

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Die Wiedervereinigung lauter fordern!

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1954) : Die Wiedervereinigung lauter fordern!, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 3, pp. 129-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131861>

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.

nicht mehr gern erinnert, klärend gewirkt zu haben. Das hat natürlich überhaupt nichts mit dem angeblich drohenden Anschluß zu tun, von dem die Sowjets sprechen. Dieses Hindernis für den Vertrag ist ebenso an den Haaren herbeigezogen wie die Verbindung der Osterreichfrage mit Triest. Es muß aber gerade für Figl, der seit 1945 der Vorkämpfer der Unabhängigkeit und Selbständigkeit Osterreichs ist und von dem man nie das Wort Anschluß, sondern günstigstenfalls „Okkupation“ zur Kennzeichnung der Lage Osterreichs von 1938—1945 hörte, niederschmetternd gewesen sein zu hören, daß die Osterreichfrage und der Abzug der Besatzungstruppen mit dem deutschen Friedensvertrag gekoppelt seien. Wenn man also das Schreckgespenst des Anschlusses aus der Versenkung hervorholte, dann waren es die Sowjets selbst, die es taten. Osterreich hat jedenfalls allen Grund, sich über das „österreichische Wunder“ zu freuen — nämlich über die Erhaltung der Einheit des Landes trotz vierfacher Besetzung auf Grund der Potsdamer Konferenz. (ly)

Die Wiedervereinigung lauter fordern!

Es ist fast ein Monat seit dem negativen Ausgang der Berliner Konferenz verstrichen. Wir haben wohl in der Presse über dieses für uns betrübliche Ende berichtet, und es ist von den offiziellen Stellen mit Bedauern zur Kenntnis genommen worden. Aber genügt das? Ist irgendwo die Empörung gebührend zum Ausdruck gebracht worden, die doch jeder von uns über das Fortbestehen der schmählischen Trennung unseres Volkes innerlich empfindet? Leider nicht! Und wir dürfen uns nicht wundern, wenn man im Ausland aus dieser Zurückhaltung mitunter falsche Schlüsse zieht.

Worin liegt der Grund für diese Zurückhaltung? Daß wir die Besiegten sind und daß der Entscheid über diese Frage letztlich nicht bei uns liegt, dürfte für die Forderung unseres Rechtes keine Rolle spielen. Daß wir mit zu lauten Forderungen die Gutwilligkeit der uns befreundeten Nationen überspannen, dürfte kaum anzunehmen sein, zumal wenn man an die Reaktion anderer Völker in ähnlichen Situationen denkt. Opportunismus wäre hier völlig fehl am Platze und würde auch im Ausland nicht verstanden werden. Ein Grund für diese schwer verständliche Zurückhaltung liegt vielleicht in unserer etwas zu rationalen Beurteilung der weltpolitischen Lage, aus der sich erst die Voraussetzungen für die Wiedervereinigung ergeben. Weltpolitik geht aber durchaus nicht immer rationale Wege.

Die Schritte, die wir selbst in unseren beschränkten Möglichkeiten auf der weltpolitischen Bühne machen, müssen stets mit dem Ziel verbunden bleiben. Das heißt, daß wir bei allen internationalen Verhandlungen und Abmachungen, an denen wir mitwirken, immer wieder bewußt unser Ziel, nämlich die Wiedervereinigung Deutschlands, in den Vordergrund rücken und dieses Ziel zur Bedingung erheben. Je bestimmter wir das tun, um so mehr wird der Streit über die Wege von der Einmütigkeit unserer Forderung in den Hintergrund gedrängt werden.

