

Detig, Alfred

Article — Digitized Version

Triest: Das Ende einer Konstruktion

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Detig, Alfred (1949) : Triest: Das Ende einer Konstruktion, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 2, pp. 43-45

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130880>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

einer Angestelltenfamilie 2103 Kalorien, bei Pensionsempfängern 1823 Kalorien und damit im Durchschnitt 2051 Kalorien. Die Ergänzung durch Mahlzeiten in Kantinen und Restaurants, die statistisch nicht erfaßt werden können, fallen dabei nicht ins Gewicht, da sie nur dem in Arbeit stehenden Familienerhalter zugute kommt.

Nachdem man bereits bald nach Abschluß des ersten Planjahres davon gesprochen hatte, daß man 85% des Friedenslebensstandards erreicht habe, versicherte nun der stellvertretende Ministerpräsident Rákosi, daß der Friedensstandard jetzt um 10—15% überschritten sei, damit habe man also die Resultate des Dreijahresplanes vorweggenommen. Nähere Angaben werden jedoch hierüber nicht gemacht. Obwohl diese Behauptung ständig wiederkehrt, stößt sie auf manchen Zweifel. Es illustriert die Situation ganz gut, wenn das oppositionelle „Haladás“ am 9. 12. 1948 ironisch schreibt, daß die Arbeiter nunmehr gezwungen wären, neue Konfektionskleider zu kaufen, während ihnen früher billige „von Herrschaften abgelegte“ zur Verfügung gestanden hätten. Beide gibt es aber heute nicht mehr. In der letzten Zeit versucht man daher, Bestände aus den Budapester Pfandhäusern in den Provinzindustriorten zum Verkauf zu bringen. Die Regierung bemüht sich allerdings, durch Produktionsverbilligung und Herstellung von Standardtypen (Schuhe, Kleider, aber auch bei Menues) eine Verbilligung zu erreichen. Trotzdem wird über die Preise weiter geklagt, da keine Friedensqualität vorliegt.

Seit der Stabilisierung hat sich der Nominallohn bei den Arbeitern um 138%, bei den Angestellten um 77—91% erhöht. Wenn man nun behauptet, daß sich in diesem Zeitraum der Reallohn verdoppelt habe, andererseits aber die Konsumgüterindustrie das Plänziel nicht erreicht habe, so kann die Berechnung des Reallohnes nur in der Weise erfolgt sein, daß die zusätzlichen sozialen Leistungen des Staates auf den Reallohn aufgeschlagen worden sind. Diese Leistungen belasten zwar zweifellos den Staat und überhöhen übrigens auch die Produktionskosten für den Export, können aber vom Lohnempfänger nicht als zusätzlicher Reallohn gewertet werden. Nach einer Berechnung des Generalsekretärs des obersten Wirtschaftsrates, Minister Vas, betragen die zusätzlichen sozialen Aufwendungen in den staatlichen Betrieben

für bezahlten Urlaub und bezahlte Mittagszeit (!) durchschnittlich 238 ft im Monat, was den Nominallohn um 38,3% erhöht.

PRODUKTIVITÄT UND PRODUKTION

Die Produktionskosten werden durch das Nachhinken der Produktivität der Arbeitsleistung hinter der Produktionssteigerung erhöht. Während des ersten Planjahres soll sich die Produktivität der Arbeitsleistung um 25% erhöht haben, wovon 13% auf die Zeit des 4/monatigen Arbeitswettbewerbs entfallen. Durch Schwindelmanöver der Arbeiterschaft im Zusammenspiel mit den Betriebsführungen haben sich aber während des Arbeitswettbewerbes die Lohnkosten um etwa 20% erhöht. Aber auch diese Produktivitätssteigerung bleibt noch immer um 8—10% hinter der Produktionssteigerung zurück. Man kann also etwa mit 90% der Friedensproduktivität rechnen. Die Anomalie erklärt sich durch eine unverhältnismäßige Erhöhung der Arbeiterzahl, insbesondere aber durch die ständig ansteigende Bürokratie. Eine echte Reallohnsteigerung hätte zu einem Kaufkraftüberhang führen müssen, dem kein genügendes Güterangebot gegenüberstehen konnte. Aus diesem Grunde macht man sich jetzt an eine Neuauflistung der Produktivitätsnormen, die eine Produktionssteigerung ohne weitere Steigerung der Lohnkosten erreichen soll.

