

## Maritime Entwicklung und Schifffahrt.

Seiner schmale Küstenstreif, welcher sich vom Quarnero bis zu den Schwarzen Bergen erstreckt, trägt vorwiegend maritimes Gepräge. Das oft in dreifacher Reihe dem Festland vorliegende bunte Inselgewirr ist ausschließlich auf die Verbindungen zur See angewiesen; aber auch das Festland bedarf derselben, denn nicht mit dem Hinterlande tauscht es seine Producte und nicht von diesem bezieht es seine Bedürfnisse. Es muß den Verkehr mit den nördlicher gelegenen Ländern, zu denen der kürzeste Weg nur über die See führt, suchen. Die Bewohner Dalmatiens haben darum zu allen Zeiten ihren Blick nach auswärts gerichtet und in der See ein wichtiges Element ihrer Entwicklung gefunden.

In der Römerzeit ward dieses Land den Interessen des Weltreiches dienstbar. Nach Roms Sturze blieb es in gleichen Beziehungen zu den Erben der römischen Macht, und als dann durch Jahrhunderte der Streit zwischen Ost und West hin- und herschwankte, strebte man aus den gleichen Gründen von beiden Seiten nach dem wichtigen Besitz dieses Küstengebietes. Daß die Herrschaft über die Adria nicht am wenigsten durch den Besitz Dalmatiens gewährleistet werde, war den Römern, wie allen ihren Nachfolgern, klar. Daraus ergab sich das wechselvolle Schicksal des Landes, insbesondere das energische Streben des aufsteigenden Venedigs nach dem Besitz Dalmatiens, welches nach langem Ringen und vielen Zwischenfällen von Erfolg begleitet war. Venedig schätzte Dalmatien ebensosehr wegen seiner Lage als auch weil es ihm die tüchtigsten maritimen Elemente für seine ausgedehnten Unternehmungen lieferte. Erinnerung doch heute noch die Riva degli Schiavoni in der alten Markusstadt an die zahllosen Dalmatiner, welche der Republik ihre Dienste gewidmet hatten.

Gerade der Umstand, daß Dalmatien fast durchwegs in engem Verhältniß zu auswärtigen Machthabern stand, hinderte die Ausbildung großer maritimer Centren im Lande und brachte es mit sich, daß die Söhne Dalmatiens zwar eifrige Seelente waren, aber eine eigentliche dalmatinische Seemacht nicht entstand. Eine Ausnahme hiervon trat nur in zwei Fällen ein, bei den Narentanern und bei der Republik Ragusa. Die seemännische Berwegenheit der Narentaner ist altbekannt und wird allwärts erwähnt. Segelfundig und gewandt durchkreuzten die Bewohner des Narentagebietes mit ihren kleinen schnellfahrenden Schiffen die Adria und lauerten auf Beute, welche sie dann in den schwer zugänglichen Gewässern ihres Heimatgebietes in Sicherheit brachten. Erst dem energischen Auftreten der Venetianer gelang es allmählig und nicht ohne Mühe, dem kühnen Treiben der Narentaner ein Ende zu machen.

Rühmlich hebt sich das kleine Ragusa hervor, welches, trotz des Gedränges um sich her, seine Unabhängigkeit bewahrte und ein fest gefügtes Gemeinwesen in seinen Mauern

