

Cresta, Maximilian

Article — Digitized Version

## Die Lage der italienischen Häfen

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Cresta, Maximilian (1952) : Die Lage der italienischen Häfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 10, pp. 643-648

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131612>

**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.*

# Die Lage der italienischen Häfen

Maximilian Cresta, Rom

Kurz vor Beginn der Regierungsferien hat der Handelsminister Italiens, Senator Paolo Cappa, bei einer Pressekonferenz ausführlich über die Entwicklung der italienischen Schifffahrt und über die Staatshilfe gesprochen, die dem Schiffbau bisher zuteil wurde und die — nach seinen eigenen Worten — eigentlich eine Deckung der Mehrkosten war, die den italienischen Werften im Vergleich zu den englischen (+ 33 %) erwachsen. Bei Kriegsende war fast genau ein Zehntel der ehemaligen Tonnage (350 000 BRT von annähernd 3,5 Mill. BRT) übriggeblieben. Dem ersten und dringlichsten Bedarf wurde zunächst durch Schiffskäufe im Ausland, vor allem in den USA., und durch Wiederherstellung der gehobenen kriegsversenkten Schiffe abgeholfen. Von den 42,6 Mrd. Lire, die der Staat außer seinen Beiträgen für Reparaturarbeiten, Motorsatz usw. zur Förderung des Schiffsneubaues ausgeworfen und fast gänzlich diesem Zweck zugeführt hat, ist der Hauptanteil den vier subventionierten Gesellschaften der „Finmare“-Gruppe (der von dem Schifffahrt-Finanzierungs-Institut des IRL-Konzernes abhängigen Gruppe), Italia (Genua), Lloyd Triestino (Triest), Adriatica (Venedig) und Tirrenia (Neapel) zugefallen. Nach Indienststellung der noch im Bau befindlichen oder schon vom Stapel gelaufenen, aber noch auszurüstenden und einzurichtenden Einheiten (bis zum Sommer 1953) wird diese Gruppe einen Schiffspark von 88 Schiffen mit rund 646 000 BRT zur Bedienung ihrer 44 Linien besitzen (darunter rund 250 000 BRT modernster Konstruktion). Die freien Reeder haben in den letzten drei Jahren mit nur 9,1 Mrd. Lire (nicht rückzahlbaren) Staatsbeiträgen 54 Schiffe mit zusammen 98 793 BRT und die Fischereireeder 361 kleine Einheiten mit 8 873 BRT mit 1 Mrd. Lire Staatszuschuß neugebaut.

Dieses Wiedererstehen der Handelsmarine Italiens, die quantitativ, aber sicherlich nicht qualitativ an ihre Vorkriegstonnage — auf eine Flotte von Kleinschiffen verteilt — herangekommen ist, hat den vier Großhäfen, in denen die vier genannten Gesellschaften ihren Sitz haben, starke Impulse gegeben. Auch die Hälfte der freien Reedereien sind in diesen Häfen domiziliert. Seit der Aufteilung der Seeverkehrsgebiete durch Mussolini auf die Italia (Nord-, Mittel- und Südamerika), den Lloyd Triestino (Afrika via Suez-Kanal und Gibraltar, Australien und Ostasien), die Adriatica (Ostmittelmeer und schwarzes Meer) und die Tirrenia (italienische Halbinsel, nordwestafrikanische Küste und Nordeuropa) sind die Häfen Genua, Triest, Venedig und Neapel die Zentralen des italienischen See-Fernverkehrs geworden. Die freie Schifffahrt, an der der Staat nicht unmittelbar durch Beteiligung interessiert ist, kann neben den vier großen Gesellschaften, die nicht den ganzen, nach diesen Häfen gerichteten Warenumschlag zu bestreiten vermögen, vor allem im Massengütertransport auf ihre Rechnung kommen; ihre Domäne bilden die mittleren und kleineren Häfen. Der Verkehr mit Libyen hat seinen Schwerpunkt in Palermo, und Bari ist in den letzten Jahren zu einem wichtigen Umschlagplatz für den Gütertausch mit Griechenland und der Türkei sowie zu einem Kreuzpunkt der Verbindungen mit anderen Levantehäfen geworden. In der Konkurrenz mit Venedig hat Bari nicht geringe verkehrsgeographische Vorteile. Im Nordwesten der Halbinsel hat sich Savona zu einer Art Nebenhafen von Genua entwickelt, und Livorno ist heute der Ausladeplatz für die amerikanischen Lieferungen.

