

Stermann, Walter

### Article — Digitized Version

## Der seewärtige Verkehr Österreichs in der Konkurrenz zwischen Nordwesthäfen und Südhäfen

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Stermann, Walter (1960) : Der seewärtige Verkehr Österreichs in der Konkurrenz zwischen Nordwesthäfen und Südhäfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 8, pp. 453-456

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133008>

#### 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.*

## Der seewärtige Verkehr Österreichs in der Konkurrenz zwischen Nordwesthäfen und Südhäfen

Dr. Walter Stermann, Wien

Die politische Entwicklung in Europa nach dem zweiten Weltkrieg veranlaßte Österreich zu einer stärkeren Umorientierung seines Außenhandels. Die Länder des europäischen Ostens und Südostens waren vor dem Krieg traditionelle Handelspartner, mit denen ein beachtlicher Teil des österreichischen Außenhandelsvolumens abgewickelt wurde. Nach dem Krieg war Österreich zwar auf Grund seiner geographischen Position zwischen den beiden Wirtschaftsblöcken und eben jener traditionellen Handelsbeziehungen zu den Ländern des Ostblocks noch immer in der Lage, sein Ostgeschäft in einem relativ größeren Umfang auszubauen, als dies den meisten übrigen westlichen Ländern möglich war, doch war eine strukturelle Umstellung seines Außenhandels die Voraussetzung für dessen Expansion geworden. 1937 entfielen auf die Länder, die heute die EWG und EFTA bilden, wertmäßig 36 % der Einfuhren und 23 % der Ausfuhren Österreichs, 1959 waren die entsprechenden Anteile 69 % und 61 %. Im Rahmen dieser Umorientierung haben auch die überseeischen Handelsbeziehungen eine starke Erweiterung erfahren.

### Österreichs Außenhandel vor und nach dem zweiten Weltkrieg

Position	1937	1959	Zuwachs 1937 geg. 1959 in %
	in Mill. t		
Einfuhren insges.	6,180	10,511	70,1
davon über See	0,551	2,212	300,1
Ausfuhren insges.	3,809	6,588	73,0
davon über See	0,453	1,049	131,9
Außenhandel insges.	9,989	17,099	71,2
davon über See	1,004	3,261	224,9

Dazu ist noch zu bemerken, daß aus bestimmten Gründen der österreichische Außenhandel über See 1959 rückläufig war und die betreffenden Zahlen der vorangegangenen Jahre bedeutend höher lagen (Außenhandel über See 1957: 5,1 Mill. t, 1958: 4,4 Mill. t). Jedenfalls aber ist die Expansion des Überseehandels wesentlich größer als die des gesamten Außenhandels, sein Anteil an diesem war 1959 mengenmäßig ca. 19 % (15 % des Exports und 20 % des Imports) gegenüber ca. 10 % im Jahre 1937.

### TRANSITTARIFE

Die Konkurrenzlage Österreichs auf den überseeischen Absatz- und Liefermärkten wird sehr ungünstig beeinflußt durch die Tatsache, daß es alle für seinen Überseehandel in Betracht kommenden Seehäfen nur im Transit durch andere Länder erreichen kann, auf deren Beförderungswegen es einer Tarifgestaltung

anderer Nationen unterliegt. Außerdem besitzt es — zum Unterschied von der Schweiz, die sich sonst in ähnlicher Binnenlage befindet, aber eine direkte Verbindung nach Rotterdam über den Rhein besitzt — keinen direkten Binnenschiffahrtsweg zu einem der Häfen, der als Transportweg und als Korrektiv für die Tarifgestaltung der ausländischen Transitbahnen dienen könnte. Der Donauweg endet in westlicher Richtung in Regensburg und macht für den Verkehr mit den Nordwesthäfen einen doppelten Umschlag notwendig. Trotzdem hat er im Zusammenhang mit der Erstellung des deutsch-österreichischen Seehafen-Donau-Umschlagtarif (DÖSDU) die deutschen Nordseehäfen näher an Österreich herangerückt. In Richtung nach und von der unteren Donau könnte die Donauschiffahrt neben ihrer gegenwärtigen Funktion im Osthandel für den Verkehr mit der Levante über den Donau-Seeweg oder im kombinierten Donau-Bahn-Seeweg über Jugoslawien-Thessaloniki herangezogen werden und damit auch hier die für Österreich wichtige Tarifentwicklung beeinflussen.

