

# Kramerius 5

Digitální knihovna

---

## Podmínky využití

Knihovna poskytuje přístup k digitalizovaným dokumentům pouze pro nekomerční, vědecké, studijní účely a pouze pro osobní potřeby uživatelů. Část dokumentů digitální knihovny podléhá autorským právům. Využitím digitální knihovny a vygenerováním kopie části digitalizovaného dokumentu se uživatel zavazuje dodržovat tyto podmínky využití, které musí být součástí každé zhotovené kopie. Jakékoli další kopírování materiálu z digitální knihovny není možné bez případného písemného svolení knihovny.

Hlavní název: **Prager Presse**

Stránky: **15, 16**

9345 Kilogramm (it. L. 2.490.860), exportiert 28.076 Kilogramm (it. L. 10.091.153), namentlich nach Brasilien und der Schweiz. Die von China und Japan kommende Einfuhr von allen Arten der Seidenabfallsprodukte betrug 48.673 Meterzentner (it. L. 122.926.719), während die namentlich Frankreich und die Schweiz betreffende Ausfuhr 39.183 Meterz. (it. L. 256.546.085) betrug, wogegen für die Seidenstoffe die Werte 120.972 Kilogramm (it. L. 45.905.060), für die Einfuhr (bes. Frankreich, Japan) und die Ausfuhr (bes. England und Frankreich) 763.626 Kilogramm (it. L. 228.908.047) zu verzeichnen sind.

**B) Kunststoffe:** Die Produktion derselben wurde in den letzten Jahren so enorm, daß sie die zweitwichtigste Industriebranche wurde, indem die Gesamtproduktion derselben (nach Angaben der stärksten Gesellschaft *Sint-Nicola*) von 4,6 Millionen Kilogramm im Jahre 1923 auf 12,5 Millionen Kilogramm im Jahre 1924 (nach anderen Angaben bloß auf 8 Millionen Kilogramm) gestiegen war. Die präparative Ausfuhr, besonders nach England (1.600.000 Kilo), betrug 4.529.739 Kilo. (£ 296.261.470) gegenüber einer Einfuhr (besonders von Belgien) von 607.438 Kilo. (£ 52.212.905). Hinsichtlich der industriellen Textilkonjunktur des Jahres 1925 kann heute bereits (wiewohl genauere diesbezügliche Angaben noch nicht vorliegen) behauptet werden, daß die Baumwollindustrie sich zu einer Höhe emporgeschwungen hat, wie niemals früher (zwei Millionen Meterzentner von Baumwollgarn), die Wolllindustrie nach der Weltmarktlücke im Sommer sich gut zu erholen vermochte, und namentlich in Zentraluropa günstiger Absatz fand, die Hochseidenproduktion wegen ungünstiger meteorologischer Zustände um 17,8 Prozent sank, ebenso wie die *Kanfanindustrie* (deren Hochproduktion im Jahre 1924 sich auf 740.000 Meterzentner mit einer Ausfuhr von 519.394 Meterzentner und einer Einfuhr von 50.424 Meterzentner betrug) und die *Leinenindustrie* für welche Rohstoffe im Quantum von 20.600 Meterzentner geliefert wurden, vom Lande selbst mit einer Ausfuhr von 50.424 Meterzentner im Jahre 1925 gegenüber einer Einfuhr von 1532 Meterzentner. Geringer fiel, wie es heißt, die *Kunststoffindustrie* auf das Doppelte des vorjährigen Höchstwertes.

Von den Rohstoffindustrien ist als die wirtschaftlich interessanteste vielleicht diejenige der *Silber* hervorzuheben, von der Italien trotz der rapid aufsteigenden allgemeinen Fortschrittsentwicklung der Industrie selbst im Jahre 1925 bloß 1/10 des Selbstbedarfes produzierte, d. h. 1.116.150 Tonnen gegenüber 1.047.768 Tonnen im Jahre 1924 und 1.182.822 Tonnen des Jahres 1923. Den Rest mußte Italien in den letzten Jahren einführen nach folgender Tabelle:

Jahr	Menge in Tonnen	Wert in Millionen Lire
1925	10.517.235	1.749.825
1924	11.170.440	1.535.153
1923	9.133.684	1.541.227

Unter den Einfuhrländern stand an erster Stelle England (mit 6,7 Mill. Tonnen im Jahre 1925, 6,8 Mill. Tonnen pro 1924 und 6,4 Mill. Tonnen pro 1923); dann folgte Amerika mit der Durchschnittsziffer von 500.000 Tonnen in allen drei Jahren, wenn man von der deutschen Reparationsquote absieht, die im Jahre 1924 den Höchstwert von 3,6 Mill. Tonnen erzielte, hingegen im Jahre 1923 auf 1,4 Mill. Tonnen sank und 1925 1,7 Mill. Tonnen ausmachte. Alle übrigen Einfuhrstaaten waren geringer beteiligt — Anstund und Polen zusammen mit 61.800 Tonnen, Jugoslawien mit 38.256 im letzten Jahre. Die Kohlenfrage ist neben der Getreidefrage die brennendste Industriefrage Italiens, da einerseits 1/3 der Einfuhrquote für dasselbe einen Geldauswert von 1,5 bis 1,7 Milliarden Lire jährlich darstellt, andererseits die Höchstausschüttung aller Wasserkräfte zur Herstellung elektrischer Energie (die auf 20 Milliarden *Cent.* schätzungsweise) kaum in der Lage sein dürfte, die heftigsten wirtschaftlich politischen Unabängigkeit Italiens vom Ausland herbeizuführen. Die Zukunft wird zeigen, inwiefern eine eigene staatliche Nachschonung in der Lage sein wird, eine scharfe und rationelle Kontrolle in der Kohlenverteilung und regelrechten Ausnutzung derselben in den Einzelindustrien herbeizuführen.