Wir sind noch keine Chauvinisten oder schlechten Europäer, wenn wir die Forderung nach Wiedervereinigung an die erste Stelle setzen. Die Wiedervereinigung Deutschlands ist die Voraussetzung für die Lösung der europäischen Probleme. Und die Großmächte sollten wissen, daß jedenfalls noch in der nächsten Zukunft weltpolitische Fragen auf der europäischen Bühne entschieden werden. Die Stabilität Europas ist der sicherste Garant für den Weltfrieden. Wir fordern die Wiedervereinigung, weil sie für uns eine Lebensfrage ist, sie ist aber auch in weltpolitischer Sicht eine Frage ersten Ranges. (sk)

Dr. Vladimir Pertot, Belgrad:

Die wirtschaftliche Zugehörigkeit Triests

Das Triest-Problem hat sich in der letzten Zeit zu einer rein politischen Frage entwickelt, es ist Gegenstand der großen Politik geworden. Dadurch drohen die ursprünglichen Probleme, seine wirtschaftlichen, ethnographischen und verkehrstechnischen Seiten vernachlässigt zu werden. Ihre Lösung scheint man immer mehr in einem Kompromiß zu suchen, der weniger den ursprünglichen Inhalt der Probleme berücksichtigt, dafür aber um so mehr versucht, das Prestige der beteiligten Regierungen möglichst wenig zu schädigen. Es kann somit leicht zu endgültigen Lösungen kommen, die großen, vor allem wirtschaftlichen Schaden anrichten könnten.

Die Grenzziehung der Zone A des Triester Freien Territoriums ist ursprünglich auf eine Weise durchgeführt worden, daß auf Grund der sonst auf ethnisch jugoslawischem Gebiet gelegenen italienischen Enklave in der Stadt Triest eine italienische Mehrheit erreicht wurde. Das gab Italien Gelegenheit, als es wegen der Uneinigkeit der Großmächte über die Ernennung des Gouverneurs zu keiner Bildung des Freistaates kam, das Triester Problem als eine rein ethnische Frage darzulegen und die Angliederung des „italienischen“ Triest an Italien zu verlangen. Diese geschickte Verlegung des Schwergewichts auf die ethnische Frage, das Aufhetzen des nationalen Chauvinis-

mus bis zu einem Punkt, an dem die Gewinnung Triests eine Prestigefrage der italienischen Regierung und zuletzt selbst der westlichen Großmächte wurde, war der einzige Weg, auf dem Italien versuchen konnte, die Berücksichtigung der übrigen Aspekte der Triest-Frage bei der endgültigen Lösung zu umgehen. Dabei ist die Triest-Frage in erster Linie ein ökonomisches Problem. Selbst die ethnische Vermengung kann nur durch die bisherige wirtschaftliche Entwicklung Triests erklärt werden. Auf diesem Gebiet beruht der italienische Standpunkt kurz gefaßt etwa auf folgender Deutung der bisherigen Entwicklung an der Nordadriatischen Küste: Von Osterreich-Ungarn künstlich zu einem Großhafen ausgebaut, habe Triest sein wirtschaftliches *raison d'être* seit 1918 mit dem Zerfall der Monarchie verloren; der internationale Warenverkehr der Nachfolgestaaten im allgemeinen und ihr seewärtiger Verkehr insbesondere habe sich nach 1918 dermaßen verringert, daß Triest strukturell auf Subventionen angewiesen sei; Italien sei der geeignetste Staat, sich um eine möglichst schmerzlose Zukunft Triests zu kümmern, einmal, weil es mit Triest einen regeren Warenverkehr habe als Jugoslawien, und zum anderen weil Italien ja in den zwanziger und dreißiger Jahren schon einmal bewiesen habe, daß es imstande sei, sich um Triest zu kümmern.

Dieser auf den ersten Blick und für den Uneinge-
weihnten einleuchtende Gedankengang, den unter dem
Einfluß der italienischen Propaganda zum Teil auch
die Weltpresse übernommen hat, geht jedoch von be-
streitbaren Voraussetzungen aus. Triest ist zwar
künstlich gefördert worden, stellt aber heute für
einen erheblichen Teil des Oberen und Mittleren
Donaubeckens die rationellste Seeverbindung dar. Der
seewärtige Verkehr dieses Beckens ist nach 1918
größer und nicht kleiner geworden. Wenn dieser Ver-
kehr in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen
Triest gemieden hat, so eben weil Triest an Italien
angegliedert und von seinem natürlichen Hinterland
getrennt worden war. Der echte Hinterlandverkehr
zwischen Triest und Italien ist so gering, daß Italien
nicht imstande ist, Triest irgendeinen Teil desjenigen
Hinterlandverkehrs zu ersetzen, den Triest durch die
Trennung von seinem Hinterland verloren hat.

