichen Herrn und Fürsten und mit Gottes Hilfe zum vorzüglichen Vertheidiger besagter Stadt, ihrer Einwohner und jener ihrer Castelle und ihres Gebietes berufen,“ wie dies in einer öffentlichen Urkunde der Gemeinde und Stadt Triest ausführlich bekräftigt war. Der Herzog verpflichtete sich für sich und seine Nachfolger: „die Stadt und das Gebiet von Triest, die erwähnten Castelle, alle ihre Bürger und Einwohner, ihre Güter und

Besitzthümer, in welchen Theilen sie sich befinden, gegen jegliche Person zu regieren, zu behaupten und zu vertheidigen^{4.13} So wurden die Habsburger mit Innerösterreich unmittelbare Nachbarn Venedigs auf dem Boden Istriens, wo die Stadtgebiete von Capo d'Istria, Pirano, Parenzo, Rovigno, Pola und andere, also der Haupttheil der Küste Venetianisch, Istrien bildeten, und Triest, unter einem österreichischen Hauptmanne stehend, noch immer manche Ränke von Venedig zu erleiden hatte.

Zeigen uns bereits diese Anfänge der neueren Geschichte Triests die zweifellose Prädestination dieses Hafenplatzes zur Erwerbung einer hohen commerciellen Stellung im Becken des Mittelmeeres, so bestätigt sich dieselbe noch mehr durch die mannigfachsten Ereignisse der folgenden Jahrhunderte. Die Geschichte Triests wird durch fortwährendes Ringen um maritime Vortheile mit Venedig, seiner mächtigen Nachbarin gekennzeichnet; die österreichischen Herrscher müssen häufig schützend eingreifen, sie verleihen der Stadt Stapelrechte, führen Strassenzwang ein, und heben einzelne örtliche Erwerbszweige. Zumal die Rivalität der Salzerzeugung führt zu öfteren Kämpfen mit den Venetianern, und ebenso bildet die aus Ungarn und Innerösterreich über Triest gelenkte Getreide-Ausfuhr den Gegenstand steter Anfeindung von Seite der Republik.

Trotzdem bekunden mannigfache zweifellose Thatsachen, dass Triests Handel schon im 16. Jahrhundert von grosser Bedeutung war. Unter Ferdinand III. in der Mitte des 17. Jahrhunderts wird Triest von gleichzeitigen Geschichtsschreibern bereits als „Stapelplatz für den deutschen Handel“ bezeichnet.¹⁴ Ohne dass es eines Strassenzwanges bedurft hätte, zogen die deutschen Kaufleute vor, ihre Güter über diesen Hafen auf das adriatische Meer zu bringen, statt bei dem Verkehre über Venedig den lästigen Plackereien, den drückendsten Massregeln und der Abgabe von hohen Zöllen unterworfen zu sein.¹⁵ So traten damals Triest und Venedig auf den nämlichen Handelswegen mitwerbend auf und das Bestreben der mächtigen Republik, die Rivalin an der Adria mit allen Mitteln zurückzudrängen, legt wieder ein sprechendes Zeugniß für die Bedeutung ab, welche Venedig in jenem Zeitraume dem österreichischen Hafen beilegte.

Uebergehen wir die Phase des Rückganges des gesammten mittelländischen Handels in Folge der steigenden Regsamkeit des Güterumsatzes zwischen Europa und Amerika und der immer allgemeineren Benutzung des directen Seeweges nach Ostindien. „Die Rolle, welche die italienischen Häfen und mit ihnen auch Triest als Zwischenhändler der Producte Indiens gespielt hatten, sie war mit einem Schlage abgebrochen; der levantinische Waarenzug am Mittelmeer, der sich durch eben jene Handelsplätze nach allen Richtungen hin über Europa ergossen hatte, war versiegt; von dem

europäischen Westen aus bahnte sich ein unmittelbarer Verkehr mit Indien an, welcher von dem unbequemen Zwischenhandel befreit, sich jetzt mächtiger als je zuvor entfaltete. Aber auch für die Erzeugnisse jener Länder Europas, welche bisher die italienischen Märkte aufzusuchen genöthigt waren, wurden auf den neuen Handelswegen weite und vortheilhafte Absatzgebiete erschlossen.“¹⁶ So sank Triest am Beginn des 18. Jahrhunderts auf den Punkt seiner tiefsten Depression; es bot den Anblick einer in Verfall gerathenen Stadt, deren Bevölkerung weniger als 5000 Seelen betrug, deren Hilfsmittel geringe, deren Aussichten die trübsten waren.

Ein neues, begrenzteres Handelsgebiet, im Hinterlande Oesterreich und dem deutschen Reiche einerseits, an den Küsten des mittelländischen und schwarzen Meeres andererseits, musste gesucht und friedlich erobert werden. Durch seine Lage war Triest damals wie heute auf das Geschäft eines Handelsvermittlers hingewiesen zwischen Oesterreich, Deutschland und der Levante. Gegen die österreichischen Erbländer war es aber abgesperrt durch Mauthschranken und Zölle unnennbarer Zahl und Art; gegen das Mittelmeer durch Anmassungen Venedigs. Die mannigfachen Massregeln, welche Kaiser Karl VI. und seine grosse Tochter, Kaiserin Maria Theresia, im Laufe der nächsten Decennien ergriffen, hatten den tief begründeten Zweck, diese Hindernisse zu beseitigen und sie brachten Triest in der That eine Aera hoher Prosperität. Was Kaiser Karl VI. in überschwenglicher Fülle augenblicklich vielleicht des Guten zu viel that, wurde unter der Regierung seiner erhabenen Tochter und Kaiser Josephs II. ausgeglichen und führte zu heilsamer Entfaltung der Kräfte. Der Kaiser wollte vor Allem die Freiheit des Meeres zur Geltung bringen, Venedig belehren, dass es zu seiner bisher unbestrittenen Herrschaft auf dem adriatischen Meere nicht allein berechtigt sei; deshalb verkündete das berühmte Patent vom 2. Juni 1717, dass „zur Einrichtung, Beförderung und Vermehrung des Verkehrs in den Erbländern und vornehmlich in Innerösterreich und den Seehäfen als wesentliches Mittel die Herstellung einer gesicherten und freien Schifffahrt angesehen werde“. Die dafür erforderlichen Bedingungen, Freiheit der Schiffsrhederei, des Handelsbetriebes, der Niederlassung, die Führung der kaiserlichen und erzhertzoglichen Flagge und deren Schutz, die Einführung eines beschleunigten handelsrechtlichen Verfahrens und eines partikularen Wechselrechtes nebst manchem Anderen wurden gewährt. Bald nachher folgte die „Magna charta der Seestädte“, der Erlass vom 18. März 1719.¹⁷ „Die am adriatischen Meere liegenden Städte Triest und Fiume werden zu Freihäfen (Porti franchi) erklärt, in welchen die fremden Kaufleute künftig mit grösserem Nutzen aus erster Hand Waaren erlangen können, welche sie sonst in den Erbländern aus zweiter, dritter, vierter, auch fünfter Hand kaufen mussten“. In zwölf Paragraphen wurde eine Reihe von Begünstig-

ungen ertheilt, unter denen schon die allererste Bestimmung eine weise Einsicht in die Verhältnisse des Triester Platzes bekundet, indem sie die „Ansiedlung fremder Kaufleute, Schiffseigenthümer, Manufacturisten und anderer Künstler“ fördert, diesen den freien Betrieb des Handels und der Industrie, entsprechenden Schutz und eine Reihe von Privilegien zusichert. Aber auch die übrigen Punkte des Erlasses zeigen einen, für den volkswirtschaftlichen Horizont jener Zeit erstaunlich weit reichenden freisinnigen Blick und haben vielleicht nur deshalb nicht sogleich ihre Wirkungen gebracht, weil sie der Zeit voraneilten. Dass insbesondere die noch im selben Jahre vom Kaiser genehmigte Gründung der kaiserlich privilegierten „Orientalischen Compagnie in Wien“, welche nur den „grossen Verkehr zu Lande und auf der Donau“ in den Kreis ihrer Geschäftsthätigkeit ziehen durfte, gewissermassen einen Widerspruch mit der Pflege des Triester Platzes, dagegen eine werthvolle Anregung für den Levantiner Handel überhaupt bildete, ist oft genug erörtert worden.

Sowie Karl VI. in seinen folgenden Regierungsjahren noch im Sinne der Begünstigung des Triester Hafens die in den ersten Patenten gewährten Freiheiten erweiterte, richtete Maria Theresia ihren Herrscherblick auf das Ziel, Triest zum Range eines wahren Emporiums für das ganze Reich zu erheben. Mit Recht rühmt man als einen Beleg ihres klaren Sinnes jene Instructionen, welche die Kaiserin im Jahre 1749 an den Commercial-Intendanten im Litorale als ein unvergängliches Denkmal ihrer Bemühungen für die maritime Entwicklung Oesterreichs erliess. Die mannigfachsten baulichen Anlagen im Hafen und in der Stadt sind bekanntlich ihr Werk; zahlreiche legislative und Verwaltungsmaassregeln, welche sich daran reihten, ergänzten die Voraussetzungen für das Gedeihen von Triest, für eine wahre Hebung dieses Hafens, die bis zur Franzosen-Herrschaft andauerte. Man kann dieses erfreuliche Stadium schon genauer verfolgen, als alle vorhergehenden, denn schon liegen Conscripttionen vor und einer kaiserlichen Verordnung gemäss mussten über die ankommenden und abgehenden Schiffe und Ladungen sowie über den Landverkehr wöchentliche Tabellen entworfen werden. So ist bekannt, dass in Folge der zahlreichen Einwanderung von fremden Kaufleuten und Schiffsrhedern aus Venedig, Dalmatien, Neapel, Sicilien, Genua, Livorno, Deutschland u. s. w. die Zahl der Bewohner innerhalb zwanzig Jahren sich verdreifachte, nämlich von 6 400 (im Jahre 1758) auf 20 000 (im Jahre 1777) stieg, ja dass in den letzten achtziger Jahren Triest bereits 24 000 Einwohner zählte. Und in Betreff des Handels-Umsatzes schätzt man nach den Anhaltspunkten, welche die ohne Werthangaben bloss auf Mengen der Ein- und Ausfuhr beschränkten Tabellen bieten, den Umfang des Triester Seeverkehrs im Jahre 1766 auf 3,7 Millionen Gulden; im Jahre 1770 soll sich derselbe bereits verdoppelt und im J. 1790 soll die Ausfuhr 18 Millionen Gulden betragen haben.

Kein Zweifel also, in der Theresianischen und Josephinischen Zeit liegt die Blüthe des adriatischen Emporiums, welches durch die Raschheit seiner Entwicklung beweist, dass der Boden einer solchen günstig war und dass es sich nur darum handelte, gesunde Keime weiterzubilden. Auch die eigentliche Mission, die höheren Aufgaben des Handelsstandes und der Schifffahrtsrhederei von Triest wurden damals sehr rationell aufgefasst, dafür spricht die bekannte überseeische Expedition, welche durch Bolt im J. 1778 mit dem österreichischen Schiffe „Joseph und Theresia“ ausgerüstet und von der Kaiserin unterstützt wurde, um die Nicobaren-Gruppe als österreichische Colonie zu occupiren;¹⁸ dafür sprechen die Gründungen der „Ostindischen Compagnie“ und einer „Société Impériale Asiatique de Trieste“ (1781). Dafür spricht endlich auch die thatsächliche Handelsrichtung der Triester Schifffahrt, welche unter Kaiser Joseph II. erst zu vollem Ausdrucke gelangte. Schon im J. 1783 zählte dieser Hafen zwölf Ostindienfahrer, von denen einige auch direct von Triest nach China segelten: eine für die Gegenwart beschämende Thatsache, denn sie bekundet die geringe Elasticität und Actionslust späterer Generationen. Am Ausgange unseres Jahrhunderts hatte sich der österreichische Seehandel bereits nach allen Küsten des Mittelmeeres ausgebreitet. Die östlichen und westlichen Gestade Italiens, die Häfen des Archipels, Candia, Palästina, Aegypten, die Küsten Frankreichs, ja selbst die Barbaresken wurden von österreichischen Kauffahrern auf ihren Reisen nach der Levante und den beiden Indien besucht; Alexandrien, Cairo, Constantinopel, Aleppo und Smyrna lieferten diesem Verkehre unter den levantiner Plätzen die reichsten Beiträge und Triest stand zu jener Zeit auf der Höhe der angesehensten europäischen Handelshäfen.¹⁹ Für den bedeutenden Umfang des maritimen Verkehrs sprechen insbesondere die Ziffern, dass die Handelsbilanz von Triest für das J. 1800 einen Umsatz von 15 Mill. fl., für das J. 1802 von 50 Mill. fl., für die Jahre 1803 und 1804 einen Total-Verkehr von rund je 55 Mill. fl. und im J. 1805 46 Mill. fl. nachweist. Es war dies eine Glanzperiode des Emporiums an der Adria, deren Bedeutung man erst dann richtig veranschlagt, wenn man bedenkt, dass der gesammte Handel Oesterreichs mit der Levante in jener Zeit nicht über 15 Mill. fl. geschätzt wird und dass dreissig Jahre später, als die ersten Ausweise über den Gesammthandel der Monarchie verfasst wurden, sich dessen Höhe mit nur 141 Mill. Gulden herausstellte. Wir übertreiben wohl nicht, wenn wir annehmen, dass Triest im Anfange dieses Jahrhunderts die Hälfte des ganzen Aussenhandels von Oesterreich vermittelt hat.²⁰

Ebenso wie aus diesem Vergleiche bekundet sich der Rang des Triester Hafens aus der Schifffahrtsbewegung derselben Zeit; im J. 1803 werden bereits 242 579 Tonnen einlaufender Fahrzeuge registriert;

eine Zahl, die erst in den zwanziger Jahren wieder dauernd erreicht wurde.²¹

Die französische Herrschaft vernichtete in den Jahren 1809 bis 1813 einen grossen Theil dieses rasch erworbenen Wohlstandes; seit 1814 wurden jedoch mit der Wiederkehr der österreichischen Regierung und der Restitution des von Napoleon aufgehobenen Freihafen-Privilegiums auch die früheren normalen Zustände allmählig wieder angebahnt.

Ein Blick auf die Schiffsahrtslisten der Jahre 1820 bis 1847 genügt, um die Charakteristik dieser bekanntlich in ganz Oesterreich mit lethargischem Gleichmuth durchlebten Friedensepoche zu entwerfen. Während unsere Concurrenten, die Westmächte Europas es verstanden, diese Zeit zu ruhigem Schaffen auszunützen, sich nach allen Beziehungen auf dem Gebiete der Bodenproduction, des Bergbaues, der Grossindustrie, der Verkehrsmittel zu stärken und zu entwickeln, während sie Ansammlungen wirthschaftlicher Kräfte vornahmen, und damals die Grundlagen ihrer heutigen Uebermacht auf den Weltmärkten befestigten, ging es in Oesterreich still und gemüthlich her; die Panacee des Gedeihens ward in dem System geistiger und materieller Abschliessung gegen das Ausland gesucht! Die maritime Entwicklung jener Epoche ist ein getreues Spiegelbild der allgemeinen Zustände unserer Volkswirtschaft. In den zwanzig Jahren 1827 bis 1847, welche in anderen Theilen Europas und Amerikas zu gewaltiger Hebung des Seeverkehrs führten, hob sich die maritime Bewegung von Triest und Venedig nur sehr langsam. Die Handelsmarine der übrigen Staaten, für welche Nachweise vorliegen, stieg in diesen zwanzig Jahren in Bezug auf Tragfähigkeit von 3 265 000 auf 6 133 000 Tonnen, also um 88 Percent; diejenige von Triest erfuhr nur einen Zuwachs um 21 784 Tonnen oder 22 Percent; mit anderen Worten der Schiffsstand der übrigen Staaten entwickelte sich gerade viermal so rasch als jener von Triest. Die Schiffsahrtsbewegung unseres Emporiums an der Adria oscillirte innerhalb der engen Grenzen von 300 000 bis 500 000 Tonnen, bald einen scheinbaren Aufschwung nehmend, bald wieder auf ein mittelmässiges Niveau zurücksinkend. London, Liverpool, Marseille, Antwerpen, Hamburg und die anderen grossen Häfen der Nordsee, des atlantischen Oceans und des Mittelmeeres errangen ihre Weltstellung, Triest aber scheinbar mit seinen Erfolgen zufrieden, wurde durch dieses Vorwärtseilen seiner Concurrenten thatsächlich relativ zurückgedrängt. Wie wenig endlich Triest für die Bethheiligung Oesterreichs am Aussenhandel, namentlich für den Absatz österreichischer Producte, in diesem Zeitraum leistete, geht am klarsten aus dem Vergleiche der per mare über Triest kommenden und abgehenden Waaren hervor; die gesammte Ausfuhr hob sich seewärts nur um

11,8 Mill. fl. oder 36 Percent, die Einfuhr jedoch um 28,5 Mill. fl. oder 83 Percent. Der Charakter des Seehandels von Triest liegt in dieser Periode darin, dass er in den werthvollen Zufuhren der Colonialwaaren seine eigentliche Grundlage sucht, dass ihm aber das Hinterland nur unzureichende Waaren für den Export bietet; der von den ausländischen Hochseeschiffen vermittelte Verkehr beträgt ein Drittheil des Gesamtwertes der Triester Hafenbewegung.²²

Wir sind hiemit in der neuen Zeit angelangt, in welcher die langsame Entwicklung Triests die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise wiederholt in solchem Grade erregte, dass Vorschläge und wirkliche Impulse zur Inangriffnahme von Reformen und Abhilfen erfolgen. Das erste Stadium dieser Strebungen reicht bis in die vierziger Jahre zurück, man hatte nun endlich in Triest selbst gefühlt, dass sich die Dinge in Zukunft ändern müssen und ändern werden. Unter den Mitgliedern der Börsendeputation und des Handelsstandes wurde eine Subscription veranstaltet zur Ausrüstung der „Ostindischen Mission der Triester Börse“. Unter Leitung eines gewissen P. Erichsen ging die Expedition im September 1843 nach Ostasien ab, mit der Aufgabe, die Handelsverhältnisse der Länder am rothen Meere und in Ostasien zu erforschen und die Vortheile, welche die Strasse über Suez für die Zukunft bieten könnte, möglichst zuverlässig zu ergründen. Während der zweijährigen Dauer und nach Abschluss der Mission wurde durch Verbreitung der Berichte und Muster, durch persönliche Bereisung der österreichischen Industriedistrikte und durch Anträge in den Fachvereinen für die Einleitung von Handelsverbindungen mit dem fernerem Oriente gewirkt. Es wird die Ueberzeugung ausgesprochen, dass „Ostindien und China Felder der höchsten Bedeutung für alle handeltreibenden Nationen sind,“ und dass Oesterreich die Concurrnz dort nicht zu scheuen braucht, sondern „eine mögliche Umwälzung des indischen Handels durch Herstellung einer kürzeren Verbindung Südasiens mit Europa über Suez gebührend benützen wird können.“²³ Die auf eigener Erfahrung beruhende Schilderung der Aussichten, welche sich der Industrie und Schiffahrt Oesterreichs im Oriente darbieten, hat einen Anstoss gegeben, um überhaupt die Frage der Entwicklung unserer Seehäfen zu erörtern. Es steht wahrscheinlich damit im Zusammenhange, dass das österreichische Handelsministerium bald nachher die Opportunität der Freihafenstellung zum Gegenstande einer Untersuchung machen liess. In den ersten fünfziger Jahren entbrennt die Polemik darüber; von einer Seite wird geschrieben: „die Wurzel aller Uebelstände liege in den Freihäfen, deren kosmopolitische Einrichtung einer nationalen Handelspolitik immer widerstehen wird und die unmöglich den unmittelbaren Antheil am Wohle des Vaterlandes nehmen werden, wie eine in das Staatsgebiet mit gleichen Rechten und Pflichten eingeschlossene Handelsstadt;“ von anderer Seite wird dagegen die absolute Noth-

wendigkeit des Freihafen-Privilegiums vertheidigt und als eines der wesentlichen Motive angeführt, dass Triest erst anfängt, Welthandel zu treiben, dass es sich seine Handelsgrösse erst schaffen müsse, und dazu ausserordentlicher Hilfsmittel bedürfe. Die mit scharfen Waffen geführte Polemik über diese specifische Frage gibt den Anlass zu Gelegenheitsschriften, welche die thatsächlichen Zustände und den seit 1854 unzweifelhaften Niedergang Triests beleuchten.²⁴ Aus derselben ragt jenes Memoire epochemachend hervor, welches Pasquale Revoltella im Jahre 1863 veröffentlichte und welches wir als den Beginn des zweiten Stadiums in der neuzeitlichen Wirthschaftsgeschichte unseres Emporiums bezeichnen dürfen.²⁵

Es war ein rechtes Wort zur rechten Zeit, als Revoltella über die düstere Lage des österreichischen Seehandels mit Ueberzeugungstreue schrieb: Oesterreich muss sofort Alles aufbieten, seinen handelspolitischen Horizont zu erweitern, und sich aktiv an dem transoceanischen Welthandel zu betheiligen; denn es wird auf seinem eigenen Seegebiete mit vollständiger Ueberflügelung bedroht und der Gefahr nahegerückt, für immer von einer thätigen Theilnahme am Welthandel ausgeschlossen zu werden. Was es bedeutet, wenn der Handelszug im adriatischen Meere von der österreichischen Seeküste abgelenkt wird, — dass hierdurch die ganze politische Machtstellung an der Adria in ihren Grundvesten erschüttert würde, bedarf wohl kaum einer näheren Begründung. In unserem Zeitalter des Positivismus üben die materiellen Interessen die stärkste Anziehungskraft und entscheiden über die Geschichte der Staaten.“ Die patriotische Denkschrift, welche eine Reihe eingehend motivirter Vorschläge enthielt, erregte bekanntlich ein bedeutendes Aufsehen und fand die allseitige Würdigung. Eine ihrer ersten Folgen war das allerhöchste Handschreiben Seiner Majestät des Kaisers vom 9. Februar 1864, mit welchem die Einsetzung eines Comités in Triest angeordnet und demselben die Aufgabe gestellt wurde, „die ungünstige Stellung Oesterreichs im überseeischen Welthandel und die Mittel zur Abhilfe zu prüfen.“ Da die Angelegenheit als eine die Interessen nicht nur Triests, sondern der ganzen Küste und des gesammten Reiches berührende erklärt worden war, so veranstaltete das Comité eine umfassende Enquête und resumirte das Ergebniss derselben in einer Reihe von Postulaten zur Förderung des äusseren Handels.²⁶ Wir werden Gelegenheit finden, auf diesen Bericht und auf die zur Abhilfe vorgeschlagenen Mittel noch im Zusammenhange zurückzukommen und beschränken uns an dieser Stelle darauf, zu constatiren, welche unmittelbaren praktischen Erfolge die Initiative Revoltella's herbeiführte.

Von den motivirten Vorschlägen des Comités stimmte der erste mit der damaligen Richtung der österreichischen Handelspolitik überein; er forderte die „Einführung eines niedrigeren Zolltarifes“

und fand einen Widerhall in dem Abschluss der freisinnigen Handelsverträge, welche durch die Meistbegünstigungs-Clausel generalisirt wurden. Leider gehören diese Verträge heute nur mehr der Geschichte an, und die handelspolitische Reaction der verflossenen Jahre verträgt sich wenig mit der Pflege der Welthandels-Interessen unseres Seehafens. Eine andere auf Anregung Revoltella's gefasste Resolution des Comités wurde in noch erfolgreicherer Weise und zwar genau so verwirklicht, wie der Bericht dieselbe formulirt hatte. Die Entsendung zweier Kriegsschiffe nach China und Japan, zur Aufnahme einer Expedition, deren Zweck der Abschluss von Handelsverträgen mit den erwähnten Ländern zur Sicherung des Handels und der Schifffahrt im Osten Asiens wäre, wurde bekanntlich im Oktober 1868 ins Werk gesetzt. Die von der Fregatte „Donau“ und der Corvette „Friedrich“ mit einem Stabe diplomatischer und fachmännische Persönlichkeiten in den Jahren 1868 bis 1871 ausgeführte Reise bildete die erste „ostasiatische k. k. Mission“, welche positive Resultate erzielte. Durch den Abschluss der Verträge mit Siam, China und Japan, durch die Einsetzung eines Minister-Residenten und die Einrichtung von Consularämtern in diesen drei Staaten, durch das Bekanntwerden der österreichisch-ungarischen Flagge in jenen Gewässern, durch die Sammlung reicher volkswirtschaftlicher Erfahrungen in British Indien und Ostasien, welche in vorzüglicher Weise publicirt wurden,²⁷ hat diese Expedition fruchtbare Keime commercieller Verbindungen für das ganze Reich, insbesondere für Triest gelegt; leider sind dieselben nicht in jenem Masse ausgebildet worden, wie man damals hoffen durfte.

Ausserdem hatten aber die Discussionen im Schosse des Revoltella-Comités noch zu einer anderen, für die Stellung Triests ungemein wichtigen Massregel geführt. Schon in der Erörterung der Vortheile und Nachtheile des Freihafen-Privilegiums war mit Recht auf die ungemein mangelhaften technischen Einrichtungen des Triester Hafens hingewiesen worden. Revoltella stellte in freimüthiger Zuversicht die Aenderung dieser Verhältnisse als selbstverständlich hin. „Wir rechnen darauf,“ schreibt er, „dass die Schienenverbindungen künftighin nicht nur bis an das Meer, sondern bis in das Meer reichen werden, dass also die kaiserl. Regierung alle erforderlichen Vorkehrungen treffen werde, durch welche, wie dies in allen ersten Hafenplätzen Europas der Fall ist, auch in unsern Seehäfen mit Vermeidung aller Zwischenspesen die directeste Verbindung zwischen der Eisenbahn und den Handelsschiffen bei der Ein- und Ausladung der Güter sowie die mindest kostspielige Aufspeicherung in den Hafenmagazinen hergestellt wird.“ Die im Comité-Berichte ausgesprochene Hoffnung, dass „die schon mehrere Jahre sich hinziehenden Berathungen, Prüfungen und Erhebungen, die Hafen-Verbesserungen in Triest betreffend, in möglichster Kürze mit einem Gesetze abgeschlossen werden,“ verwirklichte sich

durch die im Jahre 1868 begonnene Ausführung des neuen Hafen-Projektes.

So wird in dieser zweiten Phase der neuesten Wirthschaftsgeschichte von Triest die Denkschrift Revoltella's zum Anlasse, um überhaupt die Hindernisse der gedeihlichen maritimen Entwicklung Oesterreichs objectiv und in gediegenster Weise zu erörtern, die bestehenden Schäden aufzudecken, Abhilfe nach den mannigfachsten Beziehungen zu fordern, viele Reformen in motivirtester Weise vorzuschlagen, und durch die ostasiatische Expedition, sowie durch den Beginn einer grossartigen Hafenanlage auch äussere Resultate rasch herbeizuführen. Um so unbegreiflicher erscheint es, dass in den unmittelbar folgenden Jahren 1869—1873, welche als eine Epoche des allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwunges in ganz Europa und Amerika gelten dürfen, Triest nur wenig und vorübergehend aus seinem Marasmus gerüttelt wird. Wie wir im folgenden Abschnitte nachweisen werden, haben nur zwei Jahrgänge einen fühlbaren Reflex vom Hochgange der wirthschaftlichen Production in der ganzen Welt und von dem für diesen Hafen gerade so viel verheissenden Ereignisse der Eröffnung des Suez-Canals empfunden. Kein Zweifel; schon kalt erwägende Calculationen, um so mehr solche, die von patriotischen Wünschen geleitet waren, mussten von dieser neuen Wasserstrasse für die Häfen der Adria augenblicklichen und gewaltigen Nutzen hoffen. Durch die Eröffnung des Suez-Canals wurde die österreichische Monarchie den Handelshäfen an der Westküste Indiens um 7500 Seemeilen näher gerückt und so erschien kein europäischer Staat mehr berufen, von der Eröffnung der neuen Wasserstrasse nach Indien und Ostasien zu gewinnen, als unser Vaterland. Triest und Fiume durften nun als die vortheilhaftesten Häfen für den Handel Indiens mit dem südwestlichen Europa angesehen werden. Denn der Weg nach Indien war durch die neue Weltverkehrs-Passage mit Benützung der Dampfkraft um 37 Tage, jener nach China sogar um 57 bis 60 Tage abgekürzt. Man konnte daher voraussagen, dass Waaren aus dem südwestlichen Europa, welche damals noch über England und Holland, oder über Bremen und Hamburg ihren Weg ums Cap der guten Hoffnung nach Osten nahmen, die neue Route einschlagen und direct ins Herz von Europa gebracht werden müssten.²⁸ Man durfte mit Recht hoffen, dass Triest, dessen Bedeutung gerade damals sehr mittelmässig stand und auf einen Bruchtheil des Verkehrs im Mittelmeer beschränkt war, in Zukunft jenen Rang im Welthandel erringen werde, den es nach seiner Lage einzunehmen berufen ist. Aus Suez heimgekehrt, sprach ich selbst in einem öffentlichen Vortrage die Ueberzeugung aus: „dass Oesterreich, was es seit Jahrhunderten an der Donaulinie war, auch am Mittelmeere werden soll: eine Ostmark des deutschen Reiches für dessen Handel und materielle Cultur.“

Leider erwies sich die Voraussicht nicht blos in Betreff von Triest, sondern überhaupt in Betreff der adriatischen und Mittelmeerbahnen als nicht zutreffend. Die Rathschläge, welche von allen Seiten in Betreff der Vorbereitungen für den neuen Handelsweg gegeben wurden — und zwar nicht post festum, sondern ganz rechtzeitig, wie beispielsweise die schon im Jahre 1866 von Tegethoff niedergeschriebene Mahnung: „Oesterreich muss sich für einen ausgedehnten Dampferverkehr rüsten, will es sich einen guten Antheil am Handel mit Indien und China sichern“ — blieben unbeachtet. England dagegen, früher der grösste Antagonist des Suez-Canals, ergriff von dem Tage an, wo die Fahrbarkeit desselben gesichert war, mit nachahmungswerther Consequenz und Energie alle technischen und commerciellen Mittel, um den Handel durch die neue Wasserstrasse und die Letztere selbst zu beherrschen. Die britische Flagge hat sich durch die Erbauung specieller für die neue Route geeigneter Dampfer und durch Benützung seiner übrigen, den indischen Handel betreffenden reichen Hilfsmittel den Löwenantheil im Suez-Canal-Verkehr errungen und die britische Regierung besitzt in Folge einer klugen Operation Beaconsfield's 17 600 Actien und hiermit einen massgebenden Einfluss in der Verwaltung. Wenn schon die mediterranen Häfen nicht jenen Nutzen aus dem Suez-Canal zogen, welchen man erwarten durfte, so erfuhr Triest eine noch grössere Enttäuschung. Nur in den Jahren 1869 bis 1872 war ein Aufblühen des Seehandels wahrzunehmen; aber schon im Jahre 1873 folgte ein Rückgang, der seither im Grossen und Ganzen zum Stillstande geworden ist. In dieser ganzen Zeit wurde nur ab und zu die Lloydfrage ventilirt, um die Ausdehnung der Fahrten nach Ostasien durchzusetzen und die Eisenbahnanschlüsse wurden akademisch erörtert. Im Uebrigen herrschte ziemliche Ruhe und Thatenlosigkeit. Endlich aber wurden die Erscheinungen zu beunruhigend, als dass man denselben gegenüber noch ferner in Passivität verharren konnte. Mit dieser Erkenntniss und den sich daran knüpfenden agitatorischen Schritten beginnt die dritte neueste Phase der Triester Lebensgeschichte.

Die Charakteristik dieses jüngsten Zeitabschnittes liegt im offenen Eingeständnisse, dass die Triester Handelsthätigkeit allmählig in Verfall geräth. Die Vertreter der Municipalität und der Kaufmannswelt, die im Jahre 1875 zu einer Enquête-Commission delegirten Mitglieder des Stadtrathes und der Handels- und Gewerbekammer von Triest selbst sprechen dieses beklagenswerthe Urtheil aus. Das Mandat derselben bestand eben darin, „die nöthigen Erhebungen und Studien zu pflegen, um die zur Verbesserung der traurigen commerciellen und industriellen Verhältnisse Triests zweckmässig und wirksam erscheinenden Mittel zu eruiren.“ Nach zweijährigem Verlaufe dieser Enquête, deren schleppender Gang kein sehr günstiges Licht auf die Thatenlust der Commission wirft, er-

schien im Jahre 1878 ein umfangreicher Bericht, welcher die zwischenzeitlich sich häufenden und immer lästiger werdenden Uebelstände und die Mittel zur Abhilfe darlegt. Und wieder vergingen mehrere Jahre ohne andere Fortschritte, als diejenigen der Vollendung des neuen Hafens. Aber in diesen letzten Jahren war der Handelsgeist in Europa und Amerika, der in Folge der kritischen Erschütterungen der 1873er Krise nur geschlummert hatte, wieder erwacht. Mit erstaunlicher Lebhaftigkeit suchten andere Länder das Versäumte nachzuholen, die Productions mengen, die Umsätze im Welthandel, der Schifffahrtsverkehr, Alles wurde rapid vermehrt und nur Triest blieb nahezu stabil auf einem und demselben mittelmässigen Niveau. Nicht blos die fremde sondern auch die Concurrenz des Schwesterlandes zeigte ihre drohenden Waffen; Fiume trat mit Triest in die Schranken und das ungarische Litorale begann dem österreichischen gefährlich zu werden. Das waren, in wenigen Strichen gezeichnet, die Veranlassungen zur Wiederaufnahme einer etwas energischeren Action für Triest. Das Jubiläum der Fünfhundertjährigen Vereinigung mit Oesterreich und die hiebei von selbst gegebenen Anregungen, deren Rahmen eine Landes-Ausstellung bildet, lassen von den Impulsen der neuesten Zeit grössere Erfolge hoffen als von denjenigen der Vergangenheit. Wir werden uns mit denselben nun im Einzelnen ausführlicher beschäftigen.

III.

Die Stagnation von Triest und die maritimen Zustände der österreichischen Küste überhaupt. Genauere Diagnose. Die geringe Leistungsfähigkeit der Handelsmarine. Der beschränkte Charakter und Marasmus der Schifffahrts-Bewegung. Internationale Vergleiche. Triest und die italienischen Häfen. Geringer Antheil der Seehandels an dem ganzen Aussenhandel der Monarchie. Schiffbau und Rhederei. Die commercielle Bevölkerung von Triest. Resumé.

Es ist keine schwere Aufgabe, den leidigen Satz zu beweisen, dass Triest seit zwanzig Jahren im Stillstande, ja verhältnissmässig im Rückschritte begriffen ist; die Betheiligten selbst geben es unbefangen zu und beklagen den allmäligen Verfall dieses wichtigsten Seehandels-Emporiums von Oesterreich. Die Statistik hat daher nichts sonst zu leisten, als eine Thatsache, deren Vorhandensein unbestritten ist, möglichst genau auf ihre Intensität zu messen und dadurch jene Uebertreibungen zu verhüten, welche im guten wie im schlechten Sinne meistens unterlaufen, wenn man über sociale oder wirthschaftliche Erscheinungen nur mit Worten und nicht mit Zahlen urtheilt.

Der Stillstand von Triest äussert sich als absolute Er-

scheinung, indem die meisten Elemente seiner maritimen Handelsthätigkeit seit Jahren nicht weitergebildet worden sind; der Stillstand von Triest manifestirt sich aber noch greller und wird zum eigentlichen Rückschritt als relative Erscheinung, indem die übrigen Seehandelsplätze der abendländischen Welt rastlos vorwärts eilen, Triest dagegen nahezu auf derselben Stufe verweilt. Schon Revoltella's Denkschrift beklagt diese Wahrnehmung. „Man blicke auf Liverpool, auf Hamburg, Bremen, Antwerpen und Marseille und man wird erkennen, welch' gewerblicher Flor, welch' kaufmännischer Geist in ihren Hinterländern wohnt. Auch die österreichische Küste gewährt ein Abbild unseres inländischen Verkehrs, aber es ist leider nicht dasjenige des Zollvereins, Belgiens oder Frankreichs.“ Der Verfall des Handels von Triest, die Unzulänglichkeit dieses Seeplatzes für gewisse Stapelartikel wird mit Bedauern zugegeben. Der Bericht der Fachmänner schildert die allgemeine Lage des österreichischen Seehandels und die Position von Triest insbesondere als eine äusserst gedrückte. Wie ein rother Faden zieht sich durch die Enquête die Wahrnehmung, dass der Stern von Triest im Erbleichen sei, dass es nach jeder Richtung hin verloren habe. Ebenso hat die grosse Enquête-Commission vom Jahre 1875 das bereits angeführte Verdict über die traurigen commerciellen und industriellen Verhältnisse von Triest gethan, ohne einen Widerspruch zu finden; und kürzlich wieder (Ende 1881) hat die Handels- und Gewerbekammer in einer der Regierung vorgelegten Denkschrift wörtlich erklärt, dass „Triest der neuerdings verstärkten Concurrenz nicht gewachsen ist und dass rasche Hilfe dringendst noththut, da Triest unmöglich allein gegen die Allianz Fiumes mit der ungarischen Regierung und den ungarischen Bahnen ankämpfen kann und ohne weiteres erliegen muss, wenn nicht seitens des Staates schleunigst die erbetene Unterstützung (in der Verkehrs- und Tarifffrage) gebracht wird.“²⁹ Da also competente Organe des Triester Handelsstandes die Thatsache als solche einstimmig constatiren, bedarf es nur der Feststellung ihres Umfangs. Man kann diese verlässlicher ausführen, als auf andern verwandten Gebieten der Statistik. Denn die wirthschaftliche Entwicklung eines Hafens lässt sich sehr genau verfolgen, da die administrativen und polizeilichen Vorschriften des Seediensstes bekanntlich eine stramme Verzeichnung aller einschlägigen Vorgänge, Veränderungen und faktischen Grundlagen mit sich bringen.

Der Massstab der maritimen Entwicklung liegt im Stande und den Fluctuationen der Handelsmarine; in der Zahl und Tragfähigkeit der ein- und auslaufenden Fahrzeuge, in dem Werthe der ein- und ausgeführten Waaren, in der Anzahl und Richtung der regelmässigen Schifffahrtslinien, in der Menge der nach dem Binnenlande versendeten Güter und in manchen anderen, ebenfalls registrirten Symptomen, wie Schiffsbau, Bevölkerungs-Zustände u. dgl. Alle

diese Merkmale lassen sich in exacten Zahlen ausdrücken und wir werden dieselben nun einzeln verfolgen.

1. Entwicklung der Handels-Marine. Der Stand der Handelsflotte des österreichisch-ungarischen Küstenlandes als Ganzes genommen und die Veränderungen desselben während der neueren Zeit erweisen sich bei einer strengen analytischen Untersuchung nicht so ungünstig, wie die oberflächliche Darstellung dieser Frage häufig angenommen hat. Würden ohne Kritik des statistischen Materiales die Grundzahlen einfach neben einander gesetzt, so käme man zu dem erschreckenden Resultate des bereits erfolgten Verfalles; denn nach den rohen Zahlen der amtlichen Quellen betrug die Tragfähigkeit der Handelsfahrzeuge von Oesterreich-Ungarn

am Anfange des J. 1830 . .	187 627 Tonnen.
" 1840 . .	202 834 "
" 1850 . .	259 583 "
" 1860 . .	349 157 "
" 1870 . .	362 965 "
und " 1880 . .	330 672 "

Es wäre also gegenüber einer von 1830 bis 1860 beobachteten mässigen Steigerung seit 1860 eine Verlangsamung des Zuwachses und seit 1870 eine Abnahme der Tragfähigkeit der Handelsmarine um rund 32 000 Tonnen zu beklagen.

