

Budget 195

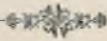
FIUME

IN

MARITIMER BEZIEHUNG

VON

HEINRICH v. LITTROW



F i u m e

Tipo-Litografische Anstalt von Emidio Mohovich

1870.

513f3200276419

DE BALLAGI GEZA.

DEM LÖBLICHEN
GEMEINDERATHE
DER
STADT FIUME
GEWIDMET.

Navita de ventis, de tauris narrat arator,
Enumerat miles vulnera, pastor oves.

Prop. II. Eleg. I.

Wenn man sich von Triest, dem nördlichsten Punkte der Westküste des adriatischen Meeres, längs des malerischen Gestades Istriens gegen Süd-Ost bewegt, so gelangt man, nach 6 stündiger Fahrt mit dem Dampfer, an einen Golf, der sich gegen N. O. vierzig Seemeilen tief, zwischen dem Festlande Istriens und der grossen Insel Cherso bis an die Ausläufer der julischen Alpen erstreckt. Am Ende dieses Golfes, der den Nahmen Quarnero führt, liegt an der Mündung des kleinen Flusses Rečina, und überragt von Rebenhügeln und stellenweise bewaldeten Kalkgebirgen, die reizende Hafenstadt Fiume einst Tersattica, dann Vitopolis, dann St. Veith am Pflaumb, Fanum Sancti Viti ad Flumen, slavisch Rieka, heute Fiume genannt.

Hat man den Hafen von Fiume erreicht, so umschliesst das Land von allen Seiten die herrliche Bucht, und schwer wird es aus dem Panorama den Punct zu finden, durch den man von der hohen See in diese malerische Bucht eingelaufen ist, und ein Land vor sich hat, das durch sein mildes Klima, durch seinen dunkelblauen Himmel, durch seine frische Vegetation, die bei Volosca und Abbazia Myrthen- und Lorbeerhaine und Kastanienwälder in ununterbrochenem Grünen erhält, durch die nahen Inseln und das sanft ansteigende Gebirge, vom Monte maggiore 4900 Fuss hoch überragt, lebhaft an den Golf von Neapel erinnert.

Die Bevölkerung Fiume's, das im Alterthume einer der grössten Orte Liburniens war, beschäftigte sich, so weit die Forschungen in der Geschichte zurückreichen, schon im Alterthume mit Schiffsbau und Schiff-

fahrt. Hieraus erklärt sich das heutig ausgezeichnete Seevolk, das so zahlreich, zur Ehre der Flagge in der Kriegs- und Handels-Marine Österreichs vertreten ist und das sich, durch hohen Sold verlockt, beinahe eben so zahlreich auf Schiffen fremder Flaggen anwerben lässt *). Schon die alten Liburner wussten sich einen guten Ruf durch den Bau ihrer Schiffe zu verschaffen: die seetüchtigen, gefälligen Formen ihrer Fahrzeuge bewogen Cæsar Augustus in dem Kriege gegen Marc. Antonius sich solcher Schiffe zu bedienen, und viele andere seefahrende Nationen machten hier ihre Bestellungen, ja, die erste Idee zu den heutigen Raddampfern wurde von diesen Liburnern gegeben, die an ihren grossen Galeeren mittschiffs eine Vorrichtung erdachten, die von Ochsen getreten wurde, und Räder mit Schaufeln, die an der Aussenseite des Schiffes angebracht waren, in Bewegung setzte. — Heute aber bildet der Schiffsbau Fiume's das einträglichste Gewerbe der Stadt und deren nächster Umgebung, und unter den Baumeistern wie Brazzoduro, Belaz, Andrea Fausto u. Vincenz Zanon, Buranello, Cattalinich, gibt es einige wie z. B. di Brüder Schiavon, die bereits die 8. Generation einer Familie sind, die sich ausschliesslich mit Schiffsbau befasst. Seit Jahren sind die Werften Fiume's sogar grösser als alle übrigen Oesterreichs und hier wie in anderen Häfen des Mittelmeers trat die Erscheinung ein, dass der Verkehr durch den orientalischen Krieg durchaus nicht litt. Die Jahre 1854 und 1855 waren für die fumaner Schiffbauer die günstigsten, die sie je erlebt haben. Die Schiffe hatten in jener Zeit

*) Leider finden wir dieses ausgezeichnete Seevolk auch auf ausländischen Schiffen stark vertreten.

Als Deserteure sind protokollirt:

Aus dem Seebezirke Fiume	339
Istrianer Küste im Golfe von Fiume, sammt den Inseln Veglia und Cherso	253
Summe Golf von Fiume (Quarnero)	592
Deserteure aus dem ganzen oesterr. Küsten-gebiete	2558

Es würde zu weit führen hier den Grund dieses Uebelstandes der uns dritthalb Tausende unserer besten Matrosen entzieht zu erörtern — es möge die Versicherung genügen, dass es dagegen eine sichere Abhilfe gibt.

vollauf zu thun; denn englische und französische Kaufahrer hatten Truppentransporte übernommen, und räumten den anderen Nationen einen grösseren Platz neben sich ein. Die Frachten waren lohnend und wenige Fahrten machten die Schiffe bezahlt (Siehe im statistischen Prospective die Jahre 1851 bis 1854).

Unter solchen Umständen dehnte sich, wie zu erwarten, auch der Schiffsbau aus. In Fiume, Buccari und Portorè, die 1854 im Ganzen 34 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 13.264 gebaut hatten, wurden im folgenden Jahre 41 Schiffe mit 17.472 Tonnen konstruirt und noch 1856, da der Impuls fort dauerte, liefen 38 Schiffe von 14.429 Tonnen vom Stapel. Dabei waren es zum Theil grössere Fahrzeuge, die von den drei genannten Orten ausgingen. Sechzehn Dreimaster, darunter 1855 ein Klipper von 444 Tonnen, während der Tonnengehalt der übrigen sich zwischen 500 und 900 bewegte und 39 Barkschiffe waren unter den 113 von 1854-1856 erbauten Schiffen. — Erklärlich wird die Vorliebe für dieses Gewerbe durch das milde Klima, durch die guten Stapelplätze und Werften, die, obwohl alle unter freiem Himmel und knapp am Strande liegen, nie durch anhaltendes Regenwetter, heftigen Wellenschlag oder gefährliche Brandung in ihrer Arbeit gestört werden und durch die Nähe der Wälder, welche Schiffsbauholz bester Qualität in Massen liefern. Jährlich laufen zwanzig bis dreissig wohlgezimmerte Quersegelschiffe von den Stapeln, bekannte und gesuchte Fiumaner-Erzeugnisse, die entweder Eigenthum der Rheder bleiben, oder auf Bestellung gearbeitet, oder endlich im Auslande verkauft werden. Durch diese ununterbrochene Beschäftigung im Lande selbst bilden sich so viele tüchtige Leute in diesem Gewerbe aus, dass jährlich, auch auswärts gesucht, Hunderte dieses Handwerks auswandern, um sich bei ihrem guten Rufe auch im Auslande ihr Brot zu verdienen.

Die Thätigkeit der hiesigen Werften in Fiume, Buccari u. Portorè vom Jahre 1833 bis 1869 macht folgende Tabelle übersichtlich, in welche Schiffe unter 100 Tonnen nicht aufgenommen wurden.

Baumeister	Zahl der gebauten Schiffe	Summa des Tonnen- gehaltes
A. Amadi	1	120
Giovanni Baccarcich	3	1.085
Giuseppe Bachich	48	20.365
Giacomo Brazzoduro	50	27.230
Vincenzo Brazzoduro	3	1.013
Pietro Buranello	24	8.528
Stefano Calich	7	2.806
Carlo Cattalinich	52	18.456
Giovanni Foretich	2	783
Casimiro Jacovcich	33	11.098
Ilario Jurcotich	7	2.144
Mattio Materljan	39	16.876
Ignazio Orchianin	5	2.309
G. F. Brüder Pritschard	15	5.311
Luigi Rosa	17	8.581
Brüder Schiavon	70	31.862
Giuseppe Spadon	46	16.896
Luigi Spadon	6	1.931
Antonio Vranich	39	13.731
Andrea Zanon	80	28.173
Fausto Zanon	6	1.785
Vincenzo Zanon	29	8.538
Summe .	582	229.621

Gegenwärtig beschäftigen sich mit Schiffsbau:

Enrico u. Brüder Schiavon	Werfte in Ponsal.
Giovanni Baccarcich	„ al Pino.
Pietro Buranello }	„ Pescheria.
Luigi Rosa }	
Giacomo Brazzoduro	„ Sussak.
Vincenzo Brazzoduro	„ Pecine N. 1.
Giuseppe Bachich	„ Pecine N. 2 u. N. 3.
Casimiro Jacovcich	„ „ Martinschizza.
Mattio Materljan	„ „ Buccari.
Ignazio Orchianin	„ „ Portorè.

In den ersten 6 Monaten dieses Jahres gingen 13 Schiffe vom Stapel, deren Gesamt-Tonnengehalt 6175 betrug.

Gegenwärtig liegen noch 16 grössere Schiffe im Baue vor-gemerkt auf den Werften Fiume's, und für 7 neue wurden die Kiele im Laufe des Monats Juli gelegt.

Dieses seit Jahrhunderten im Golfe von Fiume cultivirte Gewerbe des Schiffsbaues liefert eigentlich den schlagendsten Beweis für seine herrliche Lage in maritimer Beziehung, da diese stätig fortschreitende Industrie sicher nicht an einer Örtlichkeit so tiefe Wurzel gefasst hätte, wenn nicht günstige climatische Verhältnisse gleichsam dazu einladen und die Arbeit befördern würden. Da das milde Klima die Arbeit in jeder Jahreszeit beinahe ohne Unterbrechung gestattet, so entsteht daraus die kurze Lieferzeit und der geringere Preis im Vergleiche zu andern Werften.

