

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee¹

ALEŠ SKŘIVAN, Sr.

Institute of World History, Faculty of Arts, Charles University, Prague
Nám. J. Palacha 2, 116 38 Prague, Czech Republic
Department of Historical Sciences, Faculty of Philosophy and Arts,
University of West Bohemia in Pilsen
Tylova 18, 301 24, Plzeň, Czech Republic
ales.skrivan@ff.cuni.cz

ALEŠ SKŘIVAN, Jr.

Department of Economic History, Faculty of Economics,
University of Economics, Prague
W. Churchill Sq. 4, 130 67 Prague, Czech Republic
Department of Historical Sciences, Faculty of Philosophy and Arts,
University of West Bohemia in Pilsen
Tylova 18, 301 24, Plzeň, Czech Republic
ales.skrivan@vse.cz

Die Position Triests

Eine der grundlegenden Voraussetzungen für die Entwicklung der Handelskontakte war die Sicherung des Schiffverkehrs nach Übersee, u. a. auch nach den Fernen Osten. In dieser Hinsicht spielte die Schlüsselrolle

¹ Dieser Beitrag ist ein der Ergebnisse der Forschungsbeihilfe, die für den Projekt „Die wirtschaftlichen und politischen Interessen Österreich-Ungarns im Fernen Osten (China, Japan) in den Jahren 1900–1914 die Subventionsagentur der Tschechischen Republik (P 410/11/1634) erteilt hatte.

Aleš Skřivan, Sr. – Aleš Skřivan, Jr.

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee

Triest, praktisch der einzige Hafen der Habsburgermonarchie, der die Schlüsselbedeutung für den internationalen Handel hatte.

Der österreichische Ökonom Max Smolensky konstatierte: „*Die Hauptbedeutung von Triest liegt heute in seiner Stellung als Haupthafen der österreichisch-ungarischen Monarchie, über den 93 % unseres Ein- und Ausfuhrhandels zur See ihren Weg nehmen.*“² Eine so hohe prozentuelle Angabe rief zwar begründete Zweifel hervor, es ist aber unbestreitbar, dass über Triest vor dem Ersten Weltkrieg die Mehrheit des Handels der Donaumonarchie mit der Übersee realisiert worden war. (Tabelle Nr. 1).

Triest und Fiume (Rjeka) wurden als „Freihäfen“ durch den kaiserlichen Patent vom 18. März 1719 deklariert worden.³ Die Bedeutung Triests wuchs nach den Kriegen mit Napoleon, während zweier Dekaden (1820–1840) stieg die Anzahl der Bewohner des Hafens zweimal.⁴ Damals entstanden hier große Versicherungsanstalten, die auch bei der Geburt des Österreichischen Lloyd, der die größte Dampfschiffahrtsgesellschaft der Monarchie war, standen.

Obwohl die Bedeutung Triests nach dem Verlust der italienischen Provinzen infolge den Kriegen in den Jahren 1859 bzw. 1866 noch wuchs, kann man seine Rolle nicht überschätzen. Die Position Triests wurde durch die Wirkung erheblicher Faktoren beeinflusst.

Seit der Hälfte des 19. Jahrhunderts, besonders nach der Beendigung des Baus der Südbahn und Verbindung Triests mit dem Inland im Jahre 1857, stärkte der Hafen seine Position bis die 80er Jahre, dann ist zu einer Abschwächung gekommen. Diese wurde erst im Jahre 1904 angehalten. Die letzten Vorkriegsjahre brachten den wirtschaftlichen Aufstieg.

Der einzige bedeutende Konkurrent Triests war der Hafen Fiume (Rjeka). Fiume gehörte im 18. Jahrhundert zu Kroatien (1776–1779), dann hatte es den Status „*corpus separatum*“ der Habsburgermonarchie. Nach der

² M. SMOLENSKY, *Die Stellung und Bedeutung des Österreichischen Lloyd, der Austro-Americana und der Freien Schiffahrt mi Aussenhandel Österreichs*, Zürich 1916, S. 8.

³ Beide blieben die Freihäfen bis 1891.

⁴ Die Anzahl der Einwohner des Hafens stieg in diesen Jahren von 40 000 auf 80 000 Personen. Bis den Ersten Weltkrieg stieg auf 160 000.

