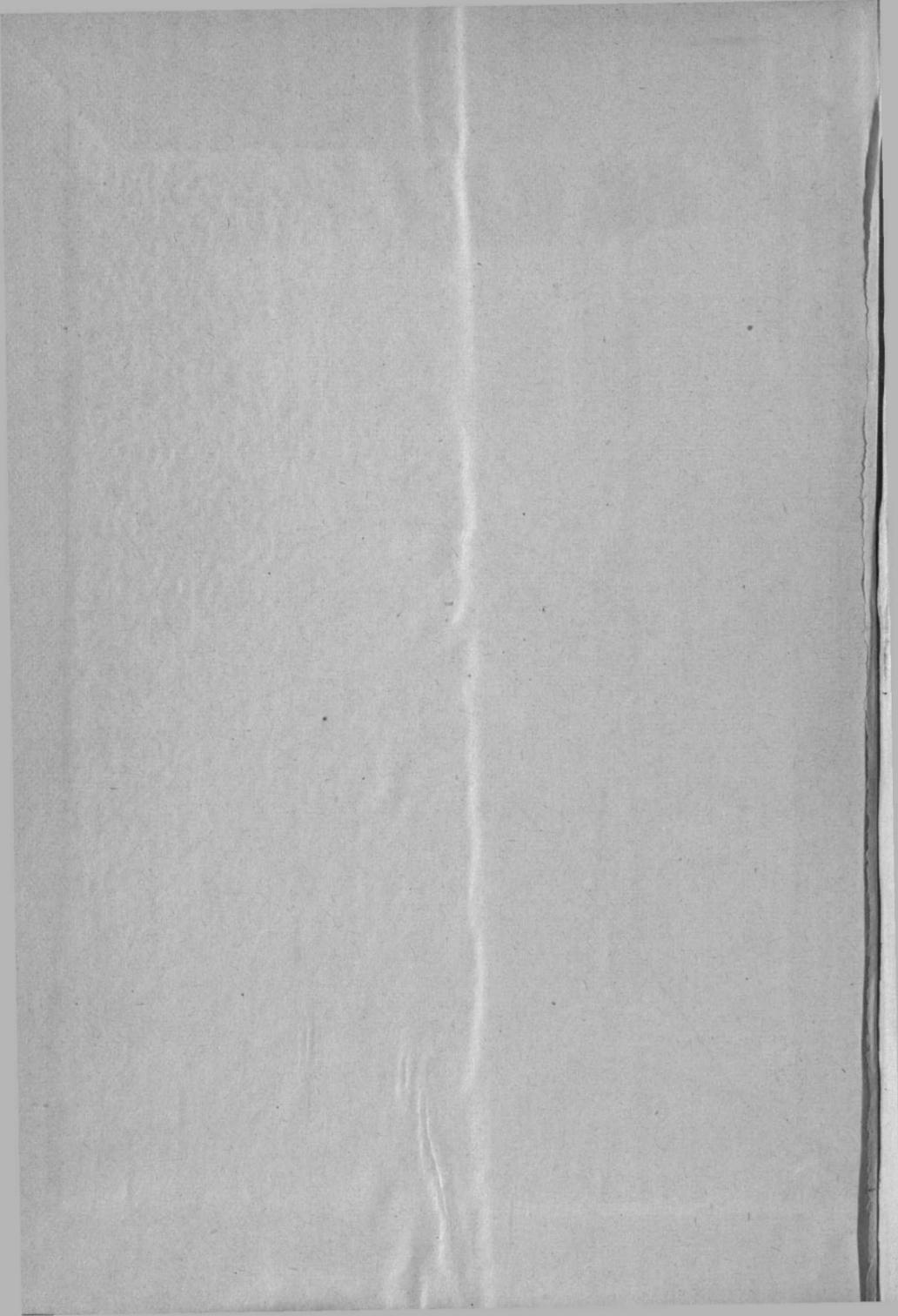


ORACI

ECA







2. f. 3

DER  
**OESTERREICHISCHE LLOYD**  
UND SEIN VERKEHRSGEBIET

Officielles Reisehandbuch

herausgegeben von der

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd

Chefredacteur: **Hugo Bürger**

I. Theil:

**Istrien, Dalmatien, Herzegowina und Bosnien**

Mit 91 Illustrationen, 3 Fahrplänen und einer geographischen Karte



Wien — Brunn — Leipzig

Druck und Verlag von Rudolf M. Rohrer.

**WILHELM BRAUMÜLLER & SOHN**

K. U. K. HOF- UND UNIVERSITÄTS-BUCHHÄNDLER

WIEN, I., GRABEN 21.

Zara Nov 7 1/2 19  
Coke 1 26

---

*Alle Rechte vorbehalten.*

---

## Vorwort.

Das vorliegende von der *Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd* herausgegebene officiële Reisehandbuch soll zunächst allen jenen, welche an Bord von Lloydsschiffen, sei es in Geschäften, aus Wissensdrang oder zum Vergnügen, in die weite Welt hinausfahren, ein verlässlicher Führer sein. Durch die Schilderung fremder Culturegebiete soll aber auch die Reiselust, der Unternehmungsgeist belebt und die in den weitesten Kreisen unseres Vaterlandes leider noch schlummernde Erkenntnis von der Bedeutung des Fremdenverkehrs erweckt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir die populäre Form der Darstellung gewählt und trotz der eleganten Ausstattung einen möglichst billigen Preis festgesetzt. Fern von gelehrter Bücherweisheit vermag unsere Publication nicht den Anspruch auf eine tiefe, erschöpfende, wissenschaftliche Behandlung des überreichen Stoffes zu erheben, dagegen waren wir bestrebt, durch Wort und Bild in leichtfasslicher, übersichtlicher Art die Aufmerksamkeit und das Verständnis auf die interessantesten Hauptmomente zu concentriren und das Festhalten der Reiseeindrücke in der Erinnerung zu erleichtern.

Zum Zwecke leichter Handhabung haben wir ausser der Gesamtausgabe, welche das gesammte Verkehrsgebiet des Oesterr. Lloyd umfasst, auch eine weitere Ausgabe veranstaltet, bei welcher der gesammte Inhalt auf mehrere kleinere Bändchen nach den Haupttrouten der Seereise vertheilt wurde. Sowohl Originalkarten als auch Fahrpläne sind jedem Bande in einem losen Anhang beigelegt. Beide Ausgaben erscheinen in deutscher, englischer, französischer und italienischer Sprache in einer Gesamtauflage von 100.000 Exemplaren. — Die Schilderung des Lloydverkehrsgebietes östlich des Suezcanals wird einer zweiten, für das nächste Jahr in Aussicht genommenen Abtheilung vorbehalten.

Leider war es uns trotz der überaus wirksamen und gütigen Förderung unseres Unternehmens seitens des hohen *k. u. k. Ministeriums des Aeussern* und des *k. k. Handelsministeriums*,

für welches wir an dieser Stelle unseren tief ergebenden Dank aussprechen, in Folge mangelnder werktätiger Unterstützung der zunächst beteiligten Kreise nicht möglich, die ursprünglich beabsichtigte Erörterung der handelspolitischen Beziehungen, der Verhältnisse des Importes und Exportes im vollen Umfange durchzuführen. Wir behalten uns diese Aufgabe für eine separate Publication vor.

So übergeben wir den unser kleines Werk der Oeffentlichkeit. Möge es als Anregung und Vorbereitung zur Reise, als praktisches Nachschlagebuch während der Fahrt, als freundliche Erinnerung nach erfolgter Heimkehr in den weitesten Kreisen Eingang und Billigung finden und dazu beitragen, dass die Beziehungen zwischen unserem Vaterlande und den vom Ocean bespülten Ländern sich zu beiderseitiger Wohlfahrt immer lebhafter und inniger gestalten.

Wien, im Februar 1901.

## Die Redaction

des officiellen Reisehandbuches des Oesterr. Lloyd.

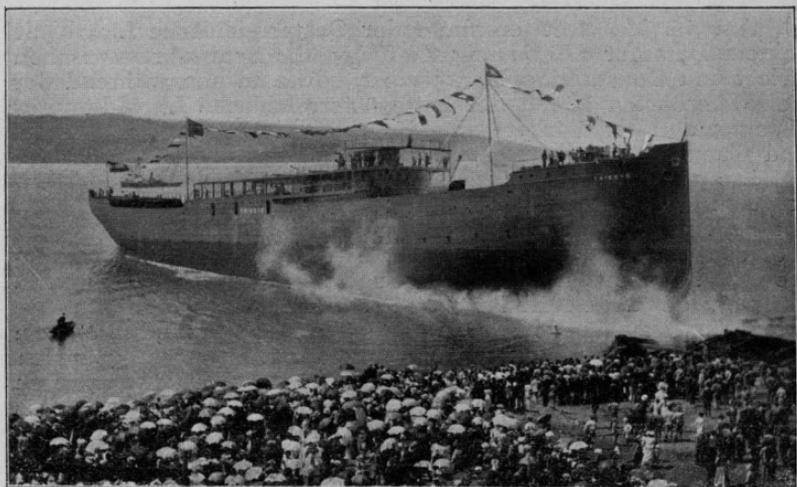
## Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
Vorwort . . . . .	5
Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd (Gründung und Entwicklung) . . . . .	9
Flotte . . . . .	22
Bestimmungen über Passagierbeförderung . . . . .	24
Praktische Informationen . . . . .	26
Triest und nächste Umgebung . . . . .	27
Die Adria . . . . .	47
Istrien und der Quarnero . . . . .	56
Dalmatien . . . . .	73
Nach Mostar und Sarajevo . . . . .	127
Register . . . . .	137
Inseratenanhang . . . . .	139

## Illustrationen.

	Seite		Seite
Stapellauf „Trieste“ . . . . .	9	Fort S. Nicolò . . . . .	80
„Bohemia“ im Bau . . . . .	12	Sebenico . . . . .	81
Vignette . . . . .	13	Unterster Kerkafall . . . . .	82
Arsenal-Ansicht vom Meere . . . . .	15	Traù . . . . .	84
„Erzherzog Franz Ferdinand“-Lloyd- dampfer . . . . .	17	Der Dom in Traù . . . . .	85
Speisesalon „Bohemia“ . . . . .	19	Spalato, Hafensicht . . . . .	86
Vignette . . . . .	21	Spalato . . . . .	87
Ausblick vom Lloydpalais . . . . .	27	Porta Aurea in Spalato . . . . .	88
Triest . . . . .	30	Diocletianpalast in Spalato . . . . .	89
Lloydpalais und Rathhaus in Triest . . . . .	33	Hrvoja-Thurm in Spalato . . . . .	90
Molo S. Carlo in Triest . . . . .	34	Das moderne Spalato . . . . .	90
Lloyd-Arsenal . . . . .	37	Landschaft mit Fort Clissa . . . . .	91
Hafen von Triest . . . . .	41	Der Sphinx in Spalato . . . . .	91
Miramar . . . . .	43	Die Ruinen von Salona . . . . .	92
Leuchthurm von Triest . . . . .	46	Castell Vitturi . . . . .	93
Vignette . . . . .	47	Bewohner von Ragusa . . . . .	95
Vignette „Miramar“ . . . . .	48	Loggia Lesina . . . . .	97
Monfalcone . . . . .	50	Der Löwe von Lissa . . . . .	98
Vignette . . . . .	51	Curzola . . . . .	99
Platz vor der Marcuskirche in Venedig . . . . .	52	Ragusa . . . . .	102
Canal Grande in Venedig . . . . .	53	Ragusa vom Stadtpark aus . . . . .	103
Seufzerbrücke . . . . .	55	Ragusa mit Insel Lacroma . . . . .	104
Vignette . . . . .	56	Der Kreuzgang im Franciscanerkloster zu Ragusa . . . . .	105
Pirano . . . . .	57	Dogana in Ragusa . . . . .	106
Parenzo . . . . .	59	Rectorenpalast in Ragusa . . . . .	107
Rovigno . . . . .	60	Der Kreuzgang im Dominicanerkloster zu Ragusa . . . . .	108
Die Riva in Pola . . . . .	61	Vegetationsbild von Lacroma . . . . .	109
Tegetthoff-Monument in Pola . . . . .	62	Giacomo . . . . .	109
Kriegshafen in Pola . . . . .	62	Das Kloster auf Lacroma . . . . .	110
Arena in Pola . . . . .	63	Hôtel Imperial . . . . .	111
Vignette . . . . .	60	Ragusa-Aussicht vom Hôtel Imperiale . . . . .	112
Vignette . . . . .	67	Rückblick auf Ragusa . . . . .	113
Fiume Riva Szapáry . . . . .	68	Vignette . . . . .	114
Abbazia . . . . .	69	Castelnuovo . . . . .	115
Vignette . . . . .	70	Schloss Savina in der Bocche . . . . .	116
Abbazia, nördlicher Strandweg . . . . .	71	Perasto in der Bocche . . . . .	116
Vignette . . . . .	72	Cattaro . . . . .	117
Vignette . . . . .	73	Gasse in Cattaro . . . . .	118
Vignette . . . . .	74	Domkirche in Cattaro . . . . .	119
Volkstypen . . . . .	74	Vignette . . . . .	122
Volkstypen . . . . .	75	Korfu . . . . .	124
Volkstypen . . . . .	76	Achilleon . . . . .	126
Zara . . . . .	78	Mostar . . . . .	128
Porta Marina in Zara . . . . .	78	Die alte Narentabücke in Mostar . . . . .	129
Dom in Zara . . . . .	79	Sarajevo-Panorama . . . . .	133
Römische Säule in Zara . . . . .	79		

Die Mehrzahl der dalmatinischen Illustrationen wurde nach Amateur-Aufnahmen des Herrn Präsidenten *Victor Freiherr von Kalchberg* verfertigt, welche derselbe in äusserst liebenswürdiger Art zur Verfügung stellte.



Stapellauf „Trieste“.

## Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.

(Gründung und Entwicklung.)

Nach dem Vorbilde der grossen englischen und französischen Versicherungsgesellschaften, welche es sich auch zur Aufgabe machten, der Handelswelt verlässliche Nachrichten und Auskünfte über den Handel zur See, sowie über die Bewegungen der hiezu in Verwendung stehenden Schiffe zukommen zu lassen, bildete sich im Jahre 1832 zu Triest eine Gesellschaft, welche die gleichen Bestrebungen verfolgte und unter dem Titel: «*Oesterreichischer Lloyd in Triest*» ihre erfolgreiche Thätigkeit begann.

Die diese Gesellschaft leitenden Männer, die damalige Lage mit richtigem Blicke beurtheilend, erkannten sofort, dass der bereits sich überaus günstig geltend machende Einfluss ihres Unternehmens auf Handel und Schiffahrt, sowie auf die vaterländische Industrie sich erst dadurch voll entfalten könne, wenn dem heimischen Handel durch Gründung einer nationalen Schiffahrtsgesellschaft die Mittel geboten werden, sich entwickeln zu können. Einer an Seine k. k. Apostolische Majestät gerichteten Bitte, die Gründung einer Dampfschiffahrts-Gesellschaft gestatten zu wollen, wurde am 20. April 1836 allergnädigst willfahrt und hierauf zu der bisher bestandenen ersten Section des Lloyd für Handels- und Seeberichte eine zweite hinzugefügt, welche sich die Verbindung der österreichischen Seehäfen mit jenen der Levante durch regelmässig verkehrende Dampfschiffe zur Aufgabe machte.

Am 16. Mai 1837 eröffnete der Oesterreichische Lloyd mit seinem Dampfer »*Erzherzog Ludwig*« die Schiffahrt zwischen Triest und Constantinopel, woselbst, sowie in den während der Reise berührten Häfen der erste österreichische Lloydampfer allseitig als der Vorbote künftiger Entwicklung von Handel und Gewerbe freudigst begrüsst wurde.

Die Gesellschaft hatte bei ihrer Gründung beschlossen, sogleich 6 Dampfer bauen zu lassen, um baldmöglichst die in Aussicht genommenen Linien befahren zu können. Ende des Jahres 1837 sehen wir sie bereits im Besitze von 7 Dampfern mit zusammen 630 nominellen Pferdekräften und 1777 Brutto-Tonnengehalt.

Den damaligen Bedürfnissen entsprechend, trachtete die Gesellschaft, auch in dem darauffolgenden Decennium, in welchem bereits eine bedeutende Erweiterung der Linien platzgegriffen hatte, möglichst viele Dampfer von geringerer Tragfähigkeit zu besitzen, und stieg auch thatsächlich die Zahl der Schiffe bis Ende des Jahres 1846 auf 20, mit welchen bereits 504.091 Reisende und 490.233 Metercentner Waren befördert und 1,629.606 Seemeilen durchlaufen wurden.

Die während der ersten 10 Jahre erzielten Erfolge, welche nur durch rastlose Thätigkeit und nach Ueberwindung grosser Schwierigkeiten erreicht werden konnten, liessen die Gesellschaft den Entschluss fassen, den Flottenstand neuerdings zu vergrössern, und sehen wir am Ende des Jahres 1856 den Oesterreichischen Lloyd bereits über 61 Dampfer verfügen, welche zusammen 10.460 nominelle Pferdekräfte bei 28.400 Tonnen Tragfähigkeit besaßen und in diesen 10 Jahren 2,470.956 Passagiere, 5,215.972 Metercentner Waren befördert und 6,154.206 Seemeilen durchlaufen hatten.

Diese Zahlen beweisen den grossen Aufschwung, welchen dieses Unternehmen in Folge seiner rationellen Geschäftsführung und dank der kräftigen Unterstützung seitens der hohen Regierung genommen hatte, und machen es verständlich, dass der Oesterreichisch-ungarische Lloyd fast den gesammten levantinischen Handel an sich zog und den Osten des Mittelmeeres commercieell beherrschen konnte.

Im dritten Jahrzehnte seines Bestehens war der Lloyd vor allem bestrebt, seine Linien noch weiter auszubilden und sowohl weitere nationale Häfen als auch solche des Auslandes, sowohl im Osten als auch im Westen des Mittelmeeres, in sein Netz einzubeziehen.

In diesem Decennium wurde auch der grossartige Bau des eigenen Arsenal's beendet, wodurch die Gesellschaft in die Lage kam, nun selbst ihre Schiffe zu erbauen und somit neuerlich zur Hebung der heimischen Industrie beizutragen.

Die im Laufe der Jahre gemachten Neuerungen wurden seither immer berücksichtigt, so dass das Lloyd-Arsenal heute imstande ist, Schiffe von 10.000 Tonnen Tragfähigkeit zu erbauen, welche in keiner Weise den Erzeugnissen anderer Werften nachstehen und mit Recht berufen sind, Oesterreichs Industrie allorts zur Geltung zu bringen.

Im Laufe dieses dritten Decenniums des Bestehens der Gesellschaft machte sich bereits das Bedürfnis nach Schiffen grösserer Tragfähigkeit geltend, welchem auch Rechnung getragen wurde, indem viele der kleineren und veralteten Dampfer ausgeschieden und hiefür grössere moderne Neubauten durchgeführt wurden.

Am Ende des Jahres 1866 war deshalb der Schiffspark nur um 3 Schiffe gegenüber 1856 vermehrt, so dass derselbe 64 Dampfer betrug, dafür aber eine bedeutende Vergrösserung des Tonnengehaltes — 45.513 Tonnen gegen 28.400 Tonnen vom Jahre 1856 und der nominellen Pferdekräfte — 13.840 gegen 10.460 im Jahre 1856 eingetreten. Diese 64 Dampfer transportierten während dieses Zeitraumes 3,268.431 Passagiere und 11,582.846 Metercentner Waren, wobei 9,412.109 Seemeilen durchlaufen\* wurden. Demnach wurde der Ersatz des minderwertigen Schiffsmateriales durch grössere, schneller laufende Fahrzeuge eifrigst fortgesetzt und sowohl Schiffe im eigenen Arsenal erbaut, als auch solche im Auslande angekauft. Diese Neuanschaffungen waren umso mehr geboten, als der Bau des Suez-Canals trotz aller gegentheiligen Behauptungen rasch seiner Vollendung entgegenging und der Lloyd bereit sein wollte, sogleich im Vereine mit allen anderen Schifffahrts-Unternehmungen den nun so bedeutend verkürzten Weg nach Indien zu benutzen.

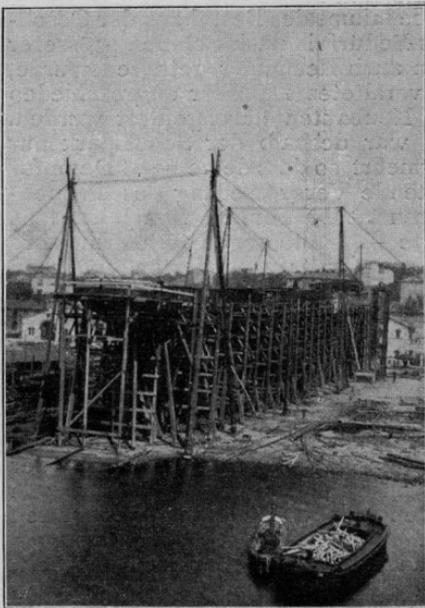
Die Eröffnung des Suez-Canals bot dem Lloyd Gelegenheit, sich auf diesem internationalen Flotten-Congresse in vortheilhaftestem Lichte zu zeigen, und waren es auch seine 3 Dampfer, »Pluto«, »Vulcan« und »America«, welche damals unter den ersten den neu eröffneten Verbindungsweg durchliefen.

Die Verwaltung, immer bedacht, dem nationalen Handel neue Wege und Absatzgebiete zu beschaffen, beschloss auch sogleich, eine Linie von Triest nach Bombay zu eröffnen, welche, im Jänner 1870 inaugurirt, wenn auch voraussichtlich durch den damaligen Mangel an Ausfuhrartikeln mit materiellen Verlusten für den Lloyd verbunden, der österreichischen Industrie dennoch bedeutende Vortheile durch billigere Zufuhr der Rohproducte erbringen musste.