Wie die Ameisen und Spinnen sich nie an feuchten Orten niederlassen, wie die Schwalbe ihr Nest nicht unter dem Dache eines Hauses bauen wird, wo in Folge unglünstiger Lage ihren Jungen Verderben droht; wie man Kalk- und Kohlenmeiler nur in Kalkgebirgen und in der Nähe von Wäldern aufstellt: so wählt der Mensch instinctmässig den Platz für sein Gewerbe, und der Schiffbauer wird sich nur dort niederlassen, wo keine Stürme seine Arbeit verhindern, wo kein heftiger Seegang, keine Brandung seine Stapel bedrohen, wo das neugebaute Schiff mit Leichtigkeit zugerüstet, bemastet und betackelt werden kann, wo es ohne Schwierigkeit ausläuft, und wo dem reparaturbedürftigen Heimkehrenden keine Gefahr droht, sondern ihm sichere Unterkunft und Hilfe geboten wird.

Die beiliegende statistische Uebersicht der Schiffahrtsbewegung in Fiume (Beilage-A) weist die Thätigkeit dieses Hafens während der letzten 20 Jahre nach; Beilage B gibt eine Übersicht der Schiffsbauthätigkeit Fiume's und seiner Nachbar-Orte Buccari und Portorè vom Jahre 1840 bis 1869.

Seit einem Jahre sind Fahrzeuge unter 10 Tonnen nicht mehr in statistischen Registern geführt, eben so bei der Uebersicht der Schiffsbauten Schiffe unter 100 Tonnen Gehalt nicht in Betracht gezogen worden. — Daher die scheinbare Abnahme der Schiffszahl im 1869.

Beilage A.

A u s

Ueber die in nachstehenden Jahren zu Fiume mit österreichischer
Werthe der ein- und ausge-

Jahr	Flagge	Eingelaufen			Ausgelaufen		
		Zahl	Tonnen	Werth der eingeführten Waaren	Zahl	Tonnen	Werth der ausgeführten Waaren
1850	Oesterr. .	6715	77345	3243069	6790	84117	2627265
	Ausländ. .	535	26837	1078859	525	26298	623578
	Zusammen	7250	104182	4321928	7315	110415	3250843
1851	Oesterr. .	6611	80663	3339429	6716	87729	3704853
	Ausländ. .	556	31366	1260072	558	31150	1416993
	Zusammen	7167	112029	4599501	7274	118879	5121846
1852	Oesterr. .	7034	79592	4001973	7105	89231	2332563
	Ausländ. .	536	27702	1270416	532	28176	575048
	Zusammen	7570	107294	5272389	7637	117407	2907611
1853	Oesterr. .	6888	77633	4959695	6989	88602	2737231
	Ausländ. .	492	27867	1824678	490	27537	817150
	Zusammen	7380	105500	6784373	7479	106139	3554381
1854	Oesterr. .	6455	99825	5111587	6667	107496	4667508
	Ausländ. .	532	26255	1098446	547	29006	1337157
	Zusammen	6987	126080	6210033	7214	136502	6004665
1855	Oesterr. .	6116	84642	5373615	6210	99191	4959329
	Ausländ. .	554	29531	2092376	547	29945	1249696
	Zusammen	6670	114173	7465991	6757	129136	6209025
1856	Oesterr. .	6547	103801	5400409	6611	111860	4689646
	Ausländ. .	520	23555	1340888	514	22796	824943
	Zusammen	7067	127356	6741297	7125	134656	5514589
1857	Oesterr. .	6369	97947	3666716	6545	113287	3784986
	Ausländ. .	447	26033	779864	445	24208	725433
	Zusammen	6816	123980	4446480	6990	137495	4510419
1858	Oesterr. .	6230	96930	3700503	6250	99200	3860580
	Ausländ. .	492	27869	816407	490	27567	930920
	Zusammen	6722	124799	4516910	6740	126767	4791500
1859	Oesterr. .	5670	106799	4298800	5862	107298	5416569
	Ausländ. .	535	35928	1307046	563	36937	1923142
	Zusammen	6205	142727	5605846	6425	144235	7339711

weis

und fremder Flagge ein- und ausgelaufenen Schiffe nebst dem
führten Handels- Artikel.

Jahr	Flagge	Eingelaufen			Ausgelaufen		
		Zahl	Tonnen	Werth der eingeführten Waaren	Zahl	Tonnen	Werth der ausgeführten Waaren
1860	Oesterr. .	5550	96466	4294825	5750	138548	5496112
	Ausländ. .	485	34830	1220320	490	35478	1810203
	Zusammen	6035	131296	5515145	6240	174026	7306315
1861	Oesterr. .	6064	110723	4392334	6115	119692	4674182
	Ausländ. .	477	28993	485019	530	23816	1707517
	Zusammen	6541	139716	4877353	6645	143508	6381699
1862	Oesterr. .	5859	101951	5114024	5893	103741	5497840
	Ausländ. .	577	32975	933875	571	34932	1512617
	Zusammen	6436	134926	6047899	6464	138673	7010457
1863	Oesterr. .	6109	97967	4855144	6172	104395	4748025
	Ausländ. .	505	26973	972639	512	28517	1054402
	Zusammen	6614	124940	5827783	6684	132912	5802427
1864	Oesterr. .	6115	93884	5096635	6101	105820	4364472
	Ausländ. .	424	21695	681745	443	24737	747670
	Zusammen	6539	115579	5778380	6544	130557	5112142
1865	Oesterr. .	6323	100580	4925640	6365	106728	4487744
	Ausländ. .	421	21757	847169	411	23735	732820
	Zusammen	6744	122337	5772809	6776	130463	5220564
1866	Oesterr. .	6110	112497	7343953	6178	120191	4747852
	Ausländ. .	368	20838	873970	369	21461	794121
	Zusammen	6478	133335	8217923	6547	141652	5541973
1867	Oesterr. .	5606	84488	4989967	5659	94184	4551905
	Ausländ. .	531	24583	1175665	624	26721	893293
	Zusammen	6137	109071	6165632	6283	120905	5445198
1868	Oesterr. .	6022	97836	4893652	6023	105649	4532362
	Ausländ. .	626	30088	1466429	661	30296	897572
	Zusammen	6648	127924	6360081	6684	135945	5429934
1869	Oesterr. .	2022	94093	5376458	2028	101131	4109932
	Ausländ. .	698	31911	1482728	711	34353	986410
	Zusammen	2720	125004	6859186	2739	135484	5096342

Beilage B.

Schiffsbau-Thätigkeit der Schiffswerften von Fiume,
Buccari u. Portorè in den Jahren 1840-1860.

Jahr des Baues	Anzahl der erbauten Schiffe	Tonnengehalt	Annähernder Werth der segelfertigen Schiffe	Anmerkung
1840	23	5673	fl. 532000	Uebersiedes wurden auf den genannten Werften in der Periode 1840-1869 über 30 Schiffe ausgebeßert. Für den Ausbau und die Ausbesserung der Schiffe auf den genannten Werften in der Periode 1860-1869 wurden über 2 Millionen Kubikfuß Holz u. 70,000 Ctr. Metalle verbraucht. Das im Jahre 1869 beim Schiffbau verwendete Personale betrug durchschnittlich bei 600 Individuen.
1841	12	3086	253008	
1842	12	2883	230500	
1843	14	2578	226200	
1844	16	2783	288000	
1845	14	3238	331800	
1846	22	6480	617800	
1847	23	8830	966800	
1848	17	6537	702500	
1849	26	6725	689000	
1850	33	8679	878600	
1851	35	9466	989600	
1852	33	10379	1037500	
1853	34	10401	1109800	
1854	34	13264	1442700	
1855	41	17472	1989800	
1856	38	14429	1589600	
1857	28	11885	1344700	
1858	17	5706	535000	
1859	4	1243	111500	
1860	12	3691	365100	
1861	7	2262	229000	
1862	12	4405	399000	
1863	17	8035	850500	
1864	11	4850	483000	
1865	18	9438	921000	
1866	16	8994	899300	
1867	20	9237	998600	
1868	24	10867	1165800	
1869	23	9862	1087600	
Zusammen	636	223178	23265200	

Nach dem letzten statistischen Ausweise zählt Fiume 186 Schiffe langer Fahrt mit 85939 Tonnengehalt; Triest hingegen ohne die Lloyd-dampfer nur 98 mit 50.55 Tonnengehalt als Rheder-Eigenthum; auf Fiume fällt somit circa ein Drittheil der gesammten österr. Rhederei, welche im Jahre 1868- zusammen 602 Quersegelschiffe langer Fahrt mit einem Gesamt-Tonnengehalte von 275.448 zählte, wobei aber 73 Lloyd-Dampfer auch inbegriffen sind.

Ueberdiess kommen für Fiume noch 111 Schiffe für Cabotage (Küstenfahrt) mit 3217 Tonnen-Gehalt als Rheder- Eigenthum hinzu.

Auch dem Laien muss sich bei Betrachtung des grossen Golfes von Fiume, der, wie ein Binnensee ringsum von mahlerischen Gebirgen eingeschlossen, sein ruhiges Becken, mit einer Meerestiefe, die sich als Ankergrund für jede Gattung Schiffe eignet, wie einen grossen Hafen bis auf 12 Seemeilen ausbreitet, auch einem Laien muss sich unwillkürlich der Gedanke aufdrängen, dass dieser Küstenplatz, von der Natur zu einer grossen Zukunft bestimmt ist.