Eine besondere Kostenbelastung entsteht dem österreichischen Seehafenverkehr durch den Frachtenbruch an der Grenze, der sich auch bei den entfernungsmäßig am günstigsten gelegenen Häfen Triest und Rijeka nachteilig auswirkt. Österreich erhofft sich daher von einer künftigen europäischen Verkehrsintegration eine Berücksichtigung seiner ungünstigen verkehrsgeographischen Lage und eine generelle Anwendung des innerhalb der Montanunion bereits angewandten Prinzips der direkten degressiven Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr, nach dem jede nationale Bahn auf ihrem Beförderungsabschnitt jenen Degressionskoeffizienten anwendet, der sich für die gesamte ungebrochene Entfernung ergibt. Im übrigen wird dieses Prinzip auch schon auf österreichische Lieferungen nach und von Montanunionsländern angewandt, wenn das betreffende Montangut mindestens durch ein Montanunionsland befördert wird. In der EWG ist die Frage der Verkehrsintegration noch nicht zu praktischen Maßnahmen fortgeschritten.

Wie sehr die ungünstige Frachtlage und der Tarifbruch im grenzüberschreitenden Verkehr sowohl die rohstoffimportierende als auch die exportierende Wirtschaft Österreichs belasten, hat sich am Beispiel eines niederösterreichischen Stahlwerkes erwiesen. Dieses Werk hat eine Untersuchung darüber angestellt, wie unterschiedlich ein bestimmtes Erzeugnis seiner Fabri-

kation durch Frachtkosten im Verhältnis zu dem gleichen Erzeugnis eines deutschen und eines belgischen Werkes belastet ist. In Prozent des feststehenden Weltmarktpreises für das betreffende Erzeugnis ergab sich daraus eine Transportkostenbelastung im Einkauf von 3,27 für Niederösterreich, 1,27 für das Ruhrgebiet und 1,50 für Belgien, im Verkauf (fob) von 8,70 für Niederösterreich, 3,80 für das Ruhrgebiet und 2,91 für Belgien.

Die erhöhte Frachtkostenbelastung seiner überseischen Rohstoffbezüge und seiner Übersee-Exporte beeinträchtigt natürlich die internationale Wettbewerbsfähigkeit Österreichs und zwingt es, der Seehafenverkehrs- und der Tarifpolitik eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Mit seinem Außenhandel von jährlich durchschnittlich 4 Mill. t stellt es immerhin einen interessanten Kunden für die europäischen Seehäfen dar, und es ist klar, daß es gerade unter diesen Umständen stets versuchen muß, aus der Konkurrenzlage dieser Häfen die günstigsten Tarifbedingungen für sich zu erreichen.

#### STELLUNG TRIESTS

Eine dominierende Stellung nimmt im österreichischen Seehafenverkehr Triest mit 41,3% der gesamten österreichischen über See beförderten Güter ein. Über diesen Hafen, der auch verkehrsgeographisch neben Rijeka und Venedig relativ günstig liegt, geht noch immer der Großteil des österreichischen Levanteverkehrs und ein Teil des Verkehrs von und nach dem Persischen Golf, Indien und Pakistan sowie, in geringerem Umfang, auch von und nach Südamerika. Die relativ günstige Frachtlage bewirkt auch, daß die österreichische Wirtschaft diesen Hafen für den Charterverkehr benutzt, der allerdings mehr im Import von Massengütern als im Export (etwa Stickstoffdünger, Roheisen, Handelsstahl etc.) in Betracht kommt. Eine stärkere Heranziehung Triests auch für andere Relationen scheitert daran, daß dieser Hafen gegenwärtig nicht die Fazilitäten eines Welthafens bietet, weder was seine Umschlagseinrichtungen noch was vor allem seine Verschiffungsmöglichkeiten betrifft, da die Anzahl und die Dichte des Triest bedienenden Schiffsverkehrs ungenügend sind. Außerdem sind die Umschlagskosten in Triest relativ hoch.