Weiters wurde auch im selben Jahre Ueberschiffungsdienst in Port Said eingerichtet und hiedurch die Möglichkeit geschaffen, jede Woche aus Indien eingelangte Waren nach Triest weiterzubefördern.

Wie nicht anders möglich, hatte die Lloyd-Gesellschaft mit bedeutender Concurrenz zu kämpfen und musste daher umso mehr bestrebt sein, ihr schwimmendes Materiale nach jeder Richtung hin zu verbessern und durch Abschluss von Verträgen und Uebereinkommen mit anderen Gesellschaften die entsprechenden Maassnahmen zu treffen, um ihre so schwer erkämpfte Position im Handelsverkehre behaupten zu können.

Diesen Bestrebungen trat der bevorstehende Ablauf des mit der k. k. Regierung abgeschlossenen Postvertrages hinderlich entgegen, nachdem ein weiterer Ausbau der Flotte, sowie die Errichtung neuer transatlantischer Linien nur bei entsprechender Unterstützung seitens des Staates durchführbar waren. Die Verwaltung trat



„Bohemia“ im Bau.

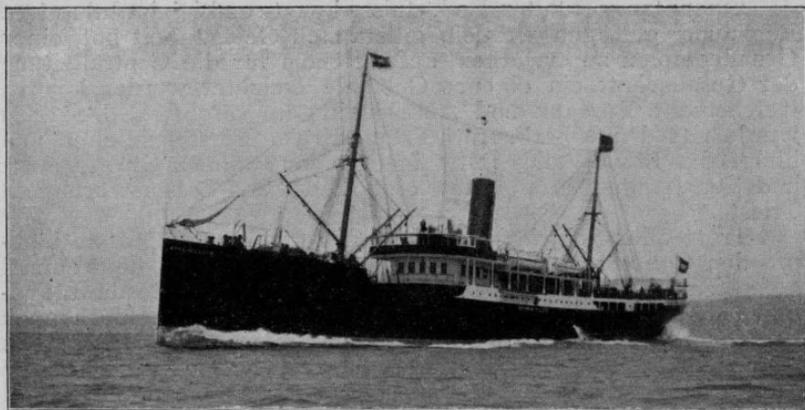
geleitet werden, welche jedoch zu keinem Resultate führten, nachdem der oberwähnte Vertrag provisorisch bis Ende 1877 verlängert wurde und daher auch der bestehende Postvertrag in Kraft blieb.

Der Ausbau der Flotte nahm nun wieder einen rascheren Fortgang und erreichte dieselbe im Jahre 1874 den bisher höchsten Stand von 70 Schiffen, von welchen jedoch bis zum Schlusse des vierten Decenniums fünf Dampfer ausgeschieden wurden.

Die Zahl der Loyddampfer betrug demnach Ende 1876 65, welche zusammen 70.016 Tonnen Displacement besaßen und über 15.260 nominelle Pferdestärken verfügten. Die mit dieser Flotte während dieser Zeitepoche von 10 Jahren transportierten Waren betragen 31,613.798 Metercentner, während 2,887.654 Passagiere die Loyddampfer zu ihren Reisen benützten. Ebenso wie diese Zahlen, weist auch der Gesamtmeilendurchlauf eine bedeutende Steigerung gegenüber dem dritten Decennium auf, indem derselbe von 9,412.109 auf 11,384.823 Seemeilen gestiegen war. — Der Beginn des fünften Jahrzehntes des Bestehens der Gesellschaft stand unter dem Zeichen der Erneuerung des Vertrages mit der k. k. Regierung wegen des Seedienstes, eine Angelegenheit von weitgehendster Bedeutung, nachdem im Schosse der Verwaltung eine weitere Ausgestaltung des überseeischen Dienstes geplant wurde, nach welcher auch China in den Fahrplan der

daher an die hohe Regierung rechtzeitig mit ihren Vorschlägen und Anträgen bezüglich der Erneuerung des Post- und Schifffahrtsvertrages heran und konnte nach wenigen Monaten auf Basis des am 18. November 1871 abgeschlossenen neuen Vertrages auf dem schon betonten Wege, getreu ihrem Wahlspruche »Vorwärts«, weiterschreiten. Eine Folge dieses neuen Uebereinkommens war auch die Umänderung des Namens der Firma in »Oesterreichisch-Ungarischer Lloyd«.

Die Kündigung des Zoll- und Handelsbündnisses seitens Ungarns an Oesterreich machte jedoch dem Postvertrag des Lloyd am Schlusse des Jahres 1876 ein Ende, und mussten demnach Verhandlungen behufs Erneuerung desselben ein-



Lloydschiffe aufgenommen werden sollte. Nach Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten gelang es jedoch endlich, im Jahre 1878 auch mit Ungarn eine Einigung zu erzielen und trat der neue Postvertrag nach erfolgter Allerhöchster Sanctionierung mit 1. Juli 1878 in Wirksamkeit.

Das neue Uebereinkommen zerfiel in zwei Abschnitte, wovon der erste den Mittelmeerdienst, der zweite jenen mit Ostindien umfasste. Der erstere wurde mit beiden Regierungen, der letztere nur mit jener Oesterreichs abgeschlossen, nachdem Ungarn es abgelehnt hatte, einen Staatsbeitrag für den indischen Dienst zu leisten. Die Dauer beider Verträge wurde mit 10 Jahren festgesetzt und in denselben auch verschiedene Punkte aufgenommen, welche sich auf die Beschaffung von Kohle im Inlande, die Aufnahme von fremden Unterthanen in den inneren Dienst und auf den Ankauf von Schiffen im Auslande bezogen, in welchem letzteren beiden Fällen die Genehmigung der Regierung eingeholt werden muss. Nachdem dieser neue Postvertrag eine Erweiterung des Betriebes bedingte, musste auf die Beschaffung einiger neuer Schiffe Bedacht genommen werden und wurden daher gleich zwei Schiffe auf Stapel gelegt und der Bau eines dritten grösseren Dampfers zum Beschlusse erhoben.

Im November 1878 eröffnete der Dampfer »*Memfi*« seine Fahrten zwischen Ceylon und Calcutta, in welchen Häfen dem Lloyd seitens der Handelswelt der schmeichelhafteste Empfang zuteil wurde.

Die politischen Ereignisse des Jahres 1878 stehen noch in allgemeiner Erinnerung, und hatte der Lloyd in diesem Jahre wieder Gelegenheit seine wertvollen Dienste dem Staate zur Verfügung stellen zu können, und sei hier nur erwähnt, dass mittelst Lloydschiffen 72.000 Mann Truppen, 8000 Pferde und 90.000 Tonnen Kriegsmateriale von Triest nach Dalmatien befördert wurden, ohne den regulären Dienst in irgendeiner Weise beeinträchtigen zu müssen.

Einem langgefühlt bedürfnisse konnte endlich im Jahre 1879 Rechnung getragen werden, indem sich Gelegenheit bot, einen Grundcomplex zu erwerben, auf welchem für die Centralleitung der Gesellschaft ein eigenes Gebäude errichtet werden konnte, welches alle Bureaux und Amtlocalitäten vereinigt. Der Bau wurde von dem Oberbaurath Freiherrn von Ferstel geleitet, und bildet das Lloyd-Palais mit seinem monumentalen Stiegenhause und Versammlungssaale heute eine Zierde und Sehenswürdigkeit Triests.

Trotz aller Schwierigkeiten und der mit allen Mitteln kämpfenden Concurrenz liess sich die Verwaltung von dem einmal gefassten Beschlusse nicht abbringen und verlängerte die Lloydlinien über Singapore bis nach Hongkong, obwohl hiezu noch keine contractliche Verpflichtung vorhanden war. Die bereits begonnene Reform der Maschinen älterer Construction wurde im Laufe des Jahres 1880 beendet und auch weitere Neubauten in Angriff genommen, welche nicht wenig dazu beitrugen, das Ansehen der Gesellschaft zu heben und dem Auslande die Leistungen des österr. Schiffbaues im günstigsten Lichte zu zeigen.

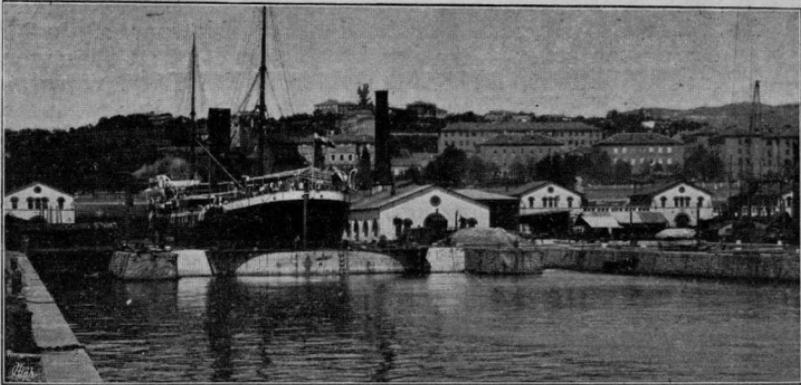
Im Laufe der nächsten Jahre wurde bei dem Versuch, eine südamerikanische Linie zu activieren, die Erfahrung gemacht, dass eine solche Linie ohne staatliche Unterstützung verlustbringend für die Gesellschaft sei, weshalb vorläufig nur eine provisorische Linie nach Brasilien für die Dauer der Kaffeesaison activiert wurde.

Am Schlusse des fünften Jahrzehntes konnte die Gesellschaft mit grosser Befriedigung auf ihre Thätigkeit während dieses Zeitraumes zurückblicken. Nicht nur, dass der Schiffspark fast vollständig erneuert worden war und die Lloydflotte über Schiffe modernster Construction, mit neuesten Maschinen und elegantesten inneren Einrichtungen versehen, verfügte, sondern auch in jeder andern Richtung hatte sich das Unternehmen günstig entwickelt und ausgebreitet. Hatte sich doch die Lloydflagge im fernsten Osten trotz aller Gegenwehr nicht nur behauptet, sondern war als gleichberechtigt anerkannt, als ein Factor betrachtet worden, mit dem gerechnet werden müsse. Aus den bescheidenen Anfängen hatte sich ein mächtiges, achtunggebietendes Unternehmen entwickelt, welches Oesterreichs Flagge jederzeit mit Ehren im In- und Auslande entfaltete. Am Schlusse des Jahres 1885 bestand die Lloydflotte aus 84 Schiffen von zusammen 119.787 Tonnen Tragfähigkeit und 22.110 nominellen Pferdestärken, und wurden in diesem Zeitraume von zehn Jahren bei einem Durchlauf von 13,926.346 Seemeilen 3,209.661 Passagiere und 45,424.004 Metercentner an Waren transportiert, Summen, welche für sich allein genügend das Vorhergesagte illustrieren. Mehr als 3500 Personen nebst 2000 Arsenalarbeitern sind zu Wasser und Lande thätig gewesen, um diese Resultate zu erzielen, welche zur Genüge beweisen, dass die Gesellschaft ihrem Wahlspruche während der ersten 50 Jahre ihres Bestandes stets treu und eingedenk geblieben ist.

Nirgends bewahrheitet sich das Sprichwort: »Wer rastet, rostet«, mehr als auf dem Gebiete der Seeschifffahrt, wo jeder Stillstand Rückschritt bedeutet und mit uneinbringlichen Verlusten verbunden ist.

Den guten achtziger Jahren folgten aber auch schlimme, in welchen die, den österreichischen Finanzzuständen entsprechend im Vergleiche mit der Unterstützung fremder Schifffahrts-Gesellschaften zu niedrig bemessene Subvention nicht ausreichte, der von allen Seiten herandrängenden Concurrenz die Spitze zu bieten. Es war daher die Gesellschaft nicht in der Lage, ihren Actionären eine Verzinsung zu bieten.

Einige verfehlte, obwohl schöne und beliebte, aber im Betriebe unökonomische Schiffsbauten, im Vereine mit der Ueberschreitung der Baukosten für das Lloyd-Palais und sonstige



Arsenal-Ansicht vom Meere.

widrige Umstände brachten die Gesellschaft im Beginne der neunziger Jahre, nachdem der Reservefond aufgezehrt worden war, in eine missliche Lage, aus welcher sie von der k. k. Regierung durch einen Vorschuss von  $1\frac{1}{2}$  Million Gulden und die Erhöhung der Subvention befreit wurde.

Einen bedeutsamen Markstein in der Geschichte des Lloyd bildet deshalb der 1. Jänner des Jahres 1892, an welchem Tage, der neue Subventionsvertrag mit der österreichischen Regierung in Kraft trat. Seit diesem Tage führt die Gesellschaft wieder ihren ursprünglichen Namen »Oesterreichischer Lloyd«, und wurden nebst dieser Aenderung auch sonstige einschneidende Neuerungen im inneren Dienste und in der Organisation vorgenommen, so dass dieser Zeitpunkt als ein wichtiger Wendepunkt im Leben der Gesellschaft bezeichnet werden kann.

So steigerte sich das beförderte Frachtenquantum seither

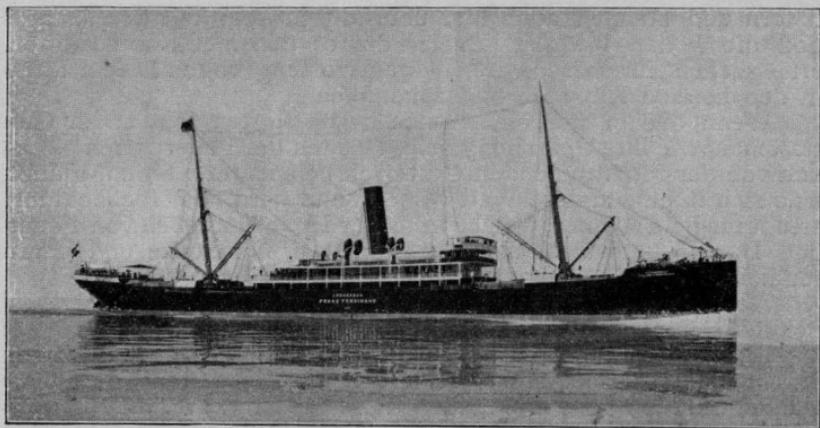
um 65·80%, und erreichte der Meilendurchlauf im Jahre 1899 die Ziffer von 2,015.091 Seemeilen.

Besonders ergebnisreich war jedoch der seither verflossene Zeitabschnitt für den Ausbau der Flotte geworden, nachdem nicht weniger als 22 neue Schiffe erbaut wurden, welche, zu meist für den überseeischen Dienst bestimmt, bedeutende Grössen erhalten haben. Das gesellschaftliche Arsenal, um diesen bedeutenden Anforderungen gerecht werden zu können, erhielt zahlreiche Vergrösserungen und Neuanlagen. Dasselbe hat während der Dauer seines Bestandes nebst vielen für Private gelieferten Dampfern der Lloydflotte 62 Schiffe erbaut.

Das Lloydarsenal ist demnach eine hochinteressante Sehenswürdigkeit geworden, dessen Besichtigung niemand verabsäumen sollte, welcher Triest besucht. Sowohl dem Laien als auch dem Fachmanne wird eine solche Fülle des Sehenswerten geboten, dass wohl niemand die grossartigen Anlagen unbefriedigt verlassen wird.

Nachdem das Arsenal sowohl den Schiffskörper als auch dessen Maschinen erzeugt, sowie die ganzen inneren sonstigen Einrichtungen besorgt, ist der Besucher in die Lage versetzt, die Entstehung eines solchen Kunstwerkes, wie es der moderne Dampfer darstellt, vom ersten Moment an zu verfolgen und sich auch sonst mit allen neuesten Einrichtungen im Schiffbauwesen bekannt zu machen.

Die in den letzten Jahren erbauten Dampfer zeichnen sich nicht nur durch ihre technische Vollendung aus, sondern sind auch, was ihre luxuriöse und geschmackvolle Einrichtung anbelangt, mustergiltig. Unwillkürlich drängt sich dem Besucher eines dieser neuen, prachtvoll ausgestatteten Schiffe der Vergleich mit jenem, die Lloydfahrten inaugurirt habenden ersten Dampfer »*Erzherzog Ludwig*« auf. Es mögen hier nur einzelne Daten angeführt werden, um den grossartigen Fortschritt auf diesem Gebiete dem Leser vor Augen zu führen. »*Erzherzog Ludwig*« besass eine Länge von 136 engl. Fuss bei einer Breite von 22 und einem Tiefgang von 13 Fuss. Sein Displacement betrug 345·96 Reingewichts-Tonnen und seine Radmaschine verlieh ihm eine Maximalgeschwindigkeit von 9 Seemeilen die Stunde. Und selbst dieses kleine Fahrzeug konnte damals noch nicht im Inlande erbaut, sondern musste in England bestellt werden! Betrachten wir hingegen das derzeit neueste Schiff der Lloydflotte, welches wieder einen Namen aus dem Allerhöchsten Kaiserhause führt: »*Erzherzog Franz Ferdinand*«, so sehen wir einen mächtigen Ozeandampfer vor uns, der schon bei einem Laien durch seine schönen Formen und Linien Bewunderung hervorruft und in ihm die Ueberzeugung erweckt, einen der elegantesten Passagierdampfer vor sich zu haben. Und dennoch dient dieses schöne Schiff nur in zweiter Linie dem Passagierverkehr, da es für den Warentransport nach und von Ostasien in erster Linie bestimmt ist und nur Räumlichkeiten für 56 Kajütenpassagiere enthält.



„Erzherzog Franz Ferdinand“.

Seine Grösse und Mächtigkeit wird dem Beschauer aber erst vollkommen klar, wenn er das Schiff selbst betritt. Bei einer Länge von 130 *m* (426 engl. Fuss) und einer Breite von 15.54 *m* (51 engl. Fuss) besitzt »*Erzherzog Franz Ferdinand*« eine Raamtiefe von 10.61 *m* (34<sup>0</sup> 10' 1/2" engl.) und ist imstande, eine Maximalladung von 8700 Gewichtstonnen in sich aufzunehmen. Nicht nur auf heimischem Boden, sondern auch ganz aus heimischem Materiale erbaut, besitzt dieses Schiff eine direct wirkende, Dreifach-Expansions-Maschine von 3600 indicierten Pferdekräften, welche ihm eine stündliche Geschwindigkeit von 14 Seemeilen zu ertheilen vermag.

Ein Blick in diese Maschinenräume, wo alles blitzt und funkelt und ein schier unentwirrbares Netz von Röhren und Leitungen das Auge gefangen nimmt, gibt dem Beschauer erst ein Bild von den grossartigen Errungenschaften der modernen Technik. Und erst wenn er auf seine Fragen die bereitwilligst ertheilten Antworten erhält, dass jenes Rohr den Dampf zu den Steuermaschinen, dieses zu denen für die elektrische Beleuchtung führt, ein drittes dazu dient die Kaltluftmaschine für die Kühlkammern zu betreiben, ein viertes, um bei kalter Witterung Wärme zu spenden und noch von so vielen weiteren maschinellen Anlagen erfährt, welche alle dazu dienen, die Sicherheit und Annehmlichkeit des Reisenden an Bord zu erhöhen, so erfüllt ihn gewiss Bewunderung vor diesem Werke von Menschenhand, bei dem, wie sonst wohl nirgends, die verschiedensten Errungenschaften der modernen Technik auf so verhältnismässig kleinem Raume vereint sind.

Schreiten wir weiter und werfen einen Blick in jenen Raum, wo die Kraft zu allen diesen Leistungen erzeugt wird, in den Kesselraum, so finden wir hier zwei mächtige Doppelender-Kessel, welche den Maschinendampf von 180 *lbs.* Druck pro Quadratzoll

liefern und staunen auch hier über die Mächtigkeit der Anlage und die hohen luftigen Räume, die es den hier Beschäftigten ermöglichen, ihrem schweren, verantwortungsvollen Dienst auch in den heissen Klimaten nachzukommen.

Wenn die im Maschinenraume beschäftigten schwarzen Gestalten, sowie ihre Umgebung beim Oeffnen der Feuerthüren plötzlich von der rothstrahlenden Glut grell beleuchtet werden, glaubt man sich in eine andere Welt versetzt und wird mit Hochachtung erfüllt für jene Männer, welche in dieser Hölle, umgeben von Feuer und Dampf und tausendfachen Gefahren, bei Sturm und brausendem Wogendrang unerschütterlich ihre Pflicht erfüllen.

Aber nur einen verhältnismässig kleinen Theil des mächtigen Schiffes nehmen die Räume für den Treibapparat ein.

Das weite Innere ist für die Laderäume vorbehalten. Zwei durchgehende Decks, sowie senkrecht auf diese stehende Querwände, Schoten genannt, theilen diese mächtigen Räume in verschiedene Unterabtheilungen, welche dem doppelten Zwecke dienen: einerseits Ladungen verschiedener Qualität voneinander getrennt unterbringen zu können, anderseits bei einem allfälligen Wassereinbruche dem Schiffe seine Schwimmfähigkeit zu erhalten, indem diese durchgehenden wasserdichten Querschoten — 6 an der Zahl — nicht gestatten, dass sich das eindringende Seewasser in das ganze Schiff ergiesse. Nachdem »*Erzherzog Franz Ferdinand*« auch einen nach dem Zellen-system construierten Doppelboden besitzt und über mächtige Pumpenanlagen verfügt, ist für dessen Sicherheit auch in Fällen grösserer Havarien in weitgehendster Weise vorgesorgt.

Reges Leben herrscht auf Deck. Das Rasseln der Dampfwinden und ihrer Ketten, die Zurufe der Matrosen und Arbeiter, das dumpfe Getöse aus der Tiefe der Laderäume herauf, vermischt mit dem scharfen Zischen des ausströmenden Dampfes, erfüllt die Luft und verwirrt den von der hohen Brücke in dieses tolle, ihm regellos erscheinende Treiben blickenden Besucher. Doch bald gewöhnt sich das Ohr an diesen Lärm, das scheinbar ziellose Getriebe erscheint als das, was es thatsächlich ist, eine festgeregelte, genau bestimmte und vorhergesehene Thätigkeit, und mit grösstem Interesse verfolgt nun der Besucher die einzelnen Arbeiten und lauscht den von seinem Begleiter erteilten Aufklärungen.