Ein neuer, erst kürzlich veröffentlichter Lebenshaltungsindex bestätigt die Annahme, daß die Senkung der Lebenshaltungskosten während des vergangenen Jahres nicht überschätzt werden darf. Der offizielle Index weist für die zweite Märzhälfte in Budapest einen Stand von 112,6 gegenüber 130 im gleichen Zeitpunkt des Vorjahres auf. Die Lebensmittelkosten haben sich danach um 24% gesenkt, während die Preise für Textilien und Haushaltsartikel hinter der durchschnittlichen Senkung zurückblieben. Heizungs- und Mietkosten haben sich erhöht. Nach diesen Angaben dürfte sich der Lohn des Arbeiters tatsächlich etwas über das Friedensniveau gehoben haben, während die Gehälter für Angestellte und Beamte noch weit unter dem Friedensstand liegen. Vergleiche sind aber insofern sehr schwer durchzuführen, weil die Abzüge für Steuern und soziale Lasten, die als Gewerkschaftsbeitrag vom Lohn abgezogen werden, nicht bekannt sind, und weiterhin noch freie Preise für weißes Mehl und Zucker fortbestehen.

Triest — das Ende einer Konstruktion

Dr. Alfred Detig, München

Das „Freie Territorium Triest“ ist zweifellos das merkwürdigste staatliche Gebilde der Nachkriegszeit, dessen wirtschaftliche Lebensmöglichkeiten vom Tage seiner Konstituierung am 15. September 1947 an von den meisten Experten lebhaft bestritten wurden. Ausschlaggebend für diese überstürzte, mit vielen Makeln einer allzuwenig überlegten Improvisation behafteten Gründung war das Be-

streben der Amerikaner und Engländer, die Zufuhren zur See für ihre Besetzungszonen in Österreich sicherzustellen und den Ansprüchen Jugoslawiens auf Stadt und Hafen Triest einen Riegel vorzuschieben. Die Schaffung des Territoriums beendete zwar im wesentlichen eine Zeit drohenden wirtschaftlichen Chaos, eines Kampfes aller gegen alle, bei dem die ungezügelt politischen und nationalen Leiden-

schaften oft genug durch Attentate, automatische Waffen, Handgranaten und Bomben zum Ausbruch kamen, aber von einer wirklichen Konsolidierung der Verhältnisse kann auch heute nicht die Rede sein. Das „Freie Territorium Triest“ besitzt auch nicht den Anschein einer staatlichen und wirtschaftlichen Selbständigkeit. Achtzehn Kandidaten, die im Laufe der Jahre für den Posten eines Gouverneurs von Triest vorgeschlagen worden waren, wurden jeweils von dem anderen Partner abgelehnt. Die Situation kennzeichnet wohl am besten der offizielle Vorschlag der USA, Englands und Frankreichs vom 18. April vorigen Jahres, Triest wieder Italien einzuverleiben, zu dem es seit Beendigung der österreichischen Herrschaft im Jahre 1918 gehört hat.

DIE POLITISCHE GESTALT

Man hat häufig das „Freie Territorium Triest“ als den „südlichsten Eckpfeiler der westlichen Welt am Eisernen Vorhang“ bezeichnet, der von der Ostsee bis zur Adria reicht. Diese Auffassung ist insofern unzutreffend, als dieser Vorhang mitten durch das Territorium hindurchgeht und dessen südlicher Teil praktisch Jugoslawien einverleibt wurde. Das „Freie Territorium Triest“ schwingt sich nämlich in Form einer nach Westen offenen Sichel um den Triester Golf und hat etwa die Gestalt des zunehmenden Mondes nach dem ersten Viertel. In der Nord-Süd-Richtung weist es einen Durchmesser von 50 km auf, während die Breitenausdehnung zwischen 7 und 22 km schwankt. Die nördliche Zone, die Zone A, mit Stadt und Hafen Triest ist von den Amerikanern und Engländern gemeinsam besetzt, während die südliche Zone, die Zone B, einer jugoslawischen Besatzung überlassen wurde. Die Zonengrenze stellt nun weitgehend auch eine wirtschaftliche Scheidewand dar, vor allem, seit in der Zone B die Jugo-Lira eingeführt wurde.