Von der *Mineralindustrie* sei hier kurz bloß der zwei wichtigsten Gruppen, des *Petroleum* und des *Benzin*, gedacht, deren Produktion in den letzten drei Jahren sich folgendermaßen gestaltete:

	1925	1924	1923
Petroleum	1.159.870	1.173.670	1.140.779
Benzin	1.892.405	1.580.697	1.828.362

Eine eigene italienische Institution „*Ente nazionale di petrolio*“ beschäftigt sich unter der Leitung namhafter Fachleute ernstlich damit, wie man einerseits durch eventuelle rationelle Niederlegen im Lande, sowie namentlich im neuen Albanien, wo Italien nach eigener Vereinbarung mit der Anglo-Balkan Co. gegen 78.000 *Cent.* petroleumbilligen Terrains zugewiesen wurde — von 300.000 Hektaren und verteilten — eine wirtschaftliche Selbständigkeit erreichen könnte. — Die allgemein gute Konjunktur der

Maschinen- und Metallindustrie schuf günstige Bedingungen für die *Metallergewinnung* und *metallurgische Produktion* überhaupt, wie dieses bloß für die wichtigsten Produkte aus folgender Tabelle ersichtlich ist:

	1913	1922	1923	1924
Eisen- und Braunstein-Mineralien	303.116	314.410	340.831	237.668
Zinnmineralien	158.273	94.956	192.596	151.478
Eisen- und Kupferpyrite	317.384	486.000	493.271	515.781
Brennstoffe (fossile)	701.070	946.230	1.132.892	1.047.768
Hochschmelze	386.310	167.333	256.340	294.899
Gußstahl	426.754	157.599	236.253	303.972
Eisen im Eingangs	993.500	982.519	1.141.761	1.358.853
Metallmenge f. d. Metallurgie	4.700	20.214	32.929	37.382
Metallurgisches Kofe	498.442	167.958	275.285	809.971

Was das Jahr 1925 betrifft, so genügt selbst die erwähnte erhöhte Produktion nicht und zwar zur Einfuhr von 309.285 Tonnen (gegenüber 79.282 Tonnen im Vorjahre) während die Ausfuhr von 82.000 Tonnen des Jahres 1924 auf 22 Tonnen des Jahres 1925 sank. Von den Erzeugnissen bloß die gesteigerte Einfuhr des Eisensmanganzuges 37 1/2 Taus. Tonnen im Jahre 1924 zu 68 1/2 Taus. Tonnen im Jahre 1925 zu erwähnen, sowie die nennenswertere Ausfuhr von Zinkern im Jahre 1925 in Form von 174.383 Tonnen nach Belgien. — Hervorzuheben ist die gesteigerte Einfuhr von Meisen namentlich von Frankreich in der Menge von 8,99 Mill. Tonnen im Jahre 1925 (gegenüber 4,95 Mill. Tonnen im Jahre 1924).

Bei der *metallurgischen Industrie* konnte festgestellt werden, daß trotz der erwähnten erhöhten Stahl- und Gußeisenproduktion die Einfuhrquoten dieser Materialien sogar noch gestiegen sind, für Gußeisen von 2,02 Mill. Zentner (1924) auf 2,65 Mill. Zentner (1925) und für Stahl sogar von 0,483 Mill. Zentner (1924) auf 2,205 Mill. Zentner (1925), was einerseits durch die erhöhte Nachfrage nach diesen Industrieerzeugnissen, namentlich seitens der Landwirtschaft, andererseits durch die niedrige Valuta des diese Produkte ausführenden Frankreichs leicht erklärlich ist.

Befriedigend war auch die Konjunktur der *Maschinenindustrie* im allgemeinen (die Einfuhr von Fräsmaschinen für Industrie- und Landwirtschaftsanlagen betrug sich auf 1.059 Millionen Lire. (1925) gegenüber 590 Millionen Lire. (1924); stetig aber bei der *Automobilindustrie*, von deren Produktion 70 Prozent exportiert wurden. Die Ausfuhr stieg sowohl der Anzahl der Fahrzeuge nach, als auch dem Werte nach. Gegenüber dem Gewicht der ausgeführten Wagen von diesbezüglichen 209.989 Zentnern (3. 1924), fielen daselbe von 809.307 Zentnern (3. 1925), während die diesbezüglichen Zahlenwerte sich auf 399,7 Mill. L. (1924) und 606,6 Mill. L. (1925) beliefen. — Die exportierte Wagenanzahl war 18.988 (1924) und 29.041 (1925), wovon auf England 5798 und die Schweiz 2277 entfielen. — Die Zahl der bei dieser Industrie beschäftigten Arbeiter stieg im Jahre 1925 auf 41.000. — Auffallend stieg im Jahre 1925 die *Schiffbauindustrie*, so daß die Schiffstonnage in den italienischen Werften plötzlich auf 309.578 Tonnen gestiegen ist, also gleich England folgt.

Von der rasch in den letzten zwei Jahren entwickelten *hydroelektrischen Industrie*, mit der wir uns hier bereits beschäftigt, sei bloß kurz wiederholt, daß während desselben 1924 HP 2.107.000 und einen Energieverbrauch von 6400 Mill. Kilowattstunden vorstellte, im Jahre 1925 der erste Wert auf die Zahl 3.200.000 HP gestiegen, der zweite auf 7.600 Mill. Kilowattstunden und daß namentlich im Süden Italiens diese Industrie neuen großen Kapitalinvestitionen entgegensteht.