Auf der anderen Seite ist das österreichische Transitsgut für den Triester Hafen von lebenswichtiger Bedeutung. Ohne ausreichendes nationales Hinterland ist Triest sehr stark auf den Transitverkehr angewiesen, der zu mehr als 90% von Österreich gestellt wird und dessen Erweiterung durchaus möglich wäre, wenn Triest in der Lage wäre, mehr Verschiffungsmöglichkeiten und in einer größeren Anzahl von Relationen zu bieten. Hier aber ist Triest offenbar nicht gewillt, dem anerkannten Prinzip entsprechend, nach dem der Handel der Flagge folgt, ein gewisses Risiko einzugehen und die entsprechenden Fazilitäten zu schaffen und anzubieten. Es verlangt vielmehr von Österreich vorher die Gewähr für die Abnahme eines bestimmten Laderaumes, was dieses aus verständlichen Gründen ablehnt. Begreiflicherweise ist Triest aber sehr bemüht, seine beherrschende Stellung im

österreichischen Verkehr über See zu halten. Als nach Wiederherstellung des freien Spiels von Angebot und Nachfrage auch für die europäischen Häfen nach dem Krieg nicht nur Bremen und Hamburg, die Ersatz für den Verlust der Ostgebiete als früheres traditionelles Hinterland suchten, sondern auch die Beneluxhäfen sowie Genua und Venedig sich um das steigende österreichische Transportgut zu bemühen begannen und die betreffenden nationalen Bahnverwaltungen und Binnenschiffahrtsgesellschaften diese Bemühungen durch Frachtbegünstigungen unterstützten, versuchte Triest mit Erfolg, durch Vereinbarungen mit den konkurrierenden Häfen und den Transportgesellschaften eine Interessenteilung zu erreichen.

#### SEEHAFENZWECKVERBAND

Tatsächlich hatte seit den zwanziger Jahren ein „Zweckverband zur Regelung des eisenbahntarifischen Wettbewerbes im Güterverkehr der deutschen Nordseehäfen und italienischen Adriahäfen (Seehafen-zweckverband)“ bestanden, der alle am österreichischen Seehafenverkehr mit den deutschen Nordsee- und den italienischen Adriahäfen interessierten Bahnen umfaßte und zum Ziele hatte, durch entsprechende Tarifierungsmaßnahmen eine gewisse regionale Aufteilung des österreichischen Einzugsgebietes auf die einzelnen Häfen zu erreichen und so einen unerwünschten Tarifkampf zu vermeiden. Die bis 1938 für Österreich gültigen Seehafentarife der betreffenden Bahnen waren unter Berücksichtigung der Prinzipien dieses Zweckverbandes aufgebaut gewesen. Schließlich einigten sich die Bahnverwaltungen Österreichs, der Bundesrepublik Deutschland, Italiens und Jugoslawiens darauf, diesen Zweckverband zu reaktivieren und gegenseitige Tarifbindungen festzusetzen. Auf Grund dieser Vereinbarungen sind die Frachtsätze des deutsch-österreichischen Seehafentarifes (DOS) um ein gewisses Spannungsverhältnis höher als die des Seehafentarifs Österreich—Triest. Als auch die Bahnen der Beneluxländer sich dem Zweckverband anschlossen, wurden die zwischen Österreich und den belgischen und niederländischen Seehäfen erstellten Seehafentarife (BOS und NOS) so aufgebaut, daß die Frachtsätze des DOS, die ihrerseits auf den um das Spannungsverhältnis erhöhten Sätzen des Adria-Tarifs basieren, auf die deutsch-belgische bzw. deutsch-niederländische Grenze umgelegt und die Frachtsätze der Anschlußbahnen angestoßen wurden. Durch die Unterdrückung der auf den deutschen Durchgangsstrecken zugunsten der Beneluxhäfen bestehenden Entfernung unterschilde wurden so die Frachtkosten für Österreich im Verkehr mit den Beneluxhäfen weiter erhöht. Diese Tarifbindungen, die natürlich nur nach langwierigen Verhandlungen zwischen den beteiligten Konkurrenz Häfen zustande kamen, machten aber keinen der Partner glücklich, da sie sich dem natürlichen Expansionsdrang der einzelnen Häfen widersetzten. Österreich aber sah sich auf einem für seine Exportwirtschaft eminent wichtigen Gebiet in die Rolle eines Handelsobjektes gedrängt, das durch die miteinander im Wettbewerb stehenden Häfen in Interessengebiete aufgeteilt zu werden drohte. Tatsächlich wurde unter

