ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Wessely, Kurt

Article — Digitized Version

Nordseehäfen in Konkurrenz mit Triest

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Wessely, Kurt (1950) : Nordseehäfen in Konkurrenz mit Triest, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 8, pp. 51-52

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/131166

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Nordseehäfen in Konkurrenz mit Triest

Dr. Kurt Wessely, Linz

Im Binnenlande Österreich, das noch mehr als die Schweiz, die eine Drehscheibe Europas darstellt, die Vorteile des Rheinverkehrs unmittelbar genießt, zeigt sich seit dem heurigen Frühjahr immer deutlicher eine Entwicklung, die zur Wiedereinschaltung der Nordseehäfen in den Österreichverkehr führt. Diese Entwicklung steckt allerdings noch in den Anfängen und wird deshalb noch kaum in ihrer ganzen Tragweite richtig beurteilt. Auch ist zu bedenken, daß natürlich das Empfangsland die Dinge anders sieht als der Hafen und das zwischenliegende Transitland. Handelt es sich für dieses darum, sich Frachten zu sichern und Verkehre oft unter sehr erheblichen Opfern zu erhalten oder neu zu gewinnen, so ist dem Empfangsland nur an billigen Frachten, raschen Wegen und guter Bedienung gelegen. Sentimentalitäten dürfen hier nicht erwartet werden. Auch politische Bindungen haben ihre Grenzen. Kann im allgemeinen der Empfänger aus dem Wettstreit der Verkehrsmittel Nutzen ziehen, so gibt es Fälle, in denen auch das ganze Empfangsland Vorteile aus dem Tarifkampf der Häfen zieht, wie dies in Österreich der Fall ist.

Für Österreich spielte der Gegensatz zwischen Adria und Nordsee stets eine große Rolle, wozu noch in gewissen Fällen der Donauverkehr kam. In der Zeit der alten Monarchie konnte Hamburg, unterstützt durch die Elbe, nicht nur den nach Westen und Norden bestimmten Export Böhmens und Mährens für sich gewinnen, sondern es erweiterte diese Möglichkeiten seit 1890 auch für Ostfrachten (Levante), worauf Österreich seinerseits wieder weitgehende Ermäßigungen zugunsten Triests schuf. Der Tarifkampf zwischen beiden Haupthäfen hielt nach der Zerschlagung der österreichisch-ungarischen Monarchie an, so daß auch der Bundesstaat Österreich dadurch in den Genuß verbilligter Frachten kam. Erst 1928 kam es zu einem Ausgleich zwischen den beiden Häfen, der grundsätzlich bis 1939 dauerte.

Allerdings hatte Triest viel von seiner Bedeutung verloren, da die Tschechoslowakei, die nun im Besitze einer eigenen Elbeschiffahrt war, am ausländischen Hafen Triest nicht mehr interessiert war. Ferner wurde Triest von Italien nicht mehr im gleichem Maße wie früher von Österreich-Ungarn begünstigt.

Nach 1945 änderte sich die Lage abermals. Triest wurde eine hart umkämpfte Freistadt, deren Hafenanlagen nicht zerstört waren. Auch die Wiederherstellung der Bahnwege in den Donauraum begegnete geringeren Schwierigkeiten als die Wiederherstellung der deutschen Bahnnetze. So ergoß sich bald der breite Strom der UNRRA-Waren über Triest nach Mitteleuropa und den damals noch nicht durch den Eisernen Vorhang getrennten Oststaaten, vom Besatzungsnachschub ganz zu schweigen. An Stelle dieser Transporte ist nun der Umschlag der ERP-Waren getreten, von denen bereits 4 Mill. t Triest passierten. Daß Österreich davon 2 Mill. t erhielt, zeigt nachdrücklich den engen Zusammenhang, der noch immer zwischen dem Binnenstaat Österreich und seinem alten Seehafen besteht. Was die im St. Germainer Friedensvertrag vorgesehene Südbahnregelung nicht vermochte (Erhaltung dieser politisch zerschnittenen Bahnlinie als juristische und wirtschaftliche Einheit), das hat nun die Sorge des Westens um die Erhaltung Österreichs und der neuen Freien Stadt herbeigeführt. Merkwürdigerweise ist Triest auch Nutznießer der Blockade Jugoslawiens geworden, nachdem sich anfänglich der Ostblockexport auf den weniger leistungsfähigen Hafen Fiume zu konzentrieren schien. Die Kominformstaaten umfahren nun lieber Fiume, das sich einst Ungarn ausbaute, und schlagen in Triest um. Aber auch Jugoslawien muß Triest aufsuchen, da die Umschlagskapazität Fiumes für den nun stark angewachsenen Seeverkehr mit den Weststaaten zu gering ist. Es sucht nach einem Ausweg durch die Reaktivierung seiner Freihafenzone in Saloniki, die es bisher kaum benützte, aber in der es auch in der Zeit der griechischen Partisanenregierung seine Vertreter beließ.