Nicht besonders günstig gestaltete sich in den letzten Jahren und namentlich im Jahre 1925 die Konjunktur der *Nahrungsmittelindustrie*. So vor allem die *Zuckerindustrie*

für die, von der hier erwähnt sei, daß die Totalproduktion des Zuckers im Jahre 1925 auf 1.400.000 Zentner sank von 4.750.000 Zentnern (1924) wegen der bekannten Produktionskrise der Rinde und des Zuckers selbst. Nach der protektionistischen Einfuhrung des Höchstzoll von 189 L. (Oktober 1925) sank die Einfuhr des Zuckers wie folgt:

	1. Sem. 1925.	656.955 Z.	672.085 Z.
Gesamteinfuhr	2. Sem. 1925.	255.926 Z.	229.103 Z. (88%)
Total	912.881 Z.		801.188 Z.

Trotzdem wird in der Zukunft die einheimische Zuckerindustrie auf nicht geringe Schwierigkeiten stoßen wegen der sinkenden Valuta einerseits und den steigenden Produktionskosten, der seitens der Regierung festgehaltenen hohen Produktionssteuer und einer Art von Höchstpreisen für den Konsumenten. Somit war bloß die *Konjunktur der Industrie* der *Paradeisapfel* rege in der Produktion (gegen 900.000 Zentner im Jahre 1925)

## Triest als Welthandelshafen.

Von Adolf Pilsinger, Direktor der „Adriatica“, Expeditiions-Werftgesellschaft, Triest.

Die nachstehenden Ausführungen sollten eigentlich nach allem handelsrechtlichen Gebrauche mit einer statistischen ziffernmäßigen Darstellung einleitet werden. Die vielen beruflichen Pflichten meiner Stellung lassen mir aber keine Zeit zu solch einem mühevollen Zusammentragen des Materials und da überdies diese Ziffern ohnedies automatisch von Zeit zu Zeit von berufener Seite veröffentlicht werden und den Weg in verschiedene Zeitungen finden, halte ich es für überflüssige Raumbeschwendung. Ueberdies aber bin ich kein unbedingter Anhänger von Statistiken. Statistiken mögen gute Waffen für die handelspolitischen Verhandlungen führenden Diplomaten sein, dem Kaufmann sagen sie im allgemeinen nicht viel und haben insbesondere in der Nachkriegszeit, da die Weltmärkte in steter Evolution sind und jedes der täglichen politischen Ereignisse, jede der stündlichen Valutaschwankungen dem Welthandel eine andere Richtung geben, erst recht wenig Wert. Den Praktiker vermögen also die von den hierzu verpflichteten Stellen verarbeiteten Statistiken, die bei günstigem Ausfall mit Einesgeschulte einbelegt werden und bei Aufzeichnung eines schwächeren Resultates zu Unzufriedenheit Anlaß geben, nicht zu beeinflussen. Die Gründe der guten oder schlechten Resultate der Statistiken liegen heute ganz anderswo als etwa in der Vorkriegszeit und kann man diese Gründe aufzählen mit aller Leichtigkeit und Sicherheit feststellen. Sind die mitteleuropäischen Valuten gegenüber dem Pfundsterling gefallen, dann kauft der Orient, sich sie gestiegen, dann wendet er sich nach Frankreich, Amerika usw. oder fällt sich im Einkauf zurück. Hierzu kommen dann noch die politischen Einflüsse (Mangel an Handelsver-

tragsverträgen nach Amerika und England, günstiger gestaltete sich die Abwicklung der *chemischen Industrie* und namentlich diejenige von *Kunststoffen* und namentlich deren die Nachfrage trug, der „*patagita di gram*“ eine Lebkäse wurde, so daß für 202 Mill. L. dieses Materials im Jahre 1925 eingeführt werden mußten (gegen 187 Mill. L. im Vorjahre).

Ueberblickt man nun auf Grund dieser kurzen und wesentlichen Angaben die Gesamtentwicklung der italienischen Industrie in den letzten Jahren, so muß zugegeben werden, daß dieselbe trotz eines Lebhafte empfindenen Mangels an Rohstoffen eine wohl befriedigende war. Hierzu trug das zielbewußt und energisch verfolgte Hochschulsystem der Zeit in nennenswerter Weise bei. In der Industrie besteht ein bisher nie dagewesenes Lebhafte Bestreben, einerseits die Produktionskosten zu verringern, andererseits eine fortschreitende Fusion der Kleinbetriebe herbeizuführen, und endlich den Erzeugnissen eine gewisse Standardisierung zu verschaffen. Als entscheidender Schritt in der Industriekonjunktur bleibt der für die Zukunft schwerwiegende Faktor der Valuta. Es hat jedoch den Anschein, daß die sinkende Tendenz derselben das Konkurrenzfeld der italienischen Industrie nur erweitert wird. Grundbedingung hierfür bleibt jedoch, daß die auffallend zunehmende Restriktion des hochprozentigen (10 Prozent) Industriekapitals abgeheftet und daß für ausgiebigen Kredit gesorgt werden wird. — Die *Kapitalinvestition* aller Kleinunternehmungen für Industriezwecke verdoppelte sich förmlich im Jahre 1925 zu 3.042,6 Mill. L. (gegenüber 4.839,4 Mill. L. des Jahres 1924) — mit den Worten von 1.198,9 Mill. L. für die Textilindustrie, 1.721,9 für die hydroelektrische, 702,8 Mill. L. für die Nahrungsmittel- und 394,0 für die chemische Industrie. Die Zahl der Aktiengesellschaften stieg von 8.946 (1924) auf 10.515 (1925).

gen mit den Ueberseeländern usw.), kurz: die gegenwärtige Periode mit den sich überschneidenden Ereignissen läßt eine ruhige Entwicklung der Handelsbeziehungen nicht zu und kann daher als Maßstab für die Beurteilung der Zukunft eines Seehafens nicht dienen.