Dass Fiume alle Eigenschaften eines Stapelplatzes am Meere besitzt, der den Anforderungen der Neuzeit im vollsten Masse genügen kann, muss wohl Jedem einleuchten, der auch nur oberflächlich Fiume's Lage in's Auge fasst. Die fachmännische Beurtheilung seiner maritimen Verhältnisse, seiner herrlichen Lage, hörten wir aber vor Kurzem aus dem Munde des berühmten Hydrotechnikers Pascal, des genialen Schöpfers des mit Mühe dem Meere abgerungenen Kunsthafens von Marseille, der bei dem Anblicke dieses schönen Golfes ausrief: *ce n'est pas la mer, c'est un lac magnifique*; und schon Napoleon I hatte eine hohe Meinung von Fiume gefasst, und war wohl in der Lage ein richtiges Urtheil über die Wichtigkeit der Lage dieses Ortes zu schöpfen, nachdem ihm hiezu durch die Operationen seiner Marine Gelegenheit geboten war. Zur Zeit der französischen Occupation ankerten Linienschiffe u. Fregatten in Mitte des Golfes und Niemand erinnert

sich, dass ihnen jener Ankerplatz irgend eine Verlegenheit bereitet hätte.

Nichtsdestoweniger colportiren Neider, fabelhafte, freilich wohlberechnete Gerüchte, über Fiume's ungünstige Lage als Seeplatz, und zeitweise tauchen ähnliche sinnlose Behauptungen, wie die Märchen von der Seeschlange immer wieder auf- und wenn auch diese künstlich erhaltenen Traditionen heut zu Tage ihren Werth, ihren Credit, ihre Glaubwürdigkeit und ihren Einfluss beinahe gänzlich verloren haben, so soll es doch unsere Aufgabe sein, diese Unberufenen, diese Söldner im Eifersuchtskampfe mit einer allerdings mächtig gewordenen Rivalin, durch die einfachsten Argumentationen ein für alle Mahle zum Stillschweigen zu verurtheilen, was uns wohl um so eher gelingen dürfte, als sie ohnehin ihre Philippica gegen Fiume nie mit der Statistik an der Hand, nie aus Ueberzeugung oder mit Fachkenntnissen geführt haben, sondern bloss, weil es ihnen unmöglich war, Fiume als Handels- und Stapelplatz herunter zu setzen, die Geschicklichkeit, die Arbeitslust, die Industrie seiner Bevölkerung zu läugnen: als ultima ratio, als letzten Versuch, Fiume's Lage als Seeplatz verdächtigen wollten.

Wir bekennen uns offen und zwar aus Erfahrung und als Fachmann, zu Jenen, welche dieses verkannte Fiume zu würdigen verstehen.

Wir wollen uns aber durch das reizende Bild, durch den südlichen Himmel, durch das mahlerische Panorama des Golfes nicht bestechen lassen, wir wollen unseren objectiven Standpunct festhalten und verwahren uns dagegen, dass man die folgenden Aufzeichnungen etwa als eine oratio pro domo aufnehmen könnte, weil wir in Erfüllung unseres Berufes hier eine zweite Heimat gefunden. Von begeisterter oder verblendeter Vaterlandsliebe kann wohl keine Rede sein, wo man als Kosmopolit und als Seemann sein unparteiisches Urtheil abgeben will.

Fiume liegt im $45^{\circ} 19' 39''$ nörd. Breite und $12^{\circ} 6' 21''$ östl. Länge von Paris, somit in dem günstigsten

Striche der gemässigten Zone, wo sich die Kultur am leichtesten entwickelt.

Wenn man zunächst die maritime Lage Fiume's in's Auge fasst, so fällt wohl Jedem bei dem ersten Blicke auf, dass im Kurse zum nördlichen Ende des adriatischen Meeres, der Seeweg nach Fiume kürzer als nach Triest ist. (Siehe Seekarte).

Von der Insel Unie beträgt der Seeweg nach Fiume 42 Seemeilen, nach Triest hingegen 80, das heisst, wenn wir z. B. 2 Schiffe A und B betrachten, die im gemeinschaftlichen Kurse das adriatische Meer durchlaufen, und beide auf der Höhe von Unie oder Sansego angekommen, sich hier trennen, um, der Eine nach Fiume, der Andere nach Triest zu steuern, so hat der nach Fiume dirigirte einen um 40 Meilen kürzeren Weg zurückzulegen. Findet die Fahrt unter günstigen Elementar-Verhältnissen statt, so liegt der Vortheil des kürzeren Seeweges ohnehin klar am Tage.

Bei mässiger Briesse wird der nach Fiume Steuernde 8 bis 10 auch 20 Stunden früher vor Anker gehen, als jener mit dem Kurse nach Triest.

Nehmen wir aber ungünstige Elementar-Verhältnisse an, und zwar frischen N. O. Wind, der beide Schiffe, wenn es Segler sind, zum Lavieren zwingt, so können 40 Meilen Unterschied im Seewege auch eine Ankunfts-Differenz von Tagen zur Folge haben.

Der nach Fiume Steuernde, den wir A nennen wollen, kann, wenn er den Canal von Faresina, die Einfahrt in den Golf von Fiume, zwischen dem Festlande Istriens und der Insel Cherso passirt hat, beinahe mit jedem Wetter Fiume erreichen — kann er aber den Canal von Faresina wegen zu heftigen Windes und der gleichzeitig fühlbareren Gegenströmung nicht auflavieren, so findet er an der Ost- und Westküste des Canals die besten Ankerplätze, die er benützen kann, um mit der ersten günstigen Wetterwendung seine Fahrt fortzusetzen und in wenigen Stunden Fiume zu erreichen.

Die Häfen von Medolino für kleinere Schiffe, Arsa, Fianona (Rabaz) an der Küste Istriens, die geräumige Bucht von Cherso an der Westseite der Insel, der Hafen von S. Martino auf Cherso nördlich von der Insel Levrera, sind kostbare Ankerplätze, wo grosse Schiffe Zuflucht finden und bei günstigem Wetter leicht wieder unter Segel setzen können. Freilich muss der Canal, der so viel befahren wird, durch Leuchtfeuer signalirt werden, in welcher Beziehung diese besuchte Wasserstrasse, heute, in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, der Türkei weit nachsteht, da man bisher unbegreiflicher Weise den Quarnero zu beleuchten ganz vergessen hat, während der Seeweg nach Triest genügend mit Leuchtfeuern versehen ist.

Ein Leuchthurm auf dem Riff Gagliola wurde vor einigen Monaten errichtet aber an der Spitze von Rabaz und an der Einfahrt der Bucht von Cherso (Punta Pernata) fehlen noch immer die verlangten Leuchtfeuer um Stellen die bisher als gefährlich verschrien waren, zu kostbaren Anhaltspuncten der Navigation im Quarnero zu verwandeln.

Der Leuchthurm auf Gagliola ist zwar von grosser Wichtigkeit, aber sein Feuer allein genügt nicht zur Orientirung. Von Sansego nach Triest zeigen 6 glänzende Leuchttürme den Seeweg. Mit Ausnahme des Leuchtfeuers auf Gagliola, das erst seit März 1870 besteht, ist der Seeweg nach Fiume vollkommen dunkel. Beilage C. gibt einen Ausweiss über die in Quarnero nothwendigen Leuchtfeuer.

Auch der eigentliche Hafen von Fiume hat nur ein kleines provisorisches Licht, das seiner Zeit in einen Leuchthurm an der Spitze des Hafendamms verändert werden muss. — Die Leuchtfeuer müssen in ihrer Stellung überhaupt auf die Ein- und Ausfahrt berechnet sein, da der ganze Golf von Fiume ein grosser geschlossener Hafen und keine offene Rhede wie Triest ist.

Beilage C.**Der Quarnero bedarf für eine gesicherte Navigation
folgender Leuchtfeuer:**

1. Auf dem Riff Gagliola (seit März 1870 errichtet).

2. Leuchtfeuer auf Punta nera.

3. Auf der Punta Rabaz (Istrianische Küste).

4. Auf Cap Prestenisce der Insel Cherso.

5. Punta Pernata an der Einfahrt in den Valone di Cherso.

Leuchtfeuer auf Punta sottile bei Castelmuschio — (Insel Veglia).

6. Leuchtfeuer auf Cap Glavina der Insel Cherso.

7. Leuchtfeuer auf Voschizze Insel Veglia — Einfahrt in den Canal di Maltempo.

8. Leuchtfeuer auf der Südspitze von Portorè.

Da nach Eröffnung der beiden im Baue begriffenen Eisenbahnen die Schifffahrt unbezweifelt im Quarnero zunehmen wird, so wäre die Errichtung der eben erwähnten Leuchtfeuer innerhalb dreier Jahre zu besorgen.

Folgen wir nun dem 2. Schiffe B. Der Reisegefährte B, der sich von A auf der Höhe von Unie trennte, und seinen Kurs nach Triest nahm, findet, wenn er den Quarnero glücklich passirt hat, bei Nord-Ost-Wetter am Cap Salvore oft einen so heftigen Wind und so bedeutenden Seegang, dass er gegen Triest nicht auflaviren kann, und seine Zuflucht in der Rhede von Pirano suchen, ja oft sogar bei Umago in offener See ankern muss, wo er, gedeckt durch das Vorgebirge von Salvore, das Ende des Unwetters abwartet — sich aber eiligst von jener Küste entfernen muss, wenn der Wind nach N. NW. oder gegen West unspringt, da ihm für solche Fälle jener Ankerplatz bei Umago keinen Schutz bietet, sondern gefährlich wird.

Nicht selten kommt es im Golfe von Triest, wo die Bora (N. O.) plötzlich mit unglaublicher Heftigkeit auftritt, vor, dass Schiffe, die mühsam schon bis in die Nähe des Ankerplatzes auflavirt haben, wieder abfallen, zurücklaufen und den Ankerplatz von Pirano aufsuchen müssen. Beilage D. liefert einen ämtlichen Ausweis solcher Fälle.

Beilage D.

Ausweis

der Schiffe, welche in Sicht von Triest durch Bora-Stürme gezwungen wurden sich auf die Rhede von Pirano zu flüchten.

