

Wessely, Kurt

**Article — Digitized Version**

## Fiume und die anderen jugoslawischen Häfen

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Wessely, Kurt (1952) : Fiume und die anderen jugoslawischen Häfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 10, pp. 639-642

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131611>

**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.*

waggons und vor allem Holz, Holzhäuser und Papier. Anlässlich seines Besuches in Österreich hat Ministerialrat Geris vom türkischen Handelsministerium die Lieferung von türkischer Baumwolle im Werte von 5 Mill. Dollar bis Ende 1952 im Austausch gegen österreichische Textilien für 2,5 Mill. Dollar vorgeschlagen. Die zuständigen österreichischen Kreise wollen aber vor Abschluß dieses Geschäftes in Betracht der starken deutschen und italienischen Konkurrenz erst den türkischen Textilmarkt sondieren. In der österreichischen Außenhandelsstatistik figuriert im Jahre 1951 der Freihafen von Triest mit 285 Mill. auf der Ausfuhrseite und 88 Mill. auf der

Einfuhrseite. Vor allem auf der Ausfuhrseite haben die Levanteländer einen großen Anteil an den nach Triest deklarierten österreichischen Exporten. Triest importierte von Januar bis April 1952 803 821 t, hiervon für Österreich bestimmt 725 767 t, es exportierte 238 180 t, hiervon aus Österreich 148 755 t. Aus diesen Ziffern ersehen wir den großen Anteil Österreichs am Triestiner Umschlag. Die neuerdings für Triest wieder gefährlicher werdende Konkurrenz der deutschen Nordseehäfen kommt gerade beim Levantehandel in Betracht. Der österreichische Levantehandel ist daher einer der Hauptstützen des Triestiner Hafens.

## Fiume und die anderen jugoslawischen Häfen

Dr. Kurt Wessely, Linz

Der durch den Kominformkonflikt erzwungene Frontwechsel hat Jugoslawien in steigendem Maße wieder der Wirtschaft des Westens und Mitteleuropas geöffnet. Wenn dabei zunächst die amerikanischen Hilfslieferungen im Vordergrund standen, so hat sich doch auch der kommerzielle Verkehr Jugoslawiens mit dem Westen stark entwickelt und strebt einem neuen Höhepunkte zu. Zweifellos wird Westdeutschland so wie nach dem ersten Weltkrieg bald wieder einen bedeutenden Raum im jugoslawischen Außenhandel einnehmen.

### WANDEL DER WIRTSCHAFTSSTRUKTUR

Jugoslawiens Wirtschaft war einem bedeutenden Wandel unterworfen, der durch die verstärkte Industrialisierung gekennzeichnet wird. Wenn auch die Getreideausfuhr zurückgegangen ist, so spielen industrielle Rohstoffe insbesondere des Bergbaues noch immer eine bedeutende Rolle, und der Bedarf an maschineller Ausrüstung ist gewaltig gestiegen. Er lenkt die Blicke nach Österreich, vor allem aber nach Deutschland, für das noch die Möglichkeit für Gegenlieferungen besteht. Darunter fallen auch Massengüter, namentlich Erze (Bauxit), die auch auf dem Seeweg<sup>1)</sup> nach Deutschland transportiert werden können.

Wenn auch der Hauptteil des deutsch-jugoslawischen Verkehrs weiterhin mit der Eisenbahn und vor allem auf dem Donauweg vor sich gehen wird, so ergeben sich für den erhöhten Transport von Massengütern auch für den Seeverkehr günstige Aussichten. Dies um so mehr, als mit der Industrialisierung Jugoslawiens, der Schaffung neuer küstennaher Wirtschaftszentren und neuer leistungsfähiger Normalspurbahnen zur Küste auch eine Belebung des Verkehrs in der Adria eintreten wird, die bisher infolge ihrer Lage wenigstens für den Handel mit Deutschland gemieden wurde. Durch den Ausbau des montenegrinischen Hafens Bar (Antivari) und seine direkte Verbindung mit Belgrad wird überdies der Seeweg nach Jugoslawien ganz be-