Glücklicherweise stehen indessen die Dinge nicht so schlimm. Vorerst beruhen Schlussfolgerungen, welche aus diesen Daten gezogen sind auf dem Irrthume, dass Grössen neben einander gestellt werden, welche nicht gleichartig sind. Die „Tonne“ Tragfähigkeit eines österreichischen Schiffes war in den Jahren 1830 bis 1875 eine andere, als in den seit 1876 vorgenommenen Registrirungen; daher muss (nach Kiaer's Vorgang)³⁰ die Reduktion auf ein einheitliches Mass (die Netto-Tonne des Systems Moorsom) erfolgen, ehe man historische Parallelen ziehen darf. Ferner darf bei einer vergleichenden Untersuchung der Tragfähigkeit der Handelsschiffe nicht ausser Betracht bleiben, dass durch die Dampfschiffahrt eine Verkehrsbeschleunigung erreicht worden ist, welche die Transportleistung eines solchen ungefähr dreimal so hoch, als diejenige eines Segelschiffes veranschlagen lässt, also bei der Beurtheilung des Standes der Handelsflotte als „Verkehrsmittel“ in Berechnung gezogen werden muss. Und endlich ist es wohl passend mit Rücksicht auf den eigentlichen Sinn der Untersuchung, die wir hier durchführen wollen, die Fischerbarken und numerirten Barken auszuscheiden, weil diese nicht dem Handel, sondern anderen Erwerbszweigen, beziehungsweise rein localen Transporten dienen. Nach Vornahme dieser mühsamen Vorarbeiten stellen sich, wie die im Anhange³¹ gegebene ausführliche Tabelle (III) zeigt, die Verhältnisse der österreichisch-ungarischen Handelsmarine absolut betrachtet günstiger. Denn es betrug die

Leistungsfähigkeit der Handelsflotte

zu Anfang des Jahres	effectiv	Unter Anschlag der Dampfer	daher Zunahme
	Netto Register Tonnen		
1830	153 854	153 854	—
1840	156 616	159 946	6 092
1850	204 870	217 856	57 910
1860	323 034	364 002	46 146
1870	292 375	383 079	19 077
1880	315 780	436 342	53 263

Während die erste Reihe, welche Segelschiffe und Dampfschiffe (nach erfolgter Reduktion der Tonnen auf das Moorsom Mass) gleich veranschlagt, von 1860 auf 1870 eine Abnahme und erst später wieder eine — allerdings nicht den Ausfall ersetzende — Ausgleichung zeigt, lässt die zweite Reihe eine mässige Vermehrung anstatt des oft behaupteten absoluten Rückganges erkennen. Aber in der niedrigen Ziffer dieses Zuwachses der Tragfähigkeit unserer Handelsmarine liegt schon an und für sich ein Symptom der Stagnation. Wie unzureichend ist es, wenn die Handelsflotte der Monarchie nach der oben gegebenen Berechnung von zehn zu zehn Jahren nur um 1900 bis 5800 Tonnen zugenommen hat? Oder wenn im ganzen Zeitraum 1830 bis 1870 nach unserer ausführlichen Tabelle jährlich nur 7640 Tonnen hinzugekommen sind und im letzten Decennium gar nur eine Vermehrung um jährlich 3239 Tonnen erreicht wurde? Ein einziges grosses englisches Handelsschiff der neuern Construction hat so viel Tragfähigkeit, als dieser gesammte Jahreszuwachs der Flotte von ganz Oesterreich-Ungarn!

Die Geringfügigkeit wird noch klarer und sie illustriert recht eigentlich die ungesunden, rückläufigen Verhältnisse, wenn man die Veränderungen im Stande der österreichisch-ungarischen Handelsflotte mit denjenigen anderer Staaten vergleicht. Wir haben der vortrefflichen „Internationalen Statistik der Handels-Marine“ von A. N. Kiaer eine graphische Darstellung entnommen, (s. Anhang) welche die Entwicklung dieses maritimen Verkehrsmittels in Grossbritannien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, dem Deutschen Reiche, in Frankreich, Italien und Oesterreich-Ungarn während des abgelaufenen halben Jahrhunderts veranschaulicht. Ohne die Zifferncolumnen der darauf bezüglichen Tabelle (IV) lesen zu müssen,³² entnimmt man auf einen Blick aus dem Diagramm, wie weit Oesterreich-Ungarn auf diesem Gebiete gegen die anderen Staaten zurückgeblieben ist. Das Missverhältniss wird namentlich in den letzten zehn Jahren sehr grell; denn während die Handelsflotte Grossbritanniens um 4,6 Mill., jene von Deutschland um 396 000, jene von Italien um 209 000 Tonnen vermehrt wurde, kam die Handelsflotte von Oesterreich-Ungarn nur um 56 000 (resp. 53 263) Tonnen höher!

Wir dürfen diesen Vergleich nicht schliessen, ohne speciell von

Triest zu sagen, dass es trotz seiner primaten Stellung unter den österreichisch-ungarischen Seehäfen, doch international erst den 22. Rang einnimmt; viele englische, amerikanische, deutsche und andere Plätze überragen es durch den registrierten Tonnengehalt.³³

2. Schiffahrts-Bewegung. Zwar mahnt das bisher untersuchte Kriterium zu ernster Auffassung der maritimen Verhältnisse unseres Küstenlandes, doch würde es für sich allein nur wenig beweisen; denn ein Land kann auch ohne eigentliche Fortschritte im activen Schiffahrtsbetriebe seine Theilnahme am Welthandel steigern, wie das Beispiel der Vereinigten Staaten von Nordamerika klar zeigt. Dort nimmt die registrierte Tonnenzahl der Hochseeschiffe seit 1878 und der Cabotagefahrzeuge schon seit 1874 beständig ab und dennoch bewundern wir dieses Land wegen seiner wirtschaftlichen Entwicklung und blicken nicht ohne Neid auf die rapid wachsende Lebhaftigkeit des Verkehrs in den grossen Hafentplätzen der Union, in New-York, Boston, Baltimore, New-Orleans, Philadelphia u. A. Man muss also noch andere Elemente zur Vergleichung heranziehen, und als solche bieten sich zunächst die Nachweise über den Schiffahrts-Verkehr der Häfen. Auch nach diesem Massstabe lautet, wie unsere Untersuchung zeigt, das Urtheil für die maritimen Zustände von Oesterreich und für Triest insbesondere nicht günstig. Die Aufbereitung und Analyse des weitläufigen, in den officiellen Quellen zerstreuten Materiales führt zu der Ueberzeugung, dass überhaupt die österreichischen Häfen einen geringeren Antheil am Welthandel nehmen, als man häufig voraussetzt, dass vielmehr die in denselben vermittelte Schiffahrts-Thätigkeit zumeist auf den inneren Verkehr der Küstenplätze beschränkt ist, und keine grosse commercielle Tragweite hat. Ferner ergibt sich, dass dieser innere Verkehr verhältnissmässig rascher zunimmt, als der äussere Seehandel; und endlich, dass Triest, welches fast ausschliessend die ganze Schiffahrtsbewegung des auswärtigen Verkehrs concentirt, sich langsamer entwickelt als alle übrigen Häfen. Das sind durchweg nicht zu bezweifelnde Kennzeichen der rückläufigen Bewegung auf demjenigen Gebiete, welches gerade für die maritime Entwicklung des Gesamtstaates das wichtigste sein sollte. Der concludente Beweis für diese Behauptungen ist in den unter den Anmerkungen gegebenen Tabellen, welche wir nur aus amtlichen Quellen zusammengestellt haben, zu entnehmen und wir dürfen uns wohl begnügen in Kürze die letzten Resultate hier zusammenzufassen.

Der geringe Antheil der österreichischen Häfen am Welthandel wurde schon vor zwanzig Jahren beklagt, indem das Revoltella-Comité constatirte, dass sich das „eigentliche Handelsgebiet von Triest auf einen engen Rayon im Binnenlande, auf Istrien, Dalmatien, den albanesischen Küstensaum bis Durazzo und auf die Cabotage mit der gegenüber liegenden italienischen Küste beschränkt,

dass aber weiter hinaus mit der Levante nur schwache Geschäfte betrieben werden, und dass endlich ein directer Verkehr der österreichischen Seehäfen mit Amerika und Ostindien so gut wie gar nicht vorhanden ist.“ Heute haben sich die Dinge ein wenig gebessert; aber nur ein wenig; denn für die Gegenwart erweisen wir die Thatsache, dass, obwohl die Gesamtbewegung der Schifffahrt im Laufe der letzten fünf Jahre in runder Zahl durchschnittlich je 5,2 Millionen Tonnen ein- und auslaufender Fahrzeuge umfasste³⁴ (Tab. V), an dieser anscheinend bedeutenden Thätigkeit der auswärtige Verkehr doch nur einen Antheil von rund 1,4 Millionen Tonnen hatte. In Oesterreich entfallen demnach vom ganzen Seeverkehr kaum 27 Percent auf die internationalen Handelsverbindungen, während beispielsweise in England 44 Percent, im Deutschen Reiche und in Frankreich mehr als 86 Percent diesem wichtigen Zwecke dienen. Der Reflex dieser Erscheinung ist in der ebenfalls ziffermässig nachgewiesenen Thatsache zu erblicken, dass der Werth derjenigen Waaren, welche zu Schiff in Verkehr gebracht werden, trotz der zunehmenden Tonnenzahl der ein- und ausgefahrenen Fahrzeuge nicht vermehrt worden ist. In derselben Periode 1871—78, in welcher die Schifffahrtsbewegung in allen Häfen von 7,7 auf 11,8 Millionen Tonnen (im Ein- und Auslaufen) stieg, fiel sogar der Werth der Ladungen von rund 184 auf 170 Millionen fl. in der Einfuhr und blieb in der Ausfuhr nahezu auf gleichem Niveau. Die österreichische Seeschifffahrt hat also auch heute noch vorwiegend internen, auf die eigene Küste localisirten Charakter.

Leider haben die mächtigen Strömungen der Weltwirthschaft in der jüngsten Zeit auf Oesterreich nicht den günstigen Einfluss ausgeübt, unsere Handelsmarine zu grösserem Antheile an derselben anzuregen. Wir sehen dies aus folgender einfacher Vergleichung. Es umfasste die Schifffahrtsbewegung in den österreichischen Häfen (ein- und auslaufende Fahrzeuge zusammengerechnet)

a) im gesammten inneren u äusseren Verkehr	b) speciell im auswärtigen Verkehr
im J. 1871 7 693 000 Tonnen	2 440 028
„ 1880 11 825 605 „	2 850 664

daher beträgt die Vermehrung
 seit 1871 4 132 605 Tonnen 410 636 Tonnen
 d. i. 54% d. i. 17%

In diesem Jahrzehnt wurde demgemäss die gesammte Schifffahrtsbewegung aller österreichischen Häfen absolut zehnmal so rasch, procentuell dreimal so intensiv, als der Antheil am internationalen maritimen Verkehre vermehrt.

Ebenso zuverlässig können wir den dritten der oben aufgestellten Sätze analytisch nachweisen, dass sich Triest langsamer entwickelt, als alle übrigen Häfen zusammen, dass es seiner Seits mithin selbst innerhalb des Lebenskreises unserer eigenen Küste noch fortwährend relativ zurücktritt. Man kann die statistischen Ziffern der officiellen Quellen gruppiren und calculiren wie man

will, immer gelangt man mit zwingender Logik zu der Erkenntniss von der rückläufigen Bewegung des Emporiums an der Adria gegenüber der Gesammtheit der anderen kleinen Handels- und Schiffahrtshäfen des illirischen und dalmatinischen Litorale. Wir stellen zwei Vergleiche an, um dies zu zeigen. Rechnet man, um einen mittleren Ausdruck der ganzen Erscheinung zu gewinnen, nach Durchschnitten von Jahrfünften, so erhält man das Resultat, (Tab. V) dass sich die Schiffahrtsbewegung von 1871—75 auf 1876—80 hob:

bei allen Häfen zusammen im Einlaufe um	1 009 772 Tonnen d. i.	24%
bei " " " " Auslaufe "	991 183 " "	23,5 ⁰ / ₁₀
hingegen bei Triest allein im Einlaufe um	114 574 " "	12 ⁰ / ₁₀
" " " " Auslaufe "	118 040 " "	12 ⁰ / ₁₀

Mit anderen Worten: es hat sich Triest während dieser mittleren Zeitperiode relativ nur halb so rasch entwickelt, als das gesammte Litorale.

Untersucht man diese Erscheinung nach dem Anfangs- und Endpunkt des letzten Decenniums und für die ganze Bewegung (Ein- und Auslauf) der Schiffe zusammen, so ergibt sich als Verkehr des gesammten Litorale, wie wir oben gezeigt haben

eine Zunahme um 4 132 605 Tonnen

dagegen bei Triest allein nur eine Steigerung

vom J. 1871 mit	1 980 280 "
auf 1880 "	2 172 648 "

daher um . . . 192 368 Tonnen d. i. 9,7 Percent.

Mit andern Worten: Vom Beginn bis zum Ende dieser Periode hat sich Triest 5¹/₂mal langsamer entwickelt, als das übrige Litorale, welches unser Emporium daher in gewissem Sinne überflügelt hat. Beweisen die vorangehenden Ausführungen, dass der Seeverkehr an und für sich im ganzen Küstenlande und ganz besonders in Triest nicht so prosperirt, wie jeder Oesterreicher im Interesse der gesammten wirthschaftlichen Entwicklung wünschen müsste, so lautet das Urtheil leider nicht günstiger, wenn man die maritime Stellung unseres Vaterlandes durch Parallelen mit derjenigen anderer Mächte zu präcisiren sucht.

In grossen Totalziffern lässt sich folgende Reihe der für den Vergleich interessantesten Staaten aufstellen. Es betrug im Jahre 1880 die ganze Schiffahrtsbewegung (also Ein- und Ausfuhr zusammengerechnet):

im auswärtigen Handel		im Küsten- oder inneren Seeverkehr	
Grossbritannien u. Irland	58 736 063 Tonnen	74 514 328 Tonnen	
Vereinigte Staaten v. Nordam.	31 424 538 "	—	
Frankreich	25 032 478 "	4 102 035 "	
Deutsches Reich	13 066 412 "	2 472 184*) "	
Italien	9 846 970 "	18 667 451 "	
Niederlande	6 834 488 "	—	
Oesterreich-Ungarn	2 850 664 "	8 974 941 "	

*) Seeverkehr zwischen deutschen Häfen, also grossentheils auch internationalen Charakters mit Rücksicht auf die Selbständigkeit der Hansestädte, Oldenburgs und Mecklenburgs.

Diese Hauptsummen zeigen zwar die relative Geringfügigkeit des österreichischen Seeverkehrs, der im internationalen Handel nur beiläufig $\frac{1}{20}$ der britischen, $\frac{1}{11}$ der amerikanischen, $\frac{1}{8}$ der französischen, $\frac{1}{6}$ der holländischen, $\frac{1}{5}$ der deutschen, kaum $\frac{1}{3}$ der italienischen und weniger als $\frac{1}{2}$ der holländischen Schifffahrtsbewegung aufzuweisen hat; sie bilden aber kein richtiges Kriterium, weil die Eigenart unseres Staates nach seiner continentalen Lage eben ganz anders in die Wagschale fällt, als diejenige eines Inselreiches, wie Grossbritannien, oder eines Landes, dessen ganze Productionsrichtung auf den grossen transoceanischen Austausch berechnet ist, wie Amerika oder von Staaten, deren Colonialbesitzungen den Grund zu regsamem Seeverkehr legen, wie dies bei Holland und in gewissem Sinne auch bei Frankreich der Fall ist, oder endlich bei einem Lande, dessen reich gegliederte lang gestreckte Küste in allen Provinzen zum Seehandel und zur Schifffahrt anleitet, wie Italien. Nur mit Deutschland verglichen, lassen schon die vorstehenden Totalziffern den bestimmten Schluss auf mangelhafte Zustände Oesterreichs zu.

Geht man jedoch von diesen Grundzahlen in der Absicht aus, um an denselben den Verlauf der maritimen Entwicklung retrospectiv zu verfolgen, so bieten sie zweifellos einen berechtigten Massstab; in diesem Sinne haben wir in einer Tabelle (VI) eine vergleichende Darstellung des ganzen letzten Decenniums gemacht und aus derselben entnommen,³⁵ dass die mächtigen Concurrenten im Welthandel seit dem Jahre 1871 ihre Präponderanz erhöht haben. Es stieg während des letzten Jahrzehntes 1871—1880 der Seeverkehr

in Grossbritannien	von 41,5 Mill.	auf 58,7 Mill.	d. i. um 17,2 Mill. Tonnen	oder 41%
„ Ver. Staaten v.				
Nordamerika	„ 15,5	„ 31,4	„ „ 15,9	„ „ 103%
„ Frankreich	„ 13,5	„ 25,3	„ „ 12,8	„ „ 93%
„ Deutschen Reiche				
(1873—80)	„ 12,8	„ 15,5	„ „ 2,7	„ „ 26%
„ Niederlande	„ 5,7	„ 6,8	„ „ 1,1	„ „ 20%
„ Italien	„ 8,4	„ 9,8	„ „ 1,4	„ „ 17%
„ Oesterreich	„ 2,4	„ 2,8	„ „ 0,4	„ „ 17%

Die Differenzen lauten in der Tonnenzahl überall zu Ungunsten Oesterreichs und nur in der Percentualziffer sind wir mit unserem nächsten Nachbarn Italien gleichen Schrittes gegangen; Deutschland, Frankreich, Grossbritannien und Amerika überflügeln uns jedoch beständig mehr.

Auch hinsichtlich dieses Punktes lässt sich eine specielle Probe auf Triest ziehen und dessen Rangstellung unter andern Welthäfen in Betreff der Lebhaftigkeit des Verkehrs bestimmen. Wir finden, dass Triest mit seiner Schifffahrtsbewegung überhaupt sehr tief zu reihen ist; englische, amerikanische, französische, holländische, deutsche, italienische Häfen gehen in einer Zahl von 22 voran, so dass es nach unserem Vergleiche erst den 23. Platz (fast ebenso

wie in Bezug auf die registrirten Schiffe) einnehmen würde.³⁶ Ebenso überwältigend durch die Höhe der Zahlen ist der andere internationale Vergleich, welcher das stetige Anwachsen der Bewegung in den grossen Welthandels-Häfen gegenüber Triest zeigt und beispielsweise ergibt, dass in den letzten 18 Jahren Antwerpen eine Zunahme des Verkehrs um 150%, Dublin eine solche um 140%, Sunderland um 130%, Liverpool um 103% u. s. w. Triest dagegen gleichzeitig 1861—79 nur um 50% erfuhr.³⁷ Mit Recht könnte man aber wieder einwenden, dass Parallelen zwischen den mächtigen Pulsschlägen, im kosmopolitischen Leben von den Welthandelsstaaten und den Strömungen im kleinen adriatischen Becken unzulässig sind. Aber auch in diesem Punkte kehren wir zu dem nächstliegenden Vergleichsobject zurück. Niemand wird in Abrede stellen, dass man an Triest den gleichen Massstab anlegen darf, wie an die italienischen Häfen in der Adria und im Mittelmeer und diese Letzteren haben ausnahmslos unser Emporium im Entwicklungsgange überholt. Eine kleine von uns für die letzten zwanzig Jahre zusammengestellte Tabelle (VII) beweist leider, dass insbesondere die Periode 1872 bis 1881 eine für Triest sehr nachtheilige Wendung herbeigeführt hat; denn es stieg die gesammte Hafenbewegung³⁸:

	in von 1862—71	von 1872—81	von 1862—1881
Genua	um 33 Perc.	um 41 Perc.	um 97 Perc.
Neapel	—	99	126
Messina	58	43	120
Livorno	0,9	45	41
Palermo	71	50	165
Venedig	11	57	106
dagegen in Triest	28	nur um 16	49

Mit anderen Worten: Genua, Messina, Livorno und Palermo entwickelten sich in dem Jahrzehnt 1872—81, welches massgebender ist, als die 20jährige Reihe fast dreimal, Venedig fast viermal und Neapel sechsmal so intensiv als Triest. Es ist selbstverständlich, dass wir auf den Vergleich zwischen Triest und Venedig als unmittelbar benachbarten Concurrenz-Häfen das höchste Gewicht legen. Für die Diagnose des Verfalles von Triest und für die Erkenntniss der Ursachen dieser bedauerlichen Erscheinung ist es ungemein wichtig zu constatiren, dass noch von 1862 bis 1871 die Hafenthätigkeit in Triest um 436 000 Tonnen oder 28% und jene von Venedig nur um 74 400 Tonnen oder 11% zunahm, dass dagegen von 1872 bis 1881 umgekehrt Triest blos um 320 500 Tonnen oder 16%, und Venedig um 501 000 Tonnen oder 57% an Intensität stieg. Jedem unbefangenen Kenner dieser Zahlen wird sich die Ueberzeugung aufdrängen, dass hier ganz spezifische Momente für Triest nachtheilig, für Venedig vortheilhaft, einwirken mussten.

3. Auch die Bilanz des Werthes und der Menge der über das österreichische Litorale und Triest in den Handel gebrachten Waaren bestätigt die Stagnation. Die Nachweise der Triester

Börsendeputation zeigen, dass der Werth der im gesammten österreichischen Seehandel umgesetzten Waaren von 1871 bis 1880 stationär geblieben ist; die einlaufenden Schiffe brachten nicht mehr als für durchschnittlich 177 Mill. fl., die auslaufenden nahmen für 119 bis 130 Mill. fl. Waaren als Ladung (Tab. V).³⁹ Die Geringfügigkeit dieser Ziffer, in welcher Alles und Jedes, Einfuhr- und Ausfuhrhandel, Zwischen- und Durchfuhrhandel zusammengenommen enthalten sind, springt in die Augen; in demselben Zeitraume hat die gesammte in den Handelsausweisen verzeichnete Güterbewegung über die österreichisch-ungarischen Grenzen (Ein-, Aus- und Durchfuhr) durchschnittlich rund 1400 Millionen Gulden betragen; die Schifffahrt der österreichischen Häfen hat also nach diesem günstigsten Calcul nur etwa 22 Percent beigesteuert. Dass dieser Percentualtheil gering ist, lässt sich nicht bloß aus dem Vergleiche mit den vielfach anders gearteten Verhältnissen von England, Amerika, Holland (wo die Einfuhr zur See rund 40% beträgt), sondern zunächst aus dem Vergleiche mit Italien entnehmen. Der Werth der Schiffsladungen hat dort im Jahre 1880 67% aller Importe und 54% aller Exporte des Specialhandels betragen.

Da den Schätzungen der Ladungswerthe im Hafenverkehr jedoch vielleicht eine geringere Verlässlichkeit beizumessen sein könnte, als den Declarationen beim Zollverfahren an den Grenzämtern, so darf man nicht unterlassen, auch diese Quelle zu Rathe zu ziehen; sie bestätigt principiell die gleiche Wahrnehmung, reducirt aber noch die ziffermässige Höhe zu Ungunsten von Triest und der Küste. Nach den officiellen Handelsausweisen ergibt sich die interessante Thatsache, dass der Antheil, welchen der österreichisch-ungarische Seehandel an dem gesammten auswärtigen Waarenhandel der Monarchie nimmt, dem Werthe nach beharrlich seit vielen Jahren je 16,1% in der Einfuhr und 16,8% in der Ausfuhr der Menge nach aber gar nur 8,7 resp. 11,5 Percent im Durchschnitt betrug⁴⁰ (Tab. VIII). Von dem ganzen Import und Export des Jahres 1880 im Werthe von 1341 Millionen Gulden haben unsere eigenen Seehäfen nur einen Umsatz im Werthe von 234 Millionen Gulden vermittelt; und von 136 Millionen Meter-Centnern, die im Jahre 1880 in allen Handelsrichtungen (Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr) bewegt wurden, entfielen auf den Verkehr aller unserer Seehäfen nur 16,6 Millionen Meter-Centner oder 12,2 Percent.⁴¹ Die Ziffern an sich sind ein scharfes Kriterium; sie werden um so bedeutungsvoller durch die geringe Beweglichkeit des Verhältnisses während jener ganzen Reihe von Jahren, in welchen doch die Eröffnung des Suez-Canals, die Einrichtung direkter Fahrten nach Ostindien und China und eine allgemeine Steigerung der Welthandelsthätigkeit vor sich ging. Alle diese Factoren hatten, — das kann man in den statistischen Daten klar lesen — nur den Einfluss, dass sich der See- und Küstenverkehr im gleichen Tempo

mit dem Landverkehr entwickelte, aber sie übten nicht jene förderlichen Impulse aus, welche man von denselben mit Recht voraussetzen durfte.

Das bisher Gesagte enthält selbstverständlich auch das Urtheil über Triest; denn der Begriff Litorale von Oesterreich ist in Bezug auf den Aussenhandel, wie wir gesehen haben, identisch mit Triest. Zur schärferen Beleuchtung der specifischen Veränderungen, welche die Handelsthätigkeit dieses Emporiums mit Rücksicht auf die Werthumsätze erfahren hat, dient ein Einblick in das ausführliche Tabellenwerk der Handelskammer.⁴¹ Dieses lehrt uns, dass es dem Triester Hafenplatze in der ganzen Periode von 1871—1880 nicht gelungen ist, die Ein- und Ausfuhren via mare zu vermehren; denn sie schwankten stets um den Durchschnitt von 245 Mill. fl.; (Tab. IX) auch die von Triest nach dem Hinterlande vermittelte Handelsbewegung machte kaum nennenswerthe Fortschritte, sondern hob sich nur wenig, indem sie immer den Durchschnitt von 190 Mill. fl. festhielt. Zusammen also betrug alle Umsätze 435 Mill. fl. Erst das Jahr 1881 bekundet in allen Richtungen, im Import und Export, im Land- und Seehandel für Triest einen grossen Fortschritt; es hat die höchste jemals erreichte Total-Umsatzziffer von 523 Mill. fl., d. i. 87 Mill. fl. mehr als der Durchschnitt des vorangehenden Decenniums gebracht; ein Ergebniss, welches um so erfreulicher ist, als es sich vorwiegend auf die naturgemässe Erweiterung des Handels mit Griechenland, der Türkei, Aegypten, Indien u. s. w. zurückführen lässt. Von diesem ersten Ausnahmjahre abgerechnet beweist also auch die Bilanz der durch unsere Häfen an der Adria und insbesondere durch Triest vermittelten Handelsumsätze einen beklagenswerthen Stillstand in der maritimen Entwicklung Oesterreichs.

4. Schiffbau und Rhederei. Auch auf diesem Gebiete vollzieht sich mit eherner Consequenz der schon vor Jahrzehnten von einsichtigen Beurtheilern vorausgesagte Verfall. Die Angaben über die Tonnenzahl der in Triest gebauten Schiffe im Vergleiche mit denjenigen von britischen, französischen, holländischen, selbst italienischen Häfen, liefern ein geradezu beschämendes Armuthszeugniss unserer mercantilen Thätigkeit. Es genüge aus den vorhandenen reichen Quellen zu entnehmen, dass die gesammten auf den Werften des österreichischen Litorale neu gebauten Fahrzeuge in den letzten 5 Jahren durchschnittlich nur je 11 000 Tonnen im Werthe von $2\frac{1}{4}$ Mill. fl. repräsentirten, wogegen in England zwischen 730 000 und 1 Mill. tons vom Stapel liefen und die Schiffswerften am Clyde im Jahr 1881 allein Fahrzeuge von 330 000 tons Tragfähigkeit und im Werthe von beiläufig 8 Mill. Pf. St. producirten. Mit Recht rühmte man in der Revoltella-Enquête, dass die Technik des österreichischen Schiffbaues jenem der am weitesten vorgeschrittenen Seestaaten ebenbürtig und im Stande wäre, aus den Bezugsquellen des eigenen Landes alle Anforderungen zu befriedigen.

Aber schon damals hob ein Experte hervor, dass das Dampfschiffahrtswesen zu sehr zurückgeblieben und durch die privilegierte Stellung des Lloyd in der freien Entwicklung gehemmt sei. Die jüngste Triester Enquête (1875—78) endlich führte abermals den fachmännischen Nachweis, dass die Schiffbau-Industrie zurückgeht und vor der Gefahr des beklagenswerthen Verfalles steht. Die Hauptursache erblickt man heute in dem Uebergange von der Segel- zur Dampfschiffahrt; wie wenig aber die Rhederei-Industrie in dem Bau der Letzteren eine regere Concurrenz ermöglicht, haben bekannte Erfahrungen der letzten Zeit erwiesen.

5. Bevölkerungs-Verhältnisse. Zweifellos üben Erwerbsgelegenheit und Aussicht auf günstige wirtschaftliche Stellung überall und immer eine mächtige Attraction auf die Menschen aus und führen zu jenen localen Anhäufungen, die wir in grossen Industrie- und Handelsstaaten oft mit wunderbarer Raschheit vor sich gehen sehen. Das pilzartige Anwachsen der amerikanischen Handelsplätze, welche in wenigen Decennien hunderttausende von Bewohner an sich zogen, ist ebenso dem commerciellen Geiste zuzuschreiben, wie die erstaunlich schnell vollzogene Colonisation von Australien. Wenn Chicago, das im Jahre 1830 erst angelegt wurde, jetzt über eine halbe Million Einwohner zählt, oder Brooklyn, der Hafen nächst New-York, in den letzten zehn Jahren allein um fast 200 000 Bewohner zugenommen hat, so ist dies ein sicheres Symptom grosser kaufmännischer und maritimer Thätigkeit. Mit Recht kann man daher auch umgekehrt aus dem langsamen Schritte der Vermehrung auf die entgegengesetzten Ursachen, nämlich die Stagnation eines commerciellen Platzes schliessen. Nun hat Triest in der That leider keinen raschen Zuwachs zu verzeichnen; im Jahre 1808 schon zählte die Stadt 33 000 Einwohner; nach dem letzten Census vom Jahre 1880 war dieselbe von 74 544 Menschen bewohnt; also in 72 Jahren nur ein Zuwachs von 41 500 Einwohnern oder jährlich 1,7 Percent.⁴² Ebenso lassen die Nachweise der drei letzten Volkszählungen (1857, 1869 und 1880) mit Sicherheit auf ein relatives Zurückbleiben schliessen. Die Bevölkerung von Triest und Gebiet hat im Zeitraume 1869 bis 1880 nur um 17 297 Einwohner oder 13,6 Percent, also jährlich um 1572 Menschen, d. i. kaum 1¼ Percent zugenommen. Vergleicht man damit die im neuesten Volkszählungs-Operate⁴³ leicht zu findenden Zuwachsprocente anderer städtischer Gebiete, z. B. des Wiener Vorortes Hernals mit 75,7%, oder von Sechshaus mit 39%, Marburg mit 37,4%, Krakau und Olmütz mit 32,5%, Görz, Innsbruck, Prag, Lemberg mit mehr als 25%, Wien mit 19%, ganz Niederösterreich mit 17%, so ist das Urtheil über den Stillstand von Triest gesprochen.

Dasselbe wird bekräftiget, wenn man die im letzten Census enthaltene Berufsstatistik etwas aufmerksamer durchsieht. Es ruft keine sehr hohe Meinung hervor, wenn man die geringe Anzahl

von Kaufleuten, Banquiers und Schiffsrhedern betrachtet, die in dem österreichischen Handels-Emporium an der Adria aufzufinden waren. Unter den 74544 Bewohnern der Stadt Triest sind fast ebenso viele active und pensionirte Civil- und Militärbeamte, Geistliche, Aerzte, Advokaten, Notare und Aufsichtsorgane als eigentlich commercielle Elemente; die Anzahl der direct für Handel und Schiffahrt thätigen Personen (männlichen Geschlechtes) beschränkt sich nämlich auf:

92 Banquiers (Unternehmer von Geld- und Credit-Instituten) mit	291 Beamten etc.
81 beim Personen- und Gütertransport zu Land beschäftigte „	300 Beamten und
129 Personen, welche selbstständig den Personen- u. Gütertransport zu Wasser unternehmen (Rhedern etc.) „	536 Arbeitern
und	
2086 Kaufleute (im Gross- u. Kleinhandel): „	266 Beamten und
	720 Arbeitern
	2636 Beamten Geschäftsführern etc. u.
	2196 Arbeitern

Zusammen 2388 selbstständige Unternehmer und 3493 Hilfspersonen nebst
3452 Arbeitern.

Alles in Allem betreibt also nur das Häuflein von 9333 Menschen berufsmässig Handel, Verkehr und Schiffahrt in Triest; da sich darunter natürlich auch alle Kleinkrämer, Inhaber von Kaufläden, deren Commis und Diener, dann ebenso die Kutscher der Lohnfuhrwerke, Stadträger u. s. w. befinden, so ist die Ziffer gewiss nicht als imponirend zu bezeichnen.

Hiemit sind die wichtigsten Elemente einer analytischen Untersuchung der maritimen Zustände Oesterreichs überhaupt und speciell des Hafens von Triest erschöpft, sie begründen die Diagnose auf folgende wesentliche Punkte:

1. Die österreichische Handelsmarine ist seit zwanzig Jahren in Stagnation gerathen und bleibt hinter den Flotten anderer Länder zurück.
2. Die Schiffahrtsbewegung in den österreichischen Häfen hat nur einen geringen Antheil am internationalen Verkehr und einen beschränkt nationalen Charakter. Dieser letztere ist in den letzten Jahren noch ausgeprägter hervorgetreten als früher.
3. Die Schiffahrtsbewegung in Triest, welches allein für den Welthandel Bedeutung hat, entwickelt sich langsamer als diejenige des Litorale im Ganzen und bleibt weit hinter derjenigen anderer Handelsplätze des Auslands insbesondere auch von Italien zurück.
4. Der Antheil des maritimen Verkehrs am ganzen Aussenhandel von Oesterreich-Ungarn ist geringfügig und seit langer Zeit unverändert gleich geblieben, namentlich hat Triest bis 1880 keine erhöhte Thätigkeit entwickelt.

5. Der drohende Verfall von Triest und die rückläufige Bewegung in allen commercieell-maritimen Fragen manifestiren sich auch im Schiffbau-Gewerbe, in der Rhederei und in den Bevölkerungszuständen.

Die objective Grundlage der vorangehenden Untersuchung bewahrt uns hoffentlich vor dem Vorwurfe einer Parteinahme in einer oder der anderen Richtung. Was wir bisher gesagt haben, soll nur die ungeschminkte Wahrheit constatiren. Nichts liegt uns ferner, als die Absicht der Anschuldigung oder aufreizender Kritik; im Gegentheile, wir wollen Selbsterkenntniss, um zur Energie anzuregen, um den Marasmus zu brechen und neue Impulse auf einen halb erschlaferten Körper auszuüben. Noch hat Triest seine Zeit nicht versäumt, noch hat es die Mittel zur Wiederbelebung nicht verloren. Neue, grosse Thatsachen stehen im Becken des Mittelmeeres und in den angrenzenden Küstengebieten bevor. Nord-Afrika wird von der europäischen Colonisation und den Eroberungs-Gedanken der Westmächte mehr als je ins Auge gefasst. Algier, Marokko, Tunis und Tripolis gehen diesen befruchtenden Einflüssen ebenso entgegen wie Aegypten. Die Engländer werden den Suez-Kanal, nicht nur in seiner bisherigen Bedeutung für den Welthandel pflegen, sondern vielleicht einen zweiten bauen, weil der erste den Bedürfnissen des Verkehrs bald nicht mehr genügen wird. Die Durchstechung der Landenge von Korinth ist bereits in vollen Angriff genommen und wird für die adriatischen Häfen eine Abkürzung des Seeweges nach Ost-Asien bringen, die abermals die Concurrenz-Fähigkeit erhöht; die Länder der Balkan-Halbinsel mit ihren Debouchés am ägäischen Meere gehen grossen Umgestaltungen entgegen, und Kleinasien wird vielleicht auch nicht mehr lange im orientalischen Halbschlaf ruhen. In China sind manche Anzeichen des Vorwärtsdringens europäischer Einflüsse aus allerjüngster Zeit zu verzeichnen, deren Tragweite heute noch unberechenbar ist. Ostindien und Japan endlich entwickeln ihre productiven Kräfte in so erstaunlichem Schritte, dass sie ein immer lohnenderes Verkehrsziel bieten. Diese Blicke in die nächste Zukunft müssen schon jetzt zu raschen Vorbereitungen antreiben, damit Triest den sich vollziehenden Ereignissen gegenüber gerüstet dasteht und aus denselben grösseren Nutzen zieht, als leider in der Vergangenheit der Fall war. Unser Augenmerk sei desshalb auf die Bedingungen einer baldigen Entwicklung gerichtet; denn es ist keine Zeit zu verlieren, „jam proximus ardet Ucalegon!“

IV.

Pathologische Untersuchung der Ursachen des Rückganges. Der Hafen von Triest in technischer und commercieller Beziehung. Rückblick auf die Uebelstände des alten Hafens und Genesis des neuen Hafenbaues. Dessen Ausdehnung und Beschaffenheit. Lagerhäuser und Hangars. Mängel in der technischen Ausrüstung. Abneigung des Kaufmannsstandes gegen dessen Benützung. Mittel zur Abhilfe.

Mit Hilfe des statistischen und geschichtlichen Beweismateriales haben wir in den vorangehenden Abschnitten versucht eine zuverlässige Diagnose der maritimen Zustände zu stellen und sowohl das Vorhandensein, als auch die Intensität eines krankhaften Rückbildungs-Processes zu beweisen. Es hiesse jedoch der guten Sache einen schlechten Dienst leisten, wollte man sich darauf beschränken, die drohenden Kennzeichen des Verfalles zu schildern. Wie der Kranke vom Arzte fordert, dass er an die Diagnose das Heilverfahren knüpft, so darf man von Wirthschafts-Politiker begehren, dass er von der Erkenntniss des Leidens zur Erforschung der Ursachen, — zur Pathologie — übergeht und naturgemäss an diese Letztere wieder die Therapie, die Frage nach möglicher Behebung des Leidens, nach Wiederherstellung normaler Verhältnisse anreicht. Im vorliegenden Falle können diese weiteren logischen Schritte mit um so grösserer Ruhe gethan werden, als wir uns der Zuversicht hingeben, dass Triest kein unheilbarer Patient ist, sondern zu voller Gesundheit und Kraft gebracht werden kann, wenn mit gutem Willen, Verständniss und Energie an die Anwendung der richtigen Heilmittel gegangen wird. Wenden wir uns demnach getrost zum pathologischen Theile.

Die Ursachen der Stagnation von Triest sind selbstverständlich nicht einfacher Natur, sondern beruhen auf einem weitverzweigten Complex von Ursachen; sie hängen einestheils mit dem allgemeinen geographischen Gange des Seehandels zusammen; andertheils, und zwar ganz hervorragend, sind sie jedoch von localen Verhältnissen abhängig. Die allgemeinen Umstände sind insoferne nicht gering zu veranschlagen, als die Erfahrung der letzten Zeit, wie wir im ersten Abschnitte ausführlich besprochen haben, die Thatsache erkennen lässt, dass die Küsten und Hafenplätze der Nord- und Ostsee und des atlantischen Oceans in ihrem Antheile am Welthandel relativ rascher steigen, als die Häfen des adriatischen und mittelländischen Meeres. Jeder einzelne Hafen, und daher auch Triest, leidet unter diesem Zuge der Zeit. Erklärlich aber wird derselbe vorerst durch die enorme Uebermacht der britischen Handelsmarine, bei gleichzeitigem raschem Anwachsen der Handelsmarine anderer atlantischer und Nordsee-Häfen; ferner durch die

ungeahnte Vermehrung der Dampferflotte (insbesondere in Grossbritannien), welche die Zeitdifferenzen zwischen den verschiedenen möglichen Seewegen vom Osten nach dem Westen ausgleicht; und endlich durch die viel billigere und leichtere Anlage von Eisenbahnen im Flachlande, den Niederungen und Thälern, welche aus den Nord- und Ostsee-Häfen ins Innere von Europa führen, als über oder durch die Gebirgswälle, welche die Küsten des mittelländischen und adriatischen Meeres von dem centralen Binnenlande trennen. Ein Blick auf irgend eine Höhenschichtenkarte Europas lässt diese geographischen Factoren sofort erkennen und erläutert im Grossen und Ganzen, wesshalb Massengüter des Welthandels leichter über Rotterdam, Hamburg, Lübeck, Bremen, Stettin oder Danzig ins Herz des Continentes und selbst in unsere Nordwestländer gebracht werden können, als über Genua, Venedig oder Triest, von wo sie mindestens zwei Alpenrücken zu durchbrechen haben.

Die Stagnation von Triest steht also zweifellos in einem gewissen Zusammenhange mit diesen allgemeinen Erscheinungen; doch kann der Einfluss derselben eben nur ein entfernter sein und nicht eigentlich den Ausschlag geben; denn sonst müssten auch Marseille, Genua, Livorno, Messina, Palermo und Venedig im Rückschritte begriffen sein, während wie wir oben (S. 33) nachgewiesen haben, das gerade Gegentheil der Fall ist. Daraus folgt also, dass Triest durch spezifische Ursachen in seiner Entwicklung gehemmt ist; dass es nicht die Kraft besitzt, den widrigen Factoren der Concurrenz Trotz zu bieten und aus eigener Initiative gleichen Schritt mit seinen nächsten Rivalen zu halten. Diese spezifischen Ursachen sind kein Geheimniss, und wir sind nicht die Ersten, die sie aufdecken. Seit fast zwanzig Jahren wird darüber geschrieben und berathen; es existirt darüber eine Bibliothek von Denkschriften, Enquêtes, Berichten und Vorschlägen, deren grössten Theil anzuführen wir bereits in den vorangehenden Abschnitten Gelegenheit hatten. Das Studium dieser umfangreichen Literatur, die eigenen Wahrnehmungen und die statistische Analyse der genau verzeichneten Erscheinungsreihen lassen den Sitz der Krankheit an den verschiedensten Punkten des ganzen Circulationsapparates erkennen.