Im Jahre	Quersegel-Schiffe	Küsten-fahrer	Dampfer	Zusammen
1862	298	84	1	383
1863	150	88	1	249
1864	156	98	1	255
1865	81	86	—	167
1866	77	73	—	150
1867	63	62	—	125
1868	57	61	—	118
1869	155	129	6	290

In den Hafen von Portorose flüchten durchschnittlich jährlich über 200 Küstenfahrer. In dem stürmischen Jahre 1869 stieg diese Zahl, wie es ämtlich

nachgewiesen ist, auf 306 Fahrzeuge der verschiedensten Gattung. — Die Anzahl der Schiffe, die in folge heftiger Bora-Stürme nicht einmal die Rhede von Pirano erreichen können, und an der Küste Istriens, gedeckt durch Cap Salvore, ihre Zuflucht vor Anker oder beiliegend (alla cappa) suchen, beläuft sich durchschnittlich im Jahre auf 80.

In diesem Jahre strandete auch ein Küstenfahrer in folge Bora-Sturmes bei Salvore und ein Dreimaster "Milka D.", kenterte bei Parenzo unter Böen-Wetter.

Man braucht kein Seemann zu sein, um das Unangenehme, ja die Gefahr solcher Manoeuver zu begreifen. In Fiume haben sich ähnliche Fälle noch nie ereignet, dass ein Schiff gezwungen worden wäre; wieder durch den Canal von Faresina hinauszulaufen und das Weite zu suchen, wenn es sich einmal im eigentlichen Golfe von Fiume befindet, da dieses geschlossene Becken genügende Ankerplätze bietet, der Seegang wegen der Nähe des Landes ein mässiger ist, und im Nothfalle die Anker auch mitten im Golfe in einer Tiefe von 30 Faden geworfen werden können, und den Dienst nicht versagen.

Ueberhaupt ist der Unterschied im Fahrwasser der beiden Golfe von Fiume und Triest ein bedeutender, und der Vergleich fällt unbezweifelt zum Vortheile Fiume's aus.

Während im Golfe von Fiume diesseits oder nördlich vom Canale von Faresina das Fahrwasser gleichmässig tief, frei von Bänken oder Riffen ist, und die Küste im Westen unter dem Monte Maggiore bei Bora-Wetter gute Ankerplätze bietet, verengt sich der Golf von Triest zwischen Pirano und Grado. — Die Küste bei Grado, der sich ein Schiff beim Laviren nähern muss, hat weit in die See vorragende Untiefen (Bänke), auf denen schon so manches Schiff gestrandet ist, und wo man eben jetzt zur Verhütung fernerer Seeunfälle ein kostspieliges Feuerschiff (einen schwimmenden Leuchthurm) aufgestellt hat.

Abgesehen also vom kürzeren Seewege, der selbstverständlich auch für die Rückfahrt in Rechnung kommen muss, stellen sich die nautischen Vortheile, wenn man in den Gegenstand näher eingeht, für Fiume klar heraus.

Sogar das Auslaufen bei Bora-Wetter, das in Triest oft mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist, wird durch die Lage Fiume's erleichtert und während der von Fiume absegelnde mit dem günstigsten Winde (vor dem Winde) den ganzen Quarnero bis Lussin lauft, muss der von Triest kommende, Meer und Wind in der Flanke, mühselig den Quarnero passiren, und trifft, oft mit 2 bis 3 Tagen Unterschied, auf der Höhe von Lissa oder Ragusa ein. Der von Fiume kommende ist somit unvergleichlich im Vortheile.

Von Stürmen und Orkanen, wie sie nur selten im Quarnero vorkommen, kann hier natürlich nicht die Rede sein, da solche Unwetter, die einem Schiffe nicht gestatten Fiume zu erreichen, es auch denen, die nach Triest steuern, unmöglich machen den Quarnero zu passiren.

Hier sei überhaupt ein für alle Male klar gestellt, dass, abgesehen von Fiume's schöner Lage, und seinen milden klimatischen Verhältnissen, die das nahe immer grüne Abbazia und Volosca zu heilsamen Winteraufenthalte für Brustkranke machen, und als solche von Fremden auf Anrathen der Aezte häufig benützt werden, während es wohl Niemanden einfallen würde Triest als Nizza zu verwenden: dass das adriatische Meer im Allgemeinen zu den zahmsten Meeren — wenn uns der Ausdruck gestattet ist, — gerechnet werden muss, dass hier Unglücksfälle nur sehr selten vorkommen, dass man, so zu sagen, 9 Monate des Jahres die Navigation beinahe sorgenlos führt, während andere Meere, der Nord- und Ostsee gar nicht zu erwähnen, wie reissende Raubthiere auf ihre jährliche, ja tägliche Beute lauern, und sie unerbittlich verschlingen.

Die Schiffbruch-Karten des Canals von England, zeigen uns das traurige Bild der Opfer, die ein jedes Jahr

zu Tausenden fordert, während in derselben Periode im ganzen adriatischen Meere durchschnittlich 7 Seeunfälle registrirt sind, von denen selten eines Menschenleben zu beklagen hat. Mag man immerhin das Verhältniss der Frequenz dieser beiden Meere, das sich wie 57 zu 1 herausstellt, geltend machen — so bleibt das Resultat für die Adria doch ein sehr erfreuliches.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österr. Lloyd, die heute mit 73 Dampfern das adriatische Meer in allen Richtungen durchkreuzt, hat seit dem Jahre 1828, wo sie so zu sagen, ihre Genesis mit Wiliam Morgans erstem Dampfer feierte, und jährlich in der Adria allein über 600.000 Seemeilen zurücklegt, durch Strandung 2 Dampfer in diesem Meere eingebüsst, wobei jedoch nie ein Menschenleben verloren ging, ja sogar die Ladung und ein grosser Theil des Schiffsgutes gerettet wurde.

Mag dieses glänzende Resultat der Lloyd-Navigation immerhin auch das Verdienst ihrer erfahreneren, tüchtigen Capitäne sein — so bleibt es doch auch ein Beweis für die zahme Adria, wie wir sie mit Recht nennen, da andere wilde Meere solche Resultate nicht aufzuweisen im Stande sind.

Die Zahl der Schiffbrüche auf unserem Planeten, dessen Wassertheile gleichzeitig beiläufig 30.000 Schiffe grösserer Gattung befahren, belief sich z. B. in dem stürmischen Jahre 1858 auf 3073, also durchschnittlich jede dritte Stunde ein Schiff, den Tag zu 24 Stunden gerechnet.

Hievon kamen 7 auf das adriatische Meer, (von seiner Mündung bei den jonischen Inseln bis nach Triest über 500 Seemeilen) kein einziges Fahrzeug verunglückte im Quarnero, das man mit so fürchterlichen Farben zu mahlen pflegt, und das in einem so stürmischen Jahre auch an Unwettern Ueberfluss hatte. Der Canal von England hingegen zählte im Jahre 1858 über 400 — Seeunfälle, worunter 112, bei denen Alles, Menschenleben u. Schiff, verloren ging.

Eine Uebersicht des Fiumaner Schiffseigenthums (Beilage E) zeigt die Zunahme desselben deutlich, innerhalb 32 Jahren.

Beilage E.

Uebersicht des Schiffeigenthums im Bereiche der Fiumaner-Handels- und Gewerbe-Kammer mit Ende 1869.

Schiffe für lange Fahrt	Zahl	Tonnen	Eigenthums Carati		Anmerkungen
			in dem Gebiete der Kammer	ausser dem	
Vollschiff . . .	5	3635	120	—	
Barkschiff . . .	82	44631	1568 $\frac{1}{3}$	399 $\frac{2}{3}$	
Brigg . . .	51	21336	1093	131	
Brigantine . . .	37	12640	774	114	
Brik-Schooner .	7	2741	168	—	
Schooner . . .	3	782	54	18	
Goelette . . .	1	174	24	—	
	186	85939	3801 $\frac{1}{3}$	662 $\frac{2}{3}$	
Für grosse Küstenfahrt					
Barkschiff . . .	1	380	24	—	Tonnengehalt 362.
Brigantine . . .	1	334	12	12	
Schooner . . .	2	356	36	12	
Trabakel . . .	3	273	48	24	
Pieleggi . . .	7	505	168	—	
	14	1848	288	48	
für kleine Küstenfahrt . .	93	723	} Zum Central Hafen Amte in Fiume gehörend.		
Fischerbarken .	39	59			
Lichterboote .	126	117			
Um die Zunahme übersichtlich zu machen, stellen wir 4 Jahre nebeneinander.					
Mit Ende des Jahrs					
" " 1837	45	11700	—	—	
" " 1852	117	38492	2495 $\frac{1}{2}$	312 $\frac{1}{2}$	
" " 1861	145	57619	2832	648	
" " 1869	186	85939	3801 $\frac{1}{3}$	662 $\frac{2}{3}$	

Der Quarnero, der in den Schilderungen über die schwierige Navigation gegen Finme, immer die mythische Rolle der Scylla, und Charibdis spielen muss, treibt nie Wellen wie sie im Canale von England aus dem atlantischen Oceane haushoch sich hereinwälzen, oder wie sie bei S. W. Winden auf der Rhede von Triest vorkommen.

Der Golf von Lyon benimmt sich weit unmanierlicher als der Quarnero, die Bucht von Biscaya ist ein offenes Grab für die Schiffe bei Weststurm; der Quarnero hingegen hat auch bei Bora-Stürmen seine leuchtenden, wohlthuenden Sonnenblicke, während Englands Canal, die Ost- und Nord-See, das schwarze Meer und selbst der persische Golf und das rothe Meer berüchtigt und gefürchtet wegen ihrer Undurchsichtigkeit der Luft bei Sturmwetter sind; — der Quarnero hat keine Riffe, keine Bänke, die, wie im Canale von England, durch eine Ebbe und Fluth von 20 Fuss zu fortwährenden Berechnungen zwingen, und in 6 Stunden ihr Niveau so bedeutend ändern, dass man an der Stelle, wo man des Morgens freies Fahrwasser fand, um die Mittagsstunde strandet, und das Wrack von Sturzwellen übergossen wird: die Adria zählt, wie gesagt, zu jenen Meeren, deren Beschiffung bei einiger Lokalkenntniss und bei entsprechend vertheilten Leuchttürmen, auf die wir mit Zuversicht hoffen, zu dem leichtesten und angenehmsten gehört, weil die stürmischen Tage selten und die Unwetter nicht so hartnäckig, nie so andauernd sind, wie in andern Meeren.