dem wachsenden Druck des österreichischen Widerstandes und den Expansionsbestrebungen der einzelnen Häfen der Seehafenzweckverband de jure liquidiert. Wesentlich trug zu dieser Entwicklung aber auch das immer stärkere Hervortreten von Rijeka bei.

Dieser Hafen nimmt bereits die dritte Stelle nach Triest und Hamburg im österreichischen Verkehr über See ein, und tatsächlich erwächst in ihm dem Hafen von Triest ein starker Konkurrent, besonders im Verkehr nach der Levante, da er für Österreich dieselben verkehrsgeographischen Vorteile bietet wie Triest, diesen Hafen aber an Entwicklungsdynamik übertrifft. In den Umschlagskosten ungefähr gleich dem Konkurrenzafen, sind seine Verschiffungsmöglichkeiten in stetem Wachsen, und seine Umschlags-einrichtungen werden ständig ausgebaut und verbessert. Bei der starren Bilateralität des Handels- und Zahlungsverkehrs mit Jugoslawien ist seine Benützung auch handelspolitisch für Österreich interessant, da durch seine Dienstleistungen und die der jugoslawischen Flotte, die ihn hauptsächlich bedient, zusätzliche österreichische Exporte nach Jugoslawien möglich werden. Gewisse Nachteile bietet freilich der Umstand, daß es sich um den Hafen eines zentralgelenkten Landes handelt, so daß die Dispositionen der staatlichen jugoslawischen Linien und der Hafenbehörden mehr das Staatsinteresse als das der privaten Kunden berücksichtigen.

Trotz der formalen Sistierung des Tarifkartells des Seehafenzweckverbandes und der Wiederherstellung der Freizügigkeit in der Tarifgestaltung blieben dessen Tendenzen weiterhin bestehen und finden noch ihren Niederschlag in den österreichischen Seehafentarifen. Die nachstehende Aufstellung zeigt Tarifsätze, aufgegliedert nach Inlands- und Auslandsfracht, in den Relationen Nordwesthäfen und Adriahäfen für das verkehrsgeographisch mehr nach dem Norden tendierende Linz und das im Süden Österreichs gelegene Klagenfurt. Man ersieht daraus wohl das Bestreben

#### Frachtraten von Linz Fbhf und Klagenfurt Hbfh ohne Nebenspesen nach Seehäfen zur Ausfuhr über See

(15 t-Sätze in öS)