Entwicklung bis 1918

Jahrhundertlang und fast bis zum Beginn der mo-
dernen Wirtschaftsgeschichte gab es in der nörd-
lichsten Einbuchtung der Adria keinen Hafen, der die
Bedeutung eines Fischerdorfes oder eines kleinen
lokalen Marktes wesentlich überschritten hätte. Um-
geben von einer hohen und breiten Bergkette, hatte
Triest kein wirtschaftlich bedeutendes unmittelbares
Hinterland. Erst als mit dem Anfang der modernen
Wirtschaftsentwicklung des Donaulandes auch die
Ara des Eisenbahnbaus begann, schnellte mit dem
Ausbau (1857) der nun schon berühmten Adriabahn
(Wien-Semmering-Brucka/Muhr-Maribor¹⁾ - Ljubljana-
Postojna-Nabrežina-Triest) der moderne Triester
Hafen am Endpunkt dieser ersten brauchbaren Ver-
bindung Triests mit dem Hinterlande empor. Aller-
dings mußte die Donaumonarchie erhebliche Mittel
einsetzen, um Triest auszubauen. Zahlreiche Tunnel
und Viadukte, scharfe und große Steigungen und Bie-
gungen der Bahnstrecke und der entsprechend hohe
Verschleiß an rollendem Material sowie unverhältnis-
mäßig hoher Brennstoffverbrauch verursachten hohe
Regiekosten der Adriabahn. Auch ist Triest kein
natürlicher Hafen. Infolge der steilen und gleichzeitig
schlammigen Ufer mußte der Hafen mit großen Kosten
in das Meer hineingebaut werden. So verdankt Triest
ursprünglich seine Entwicklung der Tatsache, daß
Österreich alles daransetzte, um mit Hilfe der Adria-
Verbindung die in das unter russischem Einfluß
stehende Schwarze Meer mündende Donau umgehen
zu können und um den zu starken deutschen Einfluß
auszuschalten, der sich aus einer regeren Benutzung
der Nordseehäfen hätte ergeben können.

Zwei wichtige Tatsachen darf man jedoch bei diesen
historischen Betrachtungen nicht außer acht lassen,
die die Bedeutung der „künstlichen“ Herkunft Triests
wesentlich herabsetzen. Zunächst wären alle diese
künstlichen Mittel zur Förderung des Triest-Verkehrs
ergebnislos geblieben, wäre nicht inzwischen im
Donauraum bereits ein potentieller Warenverkehr ent-
standen, der Verbindung mit den überseeischen Märkten
suchte. Der Verkehrsdruck, der in der wirtschaftlich
aufblühenden, jedoch von geophysikalisch bedingten
Verkehrshindernissen und politischen Vorurteilen
von der Außenwelt allzu lange abgeschlossenen Habs-
burger Monarchie entstand, mußte früher oder später
in irgendeiner Richtung durchbrechen. Zum Durch-
bruch dieses Druckes gerade bei Triest kam es des-
wegen, weil Triest wirtschaftlich doch die am wenig-
sten ungünstige Verkehrslösung der Seeverbindung
des südlichen Donauraums mit den Weltmärkten dar-

¹⁾ Deutsch: Marburg (in der Steiermark).

stellte. Im Vergleich zu den billigen Flußverbindungen
vieler europäischer Häfen fallen zwar die sehr teuren
Bahnverbindungen Triests ungünstig ins Gewicht. Da
jedoch die Donau eben nicht in die Adria mündet,
bleibt diese Lösung für einen großen Teil des Donau-
raums die günstigste mögliche Verkehrslösung. So-
lange die moderne Verkehrstechnik nicht etwas
Neues erfindet, bleiben Teile des Donauraums auf
Grund der geophysikalischen Bedingungen zu unver-
hältnismäßig hohen Ein- und Ausfuhrparitäten, zu ver-
gleichsweise höheren Produktionskosten und unter
gleichen übrigen wirtschaftlichen Bedingungen zu
einem niedrigeren Lebensstandard verurteilt. Diese
Verhältnisse können nur verschlechtert werden, wenn
einzelne Teile des Triester Hinterlandes Triest mei-
den oder nicht benutzen können. Die einzige Verbes-
serung dieser schicksalhaft ungünstigen Lage liegt in
dem Versuch, die bestehenden Verbindungen Triests
mit dem Hinterland auszubauen und zu verbilligen.