deutend verkürzt und eine Einbeziehung Jugoslawiens in den Piraeus- und Levanteverkehr erleichtert werden. Jugoslawien erkannte sehr wohl die Bedeutung des Seeverkehrs für seine Wirtschaft. Bereits der noch während der Zugehörigkeit Jugoslawiens zum Ostblock ausgearbeitete Fünfjahresplan sah bis zum Ende 1951 eine Erweiterung der durch den Krieg dezimierten Handelsflotte um 50 % gegenüber dem Vorkriegsstand vor. An diesem Ziele wurde auch unablässig gearbeitet, ohne daß es erreicht werden konnte. Auch dürfte es kaum möglich sein, durch die eigene Flotte alle Bedürfnisse zu befriedigen, so daß ausländischen Flaggen noch ein reiches Betätigungsfeld verbleiben wird.

Bei einer Küstenlänge von rund 750 Kilometern, die sich unter Einschluß aller, z. T. fjordartiger Buchten auf 5500 km verlängert, besitzt Jugoslawien eine Reihe ausgezeichneter und gut geschützter Naturhäfen. Aber die überall unmittelbar vom Meer aufsteigende Steilküste und das anschließende Gebirge erweisen sich als durchaus verkehrsfeindlich. Albanien hat erst in den letzten Jahren Stichbahnen erhalten, und an der ganzen jugoslawischen Küste fanden sich — Fiume ausgenommen — bis zur Staatwerdung Jugoslawiens keine Normalspurverbindungen, sondern lediglich Schmalspurbahnen, die Bosnien und Herzegowina erschlossen. Sie konnten aber größeren Häfen nicht als Rückgrat dienen, für die überhaupt auch die notwendigen Anlagen fehlten. Aber auch nach 1918 wurde lediglich die längst projektierte normalspurige Likabahn gebaut und damit Spalato (Split) mit dem kroatischen Bahnnetz verbunden, ohne daß dies aber zu einer wesentlichen Belebung des Güterverkehrs dieses Hafens führte<sup>2)</sup>.

Mag sein, daß an dieser Entwicklung auch das mangelnde Verständnis der im neugeschaffenen Jugoslawien dominierenden Serben für maritime Fragen und ihr tiefes Mißtrauen gegen die nationalen Bestrebungen der Kroaten Schuld waren. Aber auch der Kapi-

<sup>1)</sup> 1937 gingen auf dem Seeweg von Jugoslawien nach Deutschland 269 000 t und von Deutschland nach Jugoslawien 470 000 t (einschließlich der Transporte über Belgien und Holland).

<sup>2)</sup> Der ein- und ausgehende Schiffsverkehr erreichte 1937 — meist nur im Kabotage- oder Adriaverkehr — in Ragusa 3 Mill. NRT, Spalato 4,1 Mill. NRT, und in Triest 5,6 Mill. NRT.

talmangel verhinderte die Bereitstellung der notwendigen Gelder für den Hafens- und Bahnbau, da beides nicht strategischen Zwecken gedient hätte, wofür man noch am ehesten von Frankreich Anleihen hätte erhalten können. Das gegenwärtige Jugoslawien kennt dagegen derartige Behinderungen nicht, sondern hat es durch eine zielbewußte Eisenbahnpolitik verstanden, der Aufschließung der dalmatinischen Häfen näherzukommen.

In der eigenartigen Entwicklung des Haupthafens Fiume (Rijeka) spiegelt sich aber die ganze Problematik der Wirtschaftspolitik wieder, die sich in der alten österreichisch-ungarischen Monarchie durch die Rivalität der beiden Reichshälften zugunsten Fiumes und nach ihrer Zerschlagung zu seinem Schaden auswirkte.