Beiden vier grossen Ladeluken erblickt er je zwei starke Dampfwinden, welche im Stande sind, Gewichte bis zu drei Tonnen zu heben. Hiezu dienen auch je vier an den Masten befindliche Ladebäume, welche mit eigenen Dampfmechanismen ausgestattet sind, um die Arbeit des Ladens und Löschens so leicht und rasch als möglich zu gestalten.

Hier erscheinen in endloser Reihenfolge die mächtigen Baumwollballen, von denen 6500 Tonnen an Bord genommen werden können, dort werden gigantische Fässer wie spielend in die Höhe gezogen, Säcke verschiedensten Inhaltes in Netzen aus starkem Tauwerk oder Ketten zu einem handlichen Ganzen

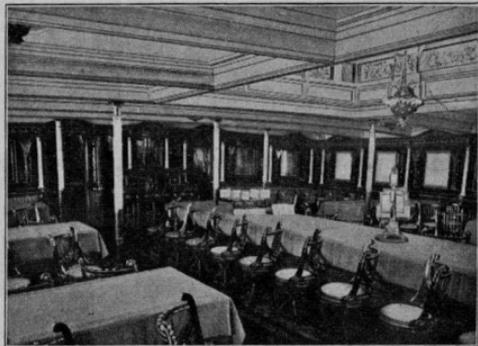
vereint, schwere Maschinenbestandtheile, Kisten aller Grössen und Formen, die verschiedenartigsten Kaufmannsgüter enthaltend, alles verschwindet in den schier unergründlichen Leib des Schiffes.

Und alles dies, was da vor den Augen des staunenden Besuchers sich abspielt, wiederholt sich in nur umgekehrter Reihenfolge beim Ausladen des Schiffes. Die die verschiedenen Ladeluken überwachenden Officiere haben die Verpflichtung, alle zur Einschiffung gelangenden Colli zu notieren, und wird es einem aufmerksamen Beobachter wohl dann verwunderlich erscheinen, dass bei dieser ungeheueren Menge von Waren, welche ein so grosser Dampfer transportiert, Beschädigungen und irrhümliche Ausschiffungen einzelner Frachtstücke nicht öfter vorkommen, als es hier und ebenso bei anderen Schiffahrtsunternehmungen der Fall ist.

Bevor wir die Brücke verlassen, werfen wir noch einen Blick auf jene dortselbst befindlichen Apparate und Vorrichtungen, welche dem Commandanten und wachhabenden Officieren die Schiffsführung ermöglichen. Wir sehen hier den Maschinentelegraphen, Sprachrohre zur Herstellung der Communication mit den unteren Räumen, den Compass, das Steuerrad, sowie das Kartenhaus, in dem nebst den Seekarten auch alle anderen für die Navigation erforderlichen Instrumente und Behelfe zum sofortigen Gebrauche bereit liegen.

Ermüdet von dem ungewohnten Treppensteigen, aber hochbefriedigt und angeregt von dem bisher Gesehenen, folgen wir gerne der Einladung unseres Führers, nun auch jene Räume zu betreten, welche ausschliesslich für den Gebrauch der Passagiere bestimmt sind. Dieselben befinden sich auf dem Ober- und Promenadendeck und sind dank einer besonderen Constructionsart des Oberdeckes, so situirt, dass die Passagiere mit dem Bordpersonale auch während dessen nothwendigen Arbeiten nicht in Berührung kommen, eine Annehmlichkeit, die Reisende wohl zu schätzen wissen werden und welche auf einem Schiffe, das nicht in erster Linie dem Passagierdienste gewidmet ist, besonders hervorgehoben zu werden verdient.

Wir treten durch eine der beiden Thüren des am Promenadendeck erbauten Deckhauses in den geräumigen Speisesaal, welcher Luft und Licht durch 14 grosse Fenster erhält, die bei jedem Wetter dank der hohen Lage der Deckhütte, geöffnet bleiben können, daher dieso sehr gefürchtete und verrufene »Schiffs-



Speisesalon „Bohemia“.

luft« in diesem hellen, reizenden Raume wohl niemals anzutreffen sein wird.

Reiches Schnitzwerk aus Kirschholz bildet die Umrahmung der Fenster und hebt sich vortheilhaft von der hellen Eschenholztäfelung ab. Decke und Fussboden, erstere aus mit Rahmenwerk verziertem Fichtenholz, letztere aus Eichenholzparquetten, vervollständigen den einfach vornehmen Eindruck dieses Speisesaales. An den drei der Länge nach aufgestellten Tischen können 61 Personen Platz nehmen und wird hier sicherlich auch der allgemein bekannten vorzüglichen Lloydküche alle Ehre erwiesen werden.

Ein von einer hohen Krystallwand überragtes stilgerechtes Buffet, sowie 61 Drehstühle vervollständigen die Einrichtung dieses Raumes, der durch eine Unzahl elektrischer Lichter taghell erleuchtet werden kann.

Anschliessend an den Speisesaal befindet sich das vornehm ebenfalls im englischen Stil, jedoch in Mahagoni ausgeführte Rauchzimmer, welches durch die Anwesenheit eines Pianinos und eines Harmoniums auch als Musikzimmer Verwendung findet und den beliebtesten Aufenthaltsort der Passagiere in den späteren Abendstunden oder bei ungünstiger Witterung bildet. Ober- und Seitenlicht, sowie reichliche elektrische Beleuchtung verleihen diesem Raume im Vereine mit seinem decorativen Schmucke der Wände einen freundlichen und anheimelnden Eindruck, dem sich kein Besucher entziehen kann.

Nebst dem Rauchzimmer befindet sich auch noch eine Bar, sowie eine Vorrathskammer im Deckhause, aus welchem man über eine bequeme Treppe in den auf dem Oberdeck befindlichen Raum gelangt, der die Passagiercabine enthält, welche, mit ausgesuchtem Geschmack eingerichtet, dem Reisenden jeden nur wünschenswerten Comfort bieten.

Reisende, welche Gelegenheit hatten, einen der modernen Ocean-Riesen zu besichtigen, welche dermalen Europa mit Amerika verbinden, haben wohl auf diesen Schiffen weit luxuriösere Einrichtungen, abgesehen von den bedeutend grösseren Räumen, vorgefunden und kennen gelernt, kaum aber grössere Behaglichkeit, verbunden mit peinlichster Reinlichkeit und Nettigkeit, angetroffen, als dies der Fall ist auf den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, dessen bisher grösstes der geneigte Leser jetzt die Freundlichkeit hatte in Augenschein zu nehmen.

Aber auch über Schiffe, welche den weitgehendsten Anforderungen an Passagier-Bequemlichkeiten entsprechen, verfügt der Oesterreichische Lloyd, und sollte es niemand verabsäumen, dem sich die Gelegenheit dazu bietet, die Eildampfer zu besichtigen, welche allwöchentlich die Linie Triest—Alexandrien und retour befahren. Schiffe wie »Habsburg«, »Bohemia«, »Semiramis«, »Cleopatra« brauchen in keiner Weise den Vergleich mit anderen Dampfern zu scheuen und sind sprechende Zeugen für das Können des österreichischen Schiffbaues. Die allgemein bekannte seemännische Tüchtigkeit der Lloydcapitäne und deren liebenswürdiges urbanes Benehmen im Verkehre mit dem Publicum

wirken wesentlich mit, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd häufig den Vorzug vor jenen anderer Gesellschaften zu verschaffen.

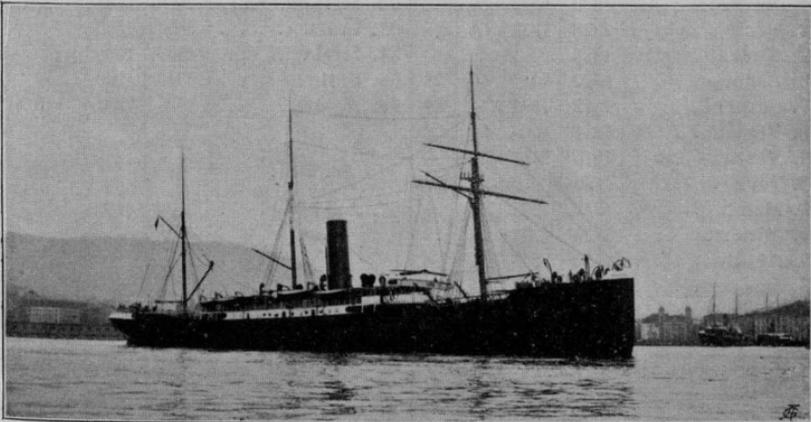
Nicht unerwähnt darf es in diesem kurzen Abriss der Lloyd-Geschichte bleiben, dass seit dem Bestande der Gesellschaft noch kein Passagier bei den, bei einem so grossen Unternehmen, das jährlich Millionen von Meilen durch seine Schiffe zurücklegen lässt, unvermeidlichen Schiffsunfällen zugrunde gieng. Ein Umstand, welcher deutlicher als alle Worte für die vorzügliche Führung und Leitung der Dampfer spricht.

Dass auch der Lloyd in der allerletzten Zeit seinem Wahlspruche treu geblieben, erhellt aus dem Umstande, dass er seine Linien neuerdings zu vermehren im Begriffe steht, und zwar durch eine directe Verbindung Triests mit den Küsten Ostafrikas, ein Unternehmen, welches lediglich den Interessen der heimischen Industrie dient und vielleicht erst in ferner Zeit auch einen anderen Lohn bringen wird, als das Bewusstsein, mehr als die Pflicht gethan zu haben.

Auch der Bau neuer und noch grösserer Schiffe wurde in Angriff genommen und wurde vor kurzem der Kiel zu einem Schiff von 10.000 Tonnen Tragfähigkeit und 12.500 Raumtonnen gelegt, welches den Namen unseres theuren Vaterlandes führen und als »Austria« ein Zeugnis des Fortschrittes heimischer Industrie in ferne Welten tragen wird.

So hat nun der freundliche Leser den Entwicklungsgang der Gesellschaft des »Oesterreichischen Lloyd« in kurzen Umrissen kennen gelernt und wird, wenn er unter der blauen Lloydflagge die heimischen Küsten oder die Gestade der Levante besucht, oder seine Reise bis nach dem fernsten Osten ausdehnt, hiebei sicherlich die Ueberzeugung gewinnen, dass das Lloydbanner mit vollem Rechte seinen Sinnspruch führt:

»Vorwärts!«



## FLOTTE

der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.

Name des Dampfschiffes	Brutto- Tonnen- Gehalt	Indicirte Pferdekraefte	Anzahl der Betten		Name des Dampfschiffes	Brutto- Tonnen- Gehalt	Indicirte Pferdekraefte	Anzahl der Betten	
			I.	II.				I.	II.
			Classe					Classe	
1. Imperatrix . . .	4194	4400	89	24	41. Galatea . . . . .	1339	892	30	26
2. Imperator . . .	4119	4000	89	24	42. Leda . . . . .	1329	751	32	20
3. Cleopatra . . .	4070	5000	82	40	43. Thetis . . . . .	1133	685	66	26
4. Semiramis . . .	4017	5000	82	40	44. Graf Wurmbraend	952	2500	78	30
5. Habsburg . . .	4014	5000	82	40	45. Metcovich . . .	879	700	44	22
6. Bohemia . . . .	4000	5300	124	40	46. Almissa . . . . .	859	800	44	22
7. Poseidon . . . .	3878	3147	77	40	47. Ferd. Massim.	846	812	48	26
8. Amphitrite . . .	3820	3147	80	40	48. Arc. Carlotta	841	812	48	26
9. Elektra . . . . .	3185	1990	66	20	49. Danubio . . . . .	817	800	32	20
10. Maria Teresa .	3042	1990	66	20	50. Sultan . . . . .	752	700	30	22
11. Orion . . . . .	2841	1732	40	21	51. Psyche . . . . .	379	376	16	14
12. Styria-Lloyd .	2771	1850	28	12	52. Bosnia . . . . .	370	650	20	12
13. Carinthia . . .	2771	1850	44	17					
14. Carniolia . . .	2771	1850	44	17					
15. Urano . . . . .	2618	1684	46	20					
16. Vorwaerts . . .	2476	2300	66	26	53. Erzherzog Franz Ferdinand	6043	3859	58	
17. Thalia . . . . .	2371	2554	70	26	54. China . . . . .	5400	3000	40	
18. Euterpe . . . . .	2296	2633	70	24	55. Silesia . . . . .	5159	2500	20	
19. Hungaria . . . .	2011	1521	60	28	56. Trieste . . . . .	5095	3200	50	
20. Achille . . . . .	1964	1517	50	30	57. Marq. Baoquehem	4409	2800	40	
21. Helios . . . . .	1956	1499	50	20	58. Vindobona . . .	4351	2800	40	
22. Ettore . . . . .	1935	1517	50	30	59. Gisela . . . . .	4253	2800	20	
23. Daphne . . . . .	1902	1291	40	18	60. Maria Valerie	4235	2800	20	
24. Castore . . . . .	1839	1132	34	18	61. Moravia . . . . .	3504	1760	12	
25. Aurora . . . . .	1829	1560	50	28	62. Melpomene . . .	2968	1854	17	
26. Ceres . . . . .	1828	1337	51	28	63. India . . . . .	2650	1600	2	
27. Medea . . . . .	1826	1291	39	20	64. Istria . . . . .	2507	1300	2	
28. Espero . . . . .	1822	1417	50	28	65. Polluce . . . . .	2046	1500	14	
29. Saturno . . . . .	1812	1337	51	28	66. Aglaja . . . . .	1898	1291	8	
30. Venus . . . . .	1811	1560	50	28					
31. Vesta . . . . .	1810	1417	49	28					
32. Tebe . . . . .	1769	910	24	20	Im Bau:				
33. Memfi . . . . .	1759	966	26	16	67. Austria . . . . .	6500	3400	50	
34. Minerva . . . . .	1735	1337	55	23					
35. Apollo . . . . .	1710	1243	51	28					
36. Jupiter . . . . .	1708	1337	24	36					
37. Calipso . . . . .	1702	800	40	18					
38. Juno . . . . .	1685	1243	58	26	68. Tirol . . . . .	2771	1850	44	17
39. Flora . . . . .	1372	812	28	24	69. . . . . . . . . . .	2771	1850	44	17
40. Selene . . . . .	1347	751	32	20	70. . . . . . . . . . .	2771	1850	44	17

## Auskünfte über den Passagierverkehr ertheilen:

## in Triest:

die commercielle Direction (Passagier-Abtheilung) und die Abfahrts-Bureaux, sowie die Agenten der Gesellschaft

## in Dalmatien:

Cattaro . . . . .	C. Viscovich	Metković . . . . .	M. Sarić
Pola . . . . .	G. Bortolotti	Milnà . . . . .	M. Garofolich
Sebenico . . . . .	L. Gallicy	Orebich . . . . .	M. Sgiuppa
Spalato . . . . .	G. Fradellich	Perasto . . . . .	C. Matcovich
Zara . . . . .	C. Pino	Perzagno . . . . .	F. Giurovich
Fiume . . . . .	Spigolotto	Porto Carober . . . . .	M. Bavčević
Almissa . . . . .	A. Pavissich	Postire . . . . .	G. Antichievich
Arbe . . . . .	A. Ferrari Latus	Pucischie . . . . .	P. Kovačić
Budua . . . . .	N. Indianovich	Rabaz . . . . .	G. Gobbo
Castelnuovo . . . . .	T. Mandich	Ragusavecchia . . . . .	R. Bartoli
Cherso . . . . .	A. Tribusson	Risano . . . . .	A. Giurković
Cittavecchia . . . . .	G. Buich	Rogosnizza . . . . .	A. Graovaz
Comisa . . . . .	A. Giaconi	S. Giorgio . . . . .	I. V. Franičević
Curzola . . . . .	A. Scrivanich	S. Martino . . . . .	Gebr. Didolić
Fort' Opus . . . . .	G. Sarić	S. Pietro . . . . .	D. Rendić
Gelsa . . . . .	Gebr. Dobrovich	Selve . . . . .	C. Bonicioli
Gradaz . . . . .	P. Andrijasević	Spizza . . . . .	A. Sbutega
Gravosa . . . . .	F. Goll	Teodo . . . . .	P. Lucovich
Lesina . . . . .	L. Machiedo	Trappano . . . . .	Gebr. Jerich
Lissa . . . . .	N. Poduje	Trau . . . . .	Gebr. Madirazza
Lussin . . . . .	I. S. Cosulich	Trstenik . . . . .	M. Senegović
Macarsca . . . . .	G. Vuković	Vallegrande . . . . .	B. Simatović
Malinsca . . . . .	E. Toncich	Veglia . . . . .	B. Manzoni
Melada . . . . .	S. Stamać	Zaravecchia . . . . .	A. Jeličić
Meleda . . . . .	G. Martignoni	Zlarin . . . . .	M. Adum

## weiters im In- und Auslande:

Wien . . . . .	Th. von Jarsch	Rom . . . . .	Gondrand Frères
(I., Freisingerstrasse 4)		Mailand . . . . .	Francesco Parisi
Budapest . . . . .	G. Schöpkes	Berlin . . . . .	Carl Stangen's Reise-
(Akademiestrasse 16)			Bureau
Prag . . . . .	B. Horsky	Ancona . . . . .	R. Jona
(II. Wenzelsplatz 66)		Antivari . . . . .	A. Seppich
Constantinopel . . . . .	G. Ballovlch	Corfu . . . . .	L. Schulze
Alexandrien . . . . .	H. von Pitner	Florenz . . . . .	G. & G. Ferrari
Beyruth . . . . .	G. V. Henke	Genua . . . . .	Thos. Cook & Son
Piraeus . . . . .	A. Terenzio	Karlsbad . . . . .	Schenker & Co.
Smyrna . . . . .	A. Camporini	Mentone . . . . .	Thos. Cook & Son
Venedig . . . . .	R. Cozzi	Neapel . . . . .	H. Gaze & Son
Brindisi . . . . .	O. Nervegna	Nizza . . . . .	Internationale Schlaf-
Bari . . . . .	Marstaller Hausmann		wagen - Gesellschaft
	& Co.		

## Bestimmungen rücksichtlich der Passagier-Beförderung.

(Auszug aus dem Betriebs-Reglement der Gesellschaft.)

Der Verkauf der Fahrkarten (Fahrbillets) erfolgt in den Agentien, unter Umständen auch an Bord der Schiffe gegen Entrichtung eines Preiszuschlages bis zur Höhe von 1 Krone. Beim Betreten des Schiffes hat der Passagier die Karte dem controlierenden Officier vorzuweisen oder zu erklären, dass er das Billet an Bord lösen wird.

Die Fahrpreise auf den inländischen Linien sind in Kronen österreichischer Währung (Staats- oder Banknoten), jene auf den ausländischen Linien in Gulden Gold — nach dem in jeder Agentie aufliegenden Münzentele zu entrichten.

In inländischen Häfen kann das Fahrgeld nach einem ausländischen Hafen auch in Noten zum jeweiligen Tagescourse entrichtet werden.

Die Verköstigung auf den Linien im Adriatischen Meere ist für Cabinen-Passagiere facultativ; wenn dieselben die Kost wünschen, so haben sie dies beizeiten an Bord zu erklären und die tarifmässige Gebühr zu entrichten.

Im Falle verspäteten Eintreffens eines Dampfers in einem Zwischenhafen und dadurch versäumten Anschlusses, hat der Passagier die daraus entspringenden Unkosten des Aufenthaltes am Lande zu tragen.

Für die Zeit, während welcher ein Dampfboot der Quarantäne unterworfen sein sollte, haben die Passagiere für ihre Verköstigung und Unterkunft an Bord separat zu zahlen, soferne das Verweilen an Bord von den Sanitätsbehörden gestattet wird.

Die Passagiere haben sich in den Hauptstationen spätestens eine Viertelstunde vor der Abfahrt an Bord einzufinden. Dem Passagier, welcher die Abfahrtszeit aus eigenem Verschulden versäumt, steht weder ein Anspruch auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf sonstige Entschädigung zu. — Dem Passagier dagegen, der durch Krankheit oder einen sonstigen an seiner Person sich ereignenden Zufall an der Abfahrt verhindert ist, wird die Hälfte des bezahlten Fahrgeldes zurückerstattet.

Endlich, wenn sich die Abfahrt des Schiffes aus Umständen höherer Gewalt (*vis major*) um wenigstens 24 Stunden über die bestimmte Abfahrtszeit verzögert, wird der ganze bezahlte Fahrpreis zurückerstattet.

Im Falle der fahrplanmässigen Ueberschiffung während der Reise trägt der Passagier die Kosten derselben für sich und sein nicht aufgegebenes Gepäck; findet dagegen eine im Fahrplane nicht vorgesehene Ueberschiffung statt, sorgt hiefür die Gesellschaft.

Den Passagieren werden je nach ihrer Platzklasse bestimmte Räumlichkeiten an Bord der Schiffe angewiesen. Passagiere einer niederen Platzklasse dürfen die Räumlichkeiten einer höheren nicht betreten. Es kann jedoch der Passagier auf eine höhere Platzklasse übergehen, wenn er die entsprechende Fahrpreis-Differenz vom zuletzt bezahlten Hafen ab entrichtet.

Der Dienerschaft beiderlei Geschlechtes ist der Aufenthalt in den Räumlichkeiten der I. Platzklasse nur vorübergehend zu dienstlichen Verrichtungen bei ihrer Herrschaft gestattet, ausgenommen, es sei für dieselbe der Fahrpreis I. Classe gezahlt worden.

Ein Kind unter drei Jahren hat freie Fahrt.