Damit kommt man gleichzeitig zum zweiten Punkt,
der die künstliche Herkunft Triests archaisch er-
scheinen läßt. Wahrscheinlich auch infolge des öster-
reichischen Interventionismus ist der Seeverkehr über
Triest bereits vor der Jahrhundertwende auf ein so
starkes Volumen angewachsen, daß sich eine Vermin-
derung der durchschnittlichen Transportkosten geltend
zu machen begann. Diese Erscheinung begann, die
hohen Transportkosten nach dem Hinterland teilweise
zu neutralisieren. Der durch den Druck aus dem
Hinterland unselbständig entstandene Hafen konnte
infolgedessen allmählich selbst Verkehr aus dem
Hinterland an sich ziehen. Als Triest im ersten Jahr-
zehnt unseres Jahrhunderts in die Reihe der zehn
größten europäischen Häfen aufrückte, übte es schon
eine eigene Anziehungskraft aus, wie das an sich jeder
gute Hafen tun sollte. Durch eine eventuelle weitere
Konzentration des Verkehrs wären wohl noch wei-
tere Ermäßigungen der natürlich bedingten hohen
Transportkosten mit dem Hinterland zu erreichen.
Besonders in den letzten Jahrzehnten vor dem ersten
Weltkrieg entstand in Triest eine Industrie, die aus-
schließlich auf diesem Prozeß der Herabsetzung der
allzuhohen Transportkosten nach dem Hinterland ba-
sierte und durch Erhöhung des Durchschnittswertes
je Mengeneinheit der nach dem Hinterland zu ver-
sendenden Güter die hohen Eisenbahnfrachten tragbarer
machte. Es entstanden vertikal gebundene Produk-
tionsketten entlang der Bahnverbindung Triests mit
dem Hinterland. Diese Transportkosten sparende ver-
arbeitende Rolle der neuen Triester Industrie ent-
puppte sich langsam als die Lösung des Problems der
hohen Transportkosten. Dieser Verkehr der verarbei-
tenden Industrie begann langsam über den ursprüng-
lichen reinen Transitverkehr die Oberhand zu gewin-
nen, und hätte der erste Weltkrieg diese Entwicklung
nicht unterbrochen, so hätte sich wahrscheinlich lang-
sam die gesamte Industrie des südlicheren Donau-
beckens auf die erste Verarbeitung der auf dem See-
wege einzuführenden Rohstoffe in Triest eingestellt.
Da aus Raumgründen die neuerrichtete Industrie sich
nicht auf Triest allein konzentrierte, sondern sich auch
auf das engere Hinterland ausdehnte, ist es übrigens
nicht richtig, nur von einem Triester Wirtschaftspro-
blem zu reden. Es besteht an sich ein Problem Triests
und seiner Umgebung, worunter allerdings die ganze
Julische Mark zu verstehen ist (das Gebiet zwischen
der österreichisch-italienischen Grenze vor 1914 und
der jugoslawisch-italienischen Grenze nach 1918), die
seit der modernen Entwicklung Triests durch dessen
Lunge atmet.