#### DIE ENTWICKLUNG FIUMES

Fiume liegt im innersten Winkel des Quarneros (Kvarner), jenes inselgeschützten Meerbusens, der durch die weitvorspringende Halbinsel Istrien und Dalmatien gebildet wird. Erst durch den Bau von Kommerzialstraßen in der Mitte des 18. Jahrhunderts durch die österreichische Verwaltung wurde der Quarnero dem Verkehr erschlossen. Der Aufschwung des Hafens Fiume setzte aber erst ein Jahrhundert später ein. Maria Theresia übergab nämlich das Gebiet Fiumes der ungarischen Reichshälfte zur Verwaltung, worauf es bald Ungarn, bald Kroatien und seit dem ungarisch-kroatischen Ausgleich, trotz kroatischen Protestes, als *Corpus Separatum* unmittelbar der Budapester Verwaltung bzw. dem von ihr eingesetzten Gouverneur unterstand. Dabei stützte sich Ungarn den kroatischen Ansprüchen gegenüber auf das städtisch-italienische Element, das an der übrigen dalmatinischen Küste fast überall schon im Kroatentum untergegangen war. In betonter Rivalität zu Triest wurde nun Fiume von der ungarischen Verwaltung in jeder Hinsicht gefördert. Es zog auch einen starken Auswandererstrom aus den östlichen Gebieten der Monarchie an sich, doch blieb Triest auch weiterhin im Verkehr führend. 1918 setzte ebenso wie in Triest ein starker Niedergang ein, der durch die Zerschlagung des einheitlichen Wirtschaftsgebildes der Donaumonarchie und die Zerschneidung der Verkehrswege bedingt war. Für Fiume wurde die Lage deswegen um so ernster, weil die besondere Pflege Ungarns für diesen einzigen Seehafen wegfiel. Außerdem wurde Fiume das Ziel italienischer Annexionswünsche, die zwar eine gewisse Begründung hatten, aber wirtschaftlich widersinnig waren. Denn wenn schon der Übergang Triests in die Hand Italiens zu schweren wirtschaftlichen Erschütterungen führte, so sah sich Italien vollends außerstande, Fiume zu alimentieren. Der direkte Eisenbahnverkehr ins Hinterland Fiumes führte überdies über jugoslawische Strecken. Die Annexion Fiumes beraubte zugleich das neue jugoslawische Königreich seines besten Hafens. Bekanntlich sah der Friedensvertrag zunächst Fiume als Freie Stadt vor, nach dem Staatsstreich d'Annunzios wurden aber die Stadt und ein Großteil des Hafens zu Italien geschlagen, das hier einen Freihafen einrichtete, während der östliche Vorort Sušak mit dem Baroshafen sowie der

unbedeutende Königshafen (Porto Rè) jugoslawisch wurden. Während die Erhebung zum Freihafen dem italienischen Fiume wenig Vorteile brachte und auch die Industrien (Werften) zurückgingen, bemühte sich Jugoslawien in anerkannter Weise um den Ausbau Sušaks. Der Umschlag in beiden Häfen zusammen blieb aber weit hinter der Vorkriegszeit zurück.

Am Tage des Einmarsches der Titoverbände in die Stadt (3. 5. 1945) wurden die Hafenanlagen der bereits schwer bombengeschädigten Stadt radikal gesprengt, so daß der Hafen erst in mühsamer Arbeit wieder benützlich gemacht werden mußte. Heute steht für den Umschlag wieder eine Kailänge von 3520 m zur Verfügung. Die Wiederaufbauarbeiten sind noch nicht beendet, doch hat Fiume wieder eine Umschlagskapazität von etwa 3 Mill. t erreicht. Tatsächlich wurde 1951 (einschließlich des umfangreichen Ölverkehrs im selbständigen Hafenbecken der ehemaligen Shellraffinerie) ein Umschlag von rund 2,6 Mill. t erreicht. Es sind dies, nach Angaben für das Jahr 1950, etwa  $\frac{2}{3}$  des vor sich gehenden jugoslawischen Außenhandels (1950: 3,1 7Mill. t) und mehr als  $\frac{1}{3}$  des Umschlages aller jugoslawischen Häfen.

Die Entwicklung des Umschlages in Fiume zeigt folgende Aufstellung, die aber für 1939 nur den italienischen Teil Fiumes berücksichtigt. Der Verkehr im jugoslawischen Teil (Sušak) wäre mit etwa 500—700 000 t anzunehmen. Man ersieht daraus, daß der 1913 erreichte Rekord der ungarischen Zeit erstmalig ab 1949 wieder überschritten werden konnte.