In der guten Jahreszeit, die hier von April bis November als solche angenommen werden kann, gestatten regelmässig abwechselnde See- und Landwinde eine Berechnung und sichere Führung der Navigation; 122 grössere und kleinere Häfen und überdiess noch offene Ankerplätze und Unterwindsland (*ridossi*), d. h. Stellen, wo man gegen den heftigen Landwind geschützt, beinahe in Wind- und Seestille beiliegen und den Wetterwechsel, ohne zu ankern, abwarten kann, wie z. B. im Westen der Insel Lussin, der Isole grosse, bei Molonta

etc. bieten eine Zuflucht für alle Fälle, die in dem bewegten bunten Leben des Seemannes vorkommen, und machen das adriatische Meer zu einem Binnensee, der nur Lokalkenntnisse verlangt, um mit Sicherheit befahren zu werden. Fiume speciell bietet überdiess den Vortheil, dass bei Nord-Winden die Heftigkeit des Windes abnimmt, je mehr man sich der Stadt und dem Hafen von Fiume nähert, während auf der Rhede von Triest gerade das Gegentheil stattfindet, und, wie gesagt, nicht selten Schiffe, die mühsam bis auf die Höhe des Leuchthurmes lavirt haben, hier durch die heftigsten Böen zum Abfallen gezwungen werden (Beilage D).

Was nun die beiden Golfe von Fiume und Triest bei Aussenwinden (Seewinden) also von S. O. bis W. und Nordwest anbelangt, so genügt ein Blick auf die Seekarte um sich zu überzeugen, dass Triest eine offene Rhede hat, in die der Wellengang von beinahe hundert Seemeilen Entfernung flutet, und bei Süd- und Südweststürmen mächtige Wogen gegen das Land treibt, während Fiume's Golf, wie ein Binnensee von allen Seiten eingeschlossen, das ruhigste Becken bietet, welches als das Ideal einer Rhede dasteht, besonders wenn man die Rheden von Beiruth, Tunis, Malaga, Gibraltar, oder jene von Bombai, Calcutta u. s. w. gesehen hat.

Dieser heftige Seegang auf der Rhede von Triest, bei Süd- und Süd-West-Stürmen hat zu dem Entschlusse geführt, durch Riesenbauten, die viele Millionen kosten und deren Wirkung noch sehr zweifelhaft ist, der Stadt Triest einen Hafen zu verschaffen, nur um dort den Schiffen jenen kostspieligen Schutz künstlich zu gewähren, den die Natur durch glückliche Landformation dem schönen Golfe von Fiume als kostbares Geschenk verliehen hat.

Ein anderer unberechenbarer Vortheil dieser geschlossenen Rhede Fiumes ist die Seestille, die hier unmittelbar eintritt, wenn sich der Wind gelegt, während in Triest und auf jeder andern offenen Rhede noch lange nach eingetretener Windstille die bewegte See ihre mächtigen Wellen gegen die Rhede wälzt.

Eine Statistik der Unglücksfälle (Havarien) die in Triest jährlich auf der Rhede vorkommen, und die man in Fiume so zu sagen gar nicht kennt, liefert wohl den sprechendsten Beweis für Fiume's geschützte Lage als Seeplatz.

Ein ämtlich erhobener Ausweis der Havarien, die auf der Rhede von Triest in den letzten 30 Jahren vorgekommen sind, beweist hinlänglich, dass Fiume in dieser Beziehung mit Triest gar nicht in Vergleich gezogen werden kann.

In Triest vergeht kein Jahr, ohne dass nicht Unglücksfälle und bedeutende Havarien auf der Rhede zu beklagen wären, worunter manche sehr erhebliche. Im October 1829 allein hat ein Süd-West Sturm bei 65000 fl. Schaden verursacht, ebenso war es im Februar 1832, im Dezember 1833 am Sct. Stefans-Tage, im November 1835, im Jänner 1838. Im Februar 1841 trieb ein Borasturm ein amerikanisches Vollschiff vor Anker aus der Rhede, so dass es gezwungen war am Campo Marzo seine Masten zu kappen; — im August 1844, von 1845 bis 1851 kleinere Havarien auf der Rhede, im März 1852 ein Borasturm, im Juli 1853 ein Sturm aus Nord, von 1854 bis 1861 kleinere Havarien, im Juli 1862 verursachte ein Nordsturm an den Platten- und Lichterbooten allein einen Schaden von 3000 fl. hiezu Schaden an den Hafenbojen, Landfesten, Rammern, Ringen der Molos u. s. w. der jährlich Tausende beträgt; ja in Triest können S. W. und N. O. Stürme so heftig werden, dass sogar Schiffe, die im Canale, also im stillsten Wasser liegen, grosse Havarien erleiden, was bereits vorgekommen ist.

In Fiume hingegen verstreichen Decenien ohne dass die Unglückschronik einen Beitrag erhält und bei einem jährlichen Verkehre von 6000 einlaufenden und ebensovielen ausgehenden Schiffen finden wir nur folgende 2 Unglücksfälle innerhalb 20 Jahren registriert:

Im Jahre 1866 den 50. Juli kenterte bei Böenwetter aus N. W. ein neu gebautes Schiff „Zio Giorgio“ von 544 Tonnen, das unvorsichtigerweise im Hafen ohne

Ballast lag und bereits die Bemastung eingesetzt hatte, wurde aber nach wenigen Tagen wieder gehoben und segelfertig gemacht.

Am 26. November 1866 strandete ein kleiner Pielego von 83 Tonnen, dessen alte verrostete Ankerketten rissen und so das Schiff, bevor Hilfe geleistet werden konnte, vom heftigen Südwinde an den Strand getrieben wurde.

Am 23. und 24. März 1869 tobte in Triest ein Sturm aus O. N. O. der mehrere Schiffe in grosse Gefahr brachte.

Am selben Tage (24.) trieb die wüthende Bora, die in so starker Weise auftrat, dass man sich seit Langem keines ähnlichen Falles in dieser Jahreszeit erinnert, und jede Kommunikation mit dem Lande verhindert war, — die Tags vorher eingelaufene österreichische Bark "Meri," Kapitän Lussic trotz ihrer beiden Anker, gegen den Leuchthurm.

Bei Tagesanbruch hisste sie die Nothflagge, worauf von Seite des dort in Station liegenden k. k. Kanonenboots "Hum," zur Ausbringung eines Taus ein Floss ins Wasser gelassen und gegen das bedrängte Schiff gesteuert wurde, um eine Verbindung mit diesem dem Stranden nahen Schiffe herzustellen. Das Floss wurde jedoch von dem Winde abgetrieben, wesshalb man sich, da Eile noththat, an Bord des "Hum," entschloss, die Barcasse mit tüchtiger Bemannung hinzusenden. Unter unsäglichen Anstrengungen im Kampfe mit den empörten Elementen gelang es der Tüchtigkeit der unter dem Kommando eines Seecadetten stehenden Bootsbemannung sich der Barke derart zu nähern, dass vom Bord derselben ein Tau dem Kriegsboot zugeworfen werden konnte.

Da dasselbe durch eine leichte Leine mit dem Kanonenboote "Hum," in Verbindung stand, wurde das zugeworfene Tau daran geknüpft, somit die Anbringung einer Greling möglich gemacht und dadurch ein ganz neues Schiff seinem Eigenthümer erhalten.

Auf Anordnung des Schiffscommandos wurde schon früher die Maschine des "Hum," geheizt, um nöthigenfalls

das bedrängte Schiff aufzuschleppen. Gänzlich durchnässt und erstarrt kam unter grossen Mühseligkeiten die brave Bootsbesatzung wieder an Bord ihres Schiffes, wo sie mit Jubel über die vollbrachte Rettung des sehr gefährdeten österreichischen Schiffes empfangen wurde.

Bald nachher kam auch das grosse Boot der dortigen Lootsen, von ihnen selbst gerudert, mit einem starken Tauge zu Hilfe, so dass nunmehr das Schiff als für den Nothfall gesichert betrachtet wurde, was der Kapitän durch Einholen seiner Nothflagge auch anzeigte. — Am selben Tage scheiterte mit demselben Winde bei Cerigo (jonische Insel) eine österr. Brigg.

In Malta liefen am 23. und 24. die Schiffe Bark "Mala Marizza," (österr.) Schooner "Nichelina Reiny," (holländ.) Brigg "Fidente," (österr.) Bark "Cesare," (ital.) Bark "Irniterez," (engl.) Brigg "Sretan," (österr.) mit schweren Havarien ein und suchten Zuflucht im Hafen, während in Fiume am 23. und 24. eine frische N. O. Brise wehte, nicht der geringste Seeschaden vorkam, ja an diesen Tagen sogar 8 kleinere Schiffe und 3 Dampfer, letztere genau in der Fahrordnung anlangten.

Facta loquuntur! und solcher sprechender Facta könnten wir sehr viele aufzählen, aber für jene die nicht hören wollen, würden wir uns vergeblich bemühen, und für die Andern die sich gerne aufklären und belehren lassen, genügen diese wenigen vollkommen, und Zeugnisse erfahrener, mit Lokalkenntnissen im Seedienste ergrauter Capitäne stehen uns auch zahlreich zur Verfügung.

Einen andern schlagenden Beweis für Fiume's begünstigte Lage liefern vergleichende meteorologische Beobachtungen zwischen Fiume und Triest.