Ein Kind von drei bis zwölf Jahren zahlt halbes Fahrgeld.

Wenn mehrere Kinder unter drei Jahren, ein und derselben Familie angehörig, reisen, so genießt eines derselben freie Fahrt, während jedes übrige ein Viertel des Passage- und Verpflegspreises zu bezahlen hat.

Jeder Passagier kann an Reisegepäck frachtfrei mitführen:

Kilogr. 30 auf dem	I. Platze	
" 25 " "	II. "	{
	III. "	

Für Mehrgewicht wird die Fracht auf Grund des Warentarifes mit dem höchsten Satze berechnet.

Für Abgang oder Beschädigung von Gepäck, welches von dem Passagier gegen Ladeschein (Connossement) aufgegeben worden ist, haftet die Gesellschaft nach den für den Warentransport giltigen Bestimmungen; Entschädigung wird im Verlustfalle bis zum Betrage von 12 Kronen per Kilogramm Gewicht geleistet, ausser es sei der Wert declariert und die letzterem entsprechende Fracht bei der Aufgabe entrichtet worden.

Für Verlust, Abgang oder Beschädigung von Gepäck, welches von dem Passagier nicht als Frachtgut aufgegeben worden ist, übernimmt die Gesellschaft keine Haftung.

Waren sowie Geld und Wertsachen, welche nicht zum eigenen Gebrauche dienen, als Gepäck mitzuführen, ist untersagt; letztere müssen – soll die Gesellschaft dafür haften – als Wertfracht aufgegeben werden. Für Geld und Wertsachen, welche im Gepäck vorgefunden werden und welche ihrer Natur nach zu declarieren waren, wird die doppelte tarifmässige Fracht eingehoben.

Das als Frachtgut aufgegebene Gepäck kann der Passagier bei der Gesellschaft zu den zwischen ihr und den Asseruranz-Kammern vereinbarten Bedingungen versichern.

Jedes Gepäckstück muss mit dem Namen des Eigenthümers und des Bestimmungs-ortes versehen sein.

Für schweres, im Schiffsraume untergebrachtes Gepäck ist eine Verwahrungsgebür von 20 Hellern per Stück zu entrichten.

Feuergefährliche und explosive Gegenstände dürfen an Bord des Schiffes nicht mitgenommen werden. Waffen jeder Art sind dem Capitän zu übergeben, der sie nach beendiger Reise dem Eigenthümer zurückstellen wird.

Hunde und andere Thiere in die Passagierräume des Schiffes mitzunehmen, ist untersagt; sie sind, nachdem die tarifmässige Fracht entrichtet worden ist, an dem dafür bestimmten Orte unterzubringen.

Die Passagiere sind für die genaue Beobachtung der in den verschiedenen Häfen bestehenden sanitäts- und sicherheitspolizeilichen, zollämtlichen und postalischen Vorschriften persönlich verantwortlich. Die Folgen versuchten Schmuggels, ungehöriger Mitnahme von Briefen, Paketen u. s. w. fallen somit dem Zuwiderhandelnden selbst zur Last. — Bei Lösung der Fahrkarte sind von dem Passagier auch zugleich die gesetzlich vorgeschriebenen Stempel- und sonstigen Gebüren zu entrichten.

Beschwerden können an Bord der Schiffe bei dem Capitän, sowie bei den Agentien oder bei der Verwaltung der Gesellschaft eingebracht werden; andererseits haben die Passagiere die an Bord der Schiffe affichierten, für den Comfort und die Sicherheit erlassenen Vorschriften zu beobachten.

Die Gesellschaft lehnt jede Verantwortlichkeit ab für alle Folgen, welche durch Anwendung sanitäts-polizeilicher Vorschriften oder Vorsichtsmaassregeln seitens der Behörden dem regelmässigen Passagierverkehr erwachsen sollten, als da sind: Verspätung und Hindernisse beim Ein- oder Ausschiffen, bei Ueberschiffung u. dgl.

## Praktische Informationen für die Seereise nach Istrien und Dalmatien.

Mit Rücksicht auf den beschränkten Raum dieses Buches können wir unsere geehrten Leser nur auf die allerwichtigsten Punkte aufmerksam machen und empfehlen jenen Reisenden, welche sich in gründlicher Weise Belehrung und Aufklärung verschaffen wollen, den von Reinters E. Petermann verfassten, vom Vereine zur Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Königreiches Dalmatien herausgegebenen »Führer durch Dalmatien« (Wien 1899).

Obwohl die unserem Reisehandbuche in einem losen Anhang beigelegten Fahrpläne die officiellen Daten über Ankunft und Abfahrt der Lloydampfer enthalten, so erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass es sich unbedingt empfiehlt, zur äussersten Vorsicht auch noch die bei sämtlichen Agenturen affigierten Kundmachungen zu Rathe zu ziehen oder sich dort persönlich über allfällige unvorhergesehene Aenderungen zu erkundigen.

Die Dauer einer Reise nach Istrien und Dalmatien richtet sich ganz nach dem Zwecke der Reise, nach der individuellen Neigung und dem Geschmacke. Um Land und Leute einiger-massen kennen zu lernen und ausser der Seereise auch noch Ausflüge nach den interessantesten Gegenden unternehmen zu können, braucht man zum mindesten einen Monat Zeit. Hiebei sind für den Aufenthalt in *Pola*, *Zara*, *Sebenico*, *Spalato*, *Ragusa* und *Cattaro* je mehrere Tage gerechnet. Dagegen mag folgende Eintheilung als Beispiel der kürzesten Reise dienen: Ab *Triest* Donnerstag 10 Uhr früh mit Eilschiff des Oesterr. Lloyd »Graf Wurmbrand« bis *Cattaro*, dort an Freitag mittags. — Ab »Graf Wurmbrand« Freitag 2 Uhr 30 Min. nachm. nach *Gravosa*. Dort Ankunft 5 Uhr 30 Min. abends. Aufenthalt im Hôtel Impérial in *Ragusa* behufs Gelegenheit zu Ausflügen nach *Lacroma*, *Canosa* etc. bis Montag. Abfahrt Montag 8 Uhr abends per Lloydampfer (Dalmatinisch-Albanesische Linie, Rückfahrt) nach *Triest* über *Spalato*, *Zara*, *Lussinpiccolo* und *Pola*. — Ankunft *Triest* Mittwoch 6 Uhr abends.

Zur besondern Bequemlichkeit des Publicums dient folgende Combination.

Die Dampfschiffahrt-Unternehmungen des *Oesterr. Lloyd*, der *Ungaro-Croata*, *Ragusea*, *Rismondo* und *Topić* geben Rundreise-Billets I. Classe aus, welche zur Fahrt von **Triest**, **Pola**, **Fiume** oder **Abbazia** bis *Cattaro* und zurück nach einem der genannten Häfen mit beliebigen Fahrunterbrechungen und Benützung jedes (auch Eil-) Schiffes einer der angeführten Schiffahrt-Unternehmungen berechtigen. Preis 90 Kronen. Giltigkeitsdauer 30 Tage. Inbegriffen im Preise ist ein Bett auf dem Schiffe, ferner zwei Tage Logis und Verpflegung exclusive Getränke im Hôtel Impérial in *Ragusa*. — Auf den Schiffen ist die Verpflegung separat zu bezahlen.



Ausblick vom Lloydpalais in Triest.

## Triest und nächste Umgebung.

**Triest**, die grösste Hafen- und Seehandelsstadt der österreichisch-ungarischen Monarchie, blickt auf eine lange und wechselvolle Vergangenheit zurück. Die Stadtgeschichte hebt mit dem Jahre 128 v. Chr., als Triest zu einer römischen Militär-colonie erhoben wurde, an, geht nach dem Zusammenbruche des Römerreiches im frühen Mittelalter parallel mit der Geschichte des ganzen nordadriatischen Küstengebietes und ist dann nur bemerkenswert durch die hartnäckigen Kämpfe, welche die Stadt im 13. und 14. Jahrhundert einerseits gegen die Herrschaft des eigenen Landesherrn — des Bischofs von Triest — von der sie sich nach 350jährigem Dominium endlich befreite, und anderseits gegen die ununterbrochenen Annexionsversuche seitens der übermächtig aufstrebenden Republik Venedig führte. Des aussichtslosen Kampfes müde, ergab sich Triest im Jahre 1382 freiwillig dem Hause Habsburg; doch waren auch die folgenden Jahrhunderte nicht frei von schweren inneren und äusseren Wirren, die nebst verheerenden Seuchen die Stadt wiederholt an den Rand des Abgrundes brachten. Erst unter Karl VI. beginnt der bis dahin ziemlich unbedeutenden Stadt ein freundlicherer Stern zu leuchten; der entscheidende Wendepunkt bildet 1719 die Erhebung Triests zum Freihafen, und dieses

Privilegium ergänzte in der Folge die grosse Kaiserin Maria Theresia durch eine Reihe weiser Einrichtungen und Reformen, die zum Theile noch heute in Kraft stehen. Während ihrer Herrschaft wuchs die Einwohnerzahl von 10.000 auf 27.000 an. Einen schweren Rückschlag erlitt Triest zur Zeit der Franzosenkriege, während welcher der Stadt nicht nur grosse Kriegscontributionen auferlegt wurden, sondern auch der ganze Handelsverkehr in harte Mitleidenschaft gezogen wurde. Nach dem Sturze der napoleonischen Herrschaft kam Triest wieder an Oesterreich zurück und erholte sich in verhältnismässig kurzer Zeit wieder. Ein eminenten Factor für die neue Blüthe-Aera wurde die im Jahre 1833 gegründete Dampfschiffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, und ergänzt wurde die Möglichkeit eines überraschend intensiven Handelsverkehrs durch den Ausbau der Südbahn, welche die Stadt mit dem Inlande verbindet. Seinen grössten Aufschwung erreichte Triest in den sechziger Jahren und die hohe materielle Prosperität hielt auch noch im folgenden Decennium an. Dann brach, wohl in erster Linie durch die veränderten internationalen handels- und verkehrspolitischen Constellationen verursacht, eine neue Krisis herein, in deren Zeit auch die 1891 erfolgte Aufhebung des Freihafens fällt. Doch ist der Höhepunkt bereits überwunden und dank der Fürsorge des Staates für die Entwicklung der österreichischen Handelsmarine und für die Errichtung grosser industrieller Betriebe in dem ehemals fast exclusiven Handelsemporium, sowie dank des wieder rege pulsierenden Unternehmungsgestes ihrer Bewohner ist der Stadt eine Zukunft gesichert, deren Blüthe die der Vergangenheit weit im Schatten lassen wird, sobald erst die zwei grossen, die vitalsten Interessen Triests berührenden Projecte — die Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit dem Hinterlande und der Ausbau eines neuen grossen Hafens im Südosten der Stadt — verwirklicht sein werden.

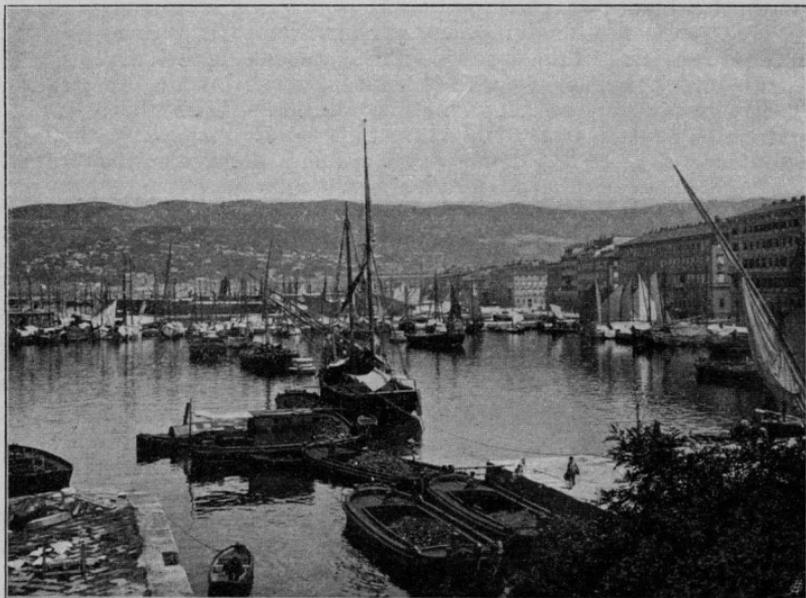
Seiner geschichtlichen Entwicklung entsprechend, ist Triest vorwiegend eine moderne Stadt, und diesen Eindruck empfängt auch der Fremde, der sie zum erstenmale betritt. An die Altstadt, die sich zu Füssen und an den Hängen der von der Basilika von St. Just und vom Hafencastell gekrönten Hügels gruppiert, haben sich nach Erhebung Triests zum Freihafen neue, abgeschlossene Stadttheile anzugliedern begonnen, für die zum Theile erst durch Verschüttung der bis dahin bestandenen Salinen Raum geschaffen werden musste. Dieser Werdeprocess ist aber noch lange nicht abgeschlossen, und nach einer längeren Periode der Stagnation macht sich seit etwa einem Decennium, namentlich an der Stadtperipherie, eine ausserordentlich rege Baulust geltend, die im natürlichen Anwachsen an Bevölkerung — heute zählt die Stadt mit Gebiet auf einer Fläche von  $94.77 \text{ km}^2$  rund 170.000 Einwohner (gegen 44.000 im Jahre 1833) — und noch mehr in der zunehmenden Etablierung industrieller Betriebe grossen Stils ihre Erklärung findet.

Während die Altstadt, deren Demarcationslinie die Hauptstrasse von Triest, der Corso, dann der Börse- und der Hauptplatz bilden, mit ihren zum Theile uralten Häusern, den engen, winkligen und steil ansteigenden Strassen, die hie und da ein wahres Labyrinth bilden, das typische malerische Gepräge italienischer Städte zeigt, ist ein so ausgesprochener Charakter in den später angelegten Stadttheilen nicht wahrnehmbar, die durchwegs den Eindruck des Nüchternen und Nützlichen hervorufen; erst bei ganz modernen Neubauten — den öffentlichen und mehreren Privatgebäuden — hat man das reine Utilitätsprincip fallen gelassen und auch ästhetisch befriedigende Wirkungen beabsichtigt.

Des Sehenswerten im gewöhnlichen Sinne des Wortes gibt es für den Fremden in Triest nicht viel. Das bescheidene Seestädtchen von ci-devant besass keine Mäcenaten, und das an die graue, einförmige Vergangenheit anknüpfende neue Triest hatte nicht viel Sinn und Verständnis für höhere Lebensgüter. Daher kommt es, dass die Stadt, die doch auf eine mehr als 2000jährige Geschichte zurückblickt, nur verhältnismässig geringe Spuren ihres historischen Werdeganges aufweist, auf die wir später zurückkommen werden. Aber trotzdem gestaltet sich für den Fremden der Besuch Triests zu einem höchst lohnenden und er hinterlässt einen sehr freundlichen Eindruck. Abgesehen von den ewig jungen und ewig schönen Reizen des Meeres, dessen Zauber den vom Norden kommenden Fremden zuerst auf der Fahrt zwischen den Eisenbahnstationen Nabresina und Grignano bei einer scharfen Wendung des Zuges erfasst und ihn dann dauernd in seinen Banden hält, ist es das echt südliche, warm pulsierende Leben und Treiben in den Strassen der Stadt, der man auf Schritt und Tritt in den bunt abwechselnden Trachten und in den verschiedenen klingenden Idiomen ihr kosmopolitisches Wesen ansieht. Freilich hat auch dieses charakteristische Moment an seiner ursprünglichen Färbung viel verloren, doch besitzt es noch immerhin genug des ungewohnten Neuen, wie man sich insbesondere auf einem Gange längs der Rive (Quais) überzeugen kann. Aber trotz des Zusammenströmens und Nebeneinanderlebens verschiedener Nationalitäten hat die Stadt ihren italienischen Charakter auch ethnisch bewahrt und sie übt andauernd eine starke Assimilierungskraft auf fremde Elemente aus, die sich hier niederlassen; dagegen haben die etwa 30.000 autochthonen Slovenen, welche im Stadtpomörium verstreut, aber im Territorium von Triest compact leben, ihre Sprache und nationale Eigenart bewahrt, sind aber durch ihren fortwährenden Contact mit der Bürgerschaft der italienischen Sprache kundig. Neben der italienischen Verkehrssprache kommt in der Stadt auch die deutsche Sprache zur Geltung, die vor allem von der Geschäftswelt und von der Beamtenschaft gesprochen wird; überhaupt lässt sich seit einigen Jahren ein Erstarken des deutschen Elementes constatieren, und erst jüngst hat sich hier ein Verein aus den besten Kreisen gebildet, der einen Mittelpunkt für die

Deutschen Triests in einem eigenen »Deutschen Hause« zu schaffen vorhat.

Wie alle Südländer, hat auch der Triester eine Vorliebe für das Strassenleben. An Sonn- und Feiertagen, im Sommer und im Winter — freilich wird einem in letzterer Jahreszeit der Aufenthalt auf der Strasse durch den oft mit unheimlicher Heftigkeit rasenden Nordwind, die berühmte »Bora«, verleidet — um die Mittagsstunde ist der Corso von einer festtägig geputzten Menschenmenge dicht bevölkert, die hier die traditionelle



Triest.

Promenade, den »liston« abhält; auch dem Fremden auffällig ist die grosse Schar geschmackvoll gekleideter, zumeist recht hübscher Mädchen, der »Sartorelle«, Schneidermamselln, die ohne besondere Satzungen doch eine festgegliederte Kaste und eine liebenswürdige Specialität Triests bilden. Eine zweite, aber etwas herbere Specialität stellen die »Sessolote«, Waren-sortiererinnen in den Agrumen-, Kaffee-, Gummimagazinen, die von der bei der Arbeit verwendeten Handschaukel »sessola« ihren Namen ableiten; die freilich darf man nicht auf der Sonntagspromenade suchen, dagegen begegnet man ihnen Abends, wenn sie, Säcke mit Heimarbeit auf dem Kopfe balancierend, oft truppweise singend nach des Tages Mühen ihren

entlegenen Wohnungen zustreben. Ebenso wie der Corso am Sonntage, so bilden an Winternachmittagen die schönen Anlagen von St. Andrea und an Sommerabenden die schattige Acquedottostrasse und das Stadtwäldchen »Boschetto« am Nord-Ostende der Stadt das Ziel der Spaziergänger aller Kreise und Stände; auch die sonnige Riviera der Villenvorstadt Barcola ist in allen Jahreszeiten stark frequentiert, zumal in neuester Zeit die auch in den Hauptarterien der Stadt verkehrende elektrische Strassenbahn eine rasche und billige Vermittlung mit Barcola schafft. Doch noch besser als von der Strasse im allgemeinen gewinnt man einen Einblick in die Volksseele an den letzten drei Carnevalstagen, die einst mit grossen Wagencorsos und prächtigen Maskenaufzügen begangen wurden, heute aber nur ein Schattenbild des früheren Glanzes sind, aber dem heiteren, gutmüthigen Volke noch immer willkommenen Anlass bieten, sich nach Herzenslust auszutollen. Seine ganze naive Lebensfreudigkeit äussert sich auch in der leidenschaftlichen Hingabe für den Tanz, die Musik und das Theater.

Letzteres kommt auch für den Fremden in Triest fast ausschliesslich als Abendunterhaltung in Betracht, ausser im Sommer — vom Juni bis September — da alle Theater gesperrt sind und durch mittelmässige Gartenconcerte und Caféchantant-Productionen von noch dubioserer Gattung ersetzt werden. In Triest gibt es übrigens ebensowenig wie in Italien eine ständige Bühne. Die Theater werden für eine Saison oder für eine bestimmte Serie von Vorstellungen von einer Schauspiel- bzw. Opern-, Operetten- oder Circus-Gesellschaft bezogen, die entweder auf eigene Gefahr für die Zeit das Theater mietet oder aber von der Theaterdirection gegen ein Fixum oder Garantie einer Mindesteinnahme contractlich verpflichtet wird. Dieses System hat den Vortheil, dass das Triester Publicum so ziemlich alle Schauspieler und Sänger aus Italien direct kennen lernt. Die vornehmste Bühne ist das 1804 erbaute Communal-Theater G. Verdi, das einst auch für Italien eines der massgebendsten Theater war und in dem noch gegenwärtig alljährlich im Carneval und in der Fasten eine grosse Opernstagione mit ersten Gesangskräften abgehalten wird; im Frühjahr und im Herbst gastiert gewöhnlich eine gute italienische Schauspielgesellschaft. Vornehmlich für das Schauspiel eingerichtet ist auch das kleine Teatro Filodramatico, in dem auch kleine komische Opern, Operetten und Variété-Productionen gegeben werden. Sehr volksthümlich ist das Teatro Fenice mit amphitheatralisch aufgebautem Zuschauerraum; dieses, ebenso wie das geräumige Politeama Rosetti ist die Heimstätte für alle Schaugattungen, von der Oper bis zum Circus. Im eleganten Armonia-Theater gastieren vorwiegend fremdsprachige Gesellschaften, hie und da auch ein deutsches Schauspiel-Ensemble.