Hafen	Grenz-übergang	Inland		Ausland		Gesamt-fracht
		km	Fracht	km	Fracht	
<b>L i n z F b h f</b>						
Bremen	Passau	112	11,22	778	30,51	41,73
Rotterdam	Passau	112	11,22	916	39,61	50,83
Antwerpen	Passau	112	11,22	881	38,88	50,10
Triest	Tarvis	347	26,70	168	8,67	35,37
Rijeka	Rosenbach	350	26,89	208	8,90	35,79
<b>K l a g e n f u r t H b h f</b>						
Bremen	Salzburg	226	19,60	847	17,04	36,64
Rotterdam	Salzburg	226	19,60	985	26,13	45,73
Antwerpen	Salzburg	226	19,60	950	25,41	45,01
Triest	Rosenbach	37	4,71	163	9,40	14,11
Rijeka	Rosenbach	37	4,67	208	9,10	13,77

der Bahnen der Nordroute, im Interesse ihrer nationalen Seehäfen die Differenzen bei der österreichischen Inlandsfracht durch Frachtbegünstigungen auf den ausländischen Strecken auszugleichen. Doch bleibt auf Grund des noch immer bestehenden Spannungsverhältnisses zum Adriatarif für alle österreichischen Orte, von Grenzfällen abgesehen, die Gesamtfracht auf der Nordroute höher als auf der Route nach Triest,

dem damit sein verkehrsgeographischer Vorteil gewahrt bleibt. Aus den Angaben über die jeweiligen Gesamtkilometer wird dieser Vorteil offensichtlich, der für die im Süden Österreichs gelegenen Orte besonders eklatant ist.

#### VERKEHRSINTEGRATION

Nach dem Inkrafttreten des EWG-Vertrages forderte Italien unter Berufung auf die darin enthaltenen Bestimmungen über die Vermeidung von Wettbewerbsbeschränkungen, daß die Frage der Bahntarife von und nach europäischen Häfen ausschließlich auf Grund der geographischen Entfernung zu lösen sei, und redete damit neuerlich einem Hafenpool Nordsee—Adria das Wort. Begründet wurde diese Forderung damit, daß die Wettbewerbsmaßnahmen der nördlichen Konkurrenten die verkehrsgeographischen Verhältnisse verzerren und dies dem Prinzip einer europäischen Verkehrsintegration widersprechen würde.

Art. 80 des EWG-Vertrages sieht vor, daß vom Beginn der zweiten Stufe an im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft Schutz- bzw. Unterstützungstarife zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen oder Industrien verboten sein sollen. Ausgenommen davon sind jedoch Wettbewerbstarife, also reduzierte Tarife, die die betreffende Bahnverwaltung selbst wünscht. Die österreichischen Seehafentarife können somit von dieser Bestimmung nicht betroffen sein. Auch ist Österreich nicht Mitglied der EWG. Trotzdem könnte es sein, daß im Zuge eines fortschreitenden Zollabbau zwischen EWG und EFTA die Frage der Transportkosten neben den Produktionskosten erhöhte Bedeutung für die Konkurrenzfähigkeit auf ausländischen Märkten gewinnt und daß dann das Problem der dritten Staaten gewährten Wettbewerbstarife durch EWG-Länder einer Überprüfung unterzogen wird. Dann müßte aber doch wohl die Frage der Anwendung einer Tarifgestaltung, die den Frachtenbruch an der Grenze vermeidet und die Gesamtentfernung zugrunde legt, wie sie innerhalb der Montanunion schon besteht, aufgeworfen werden. Da die Tarife der deutschen und der österreichischen Bahnen gerade auf weite Entfernung sehr starke Degressionen aufweisen, würden damit die Nordwesthäfen bedeutend näher an Österreich heranrücken, als dies etwa bei Triest der Fall wäre.