Von der Stadt Triest liegt die Zonengrenze nur knapp 3 km südwärts entfernt, und der jugoslawische Militärgouverneur Oberst Mirko Lenac hat sein Hauptquartier in dem Küstenstädtchen Capodistria aufgeschlagen, von wo aus er seine Zone nach dem Muster der deutschen Ostzone konsequent bolschewisiert. Selbst alter jugoslawischer Partisanenführer des letzten Krieges und besonderer Vertrauensmann Titos, benutzte er die Bodenreform hauptsächlich dazu, alte Partisanen aus Jugoslawien an der konfiszierten Landmasse zu beteiligen, und es fehlt auch nicht an Experimenten mit landwirtschaftlichen Konsumgenossenschaften und industriellen Verstaatlichungen. Die italienische Bevölkerung, die etwa zwei Drittel der rund 300 000 Einwohner des gesamten Territoriums ausmacht und die hauptsächlich als Träger des wirtschaftlichen Lebens die Städte bewohnt, wird in der jugoslawischen Zone B in ungewöhnlicher Weise benachteiligt und tunlichst durch Slawen, vorwiegend Slowenen und Kroaten, aus ihren industriellen Positionen verdrängt. Das Triester Territorium hat mit seinen knapp 300 Quadratmeilen Größe ungefähr den Flächeninhalt Groß-Berlins. Das Drittel, das auf die Zone A entfällt, ist durch Stadt und Hafen Triest wirtschaftlich ausschlaggebend.

DIE WIRTSCHAFTLICHEN NÖTE

Als vor 20 Monaten das Territorium geschaffen wurde, lagen die Werften still, hatten Schiffsverkehr sowie die an sich wenig bedeutende industrielle Produktion den tiefsten Stand erreicht. Von normal 90 000 Beschäftigten war zeitweise jeder Dritte arbeitslos. Seitdem lassen vorwiegend die USA ihrem Schützling an der Adria eine ganz außergewöhnliche wirtschaftliche Förderung angedeihen, und seit im Vorjahr die Westalliierten die Rückgabe Triests an Italien verlangt haben, schaltet sich auch dieses Land lebhaft in die Hilfsaktionen für das notleidende Triest ein. Eifrig wird von italienischer Seite versichert, daß Triest bei einer Rückkehr zu Italien keineswegs mehr die Rolle des Aschenbrödels unter den Adria-Häfen mehr beschieden sein werde, unter der es von 1918 bis 1945 so sehr gelitten hat. Gerade unter den Italienern der Stadt hat diese Benachteiligung bis heute so lebhaft Erinnerungen an die Blütezeiten unter den Habsburgern wachzuhalten vermocht. Man hat nicht vergessen, daß der Umschlag des Hafens Triest erst im Jahre 1938, also nach 20 Jahren der Zugehörigkeit zu Italien, die Ziffern des Jahres 1913 erreichte. Berücksichtigt man die allgemeine Zunahme des Welt Handels während dieses Zeitraumes, so fällt das Ergebnis einer fast zwanzigjährigen, bitter empfundenen Vernachlässigung besonders ins Gewicht. Der Umschlag der Jahre 1913 und 1938 umfaßte eine Gütermenge von 3,42 Mill. t. Im Jahre 1947 wurden von 700 Schiffen nur 1,82 Mill. t umgeschlagen.

