

Politikai
röpiratok.

203.

*Gyeyti Karoly, Plattky Lajos,
Horvath Bela*

DENKSCHRIFT

203

über

1893

das ungarische Küstengebieth

und

DESSEN WICHTIGKEIT

für

HANDEL- & SCHIFFFAHRT.

2.



667m 00166003

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT



DENKSCHRIFT

über

das ungarische Küstengebieth

und

DESSEN WICHTIGKEIT

für

HANDEL- & SCHIFFFAHRT.



Dr. BALLAGI GÉZA.

„Tengerre magyar.“

Ungarn besitzt, kraft seiner geschichtlichen Rechte, eine Strecke Landes, das vom adriatischen Meere bespült wird. Im Vergleiche mit andere Staaten, die grösstentheils vom Meere begrenzt sind, wie Italien, Spanien, Frankreich, oder als Inseln im Meere liegen, wie England, Dänemark etc. ist der Berührungspunct mit der See ein sehr geringer (bei 60 Meilen) aber des Archimedes „da mihi punctum ubi sistam coelum terram-que movebo“, ist dort wo es sich um einen Stapelplatz am Meere, an dieser Weltstrasse handelt, in voller Anwendung. Und dieser Punct ist jetzt Ungarn gegeben, es handelt sich nur ihn zu benützen.

Staaten mit langgestreckten Küsten, mit zahlreichen Hafenplätzen, setzen alle zu Gebote stehenden Mittel in Bewegung um Handel und Schiffahrt zu fördern, diesen Factor ihrer innern und äusseren Politik, die unversiegbare Quelle des Wohlstandes, den Weg zum Reichthum des Einzelnen, zur Ergiebigkeit des industriellen Wohlstandes, zur Steuerfähigkeit Aller. Durch Förderung der Schiffahrt

und des Schiffbaues, durch Handelsverträge mit anderen seefahrenden Nationen, durch Sicherung der Seewege, sei es durch verlässliche Karten, Leuchttürme, Warnungszeichen, sei es durch kreuzende Kriegsschiffe erleichtert, begünstigt und beschützt man die Navigation, aber weil sie das kostbare Vehikel bildet zum Handel, zum National-Reichthum. Der berühmte Verfasser des „droit maritime internationale Ortolan“ wiederholt daher mit Recht das alte Dictum: le trident de Neptune c'est le sceptre du monde.

Eine rationelle, energisch betriebene Benützung der Küstenpunkte eines Landes, stellt es jedem andern Weltstaate gleich, ohne diese Prærogative kann ein Land nie, und wäre es das Reichste, mit andere in Concurrenz treten. Was nützen ihm Natur- und Kunstproducte, wenn Aus- und Einfuhr derselben von der commerciellen Con-junctur Fremder abhängig ist, was nützen Ungarn die gesegneten, fruchtbaren Ebenen, die unschätzbaren Reichthümer seiner Gebirge, wenn ihm jene unbegrenzte Fläche, jene freie Heerstrasse, das Meer fehlt, das allein die Mittel bietet, als Weltbürger durch den Welthandel aufzutreten. Diese unermässliche göttliche Handelsstrasse, die uns die Vorsehung geschenkt, die kein Magistrat zu erhalten braucht, wo kein Schlagbaum den Strassenzoll abfordert, diese Strasse auf der uns kosmische Kräfte erhalten, bewegen und vorwärts treiben, muss gewissenhaft benützt werden, und zwar nicht bloss als seeische Fortsetzung der Eisenbahnen, sondern als die lucrativste Unternehmung, als das sicherste Geschäft, als die ein-träglichste, beste Speculation.

Wir finden in der Geschichte kein Beispiel, dass Staaten freiwillig auf den Vortheil des Küstenbesitzes verzichtet hätten, waren sie aber nothgedrungen dieses Privilegium zu verlieren, so war auch ihre Zukunft, ihre weitere Entwicklung zerstört.

Was ist die Republik Venedig bloss durch seine mühsam errungene Position am Meere geworden, und der Küstenstrich über den es selbst zur Zeit seiner fühlbaren Macht verfügte, war nicht so gross als heute das Küstengebiet unter der Stefans-Krone. Aber die richtige Auffassung jenes Vortheils einer günstigen Lage am Meere, die rationelle Verwerthung der Küstenpunkte und die kluge kaufmännische Verwendung der schnell und energisch geschaffenen Stapelplätze, machte seine ersten Schritte sicher, und legte die Basis zu einer Grösse, die den geflügelten Löwen St. Marco's ebenbürtig dem Löwen Albions zur Seite stellte.

Dieselbe Aufgabe, welche den Bewohnern einer grossen Küste und ihrem Kapitale zukommt, stellt sich für uns Ungarn als Nothwendigkeit heraus, denn das kleine Stück Küste am adriatischen Meere, ist mit dem Weltmeere verbunden, ist kein Binnensee, sondern bringt uns im hydrostatischen Wechselspiele die Wogen des Oceans, die Wellen und Producte der fernsten Regionen unserer Erde, und verbindet unsere Interessen auf der freiesten Bahn mit jenen Amerika's, China's und Japan's, wird zum Symbol der unabhängigen Entwicklung unseres gesegneten Landes, zur selbstständigen Verwerthung unserer Arbeit, somit unserer materiellen Unabhängigkeit.

Fiume hat sich durch die Herstellung zweier für den Handel so wichtiger Schienenwege, wie die im Baue begriffene St. Peter- und Agramer-Bahn, letztere als Mündung der Alföld-Bahn an das Meer, so auffallend vortheilhaft in den Vordergrund gestellt, dass man den Beruf, sie zum Hauptstapelplatze Ungarns am Meere zu erheben, unmöglich verkennen kann. Fiume mit seiner herrlichen Lage, seinem milden Klima, an der Mündung von schiffbaren Kanälen, die sich durch einen mahlerischen Archipel des Quarnero und Quarnerolo schlängeln, am Fusse sanft aufsteigender, mit trefflichen Reben bebauter Gebirge gelegen, bewohnt von einer fleissigen, intelligenten Bevölkerung, die ausgezeichnete Matrosen und Schiffszimmerleute in Menge liefert, Fiume, das die reichsten Hinterländer besitzt: Fiume muss als Emporium dem Bedürfnisse Ungarns als Stapelplatz für Export und Import verwendet werden, und wird auf das vollkommenste entsprechen.

Dass Fiumes und seine umliegende Küste alle Eigenschaften eines vortrefflichen Stapelplatzes am Meere besitzt, muss wohl Jedem einleuchten, der auch nur oberflächlich die Karte betrachtet. Die fabelhaften, freilich von Fiumes Gegnern wohl berechneten Gerüchte über seine ungünstige Lage als Seeplatz, die zeitweise wie die Märchen von der Seeschlange und vom Phönix auftauchten und künstlich erhalten wurden, haben heut zu Tage ihren Werth, ihren Kredit, ihren Einfluss verloren und seit der berühmten Pascal, der geniale Schöpfer des Kunst-Hafens von Marseille und Leiter der kolossalen Hafenbauten in Triest bei einem Besuche in Fiume öffentlich

seine Bewunderung über das herrliche, von allen Seiten eingeschlossene Becken aussprach und sagte: ce n'est pas la mer c'est un lac magnifique, und sich äusserte, dass zwischen der Lage Fiumes und jener Triest's als Hafen gar kein Vergleich zu stellen sei: verstummt die albernen Schwätzereien.

Da die Neider Fiumes die Wichtigkeit, dieser Stadt als Handels- und Stapelplatz nicht läugnen konnten; da zur Zeit des Baues der Südbahn nur in Folge misslicher politischer Verhältnisse Triest und nicht Fiume, das viel vortheilhafter gelegen ist zum Mündungspunkte der Bahn gewählt wurde; da es auch den kühnsten Verläumdern nicht gelang die Geschicklichkeit, die Arbeitslust, die Industrie seiner Bewohner zu verdächtigen; da die Nothwendigkeit und der Vortheil einer Verbindung dieses hochwichtigen Küstenpunktes mit dem Hinterlande durch Eisenbahnen auch dem Ignorantesten einleuchten muss: so versuchten es Unberufene Fiume als Seeplatz zu verdächtigen.