Triest unter italienischer Herrschaft

Der Abbruch dieser positiven Entwicklung seit 1918 kann in einigen Zahlen veranschaulicht werden. Die Triest anlaufende Nettoregistertonnage verdoppelte sich dreimal im Laufe des dem ersten Weltkrieg vorausgehenden halben Jahrhunderts, nämlich einmal zu Beginn der neunziger Jahre (im Verhältnis zum Stand nach dem Ausbau der Adriabahn), dann um die Jahrhundertwende und zuletzt 1913. Das Volumen des seewärtigen Außenhandels Triests stieg in den 13 Jahren vor Beginn des ersten Weltkriegs von 1,9 auf 3,5 Mill. t. Die Bevölkerung Triests hat sich in den ersten 70 Jahren des vergangenen Jahrhunderts vervierfacht und in den nächsten 40 Jahren bis 1910 noch einmal verdoppelt. Dann kam der plötzliche Umbruch seit 1918. In den 40 Jahren seit 1910 ist die Triester Bevölkerung um $\frac{1}{5}$ angewachsen, also weniger als man vom natürlichen Zuwachs einer stationären Bevölkerung erwarten würde. Der seewärtige Außenhandel betrug 1919 insgesamt 1,5 Mill. t, stieg bis 1929 auf 2,9 Mill. t und sank bis 1933 wieder auf 1,8 Mill. t oder auf fast die Hälfte des Vorkriegsmaximums. Den Stand des für das Hinterland bestimmten Seeverkehrs von 1913 hat somit Triest seitdem nie wieder erreicht ²⁾.

Wenn man sich auf der Suche nach den eigentlichen Ursachen der Schrumpfung des Triester Verkehrs seit 1918 in eine detaillierte Analyse der Triester Umsätze nach Warengruppen einläßt (die man im Rahmen eines Artikels natürlich nicht wiedergeben kann), kommt man etwa zum Ergebnis, daß der Abbruch des seinerzeitigen Aufschwungs und der seit 1918 eingetretene Rückgang zu rund $\frac{1}{10}$ als Folge der Angliederung Triests an Italien anzusehen sind. Nur $\frac{1}{20}$ des Rückgangs ist dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie zuzuschreiben, während etwa $\frac{5}{20}$ auf ein kombiniertes Wirken der Herrschaft Italiens, des Zerfalls der Monarchie und der Strukturveränderungen des Weltmarktes in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen zurückzuführen sind. Der relativ geringe negative Einfluß der Zerschlagung des ehemals einheitlichen Zollgebiets des Triester Hinterlandes nach 1918 scheint zum Teil auch darauf zurückzugehen, daß der Zerfall der Monarchie neben negativen Wirkungen auch neue, für den Triester Verkehr positiv sich auswirkende Folgen hatte, die die negativen Wirkungen teilweise neutralisierten ³⁾.

Die negativen Wirkungen der Eingliederung Triests in das italienische Zollgebiet machten sich in verschie-

²⁾ Die Behauptung, daß 1938 der Stand des Seeverkehrs von 1913 erreicht worden und somit bewiesen sei, daß Triest auch unter Italien leben könne, kann von mehreren Gesichtspunkten bestritten werden.

Zunächst enthalten die in den amtlichen Statistiken für 1938 ausgewiesenen 3,4 Mill. t Triester Seeverkehrs 798 000 t Erdöltransporte der in der Nähe von Triest neu errichteten Raffinerie. Dieser ausschließlich auf Tankschiffe angewiesene Verkehr stellt einen vollkommen selbständigen, von der Natur des übrigen Hinterlandverkehrs getrennten Verkehrszyklus dar. Nur die restlichen 2,6 Mill. t Seeverkehr könnten sich somit auf den eigentlichen Hinterlandverkehr Triests beziehen.

Außerdem hat Italien 1937 und 1938, belehrt durch die Erfahrungen mit den Sanktionen des Völkerbundes im Zusammenhang mit dem Abessinienkrieg, Triest zur Anlage von Kriegsvorräten für den Krieg gegen Griechenland und Jugoslawien benutzt. Somit war 1938 auch unter den restlichen 2,6 Mill. t ein bedeutender Prozentsatz anomalen, durch die bevorstehenden Kriegsereignisse bedingten Verkehrs enthalten.

Und selbst wenn man zugeben wollte, daß 1938 der Stand des Seeverkehrs von 1913 formal doch erreicht worden ist, dann kann man es für einen Hafen, dessen Seeverkehr in den ersten dreizehn Jahren dieses Jahrhunderts eine jährliche Zuwachsrate von 6,6% auswies, als kein besonders günstiges Zeichen deuten, wenn das Verkehrsvolumen erst nach 25 Jahren gerade noch den Stand von 1913 erreicht haben sollte.