In den norditalienischen Häfen sind die Kriegsschäden — hauptsächlich durch Privatinitiative — so gut wie

Gesamtverkehr der italienischen Häfen im ersten Vierteljahr 1951 und 1952

Häfen	Zahl der Schiffe		Waren				Passagiere		Häfen	Zahl der Schiffe		Waren				Passagiere	
	1952	1951	NRT in 1952	NRT in 1951	in 1000 t 1952	in 1000 t 1951	1952	1951		1952	1951	NRT in 1952	NRT in 1951	in 1000 t 1952	in 1000 t 1951	1952	1951
<b>EINFAHRT</b>																	
Savona	349	305	430	317	632	599	1	66	Savona	343	308	434	321	186	48	1	8
Genua	1 324	1 290	2 899	2 843	1 609	1 951	11 255	7 862	Genua	1 314	1 319	2 874	2 918	290	263	27 130	25 309
La Spezia	276	223	310	310	478	448	12	38	La Spezia	272	226	316	296	164	145	30	2
Livorno	636	519	707	518	446	385	1 035	1 039	Livorno	642	531	723	521	167	75	1 574	1 198
Piombino <sup>1)</sup>	481	492	154	111	210	138	16 322	14 351	Piombino <sup>1)</sup>	481	492	151	99	17	4	16 174	13 729
Portoferraio	344	299	65	59	5	3	12 307	10 955	Portoferraio	347	301	65	59	8	2	12 518	10 979
Civita-vecchia <sup>2)</sup>	249	243	270	269	217	217	26 684	24 978	Civita-vecchia <sup>2)</sup>	255	248	291	271	35	25	24 835	23 953
Neapel	1 719	1 490	2 581	2 029	960	658	82 915	90 060	Neapel	1 734	1 482	2 608	2 015	605	312	94 420	95 235
Salerno	126	122	19	12	31	17	—	—	Salerno	131	120	17	11	3	3	—	—
Tarent	19	25	6	28	9	37	—	—	Tarent	19	25	6	28	5	4	—	—
Brindisi	76	57	119	93	10	17	1 576	397	Brindisi	76	56	119	92	10	3	778	347
Bari	231	211	314	275	331	289	192	145	Bari	231	211	312	282	205	171	668	362
Ancona	43	36	76	75	112	78	—	—	Ancona	46	38	84	74	9	8	—	—
Venedig	721	642	814	697	995	863	1 459	1 455	Venedig	720	635	803	696	132	51	1 140	3 765
Triest	1 506	1 746	844	746	854	574	40 361	70 594	Triest	1 521	1 756	865	759	267	331	44 977	58 951
Cagliari	403	346	143	155	97	84	938	1 470	Cagliari	399	348	145	157	131	159	711	1 498
Messina	231	218	243	171	56	43	830	488	Messina	228	219	245	172	14	13	3 290	2 555
Palermo	375	403	527	615	56	65	11 369	11 426	Palermo	379	405	526	616	17	22	11 409	11 270
Trapani	382	395	46	45	10	7	2 017	3 223	Trapani	391	392	47	48	26	35	1 994	3 289
Sirakus	150	154	87	97	14	12	820	1 104	Sirakus	149	155	84	97	5	8	1 106	1 094
Catania	328	379	151	155	78	77	27	21	Catania	327	387	156	160	17	25	27	19
and. Häfen	17 499	16 778	2 631	2 376	1 384	1 121	282 936	245 211	and. Häfen	17 545	16 773	2 649	2 373	909	909	285 205	246 826
Insgesamt	27 468	26 363	13 436	11 996	8 594	7 683	493 056	484 883	Insgesamt	27 550	26 426	13 520	12 065	3 222	2 611	527 987	500 383

<sup>1)</sup> Industriehafen auf der Strecke Pisa—Rom. <sup>2)</sup> Hafen Roms.