Die seit Jahren mit Genauigkeit geführten meteorologischen Journale, die Statistik der Seeunfälle, die seit Jahrzehnten in diesen Gewässern nur Nullen aufzuweisen haben; die lebende Chronik alter, im Seedienste ergrauter Männer: strafen aber auch hier alle Gegensacher Lügen. Da Fiume um 40 Seemeilen als Endpunkt des adriatischen Meeres näher liegt als Triest, das nur eine offene Rhede besitzt, während das ganze Fiumaner Becken rundherum eingeschlossen ist, und dadurch wie ein grosser Hafen jeden heftigen Seegang verhindert; da Fiume unter denselben Umständen leichter und schneller zu

erreichen ist, als Triest, See-Havarien hier beinahe gar nicht vorkommen, weil Schiffe, die vom Seewetter überrascht werden, zahlreiche Häfen finden, in denen sie Zuflucht suchen und günstigere Elementar-Verhältnisse abwarten können, ohne wie es bei der Fahrt nach Triest der Fall ist, bis nach Pirano zu flüchten, wo statistisch nachgewiesen in den letzten 6 Jahren von 1862 bis 1868 1449 Schiffe nothgedrungen einlaufen mussten, die Triest wegen stürmischen Wetter nicht erreichen konnten; und zwar:

Im Jahre	1862	298	grosse	85	kleine	Summe	383	
" "	1863	150	"	99	"	"	249	
" "	1864	156	"	99	"	"	255	
" "	1865	81	"	86	"	"	167	
" "	1866	77	"	73	"	"	150	
" "	1867	63	"	62	"	"	125	
" "	1868	57	"	61	"	"	118	
							Summe	1447

so kann Fiumes vortheilhafte Lage auch als Seeplatz nicht angegriffen werden. Und abermals liefern statistische Ausweise der Seeunfälle die in Triest bei jedem heftigen N.-O.-Winde oder bei Süd- und Südwest-Sturme vorkommen und deren Schäden sehr bedeutende Summen erreicht, die schlagendsten Beweise, während solche Fälle, wenn sie nicht durch Nachlässigkeit der Kapitäne verursacht werden, bei dem milderen Klima Fiumes im Vergleiche zu Triest, beinahe gar nicht vorkommen. *)

*) Bei der am 24. März 1869 insbesondere in den Frühstunden wüthenden Bora, welche in so starker Weise auftrat, dass man sich seit Langem keines ähnlichen Falles in dieser Jahreszeit

Nehmen wir dazu noch den gewichtigsten Umstand, dass der Seeweg nach Fiume von der Insel Sansego durch

erinnert und jede Communication mit dem Lande verhindert war, trieb die Tags vorher eingelaufene Bark „Meri“, Capitän Lussic, trotz ihrer beiden Anker im Grunde, gegen den Leuchtturm. Bei Tagesanbruch hisste sie die Nothflagge, worauf von Seite des hier in Station liegenden k. k. Kanonenboots „Hum“ zur Ausbringung eines Taues ein Floss ins Wasser gelassen und gegen das bedrängte Schiff gesteuert wurde, um eine Verbindung mit diesem dem Strande nahen Schiffe herzustellen. Das Floss wurde jedoch von dem Winde abgetrieben, wesshalb man sich, da Eile noththat, an Bord des „Hum“ entschloss, die Barcassa mit tüchtiger Bemannung hinzusenden. Unter unsäglichen Anstrengungen im Kampfe mit den empörten Elementen gelang es der Tüchtigkeit der unter dem Commando eines Seecadetten stehenden Bootsbemannung sich der Barke derart zu nähern, dass von Bord derselben ein Tau dem Kriegsboot zugeworfen werden konnte. Da dasselbe durch eine leichte Leine mit dem Kanonenboot „Hum“ in Verbindung stand, wurde das zugeworfene Tau daran geknüpft, somit die Anbringung eines Grelins möglich gemacht und dadurch ein ganz neues Schiff seinem Eigenthümer erhalten. Auf Anordnung des Schiffskommandos wurde schon früher die Maschine des „Hum“ geheizt, um nöthigenfalls das bedrängte Schiff aufzuschleppen. Gänzlich durchnässt und erstarrt kam unter grossen Mühseligkeiten die brave Bootsbemannung 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 hiesigen Lootsen, von ihnen selbst gerudert, mit einem starken Tau zu Hilfe, so dass nunmehr das Schiff als für den Nothfall gesichert betrachtet wurde, was der Kapitän durch Einholen seiner Nothflagge auch anzeigte.

An diesem Tage kamen in Fiume mit mässiger Bora 4 Schiffe an, solche Schäden kommen in Fiume nicht vor — weil es ringsum eingeschlossen ist. Triest verliert durchschnittlich 70 Amb. Tage im Jahre wegen Stürme auf der Rhede.

den Kanal von Faresina sehr stiefmütterlich von der bisherigen Central-Seebehörde in Triest behandelt wurde und keinen einzigen, sage *keinen einzigen* Leuchthurm besitzt, während der Seeweg von Sansego nach Triest sechs prachtvolle zählt; so ist wieder ein Beweis geliefert, dass Fiume leichter zu erreichen sein muss, als Triest, da es auch ohne die Hilfe der Leuchtthürme jährlich von tausenden von Schiffen erreicht wird.

Die angekommenen und ausgelaufenen Schiffe, der Import- und Export-Werth ist aus folgender statistischer Tabelle ersichtlich.

Ausweis

über die innerhalb 20 Jahren zu Fiume ein- und ausgelaufenen Schiffe,
nebst dem Werthe der ein- und ausgeführten Waaren-Artikeln.

Eingelaufen				Jahr	Ausgelaufen			
der Schiffe		Werth der eingeführten Waaren	Zahl		der Schiffe		Werth der ausgeführten Waaren	Zahl
Zahl	Tonnen				Zahl	Tonnen		
Zusammen	6,113	96,701	3.639,101	1849	Zusammen	6,178	103,710	2.630,016
Zusammen	7,250	104,182	4.321,628	1850	Zusammen	7,315	110,415	3.250,843
Zusammen	7,167	112,029	4.599,501	1851	Zusammen	7,274	118,879	5.121,846
Zusammen	7,570	107,294	5.272,389	1852	Zusammen	7,637	117,407	2.907,611
Zusammen	7,380	105,500	6.784,373	1853	Zusammen	7,479	106,139	3.554,381
Zusammen	6,987	126,080	6.210,033	1854	Zusammen	7,214	136,502	6.004,665
Zusammen	6,670	114,173	7.465,901	1855	Zusammen	6,757	129,136	6.209,025
Zusammen	7,067	127,356	6.741,297	1856	Zusammen	7,125	134,656	5.514,589
Zusammen	6,816	123,980	4.446,580	1857	Zusammen	6,990	137,495	4.510,419
Zusammen	6,722	124,799	4.516,910	1858	Zusammen	6,740	126,767	4.791,500
Zusammen	6,205	142,727	5.605,846	1859	Zusammen	6,425	144,235	7.339,711
Zusammen	6,035	131,296	5.515,145	1860	Zusammen	6,240	174,026	7.306,315
Zusammen	6,541	139,716	4.877,353	1861	Zusammen	6,645	143,508	6.381,699
Zusammen	6,436	134,926	6.047,899	1862	Zusammen	6,464	138,673	7.010,457
Zusammen	6,614	124,940	5.827,783	1863	Zusammen	6,684	132,912	5.802,427
Zusammen	6,539	115,579	5.778,380	1864	Zusammen	6,544	130,557	5.112,142
Zusammen	6,744	122,337	5.772,809	1865	Zusammen	6,776	130,463	5.220,564
Zusammen	6,478	133,335	8.217,923	1866	Zusammen	6,547	141,652	5.541,973
Zusammen	6,137	109,071	6.165,632	1867	Zusammen	6,283	120,905	5.445,198
Zusammen	6,648	127,924	6.360,081	1868	Zusammen	6,684	135,945	5.429,934

Von den Küstenpunkten der Adria besitzt nur Triest eine lange Reihe meteorologischer Beobachtungen. Erst in jüngster Zeit wurden an verschiedenen Küstenpunkten, darunter auch in Fiume meteorologische Beobachtungs-Stationen von der k. k. Akademie der Wissenschaften 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 Höhe der beiden Orte zugeben wird, dass der grosse auf den Aequatorial- und Polar-Strömungen beruhende Witterungswechsel, der sich immer auf eine grosse 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 unseren speciellen Zweck nämlich: den Beweis zu liefern, welche Klimat-Vortheile die Fiumaner Rhede vor der Triester besitzt, genügt es vollkommen die Windverhältnisse beider Orte auch für den kurzen Zeitraum von 5 Monaten vergleichend nebeneinander zu stellen, was um so charakteristischer wird, als die Vergleichs-Periode in den Winter fällt und daher für die Schifffahrt massgebend wird, während der Sommer für beide Punkte gleich günstig ist. Wir aber können für unsern speciellen 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.

Um die Luftströmungen allein handelt es sich somit in der folgenden Tabelle, die Bewegung der See kommt nicht in Betracht, weil es ohnehin bekannt ist, dass diese in Fiume so zu sagen gar nicht existirt, während sie in Triest von Süd-West bis Nord sehr heftig und für die geankerten Schiffe gefährlich ist.