Wir stellen uns die Function eines Emporiums in der Volkswirtschaft analog derjenigen des Herzens im thierischen Organismus vor; es soll durch die unendlich mannigfaltig und weit verästelten Adern, d. i. die Verkehrswege die Güter aufnehmen in den „Vorhöfen“ und „Innemräumen“ (Herzkammern), hier den Magazinen, Entrêpôts, Docks und Speichern ansammeln und dann wieder durch andere Adern oder Verkehrswege in den wirtschaftlichen Körper hinaustreiben. Erfolgt dieser Kreislauf wegen irgend einer Stauung oder eines constitutiven Fehlers nicht rasch und regelmässig, so fühlt die Volkswirtschaft das Leiden gerade so wie ein Patient. Im Falle von Triest sind nun so ziemlich alle Theile des Cir-

culationsapparates erkrankt; es fehlt im Herzen selbst, d. i. dem Hafen, in seiner technischen Ausrüstung und einzelnen Theilen der commerciellen Beschaffenheit; es fehlt in den verschiedenen Systemen der Blutgefässe, der Venen und Arterien, d. i. den Verkehrswegen zu Land und zu Wasser: Eisenbahnen und Schiffahrtslinien. Liegt in diesen drei Cardinalpunkten der vorwiegende locale Grund des Leidens, so kommt noch ein viertes Moment hinzu, welches wir mit der „Innervation“ vergleichen möchten. Der Nervenzustand eines Handelsplatzes äussert sich im commerciellen Geiste desselben. Je nach seiner grösseren oder geringeren Lebhaftigkeit, je nach der Unternehmungslust und Rührigkeit wird auch die Ausnützung der Mittel und Kräfte eine ganz verschiedene; und auch das Nervensystem von Triest ist erschüttert. Hiermit ist das Programm unserer weiteren Untersuchung gegeben.

Seit Jahren waren es die Klagen über die mangelhafte Beschaffenheit des Hafens von Triest, welcher man den grössten Antheil an der unbefriedigenden Entwicklung des dortigen Seehandels zuschrieb. In Wort und Schrift suchte man zu beweisen, dass in dem Zustande des Hafens der eigentliche Grund dafür zu suchen sei, wesshalb Triest weder mit irgend einem der britischen Emporien zu vergleichen noch im Stande sei, auch nur die nächstliegende Concurrenz von Hamburg für den binnenländischen oder Marseille und Genua für den Levantiner Handel zu bestehen. Zwar konnte man nicht läugnen, dass die Rhede von Triest eigentlich zu den sichersten von ganz Europa gehöre, und die Erfahrung vieler Jahre lehrte, dass Schiffe, die vor Triest ankern, von Schiffbruch, Strandung oder Havarie nichts zu besorgen haben; aber eine sichere Rhede biete keinen Ersatz für einen Handelshafen, in welchem die Operationen des Ladens und Löschens bequem und rasch vollzogen werden. Als Uebelstände wurden in den damaligen Untersuchungen recht viele von bedeutendem Gewichte bezeichnet. Die Längsentwicklung der Ausladungsplätze (Canäle, Bassins, Moli und Quais) stehe nicht im richtigen Verhältnisse zur Schiffsfrequenz, sondern es müssen regelmässig viele Fahrzeuge auf der Rhede selbst, entfernt von Quais und Moli vertauen und entweder warten, also Zeit verlieren, oder ihre Ein- und Ausladungs-Operationen mit Lichterbarken vollziehen. Dazu komme, dass der grössere Theil der ohnehin beschränkten Uferstellen nur für Schiffe geringerer Tauchung zugänglich sei, und dass selbst die wenigen Schiffe, welche diesfalls ihre Operationen an den Uferstellen vornehmen können, den störenden Einflüssen der offenen See von Südwest bis Nordwest ausgesetzt sind. Während der Bora sei die Verbindung für die an Pfahlwerken vertauten Schiffe überhaupt nicht zu bewerkstelligen und so werde während eines grösseren Theiles des Jahres die Vor-

nahme der Ladungs-Operationen in Triest ganz verhindert oder verhältnissmässig doch sehr erschwert.

Das waren die wesentlichsten Beschwerdepunkte über die Beschaffenheit des Hafens selbst. Als weitere Hindernisse der Entwicklung erwähnte man schon damals — zu Anfang der sechziger Jahre — die unerhört primitive und kostspielige Art der Manipulationen. Sämmtliche Ein- und Ausladungen wurden — wie leider noch heute — nach althergebrachter Weise durch Händearbeit verrichtet. Die Zeit und Geld ersparenden mechanischen Vorrichtungen, welche in anderen Häfen längst eingebürgert waren, wurden hier nicht angewendet. Von den Landungsplätzen in die weit entlegenen Magazine und umgekehrt wurden die Waaren mittelst zweispänniger Karren gebracht; die Magazine selbst hatten noch die altgewohnte Einrichtung und wurde z. B. Getreide in Säcken von Lastträgern bis in das dritte und vierte Stockwerk der Kornspeicher geschleppt. Endlich beklagte man die unzweckmässige Anlage des Triester Bahnhofes, welcher wegen bedeutender Niveau-Unterschiede das directe Umladen vom Schiff in den Waggon und umgekehrt unmöglich machte.

Mit Recht konnte aus diesen Uebelständen gefolgert werden, dass sie die Antheilnahme Triests am Weltverkehr, bei welchem häufig die Differenz weniger Pfennige per Centner über Concurrenz und Absatzfähigkeit von Massengütern entscheidet, wesentlich behindern. Schon in jener Zeit zählte ja die Nordküste des europäischen Continents von Havre bis Stettin eine stattliche Reihe grosser Handelshäfen, welche im Zusammenhange mit der weit vorgeschrittenen Ausbreitung des nord- und mitteleutschen Schienennetzes das Handelsgebiet der ganzen westlichen Hälfte der Monarchie in ihren Bereich gezogen hatten.

Die Lösung der Triester Hafenfrage galt mit Recht als eine Aufgabe, welche weit über die Localinteressen hinausreichend, im innigsten Zusammenhange mit der Gesamt-Entwicklung des Staates stehe. Ein äusseres Ereigniss, der ausnahmsweise reiche Getreide-Export des Jahres 1861 gab den Anlass, die Unzulänglichkeit der in Triest für grössere Handels-Operationen bestehenden Einrichtungen in drastischer Weise zu fühlen und der Bau eines neuen Hafens ward rascher, als man hoffen durfte, beschlossen. Zwar mussten demselben, wie gewöhnlich, vielköpfige Commissions-Sitzungen, Gutachten, Polemiken (1862), in Folge dessen Ueberprüfungen der bereits gefassten Beschlüsse und neuerliche Gutachten in einer zweiten Commission (1863) vorangehen. Schliesslich aber wurde, wie bekannt, das Project des Ingenieurs Talabot, des Erbauers des neuen Marseiller Hafens mit gewissen Modificationen als das einzig Zweckmässige anerkannt. Seit dem Jahre 1868 befindet sich bekanntlich dieses, allerdings zwischenzeit wieder mehrmals abgeänderte Project in Ausführung. Es umfasst principiell die Beseitigung aller

früher geschilderten localen Uebelstände. Die ganze nordöstliche Hälfte der Rhede ist in einen geschlossenen Hafen umgewandelt; dort sind der Schiffahrt geräumige Lagerflächen längs der neuen Riva und zwar in der Ausdehnung von 26,1 Hectaren geschaffen; dort erstanden drei Moli, breit genug, um Waarenschuppen, Geleise und Strassen aufzunehmen; dort sind Quais, mit einer Längen-Entwicklung von 2800 Meter dem Verkehr eröffnet; dort befinden sich drei grosse Bassins mit einer Wasserfläche von zusammen 35,55 Hectaren, welche eine Minimal-Wassertiefe von 8,5 Meter besitzen, daher den grössten Handelsfahrzeugen genügen; zwei dieser Bassins (300 Meter Länge) dienen allen, das dritte kleinere (230 Meter Länge) speciell den Petroleum-Schiffen. Ein im offenen Meere stehender, im Jahre 1874 vollendeter riesiger Damm schützt die Bassins gegen die Winde von aussen, ohne die Schiffahrt zu beengen. Durch die Tieferlegung des alten Bahnhofplateaus und die Erbauung eines neuen Bahnhofes in Triest, wurde die unmittelbare Verbindung zwischen den Landeplätzen der Schiffe und den Geleisen hergestellt. Da das erste der Bassins mit dem Zugehör der Quais und Moli im Jahre 1876, das zweite im Jahre 1879 eröffnet wurde, das Petroleum-Bassin seit Jahresfrist bereits theilweise im Gebrauche steht und demnächst ebenfalls fertig sein wird, so darf der neue Hafen schon heute als eine vollendete That gelten.⁴⁵

Die bauliche Anlage desselben behebt augenscheinlich die wesentlichsten Mängel des alten Hafens, welche wir oben als Klagepunkte früherer Zeiten angeführt haben. Denn derselbe hat die nöthige Längenentwicklung der Quais, die nöthige Tiefe für die grössten Schiffe, bietet den Schutz zur ungestörten Löschung und Ladung direct ins Magazin oder in den Eisenbahnwagen und gestattet die Anbringung aller maschinellen Vorrichtungen für rasche billige Manipulation. Da die Landeplätze längs der alten Riva vom Molo del Sale bis hinüber zum Leuchthurm ungeschmälert blieben, da der Canal grande, die Moli del Sale, San Carlo, Giuseppina, Sartorio, Borland und Santa Teresa auch nicht die geringste Einschränkung erfuhren, so ist die durch den neuen Hafen gewonnene Fläche als reiner Zuwachs anzusehen. Herr F. Bömches veranschlagt, dass in einem gut angelegten und mit entsprechenden Apparaten für die Waarenmanipulation ausgerüsteten Hafen ein laufender Meter Quai eine mittlere Jahresbewegung von 600 Tonnen zulässt, so dass der neue Hafen allein für einen jährlichen Waarenverkehr von 1 680 000 Tonnen genügen würde. Triest könnte daher vermöge dieser Vorbedingung seine Handelsthätigkeit nahezu verdoppeln.

Auch die unerlässliche Ergänzung der neuen Hafenanlage durch Magazine und Lagerhäuser ist in Angriff genommen und theilweise ausgeführt worden. Zu Ende des Jahres 1879 wurde zu diesem Zwecke dem Municipium von Triest im Vereine mit der dortigen Handels- und Gewerbekammer die Concession zur Errichtung und

zum Betriebe von öffentlichen Lagerhäusern und Güterschuppen unter den denkbar günstigsten Bedingungen ertheilt. Gegen einen bloß nominellen Grundzins, thatsächlich unentgeltlich, erhielt die Lagerhaus-Gesellschaft die Grundfläche überlassen, um zunächst sechs ebenerdige Lagerhäuser und zwei Hangars zu errichten und nach Bedarf weitere Magazine anzulegen. Diese Baulichkeiten sind auch bereits ausgeführt und seit nahezu zwei Jahren dem Verkehr übergeben. An dieselben schliessen sich, unmittelbar mit dem Bahnhofe in Verbindung stehend, die Magazine und Silos der Südbahn-Gesellschaft an. Auch die meisten kleineren Ausrüstungen für das Vertauen und Anlegen der Schiffe, für die Operationen des Ein- und Ausladens u. s. w. sind hergestellt worden, allerdings nicht immer mit Benützung der neuesten technischen Erfahrungen, sondern — wie das Beispiel der Dampfkrahne illustriert hat, — in einer manchen Tadel herausfordernden technischen Ausführung.

Wir wollen nicht in Details eingehen, die den Betheiligten in Triest ohnedies bekannt, anderen Lesern aber gleichgiltig sind; es handelt sich uns lediglich darum, zu constatiren, dass in Folge der im Jahre 1861 ausgeübten Impulse, die damals begründeten Beschwerden über den Zustand der Rhede von Triest durch die mit colossalen Kosten und Opfern durchgeführte Anlage des neuen Hafens behoben sind.⁴⁶ Alles, was die Triestiner und deren Fürsprecher von der Regierung für die Hafenverbesserung verlangten, ist erfüllt worden.

Man wird nach dieser Darstellung der Dinge die Frage aufwerfen, wo nun ein Anlass zu pathologischen Untersuchungen liegt? Fürwahr nicht in den grossartigen Hafenanlagen, die heute ein Schmuck von Triest sind und dieses Emporium mit Marseille und Genua ebenbürtig stellen würden; sondern nur in dem erstaunlichen Ausbleiben des gehofften Erfolges! Mit betrübter Miene blicken wir auf die drei mächtigen Bassins; statt sie mit einem Walde von Masten bedeckt zu sehen, sind an den Moli regelmässig nicht mehr als drei bis vier grosse Seeschiffe, die langsam und gemächlich geladen oder gelöscht werden, und daneben eine Anzahl kleiner Fahrzeuge für Cabotage und Fischerei, Trabakeln, Barken und wie sie sonst noch benannt werden, von denen man sich unwillkürlich sagen muss, dass für solche Schiffe doch offenbar nicht die Bassins mit 8 bis 13 Metern Tiefe und die aus Quadern kostspielig erbauten Moli und Quais bestimmt waren. Und in den Lagerhäusern selbst sieht es nicht erfreulicher aus, als auf den Moli; keine Spur jenes geschäftigen Getriebes, jener unermüdlichen Hantierung mit Waarenballen und Kisten und Säcken, die hier herbeigeschleppt, dort durch einen Krahn gehoben, hier wieder entleert, dort umgefüllt, sortirt, neu emballirt würden, wie es Jeder in den Londoner Docks oder den Entrepôts in Marseille oder den Speichern in Hamburg tagtäglich sehen kann und mit Vergnügen sieht. So macht

der neue Hafen zusammt Hangars und Lagerhäusern den ernüchternden Eindruck, als wäre er keine Nothwendigkeit für Triest, sondern eine überflüssige Kapitals-Vergeudung. Im Canal grande und in der alten Rhede, vom Molo San Carlo bis hinüber zu Santa Teresa und zum Leuchthurme, liegt oft Schiff an Schiff; da wird eifrig aus- und eingeladen, und da scheint man sich heimischer eingerichtet zu haben. Leider hat aber diese alte Gewohnheit den Uebelstand, dass an diesen Moli und Quais von einem Lagerhause oder Hangar nicht die Rede ist und dass diese Theile des Hafens von der Eisenbahnstation unzweckmässig weit entfernt sind. Kurz gesagt: wo die besten Einrichtungen für die grossen Umsätze bereits bestehen, sind keine Schiffe und keine Waaren, und umgekehrt dort, wo Schiffe und Waaren zu erblicken sind, bestehen nur mangelhafte hafengebäuliche und technische Einrichtungen.

Die Wirkungen dieser eigenthümlichen Zustände sind leichter nachzuweisen, als ihre Motive zu beheben. Sie äussern sich vor Allem darin, dass das Ein- und Ausladen jedes Schiffes in Triest eine ganz ungebührlich lange Zeit in Anspruch nimmt, daher sowohl sehr kostspielig wird, als auch die Leistungsfähigkeit des Hafens vermindert. Die eigenthümlichen Zustände bringen es ferner mit sich, dass viele Waaren des Triester Handels durch die unter freiem Himmel und auf ungefegtem Boden erfolgenden Manipulationen offenbar leiden. Und die Folgen sind endlich — last but not least — dass die Platzspesen in Triest auch heute noch durchschnittlich eine Höhe erreichen, welche oft allein genügt, um eine Handelsconjunctionur zu vereiteln, die Concurrrenz mit andern Häfen unmöglich zu machen.

Um nur die wichtigsten Punkte, nämlich solche, welche die Concurrnzzfähigkeit des ganzen Hafens bestimmen, etwas eingehender zu erörtern, muss vor Allem des Tempo der Lade-Operationen gedacht werden. Auch noch in allerneuester Zeit wird in Triest diesem wichtigen Momente so geringe Aufmerksamkeit geschenkt, dass nach den im neuen Hafen gewonnenen Erfahrungen, dort die Schiffe gerade doppelt so lange Zeit zum Aus- oder Einladen brauchen, als in den grossen Häfen des Auslandes. In Hamburg beispielsweise kann, wie uns persönlich von glaubwürdiger Seite im grossen Regierungs-Quaispeicher versichert wurde, wenn man diese Operationen aufs Aeusserste beschleunigen muss, ein Ocean-Dampfer grösster Capacität in 36 Arbeitsstunden aus- und eingeladen werden. Wie hoch man die Raschheit veranschlagt, geht aus jener Bestimmung des Reglements der Quaianlagen hervor, welche die Lösch- und Ladezeit regelmässig auf vier laufende Werkstage festsetzt und den Schiffsführer überdies verpflichtet, wenn es für nöthig erachtet wird, auch zur Nachtzeit arbeiten zu lassen.⁴⁷ In Triest geht es ruhiger und gemüthlicher zu; ein grosses Seeschiff wird dort bestenfalls in 8 bis 9 Tagen gelöscht und in ebenso vielen Tagen geladen; denn

man hat bei der bisherigen Einrichtung dieser Operationen die Erfahrung gemacht, dass bei grossen Fahrzeugen täglich höchstens 200, bei den kleinen aber selbst nur 10 Tonnen aus- oder eingeschiff werden.

Die Folgen der Langsamkeit äussern sich in doppelter Richtung; einerseits in den höheren Spesen; denn während der ganzen Ladezeit liegt das im Schiffe engagirte Capital todt, es laufen die Löhne, Gehalts- und Regiekosten fort und vertheuern die Fracht; es werden die Quai- und Lagergebühren, Assecuranzen u. s. w., kurz die meisten Bestandtheile der Transportkosten vermehrt. Andererseits vermindert das unglaublich schleppende Tempo, wie schon oben bemerkt, die Ausnützung der Leistungsfähigkeit des Hafens; so lange der Verkehr so gering ist wie gegenwärtig, fällt dies freilich nicht in die Wagschale, sollte sich jedoch eine plötzliche Hebung in Folge irgend einer Conjunctur ergeben, so würde man diese verrotteten Zustände als gewaltiges Hemmniss empfinden. Nach einem beiläufigen Anschläge, welcher uns aus bester Quelle handschriftlich vorliegt, kann die Leistungsfähigkeit des Triester Hafens für die Waarenbewegung via mare Alles in Allem jetzt nicht höher als auf etwa 3 Millionen Tonnen geschätzt werden.⁴⁸

Die Ursache dieser, im ersten Augenblicke unverständlichen Verhältnisse liegt zumeist in den altererbten Uebelständen des Triester Platzes, und nur theilweise in der mangelhaften technischen Ausrüstung des neuen Hafens und seiner Lagerhäuser. Die Opposition, welche schon in den ersten Phasen laut gegen alle Hafenprojecte polemisirte, weil das Privatinteresse der Besitzer der längs der alten Ladeplätze gelegenen Häuser und Magazine gefährdet schien, ist noch nicht erstickt. Der Hafenbau gilt Vielen als der Anfang einer so radicalen Veränderung im Handelsverkehre von Triest, dass das Althergebrachte noch immer der neuen, fürs erste kaum übersehbaren Ordnung der Dinge vorgezogen wird. Deshalb greift man nicht mit Lust und Freudigkeit nach der günstigen Gelegenheit, welche der neue Hafen für alle Handelsoperationen bieten würde, sondern überträgt auf denselben viele der alten Schwerfälligkeiten, oder lässt ihn ganz und gar unbenützt. Der Oesterreichisch-Ungar. Lloyd selbst geht mit schlechtem Beispiele voran; statt seine Schiffe in die neuen Basins einlaufen zu lassen, statt den für seine Operationen reservirten Molo zu benützen, hält er an seinen alten Ausladungsplätzen starr fest und tritt nicht mit den Lagerhäusern in jene directe Verbindung, die doch naturgemäss geboten wäre. Unter offenem Himmel sieht man auf dem Molo San Carlo, oder im Canal grande tagelang der Sonne und dem Regen ausgesetzt: Corinthen, Feigen, Baumwollenballen, Indigo, Bretter und andere Güter, während jenseits im neuen Hafen die Hangars, und Magazine leer stehen!

Ein wesentliches, dem Fremden kaum glaubliches Motiv der Beibehaltung des Verkehrs in diesem alten Theile von Triest liegt

in der Rücksicht für die zahlreichen Fachini und einige Fuhrwerker des Platzes, welche einen fast terroristischen Druck auf die Handelswelt und die grossen Transportunternehmungen ausüben und deren Verdienst beeinträchtigt würde, wenn man alle Operationen in den neuen Hafen verlegen und dort direct vom Schiff in den Waggon und umgekehrt verladen würde. Um diesen Elementen der Bevölkerung, die selbstverständlich bei wirklicher Blüthe des Hafenplatzes in Hinkunft eine weitaus günstigere Erwerbsgelegenheit fänden, nicht momentan einen Theil ihrer unproductiven Beschäftigung zu entziehen, vergeudet man täglich grosse überflüssige Summen. Bei geringem Anschlage lässt sich dasjenige, was durch Verlegung der Handelsoperationen in den neuen Hafen erspart würde, ganz abgesehen von allen übrigen Vortheilen, bloss an localen Fachinage- und Speditions-Spesen beim jetzigen Verkehr auf mehr als eine halbe Million Gulden beziffern.⁴⁹

Mit diesen Zuständen hängt innig zusammen, dass die mechanischen und maschinellen Vorrichtungen, welche in neuerer Zeit zur Beschleunigung und Verbilligung der Lade-Operationen in allen grösseren Hafenplätzen angewendet werden, in Triest bis vor Kurzem überhaupt unbekannt waren, gegenwärtig aber nur wenig Benützung finden. Ein auf dem Gebiete des Lagerhaus-Betriebes erfahrener Techniker, Oberbaudirector Franzius stellt den Erfahrungssatz auf, dass in grossen Häfen das Aus- und Einladen mittelst Dampfkrahnen bei normaler Einrichtung der Quais (wie in Triest) gerade um den vierzigsten Theil, sage 2,5% der Handarbeit verrichtet werden kann. „Man sollte,“ so schreibt er wörtlich, „überall von vorneherein die Benutzung der Menschenkraft nur ausnahmsweise in Betracht ziehen, . . . diese darf vernünftiger Weise nur da angewendet werden, wo wegen des seltenen Gebrauches eines Krahnes die Anschaffungskosten eines Motors sich nicht lohnen würden.“ Gerade das Gegentheil dieser rationellen Anschauungen wird heute in Triest als Regel gehandhabt; man scheut die motorische Kraft des Dampfkrahnes und verwendet die Muskelkraft des Fachino. Während in Hamburg Krahne verschiedenster Construction (im Ganzen 350!) die ausschliesslichen Lösch- und Lademittel an den neuen Quais sind, bewegliche Dampfkrahne mit unveränderlicher Auslegerweite die überwiegende Zahl bilden und dem Hamburger Quai-Verkehr jenes eigenthümliche ihm besonders auszeichnende Gepräge geben, sind unseres Wissens in ganz Triest nur 4 Dampfkrahne im neuen Hafen und diese stehen grossentheils unbenützt. Als man sich derselben zu bedienen begann, wurde eine förmliche Revolte von Seite der Fachini dagegen in Scene gesetzt, weil sie für ihren Erwerb fürchteten und das Einschreiten der Sicherheitsorgane war nöthig um die Ruhe wieder herzustellen. Und wie beruhigt hätte die Gilde der Lastträger diesen Dampfkrahnen zusehen können, die vorläufig mit ihrer mangelhaften Einrichtung stündlich nur 2 bis 2½ Tonnen aus-

oder einladen, was gegenüber den Leistungen der Dampfkrahne in Hamburg, London, Liverpool oder Marseille geradezu minimal zu nennen ist.⁵⁰

Ebenso wenig wie diese Einrichtungen dürften für die Zukunft die Lagerhäuser und Hangars genügen. Bei der Anlage der Magazine wurde unserer Auffassung nach der Fehler begangen, dass sie von den Quaimauern zu weit entfernt sind und sich zu sehr in die Breite, zu wenig in die Höhe entwickeln. Wer die Docks in London, die Entrepôts in Marseille, die Speicher und Verladeschoppen in Hamburg u. s. w. auch nur flüchtig besucht hat, — und welcher Reisende würde nicht mit Interesse dem geschäftigen Treiben in diesen Welthandels-Werkstätten zusehen — wird sich erinnern, dass sie alle möglichst nahe an den Kanten der Ufermauern stehen und emporstreben; man erreicht dadurch den Vortheil, ohne Brücken, Karren oder andere zeitraubende Vermittlungsglieder die Ladung mittelst Krahnens direct vom Schiff in das Magazin oder unter Dach zu bringen, mittelst Aufzügen und Elevatoren in die verschiedenen Etagen zu vertheilen oder möglichst rasch und billig in Eisenbahnwaggons zu bringen. In Triest sind die Abstände der Anlandeplätze der Schiffe von den Magazinen so gross, dass noch immer mehr Zeit und Arbeit benöthigt wird, als anderwärts. Der Bau höherer Stockwerke soll vorläufig noch nicht rathsam sein, weil man nicht überzeugt ist, ob das Terrain der neuen Riva schon zu voller Ruhe gelangt ist oder sich nicht vielleicht unter starker Belastung vorläufig noch setzen würde. Diesen Uebelständen wird also in Hinkunft wohl abzuhelpen sein.

Fassen wir die Ergebnisse der vorangehenden Darstellung zusammen, so führen sie zu der erfreulichen Ueberzeugung, dass im Grossen und Ganzen die Anlage des neuen Hafens einer mächtigeren Erweiterung des Verkehrs in Triest kein Hinderniss entgegensetzt, und dass nur verhältnissmässig secundäre mechanische und bauliche Ergänzungen durch Dampfkrahne, Anlage- und Ladungsvorrichtungen, Vergrösserung und weiteren Ausbau der Magazine und Hangars erforderlich wären, um alle Bedingungen rascher und billiger Schifffahrts-Operationen zu gewährleisten.

An den technischen Qualificationen für die Entwicklung des Hafenverkehrs fehlt demnach nur wenig; desto schlimmer steht es mit den commerciellen Voraussetzungen. Die Abneigung des Triester Handelsstandes, der Schiffsrheder, der verschiedenen Mittelpersonen bis herab zu den Lastträgern gegen die Concentration des Verkehrs im neuen Hafen ist ein weitaus gefährlicheres Moment für die künftige Ausgestaltung dieses Emporiums, als man gemeinlich anzunehmen scheint. Da die Betheiligten selbst nicht die Kraft und Energie, oder nicht den guten Willen oder das Verständniss zu besitzen scheinen, um den passiven Widerstand gegen

zeitgemässes Einlenken in neue Bahnen zu brechen, so dürfte es wohl gerechtfertigt sein, von der Wirthschaftsverwaltung des Staates einen Eingriff in diese Dinge zu fordern. Freilich kann die Staatsverwaltung nicht den einzelnen Kaufmann und Spediteur in der Ausübung seines Berufes bevormunden, aber sie kann in dem vorliegenden Falle dadurch einen kräftigen Druck ausüben, dass sie anstatt ganz Triest als Freihafen fortbestehen zu lassen, auf verfassungsmässigem Wege eine Beschränkung des Freihafen-Rayons auf den neuen Hafen vornimmt: mit anderen Worten ausschliessend die in dessen Umkreis gelegenen Magazine und Lagerhäuser als Freilager (Entrepôts réels) erklärt. Der Erfolg dieser Massregel, die mit dem Fortbestand von Entrepôts fictifs in den Magazinen der Stadt und des Canals ähnlich wie in anderen grossen Seeplätzen vereinbar wäre, liegt auf der Hand; es würde denselben sofort die Concentration des ganzen Verkehrs, seine technische Verbilligung und rationelle Organisation von selbst folgen. Da indessen die nähere Begründung dieser Ansicht mit den Fragen über die allgemeinen Platz- und Creditverhältnisse, und mit der Charakterisirung des Handelsgeistes von Triest aufs innigste zusammenhängt, werden wir uns derselben in dem darauf bezüglichen späteren Abschnitte erst ausführlicher zuwenden.

V.

Die Verbindung von Triest mit dem Binnenlande. Die alten Fehler in der Anlage des Eisenbahnnetzes. Gefahren durch die Ereignisse der neuesten Zeit. Brenner-, Ponteba- und Arlberg-Linie. Ungarische Eisenbahn-Politik. Mont-Cenis und St. Gotthard. Die Abhilfe durch neue Verbindungen. Triest-Herpelje, Laaker-Linie, Triest-Udine, Predil-Tauern-Bahn, Fern-Bahn. Kritik derselben nach den Distanzen. Einfluss auf das Verkehrsgebiet von Triest. Tarifpolitik der Südbahn. Nothwendigkeit der Concurrenz. Befürwortung der Predil-Tauern-Bahn.

Es hiesse Eulen nach Athen tragen, wollten wir viele Worte darüber verlieren, dass jedes maritime Emporium zu seiner wirthschaftlichen Ernährung eines gut organisirten, weitverzweigten Verkehrsnetzes gegen das Innere bedarf. Der ganze Lebensprocess eines Hafens hängt mit der Function der regelmässigen und leichten Aufnahme und Abgabe der Güter von und nach dem Hinterlande so innig zusammen, dass sein Gedeihen ein Ding der baren Unmöglichkeit ist, wenn für die Circulation in dieser Richtung nicht genügend gesorgt ist. Man nehme nur eine Eisenbahnkarte Europas zur Hand und überzeuge sich, wie vielfältig die Schienenstränge

nach London und Liverpool, oder an der ganzen continentalen Küste aus dem Binnengebiete nach Stettin, Hamburg und Bremen, oder selbst nach Marseille und Genua führen und wie zahlreich sie vor ihrer Einmündung sich spalten; nachher blicke man des Vergleiches halber auf Triest, welches eine einzige in ihrem nächsten Verlaufe nur einmal verästelte Eisenbahnlinie besitzt! Und diese einzige Eisenbahnlinie ist, wie man in Triest mit Recht klagt, eine Sackbahn!⁵¹ Darf uns Angesichts dieser bedauerlichen Thatsache die Diagnose auf Marasmus und Rückbildung wundern?

Das Unbegreifliche der Sachlage ist nicht in den gegenwärtigen Folgeerscheinungen, sondern in der Beharrlichkeit zu erblicken, mit welcher man seit Jahrzehnten diese Uebelstände fortwuchern lässt, ohne sich auch nur ein einzigesmal zu einer grossen That aufzuschwingen. Vor zwanzig Jahren, als Revoltella's Denkschrift das Interesse für Triest anzufachen verstand, war schon offenkundig, was wir heute zum sovielten Male immer wieder hören, was Jeder beklagt, Jeder zugibt und immer wieder von Neuem Jeder mit Ziffern beweist. „Oesterreich besitzt ein schönes Stück Seeküste an dem adriatischen Meere, welches in vielfacher Beziehung sehr günstig gelegen ist, da es die mittelste, grosse, am weitesten nach Norden einschneidende Bucht des mittelländischen Meeres bildet und Oesterreich hat auch ein weitverzweigtes Schiennetz. Es wären sonach die zwei Hauptbedingungen einer regen Betheiligung gegeben. Aber leider hat es bisher an dem nöthigen Ineinandergreifen der beiden Factoren gefehlt; der Verkehr des südlichen Küstenrandes entbehrt des richtigen Zusammenhanges mit dem Güterleben der Hauptmasse der Monarchie, welches nach der entgegengesetzten Richtung, nach Nordosten und Norden gravitirt.“

Nicht blos diese auch heute noch unverändert richtige Wahrheit spricht die Denkschrift in einer Zeit aus, seit welcher man Alles hätte gutmachen können, und Nichts thatsächlich gut gemacht hat, sondern auch die historischen Sünden kannte und erörterte jenes Mémoire mit klarem Verständnisse: „Die ersten Schienenwege wurden in nördlicher und nordwestlicher Richtung bis an die schlesische und böhmische Reichsgrenze im Anschlusse an das bereits weit fortgeschrittene Eisenbahnsystem der norddeutschen Tiefebene zu einer Zeit vollendet, in welcher die österreichische Seeküste noch durch das Steinmeer des Karstes von der Hauptmasse der Monarchie geschieden blieb. Die directe Eisenbahnverbindung ward somit früher mit fremden, als mit den eigenen Seehäfen hergestellt, der Verkehr aus zweiter Hand auf Unkosten des eigenen Seehandels begünstigt und die ganze Verkehrsrichtung für die reichsten österreichischen Ländergebiete nach Norden und Nordwesten so verschoben, dass dieselben bis Laibach Handelsdependenzen der norddeutschen und in zweiter Linie der englischen Häfen wurden,

während die österreichische Seeküste vom Gros der Monarchie isolirt auf ihren Zwischenhandel beschränkt blieb.“

Bekanntlich hatte die österreichische Regierung den Fehler begangen, Triest und das Litorale um sechs Jahre später mit der Metropole des Reiches zu verbinden, als diese mit Hamburg und anderen nordischen Häfen.⁵² Die adriatische Küste war dadurch dem Binnenlande bis zu einem gewissen Grade lange Zeit unbekannt geworden. Während den norddeutschen und anderen Concurrenzhäfen Zeit gelassen wurde, Oesterreich in ihren Absatzkreis einzubeziehen, wurde Triest vernachlässigt. Die Oesterreicher thaten das Gegentheil dessen, was andere Handelsvölker nicht nur im eigenen, sondern auch im fremden Marktgebiete zu thun pflegen und wofür wir neuerer Zeit wieder so klare Belege in den Ländern der Balkan-Halbinsel finden: Grossbritannien und Frankreich haben in ihrem wohlverstandenen Interesse den Bau der Bahnen vom aegäischen und schwarzen Meer ins Innere gefördert, weil sie nun von der See aus ihre Manufacturwaaren in Gegenden bringen, die früher landwärts von Oesterreich und Deutschland versorgt wurden. Oesterreich hat die Bahn von der See ins Innere verspätet gebaut und dadurch der Küste den eigenen Markt verschlossen.

Wäre dieser Fehler der einzige geblieben, so wären dessen Consequenzen vielleicht heute beseitigt, obwohl bekanntlich nichts schwieriger ist, als den Handelszug von der einmal eingeschlagenen, gewohnten Richtung wieder abzubringen. Aber auch in den folgenden zwanzig Jahren wurde auf die vitalsten Interessen der adriatischen Küste vergessen. Bekanntlich erfolgte im Sommer 1867 die Eröffnung der Brennerbahn; die Linie Innsbruck—Botzen—Ala—Verona leitet direct nach Venedig, aber nimmermehr nach Triest. Nicht nur Süd- und Mitteldeutschland, sondern auch Tirol, Salzburg, dann durch die Pusterthalbahn ein Theil Kärntens und endlich durch die von Rosenheim nach Pilsen und Eger gebauten Bahnen ein wichtiger Theil von Böhmen: sie Alle hatten ihren nächstgelegenen Seehafen in Venedig!

Als der Eisenbahn-Anschluss Villach-Tarvis-Pontebba vollendet war, hätte sich das Verhältniss günstiger gestalten können, indem Triest über diese Bahnlinie für eine Anzahl wichtiger Stationen um 50 Kilometer genähert wurde. Leider ist dieser Vortheil, soweit er besteht, durch die Tarifpolitik der Südbahn und deren Betriebs-taktik illusorisch gemacht worden und thatsächlich werden Personen und Güter von Wien fast in ebenso vielen Stunden nach Venedig wie nach Triest geführt; noch immer aber hat auch über diese Bahn Triest nach den wichtigsten Punkten von Süddeutschland, Norddeutschland und der Schweiz grössere Distanzen zurückzulegen, als Venedig und die Benützung der Pontebba-Route wird endlich durch ihren Lauf über fremdes Gebiet und die doppelte Grenzüber-schreitung höchst lästig. Die Concurrenz von Venedig, deren Be-

deutung wir oben (S. 33) statistisch gemessen haben, ist daher eine durchaus nicht ungefährliche und erklärt sich ganz natürlich.

Zu den vollendeten Thatsachen der Brenner- und Pontebba-Linie kommt die im Werden stehende Veränderung durch die Arlberg-Bahn. Nichts liegt uns ferner als den Bau dieser ein ganzes Kronland mit der Monarchie endlich verknüpfenden Eisenbahn im Gesamt-Interesse für unmotivirt zu halten; aber ebenso wenig dürfen wir übersehen, dass diese Linie für die Concurrenz von Triest neue Gefahren heraufbeschwören wird. Zwar könnte es auf den ersten Blick bestechen, wenn man liest, dass Triest um 300 Kilometer dem Bodenseebecken, Vorarlberg und der Schweiz näher gerückt wird; bei aufmerksamer Kritik zerfällt jedoch die Illusion. Erstens zerfällt sie vor der mittelst der Gotthardbahn geschaffenen mächtigen Concurrenz Genuas, das nach allen diesen Punkten noch immer bedeutend kürzere Distanzen hat, als Triest via Arlberg haben wird, so dass die Arlberg-Bahn zu spät kommt und heute gar nicht mehr daran zu denken ist, den überseeischen Verkehr der Schweiz und des Bodenseebeckens über Triest zu leiten; zweitens kommen in Folge der übrigen Eisenbahnanschlüsse alle Wegkürzungen via Innsbruck-Bludenz-Feldkirch leider der Concurrenz von Venedig mehr zu statten als Triest, indem durch die Arlberg-Bahn Lindau um nahezu 8% und Basel fast um 5% des Weges näher an Venedig als an Triest gebracht wird (s. die Karte im Anhange) und über Pontebba Venedig 113 Kilometer gegen Triest gewinnt; endlich wird der directe Verkehr für ganz Westeuropa an die Donau mit Umgehung von Triest erleichtert und eine weitere Brachlegung unseres adriatischen Hafens durch die Bahnanschlüsse in den unteren Donauländern bis ins aegaeische Meer besorglich.⁵³ Wurde auf diese Weise der Aufschwung des Emporiums an der Adria durch die Eisenbahnpolitik Oesterreichs selbst keineswegs gefördert, so liessen es gleichzeitig concurrirende Mächte nicht an Mitteln fehlen, um ihren eigenen Häfen einen Vorsprung vor Triest zu geben.

Bedauerlicher oder glücklicher Weise ist hier vorerst als die nächstliegende Concurrenz diejenige von Fiume, im Zusammenhange mit den Verwaltungs-Massregeln der ungarischen Regierung zu erwähnen. Wir sagen: bedauerlicher Weise, weil es ein eigenthümliches Licht auf die Innigkeit der Beziehungen zwischen den beiden Reichshälften wirft, wenn die Eine der Anderen eine Quelle volkswirthschaftlichen Einkommens durch künstliche Canäle abzuleiten sucht. Wir sagen aber auch: glücklicher Weise, weil der „häusliche Zwist, welchen die ungarische Regierung zwischen Triest und Fiume lange vorbereitet und jüngst zu hellem Streit entfacht hat“ unsere Hafenstadt und ihre Handelswelt kräftiger aufrüttelte, als irgend ein vorhergehendes Ereigniss. Die ungarische Regierung, welcher man Zweckbewusstsein und Energie in diesen Fragen nicht absprechen darf, hat durch die Verstaatlichung der Agram-Carlstadter-

Bahn und durch den Bau der Linie Ofen-Fünfkirchen die Zügel ergriffen, es hat die Südbahn zu bedeutenden, namentlich einzelne Handelsartikel (Holz, Getreide, Mehl) betreffenden Tariferlässigungen und zu Cartellen (Sissek-Fiume) bestimmt, sowie auf den eigenen Linien die Frachtsätze zu Gunsten Fiumes mit einem Schlage reducirt. Was umsichtige Beurtheiler dieser Dinge längst vorausgesagt haben, ist eingetreten; durch den Ausbau der Eisenbahn-Anschlüsse und die damit erreichbar gewordene Pression hat der ungarische Staat seinem Hafen Fiume alle Vortheile erschlossen, die bis vor Kurzem latent waren und für Transleithanien die Möglichkeit geschaffen, den überseeischen Export ungarischer Bodenprodukte und die Zufuhr für Deckung seines Bedarfes zur See und zu Land unabhängig vom Auslande und unbekümmert um Oesterreich, durchwegs auf eigenen, „nationalen“ Verkehrsmitteln zu organisiren. In der That hat noch kein handelspolitisches Ereigniss grössere Bewegung in Triest hervorgerufen, als diese energischen Schritte der ungarischen Regierung, und mit Recht wurde in den schärfsten Ausdrücken rasche Hilfe erbeten, wenn man Triest nicht seinem Verfallerücksichtslos preisgeben wolle.