Von den Küstenpunkten der Adria besitzt nur Triest eine lange Reihe meteorologischer Beobachtungen. Erst in jüngster Zeit wurden an verschiedenen Küstenpunkten, darunter auch Fiume meteorolog. Beobachtungs-Stationen und gleichzeitig die k. k. Centralanstalt für Meteorologie in Wien errichtet. Systematische Beobachtungen werden in Fiume erst seit November

1868 angestellt. Gleichwohl kann man es unternehmen eine meteorologische Parallele zwischen Fiume und Triest auf Basis dieser Daten vom November 1868 bis März 1869 zu ziehen, da der Sachkundige bei der Nähe der beiden Orte zugeben wird, dass der grosse, auf den Äquatorial- und Polar-Strömungen beruhende Witterungswechsel, der sich immer auf eine grössere Ausdehnung erstreckt, sich an beiden Orten Fiume und Triest gleich bleiben muss. Der Unterschied der meteorologischen Verhältnisse der beiden Orte wird somit als Resultat der lokalen Einflüsse zu betrachten sein. Für unsern speziellen Zweck, nämlich den Beweis zu liefern, welche Vortheile die Fiumaner-Rhede gegen die Triester besitze, genügt es vollkommen, die Windverhältnisse beider Orte auch für den kurzen Zeitraum von einigen Monaten vergleichend nebeneinander zu stellen, was um so charakteristischer wird, da die Vergleichs-Periode in den Winter fällt, und daher für die Schifffahrt massgebend ist, während der Sommer für beide Punkte gleich günstig bleibt, Sommerstürme, die Ausnahmefälle sind, nicht anhalten, und wie es die verglichenen Monate April, Mai, Juni 1870 nachweisen, die sonderbarsten Sprünge machen, so dass z. B. am 4. April in Fiume frischer N. O. in Triest S. W. gleichzeitig wehten.

Wir aber können für unsern speziellen Fall noch engere Grenzen ziehen, da wir Windstillen, schwache und mittelstarke Brisen ganz bei Seite lassen, und blos jene Tage anführen, an welchen wir heftige Winde verzeichnet finden.

Die Windstärke wird in allen von der k. k. Akademie der Wissenschaften aufgestellten meteorologischen Stationen nach einer Scala von 0 bis 10 angegeben, so dass 0 Windstille, 10 Orkan bedeutet.

Nach dem Vorhergesagten führen wir der Kürze wegen nur jene Tage an, wo zu irgend einer der 3 Beobachtungsstunden (7^h Morg. 2^h Nachmittag und 9^h Abends) ein Wind wehte, der die Stärke 5 überschritt.

F i u m e				T r i e s t					
November 1868				November 1868					
Beobachtungsstunden				Beobachtungsstunden					
Datum	7h Morg	2h N.Mittg	9h Ab.ds	Anmerkung	Datum	7h Morg	2h N.Mittg	9h Ab.ds	Anmerkung
12	NO 5	NO 8	NO 2	am 15. angekommen in	15	NO 7	NO 7	NO 7	
				Fiume 1	20	ONO 7	ONO 6	ONO 4	
				am 20 ang. . . . 3	21	ONO 7	ONO 4	ONO 3	
				" 21 " 6	26	O 4	NO 4	NO 6	
				" 26 " 6	27	NO 4	NO 5	NO 6	
				" 27 " 5	28	NO 7	NO 6	NO 3	
				" 28 " 10					
December 1868				December 1868					
Kein Bora Tag, an welchem die Brise 3 und 4 an Stärke überschritt.				10	ONO 4	ONO 7	ONO 4		

A p r i l 1 9 2 0							M a i 1 9 2 0					
F i u m e			T r i e s t				F i u m e			T r i e s t		
Dat.	7h	2h	9h	6h	2h	10h	7h	2h	9h	6h	2h	10h
1	NNO 3	NNO 7	NO 7	ONO 7	ONO 7	ONO 7						
2	NO 6	NNO 6	NO 3	ONO 5	ONO 3	O 2	SW 1	SW 1	OSO 5	S 0	SW 1	OSO 1
3	NO 6	N 4	N 2	O 2	W 2	W 0	OSO 2	OSO 5	OSO 3	SW 1	SW 3	SO 2
4	NO 1	NO 5	NO 5	SW 0	WSW 1	SW 1						
5							NNO 4	NO 7	NO 1	ONO 5	ONO 4	ONO 5
6							NO 8	NO 7	NO 6	ONO 6	ONO 5	ONO 3
7							NO 5	NO 5	NO 7	ONO 5	ONO 5	ONO 5
10	NNW 0	NNW 1	NNW 5	OSO 1	W 1	W 0						
11	NNW 1	NO 5	NNO 5	W 0	NO 2	ONO 5						
12	NNO 6	NO 5	NO 2	NO 3	O 3	O 1						
13	NO 5	NNW 4	NNO 3	ONO 4	ONO 3	ONO 2						
15	N 2	NO 6	NNO 6	SO 0	WNW 4	N 3						
16	NO 5	NNO 7	N 4	NNO 2	ONO 3	ONO 1						
17	N 3	NNO 5	NNO 4	ONO 2	ONO 2	NNO 2						
18	N 2	NO 5	ONO 1	ONO 4	N 2	O 0	NNO 5	N 3	N 2	ONO 3	ONO 2	ONO 3
21	NNO 1	NNW 2	ONO 3	SW 0	W 1	ONO 5						
22	ONO 1	O 5	ONO 1	ONO 4	ONO 2	O 0						
24							NNW 3	NO 6	NO 5	ONO 4	ONO 4	ONO 3
26							NO 6	NO 8	O 4	ONO 3	ONO 4	ONO 5
27							NO 6	NO 5	ONO 2	ONO 6	ONO 2	ONO 2
28	NO 6	NO 7	NO 7	O 5	ONO 5	ONO 5						
29	NO 5	NO 4	N 1	ONO 5	ONO 4	O 2						

F i u m e					T r i e s t					
J ä n n e r 1 8 6 9					J ä n n e r 1 8 6 9					
Datum	B e o b a c h t u n g s s t u n d e n				Anmerkung	Datum	B e o b a c h t u n g s s t u n d e n			
	7h Morg	2h N.Mittg	9h Ab.ds				7h Morg	2h N.Mittg	9h Ab.ds	Anmerkung
17	NNO 8	NO 7	NO 5	Angekommen in Fiume	10	NO 4	ONO 7	ONO 7	Es kommen somit auf 12 stürmische Tage in Fiume deren 22 in Triest — Während der stürmischen Tage in Triest war in Fiume das Einlaufen sogar kleinerer Schiffe möglich, wie die Colonne Anmerkung bei Fiume, ämtlich erhoben, nachweist.	
18	NO 3	NO 6	NO 1	am 10 . . . 2	11	ONO 8	ONO 7	ONO 6		
23	NO 1	NO 6	NO 6	" 11 . . . 1	12	O 3	O 6	ONO 4		
24	NO 8	NO 6	NNO 5	" 12 . . . 11	17	ONO 8	ONO 9	ONO 8		
				" 17 . . . 8	18	ONO 8	ONO 7	NO 5		
				" 19 . . . 1	19	ONO 5	ONO 7	Ost. 2		
				" 20 . . . 7	20	SSW 1	ONO 6	O 2		
				" 22 . . . 17	22	NO 5	ONO 6	ONO 4		
F e b r u a r 1 8 6 9					F e b r u a r 1 8 6 9					
28	N. 1	N.N.O. 5	O.N.O. 6	22 angekommen . 8	22	O.N.O. 5	O.N.O. 5	NO 6		
				23 " . 8	23	N.O. 7	O.N.O. 7	ONO 6		
M ä r z 1 8 6 9					M ä r z 1 8 6 9					
21	NO 6	NO 3	NO 1	Angekommen	4	ONO 4	NNO 5	ONO 6		
24	NO 8	NO 7	NO 5	am 4 . . . 1	10	OSO 1	NO 5	ONO 6		
				" 10 . . . 12	21	ONO 6	ONO 4	ONO 3		
				" 21 . . . 9	24	NO 8	NO 7	ONO 5		
				" 24 . . . 3	25	ONO 6	O 3	O 4		
				" 25 . . . 2						

Wir wählten absichtlich für unsere meteorologischen Parallelen -- die Wintermonate des Jahres 1868-69 als jene eines normalen, mässig strengen Winters, während der letzt verflossene 1869-70 für Triest ein fürchterlicher war, und wir einen Ausnahmefall, auch wenn er unserem Zwecke dienen sollte, nicht zur Regel machen wollen.

Diese Zahlen sprechen zu deutlich, als dass wir hierüber noch ein Wort verlieren sollten. Die in Triest so gefürchtete Bora (Nord-Ost) die während des Winters oft wochenlang ein unüberwindliches Hinderniss für die Operationen des Ladens und Löschens bietet, tritt in Fiume in Folge günstigerer Landformation und milderen Klimas nie mit jener Heftigkeit, nie mit jener niederen Temperatur auf, dass sie, wie in Triest, durch den gefrorenen Wellenschaum die Takelage der Schiffe mit zolldickem Eise bedeckt, und Jahre verstreichen, wo in Fiume kein Arbeitstag im Hafen durch Bora oder Südwind verloren geht, während sich dieser Fall nur zu oft in Triest ereignet und im Jahre durchschnittlich bei 70 Tage vorkommen, an denen wegen heftiger Bora oder Seewinde am Bord der Schiffe nicht gearbeitet werden kann.

In Fiume hat man es noch nie erlebt, dass man wegen der Bora in den Strassen Stricke für die Fussgänger spannen musste, um sie vor Unglück zu schützen, wie diess in Triest beinahe jährlich im Winter geschieht. Orkane, wie sie freilich sehr selten auftreten, machen natürlich eine Ausnahme, sie stehen so zu sagen ausser den Gesetzen der Natur, kommen aber in Triest in Folge ungünstiger Landformation und seiner offenen Rhede als See- und Landstürme weit öfter vor als in Fiume.