Treten wir einen Rundgang durch die Stadt an. Vom Südbahnhofe gelangt man auf den von eleganten Gebäuden umsäumten Bahnhofplatz (Piazza della Stazione); mitten in einer

der beiden Gartenanlagen desselben erhebt sich das durch freiwillige Spenden der Bürgerschaft errichtete Denkmal zur Erinnerung an den vor fünfhundert Jahren (1382) erfolgten freiwilligen Anschluss Triests an Oesterreich; das schöne allegorische Monument ist ein Werk des Bildhauers Rendić. Rechts vom Südbahnhofe erstreckt sich der sogenannte neue Hafen mit dem Freigebiet, auf dem sich seit Aufhebung des Freihafens der ganze Transitverkehr abwickelt. Das Terrain für den Hafen wurde durch Aufschüttung gewonnen; die Anlage, die in den Jahren 1867 bis 1883 ausgeführt wurde, hat einen Kostenaufwand von 30 Millionen Kronen verursacht. Den vier grossen, durch fünf Moli gebildeten Hafenbassins ist der 1100 m lange Wellenbrecher (Diga) vorgelagert, der die im Hafen ankernden Schiffe vor den Gefahren der Scirocostürme (aus Südwest) schützt. Die Wassertiefe der Bassins gestattet den grössten transoceanischen Dampfern, am Quai anzulegen und die Frachten mit dem geringsten Zeitaufwande zu laden und zu löschen; für die Transportoperationen dienen eine Reihe den modernsten Anforderungen entsprechender technischer Vorrichtungen. Trotz ihrer bedeutenden räumlichen Ausdehnung ist aber die grossartige Anlage nicht mehr imstande, den immer sich steigernden Anforderungen des Seeverkehrs zu genügen, und so wird schon in naher Zukunft an die Ausgestaltung des sogenannten alten Hafens, der Rhede, die sich vom neuen Hafen bis zum Leuchthurme erstreckt, und an den Bau neuer Hafenbassins jenseits des Leuchthurmes in der Bucht von Muggia geschritten werden. Der Eintritt ins Freigebiet ist frei und die Besichtigung der Dampfer ist gegen Anmeldung beim wachhabenden Officier gestattet. Beim Austritte aus dem Freihafengebiete sind zollpflichtige Gegenstände zu verzollen. Aus dem Freigebiete gelangt man zur Fischhalle (Pescheria), die in den Marktstunden ein malerisches, fesselndes Bild bietet; auch die Fischhalle wird in Kürze weiter nach dem Süden verlegt werden, da ihr Areal zu Hafenzwecken incorporiert werden soll. Ihr gegenüber liegt das Palais der Assicurazioni Generali, ein 1885 aufgeführter Prachtbau, dessen Stiegenhaus eine schöne, von Rendić modellierte Marmorgruppe ziert. Weiter auf der Wanderung längs der Riva gelangt man zum grossen Canal (Canale grande), über den zwei eiserne Drehbrücken führen. Einen malerischen Abschluss findet der Canal durch die Hauptfaçade der vor etwas mehr als einem halben Jahrhundert ausgebauten St. Antons-Kirche, die übrigens wenig Sehenswertes bietet. Dagegen ist die rechts am Canale gelegene serbisch-orientalische St. Spiridionskirche ein wahres Juwel im byzantinischen Stile. Die Pläne für die 1861—1868 erbaute Kirche lieferte der Mailänder Architekt Macciacchini. Die die Façaden schmückenden Mosaiken wurden später eingesetzt.

Zwischen dem Canale und dem Südbahnhofe befindet sich auf der Piazza delle Poste (Postplatz) das im Jahre 1894 eröffnete Post- und Telegraphen-Palais, in italienischer Renaissance,



Lloyd-Palais und Rathhaus in Triest.

eines der schönsten öffentlichen Gebäude Triests, zu welchem der Wiener Oberbaurath Friedrich Setz die Pläne geliefert hat. Mit geradezu überraschender Pracht ist der Lichthof des ersten Stockes ausgestattet und an praktischer Einrichtung kann sich wohl kein zweites Postgebäude mit dem Triester messen. Den Postplatz schmückt ein massiger Zierbrunnen, der aber bei der constanten Wassernoth trocken liegt. Der rückwärtige, der Piazzetta della Chiesa evangelica (evangelischer Kirchenplatz) zugewendete Tract des Postpalais beherbergt die der Finanz-Direction unterstehenden Aemter. Auf diesem kleinen Platze steht die zierliche, 1875 in gothischem Stile erbaute Kirche der evangelischen Gemeinde A. C.

Wenn wir den Gang jenseits der Brücke längs der Riva fortsetzen, so kommen wir unmittelbar zum Palais Carciotti, einem grossen Privatgebäude, dessen grün angestrichenes Kuppeldach in der See von weitem sichtbar ist, und am »Hôtel de la Ville« vorüber zur griechisch-orientalischen St. Nikolaus-Kirche, die 1799 erbaut und später wiederholt restauriert worden ist. Die Kirche ist im Innern reich mit Gold verziert und besitzt wertvolle Gemälde.

Die gleich darauf folgende Piazza dei Negozianti wird durch die Rückfaçade des Börsegebäudes abgeschlossen, dessen Hauptfront mit dem von vier dorischen Säulen getragenen Porticus gegen den Börsenplatz (Piazza della Borsa) liegt. Dieses zu Beginn des 19. Jahrhunderts aufgeführte Gebäude ist gegenwärtig der Sitz der Handelskammer und der Börse-Direction. Im Parterre befindet sich ein Filial-Postamt. Die

offizielle Börse wird im Tergesteum abgehalten, einem colossalen, neben der Börse und mit der Hauptfront auf demselben Platze gelegenen Bau, der 1840 von einer Actiengesellschaft mit einem Capital von K 1,500.000 errichtet worden ist. Von den 1500 ausgegebenen Actien wird eine Anzahl jährlich amortisiert und die Inhaber der letzten vier nicht gezogenen Actien bleiben definitive Besitzer dieses Palastes, der heute einen Wert von weit über 2 Millionen Kronen repräsentiert. Im gedeckten Kreuzgange des Tergesteums findet täglich von 12 $\frac{1}{2}$ —2 $\frac{1}{4}$  Uhr die officielle Börse im Winter statt; im Sommer wird sie im Freien vor dem gegen die Piazza Giuseppe Verdi gelegenen Tracte des Gebäudes



Molo S. Carlo.

abgehalten. Im Parterre befinden sich Lesesäle und ein Filial-Telegraphenamt.

Den Börsenplatz, ein Centrum des ganzen städtischen Lebens, schmückt eine hohe Säule mit dem Standbilde Kaiser Leopolds I. An diesem Platze und an dem daran sich unmittelbar anschliessenden Corso befinden sich die elegantesten Kaufläden der Stadt. Unter diesen nimmt die Papierhandlung und Buchdruckerei W. Strehler auf dem Börsenplatze Nr. 3 eine hervorragende Stellung ein. Die Firma hält eine Niederlage von Handelsbüchern von der Fabrik J. C. König & Ebhardt und eine reiche Auswahl von allen Kanzleigegegenständen bester Qualität; bei ihr findet sich auch das ausschliessliche Depôt der ameri-

kanischen Schreibmaschinen Standard Underwood und Hammond, der zwei besten und vervollkommensten Systeme.

Wenn wir unseren Gang wieder zur Riva einschlagen, so finden wir uns auf der bereits erwähnten Piazza Giuseppe Verdi dem Communal-Theater Verdi gegenüber, dem vornehmsten Schauspielhaus der Stadt, zu dessen Vorstellungen sich die beste Gesellschaft einfindet. An der Riva, gerade gegenüber der Rückfaçade des Theatergebäudes, erstreckt sich der 1751 zum Theile auf dem Wracke des Kriegsschiffes »S. Carlo« aufgeführte gleichnamige Molo im Meer, auf dem sich zu allen Tagesstunden ein buntes Leben abspielt, das sich besonders bei Ankunft und Abfahrt des dort anlegenden Lloyd-Eildampfers nach Dalmatien »Graf Wurmbrand«, ausserordentlich anziehend gestaltet; auch die Lloydsschiffe der Linie Venedig des Lloyd haben hier ihren Anlegeplatz. Ebenso belebt wie der Molo ist die unmittelbar sich anschliessende Riva della Sanità, der Landungsplatz aller nach Istrien, dann nach Miramar, Sistiana, Duino, Monfalcone und Grado verkehrenden Localdampfer. Ein schönes Bild hat man an der Riva durch den Ausblick auf den Hauptplatz, der von stattlichen Gebäuden flankiert und vom Rathhause, gleichzeitig Landhause der reichsunmittelbaren Stadt Triest, im Hintergrunde abgeschlossen wird. Auf dem derzeit freien Bauplatze an der Flanke zur Linken des Beschauers wird in einigen Jahren ein Monumentalbau — der neue Sitz der Statthalterei — entstehen, der ein würdiges Gegenstück zu dem rechts gegenüberliegenden, 1883 nach Plänen des Freiherrn v. Ferstel aufgeführten Renaissance-Palais des Oesterreichischen Lloyd bilden soll. Dieses Palais gehört zu den schönsten Gebäuden der Stadt und besitzt u. a. einen prachtvollen Saal. Ein Theil der Parterreräume wird vom »Café Oriental« eingenommen.

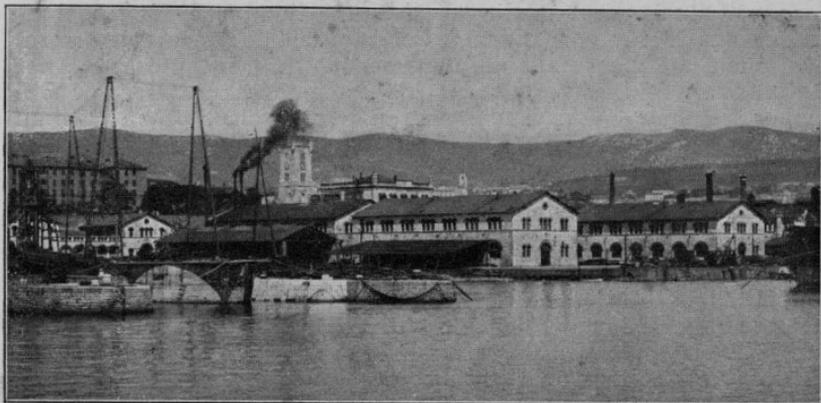
Weiter an der Riva liegt der schmucklose Bau der Seebehörde und des Hafen- und Seesaniitäts-Capitanates; vor dem Gebäude sind die Dampfer und Boote für den Seeinspections- und Rettungsdienst verankert.

Der nächste Molo, zu dem wir gelangen, ist der Molo Giuseppina, der von der Piazza Giuseppina ausgeht. Diesen Platz schmückt das schönste Monument, das Triest besitzt, das Denkmal des unglücklichen Kaisers Maximilian von Mexico, welches die Stadt ihrem Freunde und Gönner im Jahre 1875 errichten liess. Auf dem Denkmale, einem Werke des Prof. Schilling in Dresden, ist Kaiser Max in Ueberlebensgrösse in der Admiralsuniform dargestellt. Die allegorischen Figuren der vier Himmelsrichtungen umgeben das Piedestal. Weiter gegen Süd wird die Stadt an der Riva durch die Baulichkeiten der Marine- und Artillerie-Kaserne abgeschlossen, hinter welchen sich der Molo S. Teresa erstreckt, an dessen Spitze der 33 m hohe Leuchthurm steht, der auch die einlaufenden Schiffe signalisiert und mehrmals des Tages an einer an der Seeseite des Thurmes befindlichen Scala den jeweiligen Barometerstand angibt. Die Ersteigung des Leuchthurmes ist gestattet. Täglich kündigt ein

zu Füßen desselben abgegebener Kanonenschuss die genaue Mittagsstunde an. Hier befindet sich auch die Strandbatterie. In nächster Nähe des Leuchtturmes sind das Seebad »Fontana« und die Militärschwimmschule. An und in dem kleinen Hafen, der zwischen dem Molo S. Teresa und dem Molo Giuseppina liegt, der »Sacchetta«, sind die Clubhäuser der verschiedenen Rudervereine untergebracht; doch wird auch dieser Raum beim Ausbau des alten Hafens eine Verwertung für besondere Verkehrszwecke finden, ebenso werden dann die Kasernen vor den Anforderungen der Handels- und gewerblichen Thätigkeit ihren seit anderthalb Jahrhunderten eingenommenen Standplatz verlassen müssen.

Knapp nach den Kasernen trat man noch vor nicht langer Zeit in den Bereich stiller Romantik. Die in einem schattigen Parke hochthronende Villa Murat weckte eine Fülle der Erinnerungen an die Napoleoniden im Exil. Heute steht an der Stelle die Erste Triester Reisschälfabrik, und wo einst der Blick frei über das Meer schweifen konnte, erheben sich die riesigen Holzstösse des Holzlagerplatzes. Doch sind erfreulicherweise bis jetzt die sich südlich von der ehemaligen Villa Murat hinziehenden schönen und windgeschützten Anlagen von St. Andrea erhalten geblieben, obwohl auch dieser idyllische Fleck Erde in den Bereich des allbewältigenden Verkehrs gezogen worden ist. Seit 1887 steht in St. Andrea der Staatsbahnhof, der Triest durch den an den steilen Karsthängen anstrebenden Schienenstrang auf dem Karstplateau bei Herpelje-Kozina mit der Staatsbahnlinie Divaca-Pola verbindet; vom Staatsbahnhofe gehen auch eine Schleppbahn zu den industriellen Etablissements in Servola und S. Sabba und eine Uferlinie längs der Riva in der Stadt zur Verbindung mit dem Freigebiet und der Südbahn.

Gleich zu Beginn der Anlagen, in deren oberem Theile man auf einer geräumigen Esplanade die Möglichkeit hat, die ganze Bucht von Muggia mit dem Blicke zu übersehen, liegt die k. k. zoologische Station, deren Seewasseraquarium höchst sehenswert ist. Die Besichtigung dieser erst kürzlich ganz reorganisierten wissenschaftlichen Anstalt ist gegen vorherige Anmeldung bei der Direction gestattet. Verlässt man die Anlagen, so kommt man gleich in das Gebiet der Industrie, zu deren alten, seit Decennien bestehenden Anstalten im letzten Jahrzehnt eine Reihe neuer und wichtiger Etablissements getreten ist. Die Anlagen ziehen sich längs des Ufers bis zu dem vom Dorfe Servola gekrönten Hügel hin. Besonders bemerkenswert ist das Arsenal des Oesterr. Lloyd, aus dem die meisten Schiffe der Gesellschaft hervorgegangen sind, die an sich der beredteste Beweis von der hohen Leistungsfähigkeit der einheimischen Industrie sind. Das Arsenal kann an Werktagen während der Arbeitszeit gegen Lösung einer Eintrittskarte, welche um 1 Krone beim Portier zu haben ist, besichtigt werden; ein Führer geleitet den Besucher durch alle Räumlichkeiten. In nächster Nähe des Lloydarsenals liegt der Cantiere S. Marco



Lloyd-Arsenal.

des Stabilimento tecnico, die grösste Werfte Oesterreichs für Kriegs- und Handelsschiffe. Von den übrigen Etablissements, die sich im unteren Theile von S. Andrea vorfinden, seien erwähnt: Die Erste österreichische Linoleum-Fabrik, Communal-Gaswerk und -Elektricitäts-Centralstation, welche die Energie für die elektrische Strassenbahn und die partielle elektrische Stadtbeleuchtung liefert, das Stahlwerk »Tergeste«, die Fabrik vegetabilischer Oele, das metallurgische Etablissement und in Servola selbst die Hochöfen. Auch jenseits des Hügels von Servola liegen noch auf dem Gebiete von Triest zwei bedeutende Anstalten, eine Reisschälfabrik und die grosse Petroleum-Raffinerie nebst einer Reihe kleinerer fabrikmässiger Gewerbebetriebe. Mitten im Industrie-Rayon von St. Andrea erhebt sich das Gebäude des Seehospizes, einer eminent humanitären Anstalt, deren Errichtung und Erhaltung der munificenten Menschenfreundlichkeit der Bürgerschaft von Triest zu danken sind.

Von der Ortschaft Servola unfern liegt die ausgedehnte Todtenstadt von Triest. Jede Confession hat ihren besonderen Friedhof, sogar die Mohammedaner, obwohl seit Menschengedenken kein Todter hier bestattet wurde; auch das Militär hat einen eigenen Gottesacker. In den Friedhöfen sind zahlreiche wertvolle Kunstwerke der Sculptur verstreut. Von der Nekropolis von St. Anna führt ein kürzerer Weg über das volkreiche Quartier von St. Jakob in die Stadt zurück, doch wir wollen den früheren Weg über St. Andrea wieder einschlagen und kommen abermals auf die Piazza Giuseppina. An der Ecke dieses Platzes und der Via della Sanità steht das Museo Civico Revoltella di belle arti, ein früherer Herrensitz, den der Erbauer, Paschal Freiherr v. Revoltella, testamentarisch der Gemeinde nebst bedeutenden Vermächtnissen für Schul- und Kunstzwecke hinterlassen hat. Das Museum enthält eine kleine, aber gute Sammlung von Bil-

dern und Sculpturen moderner Meister, die durch Neuanschaffungen aus hiefür vorhandenen Fonds allmählich vermehrt wird. Das auch an sich nicht uninteressante, 1859 erbaute Palais ist täglich von 9 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags für Besucher geöffnet. Von hier kommen wir durch die Via Cavana auf die Piazza Lipsia (Leipziger-Platz, nach dem Siege der Verbündeten so benannt), an welchem ein stattliches an die Pfarrkirche zu Mariahilf (St. Antonio vecchio) angebautes Haus die k. k. Handels- und nautische Akademie und alle übrigen städtischen Sammlungen beherbergt, nämlich das sehr bedeutende naturhistorische Museum, das Antiquitätenmuseum und die städtische Bibliothek, die 80.000 Bände sowie mehrere hervorragende Specialsammlungen enthält. Die Besichtigung der Museen ist täglich vormittags gestattet. Jenseits des Platzes, den ein kleiner Garten einnimmt, liegt das Staatsschulgebäude, in welchem die deutschen Mittelschulen (Staatsobergymnasium und Staatsoberrealschule) und die deutschen Knaben- und Mädchenvolksschulen untergebracht sind. Wie hier nebenbei bemerkt sein möge, bestehen in Triest eine zweite deutsche Knaben- und Mädchen-Staatsvolksschule und eine deutsche Privatschule der evangelischen Gemeinden; die Communalmittelschulen (Obergymnasium, Oberrealschule und Mädchenlyceum) sowie die von der Gemeinde unterhaltenen Volks- und Bürgerschulen in der Stadt haben italienischen Unterricht, während die Landschulen, die die Gemeinde im Territorium unterhält, in zwei Sectionen, in eine italienische und in eine slovenische eingetheilt sind.

Durch die Fortsetzung der Via Cavana und Via S. Sebastiano kommen wir auf den Hauptplatz, dessen Längsfront vom Rathhause gebildet wird. Aus mehreren kleinen Gebäuden im Jahre 1874 zu einem Complex vereinigt, hat es wohl eine pomp-hafte Façade, aber eine sehr geringe Tiefe, so dass es im Volksmunde den bezeichnenden Namen »Coulissenpalais« führt. Auf dem Mitteltracte ist ein Uhrthurm aufgebaut; zwei Bronzefiguren schlagen die Stunden. Den grossen Rathssaal schmückt eine von Cesare Dall' Acqua gemalte allegorische Darstellung Triests. Im Parterre befindet sich das »Café Municipio«; die übrigen Parterreräume sind als Kaufläden vermietet. Hier hat die grösste und angesehenste Musikalienhandlung der Stadt, jene der Firma C. Schmidl & Co., ihren Sitz, die Musikinstrumente und alle in ihr Fach einschlägigen Artikel führt und alle bedeutenderen Musikeditionen vorrätzig hat; auch als Verlagshandlung entwickelt das Haus eine rege Thätigkeit. Nebenan befindet sich die Delicatessenhandlung Achille Sgorbissa, deren Specialität, St. Danieler Schinken aus Cormons, einen begründeten Ruf geniesst.

Auf dem Hauptplatze steht eine 1729 errichtete Säule mit dem Standbilde Karl VI., des grossen Wolthäters von Triest, und ein aus thesianischer Zeit stammender Brunnen. Auch der links am Platze am Eingange zum Börsenplatze gelegene moderne Bau, der »Palazzo modello«, gehört der Gemeinde; er wird vom »Hôtel Delorme« occupirt. In dem am Platze anstossenden

Gebäude ist zu ebener Erde das »Café Specchi«; in den oberen Stockwerken haben die beiden vornehmsten Triester Vereine, das »Casino vecchio« und der »Schiller-Verein« ihr Heim; der Hauptsaal des letztgenannten Vereines wird im Winter auch oft zu öffentlichen Concerten zur Verfügung gestellt.

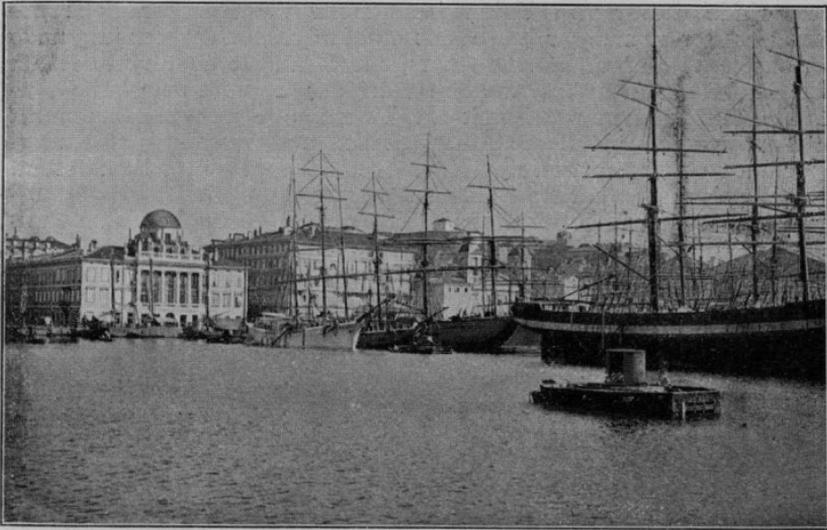
Passieren wir den Durchgang im Rathhause und wenden wir unsere Schritte dem steil aufsteigenden Hügel zu, der nach der Basilika zu St. Just führt. Auf halbem Wege finden wir rechts das St. Sylvester-Kirchlein, angeblich das älteste christliche Gotteshaus in Triest, das dem evangelischen Cultus H. C. eingeräumt ist. Dieser Kirche gegenüber erhebt sich der imposante Bau der Pfarrkirche S. Maria Maggiore, die, von den Jesuiten im 17. Jahrhunderte erbaut, den charakteristischen Stil der Kirchen dieses Ordens zeigt. Etwas weiter oberhalb, zu rechter Hand abseits von der Strasse, steht der sogenannte »Arco di Riccardo«, ein Thorbogen, wohl römischen Ursprunges, den die Sage mit ihren üppigen Ranken umschlungen und mit der Gefangennahme König Richard Löwenherz' durch Herzog Leopold von Oesterreich in Zusammenhang gebracht hat. Eines ist sicher: der Thorbogen ist der einzige an seinem Standorte verbliebene Ueberrest aus dem römischen Tergeste. Kurz bevor man den St. Justus-Platz erreicht, hat man zu rechter Hand das Museo lapidario triestino ed aquilejese, in dem alle antiken steinernen Fundstücke aus der Stadt und Umgebung sowie auch frühere Fundstücke aus dem Gebiete von Aquileja gesammelt und geordnet sind. Ausser diesen den Archäologen interessierenden Collectionen enthält das Museum das 1833 enthüllte Kenotaphion des berühmten Archäologen Winkelmann, der auf der Durchreise durch Triest am 8. Juni 1768 in der »Locanda grande« von einem gewissen Arc-angeli ermordet wurde. Das Museum kann zu jeder Zeit besichtigt werden; der Wächter wohnt gegenüber im Hause Nr. 16.