Nicht minder ist ausserhalb der Monarchie im Laufe der letzten Jahre das Eisenbahnnetz nach Richtungen hin erweitert worden, welche den Hafen von Triest immer mehr brach legen. Die Durchstechung des Mont-Cenis hat einen grossen Theil des westeuropäischen Verkehrs vom adriatischen ins ligurische Meer gelenkt und einen grossen Antheil an der raschen Entwicklung Genuas genommen; überhaupt verfolgte das italienische Bahnnetz den Zweck, die Häfen des Königreiches, insbesondere Neapel, Livorno, Venedig für den Frachttransport, andere wie Brindisi für den Personenverkehr zu beleben; und jüngst hat die Vollendung des Riesenwerkes der Gotthardbahn abermals einen Alpenwall zum Nachtheile von Triest durchbrochen. Denn es lässt sich leicht berechnen, dass auf dieser neuen Route die Schweizer, badischen, württembergischen und rheinischen, sowie ein Theil der bayerischen Plätze (bes. Lindau, Luzern, Zürich, Basel, Karlsruhe, Ulm, Frankfurt) dem Hafen von Genua wieder (um 100 bis 460 Kilometer) näher gerückt werden, so dass Triest ein bedeutendes Waarenquantum abermals zu entgehen droht.⁵⁴ Nicht ohne innere Begründung wirft die Denkschrift der Handelskammer die Fragen auf: wie Triest, das auf allen übrigen Plätzen des Hinterlandes von Venedig bedrängt wird, die durch die Gotthardbahn erwachsene neue Concurrenz von Genua bestehen soll; und sie fügt mit einer für die Belebung des commerciellen Geistes recht misslichen Resignation hinzu: „Wir geben uns keiner Täuschung darüber hin, dass die Eröffnung der Gotthardbahn das Uebergewicht von Genua und Venedig über Triest bezüglich des Schweizer Verkehrs besiegelt und dass die günstigere Lage jener Handelsplätze eine Aenderung nicht zulässt.“

Wir haben mit Vorbedacht in allen bisherigen Betrachtungen die Frachtsätze der bestehenden Eisenbahntarife, welche in Wirklichkeit oft ganz andere „Concurrenz“-Zonen schaffen, als die virtuellen Distanz-Zonen sind, unerörtert gelassen, um nicht zwei wesentlich verschiedene Fragen zu confundiren. Das Erste ist, die durch die bestehenden Eisenbahnlinien gegebenen thatsächlichen Entfernungen zu kennen, also die Distanzen in Kilometern ziffermässig bestimmen, welche ein Reisender oder eine Waare auf einer der vorhandenen Schienenstrassen von Triest und vergleichsweise von anderen Häfen der Adria oder des Mittelmeeres befahren muss, um an einen gewissen Bestimmungsort im Innern zu gelangen. Die eingehenden fachmännischen Berechnungen, welche in Triest selbst und von Seite berufener Ingenieure über diese erste Frage der virtuellen Distanzen angestellt wurden, ergeben insgesamt:

1. dass Triest eine mangelhafte, einseitige Eisenbahnverbindung mit seinem Hinterlande besitzt;
2. dass es durch die sich daran reihenden weiteren Anschlüsse mangelhaft mit den wichtigsten Absatzmärkten verknüpft ist;
3. dass die Eisenbahn-Entfernungen zwischen Triest und den meisten binnenländischen Plätzen grössere sind, als jene von Fiume, Venedig und Genua und daher
4. das Verkehrsgebiet von Triest durch diese Concurrenzhäfen auf ein wahres Minimum reducirt wird.

Das anschaulichste Bild dieses Résumés bietet sich unseren Lesern in den am Schlusse angehängten graphischen Karten, welche die theilweise Reproduction eines von Herrn Ingenieur C. Büchelen in Triest ausgestellten grossen graphischen Tableaus bilden; der Verfasser hat uns im Interesse der Sache gestattet, diese von ihm selbst entworfenen kleinen Graphica unserer Schrift beizugeben. Unter denselben zeigt die erste Karte mit der Ueberschrift „Die Verkehrsgebiete in der Gegenwart“ durch das gelb angelegte winzig kleine Terrain die Gesammtheit aller Orte, zu welchen Triest durch seine dormalige Eisenbahnverbindung näher hat, als die übrigen Häfen! Gewiss, es gibt kein überzeugenderes Urtheil über die heutige Misère als diese Karte, durch deren Entwurf sich Herr Büchelen, welcher seit Jahren alle auf die Verbesserung der Triester Communicationswege abzielenden Bestrebungen eifrig verfolgt, neuerdings ein wahres Verdienst erworben hat. Wie wir in unserer vorangegangenen Erörterung gethan haben, sieht auch Herr Büchelen in seiner Karte von der Tarifffrage ab, weil es ihm, wie er uns schreibt, „selbst bei Aufwand sehr zeitraubender Arbeiten kaum möglich wäre, „in zuverlässiger Weise für Triest dasjenige Gebiet festzustellen, „nach welchem dieser Hafenplatz für die einzelnen Güterclassen „niedrigere oder wenigstens gleiche Frachtsätze hat, wie die anderen „Seehäfen. Wohl aber gelang es, auf Grundlage der Distanzen „(Tarifkilometer) diejenigen Gebiete abzugrenzen, innerhalb deren

„jede Bahnstation zu dem betreffenden, dem Gebiete den Namen gebenden Seehafen näher hat, als zu einem andern. Die absoluten in Kilometern ausgedrückten Distanzen haben zudem den Vortheil, dass sie etwas Bleibendes repräsentiren, während die Tarife wechseln; die Distanzen bieten ferner einen Anhaltspunkt für die Bemessung von Zeit und Geld, welche für die Durchführung der Route nothwendig sind, und gewinnen auch im Güterverkehr erhöhte Bedeutung dadurch, dass vielfach angestrebt wird, auch bei Festsetzung der Gütertarife die Distanzen zu Grunde zu legen.“

Wenn auf Basis dieser mit den sorgfältigsten Calculationen zusammenhängenden Karte unzweifelhaft der pathologische Charakter erwiesen ist und als zweiter Sitz des Leidens von Triest die Land-Verkehrsadern gelten müssen, so tritt auch hier wieder die Frage nach dem Heilverfahren an den Wirthschaftspolitiker heran. Die Mittel, durch welche dem Uebel abgeholfen werden kann, liegen selbstverständlich in der Vermehrung der Eisenbahnen von Triest nach dem Innern und in deren fernerer Ausgestaltung zu solchen Linien, welche die für Triest gefährlichsten Distanz-Unterschiede für die wichtigeren Absatzgebiete ausgleichen. An darauf bezüglichen Vorschlägen fehlt es nicht; einige erscheinen als schwache Palliative, bestechen aber durch die Billigkeit und Raschheit der Ausführung; andere schaffen wirklich dauernde Abhilfe, fordern aber viel Geld und Zeit zur Realisirung. Wir wollen die wichtigsten derselben kurz anführen.

1. Das billigste Project ist dasjenige, welchem die österreichische Regierung durch einen zu Ostern 1882 vorgelegten Gesetzentwurf eine actuelle Bedeutung verliehen hat; es besteht in der Verbindung von Herpelje, einer Station der Istrianer Staatsbahn, mit Triest vermittelt einer normalspurigen Localbahn, deren Kosten mit dem Maximalbetrage von 3 340 000 fl. veranschlagt sind. Der Bau dieser Bahn würde Triest zwar eine zweite Ausgangslinie schaffen; der nördliche Endpunkt derselben als selbstständiger Verkehrsader, läge jedoch schon in Divazza, wo die Istrianer Staatsbahn in die Südbahn einmündet, und der südliche Endpunkt läge in Pola.

2. Ein zweites Abhilfsmittel von relativ beschränktem Umfange ist die Herstellung einer Eisenbahn von Triest nach Laak zum Zwecke der directen Verbindung des Hafenplatzes mit der Strecke Laibach-Tarvis der Kronprinz-Rudolfbahn, also mittelbar der Einfügung in das am 1. Juli 1882 organisirte Staatseisenbahn-Netz. Auch diese Alternative ist neuestens in den Vordergrund geschoben worden; denn in dem Motivenbericht zu dem oben angeführten Gesetzentwurf verlangte die Regierung einen Credit auch für die Vervollständigung der technischen Vorarbeiten der Laaker Linie. Indessen scheint man mit der Ausführung nicht so rasch vorgehen zu wollen, als aus dieser Creditforderung etwa gefolgert werden könnte.

Denn der Handelsminister beschränkt sich im Motivenberichte darauf zu sagen: es sei „unter allen Umständen geboten, den Bau dieser Eisenbahnverbindung im Auge zu behalten . . . um für den Fall der eventuellen Nothwendigkeit des sofortigen Ausbaues derselben auf Staatskosten ausreichend vorbereitet zu sein.“ — „Die Regierung“ — so hiess es weiter — sei „gleichwohl derzeit noch nicht in der Lage einen bestimmten Antrag auf sofortige Sicherstellung der ganzen Eisenbahn-Verbindung einzubringen, sondern es sei zunächst abzuwarten, ob nicht neuerliche Verhandlungen mit der Südbahn-Gesellschaft die allgemein erforderlich erkannten Erleichterungen und Begünstigungen für den Triester Verkehr zur Folge haben werden und den kostspieligen Ausbau von Laak bis an die Istrianer Bahn“ (also im Anschlusse an Divazza-Herpelje-Triest) „entbehrlich erscheinen lassen . . . die in Rede stehende Linie würde ja nur eine geringe Rentabilität in Aussicht stellen“ (!)

3. Ein ebenfalls von der Triester Handelskammer zeitweilig in Ermangelung eines Bessern befürworteter Vorschlag, der natürlich nur als ganz momentanes Auskunftsmittel gelten kann, ist der Bau einer directen Eisenbahn-Verbindung von Triest nach Udine, um unabhängig von der Südbahn in das Netz der oberitalienischen Eisenbahnen, resp. über Pontebba in die österreichischen Staatsbahnen einzumünden. Da das Unzureichende dieser zwar nicht kostspieligen aber auch werthlosen Linie leicht einzusehen ist, wurde von derselben in den letzten Jahren nicht mehr gesprochen.

4. Die sog. Predil-Linie, d. h. eine Eisenbahn welche von Triest über Görz im Isonzo-Thale ansteigend den Predil durchbrechen und nach Tarvis führen würde. Dieselbe hätte eine Längenentwicklung von höchstens 198 Kilometer und wäre die kürzeste Verbindung des adriatischen Meeres mit den Staatsbahnlinien (Rudolfsbahn). Die Handelskammer von Triest hat seit Jahren (freilich nicht immer im Einvernehmen mit dem Stadtrathe) um diese Linie petitionirt, welche schon im J. 1872 als Regierungsvorlage den Gegenstand von Verhandlungen im österreichischen Reichsrathe bildete, jedoch bisher stets abgelehnt wurde, obgleich alle Hoffnungen auf deren Zustandekommen mehrmals begründet schienen. Der hohe Kostenanschlag der Bauführung und die Rücksicht auf die Südbahn bildeten wohl die Hauptmotive des bedauerlichen Schicksals dieses in seiner Tragweite unten noch ausführlicher zu besprechenden Projectes. Gegenwärtig herrscht in Triest nur eine Stimme darüber, dass die Predilbahn nach allen Richtungen hin den wesentlichsten und dringendsten Anforderungen des Triester Handels, sowohl was die Behauptung des heimischen Marktes als die Sicherung des deutschen Marktes betrifft, entsprechen würde. Dagegen gibt man sich nicht der Illusion hin, als vermöchte die Predil-Linie neue Handelsgebiete im Norden und Westen zu erschliessen; ihre schwächste Seite bleibt die Concurrenz über Kufstein hinaus, indem auch nach ihrer Herstellung

die factische Entfernung ab Triest nach allen westlich von der geraden Linie München-Leipzig-Magdeburg gelegenen Punkten eine grössere ist, als die ab Venedig. Soll daher die Abhilfe eine radicale sein, so bedarf die Predillinie einer Ergänzung und eine solche enthält:

5. Das Project der Tauern-Bahn, welche eine Durchbrechung der norischen Centralalpen zum Zwecke des kürzesten Anschlusses der Rudolfsbahn an die Giselabahn und der Herstellung eines directen Schienen-Weges von der Adria in das Herz Deutschlands umfasst. Zwar liegen noch keine officiellen Daten über die verschiedenen Tracirungen dieser Bahn vor; indessen verlautete bisher über die Richtung und Anlage, dass die Station Spittal a. D. als Anknüpfungspunkt benützt und die Linie von hier entweder über Gmünd durch die Quellengebiete des Elendbaches und Arlbaches nach St. Johann im Pongau, oder längst der Postroute über St. Michael nach Radstadt zur Giselabahn geführt werden soll. Bei der ersten Alternative würde die Länge des — sehr kostspieligen, schwierigen — Baues 80 Kilom. in der zweiten geringeren Terrainhindernissen begegnenden Alternative aber etwa 109 Kilom. betragen. Durch die Predil-Tauern-Bahn soll nicht nur die kürzeste, sondern auch eine ganz und gar von der Südbahn unabhängige Verbindung unseres Emporiums mit den wichtigsten Marktgebieten hergestellt werden. Das lebhafteste Interesse der beteiligten Triester Kreise und aller dem Emporblühen dieser Hafenstadt wohlwollenden Fachmänner rechtfertigt sich zur Genüge durch diese (unten noch näher erörterten) eclatanten Vortheile.

6. Endlich muss die Fern-Bahn als nach der Ansicht der Triester Handelskammer zur Annäherung der Handelscentren von Süd- und West-Deutschland wesentlich beitragende Linie angeführt werden. Schon zur Zeit des Baues der Brennerbahn wurde auf die nothwendige Vervollständigung derselben durch eine Linie hingewiesen, welche über Imst nach Füssen und Biessenhofen führend, den kürzesten Anschluss an die bayerischen Bahnen bilden sollte. Durch die Arlbergbahn, welche Imst berührt, wird dieser Anschluss wesentlich verbilligt; es scheint uns jedoch sehr zweifelhaft, ob derselbe im wahren Interesse des Triester Handels liegen würde, da er doch gewiss für Venedig grössere Distanzkürzungen brächte als für unseren Hafen an der Adria, ohne eine ernste Concurrenz gegen die Gott-hardbahn zu bilden.

Wir haben im Vorangehenden die verschiedenen auf die Eisenbahn-Verbindungen von Triest bezüglichen Vorschläge nur pragmatisch aufgezählt. Um ihren Einfluss, ihre Tragweite und Bedeutung kritisch zu prüfen, gibt es kaum ein anderes Mittel, als die trockene Berechnung der Distanzen und die darauf basirte Ermittlung des Concurrenzkreises für den Triester Platz. Diese — ebenso mühsame als undankbare — Arbeit hat die Triester Handels- und Gewerbekammer in der mehrmals angeführten Denkschrift für alle

erdenklichen Combinationen wirklich ausgeführt. Wir dürfen daher den Leser, welcher den ziffermässig exacten Ausdruck des Vortheiles einer oder der anderen projectirten Eisenbahn zu kennen wünscht, auf jene Publikation verweisen. Unsererseits hoffen wir den Zweck dieser Schrift viel wirksamer zu erreichen, indem wir uns auf die Umrisse der mit den geplanten Schienenstrassen verbundenen Veränderungen des Verkehrsgebietes von Triest beschränken und auf die beigelegten graphischen Darstellungen Büchelen's verweisen. Der Verfasser hatte die Gefälligkeit dieselben mit einigen Erläuterungen einzubegleiten, welche wir hier wörtlich wiedergeben:

„Die erste der angehängten Karten, welche das Verkehrsgebiet Triests in der Gegenwart darstellt, zeigt zur Genüge, dass das Verlangen der Handelswelt dieses Hafensplatzes nach einer zweiten Bahnverbindung ein nur allzu berechtigtes, und dass es fürwahr im Gesamtinteresse der österreichischen Volkswirtschaft gelegen ist, eine Aenderung dieses unleidlichen Zustandes herbeizuführen, wenn unsere Handelswelt überhaupt daran denkt, den orientalischen Markt zurückzugewinnen und Vermittler des Verkehrs zwischen Centraleuropa und dem Orient zu werden. Dass unsere Alpenländer mit einem grossen Theile Böhmens incl. dessen Hauptstadt, sowie dass alle angrenzenden Gebiete Deutschlands derzeit nach Venedig näher haben (im Maximum um 174 Kil.) als nach Triest, gereicht Letzterem zum directen Nachtheil, der nur zum Theil durch die Tarifpolitik behoben werden kann. Dass sodann der übrige Theil Oesterreichs nach Fiume näher hat (vorwiegend um 14 Kil.) als nach Triest, gereicht zum Mindesten Oesterreich nicht zur Ehre. Es erscheint daher schon aus diesem Grunde der Bau der Linie Triest-Herpelje geboten.

Die zweite Karte illustriert die Umgestaltung der Verkehrsgebiete durch die Linie Triest-Herpelje. Für sich betrachtet, würde durch diese Linie zunächst und vornehmlich der letzterwähnte Umstand beseitigt und Triest nach einem grossen Gebiete hin mit Fiume gleich lange Routen erhalten; gegenüber diesem mehr idealen Vortheil ergäben sich für Triest noch die realen Vortheile: directe Führung der Istrianer Staatsbahn nach Triest, bei gleichzeitiger Verbindung Triests mit der Bucht von Muggia, sowie eine Kürzung der Route Triest-Pola um 39 Kil. Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung erhält aber die Linie Triest-Herpelje eigentlich erst im Zusammenhange mit den neuerlichen Abmachungen zwischen der Staatsverwaltung und der Südbahn betreffs eines Péagevertrages für die Strecke Divazza-Laibach, wodurch das umfangreiche im Staatsbetrieb befindliche Eisenbahnnetz als in Verbindung mit Triest gebracht

angesehen werden kann, und dadurch Triest all der Vortheile theilhaftig wird, welche den Anrainern des Staatsbahnnetzes aus den aner kennenswerthen Tarifiereductionen etc. erwachsen.

Die einzige allerdings schwerwiegende Gefahr dieser Linie läge darin, wenn man sich zu dem Glauben verleiten liesse, dass durch den Bau dieser Linie und Abschluss des Péagevertrages Alles gethan sei, um Triest in seinem Kampf ums Dasein zu unterstützen. Dass Triest aus der eingeleiteten Action Nutzen ziehen wird, ist sicher; allein man würde sich täuschen, wenn man glaubte, nur durch Tarifiermässigungen, nicht aber auch durch Distanzkürzungen dem österreichischen Seehafen in dem Concurrenzkampfe diejenige Stellung sichern zu können, welche demselben vermöge seiner geographischen Lage gebührt. Die Pflege reger Handelsbeziehungen erfordert nicht nur billige, sondern auch stabile Gütertarife, erfordert aber auch möglichst kurze, dem Schnellverkehr dienende Verbindungswege. Solche für Triest zu schaffen ist fast nothwendiger, als billige Tarife, welche sich ja eben durch die kurzen Verbindungslinien dann von selbst ergeben, ohne dass dabei an die Opferwilligkeit des Bahnbesitzers appellirt werden müsste; auch würde daraus der weitere Vortheil erwachsen, dass derart erzielte Tarifiermässigungen von dem Meinungswechsel in den leitenden Kreisen unabhängig sind. Erhöhtes Interesse an der Ausbildung der über Triest führenden Orient-Routen hat aber Oesterreich, seitdem es immer klarer zu Tage tritt, dass Ungarn mit seiner energischen und zielbewussten Eisenbahnpolitik die Tendenz verfolgt, die über Ungarn führenden Orient-Routen für sich zu monopolisiren und Oesterreich von der Vermittlung des Orientverkehrs möglichst abzuschliessen. Unbeschadet der künftigen wichtigen Stellung Salonik's im Orientverkehr, bleiben auch fernerhin die am Mittelmeer und der Adria gelegenen Seehäfen berufen, den Gütertausch zwischen Europa und dem Orient zu vermitteln und wäre es hier in erster Linie das am Weitesten in das europäische Festland hineinreichende Triest, wenn demselben nicht länger mehr künstlich geschmälert würde, was ihm die Natur selbst geboten hat.

Die dritte und vierte Karte zeigen, dass dies durch den Ausbau der Rudolfsbahn über Laak oder den Predil möglich ist und illustriren den „Verkehrswerth“ dieser beiden Linien. Es würde hier zu weit führen, den Nachweis zu liefern, dass die Laaker Linie kaum in Betracht gezogen zu werden verdient und dass die Predillinie allein die durch den Ausbau anzustrebenden Vortheile bietet. Um den überseeischen Handel Oesterreichs und dadurch auch dessen In-

dustrie zu heben, erweist sich diese Linie nicht nur als die beste, sondern auch nach neuer, im geschäftlichen Leben oft erprobten Erfahrung als die billigste.

Die durch die Predillinie zu erzielenden Kürzungen würden ab Triest betragen beisp. für:

Paris . . .	103 Kil.	oder	41 ⁰ / ₀
Klagenfurt	" "	" "	32,5 ⁰ / ₀
Salzburg . . .	" "	" "	15,4 ⁰ / ₀
Linz . . .	" "	" "	15,1 ⁰ / ₀
Passau . . .	" "	" "	14,0 ⁰ / ₀
Pilsen . . .	" "	" "	11,3 ⁰ / ₀
Prag . . .	" "	" "	10,9 ⁰ / ₀
Dresden . . .	73 "	" "	6,6 ⁰ / ₀
Berlin . . .	" "	" "	5,3 ⁰ / ₀
Stralsund . . .	" "	" "	4,8 ⁰ / ₀

Alle vorgenannten Orte, heute dem Verkehrsgebiet von Venedig angehörend, erhielten durch die Predillinie nach Triest einen nähern Weg als nach Venedig. Für Wien und die darüber hinausliegenden Orte — welche heute in das Verkehrsgebiet von Fiume fallen — würde die Distanzkürzung 41 Kil., für Wien daher 7⁰/₀ betragen. Die angegebenen Procente beziehen sich nur auf die im Frachtenverkehre massgebenden Distanzkürzungen, wogegen für die Reisenden sich im Allgemeinen die percentualen Ersparnisse an Zeit und Geld noch bedeutend höher stellen würden. Die Zugrundelegung der derzeitigen Normaltarife der Staatsbahnen und der Südbahn würde sich beispielsweise für die Route Triest-Predil-Semmering-Wien eine Fahrpreismässigung von 24⁰/₀ ergeben.

Wie gross auch die Vortheile sind, welche in jeder Beziehung der auf dem Wege über den Predil erfolgende Ausbau der Rudolfsbahn gewährleistet, so wäre es doch höchst zu beklagen, wenn man sich mit denselben begnügen würde. Nicht ein einziger Ort Bayerns würde durch die Predillinie in das Verkehrsgebiet Triests einbezogen, da die Wirkungssphäre der Predillinie — im Sinne der Erweiterung des Triesters Verkehrsgebietes — sich nur nach Norden und Nordosten, nicht aber auch nach Nordwesten hin erstreckt.

Triest, in Bezug auf den Orientverkehr — zum nächstgelegenen Seehafen der westlich von seinem Meridiane gelegenen Gebiete Centraleuropas zu machen, wäre aber sicherlich für Oesterreich eben so lohnend als leicht erreichbar, durch den Bau der Tauernlinie, wodurch die Predillinie mit der Giselabahn verbunden würde.

Die fünfte Karte beweist, dass nach dem Bau der Predil- und der Tauernlinie, Venedig von deutschem Gebiete vollständig abgedrängt würde und selbst Genua von seinem derzeitigen Verkehrsgebiete grosse Strecken an Triest abtreten müsste, so dass dann jeder Ort der gesammten

deutschen Küste nach Triest näher hätte als nach einem andern am Mittelmeere oder der Adria gelegenen Seehafen. Für die bei der Predillinie angeführten Orte stellen sich die Distanzkürzungen durch die Tauernlinie wie folgt:

Salzburg	297 Kil.	oder	44,3 ⁰ / ₀
Linz	183	„	26,7 ⁰ / ₀
Passau	260	„	35,4 ⁰ / ₀
Pilsen	262	„	28,6 ⁰ / ₀
Prag	237	„	25 ⁰ / ₀
Dresden	207	„	18,6 ⁰ / ₀
Berlin	194	„	15,0 ⁰ / ₀
Stralsund	„	„	12,7 ⁰ / ₀

Es zeigen also die vorstehenden Ziffern, wie höchst wünschenswerth die Tauernlinie auch im Hinblick auf die durch die Predillinie schon erschlossenen Gebiete ist.

Nach Deutschland hat heute Venedig um 174 Kil. näher als Triest; nach dem Bau der Tauernlinie hätte aber Triest dorthin im Minimum um 44 Kil. näher als Venedig. Die Kürzung der von Triest nach Deutschland führenden Route würde 218—262 Kil. betragen, von welchen, da hievon 103 Kil. auf Rechnung der Predillinie kommen, doch noch immer 115—159 Kil. verbleiben, um welche die heutigen Verkehrsrouten durch die Tauernlinie und zwar nur durch diese gekürzt werden können. Während die Predillinie ausschliesslich nur für den Verkehr von und nach Triest nutzbringend ist, würde die Tauernlinie den 3 Adria Häfen gleichzeitig dienen, Triest aber den Vortheil haben, dass es nach allen durch die Tauernlinie erschlossenen Gebieten um 89 Kil. näher hätte als seine beiden Rivalen.

Gleich wie bei der Predillinie, beziehen sich auch bei der Tauernlinie die angegebenen Procente nur auf die Distanzkürzungen. Inwieweit Zeit und Geld in noch höherem Maasse erspart werden können, zeigt beispielsweise die Route: Triest-Prag. Bei dieser würde nämlich durch die Tauernlinie eine Reduction der Fahrzeit von 35⁰/₀ und des Fahrpreises von 45⁰/₀ ermöglicht, während die Distanzkürzung nur 25⁰/₀ beträgt.“

Um zu zeigen, wie durch die Tauernlinie das Verkehrsgebiet Triests im Hinblick auf den gesammten Seeverkehr gegen Norden hin erweitert würde, hat Herr Büchelen in dem grossen Uebersichtsplan seines in Triest ausgestellten graphischen Tableaus die gegenwärtige und zukünftige Aequidistanzlinie zwischen Triest und Hamburg eingetragen; es kann daraus — wie auch aus den Daten der Tabellen — entnommen werden, dass künftig Prag nach Triest ebenso nahe hätte wie derzeit nach Hamburg. Die Eintragung dieser Aequidistanzlinien in unsere Skizzen war wegen des kleinen Massstabes derselben nicht möglich, gewiss aber genügen auch die vorliegenden

Darstellungen um in überzeugendster Weise zu illustriren: Wie viel bisher bei der Entwicklung des Verkehrsgebietes von Triest versäumt wurde, wie viel in nächster Zeit nachzuholen wäre und welchen Einfluss eine oder die andere Eisenbahnverbindung als Heilverfahren ausüben würde.

Wir haben bisher ausschliessend jene Folgerungen erörtert, die aus der virtuellen Länge der einzelnen, Triest mit den Marktplätzen verknüpfenden Eisenbahnlinien abzuleiten sind. In den Concurrencyfragen eines Handelsplatzes kommt es aber zuletzt auf ein ganz anderes Moment an; nicht die kilometrische Distanz, welche eine Waare zu durchlaufen hat, sondern der Kostenaufwand, welcher mit der Beförderung derselben von einem Punkte zum anderen verbunden ist, dasjenige, was man die ökonomische Entfernung nennen könnte, gibt schliesslich den Ausschlag. Sowie der weitere Weg durch niedrigere Frachtsätze für den Absatz von Massengütern gekürzt wird, so wird umgekehrt der an sich kürzere Weg durch höhere Frachtsätze im wirthschaftlichen Sinne verlängert. Und diese von der Tarifffrage abhängigen secundären Einflüsse sind es, welche wir wenigstens in gedrängten Zügen noch darstellen müssen.

Die Alleinherrschaft ruft mit dem Bewusstsein unbeschränkter Macht leicht die Neigung zum Missbrauche hervor, und bewirkt Erschlaffen des Eifers, weniger umsichtige Ausnützung der vorhandenen Mittel. Darf es uns in Erstaunen setzen, dass das Monopol, welches die Südbahn gegenüber dem Triester Platze seit einem Viertel-Jahrhundert besitzt, ebenfalls zu vielen dem Gemein-Interesse abträglichen Consequenzen geführt hat? Ist es nicht vielmehr ganz natürlich, dass diese Eisenbahn-Gesellschaft von ihrer prädominirenden Stellung zu Gunsten der Actionäre Nutzen gezogen und mehr das Erträgniss des eigenen Unternehmens als die Entwicklung des österreichischen Küstenlandes vor Augen gehabt hat? Ist es nicht selbstverständlich, dass die Südbahn sich in ihrer Position sicher genug fühlte, um weder in den Leistungen noch in den Tarifen mehr zu thun als ihrer Bequemlichkeit und Rentabilität gerade entsprach?

Die verschiedenen Enquêtes und Denkschriften, welche seit vielen Jahren von der Triester Handelswelt ausgehen und die Aeusserungen unabhängiger über den Parteien stehender Autoritäten stimmen in dem Urtheil überein, dass das Monopol der Südbahn die Quelle gefährlicher Uebelstände für unser adriatisches Eporium geworden ist. Die Südbahn hat weder mit der Intensität des Verkehrs noch mit der Tarifpolitik dasjenige geleistet, was für das Emporblühen des Verkehrs von der Küste ins Binnenland und umgekehrt nöthig gewesen wäre. Es wurden insbesondere im letzten Jahre

geradezu verblüffende Thatsachen als Beweis für die Willkühr der Frachtsätze und für die Benachtheiligung von Triest gegenüber Fiume und Venedig, von ganz Oesterreich gegenüber Deutschland und Italien angeführt.

So wurden, um nur einige Beispiele zu nennen, in einem der neuen Tarife (1. Okt. 1880) für den südösterreich-deutschen und deutsch-italienischen Güterverkehr durch die tarifmässigen gegenüber den factischen Kilometer-Distanzen alle wichtigen Marktplätze in Deutschland den auswärtigen Häfen Venedig um 177 und Genua um 7 Kil. näher gerückt als Triest, während doch ein einfacher Blick auf die Karte belehren muss, dass nicht nur Berlin und Dresden, sondern auch Salzburg und Leipzig dem Triester Hafen näher liegen als Genua. Auch die verschiedenen Nachträge und Abänderungen, welche in Folge der steten Remonstrationen der Triester Handelskammer seither erfolgten, behoben nicht die Gefahren dieser eigenthümlichen Anomalien. Immer wurde statt der thatsächlichen, auf dem kürzesten Schienenwege sich ergebenden gewisse imaginäre auf die Umwege der Südbahn basirte Tarifdistanzen beibehalten und selbst die im Juli 1881 publicirten, vom 15. Sept. 1881 an giltigen Verbands-Güter-Tarife für den sächsischen Verkehr über Triest und Fiume nach der Levante und Indien u. s. w. stellen noch immer Triest gegenüber Venedig in entschiedenem Nachtheil.⁵⁵ In sehr drastischen Vergleichen schreibt darüber Paul Dehn: „Noch 1881 wurde böhmischer Zucker über Prag und Hamburg billiger als über Triest nach Italien und der Levante exportirt; denn über Hamburg beträgt der Frachtsatz nach Messina, Palermo und Neapel nur 2 fl. 11 kr., während er über Triest 3 fl. 67 kr. bis 3 fl. 90 kr. ausmachte; ebenso nach Constantinopel, Salonichi, Corfu, Smyrna via Hamburg nur 2 fl. 55 kr., via Triest dagegen 3 fl. 49 kr. bis 3 fl. 74 kr. Mitte 1881 hat gar eine Triester Firma böhmischen Zucker über Hamburg, Hull nach Triest kommen lassen! Massengüter von Nürnberg und München werden erfahrungsgemäss weitaus billiger über Antwerpen, ja selbst über Marseille als über Triest nach Constantinopel befördert und so ging unter Anderem der in Nürnberg fertiggestellte Fahrpark der türkischen Eisenbahnen im J. 1874 u. 1875 über Holland an seinen Bestimmungsort.“⁵⁶

Neben diesem externen Tarifkampfe entbrannte im letzten Jahre noch der oben bereits erwähnte interne in Folge der grossen Begünstigungen, welche die Südbahn dem Hafen von Fiume entweder freiwillig gewährte oder in Folge der Pression und des Cartells der ungarischen Regierung gewähren musste. Zuerst wurde durch die Fiume eingeräumten Holztarife der quantitativ ausgedehnteste Zweig des Verkehrs von Triest: der Holzhandel gefährdet; dann folgten andere Benachtheiligungen der Frachtrelationen für Triest. Es bedurfte eines starken Gegendruckes der österreichischen Regierung und der Androhung des Baues einer Eisen-

bahn von Triest nach Laak (S. 55), um nur die Gleichstellung der beiden Hafenplätze in den Tarifsätzen zu erreichen.

Durch alle Verhandlungen zieht sich demnach der Kampf mit dem Monopol wie ein rother Faden durch. Zweifellos hat die Südbahn auf der Route Triest-Wien schwierige Betriebsverhältnisse und selbst hohe Transport-Gestehungskosten, sie stand aber jahrelang Triest mit einer Apathie gegenüber und nahm so wenig Rücksicht auf die Ertheilung eines im grösseren Style anzulegenden Impulses, dass sie durch diese Unterlassungssünden dasjenige wettgemacht hat, was sie unläugbar in manchen anderen Beziehungen sich als Verdienst für Triest zu gute schreiben darf. Die Sanirung dieser Verhältnisse ist demnach ein unabweisliches, dringendes Gebot, wenn es der österreichischen Regierung ernstlich darum zu thun ist, ihrem einzigen Welthandels-Hafen und hiermit zugleich der ganzen Seeküste die Bedingungen frischen Gedeihens zu schaffen. Die Mittel, welche zu diesem Zwecke ergriffen werden müssten, können nur folgende sein:

1. Als vorläufige, eine augenblickliche Abhilfe schaffende Massregel eine Vereinbarung mit der Südbahn-Gesellschaft zum Behufe der Sicherung billiger Frachtsätze und einer intensiveren Verkehrsthätigkeit (Vermehrung der Züge, raschere Lieferfristen u. s. w.), eventuell gegen Gewährung einer Subvention oder Ersatz desjenigen Schadens, welchen diese Eisenbahn durch die Erfüllung der an sie gestellten Forderungen erleiden würde. Durch Abschliessung eines solchen Vertrages etwa auf die Dauer von 3 bis 5 Jahren würde Triest zunächst die Gleichheit der Transportkosten für die österreichischen und süddeutschen, mitteleutschen und Schweizer Märkte gegenüber Venedig und wenn möglich auch Genua zu gewinnen sein. Diese Massregel hätte aber nur einen provisorischen Charakter, denn ein frisch pulsirendes Leben brächte sie noch immer nicht; man würde jedoch dadurch Zeit gewinnen, um zu definitiven Verbesserungen zu schreiten. Diese letzteren sind unserer Ansicht nach nur durch eine Vermehrung der Linien und Entwicklung des Eisenbahnnetzes in dem oben dargelegten Sinne gründlich zu erreichen. Der Ankauf der Südbahn und die Einbeziehung derselben in den Staatsbetrieb würde zwar scheinbar ebenfalls eine Garantie dafür bieten, dass deren Verkehr im Interesse der gesammten Wirthschafts-Verwaltung Oesterreichs geführt würde. Indessen geht die Praxis nicht immer mit der Theorie Hand in Hand; die Geschichte Oesterreichs lehrt, wie rasch Principien und Systeme, gerade auf diesem Gebiete, wechseln und Triest könnte nach einiger Zeit wieder auf demselben gefährlichen Punkte angelangt sein, auf welchem es heute steht. Endlich bedingt der Ankauf der Südbahn finanzielle Opfer, die wahrscheinlich nicht gering zu veranschlagen wären. Daher kann das Definitivum nur bestehen im:

2. Ausbau einer direct in Triest einmündenden, von der Südbahn völlig unabhängigen zweiten Eisenbahnlinie, deren Zielpunkt die grossen Märkte Mitteleuropas bilden. Wenn in den massgebenden Kreisen unserer Staatsverwaltung die Absicht besteht, die finanziellen Opfer auf längere Zeitperioden zu vertheilen, so mag immerhin mit Triest-Herpelje und einem Péagevertrag mit der Südbahn begonnen werden, welcher auch der Istrianer Staatsbahn zu statten kommt. Die grosse Action aber kann nicht in der kostspieligen, und doch nur relativ geringe Erweiterungen des Triester Verkehrsgebietes sichernden Laaker Linie, sondern sie kann nur in der Predil- und Tauern-Linie liegen. Für diese Verbindung sind seit mehr als Jahren patriotische und erfahrene Staatsmänner — wir nennen nur den Contre-Admiral Baron Wüllerstorff-Urbair und den dermaligen Statthalter im Küstenlande, Baron Pretis-Cagnodo — es sind technische Autoritäten und es sind die berufenen Corporationen von Triest selbst eingetreten. Diese Verbindung allein sichert Triest den Vortheil, sämmtlichen Centralplätzen des deutschen Marktes bis an die Nordsee näher gerückt zu werden als Venedig, und für viele derselben mit Genua gleiche Concurrenz zu machen; diese Linie also ist das eigentliche Heilmittel der Missstände, unter denen die maritime Entwicklung mit Rücksicht auf den Binnenhandel leidet. Kein Opfer sollte gescheut werden, um endlich einen frischeren Pulsschlag in die Adern dieses erkrankten Organismus zu bringen und den Anstoss zu freudigem Gedeihen von dieser vitalen Seite zu ertheilen.

VI.

Die Verbindung von Triest durch Schiffahrtslinien im überseeischen Verkehre. Zurückbleiben hinter den grossen Umgestaltungen der neuesten Zeit. Der österr.-ungar. Lloyd. Verdienste und Mängel. Nothwendigkeit fortschrittlicher Entwicklung durch Concurrenz. Grössere Intensität des Verkehrs mit dem Osten, Einrichtung regelmässiger Dampferlinien nach dem Westen. Massgebende Gesichtspunkte. Subventionen und Prämien. Dringlichkeit energischer Abhilfe.

Auch jenes andere System von Circulationsgefässen, welches zur Ergänzung der Functionen eines jeden Hafens organisch gehört, zeigt in Triest die Spuren eines tief sitzenden Leidens. Die Diagnose der maritimen Zustände, welche wir in einem vorangehenden Abschnitte entworfen haben, hat aus der unbestreitbaren Logik der Zahlen den Stillstand in Betreff der Leistungsfähigkeit der österreichisch-ungarischen Handelsmarine und den wenig be-

friedigenden Gang des überseeischen Verkehrs ergeben. Wir müssen nunmehr auch für diese Thatsachen den Sitz des Uebels und die Mittel seiner Behebung aufsuchen. Einen Fingerzeig für die Lösung bietet der Rückblick auf die letzten vierzig Jahre; denn daraus lässt sich erkennen, dass die retrograde Tendenz in den Schiffahrts-Verhältnissen mit gewissen allgemeineren Thatsachen zusammenhängt, die in der ganzen Welt eine Wendung brachten; dort wo sie beachtet wurden zum Besseren, wo sie unbeachtet blieben zum Schlechteren. Diese Thatsachen liegen einestheils in technischen Fortschritten: dem Uebergange von der Segel- zur Dampfschiffahrt und der Vergrößerung der Capacität der Fahrzeuge; andernteils in den damit verbundenen ökonomischen Folgen: der Ausdehnung des maritimen Verkehrs jedes einzelnen Hafens auf die mannigfaltigsten weitesten Gebiete.

Dass diese Thatsachen eine wahre Revolution im Seehandel hervorriefen, bedarf keines besonderen Beweises; sie fallen jedoch mit einem Gewichte in die Wagschale, welches man nicht immer hoch genug veranschlagt, und welches wir deshalb durch einige Beispiele erläutern dürfen. Im Jahre 1840 hat die Leistungsfähigkeit der Dampferflotte nur 6 Percent, im Jahre 1880 mehr als 50 Percent der gesammten Handelsmarine betragen. Diejenigen Küstenländer, die diese Umgestaltung mitmachten, haben an maritimer Macht gewonnen, die übrigen haben relativ verloren. Noch von 1831 bis 1850 wurde das Eisenbahnnetz fast doppelt so rasch entwickelt als die Dampferflotte; von 1851 bis 1870 gehen schon beide Transportmittel gleichen Schritt und von 1871 bis 1880 ist die procentuelle Zunahme der Dampfer eine doppelt so hohe, wie diejenige der Eisenbahnen. Die 3,7 Millionen Pferdekräfte aber, welche in der Dampferflotte der Erde engagirt sind, leisten nach der Eigenart der Verkehrsmittel gerade soviel, wie die Hälfte aller Lokomotiven, obwohl in diesen Letzteren 20 Millionen Dampfpferdekräfte stecken. Hiermit sind die Grundlinien des colossalen Umschwunges gezogen, welchen der Uebergang zur Dampfschiffahrt für seefahrende Nationen bedeutet. Mit diesen Fortschritten und mit denjenigen der Schiffbau-Technik hängt die weitaus grössere Tragfähigkeit der Fahrzeuge in neuerer Zeit zusammen; seit 1841 nahm die Capacität der Schiffe in England durchschnittlich um je 131, in Hamburg um 282, in Frankreich um 79 Tonnen zu. Die Verbesserungen im Schiffbau, die Anwendung der Dampfmaschine, der Schraube, die Errungenschaften der nautischen Geographie, die Vervollkommnungen und Beschleunigungen im Löschen und Laden der Schiffe bewirken, das jedes Fahrzeug derjenigen Küstenländer, die diese Vortheile auszunutzen verstehen, heute eine weitaus grössere kilometrische Leistung bewältigt, als vor zehn oder zwanzig Jahren.