³⁾ So hat z. B. die durch die Agrarreformen der Nachfolgestaaten teilweise hervorgerufene Verringerung der Getreideausfuhrüberschüsse im Donaugebiet zu steigenden Getreideeinfuhren aus Übersee über Triest geführt. Diese Einfuhrsparte Triests wird langsam zu einer seiner bedeutendsten Verkehrspositionen.

denen Richtungen bemerkbar. Den größten Schaden erlitt die Triester Wirtschaft durch die kapitalmäßige und wirtschaftspolitische Trennung ihrer Industrie von denjenigen Zentren im Hinterland (Jesenice!), für die sie die Funktion der Rohstoffverarbeitung übernommen hatte und für deren Tätigkeit die mit erstklassigen Häfen ausgestattete italienische Produktion keinen Bedarf hatte. Durch die Lahmlegung dieser Industrie fiel zunächst ein großer Teil der seewärtigen Einfuhr Triests aus (innerhalb der gegenüber 1913 um 26% verringerten seewärtigen Einfuhr betrug 1924/33 der Anteil der Rohstoffeinfuhr für die Triester verarbeitende Industrie nur noch 34%). Dann erstickte Italien systematisch denjenigen überseeischen Transithandel Triests, der vorher mit den italienischen Erzeugnissen im Donaugebiet konkurriert hatte (Apfelsinen aus dem Mittelmeerraum, Reis und Ole aus dem Orient sowie Trockenobst, Textilien, Glaswaren usw., Einstellung der Warenbörse in Triest). Genua und Venedig saugten ihrerseits langsam die Triestiner Flotte auf ⁴⁾. Nicht zuletzt wirkte sich auf den Triester Verkehr negativ der politische Druck aus, den Italien auf Jugoslawien auszuüben versuchte, indem es die Abhängigkeit Jugoslawiens von der Holzausfuhr dazu benutzte, dieser Ausfuhr über Triest möglichst große Schwierigkeiten entgegenzusetzen. Das hatte endlich zur Folge, daß Jugoslawien seine Holzausfuhr mit einem Riesenaufwand von zusätzlichen Kosten über Sušak, einen auf jugoslawischem Gebiet verbliebenen Vorort Fiumes, umleitete.

Der Verlust der jugoslawischen Holzausfuhr wog für Triest doppelt schwer. Zunächst war Holz nach Kohle 1913 noch die zweitgrößte Verkehrsposition gewesen. Dann war aber Holz auch der größte Ausfuhrartikel Triests und trug wesentlich zur Linderung der ohnedies schon sehr passiven Schiffsraumbilanz dieses Einfuhrhafens bei.

Der durch all diese Tatsachen verursachte Rückgang des Verkehrsvolumens, die Verschlechterung der Schiffsraumbilanz und die zunehmende Einstellung der Triest bedienenden Schifffahrtslinien führten zu einem neuen Anstieg der Transportkosten, und zusammen mit der aus denselben Gründen ungenügend koordinierten Tarifpolitik der nun auf drei Staatsgebiete verteilten Adriabahn machten diese Faktoren Triest besonders für das entferntere Hinterland immer weniger anziehend. Das traf namentlich für die Tschechoslowakei zu, durch deren nördliche Hälfte schon zu Zeiten Österreich-Ungarns die Linie der kilometerischen Equidistanzen zwischen Triest und den Nordseehäfen verlief. Zur Zeit der Donaumonarchie konnte mit entsprechenden wirtschaftspolitischen Maßnahmen auch der tschechoslowakische Verkehr nördlich dieser Linie für Triest gesichert werden. Die verringerte Anziehungskraft Triests nach 1918 konnte nicht einmal den Verkehr unterhalb dieser Linie gewinnen, und die Linie der tatsächlichen tariflichen Equidistanzen sank immer tiefer südwärts (auch infolge des deutschen sog. Auslobungsverfahrens zugunsten der Nordseehäfen), so daß vor Beginn des zweiten Weltkrieges der größte Teil der Tschechoslowakei sich für den Seeverkehr nach Norden umorientiert hatte. Nur Österreich bot sich zwischen den beiden Weltkriegen keine Alternative, und es benutzte Triest mit allen Nachteilen des Verkehrs über eine verfallende Hafenstadt. Nach italienischen Quellen