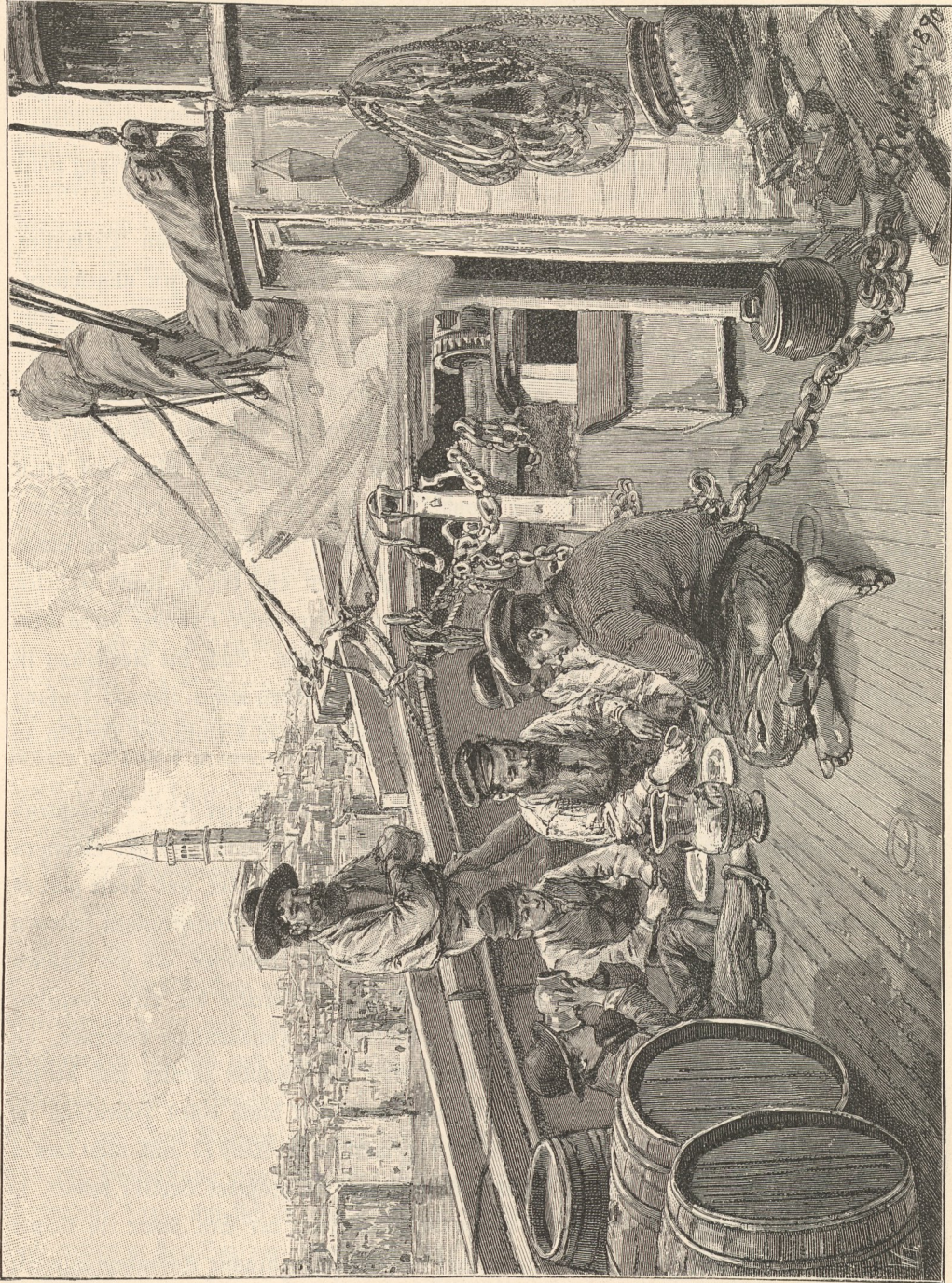
entwickelte. Seine Schiffe dehnten ihre Fahrten weithin aus und erfreuten sich guten Rufes. Das ganze übrige Dalmatien bis in die Bocche di Cattaro gehorchte schließlich den Venetianern und die Signoria verfolgte hier wie allwärts das Streben, jede selbstständige Entwicklung niederzuhalten und Alles ihrer eigenen Stadt nutzbringend und dienstbar zu machen. Die Verbindung mit Venedig förderte aber nicht wenig das Leben zur See, mit welcher jetzt geschäftliche Beziehung und persönlicher Erwerb enge zusammenhingen. Der See-Erwerb ward Erbtheil von Geschlecht zu Geschlecht. Man schlug sich mit in den großen Kämpfen Venedigs, namentlich gegen die verhassten Türken, und nahm regen Antheil an den ausgedehnten Handelsfahrten.