Seitdem ist durch ungeheure Hilfsaktionen der verschiedensten Art eine kontinuierliche Besserung der Wirtschaftslage des Territoriums eingetreten. Die USA haben zunächst einmal während des ersten Jahres des Marshall-Planes Waren im Werte von 20 Mill. \$ ohne Gegenleistung zur Verfügung gestellt. Man hat ausgerechnet, daß das im Verhältnis zur Einwohnerzahl über viermal soviel ausmacht, wie die Italien zugeordneten Güter. Außerdem löschen die USA die Lieferungen aus dem Marshall-Plan für Österreich fast ausschließlich in Triest, was sich vorwiegend auf Kosten von Bremen vollzieht, dessen Hafen auch die 50 000 t amerikanischer Kohle für Österreich entzogen wurden. Die nicht unbedeutenden Kriegsschäden an Hafen und Werften sind im wesentlichen aus Geldern der Militärverwaltung mit einem Kostenaufwand von beinahe 3 Mrd. Lire beseitigt worden, und die Hafeneinrichtungen erlauben wieder wie im letzten Vorkriegsjahr einen normalen Tagesumschlag von 10 000 t.

Die Schiffswerften sind mit Aufträgen gut eingedeckt, und es liegen allein vier große Passagierdampfer auf Kiel. Bei der größten Schiffahrtsgesellschaft, dem „Lloyd Triestino“, aber auch bei anderen Gesellschaften, ist italienisches Kapital vorherrschend.

Der „Lloyd Triestino“ besitzt heute wieder 22 Schiffe mit 155 000 BRT, nachdem er im Kriege von seinen 75 Schiffen mit einer Tonnage von über 600 000 BRT 71 verloren hatte. Vor wenigen Wochen hat sogar eine österreichisch - italienische Schiffahrtsgesell-

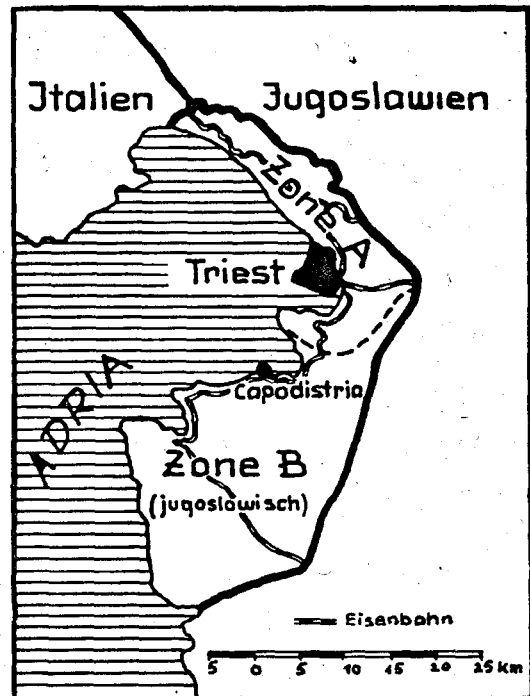
schaft „OESTRIG“ als erste einer Reihe von Neugründungen von ihrem Heimathafen Triest aus den Verkehr mit den Levantehäfen, vor allem mit Izmir (Smyrna) erstmalig aufnehmen können. Aber auch englische und schwedische Interessenten planen Gründungen von Schiffahrtsgesellschaften in Triest. Hier wurde auch eine österreichisch-triestiner Handelskammer gebildet, der in Wien neuerdings korrespondierend ein österreichisch-triestiner Komitee gegenübersteht. Nach Prag, aber auch nach Budapest laufen mit Unterstützung von USA-Seite enge Fäden, um den Warenverkehr der Tschechoslowakei und Ungarns mit Übersee stärker nach Triest zu ziehen. In Prag stoßen freilich die Amerikaner auf gewisse britische Gegenbemühungen, durch die der Warenverkehr der Tschechoslowakei mit Übersee in größerem Umfang nach Hamburg gezogen werden soll.