Ehe es zu Vereinbarungen bezüglich einer gesamt-europäischen Verkehrsintegration kommt, muß Österreich jedoch eine Tarifgestaltung ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der geographischen Entfernung ablehnen. Die österreichische Wirtschaft bejaht grundsätzlich kostenorientierte Tarife und lehnt eine Subventionspolitik ab. Sie redet durchaus nicht einem hemmungslosen Tarifkampf das Wort, doch steht sie auf den Weltmärkten in schärfster Konkurrenz mit Ländern, die in einer verkehrsgeographisch bedeutend günstigeren Situation sind. Sie muß daher die Anforderungen, die bezüglich Preis und Qualität von ihren Handelspartnern an sie gestellt werden, auch an die Bahnen und Seehäfen stellen, deren sie sich für ihre Transporte bedient. Die Wahl eines Seehafens hängt nicht nur von der Länge des Beförderungsweges

und den daraus erwachsenden Beförderungskosten ab, sondern auch von den Umschlagskosten, den Umschlagseinrichtungen, der Verkehrsdichte und der Höhe der Seefrachtraten eines Hafens, so daß unter Umständen ein verkehrsgeographisch ungünstiger Hafen hinsichtlich der Kosten des gesamten Beförderungsweges vorteilhafter ist als ein näher gelegener. Mit dieser Argumentation genießt Österreich die Unterstützung der Nordwesthäfen. Im übrigen hat Triest das geforderte Prinzip im Falle Rijekas durchaus verlassen, wo es sich immer wieder bemüht, die in vielen Verkehrsrelationen günstigere Lage Rijekas durch Tarifvereinbarungen mit den jugoslawischen Bahnen nicht zur Wirkung kommen zu lassen.

#### KONKURRIERENDE HÄFEN

Die Bedeutung des Hafens von Triest und der Tarifgestaltung im Verkehr mit diesem Hafen liegt für Österreich demnach vorwiegend einfach darin, daß er besteht, wodurch er die österreichische Seehafenpolitik und die Wettbewerbsbemühungen der konkurrierenden Häfen beeinflußt. Die Bahnverwaltungen des Nordweges, die sich bemühen, für ihre nationalen Häfen österreichisches Transportgut heranzuziehen, müssen in der Tarifgestaltung die Verkehrsbeziehungen Österreich—Triest berücksichtigen und versuchen, den verkehrsgeographisch bedingten Frachtvorsprung Triests möglichst auszugleichen. Andererseits erklärt sich aus dieser Sachlage das unentwegte Bestreben Triests, diesen Frachtvorsprung durch Vereinbarungen mit den Bahnen der Nordroute zu erhalten.

In der Übersicht über den Anteil der zwölf wichtigsten Seehäfen an den im Jahre 1959 über See beförderten österreichischen Gütern führt Triest mit dem schon erwähnten Anteil von 41,3 %, wobei dieser Anteil jedoch fast 28 % unter dem von 1950 liegt. Diese rückläufige Entwicklung dürfte aber 1960 nicht anhalten, da im ersten Halbjahr wieder eine Steigerung gegenüber dem ersten Halbjahr 1959 eingetreten ist.

#### Österreichs Außenhandel über Seehäfen im Jahre 1959

Hafen	Menge in t	Anteil in %
Außenhandel zur See insges.	3 261 493	100,0
davon über:		
Triest	1 347 570	41,3
Hamburg	756 648	23,2
Rijeka	411 564	12,6
Bremen	403 569	12,4
Brake	133 500	4,1
Nordenham	83 861	2,6
Rotterdam	35 561	1,1
Lübeck	29 602	0,9
Antwerpen	24 340	0,7
Amsterdam	19 393	0,6
Venedig	10 367	0,3
Genoa	5 518	0,2

Quelle: „Verkehr“, Wien, Heft 27/1960

Von wachsender Bedeutung ist, wie schon erwähnt, der jugoslawische Hafen Rijeka. Der Umschlag österreichischen Transitgutes über diesen Hafen erreichte 1959 bereits 6 759 % der Menge von 1952 und dürfte auch in Zukunft zu Lasten von Triest weiter wachsen.

Von den deutschen Nordseehäfen steht Hamburg mit 23,2 % an zweiter Stelle. Die gleichmäßig steigende Zunahme erreichte im letzten Jahr das Neunfache des Umschlages von 1950. Daß dieser Hafen die Schwankungen in den österreichischen Massengüterbezügen

aus Übersee weniger stark spürt, dürfte seine Ursache mit in dem ständigen Anstieg des österreichischen Stückgutverkehrs haben.