Von selbst ergibt sich aus dieser Beweglichkeit und Intensität

des Seeverkehrs die Tendenz der grossen Hafenplätze, ihre Handelsbeziehungen nach allen Richtungen zu vervielfältigen, nicht wie in früheren Zeiten eine einseitige, sondern eine nach allen Welttheilen und Windrichtungen sich mannigfaltig verästelnde maritime Thätigkeit zu organisiren. Man blicke nur auf die vom deutschen Coursebureau regelmässig herausgegebene Karte der überseeischen Post-Dampfschiff-Linien im Weltpostverkehr oder auf irgend eine nautische Karte der neuesten Zeit; wie bunt durchkreuzen sich die Routen der verschiedenen Rhederei- und Schiffahrts-Gesellschaften in jedem einzelnen westeuropäischen Küstengebiet, wie zahlreich laufen sie bündelartig in den Häfen des atlantischen Oceans und der Nordsee zusammen! Oder man lese die Listen der Schiffahrts- und Handels-Statistik irgend eines grösseren englischen, deutschen, holländischen und französischen Seeplatzes; wie unendlich mannigfach sind die Provenienzen der Schiffe, wie reichhaltig die Benennungen aller jener hunderte, um nicht zu sagen tausende von Artikeln, welche in der Einfuhr oder Ausfuhr aufgezählt werden! Und wie verhältnissmässig einfach war dies Alles vor dem Umschwung, dessen Factoren Dampf, eiserner Schiffbau, Maury's nautische Geographie und die anderen Fortschritte sind!

Triest hat leider in gewissem Sinne seine Zeit versäumt. Die ominösen Worte „*troppo tardi*“ klingen uns in die Ohren, wenn wir die Schiffahrtsverhältnisse unseres Emporiums betrachten. In den vierziger Jahren standen in diesem Punkte die Chancen noch günstig. Wären dem ersten Dampfbote des österreichischen Lloyd, welches am 16. Mai 1837 von Triest nach der Levante abging, in dem nächsten Decennium schon vierzig und fünfzig andere gefolgt, welche nicht blos die jonischen Inseln, Griechenland und Kleinasien, Constantinopel und das zeitweilig ganz vernachlässigte Alexandrien, sondern auch die Häfen der Ponente und jene von Nordafrika angelaufen hätten, wäre schon damals an directe Schiffahrtsverbindungen mit Grossbritannien, Nord- und Südamerika gedacht worden, so wäre heute die Stellung von Triest eine glänzende. Statt dessen entwickelte sich im Laufe der Jahre aus jenem, als wahren Hoffnungsstrahl über Triest leuchtenden österreichischen Lloyd eine immer mehr und mehr monopolisirende Schiffahrts-Gesellschaft, die gerade in einem Zeitpunkte in Marasmus gerieth, als englische, deutsche, französische Compagnien die allergrössten Anstrengungen im Wettbewerb zur See machten.

Die Uebersicht der Transportbewegung des österreichischen Lloyd seit seinen ersten Fahrten zeigt, dass in den Jahren 1855 bis 1864 weder eine Vermehrung der Zahl der Dampfer, noch ihrer Pferdekräfte, noch ihres Tonnengehaltes oder ihrer Leistungen erfolgte, sondern Alles auf gleicher Stufe blieb. Also volle neun Jahre absoluter Stillstand dieser einzigen, subventionirten Adria-Schiffahrts-Gesellschaft, die unter so günstigen Auspicien gegründet

worden war. Wie es mit dem Betriebe stand, mögen nur zwei Beispiele bekunden: Im Jahre 1853 benöthigten die Lloyd-Dampfer zur Fahrt von Triest nach Constantinopel noch volle 11 Tage und Anfang der sechziger Jahre reducirte die Gesellschaft einen Theil der Levante-Reisen von einwöchentlichen auf zweiwöchentliche, liess diese Routen von französischen, griechischen und türkischen Schiffen befahren und erschlaffte in ihrer Thätigkeit gerade in einem Zeitpunkte, wo diese verdoppelt werden sollte. Das waren unwiederbringliche Fehler, welche dem Lloyd schon im Revoltella-Berichte den Vorwurf zuzogen, „er habe in Oesterreich durch seine Privilegien und namentlich in Folge seiner Exemption von Schiffahrts-, Sanitäts- und Consulargebühren eine monopolitische, jede auftauchende Concurrenz niederdrückende Stellung eingenommen und es müsse durch eine zeitgemässe Reform des Lloyd-Institutes Privaten und Associationen ermöglicht werden, sich auf den Bau eiserner Schraubendampfer zu werfen, um die Entwicklung der Handelszukunft zu gewährleisten.“ Und nicht blos an der Intensität des überseeischen Dampferdienstes liess es in jener Epoche der Lloyd fehlen, sondern auch an den Tarifen. Die eben angeführte, gewiss leidenschaftslose Quelle beklagt die hohen Frachtsätze, welche nur eine mässige Entwicklung des Handels gestatten; zwar sei endlich die Flotte des Lloyd in Umbildung begriffen, eine Reform im Zuge, und es habe sich ein mehr commercieller Geist der Leitung bemächtigt. „Aber seit wann?“ „Seitdem Tonello, die Italiener und theilweise die Engländer concurriren, hat die Befürchtung weiterer Concurrenz auf anderen Linien den Lloyd veranlasst, einen niedrigen Tarif in Kraft treten zu lassen.“

In der That sind seit der zweiten Hälfte der sechziger Jahre, da sich der Lloyd zu stärken und zu regeneriren begann, von Seiten desselben viele Anstrengungen gemacht worden, um die Forderungen des Handels zu befriedigen; aber weitaus nicht genug! Denn wieder kam ein entscheidender Augenblick und wieder wurde er versäumt. Der Suez-Canal wurde im November 1869 dem Verkehr eröffnet; England war sogleich zur Hand, denn es hatte die technischen Bedingungen der Befahrung dieser neuen Wasserstrasse rasch erfaßt und alles dafür Nöthige im Schiffbau berücksichtigt; in den ersten fünf Jahren 1869—75 passirten 4377 Schiffe mit 8 612 156 Tonnen unter britischer Flagge den Canal. Der Totalverkehr der Schiffe unter der Flagge von Oesterreich-Ungarn umfasste in demselben Quinquennium 345 Schiffe mit 335 307 Tonnen, d. i. kaum 4% desjenigen der Engländer. Dass nicht die maritimen Verhältnisse im Allgemeinen, sondern ganz specifisch die mangelnden Vorbereitungen des Lloyd daran Schuld trugen, wird Niemand bezweifeln, der bedenkt, dass doch vorwiegend Dampfer langer Fahrt den Suez-Canal passirten und diese für Triest identisch sind mit dem Schiffspark des Lloyd. Wie die Regierung den

Fehler beging, Triest zu spät mit Wien zu verbinden, so beging der österreichisch-ungarische Lloyd den nicht minder unverantwortlichen Fehler, Triest zu spät mit Indien und Ostasien zu verbinden. Statt bei der Eröffnung des Suez-Canals schon völlig gerüstet zu sein, begann der Lloyd erst nach längerem Zögern mit spärlichen Fahrten bis Bombay und liess sich nur allmählig nach zeitraubenden Verhandlungen mit der Staatsverwaltung herbei, diese Reisen auf Ceylon, Calcutta und Singapore zu erstrecken. Erst in den Jahren 1877 und 1878 wurden die Postfahrten dorthin vertragsmässig sichergestellt und es vergingen wieder mehrere Jahre, bis der Lloyd die Singapore-Fahrten auf Hongkong auszudehnen begann (October 1880) um jetzt endlich acht Reisen jährlich nach Calcutta und zwölf via Singapore nach Hongkong zu unternehmen. Und auch diese Fahrten gelten in manchen Kreisen noch für unzureichend, um einen schwunghaften Handelsbetrieb zu etabliren; die bei denselben eingehaltene Fahrgeschwindigkeit von nur 8 Seemeilen ist weder für den Passagier-Verkehr verlockend, noch wird sie für das Frachtengeschäft als genügend angesehen, und weder bei den Levante- noch bei den Indien-Fahrten werden nach dem Gutachten berufener Körperschaften alle diejenigen Häfen berührt, mit welchen ein directer überseeischer Handel eingeleitet werden könnte. Die unparteiische Anerkenntniss der Verdienste, die sich der österreichisch-ungarische Lloyd in vielen Beziehungen um Triest und ganz Oesterreich erworben hat, darf uns nicht hindern, die Schwächen desselben im höheren Interesse der Gesamtheit zu erwähnen, und deren Behebung aufs lebhafteste anzustreben. Der Lloyd war und ist durch seine technischen und nautischen Leistungen eine Zierde der Handelsmarine; er hat durch den vorzüglich geleiteten Postverkehr dem Staate grosse Dienste geleistet; er hat durch seine Agenturen und Verbindungen in vielen Gebieten der Levante das österreichische Prestige erhalten; er hat die österreichische Handelsflagge zu Ehren gebracht. Das Alles geben wir uneingeschränkt zu. Aber ebenso sicher ist, dass der Lloyd als die einzige von Oesterreich subventionirte See-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine um so grössere Aufgabe zu erfüllen hätte, wenn er seiner bedeutenden Stelle im auswärtigen Handel genügen wollte und dass seine Verwaltung sich nicht immer von diesen höheren Motiven leiten liess. Mit den Fehlern, die dabei unterliefen, hängt zum grossen Theile die Stagnation von Triest zusammen; sie sind eine der wesentlichen Ursachen des verkümmerten Ganges der maritimen Entwicklung.

Es würde mit den allgemeinen Gesichtspunkten, welche wir in diesen Betrachtungen festzuhalten suchen, nicht übereinstimmen, wollten wir die Reihe der Wünsche und Klagen anführen, die aus Nah und Fern gegen den Lloyd erhoben werden; ein kurzes Résumé derjenigen Forderungen aber, die von so angesehenen Corporationen,

wie die Handels- und Gewerbekammern in Wien und in Triest erst jüngst wieder formulirt wurden, scheint uns nicht überflüssig, denn es zeigt die wundesten Punkte dieses Unternehmens. Die Wiener Handelskammer hat in einer langen Expertise (Dezember 1880 bis November 1881) ein reiches aus hunderten von schriftlichen Umfragen gewonnenes Material über das Communicationswesen im Verkehr mit dem Orient zu bestimmten Anträgen formulirt und die meisten der hier gewonnenen Ansichten wurden auch schon vorher in der grossen Enquête der Triester Handelskammer und des dortigen Stadtrathes ausgesprochen. Uebereinstimmend lauten diese Aussprüche, dass:

1. Der Lloyd seine Fahrten auf mehrere und weitere Plätze im Verkehr mit der Levante und dem Osten ausdehnen soll, als bisher der Fall ist: Anlaufen von gewissen wichtigen Häfen in Albanien, Griechenland, an der afrikanischen Küste des rothen Meeres; Einrichtung directer Fahrten oder mindestens dauernde Verlängerung der Fahrten im schwarzen Meere: Trapezunt-Batum-Poti; Verlängerung der Linie Alexandrien-Beyruth nach Tripoli und anderen Häfen an der syrischen Küste; Berücksichtigung der ansehnlichen Inselgruppen und Küstengebiete im indischen Ocean und der Sunda-See; Ausdehnung zeitweiliger Reisen an diejenigen indischen Küsten, welche gerade nur zur Saison für den Handel mit gewissen Stapelartikeln Triest's von Bedeutung sind, u. s. w.
2. Ermässigungen der Tarife und Regulirungen der Frachten auf rationelleren Grundlagen, also insbesondere Zugeständniss erniedrigter Frachtsätze bei grösseren Mengen; Eliminirung der drückenden Bestimmungen bei kleinen Collis, Reduction der theilweise exorbitanten Assecuranz-Prämie; kurz Beseitigung jener Uebelstände, von denen die Triester Enquête-Commission sagt, dass sie als Verband-, Consortial-, und directe Tarife durch eine Allianz von Land-, See- und Fluss-Transport-Gesellschaften dem Verkehr die unnatürlichsten Wege vorzeichnen.
3. Herbeiführung einer grösseren Fahrgeschwindigkeit nach den Häfen Griechenlands, der Levante und Indiens.

Die Möglichkeit, diesen Uebelständen gegenüber dem orientalischen Handelsgebiete abzuhelpen, wird freilich davon abhängen, ob der Lloyd einen Theil seiner — in manchen Jahren recht ansehnlichen — Gewinne, statt sie als Dividenden unter die Actionäre zu vertheilen, auf die Vermehrung, Verbesserung und Verbilligung seiner Fahrten verwenden will. Die Staatsverwaltung hat offenbar die Anschauung, dass dies geschehen soll, denn in dem Vertrage mit dem Lloyd wird ausdrücklich bestimmt, dass ohne Genehmigung des Ministeriums des Aeussern eine höhere Dividende als vier Percent nicht gegeben werden kann. Wir fordern also weder Neues noch Unbilliges, wenn wir aus der Subvention auch die Consequenz ziehen,

der Lloyd möge einen regeren commerciellen Geist und grössere Rührigkeit in der wirthschaftlichen Auffassung seiner bedeutenden Mission mit der tadellosen technischen Einrichtung ebenbürtig verbinden. Da sich aber doch nicht voraussetzen lässt, dass ein Actien-Unternehmen solche das Gemeinwohl dem eigenen Interesse voranstellende Grundsätze freiwillig annehmen wird, und da auch die stricte Stipulirung derselben in den staatlichen Subventions-Verträgen fast unmöglich erscheint, so muss ein anderes Correctiv gesucht werden. Und dieses liegt in einer wirksamen Concurrrenz.

Das Anschmiegen der wechselnden Frachtraten an die geschäftliche Conjunctur des Augenblickes, jenes öffentliche Geheimniss erstaunlichen Mitwerbens der amerikanischen und britischen Häfen — es fehlt bisher für den Seehandel in Triest ganz und gar. Die Triester Enquête-Commission hat constatirt, dass „die Seefrachten des Lloyd auf den Linien, wo eine concurrende Schifffahrt existirt, wie nach Ancona, Salonich, Piraeus, in weit niedrigerem Verhältniss gehalten sind, als diejenigen für Transporte nach Smyrna, Beyruth, Alexandrien; Linien, die blos vom Lloyd durchlaufen werden und, wo das Ausmass oft ganz willkürlich auf schwankender Basis berechnet werde.“ Und weil der Lloyd innerhalb seiner hochgesteckten Maximaltarife fordert, so viel er will, so konnte sich erst ganz kürzlich die Thatsache zutragen, dass diese staatlich subventionirte Gesellschaft ihre Frachtsätze nach Triest höher stellte, als jene von Bombay nach dem ausländischen Hafen Venedig.

Schon unter diesen Gesichtspunkten empfiehlt sich daher das Erscheinen concurrender Unternehmungen in Triest. Nicht um dem Lloyd Schaden zuzufügen, sondern um denselben zu höherer Thätigkeit anzuspornen, also seine eigene Entwicklung zu fördern, wünschen wir diesen gesunden Mitbewerb.

Dazu kommt nun aber noch eine andere Erwägung. Neben der Verwaltung des Lloyd haben überhaupt die Schiffsrheder von Triest sich seit vielen Jahren, wie wir bereits bewiesen haben, den Fehler zu Schulden kommen lassen, ihre maritimen Verbindungen auf eine verhältnissmässig kleine Anzahl von Häfen des Mittelmeerbeckens und des Schwarzen Meeres zu concentriren und sie haben diesen geographischen Bezirk mit der vis inertiae auch damals nur zögernd überschritten, als durch die Eröffnung des Suez-Canals ganz neuartige Concurrrenz- und Frachtverhältnisse für Europa gegenüber Ost-Asien geschaffen wurden. Diese eigenthümliche Befangenheit dauert in gewissem Sinne fort. Altgewohnte, aus längst vergangener Zeit stammende Verhältnisse des levantinischen Handels werden noch heute vielfach als massgebend angesehen, und nur spärlich sind die Zugeständnisse, welche die Triester Schiffsrheder den total umgewandelten Handelsrichtungen der Neuzeit einräumen wollen. Und dennoch treten diese Forderungen im heutigen Stadium der Weltwirthschaft gebieterischer auf, denn je zuvor, und immer bedenk-

licher wird der grosse Uebelstand, dass die Triester Schiffsrheder nicht blos die Orient-Routen ungenügend berücksichtigen, sondern sich gegenüber dem Handel mit allen westlich gelegenen Häfen und Marktgebieten (Venedig allein ausgenommen) ungemein passiv verhalten. Was ausserhalb der Levante und Italien ist, wird von österreichischen Schiffen wenig beachtet und der Löwenantheil am überseeischen Verkehr dahin, wird den fremden Flaggen gleichgiltig überlassen.

Nimmt man die Triester Schifffahrtslisten der jüngsten Vergangenheit zur Hand, so zeigt der Verkehr mit diesen Häfen und Staaten, die gewiss der Mühe des Aufsuchens werth wären, eine Geringfügigkeit, ja eine Lückenhaftigkeit des activen Antheiles, die geradezu erstaunlich ist. Spanien, Portugal, die holländischen Häfen, Schweden und Norwegen, die russischen Ostsee-Häfen, Brasilien u. s. w., werden in manchem Jahre von keinem einzigen Schiffe österreichisch-ungarischer Flagge besucht; aus Grossbritannien kamen im Laufe des ganzen Jahres 1881 nur 30 Segelschiffe mit 13 250 Tonnen und nur 2 mit 866 Tonnen liefen dorthin aus; ebenso beschränkte sich der Verkehr von Triest mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika auf 31 Segelschiffe von 19 000 im Einlaufe, und 7 Seglern mit 4957 Tonnen im Auslaufe; aus Belgien kamen nur 2 österreichische Segelschiffe mit 451 Tonnen Gehalt, aus allen russischen Häfen des schwarzen Meeres nur 7 von zusammen 1949 Tonnen; Algier und Tunis, zwei wichtige Gebiete der afrikanischen Nordküste stehen mit Triest in kläglichem directen Verkehr, denn von dem erstgenannten kamen in ganzen Jahre nur 7 Segelschiffe mit 1846 Tonnen und von dem zweiten 4 Segelschiffe mit 354 Tonnen Gehalt und die dahin abgehenden österreichischen Fahrzeuge waren nicht viel grösser an Zahl oder Tragfähigkeit; überhaupt aber bestand mit allen hier beispielsweise aufgeführten Staaten absolut kein Verkehr österreichischer Dampfer. Solchen Thatsachen gegenüber könnte man nun einwenden, Oesterreich habe mit diesen Häfen oder Ländern einen unbedeutenden oder gar keinen Gütertausch, es sei daher auch kein Anlass zur Einrichtung von directen Schifffahrtsverbindungen gegeben. Der Beweis, dass diese Voraussetzung nicht zutrifft, ist aber leicht und zwar auf doppeltem Wege zu erbringen. Erstens zeigt die Schifffahrts-Statistik von Triest, dass Schiffe unter fremden Flaggen von und nach jenen vernachlässigten Punkten gehen; Zweitens beweist die Handels-Statistik, dass wir mit einigen derselben einen recht ansehnlichen indirecten Waaren-Handel treiben. In der ersten Beziehung findet man z. B., dass 125 britische Dampfer mit 140 177 Tonnen Gehalt aus Grossbritannien in Triest einliefen und 124 mit 138 821 Tonnen dorthin ausliefen; dass ein französischer und 5 englische Dampfer mit zusammen 6300 Tonnen zum Verkehr mit Nordamerika beitrugen, dass 8 englische Dampfer mit 6476 Tonnen aus Triest nach den atlantischen Häfen Frank-

reichs, dass ebenso französische, deutsche, englische und italienische Dampfer von dort nach den Mittelmeerhäfen Frankreichs ausliefen, während Oesterreich dahin nur wenige Segelschiffe sendet; endlich dass 2 englische Dampfer nach Holland und einer unter derselben Flagge aus unserem Hafen nach Spanien ging. Also schon die Thatsache, dass fremde Dampfschiffe solche Linien befahren, welche unsere eigenen gar nicht beachten, ist ein Fingerzeig für die Lücke, die hier besteht. Dies wird bestätigt durch das Ueberwiegen fremder über die österreichisch-ungarischen Segelschiffe im Verkehr von Triest mit einigen der genannten Länder; zwischen unserem Hafen und Brasilien beispielsweise liefen in den letzten Jahren 7000 bis 11 000 Tonnen ein und aus; aber durchweg fremde Flaggen; unser Verkehr mit Nordamerika betrug zwischen 50 000 und 70 000 Tonnen, und Oesterreichs Flagge hatte daran nur einen Antheil von 10 bis 33 Percent.

Läge schon darin ein genügendes Beweismittel, so findet sich die exacte Bestätigung desselben auch noch in den Handelsausweisen. Wie sich aus diesen Quellen durch einfache Vergleichung entnehmen lässt, bezieht Oesterreich-Ungarn eine sehr bedeutende Menge überseeischer Producte und solche von Grossbritannien, Spanien, Portugal und den übrigen oben angeführten Staaten auf dem Umweg über Deutschland, also über Hamburg, Bremen oder andern fremden Häfen und sendet seine Artikel auf diesem Umweg zur See, statt sie direct über die eigenen Häfen zu importiren oder zu exportiren. Von den 4 Millionen Tonnen Waaren, welche im Jahre 1880 über die österreichisch-deutsche Grenze aus- und eingingen, entfielen 1,23 Mill. Tonnen, mehr als 30 Percent auf den Transit, d. h. Deutschland machte als Spediteur Oesterreichs daran Vermittlergewinne. Die deutsche Handels-Statistik lässt uns keinen Zweifel darüber, wohin diese Waaren ihren Weg nehmen; sie zeigt vielmehr, dass im Export der grösste Theil nach Hamburg-Altona, nach Bremen, Frankreich, Holland, Belgien und der Schweiz geht, und dass Oesterreich-Ungarns Import transito Deutschland von den europäischen Küstenstaaten des atlantischen Oceans in relativ wenigen Stapelartikeln, die man leicht nachweisen kann, rund 270 000 Tonnen beträgt. Von Producten, deren überseeischer Ursprung zweifellos ist, bezieht die österreichisch-ungarische Monarchie alljährlich unseren Handelsausweisen gemäss, kaum ein Drittheil über österreichisch-ungarische Seehäfen und die übrigen zwei Drittel über ausländische Plätze.⁵⁷

Mit Beruhigung kann man aus diesen Nachweisen und aus einem Vergleiche des indirecten Seehandels, welchen britische, französische und holländische Schiffe betreiben, voraussagen, dass auch für die österreichische Flagge und für Triest genügende Beschäftigung im Westen zu finden, mancher stattliche Gewinn zu holen wäre. Es ist demnach ein offenbarer Mangel, dass unser Emporium mit

diesen Gebieten keine regelmässigen Dampfer-Verbindungen besitzt. Mit Recht wiederholt sich in allen Enquêtes und Denkschriften seit vielen Jahren das Verlangen um Einrichtung solcher Linien; der Zweck derselben wäre nicht nur die Behauptung der bestehenden, sondern das Erschliessen neuer Absatzgebiete, das Aufsuchen von Märkten für die Versorgung Oesterreichs mit fremden Producten und für den Vertrieb der eigenen Erzeugnisse.

An der östlichen Nordküste Afrikas, in Tunis und Tripolis würde diese Aufgabe mit einiger Hoffnung auf Erfolg zu beginnen sein; auf dem Wege nach Westen wäre Spanien zu bezeichnen, welches z. B. aus Frankreich und England allein für mehr als 400 Millionen Francs, von Triest aber in den letzten Jahren nur für $\frac{1}{2}$ Mill. fl. Waaren bezieht; ebenso müsste sich in Portugal ein Theil der fremden Handelsconcurrentz besiegen lassen. Wieder in weiterer Ferne würden wir jenseits des atlantischen Oceans reiche Absatz- und Handelsgebiete treffen: Brasilien, die südamerikanischen Republiken, Central-Amerika, Mexico, die westindischen Inseln und endlich die Vereinigten Staaten von Nordamerika, nach welchen bis zur Stunde keine einzige österreichische Dampferlinie direct von Triest führt, während allerdings Ungarn von Fiume eine solche bereits sich gesichert hat. Es bedarf nicht der Anführung jener Fülle lohnender Stapelartikel, die nach Amerika exportirt und von dort gebracht werden könnten. Baumwolle, Wolle, Tabak, Kaffee, Cacao, Gewürze, conservirte Nahrungsmittel, Oele, Petroleum, Colofonium, Farbhölzer und hundert kleinere Artikel in der Einfuhr; Mehl, Glas, Holz, Eisen und Stahl, Schienen, Leinen- und Lederwaaren, Papier, Zucker, Weine und hundert andere Artikel in der Ausfuhr würden die Ladung bilden für jene Fahrzeuge, die unter österreichischer Flagge nach Buenos-Ayres und Rio, nach Bahia und Cuba, nach Mexico und New-Orleans und weiter hinauf in den Nordosten der amerikanischen Küste fahren müssten.

Die Nothwendigkeit der Etablirung regelmässiger Dampferlinien von Triest nach der Ponente und den transatlantischen Staaten wird in der That jetzt nicht blos in den beteiligten Kreisen der Kaufmannschaft, sondern auch von Seite der Staatsverwaltung völlig anerkannt. Die Chancen, mit einem darauf berechneten Unternehmen zu reussiren, sind so gross, dass in letzter Zeit wieder von mehreren Seiten Projecte vorgelegt und Concessionen nachgesucht wurden, welche auf die Gründung von transatlantischen oder westlichen Schiffahrts-Gesellschaften berechnet sind. Die darüber gepflogenen Verhandlungen haben auch dem österreichisch-ungarischen Lloyd das Interesse an der Pflege dieser Schiffahrts-Richtung näher gerückt und dessen Direction griff rasch in die Action ein, indem sie Ende Januar 1882 einen Dampfer von Triest über Bari, Messina, Palermo, Barcelona, Malaga, Cadix und Lissabon nach New-York und Ende Februar 1882 einen zweiten Dampfer nach Brasilien und

den La Plata-Staaten abgehen liess, „um Versuche zur Einführung directer Linien nach Häfen zu machen, mit welchen bisher noch gar kein regelmässiger Verkehr bestand.“ Indessen verlautet seither wenig von einer Fortsetzung dieser Fahrten und es ist zu besorgen, dass die ganze nützliche Anregung ohne nachhaltigen Erfolg bleiben wird.

Statt dieselbe natürlich zu entwickeln, scheint der Schwerpunkt darauf gelegt zu werden, entweder dem Lloyd oder einer neuen Gesellschaft durch ausschliesslich dafür gewährte Subventionen eine Art Monopol für die Einrichtung des directen amerikanischen Dienstes zu gewähren und schon entsteht die Polemik über die Verleihung solcher Vorrechte. Von der einen Seite wird nicht ohne Grund angeführt, der österreichisch-ungarische Lloyd nehme ohnedies eine so präponderirende Stellung im österreichischen Seeverkehr ein, dass man seine Macht nicht noch erweitern und nicht ganz Triest in seine Hand überliefern dürfe; der Lloyd habe vollauf zu thun mit der Pflege des Levantiner und Indischen Dienstes; sein Schiffspark sei für diesen nicht ausreichend, um so viel weniger werde er im Stande sein, noch eine neue, riesige Aufgabe zu bewältigen; für die Fahrten nach Osten gelten ganz andere nautische, technische und commercielle Voraussetzungen, als für diejenigen nach dem Westen und über den atlantischen Ocean, für welche eine durchaus verschiedene Einrichtung der Schiffe, verschiedene Schulung der Officiere und der Mannschaft nöthig sei; der Lloyd werde seinen Einfluss benützen, um sich nur solche Linien und Häfen auszuwählen und vorschreiben zu lassen, welche sogleich rentabel sind, und werde jene vermeiden, welche, obwohl vorläufig unrentabel, doch gerade im Interesse der Gesammtheit hochwichtig wären; und der Lloyd werde gemeinsam mit der Südbahn in der alten monopolistischen Richtung die Frachtsätze dictiren. Umgekehrt darf wieder mit mancher Berechtigung zu Gunsten der Vereinigung des ganzen Dienstes in den Händen des Lloyd geltend gemacht werden, dass man sicher weiss, einem innerlich consolidirten und patriotischen Unternehmen diese Aufgabe anzuvertrauen; dass der Lloyd durch die Uebernahme der amerikanischen Linien in die Lage versetzt würde, einen wesentlich vermehrten Schiffspark je nach Bedarf und Jahreszeit nach dieser oder jener Richtung zu disponiren und dass die theoretischen Hoffnungen auf Concurrenz, wenn man eine zweite Gesellschaft subventionire, praktisch in das undefinirbare Gebiet der Cartellirungen übergehen.

Da wir nicht die Tendenz verfolgen, uns auf die „der Regierung vorliegenden Exposés von Concessionswerbern“ und Gründern neuer Schiffahrts-Unternehmungen zu berufen, wie eine kürzlich erschienene Flugschrift über Triest that, sondern da wir fernab von jedem privaten Interesse nur das allgemeine Ziel einer gesunden, gedeihlichen Entwicklung dieses Emporiums verfolgen, so

können wir auch *sine ira et studio* unseren Standpunkt objectiv darlegen. Was wir für das Zweckmässigste auch in dieser Angelegenheit ansehen, ist Freigebung der Concurrenz, und zwar nicht im Betriebe der Schifffahrt, oder in Bezug auf Wahl der Linien u. s. w., denn in diesen Beziehungen ist dieselbe ja ohnedies frei, sondern Freigebung der Concurrenz um das Erlangen einer Subvention. Mit anderen Worten, statt einer einzigen, bestimmten, concessionirten Schifffahrts-Unternehmung für gewisse Linien einen vertragsmässig festgesetzten Staatsbeitrag zu gewähren, wie es die gemeinsame und die österreichische Staatsverwaltung mit dem „Lloyd“ oder die ungarische Regierung mit der „Adria“ gethan hat, scheint uns zweckmässiger zu dem Systeme der allgemeinen Schifffahrtssubventionen und Prämien nach bewährten Erfahrungen anderer Staaten überzugehen. Wenn schon die Interessen des Verkehrs zur See in ähnlicher Weise mit finanziellen Opfern erkaufte werden müssen, wie jene des Landverkehrs durch die Eisenbahn-Garantien, so empfiehlt sich doch zweifellos eine generelle sachliche Subvention besser, als eine solche an einzelne physische oder juristische Personen. Da die Selbstthätigkeit nicht ausreicht oder die wirthschaftlichen Interessen des Unternehmens nicht mit denjenigen der Volkswirtschaft zusammentreffen, so soll der Staat vermöge der Verkehrs-Regalität unterstützend eingreifen: dann wird aber die Linie des Verkehrs und nicht das Schifffahrts-Unternehmen subventionirt, gerade so wie im Eisenbahnwesen zunächst die Linie garantirt und erst nachträglich Einem der Bewerber um dieselbe die Concession zum Bau und Betrieb ertheilt zu werden pflegt.

Diese Form ist diejenige, welche u. A. in England, Frankreich, Deutschland und Holland zur Sicherstellung gewisser wichtiger Seerouten gewählt und in diesen Ländern mit der Gewährung einer besonderen Vergütung für den Postdienst nach bestimmten Grundsätzen combinirt wird.⁵⁸ Es wird auf Grund dieses formellen Vorganges freilich noch immer in zweiter Reihe die Frage der Verleihung oder Concessionirung gewisser Linien gelöst werden müssen; aber sie verliert den Charakter einer einseitigen Begünstigung durch die vorausgehende allen Competenten gleichmässig bekannte Ausschreibung der Bedingungen, unter welchen, und der Höhe des Betrages, in welchem die Regierungs-Subvention gewährt werden soll. Es ist kaum zu bezweifeln, dass sich für die Verbindung von Triest mit den wichtigsten Häfen des Westens und der transatlantischen Gebiete, wenn eine den thatsächlichen Verhältnissen angemessene Regierungs-Subvention für deren Betrieb von der österreichischen Staatsverwaltung zugesichert wird, mehr als Ein Concurrent finden wird; und ebenso glauben wir den Umstand betonen zu dürfen, dass finanzielle Ausgaben, welche mit einer solchen ganz objectiven Begründung ins Budget eingestellt werden, viel leichter die Zustimmung der legislativen Körperschaften erhalten,

als die an eine bestimmte einzelne Unternehmung zu gewährende Concession.

Wenn die massgebenden Autoritäten in Oesterreich den ernststen Willen und die Energie haben, der maritimen Entwicklung Oesterreichs auch von dieser Seite einen raschen Impuls zu ertheilen, so würde freilich nebst der Subventionirung von überseeischen Dampferlinien noch in Erwägung zu ziehen sein, ob nicht das System der Schiffahrts-Prämien, welches Frankreich durch das Gesetz vom 29. Jänner 1881 für die Dauer von zehn Jahren einführt und welches wahrscheinlich in Italien Nachahmung finden wird, mit gewissen Modificationen auch in Oesterreich auf beschränkte Zeitdauer adoptirt werden soll. Wir sind im Allgemeinen wenig eingenommen für künstlichen Antrieb an Stellen, wo die wirthschaftliche Unternehmungslust nicht spontan hervorbricht. Staatliche Heranzucht von Industrien oder Verkehrs-Operationen hat stets ihre misslichen Folgen. Im vorliegenden Falle sind aber ganz spezifische Umstände zu berücksichtigen, welche das Abgehen von dem obersten Principe der Autonomie und Selbstthätigkeit rechtfertigen.

Es handelt sich um einen Bestandtheil des Verkehrswesens, und dieses wird ja neustens in allen Ländern Europas als wirthschaftliches Regal, d. h. als Unternehmung angesehen, welche der Staat im Interesse der Gesammtheit verwalten soll. Nach denselben Gesichtspunkten, welche die Verwaltung bei der Anlage und Erhaltung der Landstrassen, bei der Garantie und Subventionirung der Eisenbahnen oder deren Uebnahme in den eigenen Betrieb leiten, nach denselben Gesichtspunkten, welche die Post- und Telegraphen-Verwaltung und die Subventionen von Post-Dampferlinien rechtfertigen, lässt sich auch um einen Schritt weiter zu den allgemeinen Schiffahrts-Prämien gehen. Ueberdies darf in dem gegenwärtigen Zeitpunkte nicht vergessen werden, dass von unseren beiden maritimen Rivalen im Mittelmeere Einer diesen Schritt schon gethan hat, der Andere soeben eine umfangreiche, mit erstaunlichem Aufwande eingeleitete Enquête über die Hebung seiner Schiffahrts-Verhältnisse durchgeführt hat, welche gewiss eine bedeutende Action zur Folge haben wird.⁵⁹ Tritt von dieser Seite zweifellos eine erhöhte mit kräftigeren Waffen kämpfende Concurrenz an die österreichische Handelschiffahrt heran, so dürfte sich wohl auch eine ausnahmsweise Stärkung ihrer wirthschaftlichen Existenz-Bedingungen durch Staatshilfe rechtfertigen lassen. Endlich dünkt uns ein nicht unwesentliches Motiv für derartige positive Massregeln im jetzigen Zeitpunkte die Thatsache, dass Oesterreich-Ungarn bedauerlicher Weise neustens wieder tief in die Schutzzoll-Richtung hineingerathen ist. Der Schutzzoll bedeutet für die Seeschiffahrt eine Gefahr, die bei der Vertheuerung aller inländischen Stoffe und Arbeiten für den Schiffbau beginnt und bei der Unterbindung des auswärtigen Handels aufhört. Wir wollen Anderen

nicht unsere eigene Ueberzeugung aufdrängen, aber wir dürfen wohl die Worte der Revoltella-Denkschrift wiederholen, die heute geradeso gelten, wie vor achtzehn Jahren: „Es gibt kein kräftigeres Mittel und kein natürlicheres, das der Staat zur Hebung des auswärtigen Handels anwenden könnte, als die Herabsetzung der Zölle. Nur exportiren und nicht importiren wollen, ist ein Widersinn, den man heute nicht mehr aufzudecken braucht.“ Natürlich muss die Entwicklung des überseeischen Handels unter dem Regime der gegenseitigen Absperrung zurückgehen. Die geringfügigen Differentialzölle, welche in Oesterreich zu Gunsten der Einfuhr per mare bei Cacaobohnen, Kaffee, Thee, Gewürzen, Palm- und Cocosnussöl, Indigo und Cochenille oder unpolirtem Reis statuirt wurden, können jene handelspolitischen Hindernisse nicht beseitigen, welche das jetzige System mit sich bringt; und darum liegt auch in diesen positiven Thatsachen ein praktischer Rechtfertigungsgrund für das System der Prämien. Und wie das französische Gesetz könnte ein österreichisches ganz richtig die Worte enthalten: „En compensation des charges que le tarif des douanes impose à la marine marchande, il est accordé etc. . . .“

Wenn die vorangehenden Motive als Anlass zur directen Begünstigung der Schiffahrtsthätigkeit dienen sollen, so darf man sich nicht der Besorgniss hingeben, als würde deren praktische Durchführung schwer erschwingliche finanzielle Opfer dem Staate auferlegen; nach den Erfahrungen, welche Frankreich bisher gemacht hat, sind die Auslagen in der That geringfügig, sie werden sich nach dem Inhalte jenes Gesetzes von Jahr zu Jahr vermindern und sind budgetmässig kaum anders aufzufassen als die Steuerfreiheiten für Neubauten: sie reproduciren sich im Staatshaushalte aus ihrem eigenen wirtschaftlichen Erfolge.⁶⁰

Wie die vorausgehenden Betrachtungen zeigen, ist die Heilung der tief eingewurzelten Krankheit zwar kein Ding der Unmöglichkeit; sie erfordert jedoch einheitliches und energisches Zusammenwirken von allen Seiten: von den Rhedern und Schiffahrts-Unternehmern, von der Staatsverwaltung, von den gesetzgebenden, parlamentarischen Körperschaften. Man darf sich nicht der Täuschung hingeben, die in Oesterreich leider recht häufig hervortritt, dass mit kleinen Mittelchen in der Volkswirtschaft grosse Erfolge erzielt werden können. Wenn die Stagnation und Energielosigkeit einmal in diesen Dingen einen so schleppenden Gang veranlasst haben, wie im vorliegenden Falle, dann bedarf es eines kräftigen Anstosses, um wirklich aufzuhelfen. Man darf nicht sparen an dieser Stelle, wo die ausgegebenen Hunderttausende bald Millionen dem ganzen Reiche zurückbringen; sondern man muss im grösseren staatswirtschaftlichen Style auf die Wiederbelebung eines zu den grössten Hoffnungen berechtigenden Reichstheiles einwirken. Und auch in diesem Punkte rufen wir wieder aus: Es ist Gefahr am Verzuge!

VII.

Der commercielle Geist in Triest. Mangel eines grossen Waarengeschäftes. Die kosmopolitische Bildung. Entfremdung zwischen Triest und dem Binnenlande. Einflüsse der Freihafenstellung. Das Entrepôt und Dock-System; dessen Vortheile. Das Vorbild von Hamburg. Einbeziehung von Triest und Fiume in das allgemeine Zollgebiet. Capital und Credit.

Wie im Lebewesen Muskeln und Blutgefässe nicht selbst functioniren, sondern den Antrieb durch Nervenfäden empfangen, so setzt auch der Organismus der Volkswirtschaft geistige Factoren zur Uebertragung geeigneter Impulse auf die Apparate des Erwerbes und Verkehrs voraus. Diese „Innervation“ besteht in der Arbeits- und Erwerbslust, im Vertrauen auf das Gelingen ersonnener Combinationen, im speculativen und commerciellen Geiste. In aufsteigenden Perioden wird häufig nur dadurch eine so erstaunlich rasche Expansion der productiven Thätigkeit erreicht, dass sich durch unbegrenzten Optimismus die Anregungen graduell steigern; und umgekehrt hat in Perioden der Depression der Mangel der Innervation, der Pessimismus meist einen ebenso grossen Antheil an dem allgemeinen Fehlschlagen, als die objectiven Ursachen der eingetretenen Veränderungen selbst. Wie in ganzen Volkswirtschaften, wechselt auch in einzelnen localen Theilen derselben mehr oder weniger die Lebhaftigkeit der Impulse und davon wird oft genug hier freudiges Gedeihen bei relativ geringen äusseren Mitteln, dort marastisches Hinsiechen trotz reicher Anlagen und günstiger materieller Bedingungen bewirkt. Wenn wir die maritime Entwicklung Oesterreichs und besonders die Stellung von Triest innerhalb dieser Letzteren richtig charakterisiren sollen, dürfen wir diese ungemein wichtigen, wengleich subtilen Elemente nicht unerörtert lassen.