Niederlage der Revolution 1848/1849 wurde es wieder ein Teil Kroatiens, bis es endlich aufgrund des Kaiserlichen Diploms vom 1868 an die ungarische Krone angeschlossen wurde.

Im Jahre 1889 beherrschte die Budapester Regierung die Eisenbahnverbindung Budapest-Fiume. Nach Fiume wurde ein Teil des Transports aus dem ungarischen Binnenland umgeleitet. Es wurde versucht, Fiume zu Lasten Triests durchzusetzen. Dieser Schritt brachte zwar deutliche Ergebnisse, aber der Primat Triests blieb erhalten.⁵

Triest hatte einen entscheidenden Anteil nur am Handel mit Italien und mit dem Osmanischen Reich, über diesen Hafen wurde ein bedeutender Teil des Handels mit den Vereinigten Staaten realisiert, im Falle anderer wichtigen Partner handelte es sich um relativ sehr geringfügige Anteile. (Tabellen Nr. 2 a 3).

Ein großes Problem stellte die Tatsache dar, dass die Hauptindustriegebiete der Monarchie im Norden lagen, also von Triest sehr weit entfernt (Tabelle Nr. 4). Diese Gebiete nutzten zur Verwirklichung des Außenhandels viel mehr die Häfen im Norden Europas aus, vor allem Hamburg, weiter Bremen, Rotterdam und Antwerpen.

Was den Warenexport aus Österreich-Ungarn über die Häfen Nordeuropas betrifft, ist es praktisch unmöglich seinen Umfang wirklich festzustellen, weil es sehr oft geschah, dass die aus der Habsburgermonarchie über Hamburg exportierte Ware in China und Japan als deutsche Ware deklariert wurde und als solche konnte in den Statistiken nicht gefunden werden.

Die einseitige Abhängigkeit Triests an der privaten Südbahn⁶ und seiner „grausam hohen“⁷ Transporttarife führten zur Tatsache, dass der viel billigere

⁵ U. HAUSBRANDT, *Welthafen Triest – Anspruch und Wirklichkeit. Die Entwicklung des Seehandelsplatzes im außenwirtschaftlichen System der Habsburger Monarchie 1814–1914*, Diss., Wien 1991, S. 201.

⁶ Im Jahre 1858, nur ein Jahr nach der Fertigstellung der Verbindung nach Triest, wurde die Eisenbahn privatisiert. Seit 1. Januar 1859 betrieb sie K. K. priv. Südliche Staatslombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft.

⁷ P. PANTZER, *Japan und Österreich-Ungarn. Die diplomatischen, wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen von ihrer Aufnahme bis zum Ersten Weltkrieg*. Beiträge zur

Aleš Skřivan, Sr. – Aleš Skřivan, Jr.

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee

Transport den Fluss Elbe hinab nach Hamburg mehr ausgenutzt wurde. In den 60er Jahren existierte eine gewisse Zeit eine vollkommen absurde Situation. Die Kosten des Warentransports aus Prag über Hamburg nach Hongkong waren niedriger als die Kosten des Eisenbahntransports aus Prag nach Triest.⁸

Die Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 öffnete neue Möglichkeiten für Triest. Die Zeit, die notwendig für die Schifffahrt in die Häfen in Asien war, wurde bedeutend verkürzt. Die Strecke nach Bombay war um 7400 Kilometer kürzer, die Schifffahrt dauerte um 38 Tage weniger, d. h. um 61 % bisheriger Länge.⁹ Schon in dieser Zeit wurden die Vorteile der neuen Situation unterstrichen und erschienen Herausforderungen zum Eintritt auf die Märkte des Fernen Ostens. „*Warum Österreich, begünstigt durch die Nähe des Suezkanals, nicht als Konkurrent am Chinesischen Markte auftreten und mit der Zeit Transportvermittler des eigenen und des Bedarfs von Deutschland und Mitteleuropa werden sollte,*“¹⁰ solche Frage stellte schon im Jahre 1872 österreichischer Minister-Resident in Peking von Schäffer. Die ähnliche Ansicht sprach auch der berühmte Geograph, Reisende und Diplomat Karl von Scherzer aus, der in den Jahren 1875–1878 in London als österreichisch-ungarischer Generalkonsul diente: „*Was speziell Oesterreich-Ungarn betrifft, so können Triest und Fiume für den Süden Deutschlands und die Schweiz die nämliche kommerzielle Wichtigkeit erlangen, welche Liverpool für England, Hamburg und Bremen für den Norden Deutschlands besitzen. Ja, sie können zwei Entrepots für alle die magnifachen indischen und asiatischen Erzeugnisse werden, welche bisher zum grössten Teile und auf bedeutenden Umwegen über London und Amsterdam nach den Märkten des südlichen und südwestlichen Europa gelangen.*“¹¹

Japanologie, Bd. 11, Wien 1973, S. 104.