Die bremischen Häfen hingegen erlitten in den letzten Jahren, vor allem durch den Rückgang der Kohle- und Getreideimporte aus den USA, Einbußen. Nach einem Höchststand von 864 800 t 1956 erreichte der Umschlag an Österreichgütern im letzten Jahr nur weniger als die Hälfte dieser Zahl, d. h. weniger als im Jahre 1951. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Unterweserhäfen Brake und Nordenham. Nimmt man die bremischen und die Unterweserhäfen als eine zusammengehörige Wesergruppe, so hat diese Gruppe übrigens im vergangenen Jahr 19,1 % der österreichischen Überseegüter verladen, und es ergibt sich dann die Reihenfolge: Triest, Hamburg, Wesergruppe, Rijeka.

Die anderen Häfen spielen demgegenüber eine untergeordnete Rolle, die sich teilweise aus ihrer verkehrsgeographisch gegenüber Österreich ungünstigen Lage, aus ihren hohen Umschlagskosten oder aus individuellen Ursachen erklärt. Die erstgenannte Ursache trifft bei den Beneluxhäfen mit ihrer gegenüber Bremen und Hamburg bedeutend höheren Fracht bei praktisch gleichen Gegebenheiten zu, während Lübeck für Österreich immer nur eine beschränkte Funktion für den Skandinavienverkehr und den Verkehr nach Finnland hatte. In Genua treffen beide Gründe, nämlich Frachtungskunst und hohe Umschlagskosten (nach Marseille wohl die höchsten in Europa), zusammen. Venedig endlich liegt nur zu den westlichsten Bundesländern in einer günstigeren Verkehrssituation, doch fehlen in diesen Gebieten Industrien, die größere Transportmengen im Überseeverkehr abwickeln würden.

#### Die Anteile Österreichs am Gesamt- und Transitverkehr der wichtigsten Häfen im Jahre 1959

Hafen	Gesamtumschlag		Transitumschlag	
	insgesamt in Mill. t	österr. Ant. in %	insgesamt in Mill. t	österr. Ant. in %
Amsterdam	9,946	0,19	3,973	0,48
Antwerpen	35,212	0,08	8,988	0,27
Bremische Häfen	14,063	2,86	0,494	81,76
Unterweserhäfen:				
Brake	1,487	8,97	0,134	100,00
Nordenham	1,910	4,39	0,084	100,00
Genua	16,834	0,03	0,622	0,88
Hamburg	29,142	2,56	4,734	15,98
Lübeck	2,280	1,29	0,113	26,14
Rijeka	3,275	12,56	0,904	45,50
Rotterdam	70,733	0,05	27,502	0,12
Triest	4,141	32,53	1,495	90,10
Venedig	13,768	0,07	8,690	0,11

Quelle: „Verkehr“, Wien, Heft 27/1960

Auch hier nimmt Triest mit dem österreichischen Anteil von über 32 % am Gesamtumschlag und von mehr als 90 % am Transitumschlag die erste Stelle ein<sup>1)</sup>. Es folgt Rijeka mit 12,5 % bzw. 45,5 %. Bemerkenswert ist, daß der gesamte Transitverkehr über die Unterweserhäfen von Österreich gestellt wird, auch der Anteil von 82 % am Transitumschlag der bremischen Häfen ist beachtlich. Die Beteiligung am Gesamtumschlag ist allerdings mit 2,86 % ebenso wie bei Hamburg mit 2,6 % sehr gering.

<sup>1)</sup> Der hohe Gesamtumschlag in Triest im Verhältnis zum Transitumschlag, der im Gegensatz zu dem oben Gesagten auf ein nationales Hinterland schließen lassen könnte, wird durch die Bezüge der in Triest ansässigen Ölraffinerien bewirkt.