Die Domkirche zu St. Just, die im Jahre 1899 zum Range einer Basilika minor erhoben wurde, ist ein in geschichtlicher und kunstgeschichtlicher Beziehung bemerkenswerter Bau. In dem an die Kirche angebauten plumpen Glockenthurme sind noch die Spuren römischer Säulen sichtbar, die einem Tempel angehört haben mochten. Die Basilika in ihrer heutigen Gestalt ist aus der im 14. Jahrhunderte durch den Bau eines verbindenden Mittelschiffes erfolgten Vereinigung zweier aus dem 5. beziehungsweise 6. Jahrhunderte stammenden selbständigen Kirchen hervorgegangen, woraus sich auch die architektonische Buntscheckigkeit des Innern erklärt. Eine einheitliche Restaurierung ist schon seit langem geplant, wurde jedoch bis jetzt nie in Angriff genommen. Besondere Beachtung verdienen die aus dem frühen Mittelalter herrührenden Mosaikbilder der Absiden in den mit dem Hauptaltare parallel gelegenen Seitenaltären, dann die auf die Legende des Stadtpatrons St. Justus bezüglichen Al fresco-Darstellungen in der Nische des Altars dieses Heiligen. Unter dem Altare einer rechtseitigen Kapelle ist die Gruft der carlistischen Linie der spanischen Bourbonen; zuletzt wurde hier

der in England verschiedene Vater des Prinzen Don Carlos, Herzogs von Madrid, und des Prinzen Don Alfons von Bourbon beigesetzt. Der Kirchenschatz enthält manches kostbare und kunsthistorisch interessante Stück; auch sind mehrere wertvolle Gemälde vorhanden. An der äusserst nüchternen Fassade der Kirche sind drei Bronzebüsten von Triester Bischöfen, darunter jene des späteren Papstes Pius II., angebracht. Die Fasadwand ist bis über Manneshöhe von Grottplatten bedeckt, die bei einer Renovierung des Kirchenpflasters aus dem Innern der Basilika entfernt worden waren.

Vom Kirchenplatze, auf dem eine Gedenksäule an Kaiser Ferdinand II. erinnert, hat man einen Ausblick auf einen Theil der Stadt und den Golf; einen eigenen Reiz gewinnt das Panorama, wenn bei klarer, durchsichtiger Luft am Horizonte die Lagunen von Grado mit den beiden Wahrzeichen der Gegend: dem Pinienwäldchen von Belvedere und dem Glockenthurme von Aquileja, und im Hintergrunde die im Winter schneebedeckten Kuppen der carnischen Alpen dem Blicke sich bieten. Am Kirchenplatze liegt auch der Ausgang in das Hafencastell, einen massigen, weitläufigen Festungsbau, der schon von den Venetianern während einer ihrer kurzen Herrschaftsperioden über die Stadt angelegt und im 15. Jahrhundert von Kaiser Friedrich III. ausgestaltet wurde. Das Castell hat heute keine fortificatorische Bedeutung mehr und dient nur noch zu Kasernzwecken. Zu seiner Besichtigung ist ein Erlaubnisschein nothwendig, den das Platzcommando ausstellt. Ein Besuch empfiehlt sich darum, weil man von der Höhe der Basteien eine gute Uebersicht über die Stadt geniess. Wenn wir die Festungsmauern auf dem Wege in nordöstlicher Richtung umkreisen, gelangen wir auf die Höhe des Montuzza-Hügels, von der man ebenfalls eine prächtige Aussicht hat, da der Blick den ganzen den Golf von Triest amphitheatralisch einschliessenden Höhenzug umfasst; Villa an Villa reiht sich da auf den Hügeln und Lehnen, die nach einem milden Winter oft schon im Monate Februar in einem bunten, echt südlichen Blütengewande prangen; auch die einst trostlos öden, zum Karstplateau anklimmenden Hänge haben seit einigen Jahren, dank der unermülichen Thätigkeit der Karst-Aufforstungscommission, ein freundlicheres Aussehen gewonnen, und wenn die Bewaldung auf dem Triester und dem Krainer Karste so fortschreitet, wie sie begonnen hat, so wird die noch immer gefürchtete Bora in einigen Decennien ihren Schrecken verloren haben und auch die Stadt Triest wird sich im Winter des milden Klimas zu erfreuen haben, der die windgeschützte, am nordwestlichen Golfe sich hinziehende Riviera, an der Miramar, Grignano und Sistiana liegen, auszeichnet.

Vom Montuzza-Hügel, an dem gegen Osten sich die schmucke Kapuzinerkirche mit dem Convente anschmiegt, während sich gegen Westen mehrere aufgelassene Friedhöfe hinziehen, darunter auch der ehemalige Gottesacker der jüdischen Gemeinde, deren Haupttempel, Spital und Schule an den Friedhof angrenzen, ge-



Hafen von Triest.

langen wir über eine Treppe — die sogenannte Riesenstiege »Scala dei giganti« — vom stillen Frieden der Anhöhe wieder mitten hinein in das nimmerrastende Leben der Stadt: wir sind auf dem Holzplatze, der Piazza della Legna, der Fortsetzung des Corsos, und der seinerseits wieder durch die Via della Barriera vecchia mit dem Ostende Triests verbunden ist. An diesem Platze steht das Gebäude des Teatro Armonia. Wenden wir uns von hier der Via del Torrente zu, in deren Nähe das allgemeine Krankenhaus und in etwas grösserer Entfernung das Armen- und Waisenhaus — letzteres eine musterhaft eingerichtete und verwaltete Anstalt mit einem Belegraume für mehr als 800 Personen — liegen, so kommen wir nach wenigen Schritten zu einem anderen Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs, zu der schon früher erwähnten Via dell' Acquedotto und der damit parallel laufenden Via Stadion. Letztere Strasse, eine der breitesten und schönsten der Stadt, führt uns zunächst zum Teatro Fenice und dann zu dem kleinen, aber gut gehaltenen Volksgarten »Muzio Tommasini«, so benannt nach dem verstorbenen illustren Botaniker und Bürgermeister von Triest, Ritter v. Tommasini, dessen Marmorbüste im Garten steht. Vor diesem wird binnen Kurzem das Bronze-Denkmal des Triester Patrioten Domenico Rossetti († 1842), der sich vielfach um seine Vaterstadt verdient gemacht hat, entstehen. Nach ihm ist auch das in nächster Nähe im Acquedotto befindliche, neueste (1878 erbaute) und grösste Theater »Politeama Rossetti« benannt; auch eine knapp vor dem Garten östlich abzweigende Strasse trägt seinem Namen. An

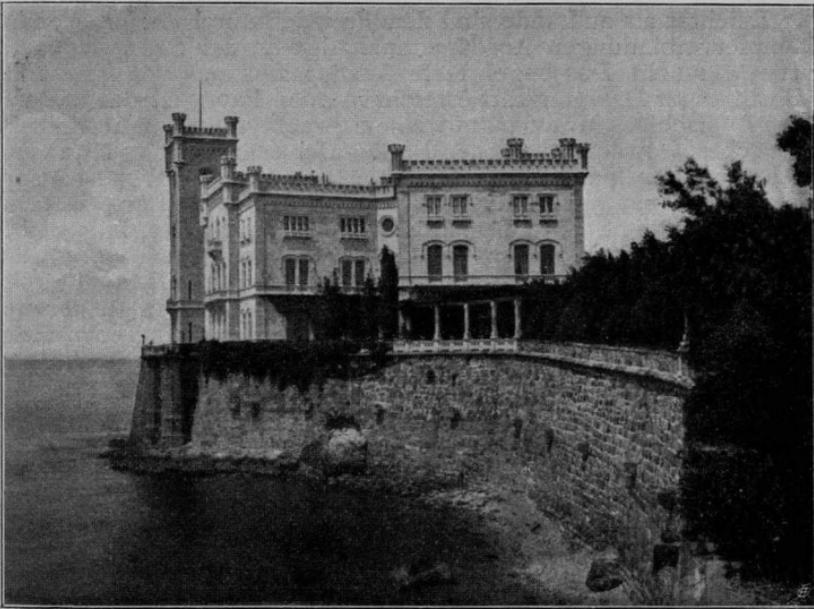
dem Ende dieser von Villen besäumten Via Rossetti liegt die Anfangs der neunziger Jahre mit einem grossen Kostenaufwande errichtete Trabrennbahn. Die herrliche Bahn ist aber verödet, da das Trabwettfahren als Volksbelustigung keine genügende Anziehungskraft ausübte. Sonst ist Triest, wie nebenbei bemerkt sein mag, eine sportfreundliche Stadt, und neben dem Rudersport ist es namentlich das Radfahren, das in hoher Blüte steht.

Für Cyclisten hat Herr Franz Bednar in der Stadt ein vorzügliches gedecktes Velodrom eingerichtet. Wie geschaffen zum Radfahren sind die guten, leicht erreichbaren Strassen auf dem Karste und in der nahen Friauler Ebene.

Triest ist, wie bereits erwähnt, vorzugsweise eine Handelsstadt und daher der Sitz hervorragender Verkehrs- und Finanz-Institute. Neben den Zweigniederlassungen der bedeutendsten inländischen Bankanstalten, darunter der »Union«-Bank, deren Filiale Gelder zur Verzinsung übernimmt und Anweisungen auf alle Hauptplätze erlässt, entwickelt die »Banca popolare di Trieste« (Triester Volksbank) eine in weite Kreise reichende Thätigkeit. Die im Jahre 1868 gegründete Anstalt beschäftigt sich mit allen Bank- und Wechslergeschäften und ist insbesondere ermächtigt, Gelder zur Verzinsung nicht nur im Contocorrente, sondern auch gegen Ausgabe von Einlagebüchern zu übernehmen; sie gibt ferner zu günstigen Bedingungen Lose gegen monatliche Ratenzahlungen ab.

Durch ungewöhnlichen Liebreiz zeichnet sich die Umgebung von Triest aus. Leider hat man es bisher versäumt, sie genügend mit modernen Verkehrsmitteln auszustatten, um namentlich den Fremden ihren Besuch mit möglichst geringem Kosten- und Zeitaufwande zu ermöglichen. Ueberhaupt ist es ein charakteristischer Zug der Handelsstadt Triest, dass sie, obwohl sie an der Pforte des internationalen Fremdenverkehrs liegt, dennoch für dessen Hebung nichts thut; wenn nun auch in dieser Beziehung in neuester Zeit ein Anlauf zum Bessern zu verzeichnen ist, so waren und sind dafür vorwiegend rein Localinteressen massgebend.

Einer der lohnendsten Ausflugsorte in nächster Umgebung der Stadt ist der Jäger-Hügel (Colle del Cacciatore), auf den man über den schattigen Boschetto (Stadtwäldchen) auf gut gehaltenen Fuss- und Fahrwegen gelangt. Auf der Höhe liegt die Villa Revoltella, die Sommerresidenz des jeweiligen Bürgermeisters von Triest, die durch Vermächtnis des bereits erwähnten Freiherrn v. Revoltella in das Eigenthum der Gemeinde übergegangen ist. In diesem Herrensitze befindet sich ein schmuckes Kirchlein im romanischen Stile mit der Gruft des Erbauers der Villa. Von hier geniesst man einen schönen Ausblick auf einen grossen Theil der Stadt und die Bucht von Muggia. Ein stattliches, der Gemeinde gehöriges Gebäude, nach Kaiser Ferdinand I. »Ferdinandeam« benannt, dient als Restaurant und stark frequentierte Sommerfrische. Vom »Jäger« erreicht man in halbstündiger Wagenfahrt vor dem Dorfe Basovizza das Karstplateau, das im



Miramar.

Hintergrunde von den östlichen Ausläufern der Julischen Alpen abgeschlossen wird. Das monotone Landschaftsbild gewinnt an Schönheit durch die stetig fortschreitende Aufforstung. Unweit von Basovizza liegt in einem prächtigen Eichenwalde das 1580 von Herzog Karl von Steiermark gegründete k. und k. Hofgestüt von Lipizza, aus welchem der kaiserliche Marstall in Wien die als »Lipizzaner« bekannten Pferde bezieht. Die Besichtigung des Gestütes ist gestattet.

Ein unvergleichlich schönes Panorama entrollt sich vor dem Beschauer auf dem Karstplateau bei Optschina (Haltestelle der Südbahn), dessen Wahrzeichen — ein zur Erinnerung an den Ausbau der nach Triest führenden sogenannten neuen Optschinastrasse zur Vervollständigung der Wiener Reichsstrasse im Jahre 1830 errichteter Obelisk — zur See und zu Lande weithin sichtbar ist. Für den Fremden wird dieser entzückende Fleck Erde aber erst recht zugänglich sein, sobald die in Bau befindliche Strassenbahn von Triest vollendet sein wird. Vom Obelisken in Optschina gelangt man auf einer zum Theile aus dem Fels gesprengten, romantischen Strasse längs der Berglehne nach den Ortschaften Contovello und Prosecco, welch letzterer Ort schon im Alterthume durch seinen Naturschaumwein berühmt war; von Prosecco (Haltestelle der Südbahn) führt der Weg über die Ortschaft S. Croce mit bedeutenden Steinbrüchen nach der Eisenbahnstation Nabresina.

Leichter als zu Lande sind dem Fremden durch entsprechende Dampferverbindungen Ausflüge nach den an der See gelegenen Orten gemacht. Das begehrteste Ausflugsziel, das von Triest in halbstündiger Dampferfahrt erreicht werden kann, ist das kaiserliche Lustschloss Miramar, mit einem prachtvollen, an herrlichen exotischen Gewächsen reichen Parke. Der Schöpfer von Miramar, Erzherzog Ferdinand Max, der nachmalige unglückliche Kaiser von Mexico, hat die Vollendung des zauberhaften Fürstensitzes nicht mehr erlebt. Die Besichtigung des Parkes ist, falls nicht Mitglieder des Kaiserhauses in Miramar weilen, täglich von 6 Uhr früh bis abends ohne Beschränkung gestattet; zur Besichtigung des Schlosses, das nach den Plänen des Architekten Junker im normannischen Stile unter eigener Leitung des Erzherzogs Max erbaut worden ist und für dessen innere Ausstattung der Kaiser noch von Mexico aus persönlich sorgte, bedarf es einer Eintrittskarte, die bei der Schlossverwaltung zum Preise von 60 h per Person gelöst werden muss. Besichtigungszeit im Sommer (vom 1. April bis 31. October) von 10 bis 12 Uhr vormittags und von 3 bis 5 Uhr nachmittags, und in den übrigen Monaten von 10 bis 12 Uhr vormittags und von 2 bis 4 Uhr nachmittags. Den Hofbediensteten, welche die Führung im Schloss besorgen, ist die Annahme von Trinkgeldern strenge untersagt. Knapp an den Park von Miramar anstossend liegt die windgeschützte Bucht von Grignano, die als klimatischer Luftcurort eine Zukunft haben wird, wenn erst der heute erschwerte Zugang an diesen Theil der Riviera einer bequemen directen Verbindung mit Triest durch eine unterhalb des Parkes von Miramar durchführende Gallerie, im Anschlusse an die von der Stadt nach dem kaiserlichen Lustschlosse an der Villenstadt Barcola vorüberziehende Uferstrasse gewichen sein wird. Thatsächlich liegt die Absicht vor, eine solche Strasse zu schaffen und sie bis Sistiana, dem jüngsten Seebade und klimatischen Luftcurorte an der Adria, zu verlängern. In der schönen, windstillen und staubfreien nördlichsten Einbuchtung des Triester Golfes gelegen, mit allen Reizen der südlichen Flora ausgestattet, ist Sistiana dank der Munificenz seines Besitzers, des Prinzen Alexander von Thurn und Taxis, in überraschend kurzer Zeit zu einem in jeder Beziehung modernen und comfortablen Seebade- und Luftcurorte eingerichtet worden. Sein im Winter äusserst mildes, gleichmässiges und auch im Sommer durch eine leichte Seebrise temperiertes Klima und seine stille Abgeschlossenheit eignen Sistiana vortreflich für Nerven- und Herzleidende, schwächliche, blutarme Personen und Reconvalescenten. Die Seebäder können am flachen sammtweichen sandigen Strande bis Ende October, zu jeder Zeit aber auch warme Meerwasserbäder genommen werden. Im Herbste ist die Möglichkeit für den Traubencurgebrauch geboten. Eine Curtaxe wird nicht eingehoben und die Preise sind mässig bei vornehmer Unterkunft in den Hôtels und Villen des das ganze Jahr geöffneten Etablissements, das auch seinen eigenen Arzt besitzt. Sistiana ist mit der Bahn von Triest nur dreiviertel

Stunden entfernt und zur Eisenbahnstation Duino—Sistiana (auf der Strecke Triest—Görz) verkehren zu allen Zügen Wagen; vom Frühjahr bis zum Herbst verkehren Dampfer dreimal täglich zwischen Triest und dem Curorte. Demselben Eigenthümer gehören die eine halbe Wagenstunde von Sistiana entfernten Römerthermen von Monfalcone. Der Weg dorthin führt an dem pittoresken historischen Schlosse von Duino und an der sagenreichen Ortschaft S. Giovanni di Duino, woselbst der räthselhafte, schon von Vergil gepriesene Fluss Timavo aus dem Felsen entspringend schon nach kurzem Laufe sich ins Meer ergiesst, vorbei. Die Thermen von Monfalcone mit ihren 38 bis 40<sup>o</sup> heissen Chlor-, Brom-, Jod- und Schwefelbädern waren schon in Römerzeiten als stark heilkräftig gegen alle Arten von Gicht- und rheumatische Leiden berühmt. Unter dem neuen Besitzer ist das Etablissement gründlich renoviert worden und geht einer neuen grossen Zukunft entgegen. Ausser der Thermalcur wird auch die Fangocur angewendet, was durch die vor kurzem erfolgte Entdeckung eines reichen, dem besten Fango, jenem von Battaglia, Pistyan u. s. w., gleichkommenden natürlichen vulcanischen Schlammflagers im Gebiete der Thermen ermöglicht wird; als Complementärcuren dienen Massage, Electricität und Heilgymnastik. Durch die Vereinigung des Besizes von Sistiana und der Thermen von Monfalcone in einer Hand ist den Patienten, die nicht im Etablissement selbst oder im nahen Städtchen Monfalcone wohnen wollen, ein comfortabler Aufenthalt in Sistiana geboten; sowohl mit Sistiana als mit Monfalcone wird ein regelmässiger Omnibus- und Wagenverkehr unterhalten. Monfalcone ist Eisenbahnstation auf der Südbahnlinie Triest—Görz. Auch die eben genannte Landeshauptstadt der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradisca ist durch ihr mildes Klima berühmt und ist ein beliebter klimatischer Wintercurort, der mit Recht den Namen des »österreichischen Nizza« führt.

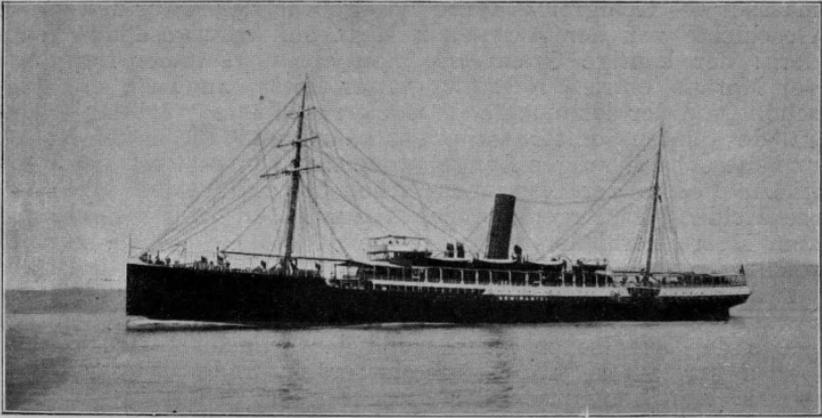
Monfalcone ist ferner die Kopfstation der Friauler Localbahn, die über Cervignano nach der österreichischen Grenze geht und jenseits derselben Anschluss an das italienische Eisenbahnnetz hat. Die Localbahn stellt die kürzeste Verbindung zwischen Triest und Venedig her. Im Friauler Tieflande, dessen Hauptfluss, den Isonzo, die Eisenbahnbrücke bei Pieris übersetzt, liegt Aquileja, einst die grösste Stadt nach der Welthauptstadt Rom, heute ein stilles Dorf. Aquileja liegt von der Haltestelle Villa Vicentina der Friauler Bahn eine halbe Stunde entfernt. Die uralte Basilika der mittelalterlichen Patriarchenstadt und das k. k. Staatsmuseum, in dem alle antiken Funde aus den Meilen im Umkreise umfassenden Gebiete der einstmaligen römischen Hauptstadt in übersichtlichen Sammlungen geordnet sind, sind alljährlich das Ziel zahlreicher Wanderer. Ihre Zahl hat noch zugenommen, seit sich auf der Laguneninsel Grado, die auch einmal Sitz eines mächtigen Patriarchen war, ein Strandbad zu entwickeln begonnen hat; der Weg vom Lande nach Grado führt nämlich über Aquileja und Belvedere, wo man den Lagunendampfer

oder das Ruderboot zur Ueberfahrt zu besteigen hat. Durch zahllose Inseln, Schlamm- und Sandbänke führt im schmalen, fortwährenden Aenderungen unterworfenen Fahrwasser der Weg, und die Schwierigkeit der Verbindung mit dem Festlande ist es eben, die einen noch kräftigeren Aufschwung, als ihn Grado in den letzten Jahren genommen, behindert; doch wird schon in naher Zukunft durch entsprechende Herstellung eines breiten Canals zwischen Belvedere und Grado ein Wandel zum Besseren geschaffen werden. Durch einen Ausflug in das Friauler Tiefland und in die Lagunenwelt, deren Culturformen vielfach an prähistorische Zeiten erinnern, kommt sowohl der Naturfreund wie auch der Geschichtsfreund auf seine Rechnung. Von Triest ist Grado in zweieinhalbstündiger Dampferfahrt zu erreichen, doch wurde bisher nur in den Zeiten der Hochsaison für Grado ein halbwegs entsprechender Verkehr dorthin unterhalten.