⁸ Ebenda, S. 105.

⁹ SMOLENSKY, S. 5.

¹⁰ Ebenda.

¹¹ *Fünfundszig Jahre Österreichischer Lloyd, 1836–1911*. Hg. von Publizistischen Bureau des Österreichischen Lloyd. Triest 1911, S. 60.

Obwohl der österreichische Ingenieur Alois Negrelli von Moldelbe den Suezkanal projektierte und der Triester Bankier und Unternehmer Pasquale Revoltella die Verwirklichung des Projekts teilweise finanzierte, scheint es, dass die kompetenten Stellen in Österreich-Ungarn nicht schnell genug begriffen, was für Möglichkeiten sich mit Hinsicht auf die Stellung im Welthandel für Triest öffnen. Der Hafen war nicht auf die Ausnützung dieser Möglichkeiten vorbereitet und „*die Ausgestaltung des Triester Hafens befand sich damals noch in den Kinderschuhen*“.¹² Die österreichischen und ungarischen Reedereien gehörten übrigens niemals zu den führenden Benutzern des Kanals, wie die britischen und später deutschen Verfrachter. Noch in den Jahren der Prosperität des Seetransports vor dem Ersten Weltkrieg führen aus der Gesamttonnage der Schiffe, die im Jahre 1910 den Suezkanal benutzten, 62 % der Schiffe unter der britischen, 16 % unter der deutschen, 5 % unter der französischen und der niederländischen und nur 4 % unter der österreichisch-ungarischen Flagge.¹³

Die Folgen der verlorenen Kriege der Jahre 1859 und 1866 wirkten ungünstig auf die Entwicklung des Triester Handels, ähnliche Folgen hatte die Wirtschaftskrise, die im Jahre 1873 ausbrach. Der Anteil Triests auf dem Außenhandel der Monarchie sank immer, sowie der Anteil hiesiger Reeder auf dem Warentransport. Im Jahre 1878 wurden mehr als 50 % des Werts der nach Triest importierten Ware auf den fremden Schiffen transportiert. Andererseits gewann Triest schon zu Ende des 19. Jahrhunderts eine außergewöhnliche Stellung im Import einiger Handelsartikel nach Europa, eine sehr wichtige Position hatte vor allem im Kaffeeimport.

Erst im Jahre 1867 nahmen die Behörden in Triest die Arbeiten auf der Erweiterung der Hafeneinrichtungen auf, diese wurden erst im Jahre 1883 beendet. In den Jahren 1887 bzw. 1893 wurden 4. und 5. Molo erbaut. Im

¹² SMOLENSKY, S. 6.

¹³ Ch. LEE, *Austrian Maritime Development in East Asia: 1869–1914*, in: *Zgodovinski časopis (Historical Review)*, Vol. 61, Nr. 3–4 (136), 2007, S. 467–489; S. 483. Die Autorin übernahm die Angaben aus Worms & Coy's Suez Canal Weekly Shipping List. London 1911.

Aleš Skřivan, Sr. – Aleš Skřivan, Jr.

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee

Jahre 1898 begann der Aufbau des modernen Franz-Joseph-Hafens und im Jahre 1909 wurde er zu Ende geführt. Die Gesamtkosten des Baus des Franz-Josephs-Hafens und der Trauernbahn, deren Bau in demselben Jahr vollendet wurde, erreichten damals astronomische Summe von 500 Millionen Kronen.¹⁴ Nur für Vorstellung über die Höhe dieser Summe – sie war fast gleich dem Budget der Streitkräfte der Monarchie im Jahre 1910 und betrug 17,2 % der Gesamtausgaben des Staates in demselben Jahre.¹⁵