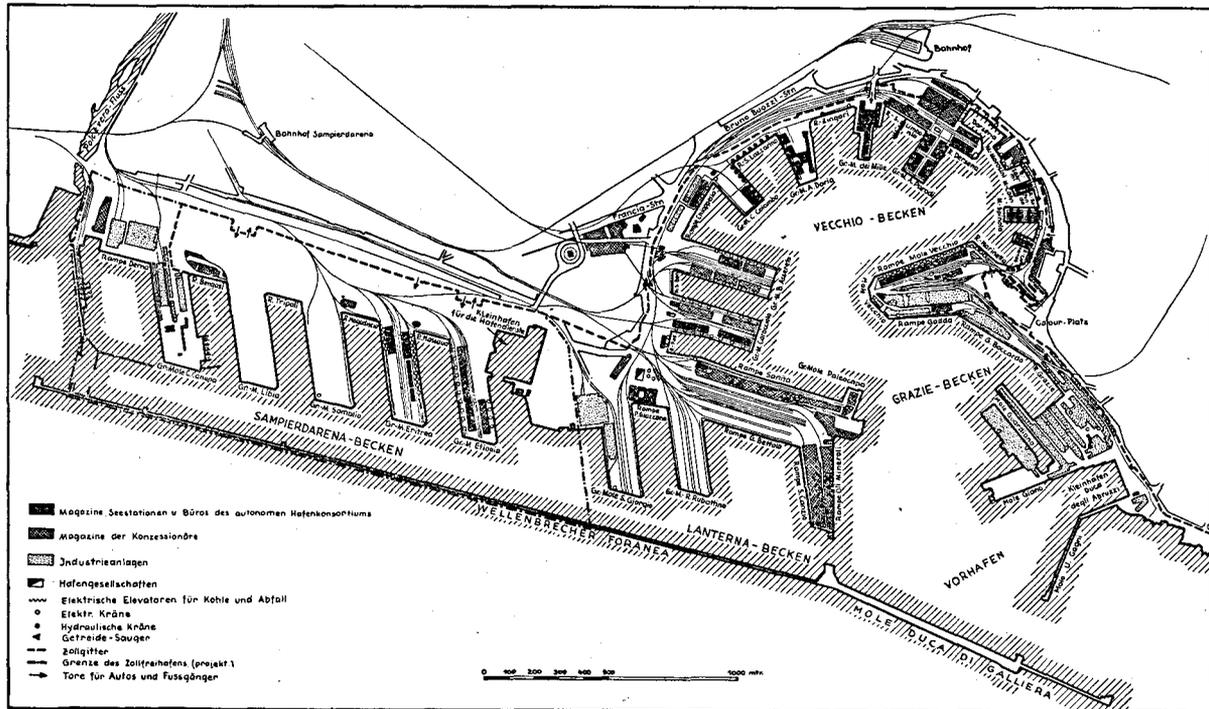
### Hafenumschlag der vier italienischen Großhäfen (in 1000 t)

Hafen	1952 1. Halbj.	1951 1. Halbj.	Zu- oder Abnahme in %
Genua	3 977	4 680	-15,0
Neapel	3 148	2 405	+31,0
Livorno	1 205	1 101	+ 9,4
Venedig	2 318	1 934	+20,0

vollständig beseitigt; in den Häfen Süditaliens, wo öffentliche Mittel in größerem Umfang eingesetzt werden mußten, konnten sie noch nicht ganz behoben werden. Darüber hinaus machte sich in den großen Häfen ein Bedarf nach Ausbau und Erweiterung der Anlagen geltend, und auch diesem wurde schon zum Teil, vor allem in Genua und Triest, Rechnung getragen. Hier ist darauf hinzuweisen, daß sich die italienische Handelsflotte fast durchweg aus kleinen und vorwiegend aus überalterten, vielfach minderwertigen Einheiten zusammensetzt. Erst die neuen Schiffbauten, von denen oben die Rede war, werden die Struktur der italienischen Tonnage günstiger

gestalten. Der Hafenverkehr resultiert naturgemäß in erster Linie aus dem Beitrag unter italienischer Flagge. Wo früher ein paar große Schiffe lagen, drängen sich heute zahllose Schiffstypen mittlerer und zumeist geringer Tonnage. Der Hafenbetrieb ist umständlicher, überaus zeitraubend und daher auch aus diesem Grunde teurer geworden. Die Hafengebühren sind während der Inflationsjahre und unter dem Druck der Steuern und Abgaben über die Währungsentwertung hinaus gestiegen. Auch die Löhne erhöhten sich über die Kaufkraftentwertung der Währung hinaus, ein Kostenanteil, dessen Höhe die ausländischen Reeder nachweislich veranlaßt, den italienischen Häfen nach Möglichkeit auszuweichen. Genua dürfte heute der teuerste Hafen des Mittelmeeres sein, und man geht kaum fehl, wenn man den Rückgang seines Umschlags während der letzten Monate — bei gleichzeitiger Belebung des technisch nicht gleichwertigen Hafens von Neapel — auf diesen Sachverhalt zurückführt.