Der spätere Rückgang Venedigs wurde auch in Dalmatien fühlbar und eine neue überaus wichtige Ära begann für das Land erst, als nach dem Fall der Republik von San Marco Oesterreich deren Erbe antrat. Jetzt kam Dalmatien in eine ganz neue Lage. Oesterreichs Stellung zur See war bisher eine engbegrenzte gewesen. Es mangelte nicht an den Bedingungen des Aufschwungs in commercieller Beziehung, wohl aber an geschulten seemännischen Kräften für die Entwicklung des maritimen Verkehrs. Diese brachte der Anfall Dalmatiens, und da zugleich das engherzige, jede eigene Bewegung bindende Regime Venedigs entfiel, so konnten Dalmatiens Rheder und Seeleute jetzt aus der geänderten Situation reichlichen Nutzen ziehen. Sie konnten dies umsomehr, als nach der Herstellung des Weltfriedens — nach dem Sturze Napoleons — der Handel von Triest in rasche Blüte kam und die Adria ein belebtes Bild maritimer Thätigkeit darbot. Dalmatien trat aber auch schon seiner eigenen Bedürfnisse wegen in regen Verkehr zu Triest. Wer über Geldmittel verfügte oder in Gesellschaft mit Freunden solche aufbringen konnte, der erwarb ein gutes Schiff oder ließ ein solches auf einer heimischen Werft bauen; dann bestellte man einen bewährten Seemann zu dessen Capitän; man sah es gerne, wenn man einen solchen im Kreise der eigenen Familie oder Freundschaft finden konnte. Auch bei der Wahl der Bemannung begünstigte man heimische Leute. Das Gesetz schrieb vor, daß auf österreichischen Kauffahrern nur Nationale dienen dürfen, und hat erst in späterer Zeit zu einem Drittheil auch Fremde zugelassen, bis im Jahre 1879 mit Rücksicht auf die wesentlich geänderten Verhältnisse der Schifffahrt die Zusammensetzung der Schiffsequipagen nicht mehr an Bedingungen beschränkender Art geknüpft ward. Traf das Schiff gute Conjunctionen, so wurde rasch viel Geld damit verdient. Das durch See-Erwerb verdiente Capital wurde wieder in Schiffen angelegt. War es thunlich, so kaufte man ein zweites, ein drittes Schiff oder man erwarb Antheile an Schiffen, sogenannte Parte (caratti). Es war nichts Ungewöhnliches, daß ein Capitän, der meist auch gewisse Antheile an der Fracht erhielt oder die sogenannte Pacotiglia, das ist das Recht, mit einem Theil der Ladung den Handel auf eigene Rechnung treiben zu dürfen, als Mitrheder in das

Geschäft trat. Eine solche Betheiligung des Capitäns bot auch erhöhte Gewähr für dessen Eifer in der Verwendung und Ausrüstung des seiner Führung anvertrauten Schiffes. Aus den Capitänen wurden derart mit der Zeit Rheder und wurden sie älter, dann überließen sie Söhnen und Verwandten die Mühen des activen Dienstes, kehrten in die Heimat zurück und richteten sich ihr Heim ein. Erste Bedingung war, daß man den freien Ausblick auf die geliebte und gewohnte See genießen konnte. Auf der Halbinsel Sabioncello, in den Bocche di Cattaro namentlich häuften sich die Niederlassungen derartiger Männer; es gab Orte und es gibt heute noch solche, wo Rhederei und Schiffahrtsinteressen ausschließlich maßgebend waren.

Wie die Führer, so war auch das Schiffsvolk. Schon zur Zeit, als man noch keinen höheren Herrn kannte als die venetianischen Signori oder die eigenen Patrizier, widmeten sich die Bewohner der Küste Dalmatiens der Schiffahrt oder Fischerei, letztere die Vorschule der ersteren. Die Möglichkeit eines anderen Erwerbes war durch die Verhältnisse ausgeschlossen, es sei denn, daß ein herzhafter, abenteuerlustiger Geselle im fremden Kriegsdienste sein Glück suchte. So vererbte sich von Geschlecht zu Geschlecht seemännische Tüchtigkeit, der Sohn folgte den Wegen des Vaters. Diese Traditionen wirkten fort, als die Schiffahrt nun an freierer Bewegung gewann und an Fährlichkeiten verlor. Auch die Aussicht auf Verdienst wurde viel besser. An Matrosen war zwar kein Mangel, aber die Mühseligkeit innerhalb der nationalen Flagge, der Umstand, daß die kaiserliche Kriegsmarine Mannschaften heischte, brachten Beschäftigung. Auch gab es immer noch genug Leute, die auf fremden Schiffen Heuer nahmen und solche sehr leicht fanden, denn der Ruf ihrer Tüchtigkeit war eben so weit verbreitet als wohl begründet. Der Seemann unserer Küste ist fleißig, ausdauernd, willig bei der Arbeit und fügsam. Seine Ansprüche sind billig, seine Lebensführung ist mäßig. Er ist niemals störrig, findet sich leicht in jegliche Lage, verzagt nicht in mißlichen Verhältnissen, hat Liebe zu seinem Element und viel Geschick in allen Dingen seines Berufes. Jene Auswüchse, welche sich bei Seeleuten anderer Länder so oft entwickeln und zur Dual der Rheder und Schiffer werden, kommen bei unseren Leuten nicht vor. Sie sind nicht roh, haben vielmehr einen Zug der Gutmüthigkeit, und sind sie einmal von Vertrauen zu dem Führer erfüllt, dann folgen sie ihm ohne Schwanken.