Die Windstärke wird nach der internationalen festgestellten Bezeichnung von 0 bis 10 angegeben, so dass 0 Windstille, 5 heftiger Wind, 10 Orkan bedeutet. Nach dem vorher gesagten führen wir nur jene Tage an, wo zu irgend einer der 3 Beobachtungsstunden (7^h Morg., 2^h Nachmittags und 9^h Abends) ein Wind wehte, der die Stärke 5 überschritt:

Fiume Meteorologische Tabelle Triest

16

Datum	Beobachtungs-Stunde			Jahr	Datum	Beobachtungs-Stunde			Jahr				
	7 Uhr Morg.	2 Uhr Ab.	9 ^h Ab.			7 Uhr Morg.	2 Uhr Ab.	9 ^h Ab.					
12. Nov.	N. O. 5	N. O. 8	N. O. 2	1868	15. Nov.	N. O. 7	N. O. 7	N. O. 7	1868				
Alle andern Tage des Monats mässige Brisen					20. "	O. N. O. 7	O. N. O. 6	O. N. O. 4					
					21. "	O. N. O. 7	O. N. O. 4	O. N. O. 3					
					26. "	O. 4	N. O. 4	N. O. 6					
					27. "	N. O. 4	N. O. 5	N. O. 6					
					28. "	N. O. 7	N. O. 6	N. O. 3					
					Im Dezember 1868 kein Tag mit heftigem Winde					10. Dec.	O. N. O. 4	O. N. O. 7	O. N. O. 4
					17. Jänn.	N. N. O. 8	N. O. 7	N. O. 5		1869	10. Jänn.	N. O. 4	O. N. O. 7
18. "	N. O. 3	N. O. 6	N. O. 1	11. "	O. N. O. 8	O. N. O. 7	O. N. O. 6						
23. "	N. O. 1	N. O. 6	N. O. 6	12. "	O. 3	O. 6	O. N. O. 4						
24. "	N. O. 8	N. O. 6	N. N. O. 5	17. "	O. N. O. 8	O. N. O. 9	O. N. O. 8						
Im übrigen mässige Brisen				18. "	O. N. O. 8	O. N. O. 7	N. O. 5						
				19. "	O. N. O. 5	O. N. O. 7	O. 2						
				20. "	S. S. W. 1	O. N. O. 6	O. 2						
				22. "	N. O. 5	O. N. O. 6	O. N. O. 4						
28. Feb.	N. 1	N. N. O. 5	O. N. O. 6	1869	22. Feb.	O. N. O. 5	O. N. O. 5	N. O. 6	1869				
				23. "	N. O. 7	O. N. O. 7	O. N. O. 6						
21. März.	N. O. 6	N. O. 3	N. O. 1	1869	4. März.	O. N. O. 4	N. N. O. 5	O. N. O. 6	1869				
24. "	N. O. 8	N. O. 7	N. O. 5		10. "	O. S. O. 1	N. O. 5	O. N. O. 6					
					21. "	O. N. O. 6	O. N. O. 5	O. N. O. 3					
					24. "	N. O. 8	N. O. 7	O. N. O. 5					
					25. "	O. N. O. 6	O. 3.	O. 4					

Fiume ist also berufen auch was seine klimatischen Verhältnisse anbelangt, ein sehr besuchter ergiebiger Stapelplatz am adriatischen Meere zu werden — nur muss man sich gleich entschliessen Handel und Schifffahrt zu fördern, auf das kräftigste zu unterstützen, um, im Momente wo seine Bahnen eröffnet sein werden, nicht mittellos da zu stehen und vielleicht Fremden Vortheile überlassen zu müssen, die unser'n eigenen Wohlstand heben könnten.

Die national-ökonomische Aufgabe zerfällt bei Küstenplätzen, die durch ihre Lage berechtigt sind in den Welthandel einzutreten in zwei Theile: in den eigentlichen Seehandel und in die Rhederei. Für beide Zweige dieser maritimen Thätigkeit steht Fiume vollkommen gerüstet da. Nach beiden Seiten hin muss Fiume somit unterstützt und auf der Bahn die es bisher schon so ehrenvoll betreten, vorwärts gebracht werden, wenn Ungarn nicht seine eigene sichere commercielle Zukunft untergraben, das Erworbene muthwillig zerstören will, mit seinen besten, vereinten Kräften muss das Land eintreten, um die Quellen des Wohlstandes zu eröffnen, eine kaufmännische Macht und Unabhängigkeit zu gründen, zu erhalten und zu fördern, eingedenk des wahren Spruches: „dem Kaufmanne gehört die Welt.“

Eine der vorzüglichsten Kräfte, die Fiume und seine umliegende Küste auszeichnen, abgesehen von der grossen Tabakfabrik die bei 3000 Menschen beschäftigt — die Papier-Fabrik von Smith und Meynier, eine der vorzüglichsten Europas — das technische Etablissement für Maschinen, das auf allen internat. Ausstellungen Prämien

errang und die besten Dampfmaschinen unserer Kriegsschiffe geliefert hat — abgesehen von den ergiebigen Mühlen die durch die mächtige Wasserkraft der Recina und durch Dampf betrieben werden: eine der vorzüglichsten Erwerbskräfte Fiumes bleibt seine Rhederei und was mit ihr in unmittelbarer Verbindung steht, der Schiffsbau. Die Tragfähigkeit der gesammten ungarisch-österreichischen Rhederei bezieferete sich mit Ende 1868 auf 235981 Tonnen, (eine Tonne gleich 20 Zentner) hievon entfallen auf den District von Fiume mit 175 grossen Seefahrern 80.172 Tonnen, hiezu kommen noch 114 Schiffe für Küstenfahrt mit 3300 Tonnen Gehalt; es besitzt somit mehr als den dritten Theil der gesammten ungar.-österr. Rhederei, das ein auf allen Meeren schwimmendes Vermögen von wenigstens 10 Millionen repräsentirt, und vergleicht man Fiumes Rhederei mit jener Triest's so übersteigt sie diese um 10.000 Tonnen (die Lloyd-Dampfer abgerechnet) welche Thatsachen, aus officiellen Quellen geschöpft den klarsten Beweis liefern wie sehr diese vernachlässigte, vergessene Küste trotz der stiefmütterlichen Behandlung, trotz aller Zurücksetzung, die Kraft in sich selbst fand, und ohne alle Unterstützung Grosses geleistet hat.

Der Schiffbau, der hier jährlich bei 40 wohlgebaute hochbordige Quersegelschiffe vom Stapel laufen lässt, war auch bisher sich selbst überlassen, und während andere seefahrende Nationen Prämien auf verbesserte Constructions, auf Schnellfahrten setzten, Steuerfreiheit für einige Jahre gewährten, um zur Construction seetüchtiger Schiffe anzueifern — geschah hier gar nichts und nur dem Fleisse

und der Industrie der Fiumaner, sowie auch der Bewohner von Buccari, Portore und Zengg, und der soliden Arbeit aller dieser Werften, verdankt man den guten Namen der hiesigen Construction, so dass jährlich Schiffe hier auch von Auswärtigen auf Bestellung gearbeitet oder auch blos mit der Absicht, das fertige Schiff zu verkaufen, gebaut werden.

Die Steuern, welche die Fiumaner Rhederei belasten, sind nicht vielleicht ein wesentlicher Theil des Staatseinkommens, sie sind ein unendlich kleiner kaum in Betracht kommender Theil desselben, und obgleich für die Entwicklung und Erweiterung der Städte 15 ja sogar 20-jährige Steuerfreiheit für Neubauten gewährt wird, was jedenfalls fühlbarer auf den Staatssäckel wirkt, hat man bisher nie auf eine Begünstigung der Schifffahrt, auf eine Reform in der Besteuerung derselben gedacht, das einträglichste Gewerbe nicht im geringsten unterstützt und so jede weitere Entwicklung, zum Schaden des Landes verhindert. Mit der Erleichterung der Steuern, sind die geringeren Frachten verbunden, diesem folgt die leichtere Aus- und Einfuhr auf dem Fusse — ein neues Leben kommt in das wichtigste der Gewerbe, und die grössere Steuerfähigkeit des Landes fliesst wieder als nährende Goldquelle in die Kassen der Landes-Regierung. Wird es also nicht zur heiligen Pflicht der Regierung und der Nation solchen Uebelständen abzuhelfen? Alles was Fiume und seine umliegende Küste besitzt, verdankt es seiner Rhederei und seinem Schiffbau — diesen Wohlstand hat es aus sich selbst geschöpft — was könnte es leisten, wenn gehörig unter-

stützt, was würde dieser kleiner Küstenstrich für das ganze grosse Land werden, zu dem es gehört?

Das Gewerbe des Schiffbaues wird seit Jahrhunderten im Golfe von Fiume betrieben*) und liefert auch einen sprechenden Beweis für seine günstige Lage an der See, da diese stätig fortschreitende Industrie sicher nicht an einer Oertlichkeit so tiefe Wurzeln gefasst hätte, wenn nicht günstige climatische Verhältnisse gleichsam dazu einladen und die Arbeit befördern würden.