### Der Hafen von Genua



Genua besitzt nicht nur bei weitem den größten, sondern auch den bestausgerüsteten Hafen Italiens. Bei einer Wassertiefe von 16 bis 20 m im Vorhafen und 11 m im großen Hafenbecken (Sampierdarena) können Schiffe jeden Tiefganges an seinen Kais anlegen. Der ihm vorgelagerte große Wellenbrecher, die „Diga Foranea“, hat eine Länge von 3,4 km, der Molo Galliera eine solche von 1,25 km, und mit den kleineren die Seeströmung auffangenden Molen erstreckt sich die Wellenabwehr auf über 5 km. Die sechs Hafenbecken umfassen eine Fläche von ungefähr 330 ha. Das auf Felsengrund ruhende Mauerwerk der Kaibankinen hat eine Gesamtausdehnung von 19,704 km. Für ungefähr 100 Schiffe ist gleichzeitiges Anlegen möglich, während die Aufnahmefähigkeit des

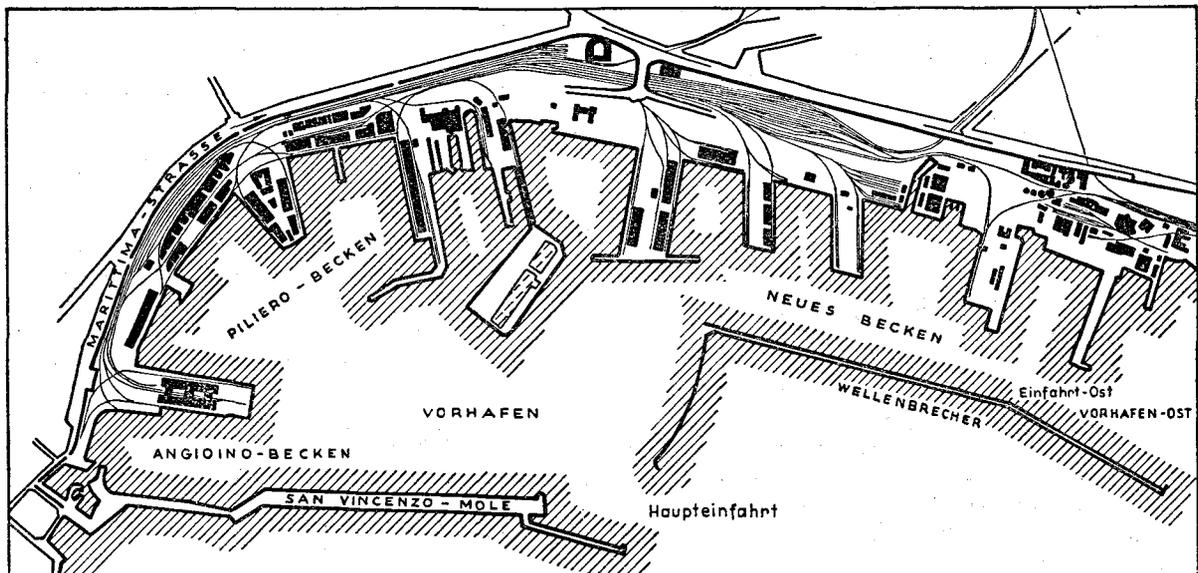
Hafens für 200 Einheiten reicht. Das autonome Hafenkonsortium, das der Abwicklung der maritimen Dienste vorsteht, verwaltet in eigener Regie Lagerhäuser mit einer Flächenausdehnung von fast 170 000 qm; eine Reihe von Magazinen im Flächenmaß von 50 000 qm haben einige Schiffahrtsgesellschaften in Pacht. Der Getreidesilo mit einem Fassungsvermögen von 65 000 t umfaßt eine Fläche von 7000 qm (7 Aspiratoren vermögen etwa 8000 t Getreide in 24 Stunden einzulagern). Für Mineralöle ist durch die Erweiterung der Anlagen (Genua-Fegino und Genua-Multedo), von denen Rohrleitungen zum Meere laufen, eine Lagerkapazität von 350 000 cbm gegeben. Ferner sind vier (private) Weinlagerhäuser (Fassungsvermögen 84 500 hl), Salz- und Tabak-Silos, Anlagen