Die Entwicklung eines Seehafens ist nicht mehr auf weit festerem Boden gegründet und hängt vor allem ab von seiner geographischen Lage ab. Die geographische Lage des Hafensort und nicht künstliche Mittel weisen ihm mit zwingender Logik diejenige Funktion zu, die er im Weltverkehr auszuüben hat. Gute technische Auslieferung und tarifliche Maßnahmen erhöhen allerdings die Leistungsfähigkeit des Hafens und erleichtern ihm seine Aufgabe. Jeder Hafen ist aber aus ökonomischen Notwendigkeiten entstanden und hat seine ganz bestimmte Funktion im Weltverkehr auf die nicht beruht werden kann, insofern die Wässer der Erde aufeinander angewiesen sind. Am allerwenigsten aber kann es sich durch den Krieg geschwächte Mitteleuropa gestalten, auf einen der wenigen Seehäfen, die ihm zur Verfügung stehen, zu verzichten. Will es gefunden, dann bedarf es ihrer dringend und kann keinen davon entbehren oder vernachlässigen. Die Aufgabe *Triests* besteht in erster Linie in der Vermittlung des Warenverkehrs zwischen Mitteleuropa und der Adria, dem Mitteladriatischen Meere, dem nahen und dem fernen Osten. Nach diesen Gebieten stellt der Weg via *Triest* den kürzesten dar und nachdem für den Gütertransport der rasche Umsatz die Hauptbedingung ist, tritt dieser Umstand entscheidend auf die Wahl des Transportweges. Tarifliche Eigenheimlichkeiten stellen dagegen eine vorübergehende Er-

### Der Italiener.\*

Von Jaroslav Maria.

Der Nationalcharakter des Italiener, die Grundlage seiner Persönlichkeit, bilden Sonne, Wein und Del. Daher bildet das *Temperament* den regelmäßigen Charakter des beweglichen Bewohners der Halbinsel. Darin liegen *Vors* und *Nachteile*. Rasch, elementar, stark er auf, bollbringt eine überleichte, häufig fürchtbare und nicht mehr gutzumachende Tat. Die große Kultur, die Beziehungen zu den Fremden haben dem Italiener jedoch im allgemeinen einen *Wohl* des Verhaltens und Benehmens auch dort besitzen, wo es sich um ungebildete und zurückgebliebene Leute handelt.

Man kann beobachten, daß der Charakter des Italiener vom Norden nach dem Süden allmählich explosiver und der allgemeinen Bildung unzugänglicher wird. Am wenigsten italienisch sind die Bewohner der *Lombardie*. Nördster, genau, arbeitfam gleichen sie sehr den Franzosen.

Zu den Fremden sind die Italiener im allgemeinen höflich. Ihre Neigung zur *Wetteile* wird übertrieben. In den südlicheren und ärmeren Gegenden wird zwar gebettelt, doch geschieht dies mit *Geschmack*, lächelnd. Wenn du eine kleine Münze offerst, entleibst du dich jedes Bettlers.

Die Bewohner sind geradezu ängstlich christlich. Die Bewohner Sardinien sind zu dem Fremden \*) Entnommen dem Buche „*Italia*“ des Verfassers („*Obzinyo tisky*“, 1925).

den mit geradezu heiliger Achtung auf und sind so gastfreundlich, daß sie fast selbst noch für die Ehre eines Besuchs bezahlen möchten, um ihre leidenschaftliche Gastfreundschaft befriedigen zu können.

Der natürliche Reichtum des Landes, dessen Fruchtbarkeit überall ohne anstrengendere pflanzliche Arbeit eingeschminkt werden können, die *Beschneidung* der Bevölkerung und die *Blut*, die zwei Drittel des Jahres hindurch die *Menschkraft* lähmt, sind die Ursache dafür, daß die Italiener begierig sind, sie und da in den Gebirgszügen nach sich der Italiener allerdings rechtshaffen abzuwandern, ehe er ein wenig elendes Getreide erntet oder Weizenfeld halten kann. Aber im allgemeinen begnügt sich der Italiener mit einem kleinen Einkommen und die Vermählungen sind geringfügig, der durch intensive Wirtschaft so viel als möglich aus dem Boden herauszuholen sucht, sind dem Italiener fremd.

Ich sah zuweilen zu meiner Verblüffung in süditalienischen Dörfern, daß eine elende Hütte mit einem Weinberg, so groß wie ein kleines Feld, eine *simpa*, ja sechsköpfige Familie ernährte. Die Tiere zum Boden, selbst dort, wo er steinig, arm und unanfällig ist, ist rührend. Nach dem Erntebeben, das alles vernichtet hat, erwidert der Italiener auf demselben Fleckel von neuem sein Hausgenossen.

Weisheitslehre ist die Höflichkeit und Galanterie der Männer zu Frauen, die sich zuweilen in einer fast komischen Besorgtheit kundgibt. Man kennt dich nicht, und die Italiener haben selbst häufig nicht zu viel. Daß sie öffnen ein Päckchen

**MODERNE KLEIN-AUTOS FIAT**

509 —  $\frac{4}{10}$  HP  
501 —  $\frac{6}{15}$  HP

**FIAT — PRAG II — NEKÁZANKA 2.**

Vierylinder viersitzig — Vierradbremßen — Wasserkühlung.