Unvergleichlich besser als mit dieser ultima Thule in der Nord-Adria ist Triest mit den Küstenstädten von Istrien verbunden. Neben dem Postdampfer der Linie Triest—Pola, der täglich in beiden Richtungen verkehrt und die Hafen bzw. Rheden von Pirano, Salvore, Umago, Cittanova, Parenzo, Orsera, Rovigno und Fasana anläuft, haben die ausserordentlich regen Beziehungen mit Triest die nordistrischen Küstenstädte zur Einstellung eigener Localdampfer veranlasst; so können von Triest aus bequem Muggia, Capodistria, Isola, Pirano u. s. w. erreicht werden und auch ein Blick in diese freundlichen Städtchen gestaltet sich für den Fremden ebenso anziehend wie lehrreich, da sich vor ihm ein Stück unverfälscht venetianischen, in den Baulichkeiten, in der Sprache und in den Sitten an die mehr als halbttausendjährige Herrschaft der »Serenissima« mahnenden Lebens aufthut.



Leuchtturm von Triest.



## Die Adria.

Von *Josef Stradner*.

Eine tiefe Einbuchtung dringt von der Nordküste des Mitteländischen Meeres weit in das Festland hinein und führt die salzige Flut bis an den Fuss der Alpen. Die Geologen wissen, dass diese Meeresbucht erst in einer verhältnismässig jungen Epoche durch den Einbruch einer vor den Alpen und dem Velebit gelegenen Landtafel entstand, und die Geschichte verzeichnet die Erdbeben, die als Folge von Setzungen und Nachstürzen die junge Küste wiederholt beunruhigten. Auch weiss man, dass der Einbruch ursprünglich viel weiter reichte als heute. Denn seither haben die Bergströme Zeit gehabt, mit ihrem Geschiebe einen Theil des Beckens wieder auszufüllen. Das Padanische Meer, aus dem die vulcanischen Kuppen der Euganeen als Inseln hervorragten, ist auf diese Art wieder in festes Land verwandelt worden. Die lebendigen Zeugen dieses Vorganges treffen wir heute noch nächst dem 30 *km* von der Küste entfernten Dörfchen Arquà in einem kleinen See, dessen Bewohner, der Meeresfauna angehörig, damals vom Rückzuge abgeschnitten wurden. Auch gegenwärtig haben die Alpenströme ihre Arbeit nicht eingestellt; unausgesetzt tragen sie die schweren Schotterlasten auf das Vorgelände herab, rollen das Geschiebe weiter in das Tiefland und setzen den Schlamm an ihren Mündungen ab. So schwemmt der Po allein jährlich über 42 Millionen Cubikmeter Erdreich ins Meer, und der Landzuwachs, den die italienische Küste auf diese Weise aus den Alpen bezieht, betrug nach den neuesten Berechnungen des Professors Marinelli in den letzten 70 Jahren 762 *km*<sup>2</sup>, d. i. ein Sechzehntel des gesammten Flächen-

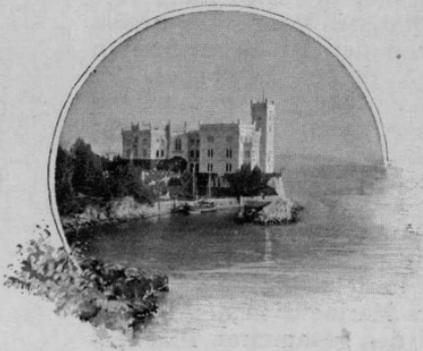
maasses des Königreichs Italien. So geht in der Natur und in der Geschichte von den Alpen zur Adria ein unausgesetztes Wandern: der kantige Granitstein, den ein ungestümer Bergquell der Moräne entriss, rollt als glatter Kiesel zu Thal, die Erdscholle, auf der das leuchtende Edelweiss blühte, wird der Wohnsitz des bunten Seesternes; und so kamen auch die harten Kelten und die scharfkantigen Longobarden zu Thal, es kam die alpenfrische Poesie der Germanen; schon die griechische Sage lässt die Helden des Argonautenzuges durch den wilden Karstwald zum Meere herniedersteigen. So weit die Geschichte zurückreicht, ist die adriatische Bucht die Pforte, die das Mittelmeer mit dem Herzen von Europa verbindet und von der Zeit an, als die ersten Bernsteinhändler die Verbindung zwischen der Küste des Suebischen Meeres und dem griechisch-etruskischen Hatria herstellten, gab es am äussersten Ende unserer Bucht immer einen Stapelplatz, der die Schiffahrt beherrschte, war es nun das römisch-keltische Aquileja, oder das byzantinisch-ostgothische Ravenna, oder Venedig.

Der Bau der österreichischen Südbahn hat zuletzt Triest zum Handelsemporium der Adria gemacht, und dieses wird seine volle Bedeutung erst erlangen, wenn ein zweiter Schienenweg die Sudeten- und die Donauländer mit dem Meere verbunden und wenn man in den Hinterländern endlich denn doch über den nationalen Zank hinweg zu einer verständnisvollen, zielbewussten Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen gelangt sein wird. Die gesammte Warenbewegung des Triester Hafens repräsentiert gegenwärtig einen Wert von jährlich 1200 Millionen Kronen, die Höhe des bei Triester Seeschiffahrts-Gesellschaften investierten Capitals 114 Millionen Kronen, jenes der industriellen Unternehmungen 43 Millionen Kronen.

Schon jetzt ist Triest der Sitz der bedeutendsten Schiffahrtsgesellschaft des Adriatischen Meeres, des Oesterreichischen Lloyd, dessen Fahrzeuge nicht allein alle Häfen des Meerbusens und alle wichtigen Küstenplätze des Mittelmeeres, sondern auch alle Handelsemporien des Rothen Meeres, der indischen, chinesischen, japanischen und südamerikanischen Gewässer anlaufen.

Vom Söller des Schlosses Miramar schweift das Auge trinken über den Silberspiegel der Adria hinweg zu den steilen Ufern Istriens einerseits und über die gelbliche Sandbarre des Isonzo andererseits, hinaus bis zu dem Lagunenstädtchen Grado, das wie eine Fata Morgana am Horizonte zu schweben scheint.

Welche Contraste zwischen Osten und Westen! Contraste, die sich längs der beiden Küsten bis zur Strasse von Otranto wiederholen.



Miramar.

Felsig und wasserarm, schwach bevölkert und wenig cultiviert ist die Ostküste, aber mit einer grossen Zahl ausgezeichnete Häfen ausgestattet; flach, von Sümpfen und Strandseen begleitet und den Schiffen schwer zugänglich, aber dicht bevölkert und ungemein fruchtbar das Westufer. Finden wir hier überall fettes Ackerland und den hohen sommergrünen Laubwald, der seinen Schatten über zierliche Farne und schwellende Moospolster legt, so duftet die Ostküste von balsamischen Labiaten, wie Salbei, Thymian, Lavendel, Rosmarin; am Wege grüsst uns die zierliche Cistrose und über die sonneglühenden Felsen klettern Opuntien und Agaven; Oleander, Orangen und Palmen schmücken die Gärten, der Oelhain und der immergrüne Buschwald verleihen der Landschaft ihren Charakter.

Aber vielen Punkten der Ostküste fehlt dieses prächtige Pflanzenkleid; kahl, von den Stürmen zerrissen und zerklüftet, bildet das Gestein ausgedehnte Wüsteneien, die niemals ein Baum oder Strauch beschattet zu haben scheint. Es ist das der Karst. Ihren Namen nach dem Feuergotte Adar hat die Adria gleich ihrem Symbol, dem geflügelten Löwen, aus Kleinasien bezogen, das steinige Uferland erhielt aber von den Kelten seinen Namen. Dass es darum damals noch keineswegs jene vegetationslose Wildnis gewesen ist wie heutzutage, das beweisen die vorhandenen Wälder auf diesem Steinboden, wie z. B. der Wald von Lippizza bei Triest, der Tarnovaner Wald und die Forste auf den dalmatinischen Inseln; das beweisen ferner die glücklichen Aufforstungsversuche, die von der österreichischen Regierung in letzter Zeit an verschiedenen Punkten der Küste unternommen worden sind.

Verlässt man den Park von Miramar durch das nördliche Thor, so hat man die kleine Bucht von Grignano zu seinen Füssen, von der die berühmten Weingärten von Prosecco über Terrassen zum Karstplateau hinaufsteigen. Noch sieht man im Ufersand die Reste der antiken Hafendämme, an welchen die *Navis onorariae* anlegten, um die Weinschläuche von Pucinum zu verladen.

Verfolgen wir die Küste weiter gegen Nordwesten, so öffnet sich alsbald wieder eine liebliche Bucht mit dem kleinen Seebade Sistiana.

Duino steht auf den Grundvesten eines römischen Thurmes und blickt vom hohen Felsen dräuend auf das Meer herab. Das Hauptgebäude mag als der östlichste Vertreter des paladesken Stils gelten; es birgt allerlei Raritäten und Kunstwerke, u. a. Bilder von Giambellini, Cima de Conegliano, Maratta, Caravaggio, den beiden Palma u. a. Der Balkon gewährt eine unvergleichliche Aussicht auf den Golf von Triest, auf die Berge von Istrien, auf die Friauler Ebene und auf die Lagunen von Grado und Marano. Bei reiner Luft sieht man sogar Venedig. In dem Schlosspark, der sich die steile Lehne bis zum Meere hinabzieht und im Thiergarten sind Theile des alten, mit immergrünen Eichen und Terebinthen bestandenen Karstwaldes erhalten ge-



blieben. Letzterer verbirgt in seinem Buschwerk den Eingang zu einer interessanten Grotte; die Archäologen fanden darin Gegenstände aus jenen fernen Tagen, in denen die Bewohner der adriatischen Küste auf Pfahlbauten, Küsteninseln und in den zahlreichen Karstgrotten Herd und Schlafstätte hatten. Weit in die Vergangenheit zurück reicht auch der Sagenkreis, der die Ufer des unweit von Duino ins Meer tretenden Timavo umgibt und uns erzählt von dem Zuge der Argonauten, die donauaufwärts bis in die Laibach gelangt, hier ihre Schiffe nach weitem Ueberlandtransport

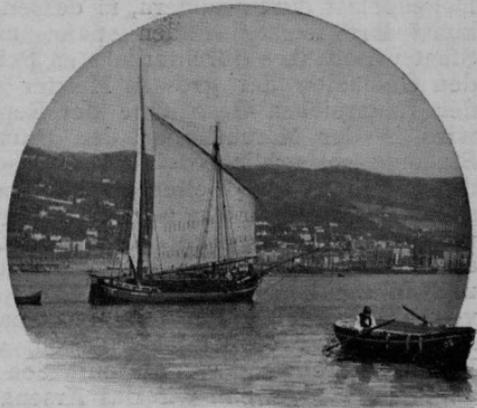
wieder ins Meer setzten; dann von den Pferdeopfern im heiligen Hain der Diana; von Antenor und seinen Trojanern und von dem Tempel des Diomedes, auf dessen Grundfesten jetzt ein gothisches Kirchlein steht.

Ostgothen und Longobarden treten — wandern wir weiter westwärts — auf die Bildfläche der geschichtlichen Erinnerung; den einen und den anderen wird der Bau des seltsamen Thurmes zugeschrieben, der von einem Walle eng umgürtet, auf einem Hügel über Monfalcone wacht, und sowie Duino einst Tybein hiess, so verzeichnen alte Landkarten das einst dem Patriarchen von Aquileja unterthane Städtchen an der Rosegabucht mit dem Namen Falkenberg. Seine Schwefelthermen, im Mittelalter verschollen, wurden von den Römern hochgeschätzt und können jetzt wieder in einem entsprechend eingerichteten Badehause benützt werden. Die Stadt, die einige Fabriken besitzt, bildet den Ausgangspunkt für Ausflüge nach Villa Vicentina, einem schönen Landsitz der Exkaiserin Eugenie, nach dem Dorfe Aquileja, dessen Staatsmuseum die Reste der einstigen Weltstadt sammelt und dessen Kathedrale alles birgt, was von der Glanzzeit der longobardischen Patriarchen übrig geblieben ist, nach Grado, dem ehrwürdigen Sitz der mittelalterlichen Patriarchen der Seeveneter. Auf der Düne dieser uralten, malerischen Lagunenstadt versammelt sich alljährlich eine grosse Zahl von Sommergästen, um das Strandbad zu geniessen. Den Nordrand der Lagune beschattet hier noch ein Rest des grossen Pinienwaldes, der einst die Adria vom Timavus bis Ravenna umkränzte, und auf einem kleinen Eilande wirkt als Erbin eines Neptuntempels die Madonna von Barbana Wunder in den Gefahren des Meeres, in Krankheiten des Viehes, bei Feuersbrünsten und Ueberschwemmungen. Darum sieht, wie einst der Zeustempel in dem belebten römischen Kriegshafen, nun das weltabgeschiedene Lagunenheiligthum an seinen Festtagen viel gläubiges Volk aus allen Küstenländern herbeiströmen, darum wird das wunder-

thätige Bild dann in feierlicher Procession, der sich die Wallfahrer in ihren Booten anschliessen, auf blumenbekränzter Barke durch die Lagune gerudert, in der die Fischer vor ihnen aus der Urzeit der Seeveneter stammenden Schilfhütten knien. Das gibt ein seltsames, alterthümliches Schauspiel, ähnlich wohl jenem festlichen Aufzuge, in dem einst der Patriarch von Grado zur ersten Dogenwahl nach Heraklea hinüberfuhr. Diese Stadt des Dogen Paolucio Anafesto ist längst unter dem Sande der Piave und der Livenza begraben, aber an den Ufern und Dünen der Strandseen, die sich von der Mündung des Isonzo bis zum Delta des Po aneinanderreihen und durch die einst die römischen Postschiffe zwischen Aquileja und Ravenna ihren Weg fanden, steht aus jenen heroischen Tagen Jungveneziens noch manche denkwürdige Siedelung einsam im Sumpfe mit verfallenen Mauern, Thürmen und Kirchen und mit friedlichen Bewohnern, die abends nach ihrem Fischzuge still vor den Häusern sitzen und sich die Geschichten ihrer grossen Vorfahren erzählen.

Gleich der Nachbar jenseits des Anforacanal, Marano, ist ein solches vergessenes Fischerstädtchen. Aber seine Geschichte ist jünger als jene der anderen. Es besitzt einige stattliche Bauten mit den Wappenschildern der venezianischen Capitäne aus dem 15. und 16. Jahrhunderte, der Zeit, in der es als Grenzland und Stapelplatz für die Producte des friaulischen Tieflandes seine grösste Bedeutung erlangte. Diesen Handel hat nun das gewerbfleissige Cervignano am Aussacanal übernommen. Westlich davon an der neuen nordadriatischen Küstenbahn liegen die alten Umladeplätze Latisana und Portogruaro für die über die Alpenpässe herübergekommenen deutschen Marktfahrer Venedigs. Auch Portogruaro besitzt sein Fondaco dei Tedeschi, seine Hauptsehenswürdigkeit ist aber das Museum mit den auf dem Boden von Concordia ausgegrabenen Resten der römischen Stadt Concordia sagittaria. Am stillsten ist es an der ganzen Küste, die in einer Länge von 70 km jeglicher Dampfschiffverbindung entbehrt, in Caorle, einem Fischerstädtchen an der Livenzamündung, dessen Chronik seit 1000 Jahren, d. i. seit es aufgehört hat, die Residenz eines Bischofs zu sein,

aus unbeschriebenen Blättern besteht. Erst in den letzten Jahren wurde dieses Stilleben durch das Erscheinen von Ingenieuren und Arbeitern der grossen Entwässerungsarbeiten unterbrochen, die Baron Franchetti und eine Actiengesellschaft in





Platz vor der S. Marcuskirche.

den Paludi zu beiden Seiten der Livenza ausführen lässt. — Der flüchtige Tourist wird, obgleich es in den friaulischen Städten keineswegs an Comfort gebricht, diesen Küstenstrich schwerlich besuchen, sondern das Ziel seiner Seefahrt wird **Venedig** sein, das er von Triest aus in vier bis sechs Stunden erreicht. Vom Campanile bei San Marco wird er auf die fünf- und zwanzig Inseln der venezianischen Lagune und auf das Häusergewirre der Capitale herabblicken, deren Bürger einst den Handel der ganzen bekannten Welt beherrschten, er wird den Dogenpalast durchwandern, in dessen Kanzleien die Diplomatenkunst ihre feinsten Fäden spann und in dessen Kerkern die Staatsraison ihre fürchterlichsten Schlüsse zog, er wird sich in den Gemälden der grossen Meister die glänzendsten Episoden der ruhmreichen Geschichte der Republik vorführen lassen, er wird in der Marcuskirche den prunkvollen Grundstein dieses Staatswesens erblicken, »dessen geschichtliche Mission es war, die Cultur zweier Welten zu vereinen«. Wer tiefer in die Geschichte dieses bewunderungswürdigen Organismus eindringen will, dem öffnet sich im ehemaligen Kloster der Frari ein Staatsarchiv, das mit seiner ältesten Urkunde im Jahre 833 einsetzt und in 300 Zimmern nicht weniger als 41 Millionen Nummern verwahrt. Auch wenn wir im Canal grande die Paläste der Nobili an uns vorüberziehen lassen, wenn wir die Kirchen und Museen durchwandern, die mit den herrlichsten Kunstwerken angefüllt sind, wenn wir das Arsenal besuchen, dessen Flotten

alle Meere beherrschten, in allen Calli und Canali umweht uns der Hauch längstvergangener Tage, und wären die Vaporetti im grossen Canal nicht und die Eisenbahnbrücke und der von Napoleon I. angelegte Volksgarten mit seiner internationalen Ausstellung moderner Bilder — man vermöchte sich ohne Mühe in die kunstfrohen Zeiten eines Paolo Veronese und einer Catarina Cornaro zurückversetzen. Auf eine auch nur flüchtige Beschreibung dieser Stadt, auf eine entsprechende Würdigung ihrer Denkmäler und Kunstschätze können wir uns natürlich hier nicht einlassen, denn das würde allein ein dickes Buch füllen. Wir können den Reisenden nur auf die bekannten Reisehandbücher verweisen und ihm allenfalls zur historischen Einführung das mit zahlreichen Abbildungen ausgestattete Buch »Venedig



Canal Grande.

als Weltmacht und Weltstadt« von Hans von Zwiédineck-Südenhorst (Ed. Heyks Monographien zur Weltgeschichte) empfehlen.