für Kühlagerung von Fleisch und Fischen (19 500 cbm und 6500 cbm für Fleischeinlagerung für militärische Zwecke) und Stallanlagen für 200 Tiere zu erwähnen. Die Kühlräume der Gemeinde mit einem Fassungsvermögen von 20 000 cbm sind im Bau und dürften noch in diesem Jahre den Betrieb aufnehmen. Im Hafengebiet umfaßt das Eisenbahnnetz 103 km. Die maschinelle Ausrüstung des Hafens umfaßte Ende 1950 einen Bestand von 66 hydraulischen Kränen (108 t), 95 elektrischen Kränen (276 t), 16 Elevatoren (77 t), 14 Landkränen (14 t), das sind insgesamt 191 maschinelle Einheiten mit einem Potential von 475 t (45 Einheiten und 146 t weniger als vor dem Krieg). Bis Ende 1952 dürfte der Vorkriegsstand wieder erreicht sein. Innerhalb der Hafenzonen befinden sich rund 80 Privatbetriebe für Reparaturen und für den Ausrüstungs- und Einrichtungsbedarf kleiner wie großer Einheiten. Auf dem Ponte San Giorgio ist neben dem Leuchtturm das Wärmekraftwerk der Edison-Gesellschaft für eine jährliche Stromproduktion von 170 000 kWh fertiggestellt worden. Bisher hatte Genua die größten Schwimmdocks im Mittelmeer (für Schiffe bis zu einer Länge von 280 m). Vor kurzem erhielt Marseille ein 250 m langes Schwimmdock mit einem Hebepotential von 40 000 t, und in Neapel ist ein solches mit einer Länge von 293 m im Bau. Genua ist der bei weitem größte Industriehafen Italiens. An erster Stelle sind die mächtigen Ansaldo-Werke mit geschlossenem Produktionszyklus anzuführen. Von großer Bedeutung sind die Zuckerindustrie (Gruppen Eridania, Industria Zuccheri, Volano, Sermide, Cecina, Caresia), die etwa 60% des italienischen Bedarfs deckt, die chemische Industrie (Mira Lanza, Lo Faro), die Erdölindustrie (Standard, Shell, Vacuum), der Wasserbau (De Ferrari, Nicolay), die Mühlenindustrie (Esercizio Molini, Molini Alta Italia), die keramische Industrie (Vaccari) und die Eisenindustrie (Ilva, die nach erfolgter finanzieller Reorganisation — Sanierung mit Staatshilfe — wieder in vollem Betrieb ist). Die ausgebauten Eisenwerke von Cornigliano (bei Genua), die als die größte und

modernste Eisenindustrieanlage Italiens gelten können, haben eine jährliche Stahlproduktionskapazität von 500 000 t, die bis Ende 1952 ausgenutzt sein soll. Für die Erdölraffinerie ist ein Großbetrieb (Verarbeitung von 1,5 Mill. t) der Gesellschaft Condor, Rho, mit einer Olleitung von 130 km im Bau. Für die Lagerung von vegetabilischen und animalischen Ölen und Fetten hat die „Silomar“ Ende 1951 7 Reservoirs in Eisenkonstruktion mit einem Fassungsraum von insgesamt 6000 cbm, der durch Vergrößerung der Anlage auf 16 000 cbm erweitert werden soll, fertiggestellt. Die Genueser Vereinigte Schiffbaugesellschaft „Cantieri Riuniti“ hat ihre technisch muster-gültigen Werftanlagen in Riva Trigoso, Palermo und Ancona. Außer der vom staatsabhängigen IRI. (Istituto Ricostruzione Industriale) kontrollierten „Italia“, die 1932 die „Navigazione Generale Italiana“ und die „Navigazione Sabauda“ in sich aufgenommen hat und deren Flotte Ende 1951 eine Bruttoregister-tonnage von 189 470 t erreichte, haben 183 Reeder der freien Schifffahrt in Genua ihren Sitz.