Wie die Schwalbe ihr Nest nur dort baut wo sie Schutz für ihre Jungen findet, so wird der Schiffbau sich nur dort bleibend niederlassen, wo ein mildes Clima seine Arbeit unter freiem Himmel (wie hier gebaut wird) begünstigt, wo kein heftiger Seegang, keine Brandung seine Stapel bedrohen, wo das neugebaute Schiff mit Leichtigkeit zugestüstet, bemastet und betakelt werden

*) Schon die alten Liburner-Ureinwohner der Küste um Fiume wussten sich einen guten Ruf durch den Bau ihrer Schiffe zu verschaffen. Die seetüchtigen gefälligen Formen ihrer Fahrzeuge bewogen Caesar Augustus in dem Kriege gegen Marc-Antonius sich solcher liburnischer 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 anbrachten, die von Ochsen getreten wurde und Räder mit Schaufeln, die sich an der Aussenseite des Schiffes befanden, in Bewegung setzte. — Von Generation auf Generation vererbte sich dieses Gewerbe und heute arbeiten z. B. auf der Werfte Corsia Deak, die Gebrüder Schiavon, die bereits die 8. Generation einer Familie sind, die sich ausschliesslich dem Schiffsbau widmete.

kann, wo es ohne Schwierigkeit ausläuft und wo der Reparaturbedürftigen Heimkehrenden keine Gefahr droht, sondern sichere Unterkunft und Hilfe geboten wird.

Wir sind fest überzeugt, würde die Rhederei und der Schiffsbau in Fiume durch Association zu jener Ausdehnung gebracht, welche im Stande wäre, zur Zeit der Bahneröffnung die überseeischen Interessen unseres Vaterlandes zu vertreten, und nicht wie bisher, nur die Speculation einzelner Privaten zu bilden: ihre wohlthätige Rückwirkung auf das allgemeine Wohl würde einen grossen nationalen Werth erreichen. Rhederei und Schiffsbau müssten von einer Gesellschaft in die Hand genommen werden, die hohe Stufe, auf der sich bei anderen seefahrenden Nationen der Schiffsbau befindet, die neuesten, besten und erprobten Verbesserungen müssten berücksichtigt werden: und dem patriotischen, national-ökonomischen Unternehmen wäre die schönste Zukunft, der beste Ertrag gesichert.

Das litorale von Fiume zählt folgende matricolirte Seeleute:

Patentirte Capitäne für transatlantische Fahrten	175
Merkantil-Lieutenants	154
Geprüfte Führer für grosse Küstenfahrt . . .	9
„ „ für kleine Cabotage	6
Bootsmänner (Nocchieri)	53
Matrik. Matrosen im Allgemeinen	3112
	<hr/>
	3509

Die Tüchtigkeit dieser Seeleute ist bekannt und wenn es keinen anderen Beweis dafür gäbe, so liegt er in den häufigen Desertionen, da diese Leute überall gesucht,

gut besoldet und somit gern von fremden Flaggen aufgenommen werden. Eine grosse Zahl der hiesigen tüchtigen Schiffszimmerleute ist nach Suez, ja sogar nach Amerika ausgewandert, wo man ihre Arbeitskräfte braucht und besser bezahlt.

Auf diese Weise werden dem Lande die Arbeitskräfte zur See und auf den Werften entzogen, weil der Mangel an Arbeit die Handwerker zwingt, ihr Brot auswärts zu suchen. Alle diese zersplitterten Kräfte würden sich wieder im Vaterlande sammeln, wenn ein Aufschwung des Handels, der Schiffahrt und des Schiffbaues, durch Association veranlasst, Aussicht auf Arbeit, auf Erwerb bieten würde.

Holz, Hanf, Eisen, alles was zum Schiffsbau erforderlich ist, besitzt Ungarn und die Nebenländer in Massen und in vorzüglicher Qualität, und die ersten beiden Artikel bilden sogar die Hauptbestandtheile des Export-Handels der Monarchie, die Arbeitskraft ist nirgends mehr eine so vorzügliche und eine so billige wie hier, die Plätze für die Werften sind ausgezeichnet, wie schnell könnte also dieser Industrie-Zweig gehoben und lucros gemacht werden, wenn er mit den Neuerungen und Verbesserungen anderer Staaten gleichen Schritt halten würde?

Die bisher ausschliessende Holz-Construction der Schiffe müsste in die gemischte aus Holz und Eisen die bereits überall erprobt und anerkannt ist, übergehen; eiserne Rippen (Spanten) mit hölzerner Ueberplankung bieten unberechenbare Vortheile im Vergleiche zur ausschliesslichen Holzconstruction, grössere Dauerhaftigkeit, geringeres Gewicht, wohlfeilere Erzeugung und leichtere

Reparatur, sind die bereits durch Erfahrung bewährten Vortheile. Die grössere Dauerhaftigkeit hat aber geringere jährliche Amortisations-Kosten zur Folge, sowie die Leichtigkeit der Reparaturen und ihre geringere Kostspieligkeit, wieder niedrigere Sätze für die jährliche Erhaltung und Ausbesserung mit sich bringt, welche Momente bei der Berechnung der Concurrenz-Fähigkeit sehr fühlbar in die Waagschale fallen.

Für den Augenblick macht die höchst primitive Anlage der Werften in Fiume den Bau für grössere Dampfer schwierig; in kürzester Zeit wird auch diesem Uebelstande, den man einsieht, abgeholfen sein und was die Lieferung der Maschinen anbelangt, so steht in Fiume das *stabilimento tecnico* als leistungsfähig und erprobt da. — Dass die ganze Rhederei durch den Umbau und die zweckmässige Einrichtung der Werften, eine andere vortheilhafte Richtung und einen fühlbaren Aufschwung nehmen wird, unterliegt keinen Zweifel, besonders, wenn sie associirter, junger Kräften anvertraut wird, denen der Fortschritt in der Kunst heilig und das Veraltete nur als *Rococo-Studium* interessant und in manchen Puncten auch lehrreich bleibt.

Ueber die Dampfer herrschen im Allgemeinen noch sehr verschiedene Ansichten, die freilich der nur abgekürzte Seeweg nach Indien sehr modificiren dürfte, und obwohl das praktische England, das in sehr kurzer Zeit 3000 Dampfer in die See gestellt, seinen Vortheil dabei gefunden hat. Wie die nachstehende Tabelle übersichtlich erläutert; so ist die Auxiliar-Kraft der Schraube bei Handelsschiffen für transatlantische Fahrten auch bei uns

doch schon unbedingt als vorthailhaft erwiesen, und die durch eben diese Hilfskraft besieigten Windstillen, überwundene Gefahren, Leichtigkeit des Ein- und Auslaufens und selbst siegreiches Auftreten gegen ungünstiges Wetter, wo die Segel selbst beim Laviren diese Hilfe fühlen: haben die Devise: „Tims is monney“ Zeit ist Geld, mit goldenen Lettern auf ihre Flagge geschrieben, und die gemischten Schiffe mit Segel- und Schrauben-Auxiliar-Kraft unbestritten zu den Herrn des Meeres erhoben.

Tabelle A.

Angekommen sind in Triest im Jahre 1867:

theils beladene, theils nicht beladene Schiffe mit Segel und Dampf, alles zusammen mit	894337	Tonnen	Gehalt
<hr/>			
hievon entfallen auf die Segelschiffe	504736	„	„
hievon entfallen auf die Dampfer	389601	„	„
<hr/>			
von den Segelschiffen per 504736 Tonnen Gehalt waren beladen	312704	„	„
während von den Dampfern pro 389601 Tonnengehalt	381216	„	„ beladen waren
<hr/>			
von den angekommenen Segelschiffen waren mit . .	192032	„	„ leer
von den angekommenen Dampfern bloß	8385	„	„ „
<hr/>			
Zusammen	200417	Tonnen	Gehalt leer.

Tabelle B.

Abgegangen sind von Triest im Jahre 1867 :

theils beladene, theils nicht beladene Schiffe mit Segel und Dampf, alles zusam- men mit	921674	Tonnen	Gehalt	
<hr/>				
hievon entfallen auf die Se- gelschiffe	526.821	"	"	
hievon entfallen auf die Dampfer	394853	"	"	
<hr/>				
von den Segelschiffen mit 526821 Tonnengeh. waren beladen mit	451112	"	"	
während von den Dampfern pr. 394.853 Tonnengehalt	390241	"	"	beladen waren
<hr/>				
von den Segelschiffen waren mit	75709	"	"	leer
von den Dampfern nur . .	4612	"	"	leer waren
<hr/>				
Zusammen	80321	Tonnen	Gehalt	leer.

Tabelle C.

Angekommen in Triest:

theils leer, theils beladene Segelschiffe				
im Jahre 1863 mit	454921	Tonnen	Gehalt	
" " 1867 "	504736	"	"	
<hr/>				
somit eine Zunahme in diesen 5 Jahren von	49815	Tonnen	Gehalt	

Angekommen in Triest:

theils leer, theils beladene Dampfer				
im Jahre 1863 mit	270653	Tonnen	Gehalt	
" " 1867	389601	"	"	
<hr/>				
somit eine Zunahme in diesen 5 Jahren von	108948	"	"	

Abgegangen von Triest :

theils leer, theils beladene Segelschiffe	
im Jahre 1863 mit	470333 Tonnen Gehalt
„ „ 1867 „	526821 „
somit eine Zunahme in diesen 5 Jahren von	<u>56488 Tonnen Gehalt</u>

Abgegangen von Triest :

theils leer, theils beladene Dampfer	
im Jahre 1863 mit	269875 Tonnen Gehalt
„ „ 1867 „	394853 „
somit eine Zunahme in diesen 5 Jahren von	<u>124978 „</u>

Tabelle D.