Wie im Küstenland und in Istrien so haben sich auch in Dalmatien die Verhältnisse der Schiffahrt durch die Wandlungen des Materials mannigfach geändert. Die Glanzperiode der Segelschiffahrt ist vorbei, und wenn das Segel auch immer noch in gewissen Fällen sich behauptet, so wendet sich doch das Capital immer mehr von dieser Art der Rhederei, welche einstmals die Quelle reichen Gewinnes war, ab. Nur wird es nicht leicht, den Dampferbetrieb sofort an die Stelle der Segelschiffahrt zu setzen. Denn Dampfer für



Dalmatinische Matrosen.

große Routen erheischen ein weit größeres Anlagecapital, und dazu mangeln die Mittel. Man befindet sich in Dalmatien eben jetzt in einem Stadium des Überganges, der sich um so schwieriger gestaltet, als in letzter Zeit die Seefrachten auf dem großen Weltmarkt wegen des unter fremden Flaggen vorhandenen großen Transportmaterials keine günstigen waren. Doch hat die Erfahrung gelehrt, daß im Seegeeschäft die guten und die schlechten Zeiten ziemlich regelmäßig abwechseln, und daß darum die Hoffnung auf Besserung nicht aufgegeben werden darf.

Günstig hat sich in neuester Zeit das Communicationswesen von Dalmatien gestaltet. Einst war man ausschließlich auf den Verkehr von Segelschiffen angewiesen. Kurze Distanzen erforderten oft mehrere Tage und die Postsendungen gelangten sehr verspätet an den Ort ihrer Bestimmung. Ein wesentlicher Fortschritt ergab sich, als der Lloyd regelmäßige Dampferfahrten von Triest aus nach den wichtigsten Punkten der Dalmatiner Küste einrichtete. Hierdurch wurde Dalmatien erst aus seiner Abgeschlossenheit gerissen und den anderen Theilen der Monarchie näher gebracht. Man darf dreist behaupten, daß mit der Einrichtung der Lloydfahrten eine neue Ära in der culturellen Entwicklung Dalmatiens begann. In jüngster Zeit reihten sich den Fahrten des Lloyd noch solche verschiedener kleinerer Dampferunternehmungen an, welche theils Fahrten von Triest ab einrichteten, theils einzelne Punkte der Küsten unter einander verbanden, oft im Anschluß an die Lloydcurse oder in Ergänzung derselben. Auch die Regierung ist eifrigst bemüht, diese kleinen Dampferlinien zu fördern und ihnen wegen ihrer Bedeutung für das Communicationswesen des Landes Unterstützungen aus öffentlichen Mitteln zu gewähren.

Ebenso sind die Hilfsmittel der Schifffahrt — zumal in neuerer Zeit — bedeutend größer geworden. Vor Allem gilt dies auf dem Gebiete der Seebauten. Große Summen wurden seit der Mitte des Jahrhunderts auf Hafenanlagen verwendet, und heute gibt es keinen Ort von einiger Bedeutung, der sich nicht einiger derartiger Vorkehrungen erfreuen würde. Wir wollen gar nicht solche Orte wie Zara, Sebenico erwähnen, wo wir schönen Quais und Anlande-Molos, oder Spalato, das heute unstreitig der erste maritime Verkehrspunkt des Landes ist, wo wir einer vollkommenen Hafenanlage begegnen, an deren Ausgestaltung noch weiter gearbeitet wird. Aber auch Punkte zweiten und dritten Ranges zeigen von der Fürsorge der Regierung; ja es gibt kaum einen Hafenplatz im Lande, dem nicht irgend eine Förderung zu Theil geworden ist. Sind es auch nicht immer stattliche Molos und breite Quais, deren doch meist nur ein größerer Verkehr bedarf, so schuf man doch irgend eine Schutzwehr gegen die Einwirkung der See, baute ein kleines Bassin für die Küstenfahrer, einen sogenannten mandrachio, brachte Anbindepfahlwerke an oder legte eine Boje für die Vertäuerung der Schiffe, kurz man trug den localen

Bedürfnissen nach Thunlichkeit Rechnung. Diese Sorgfalt hat auch gute Früchte getragen, denn sie erleichterte den Verkehr des Landes in erheblichem Maße.