**Vertretungen:** Teplitz-Schönau — Reichenberg — Brünn — Bratislava — Karlsbad — Teitschen  
Böhm. Leipa — Trautenau — Bärzingen — Pilsen — Náchod — Pardubitz.

Scheinung dar, die über kurz oder lang, dem Jovang der Verhältnisse unterliegend, schwinden werden. Ebenso logisch ist die Leitung via Triest der aus den Sukzessionsstaaten kommenden Transporte nach den Häfen der französischen und spanischen Küste im Stillen Ozean, nach Nord- und Südamerika. Diese geographische Logik fand ihre Bestätigung und Vertiefung in der

**Entwicklung Triests vor dem Kriege.**

Mit der fortschreitenden Industrialisierung der mitteleuropäischen Staaten, insbesondere jener der zerfallenen Donaumonarchie, wuchs die Bedeutung Triests im gleichen Verhältnis. Die Ueberflüsse der erstarbten Industrien mußten immer eifriger die ausländischen Absatzgebiete finden und es war natürlich, daß hierfür in erster Reihe die Märkte der weiter oben angeführten Gebiete als geographisch nächst gelegen und daher fruchtlich und marktläh am günstigsten in Betracht kamen. Abgesehen von etlichen Massenartikeln, deren Produktionsgebiete in den nächstgelegenen Provinzen lagen und für die daher die Binnenverkehrswege bis zum Seehafen ohne sonderlichen Zeitverlust ausgenutzt werden konnten, wurde hierbei fast ausschließlich der Transportweg via Triest benützt. Das rasche Anwachsen des Triester Hafensverkehrs in den letzten Vorkriegsjahren ist dafür ein bezeichnendes Zeugnis. Allerdings wurden seitens der jeweiligen Regierungen im wohlverstandenen Interesse der Industrien und somit in letzter Linie des Staates die Wege geebnet, durch eine zielbewußte Eisenbahnschichtpolitik und durch raschen, großzügigen Ausbau und reichliche, moderne technische Ausstattung des Hafens. Diese Vorhaben haben aber nicht etwa den Hafen belebt, sondern umgekehrt, sie waren notwendige Vorbedingungen, um den angewachsenen Verkehr befähigen zu können. Der Ausbruch des Weltkrieges übertrug also Triest in seiner besten Entwicklungsperiode und brachte sie zum Stillstand.

**Nach dem Friedensschlusse**

war Triest der erste europäische Hafen, der die unterbrochenen Verbindungen zwischen Ostbalkan und Orient wieder herstellte, denn schon im Mai 1919 gaben die ersten Nachschiffe im Dienste des Handelsverkehrs nach der Levante und nach Indien. Binnen wenigen folgenden Wochen wurden fast alle in der Vorkriegszeit bestehenden Linien wieder in Betrieb gesetzt und seither, nach Maßgabe der Ergänzung der durch den Krieg geschädigten Handelsflotte, ununterbrochen vermehrt und verhöhet und jetzt schon können wir mit Befriedigung dem europäischen Export- und Importhandel die gleichen, zum Teile sogar bessere Verbindungen zur Verfügung stellen wie ehemals. Daß dies bei den schwankenden Verhältnissen relativ so rasch möglich war, ist ein weiterer Beweis der Notwendigkeit des Hafens Triest für die mitteleuropäische Wirtschaft.

Vergleichsweise ist dieses Ergebnis nicht ohne harten Kampf erreicht worden. Alle Triester Vertretungen mußten ihr Bestes können leisten, um die Fortführungen, die der Krieg in unserem wirtschaftlichen Leben herbeigeführt hat, wettzumachen. Die Einführung in das italienische Staatswesen, die Anpassung der italienischen Zoll- und Finanz-

**Triest — Amerika — Tschechoslovakei.**

Während des Jahres 1924 betrug der gesamte Warenverkehr über Triest 58,414,316 Meterzentner und speziell der Seeverkehr 28,569,435 Meterzentner, 8 Millionen Meterzentner mehr als im Vorjahre. Davon entfielen auf die Einfuhr 18,709,192 Mtz. (gegen 18,568,191 im Jahre 1923) und auf die Ausfuhr 9,860,243 Mtz. (gegen 6,941,366 im Jahre 1923).

Amerika ist an diesem Verkehr mit folgenden Warenmengen beteiligt:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
Nordamerika	2,366,805 Mtz.	884,922 Mtz.
Argentinien	491.888 "	565.986 "
Brasilien	422.882 "	" "
<b>Gesamt</b>	<b>3,281.570 Mtz.</b>	<b>1,450.908 Mtz.</b>

Der gesamte Warenverkehr mit Nord- und Südamerika betrug 4,732,478 Mtz., was  $\frac{1}{10}$  des gesamten Triester Seeverkehrs ausmacht. Was die umgetauschten Güter betrifft, so kommen hauptsächlich in Betracht:

für die Einfuhr aus Nordamerika: Mineralöle, Steintofte, Speck und Schmalz, Getreide, Mahlprodukte, natürliche Phosphate, Kupfer und Kupferlegierungen, Automobile, Baumwolle;

für die Einfuhr aus Argentinien: Getreide, Quebrachoextrakt, Gefrierfleisch, Oelfamen;

für jene aus Brasilien: Kaffee.

In der Statistik der Ausfuhr nehmen die erste Stelle ein:

nach Nordamerika: Magnesit, Goldstoffsappe, Holz, Tabak, Papier und Pappen, Medizinischpflanzen, Lumpen, Glas und Glaswaren; nach Argentinien: Holz, Papier, Papierwaren und Pappen, Zuder, Eisen und Eisengeräte.