#### Der Güterumschlag in Fiume

(in t)			
Jahr	Menge	Jahr	Menge
1913	2 096 842 <sup>1)</sup>	1948	1 559 361
1939	953 520 <sup>2)</sup>	1949	2 179 298
1946	622 561	1950	2 382 677
1947	970 596	1951	ca. 2 600 000

<sup>1)</sup> Unter ungarischer Verwaltung. <sup>2)</sup> Umschlag des italienisch verwalteten Hafens.

#### DIE HAFENANLAGEN FIUMES

Der Hafen von Fiume im jugoslawischen Gliedstaat Kroatien liegt in einer wenig ausgeprägten Meeresbucht, aber im innersten Winkel eines geschützten Golfs. Der geringe Unterschied der Gezeiten und das felsige Ufer lassen bedeutendere Kunstbauten überflüssig erscheinen. Trotzdem besitzt auch Fiume selbstverständlich seine Kais, von denen der äußere gleichzeitig als Mole dient, um den Haupthafen zu schützen. Diese Mole zeigt noch starke Spuren der Sprengungen und Sperrmaßnahmen des Krieges, doch befinden sich auf ihm bereits mehrere Kräne, die der Bebung dienen. Denn an dieser Außenmole legen auch die Kohlschiffe an, die aus dem istriischen Kohlengebiet von Arsa eine für Bunkerzwecke gut verwendbare Steinkohle bringen. Mit dem eben erfolgten Ausbau einer direkten Bahnlinie in dieses früher italienische Kohlenbecken ist aber auch die Notwendigkeit zum Kohlenumschlag in Fiume stark zurückgegangen, so daß Umschlagskapazitäten frei geworden sind.

Südwestlich schließt sich daran das geräumige und ebenfalls durch eine Außenmole geschützte Hafen-

becken des Baroshafens an, das in keiner Verbindung zum früher italienischen Hafen steht. Der Hafen setzt sich dann in den Holzhafen fort, der eine Lagerfläche von 140 000 cbm für Holz aller Art besitzt und sowohl die Stapelung als auch die Manipulierung des Holzes erlaubt.

Die Tiefe der Hafenbecken reicht von 4,5—9 m. Von den 20—21 Schiffsanlegeplätzen, die heute bestehen, befinden sich 17—18 in den früheren italienischen Becken. Hier ragen vom Ufer her 4 breite Molen quer in das Hafenbecken hinein, von denen die äußerste zugleich den Abschluß des Hafens gegen das Meer bildet. Sie bieten an ihren Schmal- und an den Stirnseiten Anlegeplätze für je 1 Schiff und an den Kaimauern zwischen den Molen für je 2 Schiffe, sofern ihre Abmessungen nicht über die früher im Mittelmeer üblichen Dimensionen hinausreichen. Der innerste Teil des Hafens dient dem Binnenverkehr, also einerseits Segelbooten, andererseits den Küstenpassagierlinien. Hier wird gegenwärtig eine fünfte Mole erbaut, um dann den gesamten Lokalverkehr mehr als bisher in diesem Binnenhafen zu konzentrieren.

Für den Umschlag stehen 7 Portalkräne mit Greifern und einer Tragfähigkeit bis zu 3 t sowie 31 Kräne mit 1,5—2 t Tragfähigkeit für Stückgüter und endlich 2 UNRRA-Schwimmkräne zur Verfügung. Fallweise kann auch ein 350 t-Schwimmkran eingesetzt werden, offenbar jener, den das Schiffsbergeunternehmen Brodospas Ende 1950 aus Holland erhielt.