Mehr als drei Jahrzehnte verlief die Diskussion über die Notwendigkeit des Baus der zweiten Eisenbahnlinie, die Triest mit dem Binnenland verbinden sollte. Die Entscheidung fiel im Jahre 1901.¹⁶ Jedoch die Beendigung der Trauernbahn im Jahre 1909 änderte im Grunde nichts auf der Tatsache, dass noch im Jahre 1913 55 % des Transportumfangs nach Triest aus dem unmittelbaren Hinterland des Hafens kam. Es ist überraschend, wie klein sogar geringfügig der Anteil war, den einige Kronländer auf dem Eisenbahntransport nach und aus Triest hatten (Tabelle Nr. 5). Außerdem sank der Anteil Triests auf dem Umfang der aus Europa transportierten Ware. Falls wir den Transport in Triest, Venedig, Fiume, Genua, Marseille, Bremen und Hamburg als 100 % nehmen, dann beteiligte sich Triest auf diesem Umfang in den Jahren 1860–1869 mit 11,5 %, in der nächsten Dekade mit 9,4 % und in den Jahren 1890–1899 nur mit 6,06 %. In derselben Zeit wuchs der Anteil Hamburgs von 20 auf 34 %.¹⁷ Die Haupttrivalen Triests im Mittelmeer blieben Genua und Marseille. Was die Gesamttonnage der Schiffe, die in diesen Häfen angelaufen sind, und den Umfang der transportierten Ware anbelangt, verminderte sich Vorsprung von Triest sogar in den Jahren des wirtschaftlichen Anstiegs vor dem Ersten Weltkrieg nicht grundsätzlich (Tabellen Nr. 6 a 7).

¹⁴ H. F. MAYER – D. WINKLER, *In allen Häfen war Österreich. Die österreichisch-ungarische Handelsmarine*, Wien 1987, S. 31.

¹⁵ J. WYSOCKI, *Die österreichische Finanzpolitik*, in: A. BRUSATTI (Hrsg.), *Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Bd. I. Die Wirtschaftliche Entwicklung*, Wien 1973, S. 68–104; S. 91 bzw. 93.

¹⁶ Durch den Gesetz vom 6. Juni 1901 wurde der Bau sog. Trauernbahn, Karawankenbahn a Wocheinerbahn gebilligt. Erst im Jahre 1909 erwarb Triest zweite Eisenbahnverbindung mit dem Inland der Monarchie. HAUSBRANDT, S. 203–204.

¹⁷ Ebenda, S. 207.

Österreichischer Lloyd

Der Transport nach Übersee sicherte vor allem der Österreichische Lloyd. Vor dem Ersten Weltkrieg handelte es sich um die größte Dampfschiffahrtsgesellschaft im Mittelmeerraum.

Der Anfang bedeutete die Aktion von sieben Triester Versicherungsgesellschaften,¹⁸ Banken und privaten Aktionären. Die Teilnehmer gründeten im April 1833 eine Organisation, die den Reedern und Kapitänen die Nachrichten über den Handel und die Schifffahrt leisten sollten. Auf solche Weise entstand die erste Sektion des Lloyds für die Handels- und Seeberichte. Bei dieser Gründung spielte eine sehr wichtige Rolle Triester Kaufmann Karl Ludwig von Bruck.¹⁹ Im Jahre 1836 genehmigte der Kaiser die Gründung einer zweiten, Dampfschiffsektion, die mit dem Grundkapital von 1 Million Gulden disponierte. Die finanziellen Garantien leistete das Bankhaus Rothschild. An der Sitzung der Generalversammlung zweiter Sektion am 3. August 1836 wurde über den Bau von sechs neuen Dampfschiffen entschieden.²⁰ Am 12. April 1837 lief nach Triest die Dampfschiff *Arciduca Lodovico*, die in Großbritannien erbaut wurde, ein. Am 26. Juni 1837 kaufte Lloyd vom Briten William Morgan die Linie Triest-Venedig.

Während der ersten Dekaden seiner Existenz orientierte sich Lloyd auf die Verbreitung der Verbindungen und den Transport im Mittelmeer.

¹⁸ Es handelte sich um die Gesellschaften Banco Adriatico di Assicurazioni, Azienda Assicuratrice, Banco Ilirico d' Assicurazioni, Assicurazioni Generali Austro-Italiane, Banco di Maritime Assicurazioni, Compagnie degli Amici Assicuratori und Società Orientale d'Assicurazioni. H. G. WURMBÖCK, *Die Entwicklung der österreichischen Schifffahrt und die Geschichte des Österreichischen Lloyd*, Diplomarbeit, Wien 1974, S. 29.