Angekommen in Triest von der Türkei :

Segelschiffe beladen	23021 Tonnen, leer	420
Dampfer „	92014 „	520
Summa	<u>115035</u>	<u>940</u>

Angekommen in Triest von Egypten :

Segelschiffe beladen	753 Tonnen, leer	13339
Dampfer „	65431 „	—
Summa	<u>66184</u>	<u>13339</u>

Abgegangen von Triest nach der Türkei :

Segelschiffe beladen	14434 Tonnen, leer	2895 Tonnen
Dampfer „	94045 „	— „
Summa	<u>108479</u>	<u>2895</u>

Abgegangen von Triest nach Egypten :

Segelschiffe beladen	16415 Tonnen, leer	— Tonnen
Dampfer „	61598 „	— „
Summa	<u>78035</u>	<u>—</u>

Tabelle E.

zeigt die jährliche Zunahme mit Dampfern in den 5 Jahren vom Jahr 1863—1867, es sind theils leere, theils beladene Dampfer:

Angekommen :				Abgegangen :			
im Jahre	1863	270653	T.-G.	im Jahre	1863	269875	T.-G.
„ „	1864	300825	„ „	„ „	1864	298455	„ „
„ „	1865	320401	„ „	„ „	1865	327668	„ „
„ „	1866	361827	„ „	„ „	1866	380289	„ „
„ „	1867	389601	„ „	„ „	1867	394853	„ „

Auf Grund dieser Daten müssen wir folgende positive Schlüsse ziehen :

1. Dass nicht nur in England, sondern auch bei uns, nach unseren eigenen Ausweisen, trotz unserer voluminösen Producte, die Dampfer-Rhederei eine imposante Bedeutung sich errungen hat.

2. Es muss jeden Menschen einleuchten, dass wenn man auch den Maschinenraum abrechnet, der gesammte Seehandel Ungarn-Oesterreichs, welcher vorläufig ausschliesslich durch Triest vermittelt wird, sich aber nach dem Ausbaue der Fiumaner-Bahn theilen muss, dass dieser Seehandel zur Hälfte mittelst Dampfern vermittelt wird.

3. Dass, nachdem die Dampfer, wie z. B. im Jahre 1867, von den eingelaufenen mit 389601 Tonnengehalt, bloss 8385 T.-G. leer, alle übrigen aber beladen waren, hingegen bei den Segelschiffen von den 504736 T.-G. 192032 T. leer angekommen sind, und nachdem bei den ausgelaufenen Dampfern von 394853 Tonnengehalt, bloss 4612 Tonnengehalt leer, alle übrigen aber beladen waren,

von den Segelschiffen hingegen: 526821 Tonnengehalt 75,709 Tonnen leere absegelten: so ist der Vortheil evident, welchen die Dampfer für die Hin- und Rückfrachten vor den Segelschiffen haben, was ihnen früh oder später ein entschiedenes Uebergewicht über die Segel-Schiffe verschaffen wird, wie es Tabelle *D* zeigt.

4. Folgt, dass die grosse Ausdehnung des Dampfverkehrs, welcher schon jetzt mehr als die Hälfte der Total-Summe ausmacht, nicht vielleicht ein vorübergehender Zustand in unserem Seehandel ist, sondern dass dieser in einer geraden aufsteigenden Progression zugenommen hat, und es vorauszusehen ist, dass derselbe auch in der Zukunft zunehmen wird, wie es die Tabelle *E* deutlich anschaulich macht und nachdem die Segelschiffe (wie in Tabelle *C* ausgewiesen wurde), in geringerem Massstabe als die Dampfer zugenommen haben, so folgt zugleich, dass die Dampfer in dem Verkehr von Tag zu Tag die Segelschiffe immer mehr verdrängen müssen. Tabelle *D*.

5. Dass durch den Stand der Werften, welche weder zur Herstellung von gemischten Schiffen, noch von Dampfern auch nur die geringsten Vorkehrungen haben, dieser so wichtige Theil der Schiffbau-Industrie bei uns vernachlässigt wurde, und nachdem diese Rhederei von Tag zu Tag immer mehr zunimmt, es nothwendig wird, dass die Schiffconstruction sich dem Umschwung in der Rhederei accomodire und ihr mit gleichem Schritte folge.

6. Schliesslich folgt noch — und hierauf legen wir das schwerste Gewicht — dass nach dem Ausbau der

Bahnen, sowie nach Triest auch nach Fiume sowohl Segel- als Dampfschiffe einlaufen werden: und die Ausdehnung, die Progression des Dampfer-Verkehrs aus den vorausgegangenen Tabellen kennend, es demnach ein Geboth der Nothwendigkeit ist, wie schon erwähnt, die Werften umzugestalten und eben im Interesse dieses riesigen Dampferverkehrs, im modernen Style durch Docks zu erweitern, denn es gehört weder eine besondere Deviations- oder Combinationsgabe dazu, um es zu berechnen oder bestimmt voraussagen zu können, dass, nachdem der Seeverkehr mehr als zur Hälfte mit Dampfern betrieben wird, die Eröffnung der Bahn nicht jene Vortheile biethen kann, welche die Millionen von Auslagen und die Hoffnungen und Erwartungen einer ganzen Nation an sie gestellt hat; wenn derjenige Theil, welcher mit Dampf betrieben wird, der Theil, welcher wegen seiner Grösse sowohl als Zunahme eine besondere Beachtung verdient, ausgeschlossen bleibt oder wenigstens durch den Mangel moderner Werften sehr herabgemindert wird.

Um dies zu erleutern, bemerken wir, dass Dampfschiffe nach zwei oder drei Reisen höchstens immer reparaturbedürftig werden.

Diese wurden in früheren Zeiten bei gewöhnlichen Schiffen stets so bewerkstelligt, dass man sie aufs Land zog, durch welchen Vorgang der ganze Körper um so mehr beschädigt wurde, je grösser er war; die neuartigen Dampfschiffe, jene nämlich, welche hier in Betracht gezogen werden, können dieses Vorgehen nicht aushalten, theils wegen des Mangels an mechanischer Kraft der Werften, besonders aber weil diese Dampfer ihres bedeu-

tenden Gewichtes halber ohne grossen Schaden nicht ans Land gezogen werden können, und somit es vorziehen müssten, in Triest ihre Waaren aus- und einzuladen, statt sich dieser Gefahr oder einer separaten Reise nach dem Orte wo sich Docks befinden, auszusetzen.

Besitzen wir demnach in Fiume keine Trocken-Docks um die Dampfer in denselben auszubessern, so müssen wir auf einen, wahrscheinlich auf den grösseren Theil des Dampferverkehrs, von dessen Wichtigkeit ein jeder aus dem Vorausgegangenen ein klares Bild haben muss, verzichten, die Eisenbahn würde eine Illusion werden, und die Nation wäre um den kleinen Preis einiger von uns empfohlener Fortschritte, um grosse Vortheile betrogen.

Diese Umgestaltung also ist nicht nur im Interesse der Schiffbau-Industrie und der Rhederei unumgänglich nothwendig, sondern noch mehr in jenem des internationalen Handels.

Uebrigens sehen wir von jenem Vorwurf ab, den wir unseren Werften wegen der Ausserachtlassung des Baues von Dampfer und gemischten Schiffe machen könnten, und werfen wir unseren Blick auf die gegenwärtige Weise des Baues von Holzschiffen.

In allen Werften des Auslandes, mögen sie Holz- oder Eisen-, Segel- oder Dampfschiffe bauen oder bloss für eine dieser Gattungen bestimmt sein, überall wird die Dampfkraft wie in jeder andern Fabrik verwendet. Die so eingerichteten Etablissements für Schiffs-Fabrikation sind von kolossaler Ausdehnung; um nicht weiter zu gehen, besitzt Triest deren mehrere, welche, jemehr

sie sich ausdehnten, jemehr sie ihre Maschinen vervollkommneten und ergänzten, einen desto höheren Gewinn abwarfen (eine Ausnahme macht bloss aus besonderen Gründen jene des Lloyd).