Wengleich die Hafenanlagen räumlich beschränkt sind (mit Ausnahme des Baroshafens), so sind doch die Kaianlagen geräumig genug für den Bahnverkehr, der auch durch die Nähe des Hauptbahnhofes erleichtert wird. Infolge der starken Kriegszerstörungen konnte der Wiederaufbau des Hafens auch mit einer gewissen Modernisierung verbunden werden, die noch im Zusammenhang mit weiteren Hafenerweiterungen fortgesetzt wird, so weit es die beschränkten Mittel gestatten. Es dürften namentlich für den Umschlag von Massengütern weitere Einrichtungen erforderlich werden, um Fiume mit Triest konkurrenzfähig zu machen, das dieser Ausrüstung besonderes Augenmerk geschenkt hat. Das gilt insbesondere für den Getreideumschlag, der früher wenig bedeutend war, und für Erz. Aus diesem Grunde konnte auch die Kapazität des Hafens heute noch kaum jene der Vorkriegszeit überschreiten (10 000 t täglich).

Die Lagerfläche im Freien (Holz, Erz, Kohle) wird mit 200 000 qm angegeben, der Silo besitzt ein Fassungsvermögen von 10 000 t und mindestens 4 Elevatoren. Die Gesamtfläche der Magazine wird mit 156 000 qm und einem Lagervermögen von 90—120 000 t angegeben. Von 28 Lagerhäusern sind erst 20 wieder in Betrieb. In diesem Jahr werden auf der zweiten und vierten Mole im Hafen Fiume 2 große eingeschossige Schuppen erbaut, ein Typ, der bisher fehlte, um damit das Manipulieren mit Waren zu erleichtern. Es bestehen natürlich auch verschiedene zollfreie Lager. Obwohl der Hafen in der italienischen Zeit (Hafen von Fiume ohne Innenhafen) Freihafen war, so ist diese Einrichtung nicht wieder hergestellt worden. Man scheint

auch vorderhand noch nicht daran zu denken. Da sich im Hafengelände keine Industrie befindet und auch kaum dafür Raum vorhanden ist (die Werft und die Raffinerie liegen außerhalb des geschlossenen Hafengebietes), so besteht wenig Wahrscheinlichkeit, daß diese Einrichtung wieder ins Leben gerufen wird. Dagegen spricht ja auch die in Jugoslawien herrschende staatliche Kommandowirtschaft, in die sich ein derartiges liberalistisches Element nur schwer einfügt.

Der Umschlagbetrieb im Hafen erfolgt durch das „Produce Luka i Skladište“ (Hafen- und Lagerhausunternehmen), das natürlich verstaatlicht ist. Als Transportführer kommt gegenwärtig bis zur Einrichtung ausländischer Speditionsniederlassungen, was seit kurzem theoretisch möglich ist, nur der „Transjug Rijeka“ in Frage. Diese Monopolspedition ist ganz selbständig und hängt mit den anderen gleichnamigen und ebenfalls selbständigen jugoslawischen Speditionsunternehmen nur durch ein Korrespondenzbureau zusammen.

#### TRANSITHANDEL UND FRACHTTARIFE

Seit Beendigung des für die Ostblockstaaten durchgeführten, nicht unerheblichen Durchgangsverkehrs aus Ungarn, der Tschechoslowakei und Rumänien im Jahre 1948 verzeichnete Fiume kaum mehr Transittransporte. Durch die internationale Hilfe des Westens wurden aber seine Hafenanlagen, wie die wachsenden Umschlagsziffern beweisen, stark in Anspruch genommen, so daß dieser Verlust verschmerzt werden konnte. Der Rückgang der internationalen Hilfslieferungen, die Krisenerscheinungen in der Weltwirtschaft, aber auch die Umschichtung in der Funktion der anderen dalmatinischen Häfen, die nunmehr selbst dem Export dienen sollen, ohne daß erst ein Umschlag in Fiume erfolgt, haben ab Mitte 1952 in Fiume bedeutsame Umschlagskapazitäten für den Transit freigesetzt. Seit dem Frühjahr 1952 hat daher eine Werbeoffensive dieses Hafens eingesetzt, die sich praktisch nur auf Österreich beziehen kann und dort auf ein gewisses Interesse, noch mehr aber auf die begreifliche Abwehr Triests gestoßen ist. Vorerst steckt allerdings dieser Transitverkehr für Österreich in den Kinderschuhen und beschränkt sich auf einige Tabaksendungen. Es ist auch nicht anzunehmen, daß er in der nächsten Zeit schon größeren Umfang annehmen wird. Aber es ist offensichtlich, daß man sich in Fiume bemüht, den Hafen weiter zu modernisieren und Österreich in jeder Weise entgegenzukommen. Man hat dort allerdings keinen allgemeinen veröffentlichten Tarif, der die einzelnen Gebühren aufzählt. Vorderhand kommt man noch mit Offerten aus, die auf Anfrage ausgearbeitet werden. Sie sollen auf der Basis der Triester Tarife erstellt werden und enthalten Pauschalsätze, so daß die Möglichkeit von Zuschlägen und nachträglichen Forderungen wegfällt. Dies wird jedenfalls von Österreich begrüßt werden, schon deswegen, um bei Konkurrenzhäfen ebenfalls außertourliche Gebühren auszuschließen.