Wie steht es mit den Impulsen, mit der „Innervation“ in unserem Handelsemporium? Die Antwort lautet nicht erfreulich; wir ertheilen sie zunächst mit den Worten anderer erfahrener Kenner der localen Zustände, um nicht durch Voranstellung unserer eigenen Wahrnehmungen eines unbedachten Urtheiles geziehen zu werden. Eine Quelle, deren Lauterkeit Niemand leugnen wird, die Revoltella-Denkschrift, beklagt in eindringlicher Weise die Beschwerden, welche das Inland oft ohne Grund gegen Triest erhebt; aber fügt sie hinzu: „Es wäre Unrecht, die Uebelstände zu verkennen, auf die man bei näherer Betrachtung des Verkehrs in unseren Häfen stösst. Die Spesen sind in Triest grösser als sie zu sein brauchen . . . , die Seeassekuranzkammern bleiben bei dem unbedeutenden Handel meistens schwächliche Geschöpfe . . . , die dem Triester Handel zu

Gebote stehenden Capitalskräfte sind, namentlich soweit sie dem binnenländischen Export dienstbar gemacht werden können, ausser Verhältniss zu denen Hamburgs und anderer Exporthäfen des Nordens; . . . wenn der Fabrikant des Inlandes weiss, dass der Triester Kaufmann keine Commandite im Auslande hat, wie sie der Hamburger und andere haben, so hat er vollen Grund zu Vergleichen, die für Triest ungünstig ausfallen und seine Klage ist völlig rechtmässig. . . . Was hat die Schweiz (durch Errichtung von Filialen im Auslande) in solchen kleinen Colonisationen geleistet! Was leisten nicht fortwährend Hamburg, Bremen und alle norddeutschen Handelsplätze! Bei uns ist von all' dem nichts zu erblicken. Diese Unterlassungssünde wirft einen der dunkelsten Schatten auf den Handelsstand von Triest und der ganzen Küste, und sie steht, man mag blicken, wohin man will, fast vereinzelt da. Der Vorwurf über mangelnde Unternehmungslust, den das Inland in sehr beschränktem Sinne erhebt: hier hat er seine ganze Berechtigung. Freilich aber auch! Schweizer und Deutsche thun für ihre Jugend etwas. Die Erziehung des jungen Kaufmannes ist darauf gerichtet, ihm einen weiten Horizont zu öffnen, seine Thätigkeit auf ein grosses Feld zu lenken. Ueber den krämerhaften Standpunkt, nach dem man sich damit allein schon genügen lässt, den jungen Mann zu seiner angeblichen Ausbildung vielleicht auf kurze Zeit in das Comptoir einer anderen Stadt zu thun, über diesen untergeordneten Standpunkt ist man in den Nordseehäfen längst hinaus. Für den Hamburger und Bremer gelten Amerika, China und Japan als die Hochschulen des jungen Kaufmannes und wer etwas Rechtes lernen will, der sucht diese Länder auf. Unsere Jugend, berufen, unter einer schärferen Concurrenz als derjenigen, mit der die Vorfahren zu kämpfen hatten, ihren kaufmännischen Geist zur Geltung zu bringen, wird dies nur ungenügend können; sie wird weder ihrer Heimath commerciellen Ruhm, noch ihrem eigenen Vermögen Wachsthum verschaffen, wenn sie fortfährt, in Selbstgenügsamkeit und Selbstbefriedigung an der Scholle zu kleben. . . . Anstatt grosse und unternehmende Kaufleute für den Welthandel, die — während sie ihren eigenen Vortheil aufsuchen — ihrem Vaterlande zum Reichthum und zur Macht verhelfen, anstatt Seeleute, welche dem Gewinn in allen Meeren nachgehen, anstatt einen Handels- und Seemannsstand, wie ihn Deutschland, Frankreich und England haben, heranwachsen zu sehen, erblicken wir heute vereinzelte Anfänge einer innerlichen Verkümmernng, die nur durch Beispiel und Aufmunterung, durch einschneidende Reform mehr als einer Seite des kaufmännischen, seemännischen und socialen Lebens in ihrem Fortschreiten aufgehalten werden kann.“

Fast zwanzig Jahre sind vergangen, seitdem sich diese warnende Stimme mit patriotischem Wohlwollen erhob. Es liegen keine äusseren

Anhaltspunkte vor, um zu behaupten, dass die anscheinend herbe Prognose, welche das Revoltella-Comité dem Triester Kaufmannsstande stellte, nicht zugetroffen wäre. Die Ereignisse haben ihren weiteren Verlauf genommen, und unbefangene Stimmen aus den bestunterrichteten Kreisen dieses Handelsemporiums selbst geben sogar in der Oeffentlichkeit die traurige Thatsache zu: „dass die Triester Bevölkerung wenig oder gar nichts gethan hat, um den Verfall dieser Stadt zu beschwören; dass es an Associationsgeist, diesem mächtigsten unter allen Hebeln zu grossartigen Unternehmungen, und an patriotischem Gefühle für das Gemeinwohl fehlt.“⁶¹ Und wieder eine andere Stimme aus neuester Zeit scheint die Voraussagungen des Revoltella-Comités in trauriger Weise zu bestätigen, denn sie sagt: „Es ist eine der merkwürdigsten Thatsachen, welche die Zustände in Triest gewiss sattem illustriert, dass die Kaufhäufer in grossem Style, wie sie noch vor zehn und fünfzehn Jahren bestanden, eingegangen sind, dass keine neuen Schiffsrheder sich etabliren, sondern dass die Ersteren zu Commissionären und Spediteuren degradirt wurden, dass überhaupt das grosse Capital sich vom Waarenhandel zurückgezogen und der Rest der Kaufmannschaft sich auf sehr unproductive Speculationen geworfen hat.“⁶²

Wir haben diesen Aussprüchen nur wenig hinzuzufügen. In der That ist, wie man sich leicht überzeugen kann, die Geschäftswelt von Triest nicht von dem Handelsgeiste getragen, der dem ungemessenen Fluge immer wechselnder, immer anderwärts auftauchender Conjunctionen zu folgen verstünde. Ein kleinlicher, um nicht zu sagen krämerischer Zug stört die weit aussehenden Unternehmungen, durch deren Pflege Liverpool und London, Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam, Marseille und Håvre für England und Belgien und Holland und Frankreich dasjenige geworden sind, was in erhöhtem Masse Triest für Oesterreich werden sollte; denn Triest geniesst das natürliche Monopol, in unserer Reichshälfte der einzige bedeutende Hafen zu sein, während mit den fremden Emporien noch andere mächtige Häfen in jedem jener Länder concurriren. In Triest muss das Verständniss dafür erst wachgerufen und belebt werden, dass ein Hafenplatz nicht blos den Dingen ihren Lauf lassen darf, sondern dass sein Grosshandelsstand der Agent für das Inland, der Vermittler im Auslande sein muss; dass er dort die geeigneten Güter aufzusuchen, zu bestellen, zu kaufen, hier den Absatzmarkt für dieselben zu erobern und zu behaupten hat; dass er dem Fabrikanten und Industriellen die Weisungen für die Concurrenzfähigkeit und den Credit an die Hand geben, dem Abnehmer in fernen Landen den Bezug dieser Waaren durch seine Filialen und Correspondenten nahelegen soll. Von ähnlicher Rührigkeit, von dem activen Eingreifen, wie es die Kaufherren in Holland und England zu ihrer heutigen Macht und Grösse gebracht hat, ist in Triest wenig zu finden. Man begnügt sich zumeist mit der halb passiven Rolle: die vom Industriellen oder

Kaufmann im Inlande fest bestellten oder vom Producenten im Auslande offerirten Waaren gegen sichere Zahlungsbedingungen und ohne vielen Credit über Triest an ihren Bestimmungsort zu dirigiren und das Geschäft ohne sonderliche Mühe oder Calculationen rasch abzuwickeln.

In Folge dieser Auffassung entbehrt der Triester Platz fast ganz und gar grösserer in Docks oder Speichern und Magazinen aufbewahrter Waarenvorräthe, welche doch eine der Cardinal-Bedingungen für einen schwunghaften Handelsbetrieb bilden. Denn erst mit der Aufspeicherung von Gütern, die der Schiffsrheder nach der momentanen Conjunctur sogleich als Ladung für den Export nehmen und umgekehrt der Industrielle oder Kaufmann auch auf telegraphische Bestellung sogleich aus Triest beziehen kann, beginnt der Begriff des Emporiums zur Thatsache zu werden. Bisher ist aber Triest kein „Stapelplatz“; abgesehen von Zucker, Holz, Petroleum und etwa Kaffee sind dort selten von irgend einem Welthandelsgute grössere Mengen „aufgestapelt“. Darf sich Triest wundern, dass das Inland Baumwolle eher über Deutschland als über Triest bezieht, wenn in Triest oft kein Ballen Baumwolle vorrätzig ist, sondern erst aus Bombay bestellt werden muss, während Liverpool einen Vorrath von einer halben Million Ballen und darüber ausweist? Darf Triest den österreichischen Kaufmann anklagen, wenn er seinen Bedarf an Kaffee über Hamburg deckt, wo er einen riesigen Lagerbestand sicher weiss? Darf es sich beklagen, wenn die österreichische Tabakregie ihre ausländischen Blätter, Tabake und Cigarren nicht über Triest, sondern über Bremen oder Hamburg oder Amsterdam bezieht, wo sie grosse Lager zur Auswahl findet? Das sind einzelne Beispiele, die sich leicht vervielfältigen lassen würden, um zu beweisen, wie sehr das regelrechte Aufspeichern von Vorräthen zu einer Grundbedingung der Welthandelsstellung, der Beschäftigung von Eisenbahnen und Schiffahrtslinien werden kann.

Mit der technisch verbesserten Einrichtung von Docks, Silos, Speichern und der Aufstapelung von Massengütern in denselben würde sich von selbst das System der Auctionen einbürgern, welches in Triest bis zur Stunde unbekannt zu sein scheint, in den meisten übrigen Seehäfen und Handelsstädten aber in immer höherem Grade ausgebildet wird. Auch zu Auctionen eignen sich nur Docks und Entrepôts, und Triest besitzt bisher nichts dergleichen; sind doch die neuen Lagerhäuser, wie wir schon oben besprochen haben und wie man sich täglich durch einen Besuch in Triest überzeugen kann, fast verkehrt, daher nur im äussersten Nothfall im Gebrauche.

Wie an grossen Vorräthen und dem Auctioniren fehlt es in Triest auch an der Anwendung des kaufmännischen Waaren-Lombardes, jener solidesten und besten Form des Real-Credites, welcher England so riesige Erfolge dankt und es fehlt an der damit zusammenhängenden Einrichtung eines umfangreichen Börsen- und

Bankgeschäfte. Triest und Oesterreich besitzen bisher keine Bankhäuser, Commanditen oder Filialen an jenen fernen Plätzen des Orients, wohin schon die regelmässigen Schifffahrtslinien reichen; der Triester Kaufmann wird genöthigt, seine Zahlungen im Auslande über London oder einen andern fremden Börsenplatz zu bewerkstelligen. Das Grundübel liegt allerdings in unserer Valutafrage; auf diese einzugehen, wäre hier nicht passend; aber selbst wenn die Valuta geordnet wäre, mangelte das kaufmännische Verbindungsglied mit den grossen Exportplätzen des Ostens. Auch für dieses kann lohnenderweise erst durch einen grösseren Umfang des Waarenhandels in Triest gesorgt werden. Der Triestiner Kaufmann wird dann zweifellos durch seinen Selbsterhaltungstrieb und die ihm drohende speculative Concurrenz gedrängt werden, jenem grösseren Gesichtskreise sich zu erschliessen, der Vielen leider bisher noch nicht klar geworden ist. Das sind insgesamt Uebelstände und Krankheits-Symptome, auf deren Beseitigung mindestens eine ebenso grosse Sorgfalt verwendet werden muss, wie auf die anderen, in den vorigen Abschnitten behandelten pathologischen Merkmale. Es wird daher wieder die Frage zu beantworten sein, worin die letzten Ursachen dieser beklagenswerthen Zustände liegen und durch welche Mittel dieselben voraussichtlich behoben werden können.

Wie die ärztliche Kunst fast rathlos den Nervenkrankheiten gegenüber steht, so ist auch die Wirthschafts-Verwaltung bei dem allerschwierigsten Theile ihrer Aufgaben angelangt, wenn sie den industriellen oder commerciellen Geist an Stellen erwecken soll, wo derselbe fehlt, oder nur in schwachen Anfängen vorhanden ist. Wir sehen in unserer Monarchie ungefähr ein Beispiel dieser Schwierigkeit, wenn wir die fruchtlosen Bemühungen ungarischer Patrioten, von dem unglücklichen Grafen Stephan Széchényi bis heute beobachten, um eine magyarische National-Industrie in den Ländern der Stephanskronen zu schaffen. „Naturam expellas furca, usque tamen recurret.“ So schlimm steht es nun freilich nicht in Triest; denn kein unbefangener Beobachter der dortigen Zustände wird leugnen, dass tausendfach mehr Keime von commerciellem Geist in unserer Hafenstadt, als von industriellen Anlagen in der mit reichem Natursegen begnadeten ungarischen Tiefebene verborgen liegen. Schon die Traditionen einer besseren mercantilen Vergangenheit, das Vorhandensein vieler, noch immer hoch angesehenen Grosshandlungsfirmen, das Auftreten nicht weniger strebsamer und tüchtiger Kaufleute der jüngeren Generation, die Gewohnheit der Beschäftigung mit Handel, Rhederei und Schifffahrt: sie bilden einen reichen Born von Anregungen, aus welchem die Regeneration geschöpft werden kann. Durch welche Methoden können diese schlummernden Fähigkeiten erweckt werden?

Man hat von der kaufmännischen Schulung und Heranbildung viel gesprochen. Es wurde schon im Revoltellberichte

beklagt, dass, „wie in Oesterreich überhaupt, so auch in den Küstenstädten unzulängliche Schulen mit klangvollen Namen wenig für die kaufmännische und seemännische Ausbildung leisten; dass eine, auf blosser Abrichtung und Aeusserlichkeiten angelegte Unterrichtsmethode nicht die feste Grundlage des Erfolges schaffe und dass die vorherrschende Gewohnheit des Zuhausebleibens und der bequemen Beschäftigung auf dem väterlichen Comptoir das Uebrige thut, um den Blick abzuschwächen.“ Trotz der grossen Reformen, welche das gesammte Bildungs- und insbesondere das Fachschulwesen während der letzten Decennien umfassten, scheint es doch noch nicht den Bedürfnissen zu genügen, denn auch die letzte Enquête-Commission (1878) wiederholt die alten Klagen. Und wie vor zwanzig Jahren als Voraussetzung jedes Fortschrittes bezeichnet wurde, „die Geistesrichtung der kaufmännischen Jugend auf das Lernen im Auslande zu lenken“, so erklären die Expertisen der neuesten Zeit abermals, dass es dringend nöthig wäre, „die Jugend zum Besuche und Studium der fernen Handelsgebiete durch Stiftung und Widmung von Stipendien anzueifern.“ Was in zwanzig Jahren nicht gelang, wird schwerlich jetzt gelingen! Grossmüthige, von Revoltella selbst und anderen patriotischen Bürgern gemachte Stiftungen, Stipendien, Unterstützungen zu Gunsten des Unterrichtes, zur Entsendung von Eleven und Ausbildung junger Kaufleute haben nur geringe Resultate gebracht; sie wurden oft nicht einmal benutzt, es fehlten die Bewerber um dieselben. Sollen wir von diesem Mittel die Erweckung des commerciellen, kosmopolitischen Geistes hoffen? Es mag ergänzend dazu beitragen, und darf niemals aus dem Auge gelassen werden; grosse Wirkungen versprechen wir uns jedoch von demselben nicht.

Als eine andere Ursache der Begrenzung des Horizontes von Triest darf mit Recht die bedauerliche Entfremdung zwischen der Küste und dem Binnenlande genannt werden. Auch in dieser Beziehung könnte man meinen, es sei erst gestern geschrieben worden, was in der vor nahezu zwei Decennien erschienenen Denkschrift und dem Berichte der Revoltella-Commission zu lesen ist. Wie damals darf man sich auch gegenwärtig noch beklagen, dass das Gesammtreich ein ungemein geringes Verständniss für den hohen Werth des Seehandels besitzt; dass unsere sogenannten Grossindustriellen überhaupt eine ausgesprochenere Vorliebe für den durch protective Handelspolitik, möglichst abgeschlossenen bequemen inneren Markt, als für das Aufsuchen des Weltmarktes im grösseren Style haben. Falsche Propheten, die mit kühner Stirne noch heute wagen, das Attribut jeder Grossmacht, den Antheil am Welthandel als „Enthusiasmus des Exportes“ zu verspotten, unterfangen sich noch immer, dem innigen thatkräftigen Zusammenwirken Oesterreichs und seiner einzigen bedeutenden Seehandelsstadt alle erdenklichen Schwierigkeiten zu bereiten. Sie haben den Einfluss ge-

wonnen, um ihre eigenen specifischen Zwecke auf Kosten der Gesammtheit zu fördern, und sammeln Reichthümer aus den Prämien, welche ihnen das ganze Volk unter dem Titel des Schutzes der heimischen Arbeit steuern muss. Darf es uns unter diesen Verhältnissen wundern, dass sich Triest und seine Bewohner auch in den letzten Jahren nicht mit jener wohlthuenden Wärme, welche die Solidarität der Interessen der Seehäfen und ihres Vaterlandes anderwärts kennzeichnet, an Oesterreich angeschlossen haben, sondern dass sie sich in Anschuldigungen und Klagen ergehen und dabei freilich bisweilen den Splitter im Auge Oesterreichs sehen, ohne den Balken in ihrem eigenen Auge wahrzunehmen?

Triest ist der Geschäftswelt Oesterreichs im wirthschaftlichen Sinne viel ferner gerückt, als nach der geographischen Distanz in Kilometern. Wenn der österreichische Industrielle die Wahl hat, über Triest oder Hamburg einen Hilfsstoff zu beziehen, oder eine Waare zu versenden, oder wenn der Kaufmann Abschlüsse nach einer irgendwie gleichwerthigen Route hat, so wählen sie gewiss eher den ausländischen, als den eigenen Hafen. Im ausländischen Hafen kennen sie eine ganze Reihe capitalkräftiger Firmen, rechnen auf prompte Ausführung der Ordres aus grossen Lagervorräthen, haben bequemere Zahlungsbedingungen, und wissen die weiteren Referenzen in überseeischen Gebieten durch Filialen, Commanditen und Agenturen des Hauses gesichert. Dies Alles und noch Anderes dazu fehlt in Triest oder ist minder verlockend; und Triest gilt dem Vorurtheile unserer Kaufleute und Industriellen oft gar nicht als österreichischer Hafen, sondern ebenfalls als Ausland; wird es doch seit Menschengedenken als Freihafen durch eine Zwischenzoll-Linie von ganz Oesterreich ebenso getrennt und abgeschlossen, wie das Ausland selbst. Die geringen Erleichterungen im Zollverfahren bei den „auf ungewissen Verkauf“ (Losung) oder im Veredlungsverkehr nach Triest gelangenden Waaren genügen ebenso wenig zur Behebung dieses Vorurtheiles, wie die erst kürzlich erfolgte Einrichtung der „Zollgebiets-Niederlage“, d. i. des Freilagers am Molo Klutsch, welches zur Aufnahme der aus dem österreichischen Zollgebiete ausgeführten inländischen oder nationalisirten Waaren dient. Triest als Freihafen bleibt uns entfremdet und die österreichische Geschäftswelt hat eine mehr als bedauerliche Abneigung gegen dieses Emporium gefasst; selbst der österreichische Reisende besucht es seltener, als die herrliche Seestadt es verdienen würde; ja, die grosse Masse der Bevölkerung Oesterreichs kennt nicht die Perle, welche sie an der Adria besitzt!

Der erste Schritt, um diese bedauerliche Entfremdung zu bannen, dürfte mit der Einverleibung von Triest in das allgemeine Zollgebiet gethan werden. Wenn wir diese Massregel als wesentliche Voraussetzung eines innigeren Zusammenwirkens befürworten, so hoffen wir heute kaum mehr auf irgend einen ernststen Widerspruch zu

treffen, denn in diesem Punkte haben sich die Ansichten wesentlich geklärt. Als vor zwanzig Jahren die Aufhebung der Freihäfen in Oesterreich verlangt wurde, da durfte mit Recht die Triester Handels- und Gewerbekammer als Organ des ganzen Kaufmannsstandes das „Vorzeitige“ eines solchen Schrittes in einer gründlichen Denkschrift nachweisen⁶³. Damals wäre es auch „vorzeitig“ gewesen. In den abgelaufenen zwei Decennien haben sich aber die Verhältnisse so sehr geändert, dass fast alle diejenigen Voraussetzungen thatsächlich schon erfüllt sind oder leicht und rasch erfüllt werden können, von welchen man die Aufhebung des Freihafens abhängig machen musste. Um dies zu begründen, erinnern wir an diejenige Stelle der besagten Triester Denkschrift, in welcher es heisst: „Wäre es möglich, das englische System in verjüngtem Massstabe mit allen durch einen freisinnigen Tarif gewährten Vortheilen und vollständiger Aufrechthaltung jener Unabhängigkeit bei uns einzuführen, wodurch von der Verwaltung der Docks und sonstigen öffentlichen Waarenlager alle Einmischung der Executivgewalt so gänzlich ausgeschlossen ist, als ob diese Anstalten ausserhalb des Landes lägen — und verträge sich eine solche Einrichtung mit den langjährigen Gewohnheiten, in denen unsere Bevölkerung und der grössere Theil der Levantiner Handelsleute aufgewachsen sind — dann dürfte die bequeme Art des englischen Verkehrs vielleicht das ersetzen, was Triest durch Aufhebung des Freihafens von der völlig fessellosen Bewegung des Handels entzogen würde. Aber die Ausführung setzt ganz andere topographische Verhältnisse als die hier vorhandenen, sowie viel bedeutendere Capitalskräfte voraus, als Triest sie besitzt.“

Der „freisinnige Tarif“ zwar, welchen die Handelsverträge der Aera von 1864 bis 1869 als Errungenschaft einer rationellen äusseren Wirthschaftspolitik gebracht hatten, wird uns freilich von Jahr zu Jahr mehr geschmälert und wieder als ideales Ziel in die Ferne gerückt; dass indessen in der Hochschutzzoll-Bewegung kein Argument zu Gunsten der exempten Freihafenstellung von Triest liegen kann, das sagt Jedem der gesunde Menschenverstand und die einfachste Logik. Was jedoch die übrigen in der Triester Denkschrift bezeichneten Bedingungen betrifft, so sind sie im Laufe der letzten Jahre bereits eingetreten. Der neue Hafen umfasst, wie wir gezeigt haben, die erforderlichen Quai-Anlagen und hat bereits mehr Lagerhäuser und Hangars, als vorläufig gefüllt werden können. Nichts verhindert die Unternehmer, d. i. das Municipium und die Handels- und Gewerbekammer in Triest, diese Lagerhäuser in zweckmässiger Weise sofort auszubauen, insbesondere aus den bisherigen wenig passenden ebenerdigen auch mehrstöckige Magazine, Docks und Speicher zu machen und diese mit Krahnern, Hebewerken, Elevatoren u. s. w. für jeden Zweig des Waarenhandels zu adaptiren. Nichts verhindert die Regierung, diese Lagerhäuser insgesamt als Freilager, d. i. als solche Entrepôts réels zu organisiren, in welchen nach be-

kannten Grundsätzen einfach die Ein- und Ausgänge von Zollbeamten bewacht, jede innere Manipulation dagegen ohne irgend eine Einmischung der Executivgewalt ausschliessend der Selbstverwaltung der Lagerhaus-Gesellschaft übertragen werden kann. Nichts verhindert endlich die Triestiner, für die bestehenden, am Canal grande und in den verschiedensten anderen Theilen des alten Hafens von Triest gelegenen Magazine genau so wie in London oder Liverpool oder Marseille das Recht der zollfreien Einlagerung von Waaren unter dem Titel des sogenannten Entrepôt fictif zu verlangen. Nichts endlich verhindert die Triester Kaufmannswelt und ihre Levantiner Kunden, sich von der überlebten langjährigen Gewohnheit des Verkehrs unter freiem Himmel und auf offener Strasse loszusagen und die allenthalben bewährten, einfachen, sicheren, auf dem Principe der Arbeitstheilung beruhenden Manipulationen in Docks und Entrepôts einzubürgern. Der Levantiner hat seit dem Jahre 1854 ganz andere, viel tiefer in seine Satzungen und Gewohnheiten einschneidende Veränderungen über sich ergehen lassen müssen, als diese sind, und der Handel des Mittelmeerbeckens hat seit der Eröffnung des Suez-Canals, sowohl was seine Wege als seine Mittel betrifft, einen Umschwung erfahren, dem gegenüber die Umgestaltung eines Freihafens in einen Dock-Hafen mit Freilagern eine wahre Bagatelle ist.

Die Argumente, welche zu einer Durchführung dieser Massregel drängen, liegen zu Tage. Wenn Triest mit Gebiet ein Bestandtheil der österreichischen Reichshälfte nicht blos nach seiner staatlichen, sondern auch nach seiner zollpolitischen Verfassung geworden sein wird, wenn Personen und Waaren zwischen diesem Hafen und dem Binnenland unbehelligt und ohne Zollplackerei verkehren, dann wird Eine der Schranken der Entfremdung gefallen sein, die heute noch besteht. Es wird im Gegentheile eine Annäherung der beiden, untrennbar auf einander angewiesenen, innig zusammengehörigen, im wirthschaftlichen Gedeihen sich bedingenden Theile erfolgen, welche logisch nur zur Belebung des Staatsgedankens führen kann. Zwar wäre unseres Erachtens dieses Argument für sich allein genügend, um zu einem Entschlusse zu kommen; aber es fügt sich zu demselben noch die Thatsache, dass seit Beginn des Jahres 1880 Dalmatien, welches bis dahin bekanntlich unter einem eigenen Zolltarife stand, in das allgemeine Zollgebiet einbezogen ist, dass die Zollausschlüsse von Istrien, Martinschizza, Buccari, Portoré, Zengg und Carlopago zu bestehen aufgehört haben und ebenso wie Bosnien und die Herzegowina einen einzigen grossen Zollverband mit der Gesamtmonarchie bilden. Die österreichische und die ungarische Regierung haben die Consequenzen dieser Massregeln in Bezug auf die beiden von denselben noch ausgenommenen Häfen an der Adria erkannt und im Motivenberichte der betreffenden Gesetzesvorlage die Aufhebung der Freihäfen Triest und Fiume bereits in Aussicht genommen. In den parlamentarischen Körperschaften

wurde sogar die Meinung vertreten, man müsse die Einheit des Zollgebietes gleich vollkommen durchführen, wogegen die Majorität diese Angelegenheit noch hinauszuschieben beschloss. Es ist daher bereits zur „communis opinio“ geworden, über welche man nicht weiter streitet, dass die Freihäfen Triest und Fiume nicht lange mehr fortbestehen können und dürfen, ohne einen inneren Widerspruch mit der Einheit des Zollgebietes in seiner neuen, viel vortheilhafteren Arrondirung zu bilden.

Ebenso wird man nicht übersehen, welchen nachtheiligen Einfluss die Freihafenstellung namentlich in neuerer Zeit auf die Entwicklung der gewerblichen und industriellen Thätigkeit von Triest und Gebiet zu nehmen beginnt. Der Bezug der für diese Gewerbe erforderlichen Rohstoffe, noch mehr aber der Absatz der daraus gefertigten Erzeugnisse auf den österreichisch-ungarischen Märkten wird durch die Sonderstellung ungemein erschwert und gefährdet. Die Nothwendigkeit, das zweifelhafte, unvollkommene Auskunftsmittel des Appretur-Verfahrens auf Fabriken und Etablissements in Hafenplätzen anzuwenden, die doch zum eigenen Staatskörper gehören, Blut vom eigenen Blute, Fleisch vom eigenen Fleische dieses Staatsganzen sind; die Befreiung von Eingangs-Abgaben für die zum Baue und zur Ausrüstung der Schiffe erforderlichen Gegenstände (Gesetz vom 30. März 1873 und 25. Mai 1882); die besonderen Verordnungen, welche zu Gunsten der Mühlen in Triest und Fiume erlassen werden mussten, um denselben die weitere Existenz durch Vermahlen inländischen Getreides zu ermöglichen (Verordnung vom 29. Mai 1882): Alles dies sind aus neuester Zeit stammende Belege für die Gefahren, welche die Freihafenstellung über die Industrie-Etablissements heraufbeschwört. In Hamburg hat man diese Nachtheile so tief empfunden, dass die gewerbetreibenden Elemente die kräftigsten Agitatoren für den Zollanschluss wurden; man hat dort constatirt, dass unzählige Existenzen in den letzten Jahren der Sonderstellung zum Opfer gefallen oder, dass sie aus Hamburg ausgewandert waren und ihre Etablissements in andere benachbarte Städte übertragen hatten, um das Zollvereinsgebiet als Markt zu besitzen.⁶⁴ Sollte dasjenige, was für Hamburg galt, nicht in Triest ebenfalls empfunden werden? Sollte es ein blosser Zufall sein, dass viele der grössten österreichischen Industriellen, welche in allen Provinzial-Hauptstädten ihre Niederlagen und Filialen haben, Triest vermeiden, und sich hüten, dort ebenfalls aufzutreten?

Endlich scheint uns das Präcedens nicht unbedeutend, welches unter allen diesen Gesichtspunkten im Deutschen Reiche kürzlich mit der Einbeziehung von Hamburg und Bremen in den allgemeinen Zollverband geschaffen wurde. Dort hat ein tief begründeter politischer Kampf um die staatsrechtliche Souveränität freier Republiken mitgespielt, welcher bei Triest und Fiume entfällt; und doch war es im letzten Stadium der Angelegenheit der Senat, die Bürger-

schaft und die Handelskammer von Hamburg selbst, welche ausdrücklich erklärten, dass „die politische Einheit auch die Einheit des Wirthschaftsgebietes, wenn nicht zur Voraussetzung, so doch zur nothwendigen Folge haben müsste. Die Hoffnung, die Freihäfen in ihrer gegenwärtigen Gestalt jemals als eine organische Einrichtung des Deutschen Reiches geschätzt zu sehen, würde eine vergebliche sein, und die Vorstellung, das bestehende Freihafengebiet auf einen ungleich engeren Kreis zu beschränken, habe sich mehr und mehr als geeignet erwiesen, die brennende Frage zu lösen.“ So wurde am 25. Mai 1881 jener Vertrag zwischen Hamburg und dem Deutschen Reiche perfect, welcher unter geeigneten Erleichterungen, mit Berücksichtigung aller berechtigten Interessen nach einer entsprechenden (7jährigen) Frist den Zollanschluss besiegelte.⁶⁵

Gleichwie der Reichskanzler Fürst Bismarck in seiner officiellen Zuschrift an den Bundesrath hofft, „seine Ueberzeugung dahin getheilt zu sehen, dass die Begünstigung, welche dem heimischen Verkehrsleben durch den Eintritt Hamburgs in das gemeinschaftliche Zoll- und Handelsgebiet zu Theil wird, jedes finanzielle Opfer in reichem Masse aufwiegt und dass die veränderte Stellung, welcher Hamburg im heimischen wie im Welthandel entgegengeführt werden soll, nicht minder zu Hamburgs Blüthe als zum Nutzen des übrigen Deutschland ausschlagen werde“ — so können auch getrost die Regierungen unserer beiden Reichshälften den bereits angekündigten Schritt rechtfertigen. Würden sie denselben nicht bald thun, so stünden Triest und Fiume als Unica in Europa, als Ueberbleibsel eines Zeitalters mit engen Lebenskreisen, als wahre Anachronismen da.

Es versteht sich von selbst, dass wir weder Ueberstürzung noch Unbilligkeit, sondern alle thunliche Rücksicht auf die tief eingewurzelten Angewöhnungen des Handelsstandes, auf wohl erworbene Rechte der Einzelnen, und auf die bestehenden baulichen und technischen Einrichtungen befürworten. Wir denken uns auch Triest und Fiume gegenüber die Ablösung und Expropriation, wo sie nöthig ist, die Anlage vorzüglicher Freilager und aller zu ihrer Abgrenzung erforderlichen Vorkehrungen auf Kosten des Reiches in einem längeren Uebergangstermin durchführbar. Geschieht dies, so werden Triest und Fiume einer Reihe von Einrichtungen theilhaft werden, die jetzt ungemein dort vernachlässigt sind, während sie in Hamburg und allen anderen Emporien des Westens längst bestehen. Die Einrichtung von Entrepôts an Stelle des Freihafens muss nothwendiger Weise das Triester Waarengeschäft mit dem Lombard-Credit heben. Mit der Organisirung des Freilager-systems ist von selbst gegeben, dass sich der gesammte Waarenhandel auf verhältnissmässig engem Raume concentrirt. Daraus folgt ebenso naturgemäss die Theilung der Arbeit nach Gruppen von Artikeln, für deren Aus- und Einladen und Aufspeicherung erst dann die concret passendsten technischen Ausrüstungen der Quais

und Magazine erfolgen können, die jetzt so mangelhaft bestellt sind. Der sichere Verschluss und die Aufbewahrung von Stapelartikeln in den Entrepôts wird nothwendigerweise das bis heute in Triest ganz und gar unterschätzte, verpönte, ja als Makel des Kaufmanns angesehene Warrantsystem einbürgern. Wird die Waare belehnt, wird diese Belehnung und beziehungsweise der Verkauf mittelst Lagerscheinen begonnen, so wird man zweifellos die ungeheure Bequemlichkeit und auch die Solidität dieser Art des Verkehres so schätzen lernen, dass sie wie in den meisten übrigen Welthandelsplätzen auch in Triest zur Regel werden wird. Aus dem Warrantsystem folgt die Begründung des bis heute bei uns vernachlässigten kaufmännischen Realcredits, aus diesem das Zuführen neuer Capitalskräfte nach Triest. Denn auch darin liegt ein seit Jahrzehnten beklagter Mangel, dass Triest capitalsarm ist; und wozu sollte man Capital an einen Ort lenken, an welchem es keine fruchtbringende, sichere Verwendung findet?

Schon mehrmals verlautete, dass ähnlich wie in Betreff der Schifffahrtslinien auch für den Betrieb des eigentlichen Geschäfts- und des Zahlungscredits der Regierung Projecte und Concessions-Gesuche vorgelegt wurden. Bekanntlich stand der Triester Platz kürzlich vor der nahen Gefahr in die Kreise verfehlter Gründungen, die in Frankreich ihren Sitz hatten, hineingezogen zu werden; glücklicherweise realisirten sich diese Pläne nicht. Aber auch bei anderen noch kommenden Vorlagen solcher Art wird die äusserste Vorsicht geboten sein, um Weizen vom Spreu zu scheiden und nicht die wahrhaft gute Sache durch egoistische Ausbeutung zu compromittiren. Triest wird Capital benöthigen; je lebhafter die Concurrenz im Belehnen der Waaren und Ladungen, in industriellen, commerciellen und maritimen Entwicklungen, in den Handelsoperationen und Bankgeschäften: desto besser! Mit Freude sollte jede Gesellschaft, jedes Unternehmen begrüsst werden, welches seine geistigen und materiellen Kräfte dem soliden Waarengeschäfte dieses Emporiums widmet. Bankhäuser, welche die Zahlungsoperationen, die jetzt über London geleitet werden, selbst besorgen würden, wären eine dringende Bedingung; die Devise Triest muss einmal als solche ihren regelmässigen Platz im Coursblatte finden. Triester Creditinstitute, welche in jenen Gegenden, wohin der Triester Handel seine Wege sucht, gehörig dotirte Filialen errichten würden, um den Geldverkehr und die Transactionen direct zu besorgen, wären eine wahre Lebensbedingung. Im grossen Style angelegte Bank- und Creditoperationen können aber nur Wurzeln schlagen in dem realen Boden solider Waarengeschäfte; Beide müssen also mit einander ebenmässig gepflegt werden.

Wir sind beim Schlusse unserer Betrachtungen angelangt. So wenig erschöpfend sie sein mögen, so dürften sie dennoch die Ueberzeugung befestigen, dass die maritime Entwicklung Oesterreichs und die Hebung von Triest viele hoffnungsvolle Blicke in die Zukunft eröffnen. Die Symptome eines verjährten Leidens sind zwar in allen Organen dieses wirthschaftlichen Gebildes wahrzunehmen; aber in keinem derselben liegen die Spuren unrettbaren Siechthums. Im Gegentheile; wohin wir greifen, bietet sich uns gewissermassen von selbst ein Schatz von Heilmitteln, verborgen zwar für denjenigen, der sich muthlos den Widerwärtigkeiten des Daseins hingibt; aber offenkundig Jedem, der mit Vertrauen und Selbstthätigkeit an der Genesung mitwirken will. An die Legislative Oesterreichs und an die Staatsverwaltung, an die Bürgerschaft, die Kaufleute und Schiffsrheder von Triest, an die ganze Bevölkerung Oesterreichs tritt heute mehr denn je die Pflicht heran, das gemeinsame Werk rasch zu fördern. Es wird in reichem Maasse dem Staatsganzen lohnen, was durch vereinte Kräfte im zukunftsvollen Emporium der Adria geschaffen wird!



Anmerkungen.

¹ Näheres in meinen Uebersichten der Weltwirthschaft Jhg. 1880 Stuttgart J. Maier, 1881. S. 354, 202, 348 u. s. w.

² Die genauen Zahlenangaben für diese Vergleiche findet man im Statistical Abstract of the United States, 1881. Washington, 1882 und in den Quarterly Reports 1881—82, Washington, 1882; Beides officiële Publicationen, herausg. vom Chief of the Bureau of Statistics, Treasury Department. (M. J. Nimmo.)

³ Nachweise dafür in meinen Uebersichten der Weltwirthschaft Jhg. 1879, S. 170 und Jahrg. 1880, S. 176 ff., S. 81 etc.

⁴ Nach W. Götz, das Donaugebiet mit Rücksicht auf seine Wasserstrassen. (Stuttgart 1882), fand auf der Donau sammt Nebenflüssen in den Jahren 1877 und 1878 eine Frachtenbewegung von etwa 36,3 Mill. metr. Ctr. statt; dagegen bewerkstelligte man auf der Elbe im J. 1878 nach Abrechnung des von Hamburg aus und weiter abwärts stattgefundenen Verkehrs eine Lastenbewegung von 40,3 Mill. metr. Ctr. Waaren und circa 2,75 Mill. m. Ctr. Flossholz; auf dem Rhein endlich wurden abzüglich der holländischen Strecke 51 Mill. m. Ctr. Waaren verfrachtet. Es entfällt also auf den Kilometer Flusslänge der Donau bei günstigster Berechnung das Frachtquantum von 6626 m. Ctr., dagegen auf der Elbe 64 662 m. Ctr. und auf dem Rhein 74 150 m. Ctr. (A. a. O. S. 447 ff.) Eine drastischere Vergleichung lässt sich kaum anstellen.

⁵ Album de Statistique graphique publié par le Ministère des Travaux publics. Juillet 1881. (Verf. von M. E. Cheysson) In Havre war der Verkehr per Seine mit Nebenflüssen und Canälen z. B. im Jahr 1879 1 123 489 Tonnen, gegen Dünkirchen wurden 506 000 T. durch Canal- und Flussschifffahrt befördert, indess Marseille nur 41 900 T. durch die Rhône und 92 800 t. durch den Canal zwischen Arles und Bouc erhielt.

⁶ Statistique internationale de la Navigation maritime par A. N. Kiaer. II. Les marines marchandes. Christiania 1881.

⁷ Vgl. das Vorwort zu Fr. Scubitz, Triest und seine Bedeutung für den Deutschen Handel. Leipzig, 1881.

⁸ Eine Serie sehr beachtenswerther Artikel von Paul Dehn im Deutschen Handelsblatt 1882 und der Deutschen Industrie-Zeitung 1882 (No. 21—23).

⁹ Fr. Scubitz a. a. O. bes. Einleitung und S. 30 ff.

¹⁰ H. Loehnis, Die europäischen Colonien, Denkschrift über die Stiftung der Deutschen Handelsgesellschaft. (Bonn 1881.) Von demselben: Die wichtigsten Ergebnisse einer Informationsreise in die Levante. Leipz. 1882. und: Beiträge zur Kenntniss der Levante. Leipz. 1882.

¹¹ Navigazione e commercio in porti austriaci. Seit dem J. 1879 unter dem Titel: Statistica della navigazione e del commercio marittimo nei porti austriaci, compilata sulla base di dati ufficiali et pubblicata per incarico dell J. R. Ministero del commercio a cura della Deputazione di Borsa in Trieste. (Red. v. Ritt. v. Bujatti) Triest, 1880 und 1881.

¹² Als nähere Anhaltspunkte dieses Vergleiches dienen vorläufig folgende Angaben der o. a. Quellen, welche die Stellung von Triest charakterisiren und später durch die Tabellen der Schifffahrtsbewegung ergänzt werden:

Tabelle I.

Handel aller österreichischen Häfen.

1. Werth der Waaren in Millionen Gulden ö. W.

im Jahre	Einlaufende Schiffe			Auslaufende Schiffe		
	in allen Häfen		in Triest allein	von allen Häfen		von Triest allein
	des österr.illir. Litorale	des dalmatin. Litorale		des österr.illir. Litorale	des dalmatin. Litorale	
1874	143,1	15,2	128,4	102,4	10,4	92,7
1875	155,2	19,9	137,3	111,4	14,2	102,4
1876	155,4	24,2	139,2	109,4	12,5	97,9
1877	156,7	24,8	140,3	116,3	14,9	105,9
1878	145,9	24,8	135,5	124,4	12,5	112,5
Im Durch- schnitt 1874—78	151,3	21,3	135,8 d. i. 78 0/0	112,8	12,9	102,3 d. i. 83,3 0/0
	173,1 Mill. fl.			125,7 Mill. fl.		