⁴⁾ Mit Ausschluß der Segler umfaßte 1913 die in Triest registrierte Handelsflotte 257 Einheiten mit insgesamt 683 000 BRT; 1928: 173 Einheiten mit 640 000 BRT; 1939: 113 Einheiten mit 521 000 BRT; 1941: 116 Schiffe mit 398 000 BRT; 1950: 83 Schiffe mit 142 000 BRT; 1952: 77 Schiffe mit 121 500 BRT. Alle Neubauten wurden sofort an Italien abgetreten.

hat sich diese Desintegration des Triester Hinterlandes seit dem zweiten Weltkrieg auch auf Österreich ausgedehnt, so daß 1952 schon 36 % seines seewärtig orientierten Verkehrs über die Nordseehäfen geleitet wurden, in der ersten Hälfte 1953 sogar 42 %.

Ihren richtigen Inhalt bekommen alle diese Feststellungen über den Triester rückwärtigen Verkehr erst dann, wenn man sie auf dem Hintergrund der potentiellen Entwicklungsmöglichkeiten des Triester Verkehrs in den Jahren 1924/33 betrachtet. Nach dem Gesagten muß es nämlich von vornherein abgelehnt werden, den Rückgang des Triester Verkehrs nach 1918 als einen Beweis dafür zu nehmen, daß mit dem Zerfall der Donaumonarchie die Funktion Triests als Hafen zum Absterben verurteilt sei. Wenn man den von Triest umgeleiteten jugoslawischen Seeverkehr sowie den gesamten tschechoslowakischen seewärtigen Handel (nach Abzug des Verkehrs, der tatsächlich über Triest stattgefunden hat oder der sich zwischen der Tschechoslowakei und Nordeuropa selbst abspielte) einbezieht, gewinnt man ein ganz anderes Bild. Zählt man nämlich nur diese beiden praktisch aus Triest verdrängten Verkehrssparten zu dem in diesen Jahren tatsächlich über Triest abgewickelten Verkehr hinzu, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die potentiellen Entwicklungsmöglichkeiten des Triester Verkehrs zwischen den Weltkriegen nicht nur die Fortsetzung des vor dem Kriege eingeleiteten Aufschwungs gesichert hätten, sondern tatsächlich ein Verkehrsaufkommen versprochen, das höher liegt als der in die Nachkriegszeit extrapolierte Trend des Triester Seeverkehrs vor 1914. In dem Falle würde man die Notwendigkeit der Subventionierung Triests nicht zu diskutieren haben; vielmehr würde Triest inzwischen für den Donauverkehr zu einem Anziehungspunkt erster Klasse geworden sein.

Verkehr mit Italien

Wenn die Trennung Triests von seinem Hinterland im Donaugebiet für den Hafen verhängnisvoll wurde, so hat andererseits die Angliederung an das italienische Zollgebiet keine Steigerung des Hinterlandverkehrs von jenseits des Tilment⁵⁾ zur Folge gehabt. Bei der Beurteilung der eigentlichen Rolle Italiens im Triester Verkehr muß man zwei Umstände besonders scharf im Auge behalten.

Zunächst bestand ein reger lokaler Verkehr zwischen Triest und seiner unmittelbaren Umgebung, der Julischen Mark. Je nach der Art der Grenzziehung um Triest wechselte dieser lokale Verkehr seine Nationalität. Zwischen den beiden Weltkriegen war er italienisch, jetzt ist er teilweise jugoslawisch. Die in der Statistik ausgewiesene Steigerung des „italienischen“ Anteils am Triester Verkehr seit 1918 ist zum großen Teil durch Hinzuzählen dieses lokalen Verkehrs zu dem mit dem eigentlichen Italien stattfindenden Verkehr entstanden. Eine falsche Beurteilung der Bedeutung einzelner Länder für Triest kann nur vermieden werden, wenn man den Verkehr der Julischen Mark ohne Rücksicht auf die momentane Grenzziehung überhaupt getrennt ausweist.