Ähnliches gilt auch für die Frachtsätze nach Fiume. Fiume war sowohl vor 1938 als auch bis vor kurzem in dem für Österreich gültigen Adriatarif enthalten, und

zwar zu gleichen Frachtsätzen, wie Triest. Dabei trägt die Entfernung Rosenbach—Triest 156 km, Rosenbach—Rijeka aber 208 km, ab Spielfeld-Straß sind es sogar 308 km. Die Konkurrenzfähigkeit Fiumes hängt also sehr weitgehend von der Tarifgleichheit mit Triest ab. Gegenwärtig besteht kein Adriatarif, Jugosped-Rijeka kann aber durch (innerjugoslawischen) Frachtausgleich die gleichen Tarifsätze für den Österreichtransit bieten wie Triest. Man ist aber bestrebt, auch formell diese Gleichsetzung durch Wiedereinführung des Adriatarifes auf der alten Grundlage der Parität zu erreichen. Vorverhandlungen sind in dieser Richtung bereits aufgenommen worden. Man verweist dabei seitens Fiumes darauf, daß Triest diesen Wunsch nicht einfach ignorieren kann, da sein Hafen im Österreichverkehr auf jugoslawische Hilfswege angewiesen ist, die im Adriatarif auch bereits fest eingebaut sind. Infolge der Zerschneidung der Österreichischen Monarchie und der jüngsten Grenzziehung verbindet nämlich nur eine eingleisige Gebirgsbahn auf italienischem Gebiet Österreich (Tarvis) mit Triest. Obwohl der italienische Teil bereits elektrifiziert ist, erweist sie sich einem Stoßverkehr wenig gewachsen. Man erwägt daher seitens Italiens ihren zweigleisigen Ausbau mit einem Basistunnel oder die Untertunnelung der Karnischen Alpen — beides Projekte, an denen sich Österreich auf seiner Seite infolge Kapitalknappheit nicht beteiligen können. Die Karawankenbahn (Wocheneinerbahn), die zweite direkte Linie nach Triest, führt über Jugoslawien, und das gleiche gilt von der dritten Linie nach Triest, der ehemaligen Südbahn über Laibach, von der bei St. Peter am Karst ein ebenfalls elektrifizierter eingleisiger Zweig nach Fiume führt. Dieses ist endlich noch mittels einer Dampfstrecke mit Agram verbunden. Die Leistungsfähigkeit Triests hängt also weitgehend von dem Einvernehmen bzw. der Mitbenutzung der jugoslawischen Bahnen ab, die ohne weiteres zusätzlichen Verkehr aus Fiume nach Österreich übernehmen können. Man kann also annehmen, daß Jugoslawien, gestützt auf diese Bahnlage, seine Forderung nach Frachtausgleich durchdrücken kann. Weitaus ungünstiger für Fiume ist aber die geringe Zahl seiner Abfahrten. Für die Levantefahrer, die hauptsächlich für diesen Transit in Frage kommen, stehen gegenwärtig nur vier Liniendienste zur Verfügung. Immerhin hat aber Fiume auch einen eigenen Liniendienst mit den USA. und wird auch von fremden Linien angelaufen.