Jahre vergehen hier, ohne dass auch nur einer der kleinen Lloyd-Dampfer, die zu jeder Jahreszeit ihre regelmässigen Fahrten durch den Quarnero machen, seine Fahrtage nicht einhalten, oder auch nur verspätet anlangen würde.

Fälle, wie der am 6. August d. J. in Triest vorgekommene, wo ein Weststurm die beiden schwimmenden Bäder in Mitte des Hafens beinahe gänzlich zerstörte, solche traurige Fälle kennt man, dem Himmel sei es gedankt, in Fiume nicht.

Grössere Dampfer und kräftige Schleppschiffe (Remorqueure) die man in nächster Zukunft einzuführen gedenkt, werden die zeitweilig wehenden Borawinde und die meist darauf folgenden Windstillen mit Leichtigkeit bekämpfen.

Anders verhält es sich mit dem Canale della Morlaccia, wo besonders bei Carlopago die Bora zuweilen wüthet, während es in Fiume beinahe windstill ist. Die vergleichenden meteorologischen Beobachtungen liefern auch hier die merkwürdigsten Resultate.

Der grösste Vortheil, den aber Fiume's Lage für die Schifffahrt bietet, sind die vielen Kanäle die sich zwischen 60 grösseren und kleineren Inseln von hier aus nach Dalmatien, bis Sebenico und, mit Ausnahme der kleinen, gegen die hohe See offenen Passage bei la Planca, bis nach Ragusa erstrecken, und es möglich machen über 300 Seemeilen südwärts zu steuern, ohne gezwungen zu sein, in die hohe See auszulaufen, ein unberechenbarer Vortheil, nicht nur für die Küstenschifffahrt (Cabotage) sondern auch für Kriegsschiffe und Dampfer, besonders in Kriegszeiten und während des Winters.

Diesem kostbaren Geschenke der Natur, das aus jeder Seekarte klar ersichtlich ist, diesem grossen Vortheil, den die Franzosen bei der Occupation im Jahre 1809 klug benützten, während eine stärkere englische Seemacht das adriatische Meer beherrschte: diesem kostbaren Geschenke der Natur, kann selbst der künstliche Hafen Triest's, der viele Millionen kosten wird, nicht gleich kommen.

Triest ist bei jeder Blokade, wie wir es im Jahre 1848 und 1859 erlebt haben, gelähmt; vor seinem Hafen liegt die offene See, jede Bewegung seiner Schiffe wird vom Feinde bemerkt, bewacht und paralisirt. während von Fiume aus die Navigation durch die Canäle bei-

nahe unmöglich verhindert werden kann, wie sie im Jahre 1848 und 1859 trotz der Blokade-Escadre nicht verhindert wurde.

Was endlich die strategisch vortheilhafte Lage Fiume's anbelangt, so genügt wieder nur ein flüchtiger Blick auf die Seekarte, um sich zu überzeugen, dass fortifikatorische Werke oder Strandbatterien mit der heutigen schweren Artillerie an der Mündung der 3 Canäle in den eigentlichen Golf von Fiume (Punkt 1 2 3 der Seekarte) jedem Feinde das Einlaufen unmöglich machen können, überdiess noch dominirende Höhen rings um so vortheilhaft für die Vertheidigung Fiume's liegen, dass es schwer sein dürfte, einen ähnlichen gleich günstig bedachten Punkt aufzufinden.

Die Halbinsel Istrien, trotz des befestigten Pola, kann im Rücken von Fiume aus angegriffen und invadirt werden, ein Fall der, in den Jahren 1809 und 1813 vorgekommen ist, und sich in den Jahren 1859 und 1866 zu wiederholen drohte. Marschall Marmont's "Memoires du Duc de Raguse," behandeln diesen Punct ausführlich.

Die Buchten von Buccari, Martinschizza und Portorè eignen sich überdiess noch vorzüglich für Arsenal-Anlagen, Schiffswerften und Stapeln, wie letztere vom Kaiser Carl VI. erbaut, heute noch in Portorè bestehen. In der Valle Bonaccia bei Dubnò, einem ausgezeichnet sicheren Ankerplatze, findet man noch Spuren eines aufgelassenen Arsenal's, wozu sich jene Bucht im Canale di Maltempo ganz vorzüglich eignet.

Die Bucht von Martinschizza östlich neben Fiume, in nächster Nähe, enthält das herrliche vom Kaiser Franz I. erbaute Pest-Lazareth, und eignet sich ganz besonders für Trockendocks, deren Fiume so nothwendig bedarf.

Das im Vergleiche mit Triest bei weitem mildere Klima Fiume's, sein herrlicher Hafen und seine Ankerplätze in der nächsten Umgebung, seine theilweise mit üppiger Vegetation bedeckten Inseln, und Küstenstrecken die den Golf einschliessen; seine unter allen Umständen

schiffbaren Canäle zwischen den Inseln, sein fischreiches Meer und seine quellenreichen Küstenplätze: stellen also Fiume's Lage als Seeplatz weit über Triest, und dieser günstigen Lage allein verdankt es trotz stiefmütterlicher Behandlung, trotz absichtlichen Verkennens seines Werthes als See- und Stapelplatz, seine bisherige, zwar mühselig bewahrte, aber um so verdienstvollere Existenz. — Was kostet in Triest nur die Beschaffung des Trinkwassers, und was für ein Getränke liefert die kostspielige Wasserleitung im Vergleiche zu den krystallhellen unversiegbaren Quellen Fiume's und seiner Umgebung? — Wie viele Millionen hat der Meeresgrund beim Hafenaufbau in Triest verschlungen, und wie viele werden noch versenkt werden müssen, um ein Resultat zu erzielen während in Fiume 300 klfr. Molo vernünftig angelegt die ganze hydrotechnische Aufgabe lösen.

Unerschöpflich, wie seine berühmten Süßwasserquellen, worunter der Rečina-Fluss allein bei 4000 Pferdekraft an hydraulischer Potenz liefert, möge das prophetische Wort, das im Fiume's Stadtwappen glänzt „Indeficienter,“ gerechtfertigt und dadurch anerkannt werden, dass man die Vortheile nicht übersieht, die ein Heben dieses Platzes, eine Aufmunterung seines intelligenten und industriellen Küstenvolkes der ganzen Monarchie bietet, und deren ergiebige Quellen des Reichthums eröffnen würde.

Fiume besitzt eine grossartige Tabakfabrik, die über 2000 Personen beschäftigt, die berühmte Papierfabrik von Smith und Meynier, die zahlreichen immer beschäftigten Mühlen, die Mehlspeisefabriken, die Erzeugung chemischer Producte, das technische Etablissement, das Maschinen und Eisenschiffe liefert; endlich der hier ununterbrochene Schiffbau, die Seilereien, Masten- und Segelleinwand-Erzeugung: machen Fiume zu einer jener seltenen Städte die kein Proletariat hat — wie ein fleissiger, intelligenter Ameisenhaufen arbeitet Alles, und verdient sich mühsam aber ehrlich sein Brot.

In wirklich seemännischer Beziehung geschah bis jetzt an dieser Küste sehr wenig, obwohl im Allgemei-

nen viel, aber nicht zweckmässig gebaut wurde. In Zengg und Novi, sowie auf der Insel Arbe wurden sehr kostspielige aber zwecklose Arbeiten, Molos und Dämme aufgeführt, während man mit denselben Summen, ja mit weniger dort, wo es Noth thut, Grosses und Nützlichendes hätte leisten können, wenn die Bauprojekte von Fachmännern entworfen worden wären. Der Damm am Kanale der Fiumara endete in unterseeischen Ruinen — Das Trockenlegen der Fundamente des projectirten Hafengebäudes in Zengg war eine Danaiden-Arbeit ganz ohne Resultat. Die kostspieligen Hafenbauten in Arbe haben den Hafen fast unbrauchbar gemacht. Die Hafendämme dort und in Zengg sind eine hydrotechnische Musterarbeit aber nicht zweckentsprechend angelegt.

Fiume selbst, der wichtigste Punkt der Küste, wurde armselig bedacht; noch vor zwei Jahren gab es Molos ohne Landungstreppen und ohne Ringe, keine oder nur wenige Boyen, elende, altmodische Hafenfähle, statt der Anker- und Kettenboyen des Systems Mauser, das so vielseitig erprobt und überall eingeführt ist, wo Fachmänner die Hafenbauten leiten.

Statt der überall mit Vortheil angewendeten Dampfbagger, zur Erhaltung der Grundtiefen in den Häfen, arbeiten noch elende Handbagger, deren fortlaufender Taglohn und Reparaturen ein nich unbedeutendes negatives Capital repräsentirten.

Es ist hier wohl nicht der Platz, um über die Mängel der Administration im Seefache detaillirt zu sprechen. Es genüge zu constatiren, dass die im Laufe von beinahe 20 Jahren verausgabten Summen im Missverhältnisse zu den Leistungen stehen.