Wir waren in der Lage, nach offiziellen aus der Buchführung gehobenen Berechnungen uns zu überzeugen, dass eines dieser Etablissements einen Jahresgewinnst von netto 28% abwarf, wobei die Schätzung des Etablissements enorm hoch genommen war und viel billiger hergestellt werden könnte; Fiume besitzt nicht nur die früher besprochenen Werften nicht, sondern selbst jene für Holzschiffe werden mit Handarbeit geführt, das *Stabilimento tecnico* ist von ihnen ganz getrennt; baut allerdings Maschinen von vorzüglicher Qualität; Beweis dessen jenes der Panzerfregatte „Kaiser Max“, welches Schiff in der Schlacht bei Lissa die Fregatte „Re-d'Italia“ angerannt und in Grund gebohrt hat, demnach von vorzüglicher Präzision gewesen sein muss; allein es besitzt nicht die Etablissements für den Schiffbau, während doch die Bestellungen dort bevorzugt würden und der Bau auch rentabler wäre, wo Schiffskörper und Maschine zugleich hergestellt werden können. Eine Vereinigung dieser beiden Kräfte, Werfte und Maschinen-Fabrik wird also unentbehrlich, um so mehr wo es sich um die Construction gemischter Schiffe, aus Holz und Eisen handelt, wo die Eisentheile ganz in der Nähe der Holztheile erzeugt und so zu sagen von Einer Hand zusammengefügt werden müssen. Noch dringlicher wird dieses Bedürfniss der Vereinigung der Werkstätten bei Schiffen mit Auxiliar-Kraft. Als

wir früher von der Rhederei sprachen, haben wir auf Ziffern gegründet eine erfreuliche Zunahme und einen befriedigenden Zustand bei den vielen misslichen auf dasselbe störend einwirkenden Ursachen nachgewiesen.

Indem wir unsere Darstellung über den Schiffbau in ungarischen Küstengebiete schliessen wollen, und jene Verbesserungen, welche nothwendig sind, für unseren Zweck genügend erörtert zu haben glauben, geben wir noch einige statistische Daten über seine Leistungsfähigkeit für den Bau von Holzschiffen.

Im Jahre 1862 wurden auf den Werften des Distriktes 12 Schiffe mit 4406 Tonnen Gehalt gebaut, dieser nahm jährlich zu und erreichte so mit dem Jahre 1868 den Bau von 31 Schiffen mit 12,989 Tonnen Gehalt.

Wie sehr das ungarische Litorale auch für den Schiffbau geeignet ist, zeigt sich am besten dadurch dass es ohne Bahnen, durch welche es das nöthige Rohmaterial herbeischaffen könnte, ohne Etablissements wie Triest und ohne den Bau von Dampfern, mehr Tonnen vom Stapel gelassen hat als Triest. — Der Zuwachs, welchen Triest in demselben Jahre erhalten, ist 11904 Tonnen, wovon noch die von der Lloyd-Gesellschaft in England angekauften Dampfern in Abschlag zu bringen sind.

Nicht so günstig wie die Rhederei und zum Theil auch der Schiffbau steht es mit dem Fiumaner Handel. Dieser ist höchstens auf den lokalen Consum beschränkt nicht aber entsprechend dem Emporium eines Landes welches thatsächlich unberechenbare Schätze besitzt. Der Handel ist wegen Mangel von Bahn-Verbindungen gänz-

lich verfallen, er liegt grösstentheils in fremder Hand. Vor den Zeiten als die Eisenbahnen in Ungarn und Oesterreich eingeführt wurden und durch diese keine Bevorzugung des einen oder des andern Hafens eintreten konnte, war Fiume auch in Handel für Ungarn durch seine natürliche Situation vertreten. Die gegenwärtig lebende Generation weiss es nur zu gut wie der ungarische Handel vor dem Jahre 1848 deprimirt gewesen ist. Die zurückgebliebenen innere Zustände, sowohl administrativ, juridisch und ökonomisch, — die gänzliche Vernachlässigung und Ausserachtlassung der sonst überall fortschreitenden praktischen Wissenschaften, die Abneigung gegen die bürgerlichen Berufe, der vollkommene Mangel des Bürgerstandes und eine Menge grössere und kleinere Ursachen hatte zur Folge, dass die Production somit die Aus- und Einfuhr kaum eine nennenswerthe war. So konnte Fiume als Vorland eines solchen Ungarns in commercieller Beziehung nicht im gleichen Masse wie Triest sich emporschwingen. In wie ferne uns theils aus eigener Anschauung, theils aus Ueberlieferung bekannt ist, stand selbst der locale, der Binnenhandel Ungarns am Nullpunkte: das Wort Export war kaum im Wörterbuche zu finden, der Begriff desselben unklar, und für die heimische Kaufmannswelt ein unbesuchtes Feld; die Bedürfnisse welche heute von fremden Ländern gedeckt werden, waren ebenfalls in einen unbedeutenden Kreis gebannt, somit die Bedingnisse für den Welthandel im Grossen mittels des Austausches der gegenseitigen Erzeugnisse nicht vorhanden. Es wird wohl Niemand in Zweifel ziehen können, dass das Verhältniss der Production und Con-

suntion zwischen Ungarn und Oesterreich in der vor-märzlichen Periode unweit ungünstiger für uns stand als heute, wo selbes in der Steuerfähigkeit doch schon mit 30 zu 70 ausgedrückt wird.

Und obgleich diese ungünstigen Proportionen zwischen Ungarn und Oesterreich, zwischen Fiume und Triest bestanden, so weist doch die Hafenbewegung Fiumes in den 40 Jahren durchschnittlich 120000 Tonnen auf während jene von Triest für die Erblande kaum 400000 Tonnen erreichte; erst mit dem Ausbau der Bahnen zu erst bis Laibach dann direkt nach Triest, begann diese Stadt sich emporzuschwingen. Aber die Eröffnung jeder neuen Schinnenstrecke wirkte nachtheilig auf Fiume zurück, bis endlich die von Karlstadt nach Steinbrück den letzten Rest des Handels, den Holzhandel, nach Triest hinübertrug. Von einer vortheilhafteren Lage Triest's als jene von Fiume kann demnach nicht die Rede sein; einen grösseren Beweis als die Statistik vor der Eröffnung der Bahnen gibt es nicht, wo Fiume mit Ungarn als Hinterland verhältnissmässig im Vortheile zu Triest stand. Wir wiederholen es, dass der Vorsprung, welchen Triest vor Fiume hat, ausschliesslich und lediglich den Eisenbahnen zu verdanken ist, dieses zu läugnen hiesse die unumstösslichen Ziffern und den gesunden Menschenverstand ins Gesicht schlagen. Für den Besitz des Weltverkehrs eines gewissen Teritoriums gibt es wohl einen Factor, welcher unabhängig ist von der Lage und von den Entfernungen im Raume, dieser mächtige Factor ist: „die direkte transatlantische Verbindung.“

Diesen Faktor besitzt aber Triest nicht, es hat ihn mit

augenscheinlicher Schädigung unseres Exportes vernachlässigt und dadurch einen Theil jenes Verkehrs, welcher unbedingt durch Triest hätte vermittelt werden müssen, an Plätze abgegeben, welche sich eine Suprematie geschaffen haben, durch Verbindungen mit unseren Absatzmärkten und durch die direkte Vermittlung des Austauschhandels. Hiedurch wurde Triest nicht nur von Nord-Deutschland in den Hintergrund gedrängt, sondern selbst ein grosser Theil der via Triest gehenden Artikeln, z. B. Mehl geht auf Hamburger Rechnung nach Brasilien (mittels nordischen Schiffen), die mit Rückfracht von Kaffee nach Hamburg bestimmt, von dort unseren Colonialen-Import und somit den Export unserer eigenen Producte zur See (weil unsere Schiffe keine Rückfracht haben) mit Leichtigkeit bekämpfen, oder aber wenn sie direkt von den Nordseehäfen mit den wehrtvollen Producten ihres Hinterlandes nach Brasilien gehen, nehmen sie als Rückfracht, um nicht in Ballast zu fahren, Kaffee nach Triest und benehmen uns hiedurch wider die Möglichkeit des Mehl-Exports, weil die ganze Hin- und Rückfracht auf dem Mehl ruhen müsste.

Man sieht aus diesen vereinzelt Beispielen die Ursache der Niederlage unsers Handels; wir könnten ähnliche nach jedem der Länder aufführen, mit welchen wir auf solche Weise durch Triest nicht direkt, sondern in direkt in Verbindung stehen — und diese Thatsachen müssen jeden wohldenkenden Menschen zu der Ueberzeugung bringen dass :

1. Triest, welches durch die Bahnen so sehr begünstigt ist, wirklich nur aus den entwickelten Gründen einen Theil seines Handels an den Norden verloren hat, und

2. dass es ein kindischer Irrthum wäre zu glauben, dass weil heute diese abnormen Verhältnisse bestehen, weil Triest seine Vortheile nicht verwerthet und Fiume ohne Bahnen keine besitzt, demnach auch vorläufig nicht verwerthen kann, weil die zeitweise commercielle Conjunction der Nordsee und ihre transatlantischen Verbindungen unseren Verkehr zu ihnen theilweise hingeletet haben: dass unsere materiellen Interessen durch sie am besten vertreten sind.

3. Nachdem Triest nur zum kleinsten Theil einen directen Handel treibt und die meisten Häuser nur Commissionen und Bestellungen vermitteln und jenen mächtigen Factor, von welchen wir früher sprachen und welcher fähig wäre selbst die Eisenbahn-Distanzen zu paralisiren nicht besitzt, so folgt dass — nach der Eröffnung der Alföld-Fiumaner Bahn der zwischen beiden Häfen bestehende Unterschied aufgehoben wird — und Fiume jedenfalls berufen ist, denselben Aufschwung zu nehmen, den Triest blos durch die Bahnen erreicht hat.