Den amerikanischen Bestrebungen zu Gunsten einer Steigerung des Umschlags im Triester Hafen kam die Kominformkrise sehr zustatten. Seit dem Sommer des Vorjahres wird als Folge einer zunehmenden wirtschaftlichen Blockade der Ostblockstaaten gegen Jugoslawien dessen Hafen Fiume (Rijaka) benachteiligt. Alle diese Umstände führten dazu, daß der Monatsdurchschnitt der Verschiffungen im Triester Hafen schon um die Jahreswende auf 80 % des Vorkriegsstandes gesteigert werden konnte. Im April 1949 wurden in Triest etwa 250 000 t Güter umgeschlagen. Das würde einem Jahresumschlag von drei Millionen t entsprechen. Aber — und das ist das Entscheidende — etwa Dreiviertel des Umschlags entfällt auf Einfuhren, und diese verdanken ihre Höhe in erster Linie den ERP-Lieferungen für Österreich und den sehr umfangreichen Nachschublieferungen für die Truppen in der amerikanischen und britischen Zone dieses Landes. Damit ist das Widernatürliche der jetzigen Situation vielleicht am eindeutigsten gekennzeichnet. Marshall-Plan, Besatzungen und Tito-Blockade dauern nur eine bestimmte Zeit, und ohne diese Umstände würde der Umschlag etwa auf die Hälfte seines jetzigen Standes herabsinken. Der alte österreichisch-ungarische Wirtschaftsraum des einstigen Habsburger Reiches mit seinen 56 Mill. Einwohnern, der in seinen südlichen Teilen organisch auf Triest ausgerichtet war und 1918 zerschlagen wurde, läßt sich nun einmal durch nichts ersetzen, und die jetzigen Maßnahmen tragen doch stark den Charakter künstlicher wirtschaftlicher Injektionen.

ZUKUNFTSAUSSICHTEN

Nun werden in Triest gewisse Hoffnungen auf die Industrie-Freihafenzone gesetzt, die augenblicklich an der Muggia-Bucht mit Eifer ausgebaut wird. Gewiß interessiert sich amerikanisches und anderes ausländisches Kapital in zunehmendem Maße, aber die vorliegenden Ergebnisse erscheinen doch noch recht dürftig. Man beabsichtigt von amerikanischer Seite, Orienttabake in dem exterritorialen Industriegebiet des Triester Freihafens zu verarbeiten, amerikanische Maschinen- und Automobilfabriken zeigen

sich geneigt, die Möglichkeiten der freien Einfuhr von Rohstoffen nach Triest, ihrer Verarbeitung im Freihafen und des zollfreien Exports der Fertigprodukte zu nutzen, und auch für die Gründung von Textilfabriken, Zündholzfabriken und anderen Unternehmungen bestehen feste Pläne. Immerhin ist jetzt schon, besonders durch die starke Beschäftigung der Werften, die Arbeitslosenziffer auf wenig mehr als die Hälfte ihres Höchststandes von fast 30 000 gesunken, und man darf seit Monaten einen zunehmenden Optimismus feststellen, mit dem die führenden Wirtschaftskreise des Territoriums und auch der alliierte Kommandant von Triest, Generalmajor Airey, die weitere wirtschaftliche Entwicklung beurteilen. Die Zuversicht von General Airey, dessen deprimierende Berichte seit Jahren fast sprichwörtlich geworden waren und dessen Urteil von der



„Nichtlebensfähigkeit des Territoriums“ sich ständig wiederholte, erscheint freilich auch jetzt noch gedämpft, denn der jetzige Zustand weist allzusehr die Kennzeichen einer „Scheinblüte“ auf. Wenn sogar die Sowjetunion neuerdings gelegentlich Schiffe mit Waren für die Tschechoslowakei wegen des Tito-Konfliktes in Triest löschen läßt, so ist auch diese Belebung nur zeitbedingt. Triest, so nimmt man an, wird eines Tages wieder an Italien kommen und in späterer Zukunft nur Aufgaben beschränkter Umfanges für den Adria-Mittelmeer-Nahostverkehr, teilweise auch für den Verkehr durch den Suezkanal, erfüllen können. Was den großen Atlantikverkehr betrifft, so vermag es jedenfalls unter normalen Bedingungen keine besonders ins Gewicht fallende Konkurrenz der Nordseehäfen und der wirklich großen Häfen am Mittelmeer zu werden.