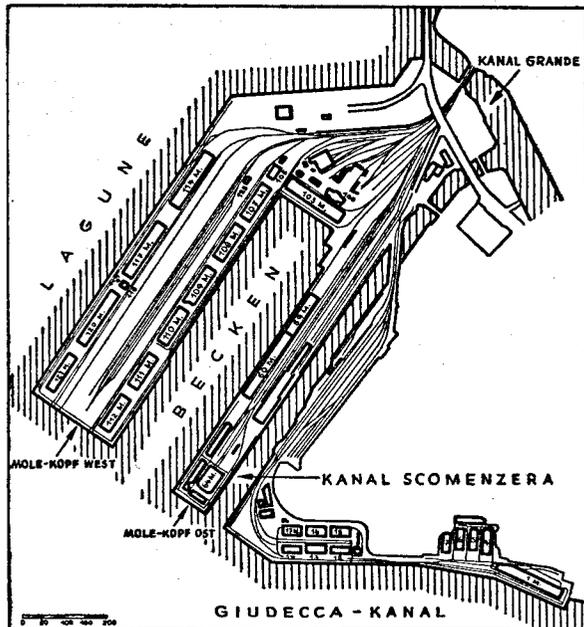
Zur Ergänzung dieser Angaben sei darauf hingewiesen, daß der Eisenbahnverkehr Genuas 1951 345 375 Waggons mit einer Ladung von über 5 Mill. t und der Straßentransportverkehr 243 599 Lastkraftwagen mit 2,06 Mill. t Waren umfaßte. Der Schweizer Gütertransportverkehr ist gegenüber 1950 um ungefähr 12% abgesunken. Er erreichte im vergangenen Jahr 333 420 t und machte rund 4% des Hafenumschlages aus. Im übrigen rechnet man damit, daß durch bessere Aufschließung des Hinterlandes der Stadt (das Programm zum Ausbau des Bahn- und Straßennetzes ist teilweise schon in Angriff genommen) die Warenbewegung im Hafen um etwa 4 Mill. t im Jahr gesteigert werden kann. Für die zusätzliche Ausrüstung des Hafens innerhalb zweier Jahre ist ein Betrag von 0,5 Mrd. Lire und für die Anschaffung von Kränen und Zugmaschinen von 100 Mill. Lire vorgesehen. Die ausländischen Häfen, deren Konkurrenz Genua im Transitverkehr am empfindlichsten beeinträchtigt, sind Rotterdam und Antwerpen.

Der Hafen von Neapel





## Der Handelshafen



nationalen Routen eingeschalteten Westhäfen Italiens und ist auch Triest unterlegen, das immerhin einen großen Teil des österreichischen Außenhandels zur See an sich zu ziehen vermochte. Venedig ist daher in höchstem Maße an der Realisierung des italienisch-schweizerischen Projektes der großen Wasserstraße interessiert, die Locarno durch ein See-, Fluß- und Kanal-System mit Venedig verbinden soll und einen beträchtlichen Teil des schweizerischen Außenhandels zur Adria leiten würde. Der in seinen technischen Einzelheiten schon vor dem Krieg ausgearbeitete Plan steht in Italien sowie in der Schweiz erneut zur Diskussion. Seine Ausführung, die zu acht Zehnteln auf den vorhandenen natürlichen Wasserwegen basiert und im wesentlichen deren Verbindung und Schiffbar-machung verlangt, dürfte die bisher errechneten Kosten übersteigen und einige hundert Mrd. Lire erfordern.

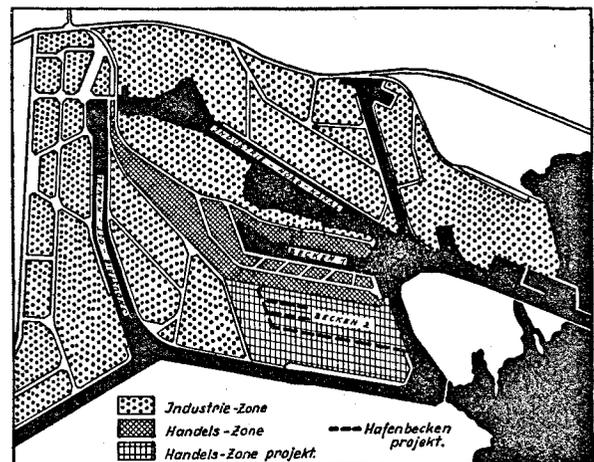
Die im Handelshafen Venedigs gelöschten Schiffsladungen setzen sich vor allem aus Kohle und Getreide, in kleineren Posten aus Chemikalien, Düngemitteln, Baumwolle, Erzen und Metallen (für die Industrie Nordostitaliens) zusammen. Im Industriehafen von Porto Marghera kommen an weitaus erster Stelle Mineralöle (1951 1,33 Mill. t), ferner Kohle, Minerale und Mineralerze ein. Im Transitverkehr der Süd- und Nordwesthäfen Europas steht Venedig an zehnter (unter den bedeutenden Häfen an letzter) Stelle.