¹⁹ Karl Ludwig von Bruck (1798–1860), Triester Kaufmann, nobilitiert 1844. In den Jahren 1848–1851 war er Handelsminister im Kabinett des Fürsten Felix zu Schwarzenberg. Kurze Zeit wirkte er als Botschafter im Osmanischen Reich, im Jahre 1855 wurde er Finanzminister. Er hatte große Verdienste um die wirtschaftliche Entwicklung, besonders um den Eisenbahnbau und die Organisation in der Sphäre der Finanzen. Wegen dem Verdacht, dass er sich bei der Amtsausübung persönlich bereicherte, wurde er entlassen und kurz danach, am 23. April 1860 einen Selbstmord beging. Später zeigte sich angeführter Verdacht als ganz unwahr und unhaltbar.

²⁰ D. WINKLER – G. PAWLIK, *Der Österreichische Lloyd 1836 bis heute*, Graz 1989, S. 10.

Aleš Skřivan, Sr. – Aleš Skřivan, Jr.

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee

Was die mehr entfernten Destinationen anbetraf, entwarf Pasquale Revoltella schon im Jahre 1864, d. h. noch vor der Eröffnung des Suezkanals, einen Plan der Verbindungen nach Asien.²¹ Seine Vorstellung setzte die Errichtung einer Hauptlinie von Triest nach Shanghai voraus. Auf dieser Trasse sollten die Schiffe einmal monatlich fahren. Weitere Linien sollten entsprechend seiner Vorstellung Triest mit Bombay und Kalkutta verbinden (zweimal monatlich), die Nebenlinien sollten Kalkutta mit Gale auf Ceylon und Singapur mit Java verbinden. Es ist überraschend, dass Lloyd bei der späteren Linienerrichtung nach Asien diesen Plan hielt.

Die Inbetriebsetzung des Suezkanals war für den Lloyd den Antrieb für die Realisation des erwähnten Plans. *Kluto*, *Vulkan* und *Amerika* waren die ersten Schiffe des Lloyds, die am 17. November 1896 durch Suez durchfuhren. Die Linie nach Indien wurde im Jahre 1870 eröffnet. Die ersten Schifffahrten wurden ohne staatliche Unterstützung unternommen und brachten wirtschaftliche Verluste. Am Anfang der 70er Jahre hatte Lloyd verhältnismäßig erfolgreiche Periode, aber erst die Unterstützung des Staates ermöglichte die Entwicklung der regelmäßigen Verbindung nach Asien.

Nach der Billigung der Novelle des Kontrakts mit Lloyd durch den Reichsrat im Jahre 1870 erhielt die Dampfschiffahrtsgesellschaft jährliche Subvention in der Höhe von 190 000 Gulden und verpflichtete sich eine Fahrt nach Bombay monatlich zu realisieren.²² Entsprechend der Ansichten einiger Experte ist Lloyd durch die Errichtung regelmäßigen Line nach Indien „in die Reihe der *Weltdampfschiffahrtsgesellschaften eingetreten*,²³ seine Expansion auf den Trassen in die entfernte Übersee sehr verlief aber vorsichtig und langsam.

Nach der Probeschiffahrt im Jahre 1878 wurde die Linie aus Bombay nach Colombo und im Jahre 1880 nach Singapur und Hongkong verlängert.

²¹ LEE, S. 472. Die Autorin zitiert den Beitrag *Zur Ausdehnung der Lloydfahrten nach dem Osten Asiens*, in: Österreichische Monatsschrift für den Orient, Nr. 2, 1872, S. 1–27.

²² Vgl. SMOLENSKY, S. 24; WURMBÖCK, S. 42.

²³ SMOLENSKY, S. 24.

Es ist nicht sehr überraschend, dass zu dem Zielhafen für die Schiffe des Lloyds nicht Shanghai, sondern infolge seiner strategischen Position britischer Hongkong wurde.