Aber nicht bloß auf die eigentlichen Hafenspunkte erstreckte sich die Sorgfalt der Regierung, es wurde auch den zur See führenden Wasserstraßen große Aufmerksamkeit zugewendet, und in dieser Beziehung ist die Regulirung der Narenta, welche den Seeverkehr mit der Herzegowina und mit Bosnien vermittelt, von besonderer Bedeutung. Dieser Fluß, welcher sich bisher in höchst regellosem Laufe durch sumpftiges Terrain hinzog und nur von kleinen Fahrzeugen unter vielfachen Beschwerden befahren werden konnte, wurde einer vollständigen Regelung unterzogen. Hierbei verfolgte man einen doppelten Zweck: einmal die Schiffbarmachung des Flusses für alle Küstenfahrzeuge und für Dampfer mittleren Tiefganges, dann aber auch die Urbarmachung des Flußthals durch allmälige Trockenlegung der Sümpfe. Diese Arbeit gelangte mit einem Aufwand von sechs Millionen Gulden in den Jahren 1881 bis 1889 zur Ausführung. Es wurden insbesondere große Durchstiche vorgenommen, die vielen Nebenarme abgesperrt, sowie den Flußlauf begleitende Dämme angelegt, Schleusen zur Regelung des Abflusses der Hochwässer errichtet, endlich genügende Landungsplätze bei Fort Opuz und Metkovic angelegt. In Metkovic mündet die Bahn aus dem Occupationsgebiete und findet daselbst der Güterumschlag statt.

Auch die Beleuchtung der Küste hat in Dalmatien einen großen Aufschwung genommen; sie ist wegen der oftmals schwierigen Wasserwege in den zahlreichen, durch die Inseln und Riffe gebildeten Kanälen von ganz besonderer Bedeutung. Das auf eisernem Felsenriff brennende Licht ist oftmals das einzige Wahrzeichen für die Führung des Schiffes in dunkler Nacht. Ängstlich späht der Seemann darnach aus, besonders wenn er unsicher über den Punkt ist, an dem er sich befindet, und erleichterten Herzens begrüßt er das erste Aufleuchten des ihm freundlichen Lichtes am Horizont.

Den Dienst auf den Leuchfeuern versehen durchwegs ehemalige Seeleute, welche diese Art der Versorgung mit Vorliebe anstreben. Ist der Dienst auch verantwortungsvoll, wegen der Nachtwachen anstrengend und wegen der häufig isolirten Lage mit mancherlei Entbehrungen in geselliger Beziehung verbunden, so haben die Wärter doch gute Wohnungen für sich und ihre Familie und einen für ihre bescheidenen Bedürfnisse ausreichenden Lohn. Oftmals können sie auch kleine Gärten anlegen, auf dem benachbarten Grunde ein Stück Vieh halten, und fast immer dient ihnen der Fischfang zur Zerstreuung und zur Beschaffung eines beliebten Nahrungsmittels. Freilich gehört die Natur eines Seemanns dazu, um sich in ein Leben zu finden, welches, ohne Schiffsdienst zu sein, doch mitten in der See verbracht wird. Meist liegen die Leuchttürme auf vorragenden Landspitzen, öfter aber auch auf einem Riff mitten in der See, so Glavat südlich der

Insel Lagosta oder Pelagoſa, ſüdweſtlich von Liſſa, mitten in der Adria. In Winterzeit vergehen dann Wochen, ehe es möglich wird, mit dem kleinen Segelboot zum nächſten Ort zu fahren, um Lebensbedürfniffe zu holen und mit der Welt wieder in Verkehr zu treten. Und hänglich iſt es wohl, wenn die vom Sturm aufgewühlte See hoch über die Felſen empor ſchlägt, auf denen das Leuchthaus ſteht, und daran gewaltig rüttelt und die ſchäumende Giſcht bisweilen ſogar die oberen Stockwerke benezt, ein großartig grauenhafter Anblick! Es iſt gewiß dem regen Pflichtgefühl unſerer Seeleute zu danken, wenn auch in ſolchen aufregungsvollen Nächten der Dienſt des Lichtes ruhig verſehen wird und der Wärtter im Thurmgemach unerſchrocken ausharrt, obwohl es manchmal den Anſchein hat, als ob unter ihm Alles berſte und zuſammenbreche. Von beſonderer Wichtigkeit ſind namentlich die Feuer von Tajer, Liſſa, Glavat, Pelagoſa, Pettini di Ragufa, Punta d'Oſtro an der Einfahrt in die Bocche di Cattaro und andere.