4. Die Aufgabe Fiume's, soll sie allen jenen Anforderungen entsprechen, welche andere Staaten an ihre Küste stellen, und worüber wir in der Einleitung im Allgemeinen gesprochen haben, muss nicht nur darin bestehen jenen Verkehr zu vermitteln, welcher jetzt auf längerem Wege durch Triest vermittelt wird, sondern es muss auch den verlorenen Einfluss auf die übrigen Han-

delswege wieder gewinnen, es mus durch dieselben Mittel durch welche der Handel z. B. auf Nord-Deutschland übergegangen ist ihn wieder zurückerobern, u. z.: *durch directe transatlantische Linien nach Brasilien, durch die Verbindung nach England nicht nur von Fiume, sondern auch vom schwarzen Meere aus. u. s. w.*

Wir wissen die Schwierigkeiten vollkommen zu würdigen, welche dieser Aufgabe entgegenstehen, selbe sind aber doch unserer Ansicht nach nicht unüberwindlich; Nord-Deutschlands Handel war vor 40 Jahren in derselben Lage zu Holland, England, Belgien, wie heute unserer zu dem ihrigen. Der im Jahre 1820 zu Wien versammelten Minister-Conferenz überreichte ein Verein von Kaufleuten und anderen angesehenen Bürgern Hamburgs, der „*Antipiratische Verein*“, eine Denkschrift, in welcher sie die Schädlichkeit des fremden Zwischenhandels für die Macht und Ansehen Deutschlands entwickelte, sie fanden aber kein Gehör; und wenn es einzelnen Städten gelungen ist, dieses Werk ohne irgend welche Unterstützung zu vollführen, so kann es auch unserem Küstengebiethe gelingen, wenn *Ungarn es ernstlich will*. Wenn sich die Nordseehäfen von den englischen, holländischen und andern Zwischenhändlern emancipirten und ihrer Spekulation aus purem Handelsgewinn, freie Bahn eröffnen konnten, so wird Uugarn zu Gunsten des freien Absatzes seiner Produkte dasselbe thun können.

Es handelt sich somit nur um das kleine Wort: „*Ich will*“, was der Ungar zu sprechen versteht und von dem der Dichter Friedrich Halm behauptet:

Ich will —
 Das Wort ist mächtig,
 Spricht's einer ernst und still,
 Die Sterne reißt's vom Himmel
 Das kleine Wort: „*Ich will*“.

Und Fiume verdient dieses kleine Wort „Ich will“, Fiume verdient es wegen seiner braven, industriellen Bevölkerung, wegen seiner patriotischen Gesinnung, seiner vorwärtsstrebenden Tendenzen, seiner herrlichen Lage am Meere und sagen wir es offen, *unseres eingenen Interesses halber*, da kein Punkt wie dieser Ungarns commercielle Zukunft sichert. Durch die Donau mit dem schwarzen Meere, durch seine Bahnen mit der Adria verbunden, streckt es seine Arme wie ein Riese nach zwei Weltgegenden aus, hat in Osten und in Westen seine Stapelplätze am Meere, durch das allein es eine Weltstellung erringen und behaupten kann. **Dalmatien wird bei Fiumes Bethheiligung am überseeischen Handel am meisten gewinnen, die Interessen dieser bisher passiven Provinz werden sich geltend machen, und brüderlich eingeladen sich an der Saat eines Unternehmens zu betheiligen, wird es sich auch der Blüte erfreuen und die Früchte davon genießen.**

Sowie wir also bei der Besprechung des Schiffbaues auf ihre Umgestaltung hingewiesen, ebenso müssen wir diese direkten Handels- und Schiffahrtsverbindungen auf das nachdrücklichste betonen.

Aus der folgenden Tabelle *F* möge man die Aus- und Einfuhr nach und von Brasilien entnehmen, welche der beste Beweis für unsere Ansichten ist.

Tabelle F.

Aus Brasilien sind im Jahre 1867 folgende Schiffe angekommen : Nach Brasilien sind im Jahre 1867 folgende Schiffe abgegangen :

	T. G.		T. G.
6 österreichische mit	1462	18 österreichische mit	5285
3 hamburgische	497	3 hamburgische	745
1 dänisches	95	1 bremische	244
1 lübekisches	121	4 dänische	954
3 niederländ.	501	1 lübekisches	220
3 oldenburgisch.	596	6 niederländisch.	1155
7 preussische	1063	3 oldenburgische	648
7 schwed.-norw.	1232	13 preussische	2759
11 englische	1937	10 schwed.-norw.	2327
1 französisches	146	3 französische	886
1 portugiesisches	167	9 englische	2163
44 Schiffe	7817	3 italienische	964
		74 Schiffe	18350
hingegen angekommen		hingegen abgegangen	
im Jahre 1866 . . .	4382	im Jahre 1866 . . .	17993
„ „ 1865 . . .	4448	„ „ 1865 . . .	11779
„ „ 1864 . . .	5641	„ „ 1864 . . .	11061
„ „ 1863 . . .	7099	„ „ 1863 . . .	9387

Tabelle F. II.

Aus England sind folgende
Schiffe im Jahre 1867 ange-
kommen:

Nach England sind folgende
Schiffe im Jahre 1867 abge-
gangen:

		Tonnen			Tonnen
45	österreichische mit	21495	20	österreichische mit	9300
1	dänisches "	210	4	meklenburg. "	1232
3	meklenburg. "	772	3	niederländ. "	516
15	niederländ. "	2406	5	preussische "	1360
9	preussische "	1538	10	schwed.-norw. "	4374
7	schwed.-norw. "	1728	1	französisches "	832
2	französische "	534	28	englische "	10518
2	griechische "	943	12	italienische "	4570
18	englische "	4488	3	russische "	1581
13	italienische "	3773			
1	türkisches "	129			
1	russisches "	625			
117	Segelschiffe "	38651	86	Segelschiffe "	34283
Dampfer					
5	österreichische mit	3954	6	österreichische mit	5050
80	englische "	63631	86	englische "	77359
1	türkisches "	538	1	italienisches "	627
86	Dampfer "	68123	93	Dampfer "	83036
Somit mit Segel und Dampf			Somit mit Segel und Dampf		
203	Schiffe mit	106774	179	Schiffe mit	117319
hingegen			hingegen		
im Jahre 1866 . . .		92410	im Jahre 1866 . . .		108763
" " 1865 . . .		79974	" " 1865 . . .		88777
" " 1864 . . .		76935	" " 1864 . . .		54691

Die zweite Tabelle *F. II.* zeigt die Aus- und Einfuhr von und nach England, und aus beiden Tabellen ersieht man, dass durch den Mangel eines eingenen unabhängigen Seehandels auch die eingene Rhederei unendlich leidet.

Im Augenblick wo in Fiume die Bahnen vollendet sein werden, — wird diese Stadt aber nicht das alte Ungarn vorfinden, sondern ein Neues, Verjüngtes, es wird nicht einen Staat zu vetreten haben, — der keinen Handel besitzt, sondern ein Land das seine Productions-Fähigkeit auf eine einstens ungehoffte Höhe hinaufgeschraubt, — das geordnete, freiheitliche, fortgeschrittene Institutionen, wenigstens im Vergleich zur Vergangenheit besitzt, — einen Staat der sein Verhältniss von Production und Consumption gegen Oesterreich in den abgelaufenen 20 Jahren zu seinen Gunsten umgeändert hat, und somit durch diese grossartigen Umgestaltungen eine sichere und gekräftigte Basis für seinen Export und Import über Fiume biethen wird. Schon heute ist die Aus- und Einfuhr von und nach der See eine bedeutende. Zum Beweis dessen folgen einige Daten:

Tabelle G.

Die Ausfuhr war in folgenden Jahren			
1863	74,754	Staja Haber	eine Staja ist gleich $1\frac{1}{3}$ Metzen
1867	350,262	„ „	
1863	388,772	„ Weizen	
1867	1,304,554	„ „	
1863	34,276	„ Gerste	
1867	205,238	„ „	
1863	438,866	„ Mehl	
1867	758,591	„ „	
1863	21,395,029	„ Fassdauben	
1867	44,146,676	„ „	

Bei allen andern Artikeln, die hier wegen Mangel an Raum und wegen ihrer geringeren Wichtigkeit nicht aufgeführt werden, findet man in den statistischen Nachweisungen ähnliche Zunahmen. Wer kann daher die Ausdehnung und Zunahme des Seehandels in Abrede stellen, und wir hoffen wohl mit Recht, dass ein Handel mit so inopsanten Ziffern und mit so beredtem Einflusse die grösste Aufmerksamkeit der Regierung sowohl als der Nation verdient, da von den im Jahre 1867 abgegangenen Schiffe von 841353 Tonnen über 350000 auf den ungarischen Export entfallen und in ähnlichem Verhältnisse auch der Gesamt-Import zu dem Ungarischen steht.

