

Podgorje. Die Bahn durchfährt mehrere Einschnitte und wendet in einer scharfen Kurve am Tschitschendorf *Xaxid* (rechts) vorbei und erreicht, fortgesetzt fallend, die Station **Rakitović**, am Rande des Tschitschenbodens.

Der Tschitschenboden. Jene ungeheure Felswand, längs welcher die Istrianerbahn von *Lupoglava* bis in die Nähe der Station *Rakitović* läuft, trennt die Halbinsel vom dünnen, menschenöden Tschitschenboden. In seinen weißgrauen Runsen wuchert nur Gestrüpp und über seine Zinnen fegt die eisige Bora. Von dieser Felswand ziehen die Querbecken Nordistriens zum westlichen Gestade hinunter. Der ganze Tschitschenboden entbehrt der Vegetation und die Dolinen-Kultur (Felder und Gärten in trichterartigen, windgeschützten Bodeneinsenkungen) ist das einzige Anzeichen, daß dieses öde Land überhaupt bewohnt ist. — Die Bewohner dieses Gebietes — die *Tschitschen* — sind ein ganz merkwürdiges Völkchen. So unbedeutend es seiner Kopffzahl nach ist, sind die Ethnologen gleichwohl mit ihnen nicht fertig geworden. Einige erklären sie für einen Skythen-Ableger, andere für Abkömmlinge von den Römern. Letztere Annahme wird damit begründet, daß die Tschitschen noch vor zwei Jahrhunderten sich eines römischen oder walachischen Idioms bedienten. Daß auf einem verhältnismäßig so beschränkten Raume eine Stammes-Individualität durch Jahrhunderte, ja durch ein Jahrtausend und darüber sich unbeeinflußt und unvermischt erhalten hatte, ist schwer zu begreifen. Sicher hat in erster Linie die Natur des Heimsitzes seine Bewohner zu dem armen, halb-wilden Geschlecht gemacht, welches wir heute vor uns haben. Neben der Ziegenwirtschaft und Dolinen-Kultur treiben die Tschitschen hauptsächlich Handel mit Holzkohlen. In die sie aus dem Gestrüpp, den spärlichen Beständen und den Wurzeln gewinnen. In Fiume und Triest sieht man sie häufig in Gesellschaft ihrer stark-knochigen, häßlichen Weiber, die, schwer bepackt wie die kleinen Pferde, große Lasten bergauf und bergab schleppen.

Im weiteren Verfolge windet sich die Bahn durch mehrere Felseinschnitte und gelangt zur Station

Pinguente (zirka 15.000 Einwohner). Die Stadt liegt $1\frac{1}{4}$ Stunden vom Bahnhofe (bei Počekaj) entfernt (Postfahrt). Auch sie ist auf der Spitze eines Hügels erbaut, hat alte Wallmauern und manch sehenswertes, mit Wappenschildern geziertes Gebäude aus früherer Zeit. Pinguente scheint zuerst von den istrischen Markgrafen befestigt worden zu sein. Im XVI. Jahrhundert setzte Venedig einen Kapitän ein, befestigte die Stadt und erbaute ein Artillerie-Arsenal. Hervorragende Gebäude: das alte *Rathaus*, in welchem der venezianische Kapitän residierte, und die Kirche *Sa. Maria Maggiore* im byzantinischen Stil. Auf dem Platze eine merkwürdige, 1 M. hohe Säule, die einem Flagenbaum zum Piedestal dient.

Die nächste Strecke ist eine der interessantesten der ganzen Linie. Es ist die *Raspadalica*, ein Rutschterrain der gefährlichsten Art, an welchem hier die Bahn, 400 M. hoch, dahinzieht. Auch weiterhin machte die Anlage der Linie, knapp unter dem Steilsturze des Tschitschenbodens, um so größere Schwierigkeiten, als es an dem notwendigen Raume zur Entwicklung der Linie gebrach. Ungeheure Anschüttungen, Aufmauerungen und Entwässerungsarbeiten mußten gemacht werden, um dem Bau Stabilität zu verleihen.