Im Jahre 1886 erhöhte sich die Anzahl der Schifffahrten auf der Trasse Triest-Hongkong von 12 auf 24, auf der Trasse Triest-Kalkutta von 6 auf 12 jährlich. In den Jahren 1884–1887 unternahmen Lloyd's Schiffe fünf Fahrten nach Shanghai, aber der regelmäßige Transport nach diese chinesische Metropole begann erst um fünf Jahre später. Andererseits musste Lloyd die Linien nach Brasilien und Argentinien auflösen, weil er auf sie nicht die staatlichen Subventionen erhielt. Diese Verbindungen wurden erst zu Anfang des 20. Jahrhunderts erneuert.

Mit Hinsicht auf die allgemeine Konjunktur der Seeschifffahrt ist es möglich die Jahre 1878–1884 als eine finanziell erfolgreichste Periode in der Geschichte Lloyds zu bezeichnen. Damals funktionierte die Gesellschaft ohne Defizit und zahlte verhältnismäßig hohe Dividenden aus.²⁴

Die Krise am Ende der 80er Jahre wurde durch einen neuen Vertrag vom Jahre 1891 beendet. Dieser Vertrag bedeutete eine Erhöhung der staatlichen Subvention, was die häufigere Verbindung nach Bombay und die Errichtung der Nebenlinie vom Singapur nach Surabaya auf Java ermöglichte. Im Jahre 1892 verlängerte Lloyd die Linie Triest-Hongkong nach Shanghai, und im folgenden Jahre in die japanischen Häfen Kōbe und Jokohama. Im Februar 1893 kam die Dampfschiff *Gisela* nach Kōbe, am 30. August dieses Jahres kam *Melpomene* nach Jokohama.

Im Jahre 1904 traf die Schifffahrt eine weitere Krise. Der Österreichische Lloyd wurde sehr schwer betroffen, seine Situation war wieder schwierig und unstabil. Die Gesellschaft wurde wegen dem veralteten Schiffspark, der schlechten Organisation, der großen Zeitverlusten und anderen Mängeln kritisiert. Lloyd begann sich um einen neuen Kontrakt über die finanzielle Unterstützung mit der Regierung zu bemühen. Er wurde von den Kritikern sehr heftig angegriffen. Sie erklärten, dass sich die Gesellschaft

²⁴ WURMBÖCK, S. 45–46; MAYER – WINKLER, S. 60.

Aleš Skřivan, Sr. – Aleš Skřivan, Jr.

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee

zwar um eine neue Subvention bemüht, ist aber unfähig, die Bedingungen des vorigen Kontrakts zu erfüllen.

Die Rettung brachte erst der neue Vertrag über die staatliche Subventionierung vom 12. Mai 1907, die Unterstützung für Lloyd wurde auf 7,23 Mio. Kronen jährlich erhöht wurde. Die Gesellschaft verpflichtete sich die existierende Verbindung nach Levante, Indien, China und Japan zu erhalten, die Qualität des Transports zu erhöhen und den Schiffspark grundsätzlich zu erneuern.²⁵

Die letzten Jahre vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges brachten die deutliche Verbesserung der Situation, es handelte sich um die besten Jahre in der ganzen Existenz des Österreichischen Lloyd. Dazu trug sowohl die Reorganisation, als auch die finanzielle Unterstützung des Staates bei. Im Jahre 1908 erreichte der Bruttogewinn der Gesellschaft 7,5 Mio. Kronen und im Jahre 1912 wuchs auf 12,2 Mio. Kronen. Die Gesamttonnage der Schiffe Lloyd's wuchs bedeutend und erreichte im Jahre 1913 240 000 BRT. Die großen Erfolge brachte der Gesellschaft die Errichtung sog. Eillinien, auf welchen die modernsten und schnellsten Schiffe eingesetzt wurden. Die ersten vier „Eilschiffe“ wurden im Jahre 1894 auf die Linie nach Alexandria eingesetzt, im Jahre 1894 wurde später sehr profitable Eillinie nach Bombay errichtet, seit 1912 begann Lloyd die Eillinie für den Personentransport nach Shanghai und für den Warentransport nach Kōbe betreiben.

Obwohl Österreich-Ungarn die Konzession in nordchinesischen Tianjin erwarb, war die Anforderung die Eillinie in diesen Hafen zu errichten, erfolglos.²⁶ Die Frage der ständigen Vertretung Lloyd's durch die

²⁵ Österreichischer Lloyd verband sich in den nächsten 12 Jahren die neuen Schiffe der Gesamttonnage 120 000 BRT in Betrieb setzen. Es ist notwendig hinzuzufügen, dass er damals mit der Flotte der Gesamttonnage 194 000 BRT disponierte. In diesem Zusammenhang erhielt Lloyd die außerordentliche Regierungssubvention in der Höhe 6 Mio. Kronen.