Die Tschechoslovakei hat während des letzten Jahres 1924 mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika Waren im Gesamtwerte von Kč 1.607,887.000 umgetauscht, wovon Kč 718,481.000 auf die Ausfuhr, Kč 889,386.000 auf die Einfuhr entfallen. Für Südamerika gehen genaue Zahlen ab, aber man wird kaum fehlgehen, wenn man den Gesamtwert der mit Ame-

rika umgetauschten Waren auf 2 Milliarden, d. h. auf  $\frac{1}{10}$  des gesamten tschechoslovakischen Verkehrs schätzt. Ein großer Teil dieses tschechoslovakisch-amerikanischen Warenverkehrs ist über Triest gegangen, wie aus einem Vergleich zwischen den Warenklassen erhellt, die zur See über Triest nach Amerika ausgeführt, bezw. von Amerika eingeführt und jenen, die per Bahn von der Tschechoslovakei nach Triest befördert bezw. von Triest bezogen wurden.

Die tschechoslovakische Ausfuhr nach Triest bezeichnet u. a.: Magnesit, Goldstoffsappe, Papier, Papierwaren und Pappe, Holz, Glas und Glaswaren, Zuder, Eisen und Eisengeräte. Die Einfuhr aus Triest: Mineralöle, Speck und Schmalz, Getreide, Mahlprodukte, natürliche Phosphate, Kupfer und Kupferlegierungen, Automobile, Baumwolle, Quebrachoextrakt, Gefrierfleisch, Oelfamen, Kaffee.

Die Warenklassen denen sich und lassen die Bedeutung des Triester Hafens für den tschechoslovakischen Warenverkehr mit Amerika voll erkennen.

Entsprechend dieser Bedeutung besitzt Triest mehrere regelmäßige Schiffsverbindungen mit den Vereinigten Staaten, mit Brasilien, Argentinien und Uruguay. Betrieben werden diese Linien durch die bekannte Schiffsahrtsgesellschaft „Cosulich“, eine „Urto-Americana“, deren Dampfer fast ausschließlich nach Nord- und Südamerika auslaufen. Die Gesellschaft besitzt 20 große Leberdampfer, darunter die „Elbampfer“, „Presidente Wilson“ und „Matia Washington“, die sich wegen des vorzüglichen Dienstes großer Beliebtheit seitens des reisenden Publikums erfreuen und verfügt im Freihafeengebiet über mächtige Anlagungen zur Aufschiffung des Gefrierfleisches, das aus Argentinien importiert wird, vor der Weiterbeförderung ins Ausland.

Die Cosulich-Linie ist auch an der großen Schiffsahrt in Montsalonc (Cantieri Navale Triestino) beteiligt, wo derzeit für die vier Frachtmotorschiffe und zwei Fahrgastmotorschiffe gebaut werden. Die beiden letzteren, deren jedes 26,000 Tonnen Bruttotonneninhalt fassen soll, werden die größten der Welt sein.

von der jedes anderen Landes abhebt. Den Sieg des Gefühls, des Triebes, des Elements über die Ueberlegung und die Berechnung. Das Bewußtsein, daß nur durch Entfaltung der inneren, keineswegs durch trodene Logik entschiedene geschäftliche Verbindungen erzielt werden. Der Gefühlssturm, der Gefühlsstille, das ist das elementare Kennzeichen alles Lebendigen. Was in Italien geschehen wurde. Diese Einzigtätigkeit der nationalen Seele der Nation gibt sich freilich nur in Augenblicken äußerster Notwendigkeit kund, doch da hat noch jede Epoche ihren großen Mann gefunden.

Es wäre traurig auf der Welt und es wäre langst Schluß mit ihr, wenn das zügellose Wenden des Selbstwunsches wäre und nicht den Widerstand der herrschenden inneren Werte hervorgerufen hätte. Der Wille des Bewußtseins, daß dieses blutige Gewerbe ein Verbrechen ist, eine Sünde und daß es deshalb notwendig ist, dagegen anzukämpfen. Dieses schone, befehlende Wogen ist der Dampfhaft der Religion und es ist wiederum ein hervorragendes Kennzeichen des italienischen Charakters, daß dieses Volk der Welt ebensoviele Widrigkeiten wie Seltsame und Wohlwäter geschenkt hat. Nachvollziehbar sollte nur die negative Wahrheit Italiens sein — der heilige Franziskus (und eine Reihe anderer Heiligen) die positive italienische Wahrheit. Auf diesem Gleichgewichte, so großartig wie es nur erdacht werden kann, ruht die glänzende Krone des italienischen Charakters, die nationale Kunst.