Es ist offenkundig, daß die ERP-Verwaltung bemüht ist, Triest durch Transportleistungen zu stützen, die unter normalen Verhältnissen kaum zu gewinnen wären. Eine Alimentation dieses Hafens durch Österreichs kommerziellen Handel allein kommt um so weniger in Frage, als dessen Export weit hinter der Einfuhr zurückbleibt und in der freien Wahl der günstigsten Verkehrsrelation nicht behindert ist. Bei einer Gesamtausfuhr von durchschnittlich 231 000 t im Monat (1949) gingen insgesamt nur 83 000 t (also auch einschl. des für Jugoslawien und Italien bestimmten Exportes) über die für Triest in Frage kommenden Grenzübergänge.

Es besteht kein Zweifel darüber, daß bei einer Eingliederung Triests in Italien dieses Sonderinteresse der Westmächte an Triest stark nachlassen wird und daß es insbesondere nach 1952 schwer fallen muß, einen Ersatz für die ausbleibenden ERP-Lieferungen zu erhalten. Triest, das insbesondere für den Holzumschlag von Bedeutung bleiben wird, macht daher alle Anstrengungen, um sich Verkehre zu sichern, sei es durch den Ausbau seiner Hafenanlagen und Ansiedlung neuer Industrien im Freihafengelände, sei es durch günstige Tarifgestaltung, die allerdings nur durch eine Mitwirkung der italienischen Staatsbahnen möglich ist. So werden für österreichische Ausfuhr-

güter namhafte Ausnahmetarife bewilligt. Im übrigen ist es Triest gelungen, den endgültigen Seehafentarif mit Österreich auf die österreichischen Übergangsbahnhöfe an der schweizerischen und deutschen Grenze auszudehnen, wodurch nun auch Süddeutschland wieder als Hinterland von Triest auftaucht. Die nördliche Grenze wird im allgemeinen durch die Begrenzung der amerikanischen Besatzungszone gebildet, so daß man die USA.-Zone als das von Triest in Deutschland beanspruchte Einzugsgebiet betrachten kann.

Diese Regelung erfolgte zweifellos bereits im Einverständnis der beteiligten Verwaltungen, also auch der Deutschen Bundesbahn. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen dürften aber für Deutschland, selbst nachdem für Venedig eine ähnliche Regelung getroffen worden ist, doch nicht allzu bedeutend werden und eher zur Beschleunigung der süddeutschen Orientexporte als zur Erleichterung von Importen dienen. Von den Importausnahmetarifen kommen hier wohl nur jene für Stengelflachs und Tonerde in Frage. Wird jedoch im Zuge der neuen wirtschaftlichen Entwicklung Gesamteuropas der Afrikahandel stärker intensiviert, so wird Triest auch für Süddeutschland das Tor zum Mittelmeer werden.

Weitaus interessanter sind für Österreich jedoch die Aussichten, die sich über die nördlichen Wege anbahnen. Diese dürften ja auch erst die Bemühungen Triests um die Erhaltungen seiner Frachten durch 25 %ige Frachtnachlässe im neuen Adriaseehafentarif begreiflich machen. Zunächst muß einmal an die polnischen Anstrengungen erinnert werden, den Verkehr auf die neu gewonnenen Ostseehäfen durch Aufstellung von Transittarifen für die übrigen Ostblockstaaten zu lenken. Auch die Oderschiffahrt, die sich aber auf tschechischer Seite noch nicht recht entwickeln konnte, unterstützt dieses Vorhaben. Diese Verkehre sind aber für Österreich gegenwärtig ebenso bedeutungslos wie der Elbe-Moldau-Weg. Sie schwächen aber naturgemäß die Stellung Triests, indem sie Verkehrspotenzen ablenken. Dafür treten aber die deutschen Häfen und die Beneluxhäfen immer stärker in Erscheinung. Dies hängt damit zusammen, daß sich der kommerzielle Handel Österreichs befriedigend entwickelt und sich somit auch Möglichkeiten außerhalb der ERP-Transporte ergeben. Die sehr aktiven Beneluxhäfen, die ihr Hinterland bis nach Ungarn erweitert haben, konnten zunächst ohne deutsche Gegenwirkung vorgehen und schienen sich besonders für den Rheinverkehr zu interessieren. Ein Kraftwagenverkehr, den die Österreichische Bundesbahn in Verbindung mit der Französischen Rheinschiffahrt zwischen Bregenz und Straßburg einrichtete, ist symptomatisch für diese Entwicklung, die aber naturgemäß in dieser Hinsicht sehr beschränkt ist. Weitere Versuche zielen auf die Ausnützung des Mains ab, die jedoch durch die Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn stark beeinflußt werden. Die von ihr bisher genehmigten Ruhrkohlenausnahmetarife für Regensburg setzen die Ausschaltung der Binnenschiffahrt voraus.