Andererseits ist oben schon angedeutet worden, daß Italien die Angliederung Triests auch dazu benutzt hat, schon bestehende überseeische Beziehungen des Donaumaums auszuschalten und mit italienischen Waren in das Triester Hinterland einzudringen. Statistisch wirkte sich das auf die Weise aus, daß die ur-

⁵⁾ Italienisch: Tagliamento, Verkehrsscheide zwischen Triest und Venedig.

springliche Einfuhr nach Triest über See allmählich um die Warenmengen zurückging, um die es Italien gelang, eigene Waren per Bahn nach Triest zur Weiterbeförderung in den Donaumaum einzuführen. Es entstand somit plötzlich ein inverser Bahnverkehr zwischen Triest und Italien; denn vor 1914 wurden diese Einfuhrartikel per Bahn nur aus Triest ausgeführt, nachdem sie über See eingeführt worden waren. (Dasselbe gilt umgekehrt auch für die neue bahnmäßige Ausfuhr aus Triest nach Italien derjenigen Artikel, die normal nur per Bahn aus dem Hinterland nach Triest eingeführt wurden, um über See ausgeführt zu werden.) Dieser zunehmende Bahnverkehr mit Italien war somit das Gegenstück zur Verringerung des Seeverkehrs, die Italien Triest verursachte. Durch diesen inversen Verkehr degradierte Italien Triest vom internationalen Hafen zum Eisenbahnknotenpunkt an der Grenze. Es ist an sich ein statistischer Scherz, daß der Zuwachs dieses inversen Verkehrs den Anteil Italiens am Triester Bahnverkehr steigerte und als Beweis der zunehmenden Bedeutung Italiens für Triest verwendet werden kann.

Das Ergebnis

Indem hier versucht wurde, in kurzen Zügen die Grundthesen des italienischen Standpunktes in der Triest-Frage zu prüfen, ist natürlich derselbe Fehler begangen worden, der diesem Standpunkt überhaupt innewohnt. Die Diskussion über die künstliche Herkunft Triests und über die Folgen des Zerfalls der Donaumonarchie sowie der Streit um die prozentuale Beteiligung am Triester Bahnverkehr stellen an sich nur eine Ablenkung vom Kern des Triest-Problems dar. Vom europäischen Standpunkt ist das Triest-Problem eine Frage der Herabsetzung der naturbedingten Überdimensionierung der Produktionskosten im Donaugebiet. Nur durch die Konzentration des seewärtigen Verkehrs dieses Gebietes auf einen Punkt der adriatischen Küste (und von Natur aus ist Triest dazu bestimmt) und durch den Ausbau einer intensiven, für das Hinterland verarbeitenden Industrie an diesem Punkt kann eine wesentliche Herabsetzung dieser überhöhten Produktionskosten erreicht werden. Dieses Wirtschaftsproblem hat ein derartiges Gewicht, daß keine politische Lösung des Problems richtig sein kann, die dieser Tatsache nicht Rechnung trägt. Der einzige Nutzen, den man eigentlich von der Prüfung des italienischen Standpunktes hat, ist der Nachweis, daß der Anschluß Triests an Italien diejenige politische Lösung darstellt, bei der die erforderliche Konzentration des Überseeverkehrs Jugoslawiens, Österreichs und auch Ungarns und der Tschechoslowakei auf Triest in keinem Falle erreicht werden kann. Diese Lösung führt einzig zur weiteren Dispersion des seewärtigen Donauverkehrs.

Infolge der Schlüsselstellung Jugoslawiens für den Triester Verkehr kann es zur erforderlichen Konzentration des Verkehrs nicht kommen, solange Jugoslawien nicht imstande ist, in Triest seine eigene Industrie aufzubauen, und solange es zwangsweise denjenigen eigenen Verkehr von Triest umleitet, der natürlicherweise in dieser Richtung gravitiert. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen wird Jugoslawien es nie wagen dürfen, seinen Verkehr wieder hauptsächlich auf Triest auszurichten, solange Triest unter italienischem Einfluß steht. Triest braucht jedoch nicht unbedingt Jugoslawien anzugehören, um seine Funktion als wichtigster Hafen des Donaumaums wieder normal ausüben zu können.