Insbesondere Hamburg — um die an der Grenze des Atlantikradians der beiden Ozeane gelegenen Gebiete, d. i. die Tschechoslovakei und Süddeutschland. Dieser Kampf war in den letzten Jahren vor dem Kriege durch Vereinbarungen zwischen den österreichischen und deutschen Bahnen latent geworden. Damals allerdings waren derartige Vereinbarungen verhältnismäßig leicht herbeizuführen, weil die am Durchlauf bis Triest beteiligten Bahnen unter einer Leitung oder zumindest unter einer Staatsoberhoheit standen, daher nur zwei Kontrahenten vorhanden waren. Durch den Zerfall der Monarchie wurden auch die Bahnstrecken zerstückelt, so daß sie heute nicht nur handelspolitisch verschiedene Interessen haben, sondern auch wirtschaftlich verschieden gestellt sind. Dazu kommen dann noch die vorkriegsähnlichen Abmachungen, die bei der Aufstellung der für jede beteiligte Bahn entfallenden Quoten stark in die Waagschale fallen. Der eigene Vorteil der betreffenden Länder, den diese in der Leistungsfähigkeit des Triester Hafens sehen, sowie der diplomatische Einfluß der italienischen Regierung haben zwar bewirkt, daß trotzdem bisher stets ein volles Einverständnis erzielt wurde; die gegenwärtig noch und wahrscheinlich für geraume Zeit notwendige Klarifizierung der Tarifpolitik leidet aber darunter, weil jeder sich als notwendig erweisenden Tarifmaßnahme langwierige Verhandlungen zwischen den beteiligten Verwaltungen voranzutreiben müssen. Es muß also nach einem Wege gesucht werden, diesem Uebelstand auch noch abzuhelfen, insbesondere dann, wenn der weitere oben erwähnte Wettbewerb mit den nordischen Häfen weitergehen oder sich sogar verschärfen sollte. Ist aber diese mühselige Konkurrenz notwendig? Ist die der Ansicht, daß dies nicht in der Fall ist und daß, wenn sie trotzdem stattfindet, man verstimmt wird, den Grund einfach im Wettbewerbs zu suchen. Die nordischen Häfen haben ein solch ergiebiges Hinterland in dem noch immer 62 Millionen wohnenden fast durchwegs industrialisierten deutschen Reich, haben überdies das wertvolle Werkzeug der Binnenverkehrsmittel, vermittelnd dessen sie auf die armen Massenarbeit noch über die Grenzen des Reiches hinaus attrahierend wirken, daß sie rasch auf künstliche Mittel zu der Heranziehung weit entlegener Transporte verzichten und sich an der ihnen von der Natur verliehenen geographischen und ethnographischen Vorzugsstellung genügen lassen können. Wenn trotzdem die nordischen Reedereien mit Dumpingpreisen arbeiten wollen, wie z. B. Sh. 13 — per 1000 Kilogramm für  $\frac{1}{2}$  nach messende Artikel von Bremen nach Genua, Frankfurt, die ihnen vermutlich nicht einmal den Kohlenverbrauch für die lange Fahrstrecke bezahlen, so ist das ihre Sache. Doch aber die deutschen Bahnen, ohne Rücksicht auf ihre Bilanz den Transport zu den Häfen mit Ausfuhr- und Durchfuhrfrachten unter Subventionierung der von allen Bahnen geleisteten Zugrundelegung des sogenannten kilometrischen Regierpreises von den entferntesten Gebieten erleichtern, ist nicht notwendig, insbesondere wenn man bedenkt, daß den deutschen Bahnen durch den Dawesplan nicht unbedeutende Lasten auferlegt sind. Können sie sich trotzdem kampflos ergeben, ohne das Gleichgewicht der Bilanz zu töden, so drängt sich unwillkürlich einem Deutschland Wohlgefallen die Ansicht auf, daß jene Ententeopferer recht haben, die sagen, Deutschland könne an Reparationen noch mehr leisten, als es auferlegt erhielt. Doch diese Dumpingpraktiken ausschließlich zum Schaden italienischer Häfen ersucht wurden, wo doch Italien während des langen Leidensweges, den Deutschland seit Kriegsende zu durchschreiten hat, sich im Ententeerte stets vermittelnd, also zu Deutschlands Gunsten verhielt, scheint mir auch politisch nicht klug. Damit will ich durchaus nicht in das politische Gebiet greifen, denn dazu fühle ich mich nicht kompetent. Meine Ausführungen entspringen lediglich dem einfachen kommerziellen Denken und solches muß in wirtschaftlichen Fragen in erster Reihe Platz greifen. Darum eben bin ich überzeugt, daß auch die maßgebenden, mit den Verhandlungen befaßten Stellen, auf diesen Gedankenweg notwendigerweise gelangen müssen, denn sonst gehen wir einer „gewollten“ Fortsetzung der Konkurrenz entgegen. Im Falle einer solchen werden sicherlich die Triester Reedereien ihre Teil zur Erhaltung des Triest gebührenden Hinterlandes beitragen. Allerdings müßten sie zu diesem Behufe bereit die laufenden Vereinbarungen mit den nordischen Reedereien (Konferenz- und Wapitalitätsverträge) lösen, um vollständig freie Hand zu erlangen. Selbstverständlich bin ich nicht etwa der Ansicht, daß eine Vereinfachung der Konkurrenz zwischen den Konkurrenzgruppen zu einer ungerechtfertigten Erhöhung der Transportkosten führen soll. Die exportierende Industrie braucht erträgliche Frachten zu ihrem Bestande und gewisse Wirtschaft, die außer Mitteleuropa noch andere Produktionsstätten haben, werden immer mit Vorkursfrachten zu unterstützen sein. Das wird aber den

vorherrschenden an die Eigentümlichkeiten und Notwendigkeiten des Transitverkehrs ergab gewisse Schwermertigkeiten, die jedoch dank dem verständnisvollen Entgegenkommen der italienischen Regierung mit anerkenntniswerter Mäßigkeit beseitigt wurden, so zwar, daß das Wesen des Freihafens nicht im mindesten verändert wurde und der Durchgang der Güter aller Nationen und deren Manipulation im Bereiche des Freihafens ohne irgendwelche Formalitäten nach wie vor möglich ist. Auch sonst hat die italienische Regierung durch tatsächliche finanzielle, tarifmäßige und moralische Unterstützung bekundet, daß auch sie die Bedeutung des Triester Hafens für die eigene Volkswirtschaft richtig einschätzte. Ihr ist es vor allem zu danken, wenn schon im Jahre 1919 die Einführung direkter Tarife mit den hauptsächlich-

Häfen an alten Regeln, die Anpruchslosigkeit des Glaubens und dessen edle Wurzeln sind die genützigsten Ursachen dafür, daß der Katholizismus hier Sitz und Verbreitung fand.