Solange Westdeutschland keine Tarifhoheit hatte und streng an den Dollardurchfuhrtarif gebunden war, konnte an keine Erleichterung gedacht werden. Dies ist nun zum Teil weggefallen, so daß die Bemühungen der Binnenschiffahrt um die sogenannten Brückentarife zwischen Würzburg und Regensburg jetzt mehr Aussicht auf Erfolg haben werden. Sie werden nun namentlich von der österreichischen Schiffahrtsagentur Poseidon verfolgt. Allerdings zeigt sich hier wieder die Rivalität zwischen Schiene und Straße einerseits und das deutsche Bestreben andererseits, derartige Transporte für die eigenen Seehäfen zu gewinnen und nicht den Beneluxhäfen zu überlassen.

Diese Auseinandersetzung ist an sich für Österreich minder bedeutungsvoll, aber es ist klar, daß dadurch die Ausschöpfung aller Möglichkeiten verhindert wird, die sich aus der Nordroute für Österreich ergeben. Denn bei gegenseitigem Entgegenkommen und bei guter Zusammenarbeit der Transitländer müßte es ohne Schwierigkeiten möglich sein, die aus dem Westen für Österreich anrollenden ERP-Transporte trotz der Triester Konkurrenz wenigstens teilweise für die Nordseehäfen zu gewinnen.

Die Voraussetzungen dazu sind nun durch die am 28. 4. 1950 bekanntgegebenen deutschen Transitermäßigungen nach Österreich und der Tschechoslowakei sowie den südosteuropäischen Staaten einschl. der Türkei gegeben. Demnach wird in den Güterklassen A—D bei Mindestauflieferung von 25 000 t zwischen 1. 5.—31. 12. 1950 durch einen Absender bzw. für einen Empfänger eine Frachtermäßigung zugestanden, die je nach Klasse und Menge von 3—25 % ansteigt. Bestimmungsland bzw. Abgangsland dieser Sendungen müssen die Beneluxländer und Großbritannien oder Übersee sein. Im letzteren Falle wird diese Tarifermäßigung auch für deutsche Seehäfen gewährt. Dazu kommen noch eine Reihe anderer Ausnahmetarife wie für Maschinen (Eisenwaren) in der Durchfuhr nach Österreich, wo ebenfalls die Beneluxhäfen eingeschaltet wurden, ferner auch solche für Erztransporte nach Österreich, die namentlich Schwedenerze betreffen.

So sehen wir, daß sich die Deutsche Bundesbahn zusehends des Nordverkehrs in der Relation Österreichs annimmt. Realistischer Weise rechnet sie mit den Verkehrsinteressen der Beneluxhäfen, wodurch ihr Verkehre zuwachsen, die sonst für Deutschland verloren wären. Andererseits bemüht sie sich auch, die deutschen Seehäfen zu begünstigen, was wieder nur zu Lasten der Binnenschiffahrt möglich ist, aber längere Bundesbahnfrachten ergibt. Es wird also auch hier eine Koordinierung der Verkehrsmittel nötig sein, um den Vorsprung Triests, soweit er nicht geographisch und wirtschaftlich bedingt ist, aufzuholen. Das Ziel muß sein, wieder Nordseehafentarife unter Einschluß der Möglichkeiten der Binnenschiffahrt zu erreichen. Nur so werden alle Möglichkeiten der wirtschaftlichen Zusammenarbeit Österreichs mit dem Westen sinnvoll und kostensenkend ausgenützt, während der Verkehr über Triest diese Bindungen allein nicht herzustellen vermag.