Wir wollen aber mit der Vergangenheit nicht rechnen; — eine wohlverstandene Gegenwart, die uns eine schöne Zukunft sichert, soll alle traurigen Erinnerungen zerstören. Eine heilsame, wohldurchdachte von zwei genialen Männern entworfene Institution, deren Genesis so vielversprechend war, und zu den schönsten Hoffnungen berechtigte, verfiel allmählig in bürokratisches Siechthum — weil in ihren Adern die seemännischen Elemente

fehlten. Der Seemann blickt aber nur auf jenen Vorgesetzten mit Achtung und Vertrauen, an dem er den Theergeruch wittert, und der ihm mit Rath an die Hand gehen kann; alle andern Rätthe, und mögen sie was immer für Titel führen und die glänzendsten Uniformen tragen, sieht er über die Achsel an. — Wenige, aber gut gewählte und gut besoldete Beamte mit Fachkenntnissen ausgerüstet, wiegen ein Heer von kleinen mit Brotsorgen kämpfenden Bürokraten auf, und fördern den Dienst in verlässlicher Weise, wissen die reelen Bedürfnisse zu ergründen und die Mittel anzugeben, um ihnen abzuhelfen. In keinem andern Stande macht sich das alte Dicitum: *Sutor ne ultra crepidam* — so geltend, wie im Fache des Bureaucraten dem Seemanne gegenüber. Ehemalige Kirchendiener, Schullehrer, Schneider u. s. w. die, wie es in der vergangenen Zeit vorkam, als Hafen und Sanitätsbeamte ihr Brot suchten und fanden, müssen abgewiesen werden. — Unberufene Instructoren, worunter vor 2 Jahren auch ein *Canonicus* war, die neben einer wirklichen nautischen Schule, Candidaten für die Capitäns-Prüfungen, abrichten, müssen geprüft, überwacht, und, wenn unfähig, abgeschafft werden. Die Lehr- und Lernfreiheit muss wie jede Freiheit auch ihre Gränzen haben, da man sonst wissenschaftliche Piraten erzeugt, die sich mit ihren Caperbriefen auf dem Meere der Ignoranz ungestraft bewegen, und dort sich ihre guten Prisen suchen; — der Schiffsbau, als freies Gewerbe, muss in gewisse Gränzen gewiesen, und eine Musterschule, wie das seit 1852 bestehende *Collegio-Convitto-Nautico* des *Conte Domini*, soll von der Regierung subventionirt, und dem wichtigen Zwecke, dem es dient, durch Errichtung von einer Lehrkanzel für Schiffsbau und durch Vermehrung der Lehrkräfte nach den Bedürfnissen der Zeit angepasst werden. Hydrotechniker müssen herangebildet werden, und das Seebauamt darf nicht einem *Dicasterium* unterstehen, das an fachkundigen, competenten Richtern Mangel leidet. Die Lieutenants- und Capitäns-Prüfungen müssen mit gewissenhafter Strenge abgehalten werden. Der Unterricht

im Allgemeinen aber wäre zu heben, um für Fachstudien eine wissenschaftliche Unterlage zu liefern, da sich die Nautik ohne der Basis der Realschulen nur schwer erlernen lässt.

Vortheile, die man den absolvirten nautischen Schülern bietet, Steuerfreiheit für einige Jahre bei neugebauten Schiffen, wie man sie bei neugebauten Häusern bewilligt, Ueberwachung des Schiffsbauwesens, erfahrene Fachmänner als Consulanten und Vorstände würden das maritime Element Fiume's in Kürze glänzend entwickeln.

Im Civil ung. croatischen Küstenlande gibt es folgende matrikulirte Seeleute:

Patentirte Capitäne für die lange Fahrt (Ocean-Fahrt)	170
Lieutenants (Tenenti)	150
Directoren für grosse Cabotage (grosse Küstenfahrt bis Gibraltar)	9
Directoren für kleine Cabotage	6
Bootsmänner (Nocchieri)	53
Matrosen im Allgemeinen	2699
	3087

Die Tüchtigkeit dieser Seeleute ist weltbekannt, und gäbe es keinen anderen Beweis dafür, so liefern uns die Deserteure, (vid. pag. 6 Anmerkung) die, wie bereits gesagt, von Schiffen fremder Flagge gesucht und dort gut besoldet werden, das beste Zeugniß.

Fiume besitzt zwei Häfen (porto canale Fiumara und porto nuovo) welche ohne verhältnissmässig grosse Kosten jeder Vergrößerung fähig sind, und schon jetzt 40 grosse Schiffe und bei 150 Küstenfahrer bequem aufnehmen können.

Hiezu kommt noch die ganz nahe Bucht von Martinschizza mit ihrem weiten Lazareth, dann der geräumige Hafen von Buccari, den man auch stets zu verdächtigen gesucht hat, und die so wichtige Lage von Portorè mit der zu einem Filial-Arsenale geeigneten Werfte.

Die Hafen-Arbeiten, die gleichzeitig mit der Eisenbahn in Angriff zu nehmen wären, beschränken sich in Fiume auf eine Verlängerung des Aussen-Molo's um 300 kl. (Die Klafter zu 4000 fl. berechnet) somit auf eine Auslage von 1.200.000 fl. auf die Fortsetzung des Dammes am Hafen Canal Fiumara - 150 kl. - 600.000 fl. Diese unbedeutenden Auslagen würden auf 4-5 Jahre vertheilt.

Für die Eisenbahn-Anlagen ist natürlich die erstere dieser Arbeiten die wichtigere und dringendere.

Mit einer Auslage von Einer Million und diese auf 2 bis 3 Jahre zu vertheilen, wobei die Regulierung der inneren Stadt-Ufer und der Bau zweier Molos in den Punkten a und b inbegriffen wäre, ist dem Hafenbedürfnisse für ein halbes Decennium gründlich Genüge geleistet und schützender Raum für 100 grosse Schiffe geboten, während die Arbeiten an der Fiumara gleichzeitig vorschreiten können, wo jetzt schon bei 100 kleinere Schiffe sicher beherbergt werden.

Die Verlängerung des Aussenmolos bietet schon bei 200° dem Bahnhofe einigen Schutz, bei einer Verlängerung bis 300°, also bei einer Auslage von 1.200.000 fl. ist Fiume's Hafen für viele Decennien vollkommen versorgt.

Fachmännern aber muss die Traçirung jenes Molos der Fiume's Zukunft begründen soll und die Ueberwachung seines Baues übertragen werden, um gleich beim Beginn desselben auf alle Vortheile der modernen Hydrotechnik Rücksicht zu nehmen, und nicht wieder nach veralteten längst aufgelassenen Systemen, kostspielige und unzweckmässige Rocco-Bauten aufzuführen.

In keinem andern Hafen der österr. ung. Mouarchie kann, wenn man rationel zu Werke geht, und wenn der seemännische Standpunkt nicht aus dem Auge gelassen wird, mit wenigen Mitteln so Grosses, so Erspreissliches geleistet werden, wie in Fiume, weil hier eben die Natur selbst schon so freundlich als Hydrotechniker aufgetreten ist.

Wenn wir nun Fiume in maritimer Hinsicht beleuchtet haben, so wird es wohl auch klar, dass eine rationelle Verbindung der Hinterländer und der Donau mit der Adria, durch diesen herrlichen Hafen ein sehnlicher Wunsch, ja ein schreiendes Bedürfniss für Fiume und der grösste Vortheil für die Monarchie wird, die in der freien Concurrenz, und nicht in Privilegien die Kräftigung ihrer Finanzen die grössere Steuerfähigkeit ihrer Unterthanen suchen muss.

Wenn wir die Eisenbahnkarte Europa's nur oberflächlich betrachten, so sehen wir alle Bahnen in vielfachen Zweigen an die See münden, um wie das Delta des segensreichen Stromes Egyptens, wie die Donau, der Rhein, der heilige Fluss Indiens, der Ganges etc. auf mehreren Wegen an das Meer zu gelangen, an das Meer, an die grosse Welthandelsstrasse, die der Schöpfer in seiner Weisheit gebaut und freigegeben hat, die keine Regierung, kein Municipium durch kostspielige Arbeiten zu erhalten braucht. Was hat Frankreich, England, Belgien, Deutschland, ja selbst das in seinen Finanzen zerüttete Italien nicht für Geldopfer gebracht, nur um seine Städte des Innern mit dem Meere zu verbinden?

In unsere schöne Adria, die sich beinahe bis in das Herz der Monarchie erstreckt, mündet bis jetzt leider nur ein einziger Schienenstrang an seinem nördlichsten Ende bei Triest.

An der gegenüber liegenden unwirthlichen italienischen Küste, die so arm an Häfen ist, während Oesterreich über 120 grössere Häfen zählt, finden wir Venedig, Ancona, Brindisi und Otranto, als Stationen am Meere — mühsam abgerungene künstliche Häfen, den herrlichsten natürlichen Ankerplätzen Oesterreichs gegenüber!

Eisenbahnen sind aber anerkannt die einzigen Bahnen des Fortschrittes, der Entwicklung des Handels, des nationalen Reichthums, ja der Cultur.

Für den Handel, für die Industrie, für den Fortschritt überhaupt ist es aber nothwendig, dass Hauptbahnen, bevor sie an das Meer gelangen, sich in Neben-

bahnen theilen. Hat doch der Schöpfer in seiner Weisheit auch die Arme des Menschen nicht als Arme enden lassen, sondern die Hand mit ihren fünf Fingern als Ausmündung gegeben -- als Arm allein würde uns dieses wichtige Glied so wenig nützen, wie eine mächtige Bahn, die nur mit Einem Schienenstrange an die See ausläuft. Mit herzlicher Freude begrüßte daher das ungar. kroatische Küstenland die endliche Realisirung seiner goldenen Träume, und jetzt, wo 2 Bahnen zugleich in Angriff genommen wurden, handelt es sich nur mit den Hafenbauten gleichen Schritt zu halten, damit die fertigen Bahnen, auch einen fertigen Hafen finden.

Es ist nicht unsere Aufgabe, für die Wichtigkeit der Fiumaner Eisenbahnen zu plaidiren. Die Bahnen sind, wie gesagt, in Angriff genommen, und die Zeit ist nicht mehr ferne, in der Locomotive und Dampfschiffe neben einander an den Bahnhöfen stehen werden. — Dieses leichtere Thema wollen wir gerne Fachmännern überlassen; wir wollen nur dem herrlichen Hafen Fiume's zu seinem unbestreitbaren Rechte verhelfen, gewissermassen unsern Dank dem Schöpfer darbringen für das kostbare Geschenk, und den bösen Zweiflern, Neidern und Verläumdern dieses schönen natürlichen Hafens die Worte Gallileo Gallilei's zurufen: *Eppur si muove!*

DR. BAYRAKCI BEZA

DE BALON 65/A