Der Italiener ist im allgemeinen oberflächlich. Im Weltkrieg wurden fast bei allen gefallenen Soldaten, auch hohen Offizieren, Statuieren und geweihte Gegenstände gefunden. Der Aberglaube ist kein Mangel, sondern ein sehr poetisches, bedeutungsvolles, positives Element der menschlichen Seele. Er ist die dunkle, unaussprechliche Lebensgrundlage des arbeitenden Geistes, daß nur der geringste Teil der Weltbegreiflichkeiten der Erkenntnis zugänglich ist. Daß über, um und unter uns ströme wirksam sind, durch welche wir dahingetragen werden, ohne zu wissen wie und woher. Die Natur selbst hat in ihrer Unwissenheit und unerschöpflichen Fruchtbarkeit da und dort bei einem Wesen ein empfindlicheres Instrument geschaffen, durch welches sich eine überpersönliche Wahrheit offenbart. Diese offenbart sich freilich nur durch Abnung und Trieb, da wir nicht die Fähigkeit besitzen, mit unseren menschlichen Organen übermenschliche Dinge zu erfahren. Der Aberglaube ist eine Art Wachstums der Seele, die trotz der Behauptung des nächsten Verstandes dabei bleibt, daß sich das oder jenes Geheimnisvolle begeben, daß sich das oder jenes Unmögliche tut.

Das Bewußtsein der Unsterblichkeit aller Teile des Weltalls ist in jeder Religion enthalten. Unterschiedliche bestehen lediglich in Bezug auf die Anschauungen hinsichtlich des späteren, nichtmateriellen Lebens. Wie sehen, daß die Hauptfrage des Lebens nach dem Tode je nach dem Temperamente

eines Volkes beantwortet wird. Hier spielen gewiß geographische, klimatische Kräfte mit. Bei historischer Betrachtung erkennen wir, wie notwendig die Reformation in Nordeuropa war, wo die Wölfer mehr durch die Vernunft als durch das Gefühl beherrscht werden. Aber auch unter den katholischen Ländern gibt es große Unterschiede. In Spanien, Frankreich und Polen zeigt sich eine gewößere oder geringere Vorstellungskraft, ein größerer oder geringerer Intellektualismus.

Der Katholizismus Italiens ist der interessanteste. In ihm offenbart sich die Seele der Nation mit unglücklicher Aufrichtigkeit.

Manifestationen des italienischen Katholizismus sind zwei große Persönlichkeiten. Vor allem Franziskus von Assisi. Um die Persönlichkeit dieses „Armen aus Lavinien“ ins rechte Licht zu setzen, müssen zwei Züge dieses Phänomens hervorgehoben werden: Sein Aufsehen in den Armen und sein glühendes Verlangen, jedem gerecht zu werden. In anderer, aber rein italienischer Weise, gab sich das Wüten einer zweiten geschichtlichen Persönlichkeit kund: der Heiligen Katharina.

Ebenso wie im Heiligen Franziskus das italienische Temperament ein Wesen schuf, das das Menschentum jedes Wesens begreift, es als vom Schöpfer auferlegtes Gebot liebevoll umarmte, in jedem Wesen die göttliche Licht, die nötige motorische Kraft für das tägliche Leben herausföhle, behandelte die nämliche Kraft des Landes in der Heiligen Katharina deren fast wunderbare aktive Schöpferkraft. Durch beide Heilige erhielt der italienische Katholizismus eine Färbung, die ihn

von der jedes anderen Landes abhebt. Den Sieg des Gefühls, des Triebes, des Elements über die Ueberlegung und die Berechnung. Das Bewußtsein, daß nur durch Entfaltung der inneren, keineswegs durch trodene Logik entschiedene geschäftliche Verbindungen erzielt werden. Der Gefühlssturm, der Gefühlsstille, das ist das elementare Kennzeichen alles Lebendigen. Was in Italien geschehen wurde. Diese Einzigtätigkeit der nationalen Seele der Nation gibt sich freilich nur in Augenblicken äußerster Notwendigkeit kund, doch da hat noch jede Epoche ihren großen Mann gefunden.

Es wäre traurig auf der Welt und es wäre langst Schluß mit ihr, wenn das zügellose Wenden des Selbstwunsches wäre und nicht den Widerstand der herrschenden inneren Werte hervorgerufen hätte. Der Wille des Bewußtseins, daß dieses blutige Gewerbe ein Verbrechen ist, eine Sünde und daß es deshalb notwendig ist, dagegen anzukämpfen. Dieses schone, befehlende Wogen ist der Dampfhaft der Religion und es ist wiederum ein hervorragendes Kennzeichen des italienischen Charakters, daß dieses Volk der Welt ebensoviele Widrigkeiten wie Seltsame und Wohlwäter geschenkt hat. Nachvollziehbar sollte nur die negative Wahrheit Italiens sein — der heilige Franziskus (und eine Reihe anderer Heiligen) die positive italienische Wahrheit. Auf diesem Gleichgewichte, so großartig wie es nur erdacht werden kann, ruht die glänzende Krone des italienischen Charakters, die nationale Kunst.

Aus dem Tschechischen übersezt von F. Reiner.