²⁶ Österreichisches Staatsarchiv, Abteilung Haus-, Hof- und Staatsarchiv (weiter HHStA), Administrative Registratur (weiter Adm. Reg.), Fach 67, Seeschifffahrt, Kt. 34, Varia ab 1909, Verkehrslinien 1903–1908; Bericht des Vice-Konsuls Ernst Ludwig an das Ministerium des kaiserlichen und königlichen Hauses und des Aeusseren, Tientsin 12. 5. 1905; Fach 68, Kt.

österreichische Gesellschaft Ed. Kanitz & Co. stoß auf das Problem, dass das Interesse der österreichischen Firmen am Handel mit Nordchina minimal war.²⁷

Im letzten Friedensjahr liefen die Lloyd Dampfer nach Japan einmal monatlich und die Gesellschaft hat auf diese Trasse elf Schiffe eingesetzt. Es scheint, dass die österreichischen Reeder genug Bestellungen hatten. Der Wert der auf seinen Schiffen transportierten Ware mit Japan stieg in den Jahren 1902–1912 um 105–231 %, (Tabelle Nr. 8), d. h., dass sie die Fracht der Kunden aus anderen Staaten transportieren sollten.

Doch nicht einmal Verbesserung der Leistungen Lloyds entsprach den an den Transport in den Fernen Osten gestellten Erwartungen. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges gelang es dem Österreichischen Lloyd nicht den Rückstand hinter den führenden Reedereien der Welt aufzuholen. Trotzdem hielt er die außerordentliche Position in der Monarchie aufrecht. Die letzten Friedensjahre brachten unzweifelhaft die Hoffnung auf die günstigere Entwicklung in der Zukunft, was aber durch den Ausbruch des Weltkrieges verhindert wurde.

8, Verkehrslinien ab 1909. Konsul K. Bernauer (K. u. K. Generalkonsulat Shanghai), Shanghai 25. 5. 1911.

²⁷ HHStA, Adm. Reg., Fach 68, Kt. 8, Verkehrslinien ab 1909. Vicekonsul Dr. Stumvoll and das Ministerium des kaiserlichen und königlichen Hauses und des Aeusseren, Tientsin 22. 5. 1911; Firma Ed. Kanitz & Co. and das österr.-ungar. Konsulat in Tientsin. Tientsin 15. 2. 1912.

Aleš Skřivan, Sr. – Aleš Skřivan, Jr.

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee

Tabellen

Tabelle Nr. 1

Die Stellung Triests im internationalen Vergleich (1905, 1909)

	Die Gesamttonnage der in den Hafen eingelaufenen Schiffe (BRT)		Anwuchs 1905–1909	%
	1905	1909		
Hamburg	10 380 775	12 184 268	1 803 493	17,3
Antwerpen	9 900 305	11 940 332	2 040 027	20,6
Rotterdam	8 339 313	9 973 799	1 163 486	19,6
Marseille	7 824 854	9 143 711	1 318 857	16,9
Genua	6 445 153	7 731 492	1 285 339	19,9
Le Havre	3 833 938	4 636 451	752 413	19,4
Triest	3 002 026	4 008 010	1 005 984	33,5
Bremen	3 350 198	3 958 005	607 807	17,8
Bordeaux	1 999 183	2 651 151	651 968	24,5
Amsterdam	2 066 435	2 486 363	415 928	20,0
Fiume	2 107 076	2 325 807	218 731	10,4
Dunkerque	2 071 275	2 191 703	163 165	7,7
Venedig	1 721 530	2 191 703	470 173	27,3

WURMBÖCK, S. 57. Die Tabelle wurde aufgrund der Angaben der Jahresberichte der Triester Handelskammer zusammengestellt.