2. Menge der Waarenbewegung in österreichischen Häfen.

im Jahre	E i n f u h r				
	in Triest	Görz und Gradisca	Istrien	Dalmatien	Zusammen
1879 metr. Ctr.	5 538 791	86 057	708 669	1 143 179	7 476 696
1880 " "	5 478 942	110 110	1 057 624	1 216 334	7 863 010
im Jahre	A u s f u h r				
	in Triest	Görz und Gradisca	Istrien	Dalmatien	Zusammen
1879 metr. Ctr.	3 578 637	94 319	1 074 757	778 619	5 526 332
1880 " "	6 375 681	59 692	2 461 730	1 069 127	9 966 230

Die Einzelheiten des Jahres 1880 gestalten sich, wie nachstehende Tabelle zeigt:

Waarengattungen	E i n f u h r					A u s f u h r.				
	Triest	Görz und Gradisca	Istrien	Dalmatien	Zusammen	Triest	Görz und Gradisca	Istrien	Dalmatien	Zusammen
1. Colonialwaaren u. Südfrüchte	593 791	549	14 919	26 114	635 373	487 249	123	6 524	8 307	502 203
2. Tabak und Tabakfabrikate .	27 172	—	522	175	27 869	11 250	—	3 436	—	14 686
3. Garten- und Feldfrüchte . .	1 392 539	54.734	268 240	657 161	2.372 674	1.262 855	28 689	112 541	166 716	1.570 801
4. Thiere und thier. Producte .	106 756	667	5 633	11 171	124 227	42 110	20	7 117	27 294	76 541
5. Fette und fette Oele	212 762	1 404	11 022	6 625	231 813	43 167	72	9 042	39 740	92 021
6. Getränke und Esswaaren . .	170 609	4 139	83 296	96 893	354 937	262 681	169	56 409	343 379	662 638
7. Brenn-, Bau- und Werkstoffe	1 057 965	18 072	499 120	256 050	1.831 207	3.296 166	27 325	1.895 343	446 514	5.665 348
8. Arznei, Parfümerie, Farb- und Gerbstoffe, Gummi- u. Harze	714 637	4 525	7 376	10 579	737 117	119 439	53	14 701	10 186	144 379
9. Webe- und Wirkstoffe u. Garne	525 506	194	1 179	4 263	531 142	79 849	7	382	2 078	82 316
10. Webe- und Wirkwaaren, Kleidungen und Putzwaaren . .	27 710	4	4 084	10 938	42 736	82 193	—	583	2 480	85 286
11. Waaren aus Borsten, Bast etc. Papier und Papierwaaren .	25 718	197	1 780	3 468	31 163	96 928	—	36	413	97 377
12. Kautschuk- und Guttapercha-, Wachstuch-, Leder- und Kürschnerwaaren	10 291	4	1 274	2 038	13 607	6 155	—	167	1 531	7.853
13. Holz-, Bein-, Glas-, Stein- und Thonwaaren	242 636	12 090	57 881	70 399	383 006	105 890	215	18 097	6 561	130 763
14. Metalle und Metallwaaren .	96 969	388	18 221	14 413	129 991	303 432	66	26 886	5 743	336 127
15. Land- und Wasserfahrzeuge .	Tonnen 45	—	—	7	52	1 129	—	5	90	1 224
16. Instrumente, Maschinen und kurze Waaren	3 931	20	878	1 382	6 211	31 218	—	285	180	31 683
17. Kochsalz, Chemicalien, Arznei-, Farb-, Fett- u. Zündwaaren	248 083	6 829	20 546	29 085	304 543	74 394	—	306 313	3 296	384 003
18. Literar. u. Kunstgegenstände	588	—	73	696	1 357	743	—	19	16	778
19. Abfälle	21 279	6 294	61 580	14 884	104 037	69 962	2 953	3 849	4 693	81 457
Zusammen	5 478 942	110 110	1 057 624	1 216 334	7 863 010	6 375 681	59 692	2 461 730	1 069 127	9 966 230

¹³ Die Urkunde ist wörtlich abgedruckt bei J. Löwenthal, Geschichte der Stadt Triest. 2 Th. Triest 1857 I. S. 45 ff. Vgl. überhaupt auch Dr. F. Krones, Handbuch der Geschichte Oesterreichs. 5 Bde. Berlin 1879 bes. II. S. 155 ff.

¹⁴ Vgl. G. F. Tommasini commentarii dell Istria, 1646; und Löwenthal a. a. O. I. S. 110 ff.

¹⁵ Beispielsweise wurden die deutschen Kaufleute des Nachts in ihr Fondaco eingeschlossen; sie waren gezwungen, die mitgebrachten Waaren in einer bestimmten Zeit zu verkaufen und den Erlös wieder in Waaren anzulegen; sie durften mit ihrem Geld und ihren Waaren nicht auch die Schiffe besteigen, welche von Venedig nach dem Orient ausgesegelten u. s. w. Freilich wendete sich ein grosser Theil der deutschen Kaufleute nun nach Genua. Vgl. D. W. Heyd, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Stuttgart 1879 II. S. 722 (Merkwürdiger Weise wird in dem ganzen von Gelehrsamkeit strotzenden Werke Triest auch nicht dem Namen nach erwähnt!)

¹⁶ Scubitz a. a. O. und Heyd a. a. O. bes. II. S. 257 ff. in dem Capitel: Erschöpfung der Handelsnationen am Mittelmeer.

¹⁷ Der volle textuelle Inhalt ist zu finden u. A. bei Löwenthal a. a. O. I. 219 ff. und ebenso wie jener der folgenden Urkunden auch in der bekannten Monographie: Der Freihafen von Triest, Denkschrift der Triester Handels- und Gewerbekammer. Triest, 1863.

¹⁸ Ausführliche Daten mit vielem zur Geschichte der maritimen Entwicklung Oesterreichs gehörigen Einzelheiten bei D. K. v. Scherzer, Reise der österr. Fregatte Novara. Statist. commercieller Theil. Wien 1864. I. S. 298 ff. und Urkunden im Anhang.

¹⁹ Vgl. H. v. Costa, der Freihafen von Triest. Wien 1838.

²⁰ Ein gleichzeitiger Statistiker J. C. Bisinger, General-Statistik des österreich. Kaiserthums, 2 Bde. Wien und Triest, 1807, sagt von Triest: „Es ist nicht nur der grösste Seeplatz der österreichischen Staaten, sondern auch beinahe der Sitz des Handels zwischen Deutschland, Italien und der Levante.“ Der Handel mit der Levante sei überhaupt der bedeutendste und sei auf 6 Mill. fl. in der Ausfuhr und 9 Mill. fl. in der Einfuhr zu schätzen.

²¹ Die sehr bezeichnenden Fluctuationen jener Zeit sind folgende; es betrug die Gesammtheit der in Triest einlaufenden Schiffe:

im Jahre	Zahl	Tonnen	im Jahre	Zahl	Tonnen
1802	5442	186 326	1810	3664	88 176
1803	4953	242 579	1811	2911	55 198
1804	4225	192 441	1812	2655	60 235
1805	3845	170 091	1813	2812	69 675
1806	4164	218 946	1814	5258	203 893
1807	5051	208 655	1815	6667	241 414
1808	4089	130 665	1816	6917	280 873
1809	3980	107 476	1817	6522	239 138

(Vgl. Navigazione in Trieste nel 1881. Trieste 1882 p. 93).

²² Zur statistischen Beweisführung in Betreff dieser Erscheinungen genügen wohl folgende drei Thatsachenreihen:

Tab. II.

1) Stand der Handelsmarine von Triest.

	Schiffe weiter Fahrt		Küstenfahrer		Zusammen	
	Zahl	Tonnen- gehalt	Zahl	Tonnen- gehalt	Zahl	Tonnen- gehalt
Durchschn. 1827—29	386	88 339	382	9384	768	97 723
Ende 1847	385	111 395	285	8112	670	119 507
daher 1847	-1 + 23 056		-97 -1272		-99 + 21 784	
	= + 26%		= - 13%		= + 22%	

Tab. II. (Forts.)

2) Schifffahrtsbewegung in Triest.

Durchschnitt der Jahre	Eingelaufene Schiffe.					
	Oesterreichische		Ausländische		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1827—29 . . .	5454	221 849	934	93 562	6388	315 411
1844—46 . . .	6968	324 833	1377	161 584	8345	486 417
daher mehr 1844—46 d. i.	1514 27%	102 984 46%	443 47%	68 022 72%	1957 40%	171 006 54%

Durchschnitt der Jahre	Ausgelaufene Schiffe.					
	Oesterreichische		Ausländische		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1827—29 . . .	5360	228 773	927	85 899	6287	314 672
1844—46 . . .	6993	327 143	1375	163 067	8368	490 210
daher mehr 1844—46 d. i.	1633 30%	98 370 43%	448 48%	77 168 89%	2081 33%	175 538 55%

3) Gesamt-Seeverkehr von Triest.

nach dem Werthe in Mill. fl.

Im Durch- schnitt der Jahre	Einfuhr			Ausfuhr			Total		
	Ausländ.	Inländ.	Zus.	Ausländ.	Inländ.	Zus.	Ausländ.	Inländ.	Zus.
1827—29 . . .	29,6	4,6	34,2	17,6	15,2	32,8	47,2	19,8	67,0
1844—46 . . .	51,7	11,0	62,7	23,9	20,7	44,6	75,6	31,7	107,3
Zunahme	22,1	6,4	28,5	6,3	5,5	11,8	28,4	11,9	40,3
d. i.	d. i.	d. i.	d. i.	d. i.	d. i.	d. i.	d. i.	d. i.	d. i.
	74%	141%	83%	36%	36%	36%	60%	60%	60%

Diese Werthschätzungen sind für 1827—29 den Angaben des Hafenamtes, für 1844—46 den Zusammenstellungen der patentirten Waarensensale entnommen. Näheres in Dr. C. Czoernig, die Handels und Schifffahrtsverhältnisse Venedigs verglichen mit jenen von Triest. (Statist. Mittheil. 1851 IX. S. 347 ff.)

²³ Die Ostindische Mission der Triester Börse. Summarischer Bericht von P. Erichsen. Triest 1846.

²⁴ Obwohl meine Sammlung nicht auf Vollständigkeit Anspruch erheben darf, glaube ich doch die wichtigsten Schriften dieser Epoche mit den folgenden anzuführen: Der Freihafen Triest und die österreichische Industrie. Wien 1850. — L. Denk, Handel und Verkehr in Oesterreich. Wien 1862. — La Questione del porto franco di A. T. Trieste 1863. — J. C. Rad, Sind Freihäfen

in Oesterreich noch zeitgemäss? Wien 1863. — Der Freihafen von Triest. Denkschrift dem h. Reichsrathe gewidmet von der Triester Handels- und Gewerbekammer. Triest, 1863.

²⁵ Oesterreich's Betheiligung am Welthandel. Betrachtungen und Vorschläge von P. Revoltella. Triest 1864. Wir brauchen kaum zu erwähnen, was allgemein bekannt ist: dass diese Schrift zumeist aus der Feder des ausgezeichneten Vice-Admirals Bernh. Freiherr v. Wüllerstorff-Urbair, nachmaligen österr. Handelsministers stammt und von dem klaren Blicke dieses ausgezeichneten Staatsmannes ein glänzendes Zeugniß ablegt.

²⁶ Bericht über Oesterreichs ungünstige Stellung im Welthandel und Mittel der Abhilfe. Erstatet vom Revoltella Comité. Triest, 1865. (bes. S. 59 ff.).

²⁷ Fachmännische Berichte über die österreichisch-ungarische Expedition nach Siam, China und Japan. Im Auftrage des k. k. Handelsministeriums redigirt und herausgegeben von Dr. K. v. Scherzer. Stuttgart, Julius Maier, 1872.

²⁸ Dr. K. v. Scherzer, der Handel Ostasiens. Wien 1871. Aus der reichen Literatur über den Suez-Canal: Admiral W. v. Tegetthoffs Abhandlung: „Der Canal über den Isthmus von Suez“ (Oesterr. Revue 1866 III. S. 88 ff.) D. W. Zenker, Der Suez-Canal etc. Bremen, 1869 und V. v. Kalchberg, der Suez-Canal und die Zukunft des directen österreichisch—ostindischen Handels, Wien 1870. In dieser Broschüre wird die wahrscheinliche Steigerung des Importes über Triest (S. 27 ff.) auf Grund sehr rationeller Prämissen so zu berechnen gesucht, dass die Eröffnung als Suez-Canals eine Vermehrung von mehr als 1,5 Mill. Ctr. jährlich sichern müsste. Vgl. auch I. Rziha, die Bedeutung des Hafens von Triest für Oesterreich. Prag, 1873 und aus späterer Zeit das (auf die Colonisation von Borneo hinzielende officiöse: Memoire über die Stellung Oesterreich—Ungarns zum Welthandel mit specieller Beziehung auf den Suez-Canal. Wien, 1877.

²⁹ Denkschrift über die dem Triester Handel durch die hohen Sätze der bestehenden Eisenbahntarife erwachsenden Nachtheile, sowie über die Mittel zu deren Beseitigung. Triest, 1881.

³⁰ Statistique internationale de la Navigation maritime II. p. 72.

³¹ Tabelle III. auf Seite 99.

³² Tabelle IV. auf Seite 100.

³³ Nach der o. a. Statistique internationale (p. 41) ist die Reihenfolge die nachstehende:

	Registrierte Tonnen- Zahl der Schiffe (über 50 Tonnen ¹)		Registrierte Tonnen- Zahl der Schiffe (über 50 Tonnen ¹)
1. Liverpool	2 647 373	13. St. John (Newfoundl.)	283 117
2. London	2 330 688	14. Greenock	275 602
3. Glasgow	1 492 364	15. Philadelphia	272 311
4. New-York	1 153 676	16. West Hartlepool	265 208
5. Marseille	525 375	17. San Francisco	262 318
6. Hull	496 474	18. Håvre	238 596
7. Newcastle	472 863	19. Barcelona	224 685
8. Sunderland	430 692	20. Genua	218 568
9. Hamburg	366 006	21. Leith	203 949
10. Bremen	336 249	22. Triest	198 798
11. North-Shields	312 859	23. Cardiff	183 551
12. Boston u. Charlestown	288 635	25. Camogli	183 026

³⁴ Tabelle V. auf Seite 101 und 102.

³⁵ Tabelle VI. auf Seite 103 und ff.

¹ 1 Tonne Dampfschiff = 3 Tonnen Segelschiff gerechnet.

Am Anfang des Jahres	Effective Zahl und Tonnengehalt						Calculirte Tragfähigkeit		
	Dampfer		Segelschiffe		Zusammen		Dampfer	Segelschiffe	Zusammen
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Register-Tonnen		
1830 .	—	—	2946	153 854	2946	153 854	—	153 854	153 854
1840 .	10	1 664	3208	154 954	3218	156 618	4 992	154 954	159 946
1850 .	31	6 943	3540	197 927	3571	204 870	19 929	197 927	217 856
1860 .	59	20 484	3275	302 550	3334	323 034	61 452	302 550	364 002
1870 .	83	45 352	3053	247 023	3136	292 375	136 056	247 023	383 079
<i>Zuwachs 1830—70</i> .	83	45 352	107	93 169	190	138 521	136 056	93 169	229 225
d. i. jährlich .	+ 2,8	+ 1511	+ 3,6	+ 3 105	+ 6,3	+ 4 617	+ 4 535	+ 3 105	+ 7 640
1871 .	91	47 978	3039	260 017	3130	307 995	143 934	260 017	403 951
1872 .	92	46 620	2978	273 999	3060	320 619	139 860	273 999	413 859
1873 .	97	51 907	2629	262 230	2726	314 137	155 721	262 230	417 951
1874 .	103	55 756	2531	256 465	2634	311 221	167 268	256 465	423 733
1875 .	105	58 121	2474	250 545	2579	308 666	174 363	250 545	424 908
1876 .	98	56 271	2453	259 638	2551	315 909	168 813	259 638	428 451
1877 .	98	56 959	2433	259 650	2531	316 609	170 877	259 650	430 527
1878 .	99	56 865	2399	254 283	2498	311 148	170 595	254 283	424 878
1879 .	95	57 701	2395	245 522	2490	303 223	173 103	245 522	418 625
1880 .	104	60 281	2341	255 499	2445	315 780	180 843	255 499	436 342
<i>Zuwachs od. Abnahme 1870—80</i>	+ 13	+ 12 303	— 698	— 4 518	— 685	+ 7 785	+ 36 909	— 4 518	+ 32 391
daher jährlich	+ 1,3	+ 1 230	— 69,8	— 452	— 68,5	+ 778	+ 3 691	— 452	+ 3 239
1881 .	113	63 970	2285	252 887	2398	316 857	191 910	252 887	444 797
1882 .	112	66 859	2255	245 197	2367	312 056	200 577	245 197	445 774

* Gegenüber den bedeutenden Abweichungen der Angaben in verschiedenen Quellen und zur richtigen Beurtheilung dieser Daten wird hier wiederholt bemerkt, dass nur die Schiffe weiter Fahrt und die Küstenfahrer als commercieell wichtig einbezogen, dagegen Fischerbarken und nummerirte Barken, die ganz anderen Erwerbs- und localen Zwecken dienen, ausgeschieden sind. Ferner habe ich die Angaben der Seebehörde (bei Czörnig und Hain) resp. des Annuario marittimo auf Netto Register Tonnen (System Moorsom) reducirt, wobei folgende Factoren angewendet wurden:

Für die Zeit von	Dampfsch.	Segelsch.	Für die Zeit von	Dampfsch.	Segelsch.
$\frac{1}{2}$ 1830—1871	0,96	0,82	$\frac{1}{2}$ 1873—1874	0,99	0,94
$\frac{1}{2}$ 1871—1872	0,96	0,83	1874—1875	0,99	0,96
1872—1873	0,98	0,91	1876—1880	1,00	1,00
	Tonnen			Tonnen	

Berechnete Tragfähigkeit der Handelsschiffe der wichtigsten Länder in den Jahren 1850 bis 1880.
(Nach A. N. Kiaer.)

(Tonnenzahl unter Veranschlagung von 1 Tonne Dampfer = 3 Tonnen Segelschiff und nur Schiffe von 50 Tonnen Tragfähigkeit angefangen.)

Am 1. Januar der Jahre	Grossbritannien und Irland			Deutschland			Frankreich			Italien		
	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Zu- sammen	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Zu- sammen	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Zu- sammen	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Zu- sammen
1850	447 915	3 010 278	3 458 193	16 359	493 385	509 744	53 430	640 487	693 917	—	—	—
1860	1 454 664	4 184 092	5 638 756	88 509	778 141	866 650	259 374	922 499	1 181 873	1 71 412	1 590 412	1 661 824
1870	3 186 516	4 765 304	7 951 820	244 986	923 093	1 168 079	570 339	894 446	1 464 785	88 761	853 900	942 661
1880	8 437 743	4 068 742	12 506 485	589 029	974 943	1 563 972	860 022	676 894	1 536 916	217 998	933 306	1 151 304
Zunahme 1850—80	7 989 828	1 058 464	9 048 292	572 670	481 558	1 054 228	806 592	36 407	842 999	146 586	342 894	489 480

Am 1. Januar der Jahre	Oesterreich-Ungarn ²			Norwegen			Niederlande			Ver. Staaten von Amerika ³		
	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Zu- sammen	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Zu- sammen	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Zu- sammen	Dampf- schiffe	Segel- schiffe	Zu- sammen
1850	22 869	182 853	205 722	? 1 260	228 213	289 473	7 533	320 725	328 258	92 334	1 234 889	1 327 223
1860	61 455	240 597	302 052	? 14 190	547 095	561 285	33 285	445 784	479 069	185 244	1 853 866	2 039 110
1870	136 059	258 892	394 951	35 817	948 432	984 249	46 275	378 316	424 591	415 824	1 172 180	1 588 004
1880	180 843	270 391	451 234	164 343	1 455 888	1 620 231	198 249	268 163	466 412	347 037	1 243 375	1 590 412
Zunahme 1850—80	157 974	87 538	245 512	163 083	1 167 675	1 330 758	190 716	— 52 562	138 154	254 703	8 486	263 189

¹ Zahlen für das Jahr 1865.

² Ich lasse Kiaer's Zahlen hier des Vergleiches halber stehen, obwohl dieselben von den vorigen, nach officiellen Quellen selbst berechneten abweichen müssen, weil Kiaer nur die Schiffe mit wenigstens 50 Tonnen Tragfähigkeit einbezogen hat, wogegen die vorige Tabelle auf die österreichische Registrierung nach „Kategorien“ von Schiffen basirt ist.

³ Im Diagramm sind die Ziffern der amerikanischen Quellen, in dieser Tabelle die von Kiaer rectificirten Daten eingetragen; daher erklären sich einige Differenzen.

1) Schifffahrtsbewegung in sämtlichen österreichischen Häfen während des letzten Jahrzehntes.

In den Jahren	Eingelaufene Schiffe					Ausgelaufene Schiffe				
	Handelsthätig		Unthätig	Zusammen	Werth der Ladung Mill. fl.	Handelsthätig		Unthätig	Zusammen	Werth der Ladung Mill. fl.
	Beladen	Leer				Beladen	Leer			
Tonnen					Tonnen					
1871	2 513 559	811 388	476 462	3 801 409	184, ₃	2 302 315	1 109 938	479 549	3 891 802	130, ₉
1872	2 460 084	714 945	603 365	3 778 394	181, ₇	2 227 624	914 115	606 753	3 748 492	114, ₃
1873	2 913 419	637 337	798 210	4 348 966	168, ₁	2 755 818	813 062	793 840	4 362 720	110, ₁
1874	2 871 316	752 075	688 124	4 311 545	158, ₃	2 621 500	1 002 435	694 835	4 318 770	112, ₇
1875	3 179 492	966 606	622 950	4 769 048	175, ₁	2 882 229	1 264 301	630 278	4 776 808	125, ₆
Durchschnitt 1871—75	2 787 574	776 470	637 822	4 201 872	177, ₅	2 557 897	1 020 770	641 051	4 219 718	118, ₇
1876	3 012 632	941 971	703 435	4 658 038	179, ₆	2 646 842	1 306 149	709 275	4 662 366	121, ₉
1877	3 145 523	994 283	863 389	5 003 195	181, ₅	2 844 866	1 286 661	858 452	4 989 981	131, ₂
1878	3 150 604	1 071 326	769 892	4 991 822	170, ₈	2 828 673	1 391 067	778 279	4 998 019	136, ₇
1879	3 649 275	862 386	981 621	5 493 282	—	3 081 402	1 421 570	987 445	5 490 417	—
1880	4 050 158	770 667	1 091 060	5 911 885	—	3 714 760	1 698 160	1 100 800	5 913 720	—
Durchschnitt 1876—80	3 401 638	928 126	881 879	5 211 644	177, ₃ ¹	3 023 308	1 300 721	886 850	5 210 901	129, ₃ ¹
Zunahme von 1871—75 auf 1876—80	614 064 = 22%	151 656 = 19%	244 057 = 38%	1 009 772 = 24%	—	465 411 = 18%	279 951 = 27%	245 799 = 38%	991 183 = 23, ₅ %	—

¹ Seit 1879 werden die Werthangaben auf Triest beschränkt.

2) Schifffahrtsbewegung von Triest allein während des letzten Jahrzehntes.

In den Jahren	Eingelaufene Schiffe				Ausgelaufene Schiffe				
	Beladen	Leer	Zusammen	Werth der Ladung Mill. fl.	Beladen	Leer	Zusammen	Werth der Ladung Mill. fl.	
	Tonnen				Tonnen				
1871	844 517	118 168	962 685	156, ₃	875 552	142 043	1 017 595	110, ₅	
1872	896 346	96 934	993 280	156, ₈	848 716	129 665	978 381	97, ₇	
1873	831 638	67 399	899 037	140, ₂	796 450	112 952	909 402	94, ₃	
1874	848 146	117 144	965 290	123, ₄	866 811	94 443	961 254	92, ₇	
1875	876 381	127 533	1 003 914	137, ₅	918 835	90 500	1 009 335	102, ₄	
Durchschnitt —751871	859 405	105 435	964 841	143, ₉	861 273	113 920	975 193	99, ₅	
1876	891 729	93 953	925 682	139, ₂	887 927	97 117	985 044	97, ₉	
1877	938 954	150 318	1 089 272	140, ₃	994 124	83 829	1 077 953	105, ₉	
1878	923 724	244 395	1 168 119	133, ₅	962 421	209 225	1 171 646	112, ₅	
1879	972 057	130 013	1 102 070	144, ₃	980 509	129 371	1 109 880	116, ₅	
1880	975 191	136 740	1 111 931	135, ₀	1 039 795	81 847	1 121 642	117, ₂	
Durchschnitt 1876—80	940 331	151 084	1 079 415	138, ₅	972 955	120 278	1 093 233	110, ₀	
Zunahme + oder Abnahme —	von 1871—75 auf 1876—80	+ 80 926 = + 9%	+ 45 649 = + 43%	+ 114 574 = + 12%	— 5, ₁₅ — 3, ₈ ⁰ / ₁₀	+ 111 682 = 13%	+ 6 358 = + 6%	+ 118 040 = + 12%	+ 10, ₅ = + 10%

3) Schifffahrtsbewegung der sämtlichen österreichischen Häfen im auswärtigen Verkehr.

In den Jahren	Eingelaufen				Ausgelaufen			
	Handelsthätig		Unthätig	Zusammen	Handelsthätig		Unthätig	Zusammen
	laden	Leer			Beladen	Leer		
Tonnen				Tonnen				
1871	810 644	277 765	111 457	1 199 866	926 254	237 369	76 539	1 240 162
1872	857 195	175 444	177 907	1 210 546	875 788	164 854	119 514	1 160 156
1873	838 830	143 530	161 845	1 144 205	848 954	150 638	99 360	1 098 952
1874	896 820	192 131	124 654	1 213 605	975 887	121 592	97 407	1 194 886
1875	946 157	190 409	117 159	1 253 725	1 040 140	125 439	87 940	1 253 519
1876	920 111	223 943	152 707	1 296 761	953 293	216 802	108 446	1 278 541
1877	1 021 806	249 944	139 548	1 411 298	1 092 221	192 524	95 263	1 380 008
1878	1 037 504	214 378	121 212	1 373 094	1 063 606	203 407	102 355	1 369 368
1879	1 062 058	161 822	169 321	1 393 201	1 087 490	145 561	160 928	1 393 979
1880	1 045 458	209 392	159 994	1 414 844	1 163 295	159 549	112 976	1 435 820
daher im J. 1880	+ 234 814	— 68 373	+ 48 537	+ 214 978	+ 237 041	— 77 820	+ 36 437	+ 195 658

Tabelle VI.

Vergleichende Darstellung der Seeschiffahrtsbewegung einiger fremder Staaten.

1. Grossbritannien und Irland.¹

In den Jahren	Eingelaufen		Ausgelaufen	
	mit Ladung	Ueberhaupt, mit Ladung oder in Ballast	mit Ladung	Ueberhaupt, mit Ladung oder in Ballast
	Tonnen		Tonnen	
1871	16 455 342	20 479 897	19 047 455	21 067 981
1872	17 905 940	21 015 415	19 248 352	21 485 610
1873	18 795 057	21 864 957	19 139 365	22 575 029
1874	19 081 406	22 368 510	19 753 487	23 060 447
1875	19 039 928	22 693 163	20 413 739	23 583 675
1876	21 026 671	25 067 264	21 510 713	25 717 638
1877	22 131 624	25 621 173	21 195 356	25 909 904
1878	21 318 246	25 293 721	21 581 688	26 301 358
1879	21 099 344	26 032 592	22 849 357	26 682 858
1880	23 993 280	29 073 555	25 685 670	29 662 508
daher im Jahr 1880 +	7 537 938	8 593 658	6 638 215	8 594 527

¹ (Nach dem Annual Statement of the Navigation of Great Britain and Ireland. London 1872—1881.)

2. Vereinigte Staaten von Nordamerika.¹

im Fiscaljahre (1. Juli—30 Juni)	Eingelaufen			Ausgelaufen		
	Amerikan. Flagge	Fremde	Totale	Amerikan. Flagge	Fremde	Totale
	Tonnen			Tonnen		
1871—72	2 584 646	5 185 340	7 769 986	2 597 611	5 141 147	7 738 758
1872—73	2 443 285	5 951 464	8 394 749	2 574 021	5 940 849	8 514 870
1873—74	2 914 942	7 094 713	10 009 655	2 961 103	7 096 947	10 058 050
1874—75	2 887 153	6 255 985	9 143 138	3 061 354	6 279 345	9 340 699
1875—76	2 927 780	6 788 124	9 715 904	3 037 362	6 802 096	9 839 458
1876—77	2 957 791	7 448 697	10 406 488	3 043 158	7 345 456	10 388 594
1877—78	3 009 437	8 521 090	11 530 527	3 196 491	8 647 140	11 843 631
1878—79	3 049 744	10 718 394	13 768 138	3 071 287	10 545 403	13 616 690
1879—80	3 140 169	12 111 160	15 251 329	3 077 724	12 217 973	15 295 697
1880—81	2 919 149	12 711 392	15 630 541	3 039 544	12 754 453	15 793 997
daher im Jahr 1880—81 +	334 503	7 526 052	7 860 555	441 933	7 613 306	8 055 239

¹ (Nach dem Statistical Abstract of the United States, 1881 (IV). Washington 1882.)

Tab. VI. (Fortsetzung.)

3. Seeschifffahrt von Frankreich (ohne Cabotage).¹

Jahre	Eingelaufen			Ausgelaufen		
	Beladen	in Ballast	Zusammen	Beladen	in Ballast	Zusammen
	Tonnen			Tonnen		
1871	6 488 916	241 195	6 730 111	3 945 263	2 870 736	6 815 999
1872	6 719 011	425 520	7 144 531	5 171 900	2 281 357	7 453 257
1873	7 372 202	399 050	7 771 252	5 154 398	2 815 639	7 970 037
1874	7 602 380	368 027	7 970 407	5 499 019	2 773 851	8 272 870
1875	7 790 125	480 284	8 270 409	5 679 937	2 767 066	8 447 003
1876	8 519 354	427 315	8 946 669	5 614 151	3 501 360	9 115 511
1877	8 565 328	440 470	9 005 798	5 841 671	3 433 347	9 275 018
1878	9 903 099	445 427	10 348 521	6 185 571	4 376 265	10 561 836
1879	10 924 641	431 948	11 356 598	6 254 747	5 274 844	11 529 591
1880	11 968 346	398 602	12 366 948	7 156 211	5 509 319	12 665 530
daher im Jahre 1880 +	5 479 430	157 407	5 636 837	3 210 948	2 638 583	5 849 531

¹ (Nach dem Tableau général du commerce de la France. Années 1871 bis 1880. Paris 1872—1881.)

4. Seeschifffahrt der Niederlande.¹

Jahre	Eingelaufen			Ausgelaufen		
	Beladen	in Ballast	Zusammen	Beladen	in Ballast	Zusammen
	Tonnen			Tonnen		
1871	2 727 467	79 090	2 806 557	1 500 778	1 369 703	2 870 481
1872	2 691 293	59 640	2 750 933	1 558 276	1 225 944	2 784 220
1873	2 897 606	70 798	2 968 404	1 601 872	1 427 774	3 029 646
1874	2 883 630	114 918	2 998 548	1 686 060	1 368 764	3 054 824
1875	2 869 286	113 125	2 982 411	1 875 268	1 144 350	3 019 618
1876	2 685 600	74 712	2 760 312	1 646 240	1 261 706	2 907 946
1877	2 869 000	75 500	2 944 500	1 719 000	1 219 200	2 938 200
1878	3 046 670	63 437	3 110 107	1 743 250	1 373 300	3 116 550
1879	3 173 490	54 384	3 227 874	1 810 440	1 372 500	3 182 940
1880	3 381 968	56 120	3 438 088	1 942 900	1 453 500	3 396 400
daher im Jahre 1880 +	654 501	22 970	631 531	442 122	83 797	525 919

¹ (Nach den Statistiek van de In-uiten Doorvoer en de Scheepvaart. 1871 bis 1880. S'Gravenhage 1872—1881.)

Tabelle VI (Forts.)

5. Seeverkehr des deutschen Reiches.¹

In den Jahren	Eingelaufen			Ausgelaufen		
	Mit Ladung	in Ballast oder leer	Zusammen	Mit Ladung	in Ballast oder leer	Zusammen
1873	5 601 203	639 390	6 240 593	4 185 412	1 915 570	6 100 982
1874	5 954 256	702 812	6 657 068	4 321 237	2 224 348	6 545 585
1875	5 741 261	648 014	6 389 275	4 171 110	2 162 325	6 333 435
1876	6 123 372	523 842	6 647 214	4 150 424	2 629 220	6 779 644
1877	6 151 917	815 726	6 967 643	4 693 831	2 280 790	6 974 621
1878	6 137 138	817 345	6 954 483	4 889 209	2 061 139	6 950 348
1879	6 642 714	719 009	7 361 723	4 958 706	2 442 519	7 401 225
1880	7 095 522	680 037	7 775 559	5 475 721	2 287 316	7 763 037
daher im Jahr 1880 + . .	1 494 319	40 647	1 534 966	1 290 309	371 746	1 662 055

¹ (Nach: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches. Herausgegeben vom kaiserlich deutschen statistischen Amt. IV. 1882. Berlin, 1882.)

6. Internationale Seeschifffahrt von Italien.¹

In den Jahren	Eingelaufen		Ausgelaufen	
	Tonnen	Werth der Ladung Mill. Lire	Tonnen	Werth der Ladung Mill. Lire
1871	4 154 537	744, ₃	4 279 450	634, ₆
1872	4 481 841	876, ₁	4 486 196	610, ₃
1873	4 382 699	997, ₀	4 385 730	635, ₇
1874	3 744 970	887, ₅	3 835 347	525, ₈
1875	3 833 343	818, ₁	4 251 252	565, ₇
1876	3 534 455	864, ₁	3 819 855	553, ₀
1877	3 681 519	758, ₆	4 150 270	516, ₈
1878	3 960 282	729, ₅	4 192 542	507, ₅
1879	4 377 619	896, ₈	4 764 912	594, ₃
1880	4 692 002	817, ₈	5 154 968	614, ₂
daher im Jahr 1880 + —	+ 538 465	+ 73, ₀	875 518	— 20, ₄

¹ (Nach: Movimento della Navigazione nei Porti del Regno 1881. Roma, 1882.)

38 Tabelle VII.

Die Schifffahrtbewegung in Triest verglichen mit derjenigen der italienischen Häfen 1862—1881-
(Gesamte Tonnenzahl aller ein- und ausgelaufenen Fahrzeuge ohne Unterscheidung nach irgend einer Kategorie).

Jahre	Triest	Venedig	Genua	Neapel	Livorno	Messina	Palermo
1862	1 544 262	668 896	2 092 040	1 551 743	1 859 978	1 239 218	761 702
1863	1 465 782	623 243	2 530 449	1 812 138	2 138 005	1 522 016	774 199
1864	1 563 811	604 876	2 528 712	1 514 237	1 888 915	1 419 857	812 642
1865	1 693 882	588 095	2 375 380	1 361 033	1 993 726	1 256 759	822 143
1866	2 002 600	604 025	2 305 153	1 470 606	1 939 317	1 593 755	917 556
1867	1 816 011	669 518	2 330 553	1 339 485	1 577 188	1 451 152	778 488
1868	2 058 279	708 840	2 418 620	1 358 667	1 586 426	1 689 735	1 051 411
1869	2 230 726	780 772	2 524 092	1 488 531	1 738 661	1 776 401	1 541 092
1870	1 972 879	729 953	2 741 260	1 441 880	1 715 439	1 900 098	1 534 564
1871	1 980 280	743 297	2 779 615	1 550 727	1 843 143	1 956 068	1 301 236
Vermehrung + . . . oder Verminderung — in den 10 Jahren 1862—71	+136 018 = 28%	+ 74 401 = 11%	+687 575 = 33%	— 1 016 —	+ 16 835 = 0,9%	+716 850 = 58%	+539 534 = 71%
1872	1 971 661	878 149	2 920 874	1 762 558	1 814 534	1 913 367	1 339 980
1873	1 808 439	937 857	2 636 114	1 976 443	1 822 159	1 647 654	1 507 067
1874	1 926 544	1 142 052	2 993 206	2 680 181	2 262 502	1 776 235	1 628 494
1875	2 013 249	1 070 600	3 109 796	2 923 922	2 375 169	2 335 144	1 812 195
1876	1 910 726	1 121 803	3 197 528	2 578 840	2 430 841	1 955 780	1 723 202
1877	2 167 225	1 160 235	3 224 652	2 680 988	2 272 600	2 023 065	1 856 752
1878	2 339 765	1 090 662	3 164 169	2 653 432	2 212 699	1 999 392	1 844 713
1879	2 211 950	1 278 760	3 569 165	2 976 321	2 351 374	2 256 150	2 087 334
1880	2 233 573	1 215 016	3 755 024	3 642 747	2 457 496	2 376 651	2 206 597
1881	2 292 137	1 379 282	4 118 611	3 498 495	2 626 023	2 735 595	2 019 798
Vermehrung + . . . oder Verminderung — in den 10 Jahren 1872—81	+320 476 = 16%	+501 133 = 57%	+ 1 197 737 = 41%	+ 1 735 937 = 99%	+811 489 = 45%	+822 228 = 43%	+679 818 = 50%

**Antheil der österreichisch-ungarischen Häfen am Aussenhandel.
1. Werths-Bilanz (in Millionen Gulden).**

Jahre	E i n f u h r						A u s f u h r					
	über die Seegrenze			über die Landgrenze	Gesamt-Einfuhr	Antheil des Seeverkehrs in %	über die Seegrenze			über die Landgrenze	Gesamt-Ausfuhr	Antheil des Seeverkehrs in %
	Triest	Fiume und and. Häfen	Zusammen				Triest	Fiume und and. Häfen	Zusammen			
1871 ¹	81,4	4,4	85,8	454,9	540,7	15,27	71,4	2,15	73,9	393,7	467,6	15,80
1872 ¹	74,8	6,0	80,8	532,9	613,7	13,16	62,1	3,1	65,2	322,8	388,0	16,80
1873 ¹	76,1	5,4	81,5	501,5	583,0	14,00	58,4	4,8	63,2	360,4	423,6	14,90
1874 ¹	68,4	18,0	86,4	482,3	568,7	14,35	62,9	8,4	71,3	378,0	449,3	17,91
1875 ²	71,2	24,0	95,2	454,0	549,2	17,34	82,6	11,0	94,5	456,4	550,9	17,51
1876 ²	73,4	18,6	92,0	442,3	534,3	17,23	77,1	13,3	90,4	504,8	595,2	15,19
1877 ²	74,4	17,6	92,0	463,3	555,3	16,75	99,1	18,1	117,2	549,4	666,6	17,57
1878 ²	73,1	16,0	89,0	463,0	552,0	16,12	93,5	21,5	117,0	537,7	654,7	17,86
1879 ²	74,8	16,7	91,5	459,8	551,4	16,61	95,8	26,5	122,3	552,9	675,1	18,11
1880 ³	82,4	37,3	119,7	488,0	607,7	19,70	90,5	23,8	114,3	552,0	666,4	17,15

Durchschnittlicher Antheil des Verkehrs über die Seegrenze von 1871—80 16,11^{0/0} — — — — — 16,84^{0/0}

¹ Nach einem Resumé der officiellen Werthe im Jahrgange 1878 der Handelsausweise (I. S. 63).

² Nach einer mit der vorigen nicht ganz übereinstimmenden Übersicht in derselben officiellen Quelle, Jahrgang 1880 I. S. 63 u. 89.

³ Die Steigerung des Seeverkehrs im Jahre 1880 ist nicht auf meritorische Ursachen zurückzuführen, sondern beruht auf dem formellen Grunde der in diesem Jahre erfolgten Einbeziehung von Dalmatien und Istrien in das allgemeine Zollgebiet.

2. Mengen-Bilanz (in Millionen metr. Ctr.)¹

Jahre	E i n f u h r						A u s f u h r					
	über die Seegrenze			über die Landgrenze	Gesamt-Einfuhr	Antheil des Seeverkehrs in %	über die Seegrenze			über die Landgrenze	Gesamt-Ausfuhr	Antheil des Seeverkehrs in %
	Triest	Fiume und and. Häfen	Zusammen				Triest	Fiume und and. Häfen	Zusammen			
1871	2,62	0,31	2,92	28,80	31,72	9,2	4,97	0,64	5,61	32,05	37,66	14,9
1872	3,27	0,39	3,66	35,55	39,21	9,3	4,23	0,86	5,09	30,15	35,24	14,1
1873	3,14	0,45	3,59	37,23	40,79	8,7	4,27	0,84	5,11	38,72	43,83	11,6
1874	2,15	0,44	2,59	34,44	37,33	7,7	4,61	1,38	5,99	44,63	50,59	11,6
1875	1,96	0,40	2,36	28,60	30,96	7,6	4,20	1,34	5,54	54,29	59,83	9,3
1876	2,27	0,52	2,79	28,15	30,94	9,0	4,84	1,55	6,39	56,44	62,83	10,1
1877	2,24	0,44	2,68	30,34	33,02	8,1	6,10	1,88	7,98	61,24	69,22	11,5
1878	2,22	0,51	2,73	31,45	34,18	8,0	5,40	1,96	7,36	62,69	70,05	10,5
1879	2,23	0,52	2,75	37,36	40,11	6,8	5,32	2,40	7,72	66,67	74,29	10,4
1880 ¹	2,79	3,07	5,86	38,76	44,62	13,1	5,64	2,95	8,59	68,15	76,71	11,2

Durchschnittlicher Antheil des Verkehrs über die Seegrenze von 1871—80 8,7^{0/0} — — — — — 11,9^{0/0}

¹ Nach den officiellen Handels-Ausweisen für 1880 I. S. 73.