So lange sich also dieses Liniennetz nicht verdichtet und Transportschiffe nicht in genügender Zahl bereit stehen (für sie ist aber die Wahl von Triest oder von Fiume nebensächlich) und so lange nicht durch praktische Erfahrungen bestätigt wird, daß Fiume wenigstens die gleichen Fazilitäten bietet wie das ungleich besser ausgerüstete Triest, wird Österreich wohl in der Regel Triest bevorzugen.

Allerdings spricht die straffe Lenkung der Wirtschaft in Jugoslawien und sein Devisenhunger dafür, daß ausländische Wünsche in jeder Weise erfüllt werden. Die Zahlung erfolgt im Clearing mit Österreich. All dies

mag im Laufe der Jahre zu einer fühlbaren Konkurrenz zu Triest werden, gegenwärtig ist dies aber noch lange nicht der Fall. Schon die bloße Drohung der Konkurrenz dürfte Triest zu einer weiteren Verbesserung seiner Leistungen veranlassen, und dies kann für Österreich nur erwünscht sein. Daß Triest dadurch von seiner Bedeutung herabgedrückt werden könnte, wodurch es Abfahrten verlieren und damit minder leistungsfähig würde, erwartet man wohl nicht einmal in Fiume.

#### DIE ANDEREN HAFEN

Die übrigen Häfen können sich nicht im entferntesten mit der Bedeutung Fiumes messen. Die Gründe dazu wurden bereits angeführt. Mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes einerseits und der stärkeren Industrialisierung andererseits, aber auch mit der stärkeren Verflechtung mit dem Westen ergeben sich aber Ansatzpunkte zu neuen Entwicklungen, die keineswegs der bisherigen Hafenpolitik folgen.

Es ist verständlich, daß man zunächst trachtet, Massengüter, also vor allem Erz an den günstigst gelegenen Häfen zu verschiffen, um den Umweg über Fiume zu meiden. Auch können dadurch Arbeitskräfte eingesetzt werden, die durch die Verminderung der Holzausfuhr frei wurden. So wird Blei bzw. Erz aus dem Miesstal in Pola umgeschlagen, dessen Kriegshafen heute kaum Bedeutung hat, istrischer Bauxit geht über Rovigno und Zelenika und Kohle über Raša. Spalato (Split) erlangt Bedeutung für die Kohlengruben von Livno, ebenso für Bauxit und Kupfererze und Konzentrate aus Bor. Daher ist auch eine beschränkte Ausweitung dieses Hafens vorgesehen, während Sebenico (Šibenik) in seinem bisherigen Umfang für den Bauxitumschlag genügen dürfte.

Einschneidende Veränderungen ergeben sich im Süden. An der Narentamündung (Neretva), die bisher nur durch eine Schmalspurbahn Anschluß an Sarajevo fand, ist unter Aufgabe des kleinen Hafens Metković der Hafen Ploée unter Umbenennung in „Kardjelovo“ von Grund auf neu angelegt worden. Es hängt dies damit zusammen, daß die von Norden kommende Breitspurbahn, die bereits Sarajevo erreicht hat, nächstens bis ans Meer führen wird. Kardjelovo wird daher der Haupthafen für Bosnien, dessen Holz und Bergschätze bisher nur schwer abtransportiert wurden. Kardjelovo verzeichnete im Vorjahr einen Umschlag von 211 000 t, im ersten Halbjahr 1952 waren es bereits 192 000 t, und im kommenden Jahr soll sich durch Erweiterung des Kais um 250 m der Umschlag auf 700 000 t erhöhen, ja man will später sogar auf 1,3 Mill. t Jahresumschlag kommen.

Womöglich noch größere Aufgaben sind dem montenegrinischen Antivari (Bar) zugeordnet, der bisher praktisch nur eine Reede mit geringfügigen Kaianlagen darstellte. Es besteht der Plan, hierher eine Transversallinie aus Belgrad zu führen, die aber erst im Projekt vorliegt. Der Bahnbau würde 5 Jahre erfordern, dann aber ein bisher völlig verkehrsfernes Gebiet erschließen, auch gegenüber Albanien von strategischem Wert sein und Belgrad einen Zutritt zum Meer schaffen, den es bis heute entbehrt.