Wenn ſich ein Schiff bei Punta d'Oſtro der dalmatiſchen Küſte nähert, vermag es ſofort durch den dortigen Semaphor in Correſpondenz mit dem Lande zu treten. Der Semaphor geſtattet nämlich mittelſt Anwendung einer Anzahl von Signalflaggen, deren jede einzelne einen beſtimmten Buchſtaben bezeichnet, Mittheilung an ein vorüberfahrendes Schiff zu machen und umgekehrt durch gleiche auf dem Schiff gegebene Signale Mittheilungen zu empfangen. Zur Formulirung dieſer Mittheilungen bedient man ſich des internationalen Seesignalcodey, welcher durch Combination mehrerer Buchſtabenzeichen beſtimmte Redensarten und Phraſen in kürzeſter Form an die Hand gibt. Die Buchſtabencombinationen bleiben gleich, in welcher Sprache auch der ſie erläuternde Text im Codey gegeben ſein mag. Der Semaphor iſt mit einer Telegraphenſtation in Verbindung, welche die erhaltene Mittheilung weiter leitet. Erhält aber der Semaphor ein Telegramm zur Abgabe an ein Schiff, ſo muß er das bezüglichliche Schiff von ſeiner Abſicht, mit demſelben in Verkehr zu treten, dadurch aviſiren, daß er ein beſonderes, gleichfalls aus gewiſſen Flaggencombinationen gebildetes Signal hißt. In Fällen, wo man ſich der Signalflaggen aus irgend einem Grunde nicht bedienen kann, werden optiſche Signale angewendet. Dieſe beſtehen aus verſchiedenen Poſitionen der an einer ſenkrechten Stange angebrachten Flügelarme.

Die Rhederei Dalmatiens beſitzt hauptſächlich Küſtenfahrer, inſondere Schiffe der kleinen Fahrt. Dieſe Schiffe ſind im adriatiſchen Verkehr zum Austausch der Güter zwiſchen den einzelnen Punkten der Küſte beſtimmt. Auch machen dieſelben Reiſen nach Albanien und den nächſten griechiſchen und joniſchen Häfen. Bei den Fahrzeugen der kleinen Küſtenfahrt iſt der am meiſten gebräuchliche Typus das Trabakel und der Pielego einerſeits, anderſeits die Brazzera. Erſtere haben zwei Maſten mit je einem Segel an fliegender Raa und einen Klüver, letztere ſind nur einmaſtig. Die Formen des Baues ſind

bei allen von altersher fast unverändert. Es sind gute, seetüchtige Fahrzeuge, auf deren Bedienung unsere heimischen Leute sich ganz vortrefflich verstehen. Die großen Küstenfahrer, deren Actionsgebiet das ganze Mittelmeer und dessen Nebengewässer, dann auch das Rothe Meer in sich begreift, nehmen in jüngster Zeit an Zahl immer mehr ab. Sie sind dormalen in Dalmatien nur mehr durch wenige Briggs, Goeletten und Schooner vertreten. Der weiten Fahrt, der Trägerin des großen Verkehrs, gehört in Dalmatien ein Drittheil der gesammten österreichischen Handelsflotte dieser Kategorie an. Die betreffenden Rheder haben ihren Wohnsitz häufig in irgend einem Orte der Bocche di Cattaro, wo



Der Hafen von Gravosa.

man schon wegen der Sterilität der Gegend fast gänzlich auf den Erwerb durch die Schifffahrt angewiesen ist. Diese Schiffe der weiten Fahrt verkehren ohne bestimmte Routen je nach den Conjunctionen, welche sich eben darbieten, in allen Meeren.

Die Schiffe der eigenen Rhederei genügen weitaus nicht, um den heimischen Seeleuten Erwerb zu bieten, und so wendet sich ein beträchtlicher Theil derselben dem Dienst auf den übrigen Fahrzeugen der nationalen Flagge, namentlich auf den Lloyd dampfern zu, oder sucht unter fremder Flagge Verdienst. Diese vielfache Verwendung der Dalmatiner Seelente bringt das scheinbar so abgeschlossene Land in allerlei Wechselbeziehungen mit den entferntesten Ländern, und es ist nicht selten, daß man jenseits des Oceans auf Söhne dieses Landes stößt, welche nach manchen Quersfahrten dort festen Fuß faßten.