³⁶ Schiffahrtsbewegung in den wichtigsten Häfen im Jahre 1880.

1. New-York	15 220 130	14. Rotterdam	3 367 490
2. London	15 104 826	15. Belfast	3 180 376
3. Liverpool	13 290 972	16. Hull	3 173 933
4. Newcastle (Tyne Ports) .	7 601 203	17. Boston	3 081 884
5. Marseille	5 785 982	18. Dublin	3 016 230
6. Antwerpen (1879)	5 520 000	19. Sunderland	2 780 860
7. Constantinopel	4 944 217	20. Baltimore	2 716 311
8. Cardiff	4 937 257	21. Livorno	2 457 496
9. Hamburg	4 628 146	22. Messina	2 376 651
10. Glasgow	4 278 728	23. Triest	2 233 573
11. Havre	3 903 049	24. Bordeaux	2 208 768
12. Genua	3 755 024	25. Philadelphia	2 080 592
13. Neapel	3 642 747	26. New-Orleans	1 997 034

³⁷ Nach einer gefälligen Mittheilung, welche ich dem bekannten Statistiker und Reichsraths-Abgeordneten Otto Hausner danke, betrug der Aufschwung der Schiffahrtsbewegung in den wichtigsten Häfen während der letzten 18 Jahre (1860/61—1878/79)

in Antwerpen	150 Perc.	in Neapel	85 Perc.
„ Dublin	140 „	„ London	80 „
„ Sunderland	130 „	„ Glasgow	70 „
„ Cardiff	117 „	„ Havre	65 „
„ Newcastle	105 „	„ Hamburg	60 „
„ Messina	105 „	„ Bremen	60 „
„ Liverpool	103 „	„ Hull	60 „
„ Marseille	90 „	„ Triest	50 „
„ Venedig	88 „	„ Amsterdam	12 „
„ Genua	87 „	„ Constantinopel	8 „

³⁸ Tab. VII. auf Seite 105.

³⁹ Tab. VIII. auf Seite 106.

⁴⁰ Die letztere Ziffer ergibt sich nach Ergänzung der in der Tabelle VIII. enthaltenen Mengen durch die Durchfuhr und einige minder wichtigen Posten.

⁴¹ Tab. IX. auf Seite 109.

⁴² Ergebnisse der Zählung der Bevölkerung vom 31. Dec. 1880 in Triest sammt Gebiet etc. Herausgegeben von d. statist. Central-Commission. Wien 1882.

⁴³ Die wichtigsten Ergebnisse der Zählung der Bevölkerung etc. Definitive Ergebnisse. Wien 1882.

⁴⁴ Die Triester Hafenverbesserung, Oesterr. Revue 1863. III. S. 175.

⁴⁵ Näheres in den Publikationen des verdienstvollen Hafenbau-Leiters Fr. Bömches; insbesondere: Le nouveau port de commerce à Trieste 1856, dann: Der Bau des neuen Hafens in Triest. Wien 1879.

⁴⁶ Den Verhandlungen der Commission vom Jahr 1862 lag ein Kostenvoranschlag von 18 Millionen, dagegen denjenigen vom Jahr 1863 für das modificirte Projekt Talabot nur mehr von 16 Mill. fl. vor. Nach späteren Abänderungen wurde schliesslich im Jahr 1868 von der Staatsverwaltung die Herstellung sämtlicher Bauten der Südbahn-Gesellschaft übertragen, und derselben eine in 14 Jahresraten zu erlegendende Pauschalsumme von 14,6 Mill. fl. contractlich zugesichert. Da aber die Kosten der Abtragung des alten und Errichtung des neuen Bahnhofes, dann der Aufwand für die Lagerhäuser (nahezu 1 Mill. fl.) in dieser Summe nicht inbegriffen sind, so darf man den gesammten Geldaufwand für den neuen Hafen auf mehr als 17 Mill. fl. veranschlagen.

⁴⁷ Notizen über Seeverwaltung in Deutschland, Niederlanden und Belgien. Gesammelt vom Präsidenten der k. k. Seebehörde Dr. A. R. v. Alber-Glanstätten und Oberingenieur R. Hänisch. 2 Theile, als Manuscript gedruckt, Triest 1881; bes. II. S. 91 u. passim.

Tab. IX.

⁴¹ Nach dem Werke Commercio di Trieste nel 1879, 1880, 1881 betrug der Werth der Handelsbewegung in Triest:

In den Jahren	Einfuhr			Ausfuhr			Einfuhr und Ausfuhr zusammen		
	zur See	zu Land	Zusammen	zur See	zu Land	Zusammen	zur See	zu Land	Zusammen
	Mill.	Gulden	ö. W.	Mill.	Gulden	ö. W.	Mill.	Gulden	ö. W.
1860	97 _{,1}	50 _{,0}	147 _{,1}	85 _{,6}	38 _{,0}	123 _{,6}	182 _{,7}	88 _{,0}	270 _{,7}
1865	76 _{,2}	82 _{,2}	158 _{,4}	95 _{,8}	34 _{,4}	130 _{,2}	172 _{,1}	116 _{,6}	288 _{,7}
1870	125 _{,9}	76 _{,5}	202 _{,4}	100 _{,4}	80 _{,8}	180 _{,7}	226 _{,3}	156 _{,7}	383 _{,0}
1871	156 _{,3}	92 _{,4}	248 _{,7}	110 _{,5}	104 _{,4}	214 _{,9}	266 _{,8}	196 _{,8}	463 _{,6}
1872	156 _{,9}	84 _{,0}	240 _{,9}	97 _{,7}	99 _{,4}	197 _{,1}	254 _{,8}	183 _{,4}	438 _{,0}
1873	140 _{,2}	82 _{,4}	222 _{,6}	92 _{,1}	102 _{,0}	194 _{,4}	232 _{,5}	184 _{,4}	416 _{,9}
1874	128 _{,4}	83 _{,2}	211 _{,6}	92 _{,7}	84 _{,3}	177 _{,0}	221 _{,0}	167 _{,5}	388 _{,5}
1875	137 _{,8}	95 _{,9}	233 _{,7}	102 _{,4}	87 _{,9}	190 _{,3}	240 _{,2}	183 _{,8}	424 _{,0}
1876	139 _{,2}	78 _{,9}	218 _{,1}	97 _{,9}	95 _{,4}	193 _{,3}	237 _{,1}	174 _{,3}	411 _{,4}
1877	140 _{,3}	98 _{,2}	238 _{,5}	105 _{,9}	104 _{,0}	209 _{,9}	246 _{,2}	202 _{,2}	448 _{,4}
1878	133 _{,5}	104 _{,2}	237 _{,7}	112 _{,5}	97 _{,3}	209 _{,8}	246 _{,0}	201 _{,5}	447 _{,5}
1879	144 _{,9}	108 _{,2}	253 _{,1}	116 _{,6}	95 _{,4}	212 _{,0}	261 _{,5}	203 _{,6}	465 _{,1}
1880	135 _{,0}	111 _{,9}	246 _{,9}	117 _{,2}	95 _{,0}	212 _{,2}	252 _{,2}	207 _{,0}	459 _{,2}
Durchschnitt 1871—80	141 _{,2}	93 _{,9}	235 _{,1}	104 _{,6}	96 _{,5}	201 _{,1}	245 _{,8}	190 _{,4}	436 _{,2}
1881	157 _{,2}	125 _{,9}	283 _{,1}	134 _{,3}	105 _{,8}	240 _{,1}	291 _{,5}	231 _{,8}	523 _{,2}

⁴⁸ Die Grundlagen dieser (vielleicht pessimistischen) Schätzung sind folgende. Die Uferentwicklung beträgt (vor Vollendung des Petroleum-Bassins):

im neuen Hafen 2149 Meter
 „ alten Hafen 2530 „
 „ Canal grande 540 „

also an nutzbarem Raume eine Länge von zusammen 5219 Meter.

Davon sind mit Rücksicht auf die Tiefenverhältnisse verwendbar;

für grosse Seeschiffe 3049 Meter
 „ kleine Schiffe 2170 „

Ein grosses mit Breitseite am Ufer liegendes Schiff braucht durchschnittlich 100 Meter Raum, so dass gleichzeitig 30 solcher Schiffe operiren können, von welchen bei genügenden Arbeitskräften per Tag 200 Tonnen ein- oder ausgeladen werden. Daraus ergibt sich für die überseeische Schifffahrt an den Landeplätzen (Quais, Moli etc.) eigentlich nur eine Leistung von 6000 Tonnen per Tag oder höchstens 2 Millionen Tonnen jährlich. Dieselbe wird thatsächlich dadurch erhöht, dass ausserdem viele Schiffe operiren können, welche an den Pfahlwerken sich vertäuen und sich der Lichter bedienen; dabei aber treten wieder Mehrkosten ein. Was die kleinen Fahrzeuge betrifft, so können durchschnittlich 90 gleichzeitig an den Landeplätzen sich vertäuen, man pflegt aber deren tägliche Leistung in der Regel nicht über 10 Tonnen zu bringen, da sie nur Handarbeit und auch diese meist nur soweit verwenden, als ihre Bemannung hinreicht. Für diese wäre also die Leistung der Hafenanlagen mit rund 900 bis 1000 Tonnen per Tag oder jährlich mit 350,000 Tonnen zu veranschlagen. Unter beiläufiger Veranschlagung der an Pfahlwerken vertäuten mit Lichtern die Operationen vollziehenden Schiffe auf die Zahl von circa 115 und eine Leistung von ebenfalls 900 Tonnen per Tag gelangt man zu der Totalsumme von circa 3 Mill. Tonnen für die bei der jetzigen mangelhaften Organisation mögliche Waarenbewegung im Seeverkehr von Triest.

49 Die ziffermässige Calculation dieser Umstände ist jedem Exporteur oder Importeur leider sehr bekannt; genug an der Einen Thatsache, dass für die Beförderung der Waaren von Bord des Schiffes zur Eisenbahn und umgekehrt regelmässig nicht weniger als 17 Kreuzer und selbst beim combinirten indischen Tarife volle 16 Kreuzer per metrischen Centner gezahlt werden. Setzt man diesen enormen Localspesen entgegen, dass die Spedition zwischen Schiff und Bahn bei Benützung des neuen Hafens nur 6 bis 7 Kreuzer per metrischen Centner kostet, so ergibt sich, dass durch die Vernachlässigung der neuen kostspieligen Hafenanlagen unter gleichzeitiger Bevorzugung der alten Moli und Quais die Frachtkosten via Triest um circa 10 Kreuzer per metrischen Centner überflüssiger Weise erhöht werden. Da Triest im Jahre 1880 mittelst Eisenbahn 5 958 691 metr. Centner importirt und 2 982 718 metr. Centner exportirt, also im Ganzen 8 941 409 auf diesem Wege befördert hat, wovon nur eine bescheidene Quote direkt im neuen Hafen verladen wurde, lässt sich jene Vergeudung schon jetzt auf mindestens 600,000 fl. jährlich veranschlagen.

50 Die technischen Details von Hamburg und den übrigen deutschen Häfen siehe in den o. a. Notizen über Seeverwaltung, besonders S. 81. Die dortigen Krahe sind regelmässig mit einer Tragfähigkeit von 15 bis 25 m. Ctr. und einer Anzahl von 18 bis 25 Lastenhuben per Stunde construiert.

51 „Eine Sackbahn“, so heisst es ganz richtig in der letzten Denkschrift der Triester Handelskammer (Septbr. 1881) „verknüpft Triest mit dem Reiche und mit der ganzen übrigen Welt; eine Sackbahn, die nur selten einen Reisenden in unsere Stadt führt, weil sie eben keinen Theil einer durchlaufenden Strecke bildet; eine Sackbahn, die eben nur das herführt, was für unsere Schiffe bestimmt ist und das wegführt, was von diesen gebracht wird. Einen Verkehr wie anderwärts, ein Kommen, Passiren und Gehen gibt es bei uns nicht, denn alles ist hier am Ziele oder Anfange seiner Reise und sucht nur so rasch als möglich den geschäftlichen Zweck zu erfüllen.“ (A. a. O. S. 139.)

52 An die bereits im Jahr 1839 resp. 1841 eröffneten Linien der Nordbahn Wien-Brünn und Olmütz schloss sich im Jahr 1845 die Linie Olmütz-Prag und im Jahr 1849 Brünn-B. Trubau der „nördlichen Staatsbahn“ an und seit 6. April 1851 steht auch die Strecke Prag-Bodenbach im Betriebe, welche den direkten Weg von Hamburg in die industriellsten und consumtionsfähigsten Länder der Monarchie resp. nach Wien bahnte. Andererseits aber wurde das in die Theilstrecken der Südbahn fehlende Glied der Gebirgsbahn über den Semmering (Gloggnitz-Mürzzuschlag) erst im Jahr 1854 fertig, der Weg zur Adria aber erst durch die am 27. Juli 1857 erfolgte Inbetriebsetzung des letzten Stückes der Karstbahn (Adelsberg-Triest) eingefügt.

53 Nähere Nachweise bei C. Büchelen: Oesterreich-Ungarns Stellung zum Welthandel. 1879. Dann in der o. a. Denkschrift S. 131 ff. Auch Luzzati hat kürzlich in einer mir nur auszugsweise bekannten Abhandlung das gleiche Urtheil vom Standpunkte Italiens ausgesprochen. Wenn, wie er sich äussert, der „Arlberg-Tunnel die wirthschaftliche Revanche Oesterreichs an Italien sein wird, weil sich durch denselben die grosse Eisenbahn-Riesenschlange winden wird, welche die anderen Haupt-Concurrenzlinien des westeuropäischen Verkehrs nach der Levante erdrücken wird,“ so ist selbstverständlich Triest ebenso bedroht, wie Venedig und Genua.

54 Es ist Sache eines Studiums für sich, die sämtlichen Einflüsse auf Grund der tarifmässigen oder factischen Kilometerdistanzen zu prüfen. Da für den Zweck unserer Schrift das Wichtigste in der untenfolgenden kartographischen Darstellung (von C. Büchelen) gegeben ist, dürfen wir uns begnügen, nur einige drastische Zahlen aus der letzten Denkschrift der Triester Handelskammer zu entnehmen und übrigens auf diese Quelle zu verweisen, welche das reichhaltigste Materiale bietet. Die im Texte besprochenen Eisenbahnen üben folgende namhafte Einflüsse aus:

Es betragen die Distanzen in Kilometer:

n a c h :	ab Triest				ab Venedig	ab Genua	
	via Südbahn	via Rudolfsb.	via Pontebba	eventuell Arlberg	via Peri	eventuell Arlberg	via Gotthard
Lindau	1155	964	903	698	854	585	540
Zürich	1261	1070	1009	804	960	578**	434
Basel	1344	1153	1092	887	1045	686**	542
Mannheim	1306	1115	1054	—	1005	932**	788
Ulm	1081	890	829	—	780	763	718
Frankfurt	1342	1151	1090	—	1041	1033**	899
Eger	1217	1026	965	—	1011*	—	1019
Prag	1054	945	884	—	938*	—	1220
Leipzig	1407	1216	1155	—	1111	—	1209
Hamburg	1776	1585	1524	—	1442	—	1578

Man sieht aus diesen, die wichtigsten Punkte betreffenden Beispielen, dass Triest stets gegenüber Venedig und Genua verliert, Genua aber der virtuellen Distanz nach (also ohne Rücksicht auf Tarifsätze) für die Schweiz und Süddeutschland eine grosse Abkürzung des Weges gewonnen hat. Noch viel eingehendere Nachweise enthält eine gegenwärtig in Triest ausgestellte Karte von C. Büchelen, welche unter dem Titel: „Das Verkehrsgebiet von Triest, sowie von Genua, Venedig und Fiume, im Vergleiche mit seinen Umgestaltungen durch die Predil- und Tauern-Linie“ in zwei grossen Tabellen den ziffermässigen Nachweis der durch die einzelnen in Frage stehenden Triester Bahnverbindungen zu erzielenden Distanzkürzungen etc. liefert. Die weiter unten gegebenen Auszüge und die hier angehängten Karten sind diesem Tableau Büchelen's entnommen.

⁵⁵ Da an den Tarifen fortwährende Aenderungen vorgenommen werden, würde es nicht zweckmässig sein, in das Detail der Kritik einzugehen, welches im grössten Umfange in der Denkschrift der Triester Handelskammer vom September 1881 zu finden ist.

⁵⁶ „Deutschland, Triest und die neuen Differentialzölle Oesterreich-Ungarns“ (Deutsche Industrie-Ztg. 1881. No. 21—23).

⁵⁷ J. Pizzala, Hilfe für Triest. Wien 1882 S. 6. Die österreichisch-ungarische Monarchie bezog im Jahrfünft 1876—80 von Artikeln zweifellos überseeischen Ursprunges nämlich: Kaffee, Thee, Gewürze, Tabakblätter, Reis, Petroleum, Farbhölzer, Indigo, Kautschuk, Baumwolle, Wolle und Jute zusammen 12,7 Mill. metr. Ctr. und davon gingen 8,5 Mill. m. Ctr. über die deutschen Häfen und nur 4,2 Mill. m. Ctr. über die österreichisch-ungarischen Seehäfen, Jährlich ergibt dies für die deutschen Häfen und Bahnen 1,7 Mill. m. Ctr. Frachten, welche wir in die österreichisch-ungarischen Häfen leiten könnten.

⁵⁸ Nach einer officiellen Zusammenstellung der italienischen Regierung gelten folgende Systeme von Subventionen:

1. England subventionirt die Linien:

	Lire italiane
Dover Calais	200 000
Indo-Chinesischer Dienst	9 000 000
Westindien	2 437 000
Cap nach Aden und Zanzibar	750 000
Alexandrien Cypem	225 000
Point de Galles, Melbourne, Sydney	2 125 000
Zusammen	14 735 000

Für die Linien Southampton-Buenos Ayres, Panama-Valparaiso, Brasilien-Stiller Ocean, Liverpool-Antillen, Westafrikanische Küste und Kap der guten

* via Pontebba.
** via Gotthard.

Hoffnung wird zwar keine fixe Subvention aber eine Entschädigung nach Massgabe des Gewichtes der beförderten Briefe gewährt. Die englische Regierung zahlt überdies Prämien auf die Subvention denjenigen Schifffahrts-Gesellschaften, welche die Reisen in kürzerer als der contractlich festgesetzten Zeit zurücklegen.

2. Frankreich subventionirt den Dienst

nach:	Lire italiane
Corsica	375 000
Mittelmeer-Brasilien La Plata	4 382 263
La Manche	100 000
Antillen und New-York	9 958 606
Indien-China	8 573 024
Algier und Tunis	580 000
Zusammen	<u>23 968 983</u>

(Von dem System der Prämien sprechen wir unten.)

3. In Italien subventionirt der Staat die zwei eigenen (jetzt fusionirten) Gesellschaften, (ähnlich wie Oesterreich-Ungarn), welchen die Verpflichtung auferlegt ist, gewisse Reisen auszuführen, und er subventionirt überdies einen Postdienst, der durch eine ausländische Gesellschaft besorgt wird (Venedig-Ancona-Brindisi-Alexandrien, besorgt von der englischen P. and O. Cy.) Die Eine der subventionirten Gesellschaften: „Società Rubattino“ besorgt den Postdienst mit Sardinien, Tunis, Aegypten und Ostindien und erhält dafür jährlich 4 052 328 Lire. Die Andere: „Società Florio“ hat die Concession für Sicilien und die Levante und erhält 4 154 520 Lire jährliche Subvention. Ausserdem besorgen die „Società Lavarello e Piaggio“ einen unentgeltlichen Dienst zwischen Genua und Südamerika, und die beiden Gesellschaften „Procida-Ischia“ und „Puglia“ die locale und Cabotage-Schifffahrt.

4. Im Deutschen Reich werden subventionirt: die Linien Hamburg-Tampico, Kiel-Korsøer, Lübeck-Malmö, Rostock-Nykjöping und Stralsund-Malmö (jährlich 322 500 lire ital.) Ausserdem wird für den Postdienst Bremen-Hamburg nach Amerika zwar keine fixe Subvention, aber eine Vergütung nach Massgabe der beförderten Correspondenzen und Paquete geleistet.

5. Holland subventionirt die Linien Amsterdam-Batavia und Vlissingen-Queenborough mit jährlich 447 013 Lire ital. und bezahlt überdies Postdiensttaxen.

Vgl. Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile. 1880 bis 1882. Roma 1882. (Vol. IV. p. 546—553).

⁵⁹ Die parlamentarische Commissione d'Inchiesta per la marina mercantile hat vom 24. Juni bis 15. Oct. 1881 alle italienischen Häfen, Landplätze, Schiffswerften, Lagerhäuser, Werkstätten u. s. w. vom Norden bis tief in den Süden hinab, von Venedig, Genua und Neapel bis Catania und Cagliari persönlich besucht und an Ort und Stelle die Betheiligten und Sachverständigen mittelst eines Questionnaires von 52 Fragepunkten einvernommen. Das so gewonnene Material von 275 mündlichen Depositionen, 460 schriftlichen Gutachten und Denkschriften, dann Berichten italienischer Consulate und officiellen Begehren, welche die Regierung direkt sammelte, wurde von der Kommission bis 28. Febr. 1882 in gemeinsamen Sitzungen geprüft und gesichtet und liegt jetzt in vier mächtigen Quartbänden im Drucke vor. Diese Inchiesta bildet ein würdiges Seitenstück zu der im Jahr 1860 gepflogenen englischen Enquête (Report from the Select Committee on Merchant Shipping, London 7. August 1860) und zu der im Jahr 1870 eingeleiteten ersten, sowie der zweiten im Jahr 1873 begonnenen französischen Enquête (Commission chargée d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande, Paris 1874), welche im Jahr 1878 durch eine ebenfalls eingehende Untersuchung einer spanischen Marine-Enquête-Kommission nachgeahmt wurde. Man sieht aus diesen Vorgängen, mit welchem Eifer und in welchem Umfange die Rivalen Oesterreichs im Mittelmeerbecken diese Dinge behandeln!

⁶⁰ Das mehrerwähnte französische Gesetz vom 29. Januar 1881 mit den Ausführungs-Decreten vom 17. August 1881 und 19. April 1882 (Bulletin du Ministère des Travaux publics, 1881 p. 8—10 und Bulletin du Ministère des Finances 1881 p. und 1882 p. 389) bestimmt zweierlei Prämien; solche, welche den Schiffbau auf französischen Werften durch bedeutende Beiträge (bis zu 60 Frs. per Brutto Raum Tonne) unterstützen und solche, welche die Schifffahrt begünstigen. Die Ersteren gehören in ein anderes Kapitel; in Betreff der Zweiten lauten Art. 9 und 10 des Gesetzes wörtlich:

Art. IX.: „Aus dem Titel der Vergütung jener Lasten, welche der Handelsmarine durch die Recrutirung und den Dienst der Kriegsmarine auferlegt werden, wird auf die Dauer von zehn Jahren nach Kundmachung des gegenwärtigen Gesetzes den französischen Segel- und Dampfschiffen eine Schifffahrtprämie gewährt. Diese Prämie findet ausschliesslich auf die lange Seeschifffahrt (navigation au long cours) Anwendung.“

Dieselbe wird für die Netto Raum-Tonne und je 1000 zurückgelegte Meilen auf 1 Fr. 50 Cent. bei den aus der Werfte kommenden in Frankreich gebauten Schiffen festgesetzt und nimmt jährlich ab um: 0 Fr. 075 bei den hölzernen und theils aus Holz theils aus Eisen erbauten Schiffen, und um 0 Fr. 05 bei eisernen Schiffen.“

„Die Prämie reducirt sich auf die Hälfte der oben bestimmten Höhe für die im Ausland gebauten Schiffe. Für die vor der Kundmachung des gegenwärtigen Gesetzes in Frankreich registrirten fremden Schiffe (navires français) gilt die gleiche Prämie wie für die in Frankreich gebauten Schiffe.“

„Die Prämie wird um 15% erhöht für diejenigen Dampfschiffe, die nach vorheriger Genehmigung des Planes durch das Marindepartement construirt worden sind.“

„Die Anzahl der durchlaufenen Meilen wird nach der Entfernung zwischen dem Punkte der Abreise und jenem der Ankunft bestimmt und nach der directen Seelinie gemessen.“

„Im Kriegsfall können die Handelsschiffe vom Staate requirirt werden.“

„Von dem Anspruche auf eine Prämie sind die Schiffe des grossen und kleinen Fischfanges, jene, welche auf subventionirten Linien laufen und diejenigen der Vergnügungsschifffahrt ausgeschlossen.“

Art. X.: „Jeder Schiffskapitän, welcher die im vorigen Artikel bestimmte Prämie erhält, ist verpflichtet, unentgeltlich die Poststücke zu befördern, welche ihm von der Postverwaltung anvertraut werden, oder welche er an dieselbe gemäss der Vorschriften des Arrêté des consuls vom 19 germinal an X. abzugeben hat. Sollte ein Beamter der Postverwaltung zur Begleitung der Briefschaften mitgegeben werden, so ist er ebenfalls unentgeltlich zu befördern.“

⁶¹ Wir lassen es an diesen wenigen Worten eines, in den späteren Ausführungen noch viel weiter gehenden Artikels der halbofficiellen „Adria“ (8. Dec. 1881) genügen, weil wir nicht aufreizen, sondern helfen möchten, und von den wärmsten Gesinnungen für Triest geleitet sind.

⁶² Ebenfalls in einem, bekanntlich der Regierung sehr nahestehenden Journal, dem „Wiener Fremdenblatt“ vom 28. November 1881. Vgl. den zustimmenden und commentirenden Artikel der „Triester Zeitung“ vom 30. Nov. 1881, No. 272.

⁶³ Vgl. die in Note 24 angeführte Literatur aus der Zeit, in welcher noch eine lebhaft Polemik über diese Frage bestand.

⁶⁴ G. Tuch, Sonderstellung und Zollanschluss Hamburgs in: Schmoller's Jahrbuch, 1882. I. bes. S. 215 ff. und H. A. Bueck, Hamburgs Zollanschluss und Freihafenstellung in den: Annalen des Deutschen Reiches, 1881, S. 314 ff.

65 „Nach den getroffenen Vereinbarungen wird das ganze Hamburgische Staatsgebiet, mit Ausnahme eines dauernd ausserhalb der Zollgrenze zu belassenden kleinen Freihafengebiets, innerhalb dessen Handel und Exportindustrie auch ferner ohne jede Zollkontrolle betrieben werden dürfen, in das Zollgebiet einverleibt werden, die Zoll- und Steuerverwaltung im Hamburgischen Staatsgebiete mit geringen Ausnahmen den Hamburgischen Staatsbehörden zustehen und darauf Bedacht genommen werden, die geltenden zollgesetzlichen Bestimmungen den Bedürfnissen des Hamburger Handels thunlichst anzupassen. Ausserdem sollen den in dem anstossenden Gebiete verbleibenden Exportindustrien während eines längeren Zeitraums besondere Steuerbegünstigungen zu Theil werden. Zu den Kosten, welche der Zollabschluss des künftigen Freihafengebietes und die Herstellung der erforderlichen Neuanlagen verursachen werden, ist, ausser der Ueberlassung des Ertrages der zu erhebenden Nachsteuer, eine Subvention aus Reichsmitteln in Höhe der Hälfte der Kosten, jedoch bis zum Maximalbetrage von 40 Millionen Mark in Aussicht genommen und zur Ausführung der Bauten eine Frist bis zum 1. October 1888 gelassen worden, nach deren Ablauf der Bundesrath mit der Ausführung des Zollanschlusses vorgehen würde.“ (Auszug aus dem Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Bundesrath vom 18. Juni 1881). Durch das Gesetz v. 16. Februar 1882 wird der Reichskanzler ermächtigt, der freien und Hansestadt Hamburg zu den Kosten der Bauten, Anlagen, Einrichtungen und Expropriationen, welche durch den Zollanschluss und die damit verbundenen Umgestaltungen der bestehenden Handels- und Verkehrsanlagen veranlasst werden, den oben erwähnten Beitrag zu leisten. (R.-G.-Bl. No. 7, Z. 1463)



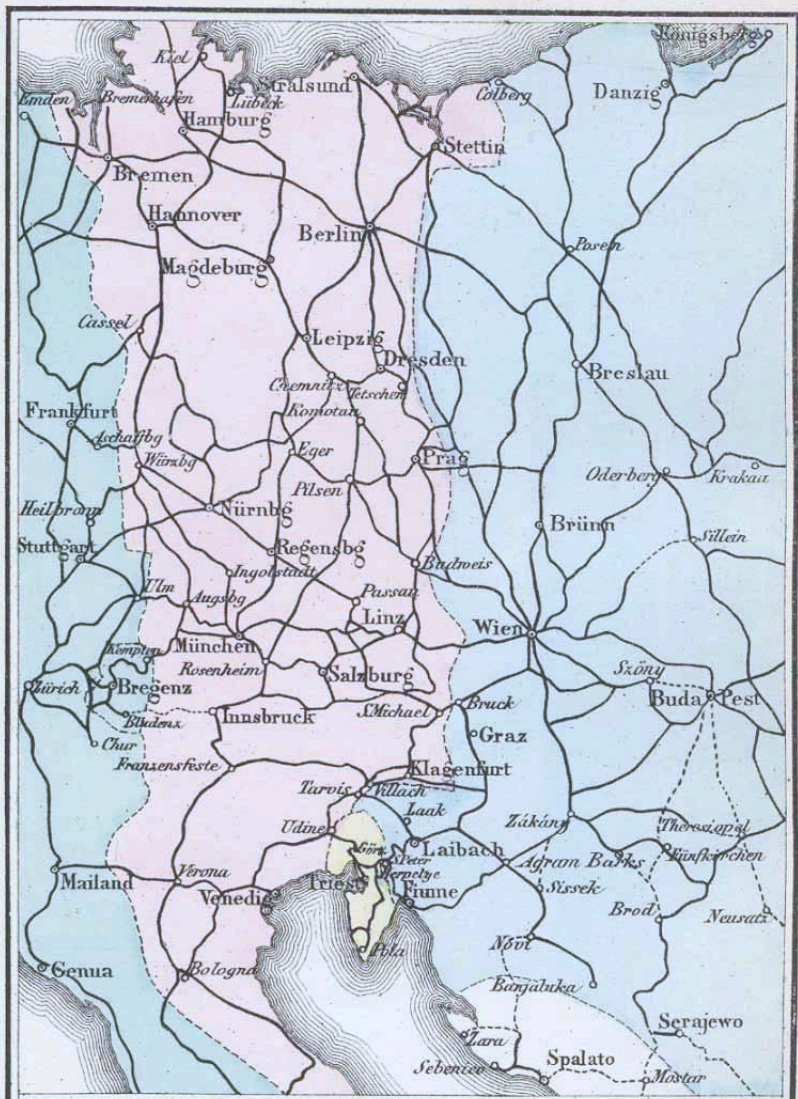
Die gegenwärtigen Verkehrsgebiete
von
Triest, Fiume, Venedig & Genua

u. deren Umgestaltung durch neue Eisenbahnlinsen.

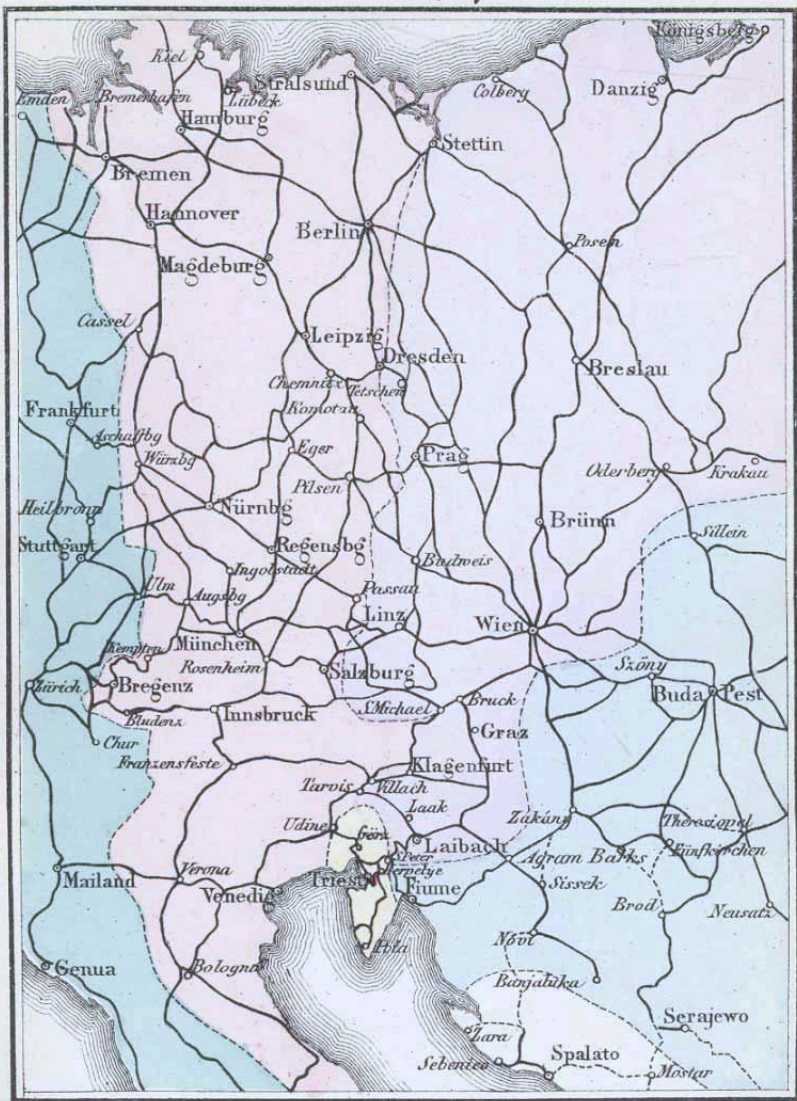
Zeichen - Erklärungen.

- | | |
|---|-----------------------------------|
|  | Verkehrsgebiet von Triest. |
|  | „ „ Fiume. |
|  | „ gemeinsam für Triest.
Fiume. |
|  | „ von Venedig. |
|  | „ „ Genua. |
|  | „ der dalmatischen Häfen. |

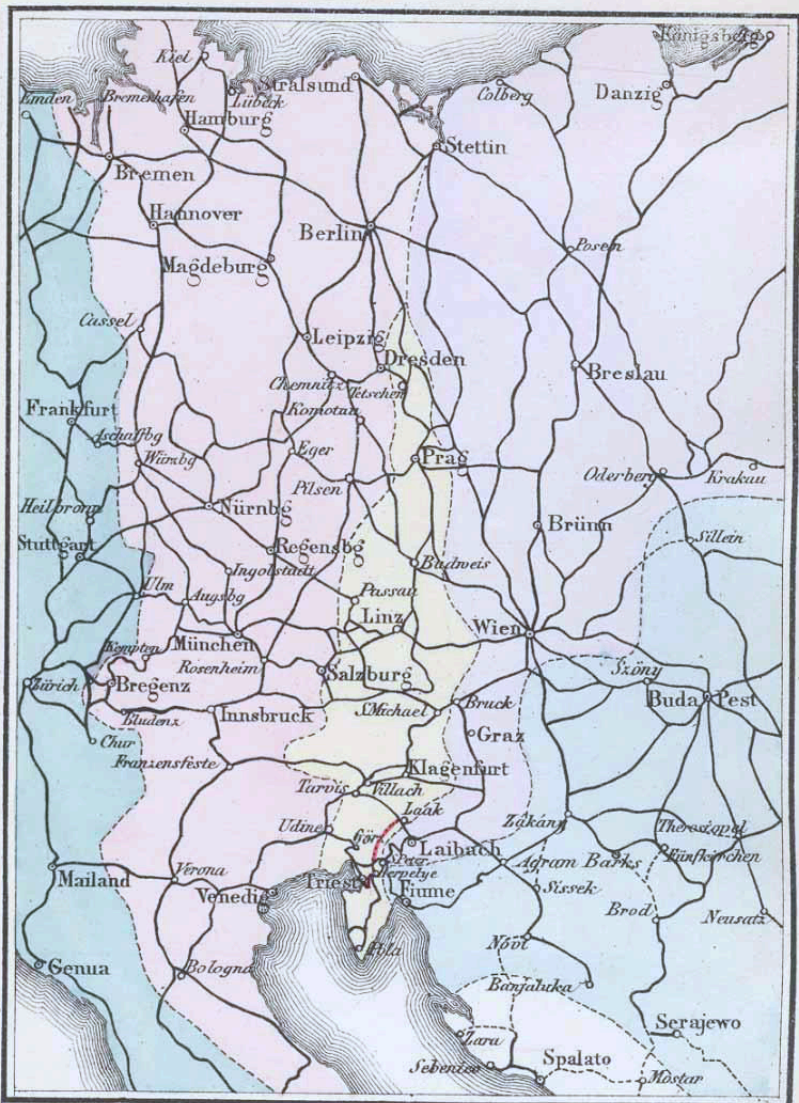
Die Verkehrsgebiete in der Gegenwart.



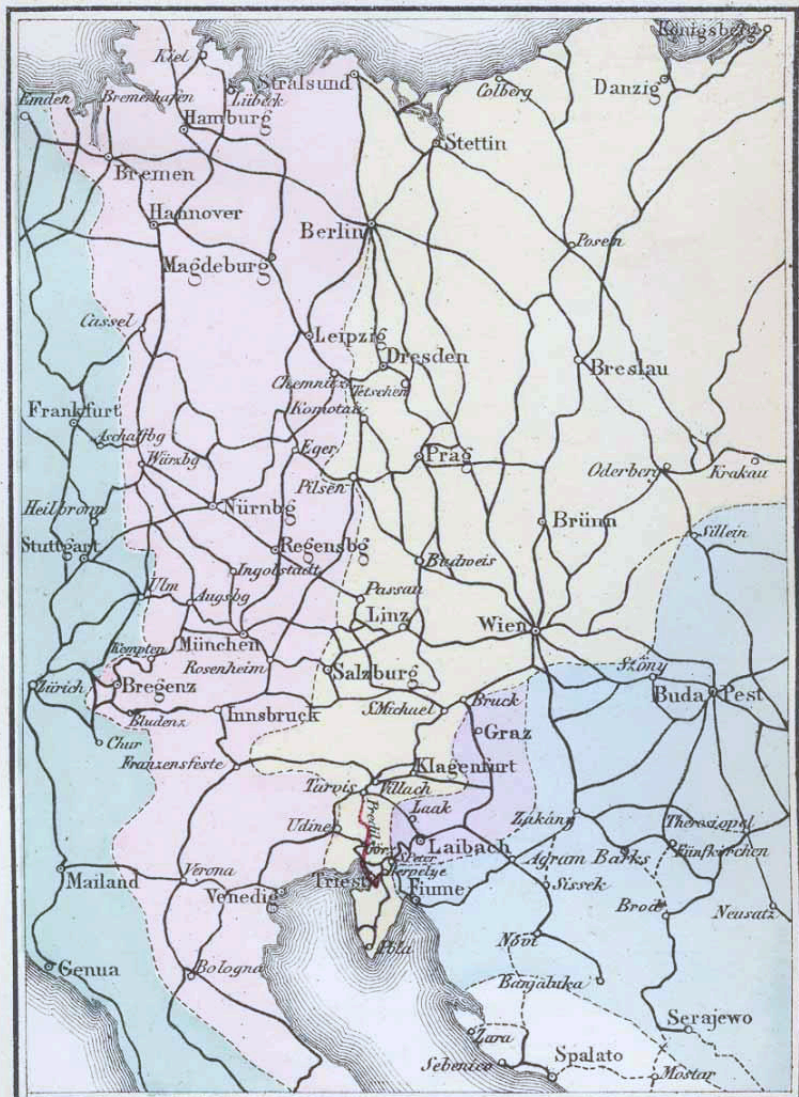
Aenderung der Verkehrsgebiete durch die Linie: Triest-Herpelye.



Aenderung der Verkehrsgebiete durch die Linie:
Laak - Triest. .



Erweiterung des Verkehrsgebietes von Triest durch die Predillinie.



Grösste Ausdehnung des Verkehrsgebietes von Triest durch die Predil & Tauernlinie.



Alle Rechte vorbehalten.

Die Handelsmarine der wichtigsten Staaten 1840-1880.

Zu Seite 28.