Tabelle Nr. 2

Der Anteil Triests auf der Einfuhr nach Österreich-Ungarn

(in % des Gesamtwerts)

aus	1895	1900	1905
Großbritannien	4,17	4,93	6,06
USA	15,24	24,73	25,84
Russland	3,30	2,18	1,44
Rumänien	1,22	3,47	3,17
Türkei	67,76	72,49	63,96

Italien	35,71	34,83	34,30
Frankreich	8,54	5,44	4,60

Statistik des auswärtigen Handels, 1895. Bd. 1, S. 58 und 418; 1900, Bd. 1, Abt. 1, S. 58 und 476; 1905, Bd. 1, Abt. 1, S. 58 und 496; HAUSBRANDT, S. 181.

Tabelle Nr. 3

Der Anteil Triests auf der Ausfuhr nach Österreich-Ungarn
(in % des Gesamtwerts)

nach	1895	1900	1905
Großbritannien	1,85	3,24	2,48
USA	12,90	16,11	28,00
Rußland	1,93	2,26	2,36
Rumänien	0,36	0,28	0,99
Türkei	86,02	78,28	75,19
Italien	17,46	15,45	15,28
Frankreich	3,94	7,09	1,92

Statistik des auswärtigen Handels, 1895, Bd. 1, Wien 1896, S. 58 und 418; 1900, Bd. 1, Abt. 1, Wien 1901, S. 72ff. und 476; 1905, Bd. 1, Abt. 1, Wien 1906. S. 72ff. und 496; HAUSBRANDT, S. 182.

Tabelle Nr. 4

Kilometerabstand aus Venedig bzw. Triest in das Innenland

nach	aus Venedig	aus Triest
Linz	718	683
Salzburg	593	670
München	570	823
Würzburg	846	1099
Pilsen	832	914
Eger	853	1020
Prag	942	947

HAUSBRANDT, S. 197.

Aleš Skřivan, Sr. – Aleš Skřivan, Jr.

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee

Tabelle Nr. 5

Der Anteil einzelner Kronländer auf dem Eisenbahntransport aus und nach Triest im Jahre (in v %)

L a n d	nach Triest	aus Triest
Krain	15,82	15,17
Steiermark	15,43	8,71
Küstenland	13,75	17,94
Kärnten	10,90	3,90
Mähren	15,11	4,56
Böhmen	14,87	13,88
Niederösterreich	7,62	23,00
Oberösterreich	0,85	2,26
Galizien	2,88	3,03
Schlesien	1,35	3,37
Salzburg	0,80	0,96
Tirol und Vorarlberg	0,60	2,99
Bukowine	0,02	0,23
Zusammen	100,00	100,00

Triester Handelskammer, Bericht 1913, S. 179; HAUSBRANDT, S. 206.

Tabelle Nr. 6

Die Gesamttonnage der eingelaufenen Schiffe (in BRT)

nach	1905	1912	1913
Triest	3 002 026	4 572 588	5 480 074
Marseille	7 441 088	9 682 321	10 509 084
Genua	6 445 153	7 104 304	7 089 859

SMOLENSKY, S. 2.

Tabelle Nr. 7

Der Umfang des Überseehandels

(in Mio. der Tonnen)

	1905	1912	1913
Triest	2,3	3,0	3,4
Marseille	6,2	8,3	9,8
Genua	5,6	7,3	7,4

SMOLENSKY, S. 2.

Tabelle Nr. 8

Der Wert der zwischen Japan und Österreich-Ungarn verfrachteten Ware im Vergleich mit dem Gesamtwert des gemeinsamen Handels

(in Mio. Jen; 1 Jen = ca 2,5 Krone)

Jahr	Transport aus Japan	Transport nach Japan	insgesamt	Wert des gemeinsamen Handels
1902	3,33	3,89	7,22	3,51
1907	1,18	7,54	8,72	3,69
1911	2,54	10,74	13,28	3,96
1912	2,61	12,52	15,13	4,56

W. NEUGEBAUER, *Japan im Handelsverkehr mit Deutschland und Österreich-Ungarn*, Leipzig 1914, S. 6, 7, 12, 13.

Abstract

This study deals with the question of the importance of the port Triest for the foreign trade and overseas transport of Habsburg monarchy. It is further analyzed the development and the role of the greatest Austrian steam navigation company, the Austrian Lloyd, and his position among the most important shipping companies before the World War I.

Aleš Skřivan, Sr. – Aleš Skřivan, Jr.

Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee

Keywords

Triest; Foreign Trade of Austria-Hungary; Transportation to Overseas; Austrian Lloyd