Als wir der Rhederei, des Schiffbaus und Handels speziell erwähnten, haben wir unsere Ansichten ausgesprochen, welche Veränderungen Noth thun, wir haben gezeigt, welche grosse Masse von Waaren nach der Eröffnung der Bahn durch Fiume gehen müssen, wie dieser Seehandel von Jahr zu Jahr wachsen muss, wir haben bewiesen das zur Erhaltung dieses Handels und zur Zurückleitung desjenigen, welcher in andere Bahnen verloren ging, überseeische Verbindungen nothwendig sind. Da aber der Handel das Bett, in welchem er zu fliessen gewöhnt, schwer verlässt, so können solche Verbindungen nur mit Zeit und Ausdauer in ihrem regelmässigen Lauf zurückgeleitet werden, und eben deshalb ist es die höchste Zeit, wollen wir nicht wieder zur Eröffnung der Bahnen zu spät kommen, solche anzuknüpfen.

Wenn auch unsere Schiffe vorläufig in Triest aus- und einladen müssten, die Rhederei welche hiezu nothwendig ist besitzen wir schon, und der Abgang wird, wir sind fest überzeugt, um so leichter ergänzt werden, weil ausserdem dass die Schifffahrt sehr productiv ist, Ungarn mit der Hebung- und Förderung derselben seinen vitalsten Interessen dient und es so wie überall auch hier als eine nationale Frage aufgelöst werden muss.

Das zweite was wir durch unsere Darstellung wünschen möchten, ist die Herstellung von Werften mit Trocken-Docks und mit Einrichtungen für den modernen

Schiffbau. Jeder der mit Aufmerksamkeit das vorhergehende gelesen hat, wird wenn ihm auch der Gegenstand fremd sein mag und wir uns nur sehr kurz gefasst haben, sich gewiss der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass uns nicht die Zukunft Fiume's allein, sondern jene des ganzen Landes und seines Handels von der Seele schwebte, als wir jene befürworteten und für selbe anregend zu wirken bestrebt waren, denn, dass ohne eine solche Umgestaltung nicht nur der Schiffbau, sondern auch der ganze Seehandel leiden müsste ist evident, und wie eine unabhängige Schifffahrt ein grosses nationales Interesse bildet, so ist sie auch eine Vorbedingniss des Handels selbst.

Hier handelt es sich also vor Allem mit vereinten nationalen Kräften eine Handels- und Schifffahrts-Gesellschaft in grösseren des Landes und des Zweckes würdigen Style zu gründen, Fiume mit seinen kostbaren Natur- und Industrie-Mitteln als Hauptfactor aufzunehmen — eine regelmässige Navigation mit allen erprobten Verbesserungen in's Leben zu rufen, das Stabilimento tecnico Fiumano, die theils vorräthigen, theils im Baue begriffenen Werften gewissenhaft zu benützen, Fachmänner deren Ungarn und Fiume zur Genüge besitzt, anzuwerben, und so bald als möglich Handels- und Transport-Unternehmungen zu beginnen, um bei Eröffnung der Bahnen gerüstet für den Welthandel da zu zstehen. Dalmatien, Italien und die Levante werden bis zur Creirung weiterer Handels-Verbindungen genügend zu thun und zu gewinnen geben, und die ausgelegten Kapitale werden

somit sehr bald zinsfähig werden. In Fiume müsste der Sitz der Administration, der commerciellen und nautischen Direction sein, die General-Direction aber in Pest residiren, um durch sie die constante Fühlung mit der Nation zu erhalten, oder mit andern Worten, die administrative Vertretung müsste in Fiume, die ökonomisch-politische in Pest sein; zuerst wären die Werften für Maschinen-Etablissements zu errichten; ein Comité aus Fachmännern würde die chronologische Reihenfolge der späteren Arbeiten bestimmen, um bei der Eröffnung der Bahnen kräftig entwickelt zu sein. Ankauf und Bau der Schiffe wären sobald als möglich zu veranlassen, und je nach diesen Leistungen, die Einzahlung der Raten zu regeln. Nicht nur den Ländern der Stefanskronen, sondern auch den übrigen muss es frei stehen, sich an diesem Unternehmen zu betheiligen, denn der Welthandel steht immer kosmopolitisch da, wenn der *Zeitgeist* ihn auch schafft, so belebt und erhält ihn doch nur der *Weltgeist*.

Dieses Unternehmen, das Ungarn's, Kroatiens und Dalmatiens Zukunft sichern soll, braucht eine kräftige Handelspolitik und Geld.

Das eine ist die Aufgabe der Regierung, das andere zu beschaffen ist jene der Nation, — von der Regierung wäre es zu wünschen, dass sie über die unabweisbaren Reformen ein aus Fachmännern bestehendes *Enquete* einberufe und die Privat-Industrie auf den von uns angedeuteten und sehr ertragsfähigen Zweig hinleite und unterstütze, von der Nation wäre zu erwarten, dass sie im wohlverstandenen eigenen Interesse die Beschaffung eines

Capitals in die Hand nehme, das unbezweifelt reiche Zinsen tragen muss und wohlthuend und glorreich auf das Land zurückwirkt.

Fiume, im December 1869.

Carl von Gyujtó,

Contre-Admiral.

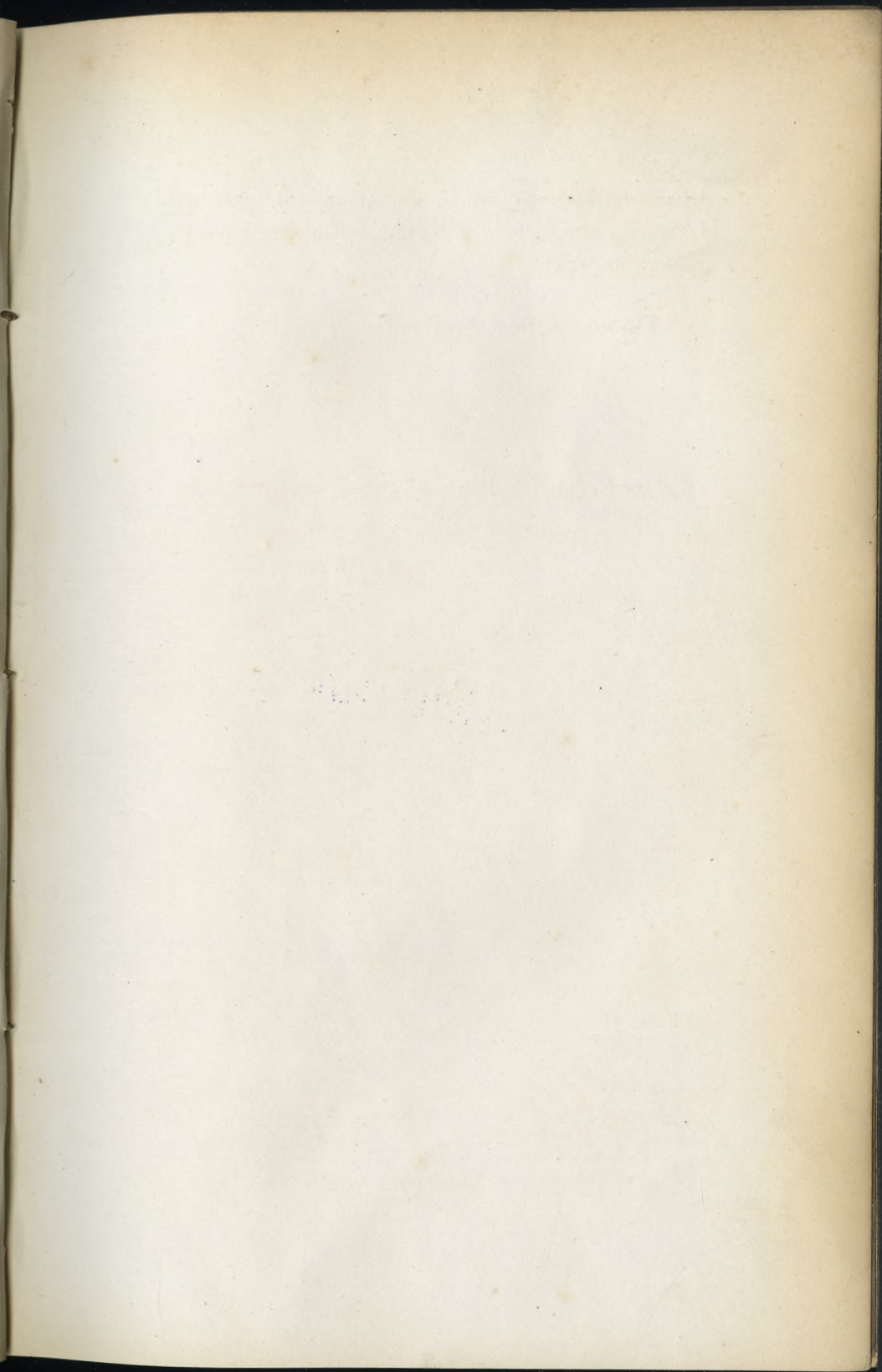
Ludwig von Platthy,

Corvetten-Capitän.

Béla von Horváth,

g. See-Offizier.

DE BALLAGI GÉZA.



VON CARL LOUIS POSNER,

PEST 1870.