## Der Hafen von Triest

Mit dem rasch durchgeführten Wiederaufbau der im Kriege zerstörten Anlagen hat Triest sein Hafentpotential von 1938 zurückgewonnen. Wie damals ist es auch gegenwärtig nur zu etwa 70% ausgenutzt. Der Lloyd Triestino hat mit dem Schiffspark, der ihm bisher zur Verfügung steht, seine ehemaligen Linienfahrten in den letzten zwei Jahren mit reduziertem

Im Industriehafen Venedigs liegen große Raffinerien, Betriebe der Glas- und Kristall-, der Aluminium-, der chemischen sowie der eisen- und stahlverarbeitenden Industrie. Das für die Glaserzeugung (insbesondere nach dem System Libbey Owens) benötigte Gas wird aus Steinkohle gewonnen, und die Gesellschaft Vetrocoke, die den Arbeitsprozeß geschlossen durchführt, verbindet mit der Glaserzeugung eine bedeutende Produktion von metallurgischem Koks und von Nebenprodukten der Kohledestillation. Ein großes Werk der Montecatini-Gesellschaft erzeugt Kunstdünger, Superphosphate (rund 1 Mill. dz jährlich) und Pyritasche. Die Mineralöl-Raffinerien (Anlagen der Azienda Generale Italiana Petroli „AGIP“, Shell, Industria Raffineria Olii Minerali „IROM“, Società Italo Americana Petroli „SIAP“, Raffineria Olii Minerali Società Anonima „ROMSA“ u. a.) verarbeiten im Jahr ungefähr 1,3 Mill. t Rohöl. In Marghera liegt auch die Schiffswerft E. Breda für den Bau von Einheiten bis zu 10 000 BRT mit Schiffsreparaturanlagen, die ferner Maschinen für den Schiffsausrüstungsbedarf herstellt. Die „ILVA“ (Hochöfen und Stahlindustrie) hat in Marghera einen Betrieb für den Eisenbahn-, Straßen- und Brückenbau, für den Stahl- und Eisenkonstruktionsbedarf der Erdgasgewinnung und für Legierungen. Auch die Mühlen-, die Holz- und Seifenindustrie sind ver-

## Der Industriehafen



treten. Die Zahl der Industriebetriebe von Marghera beläuft sich auf 104 mit etwa 21 000 Beschäftigten. Die Produktionskapazität ist zu etwa 80% ausgenutzt (die Produktion liegt um 12% niedriger als 1938). Die erheblichen Kriegsschäden der Industriezone (die Stadt Venedig erlitt nur unbedeutende Schäden) sind behoben.

Dienst wieder aufnehmen können. Andererseits wickeln die Amerikaner die ERP- und sonstigen Lieferungen für den mittleren Donaauraum sowie für Jugoslawien über Triest ab. Österreich war bis 1950 gänzlich auf diesen Hafen angewiesen, und es ist nach wie vor bestrebt, ihm den Umschlag seines seewärtigen Außenhandels zuzuweisen. Italien muß sich

darauf beschränken, die Belieferung Triests mit den Waren seines Importbedarfes im Schiffsverkehr zu bestreiten. Immerhin trägt die Mehrzahl der Schiffe im Triester Hafen (einschließlich dessen eigener Flotte) die italienische Flagge.

Demgegenüber hat die Industrialisierung Triests, die sich nunmehr auf das Hafenbecken und das Gebiet des Vorortes Zaule (das mit Werkbahnen und einem zum Teil fertiggestellten schiffbaren Kanal verkehrsverbunden ist) konzentriert, in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht. Die Großwerke der „Aquila“, Erdölraffinerie, sind nach ihrer völligen Zerstörung auf einem Areal von 500 000 qm wiederaufgebaut worden. Vor 1938 war Österreich Rohölkäufer im Osten und hat seine Importe auf Grund eines Vertrages in den Aquila-Werken raffinieren lassen. Eine andere Erdölanlage von Zaule ist die am Meer gelegene Esso-Standard Italiana (241 000 qm). Die Italcementi baut in Zaule eine Zementfabrik, die Rohmaterial aus Gruben der A-Zone verarbeiten soll (jährliche Produktionskapazität: 300 000 t Zement, Normal- und Spezialprodukte; Fläche: 240 000 qm, davon 25 000 qm bebaut). Von den Betrieben in Zaule sind ferner anzuführen: die „Filatura di Trieste“ (Spinnerei und Färberei von gekämmter Wolle), das Consorzio Industriale Fiammiferi (Zündholzfabrik), die „FLENT“ (Erzeugung elektrischer Kleinlampen), die „DILFI“ (Roll- und Fensterbalken), das Colorificio Sardi (Herstellung von Farben und Lacken), Macinazione Triestina G. Bisotto (Mühlenindustrie), Nino Cominotti (Parkett- und Emballagenfabrik), Ferriere e Trafilerie Triestine (Eisenverarbeitungsindustrie), Kraftsack A.G. (Papiersäcke), Società Ma-Co (Kleiderkonfektion), die „SIAT“ (Autotransporte und -Reparaturen), die Fabbrica Compensati Cherubini & Tacconi (Holzplatten), Biscottificio Vidiz (Cakes), Pastificio Mullich & Lorenzetti (Teigwaren). Anschließend an die Zone stehen zwei weitere Rohölraffinerien, die der Standard Co. und die Raffineria S. Sabba. Triest verfügt in den „Cantieri Riuniti“ (IRI-Konzern) über große hafeneigene Werftanlagen. Die fortschreitende Industrialisierung kann der Stadt Triest zwar wirtschaftlich einen zusätzlichen Rückhalt bieten, das Hafenproblem vermag sie jedoch nicht zu lösen. Dieses Problem war entstanden, als Triest seinen Zusammenhang mit dem großen Produktions- und Verbrauchsmarkt der Doppelmonarchie verlor. Die Entwicklung der Stadt hatte nicht nur von der Erhaltung des Hafenumschlags, sondern vielmehr von seiner von Jahr zu Jahr gesteigerten Ausweitung und dem Zustrom investitionsbereiten Kapitals abgehungen. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen konnte nicht mehr als die Erhaltung des Umschlags — und auch diese nur mit Kunstgriffen — erreicht werden. Das Schiffsmonopol des Lloyd Triestino für den Verkehr mit dem Fernen Osten und Afrika

hat dem Hafen einen Umschlag gesichert, der sonst nicht zum Nordostende Italiens gelangt wäre. Ferner galt es, Triest den österreichischen Außenhandel zur See zu sichern, was trotz verschiedener Zugeständnisse nur zum Teil gelang. Das Problem ist nach dem zweiten Weltkrieg das gleiche geblieben und kann auch durch die Internationalisierung des Hafens nicht gelöst werden. Die alte Methode zur Erhaltung der Lebensfähigkeit Triests mußte beibehalten werden. Triest ist infolge der politischen Grenzen nach dem Verlust Istriens noch aussichtsloser als vorher in einen wirtschaftsgeographischen Winkel geschoben. Es hat kein nach seinem Hafen ausgerichtetes Hinterland mehr. Vorläufig muß Italien alles daran setzen, um wenigstens den — allein keineswegs genügenden — österreichischen Hafenbedarf für Triest zu gewinnen. Im Herbst 1951 hielten leitende Persönlichkeiten der Triester Hafenverwaltung und des Lloyd Triestino eine Pressekonferenz in Wien ab, auf der die wirtschaftlichen und die historisch-traditionsgebundenen Argumente für die Ausrichtung des österreichischen Außenhandels zur See nach dem nächstgelegenen Adriahafen dargelegt wurden. Seit 1950 hat sich der Export West-Osterreichs in zunehmendem Umfang den Häfen Hamburg, Bremen und Rotterdam zugewandt. Der österreichische Staat kann auf die Transportwahl der privaten Exporteure keinen bestimmenden Einfluß nehmen. Die Umstellung auf die Nordseehäfen war nicht zuletzt durch die Fahrtdauer auf der Strecke über Tarvis nach Triest bedingt, die wegen der Überlastung dieser Bahnlinie länger war als bei Benutzung des langsamen Donauweges und Verladung auf die deutschen Bahnen. Seit der Verkehr über Marburg (Südbahn) und Rosenheim (Tauernbahn) von Jugoslawien zugestanden wurde, ist diese Schwierigkeit fortgefallen. Andererseits haben die deutschen Bahnen die Möglichkeit, den österreichischen Transportverkehr nach den Nordseehäfen durch Tarifkonzessionen zu fördern. Demgegenüber ist die italienische Strecke der drei Bahnverbindungen Triests mit Österreich viel zu kurz, um die Voraussetzungen für eine analoge Tarifpolitik zu bieten. Zwei dieser Bahnen laufen durch jugoslawisches Gebiet, und auch Österreich würde sich sicherlich nicht zu Frachtermäßigungen zugunsten Triests bereitfinden können. Dem italienischen Außenhandelsminister La Malfa wurde anlässlich seines Besuches der diesjährigen Triester Mustermesse nahegelegt, sich bei der italienischen Regierung zu verwenden, damit diese sich in Bonn für einen Verzicht der Konkurrenz seitens der Nordseehäfen und im besonderen wegen einer Revision der Tarifpolitik der deutschen Bahnverwaltung einsetzt. In der Europaunion könnte der Triester Hafen dank seiner Lage allerdings wieder jenen Aufschwung finden, den er durch den Zerfall der Habsburger Monarchie eingebüßt hat.