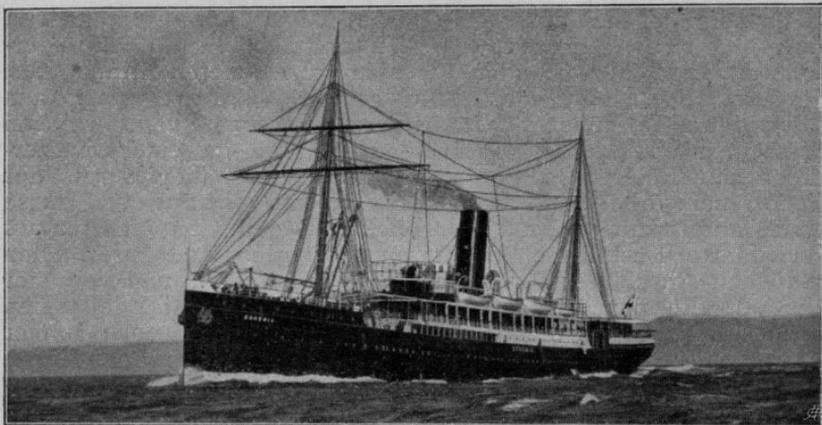
Ein Zeitraum von tausend Jahren entrollt sich vor unseren Augen, wenn wir Venedig durchwandern. An seinem Beginne steht der ehrwürdige Dom von Torcello als das älteste Bauwerk in der Lagune, dem nur die altchristliche Basilika in Murano nahesteht; in der Periode der byzantinischen Kunst sehen wir die Kaufherrengemeinde am Rialto bereits als Weltstadt, und mit dem Bau des prunkvollen Marcus-Tempels tritt der geflügelte Löwe seine Herrschaft über die Adria und die Levante an; der Orient spricht zu uns in den Loggien und Hallen des Fondaco dei Turchi, des Palazzo Loredan, des Palazzo Farsetti und zahlreicher anderer Bauten mit überhöhten hufeisenförmigen Bögen und maurischen Ornamenten; der Orient modificiert auch den

aus dem Norden eindringenden Spitzbogenstil, so dass daraus eine eigene Bauart, die venetianische Gothik entsteht, die ihren prunkvollsten Ausdruck an den beiden Aussenfronten des Dogenpalastes fand. Damals standen schon die beiden grossen Säulen auf der Piazzetta, zwischen denen manche politische Episode ihren tragischen Abschluss fand, manche gefährliche Staatskrisis durch einen Schwerthieb gelöst wurde. So sehen wir die Vereinigung der Lagunenstädte zu einer Macht erstarken, die Constantinopel erobert, in allen wichtigen Städten des Orients ihre Consuln unterhält, alljährlich Handelsflotten aussendet nach Griechenland, nach Alexandrien, nach Syrien und Kleinasien, in das Schwarze Meer, nach Flandern und auf ihren Märkten am Rialto die Vertreter aller Nationen des Continents versammelt. Den Weg der deutschen Kaufleute nach Venedig haben wir in unserer Beschreibung der Nordküste bei Latisana und Portogruaro gekreuzt. Ihre Warenlager und ihre Schreibstuben hatten sie im Fondaco de' Tedeschi, einem stattlichen Palaste neben der Rialto-Brücke, in dem gegenwärtig die Post untergebracht ist. Und zu den Kaufleuten gesellten sich alsbald, durch die Predigten eines Mönches in Bewegung gesetzt, Ritter und Knapen, die von den Alpen zur Adria herabströmten, um unter dem Zeichen des Kreuzes das heilige Land gegen die Ungläubigen zu vertheidigen. Die nüchternen Rheder am Rialto stellten den Kreuzfahrern ihre Schiffe für gutes Geld und gelegentliche Mehrung ihrer Macht bei. Am Canal grande reiht sich Palast an Palast; noch bis in die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts dient dabei der gothische Stil des Dogenpalastes als Vorbild, während in Italien schon längst die Sonne der Renaissance aufgegangen war. Aber Petrarca weiss keinen würdigeren Hüter seiner Codices als die Signoria von Venedig und legt mit diesem Geschenke den Grund zur Libreria di San Marco, der Jacopo Sansovino ihre prächtige Stätte auf der Piazzetta erbaut. Die Frührenaissance schuf die Riesentreppe im Dogenpalast (Antonio Rizzo), den Palazzo Vendramin-Calergi (Pietro Lombardo), die Scuola di S. Marco, die Scuola di S. Rocco, die alten Procuratien, das Colleoni-Denkmal. Dann folgte die glänzende Epoche der Hochrenaissance mit Palma vecchio, Giorgione, Tizian und Sansovino, als deren Abschluss die Werke von Palladio (S. Georgio, Redentore, S. Francesco) erscheinen. Als Vorgänger Tizians finden wir in den Gallerien und Kirchen die Schule von Murano, die Vivarini, die Bellini, Carpaccio, Cima di Conegliano, als seine Nachfolger Pordenone, Paris Bordone, Jacopo Tintoretto, Paolo Veronese, Tiepolo und Canaletto. So wie dieser letztere seine berühmten Veduten der Lagunenstadt malte, so erscheinen sie uns auch heute noch, wenn wir auf der schlanken Gondel durch die Canäle gleiten. Keine Stadt ist so vom poetischen Zauber der Vergangenheit verklärt, wie Venedig. Aber auch die Gegenwart kommt zu ihrem Rechte, und man ist wohl nirgends so sehr wie hier bestrebt, allen Ansprüchen der Besucher gerecht zu werden. Es fehlt darum auch in keiner Jahreszeit an Fremden

in Venedig, das sich durch sein mildes Klima und seine günstigen Luftströmungen einerseits als Winterstation empfiehlt, anderseits am Lido alle Freuden eines ausgezeichneten Strandbades gewährt. So belebt, wie heutzutage der Wasserweg nach dem Lido, war es in früherer Zeit auf dem Brentacanal und der neben demselben einherlaufenden Landstrasse, die an einer ununterbrochenen Reihe von Sommerpalästen und Villegiaturen der Venezianer vorbei nach Padua führte. Heute rollt auf der Strasse eine Dampftramway, und man blickt aus dem Coupéfenster auf verwilderte Lustgärten und vernachlässigte Landhäuser. Den südlichen Abschluss der Lagune bildet Chioggia, und von hier aus übt die phrygische Mütze, die mit Gold und Edelsteinen bedeckt zum Corno ducale des Dogen geworden, noch immer eine gewisse Herrschaft über die Adria, denn in allen ihren Gewässern findet man die Flotillen dieser Fischerstadt, insbesondere aber an dem fischreichen Ostgestade, wohin wir nach diesem kurzen Lagunenausfluge zurückkehren. Denn unsere Küstenschilderung hat sich auf das Verkehrsgebiet des Oesterreichischen Lloyd zu beschränken.



Seufzerbrücke.



## Istrien und der Quarnero.

Von *Josef Stradner*.

Wenn wir den Triester Hafen in südlicher Fahrt verlassen, so entrollt sich vor unserem Auge in abwechslungsreicher Bilderreihe das Panorama der Ostküste. Es beginnt mit den lieblichen Ufern und heiteren Städtchen Nordistriens, um uns dann in glücklicher, künstlerisch wirkender Steigerung die üppigen Landschaften Liburniens, die fesselnden Bilder der Inselwelt, die Geschichts- und Culturdenkmäler Dalmatiens aus zwei Jahrtausenden, die bewunderungswürdigen Schöpfungen der antiken und der mittelalterlichen Kunst, die heroischen Landschaften Süddalmatiens vorzuführen.

Haben wir den Triester Leuchtturm passiert, so erschliesst sich uns alsbald die zur Vergrößerung des Triester Hafens aussehene Bucht von Muggia. Die engen Strassen des uralten Städtchens im Hintergrunde sind von den Handwerkern der Werfte von San Rocco belebt und den Berg hinauf zieht die fromme Schar der Wallfahrer zur longobardischen Gnadenkirche von Muggia vecchia, die mitten im Schutte dieses vor fünf hundert Jahren von den Genuesen zerstörten Burgfleckens steht. Im Thale von Borst sieht man, zuerst durch Weingelände, dann durch vegetationslose Karstwildnis die Staatsbahn zum Hochland von Herpelje emporklettern. Die Spitze einer Halbinsel mit den weitläufigen Hallen und Höfen des Seelazareths umschiffend, sehen wir eine zweite, grössere Bucht vor uns und von lachenden Gärten und cypressenbeschatteten Landhäusern umgeben **Capodistria**, die alte Hauptstadt Istriens. Es gab eine Zeit, in der die Patrizier hier mit dem Luxus Venedigs wetteiferten, während



Pirano.

sie sich für die geistigen Anregungen Paduas und Bolognas so empfänglich zeigten, dass ihre Stadt sich den Ehrentitel »das istrische Athen« erwarb. Aus jener Zeit stammt der Hauptplatz, der gleich seinem grösseren Vorbilde in Venedig von den prächtigsten Gebäuden umgeben ist, so dass er den hervorragendsten Sehenswürdigkeiten der Küste beigezählt werden kann. Da sehen wir neben der lombardischen Domkirche das altvenezianische, zinnenbekrönte Rathhaus, den alterthümlichen Palast der venezianischen Provinzialstatthalter und das Pfandleihhaus. An vielen Privathäusern ist der ehemalige Wohlstand ihrer Erbauer und der hochentwickelte Kunstsinn jener Zeit zu erkennen.

Nun zieht das heitere Städtchen Isola vorbei, bekannt durch seinen köstlichen Refoscowein, seine Spitzenklöpplerinnen und seine Fischconservenfabrik, dann das Wallfahrtskirchlein der Madonna von Strugnano auf waldiger Anhöhe und die reizend am Ufer gelegene Villa Tartini. Die unvergleichlich malerische Mauerkrone von **Pirano** tritt hochragend und trotzig in das Gesichtsfeld. Unter ihrem Schutze hat sich da in der Bauweise der Häuser, in dem Typus der unvermischt gebliebenen Bevölkerung, in ihrem Charakter und ihren Gebräuchen ein lebendiges Stück Mittelalters erhalten. Nur am Hafen auf der mit dem Denkmal Tartini's, des Componisten der Teufelssonate, geschmückten Piazza Tartini stehen einige moderne Bauten, zwischen welchen sich ein interessanter alter Palast mit venezianischen Spitzbogen und dem stoischen Sinnspruche »Lassa pur dire« ein bisschen geniert fühlt. Da ist es hinten in den engen, von Söllern (solari) überbauten und von Lampen, hinter denen Heiligenbilder hängen, beleuchteten Gassen viel heimlicher und malerischer, und es soll uns nicht wundern, wenn Pirano eines Tages von seinem Passini oder Blas entdeckt und in einer Reihe von »Motiven« den Besuchern der

Kunstaussstellungen vorgeführt wird. Den farbenfrohen Landschaftler böte wieder die schöne Bucht, die mit dem Namen Porto Rose oder Porto glorioso auf den Landkarten verzeichnet steht, mannigfache Anregung. Von Pirano führt die Fahrstrasse längs der gesegneten Nordküste an einer alten, pittoresken Abtei vorüber am Saume der Oelwälder zur Badeanstalt Porto Rose, in der die bei der Kochsalzerzeugung gewonnene Mutterlauge zur Verwendung gelangt. Die Umgebung bietet dem Spaziergänger viel Abwechslung, so den Weg durch den altehrwürdigen Oelwald hinauf zum malerischen und eine schöne Aussicht bietenden Todtenhain von Pirano, oder an den ausgedehnten Salinen von Sicciole vorbei in das fruchtbare Dragognathal und weiter auf Serpentina hinauf nach Castelvenere, nach dem wegen seines weit das Land beherrschenden Kirchthurmes la spia d'Istria genannten Städtchen Buje, nach der romantischen Burgruine von Mommiano oder endlich um die ganze Bucht herum zur Punta die Salvore, in deren Gewässern der Tradition zufolge am Himmelfahrtstage des Jahres 1117 eine grosse Seeschlacht zwischen den Venezianern und der Flotte des Kaisers Friedrich Barbarossa geschlagen worden ist. Ein Gedenkstein an der Kirche bezieht sich auf diese Tradition. Der Leuchthurm von Salvore wurde im Jahre 1818 erbaut und bildet ein wichtiges Seezeichen in der Adria. Die Salinen von Sicciole umfassen 628 *ha* mit 7034 Salzgärten und liefern jährlich bei 28.000 Tonnen Salz.

Ein stilles, halbverfallenes Hafenstädtchen ist Umago. Die Bauart seiner Häuser, der Marcuslöwe am Municipalgebäude, die Wappenschilder an mehreren anderen Gebäuden erzählen uns von seiner venezianischen Vergangenheit. Der apokalyptische Löwe steht übrigens zu Umago in besonders naher Beziehung, denn nach einer Tradition soll hier das Schiff, das die Reliquien des heiligen Marcus nach Venedig brachte, gestrandet sein und die Schiffer von Umago sollen das gerettete Heiligthum wohlbehalten nach der Dominante gebracht haben.

Alterthümlich und verfallen ist auch die an der Mündung des Quietoflusses liegende und von der Malaria schwer heimgesuchte ehemalige Bischofsstadt **Cittanuova**, deren Blütezeit schon im frühen Mittelalter ihr Ende erreichte. Einst griff das Meer bis zu dem Schwefelbade Santo Stefano hinein, während gegenwärtig der Quieto nur für kleine Barken bis zum Fusse des Hügels fahrbar ist, von dem der stolze, zinnengekrönte Thurm von Montona ins Thal herabsieht. Das interessante Bergstädtchen war schon unter der Herrschaft Venedigs Sitz der Verwaltung des grossen Staatsforstes, der den Boden und die Hänge des Quietothales bedeckt und das Eichenholz für das Arsenal zu liefern hatte. Auch gegenwärtig steht der Wald unter Staatsverwaltung und versieht die Werkstätten in Pola mit Schiffbauholz. Wer dieses Quietothal durchwandert, der findet noch manche interessante Ortschaft als Raststation: das Castell Piemonte, einst Lehen der Contarini, mit malerischem Kirchthurm;

Partole mit einem hübschen gothischen Rathhause, einem Carpaccio und Sculpturen von Bonazza, dem Meister Canovas, in der Kirche; die Burgruine Pietrapelosa, einst Sitz der Markgrafen des Patriarchen von Aquileja und schliesslich Pingvente, die ähnlich wie Montona auf einem Felsenhügel thronende alte Grenzfestung Venedigs, deren Mauern antike und mittelalterliche Sculpturen bewahren.

Längs des weingesegeten, mit freundlichen Landhäusern besetzten Ufers geht unsere Seefahrt fort, bis die Stadt **Parenzo** in Sicht kommt. Sie war bis in die jüngste Zeit der Sitz des istrianischen Landtages und des Landesausschusses. Freunde der antiken und der mittelalterlichen Kunstgeschichte



Parenzo.

und auch die Prähistoriker finden in dem interessanten Städtchen reichliches Studienmaterial an den römischen Tempelresten, an der mit wertvollen Mosaiken geschmückten Basilika, an den im Landesmuseum gesammelten Ausgrabungen von Pizzugli und Vermo. Am Eingange des Hafens, der zur Zeit der Weinlese sehr belebt ist, fällt uns auf einer Insel die neue, schöne Villa des Marchese Polesini auf. Die Stadtgeschichte weiss uns viel von den Conflicten der Bürger mit den streitbaren Bischöfen dieser Stadt zu erzählen, die es verstanden, sich zum Nachtheile der Municipien in den Besitz grosser Ländereien zu setzen. Zu den in jener Zeit erworbenen Gütern dieses Bischofstuhles gehört auch die Burg Orsera, die an einer schwer zugänglichen Bucht zehn Kilometer südlich von Parenzo liegt. Weiter führt uns die Küstenfahrt durch mehrere Felsriffe zu dem tief in das Land hineinreichenden, von den steilen Waldhängen und menschenleeren Ufern umgebenen Fjord, das den Namen Canal di Leme führt. Den unheimlich regungslosen Wasserspiegel durchfurcht nur hie und da eine mit Holz beladene Barke.



Rovigno.

Hinter Vorbergen taucht indessen das Stadtbild von **Rovigno** auf. Hohe Häusermassen drängen sich ans Ufer, hinter ihnen erhebt sich auf einem Felsen die Domkirche der heiligen Eufemia. Die Stadt zählt über 10.000 Einwohner und besitzt zwei Häfen: Valdibora und Valdisquero. Der erstere steht in Verbindung mit der istriatischen Staatsbahn, die über Canfanaro nach Triest und nach Pola geht. Rovigno ist ein ziemlich belebter Handelsplatz für Wein, Oel und Getreide und Sitz der Handelskammer. Eine Tabakfabrik und eine Sardinienfabrik schaffen der Bevölkerung Verdienst. An der Nordseite der Stadt steht die vom Berliner *Aquarium* unterhaltene zoologische Station und weiter entfernt in der Val di Bora das im Jahre 1873 gegründete *Seehospiz* S. Pelagio für 150 Kinder. Die Bürger der Stadt, namentlich die Weiber, verrathen mit ihrem dunkeln Teint, ihrer Tracht und ihrem Gehaben den Zusammenhang mit dem venezianischen Volksthum, wenn auch der Dialect von dem Goldonis abweicht und manche dem Sprachforscher interessante Eigenthümlichkeiten aufweist. Die Fortsetzung der Seereise führt uns an einer Reihe kleiner Inseln, Scoglien, vorüber, zunächst an Santa Caterina, welche vor dem Hafen liegt, dann an S. Andrea mit einer schönen Villa des Consuls Hütterorth, Astorga, Marasso und S. Giovanni in Pelago mit Spuren vorgeschichtlicher Wohnstätten. Man nimmt an, dass südlich von der letztgenannten Insel die Bischofsstadt Cissa lag, welche im siebenten oder achten Jahrhundert ins Meer versank. Ueber Auftrag des Contreadmirals Hinke stiegen im Jahre 1890 Taucher 300 *m* südlich von S. Giovanni in Pelago in



Die Riva in Pola.

die Tiefe. Sie fanden Gebäudereste, lange fortlaufendes Gemäuer und Ufermauern.

Auf dem Hügellande, das sich von Rovigno in südöstlicher Richtung ausdehnt, nistet 8 km von der Küste entfernt der alterthümliche Markt Valle und bald darauf sehen wir uns in dem Bereiche der Hafengebungen von Pola, die sich nördlich über den Canal von Fasana ausdehnen.

Die Rhede von Fasana, auf der Admiral Tegetthoff seine Flotte vor der Schlacht von Lissa versammelte, steht bereits im Bereiche weittragender Wallgeschütze.

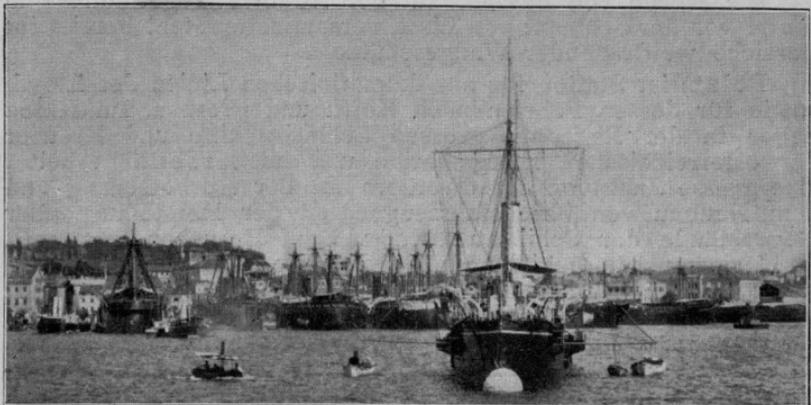
**Pola**\*) ist Station für alle dalmatinischen Linien des Lloyd, sowie für dessen Fahrten nach Korfu und Prevesa. Im Hafen liegen in der Regel die grossen Schlachtschiffe und Kreuzer der österreichischen Kriegsmarine und im Arsenal arbeitet eine grosse Zahl von Handwerkern an der Ausbesserung und dem Neubau von Kriegsfahrzeugen, an der Herstellung aller Gegenstände der Schiffsausrüstung. Dem Besucher zeigt man im Marinemuseum Schiffsmodelle, Kriegstrophäen und Reliquien, wie z. B. den Blitzableiter des im Jahre 1852 auf einer Fahrt von Venedig nach Triest spurlos verschwundenen Kriegsdampfers »Maria Anna«, Uniformen, Flaggen, Feldzeichen, Lorbeerkränze, Orden des Seehelden Tegetthoff, Erinnerungen an die Erz-

\*) Nachdem das Cattaro-Eilschiff des Lloyd  $\frac{3}{4}$  Stunden und auch die anderen Dampfer nur 1—2 Stunden in Pola Aufenthalt nehmen, so muss man sich, falls man nicht den nächsten Dampfer abwartet, mit einer kurzen Besichtigung der Stadt begnügen.

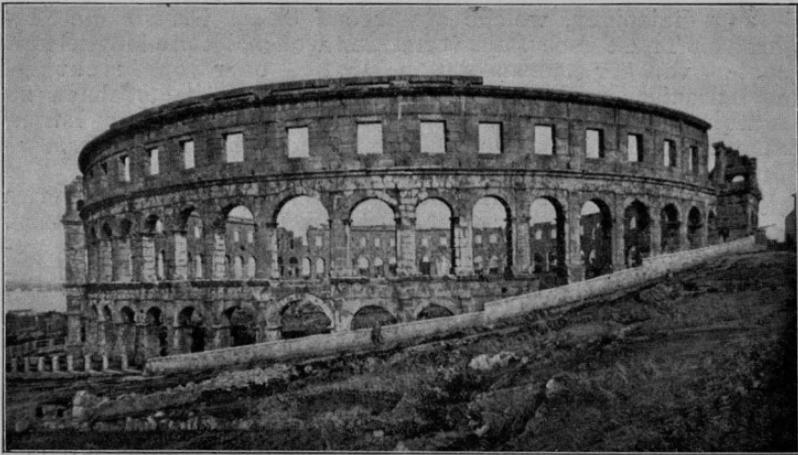
herzoge Ferdinand Max und Friedrich, die blau-weiße Flagge, die Don Juan d'Austria in der Schlacht von Lepanto (1571) auf seinem Admiralschiffe führte und dgl. mehr. Im Arsenal besichtigt man den grossen Saal der Segelmacher, die Giesserei, die Dampfhammerschmiede, das Ausrüstungsmagazin, die Kesselschmiede, den Maschinensaal, dann auf der Oliveninsel die Schiffswerfte, die Trockendocks und das Balancedock und schliesslich eines der grossen Panzerschiffe. Wie im Hafen, so überwiegt auch in der Stadt das militärische Element, das seinen geselligen Mittelpunkt in dem vornehm eingerichteten Marine-Casino besitzt. Das zwischen Gärten gelegene Stadtviertel *S. Policarpo* ist ausschliesslich von Familien der Marine-

officiere bewohnt und besitzt seit kurzem auch seine eigene Kirche, von dem Architekten Ingenieur Tomasi im romanischen Stil erbaut. Auch der Park auf dem Monte Zar, bestehend aus prächtigen Coniferen, stolzen Palmen und den immergrünen Repräsentanten der Mittelmeerflora ist ein Werk der Kriegsmarine. Von da blickt das Denkmal des grossen Seehelden Tegetthoff auf den Kriegshafen herab. Der Kaiserwald am Ostende der Stadt bildet den Liebblingsspaziergang der Bewohner. Unter dem Einflusse der Kriegsmarine ist Pola, das im 17. Jahrhundert bis auf 600 Einwohner herabgekommen und von der Malaria gänzlich versucht war, zu einer Stadt von 35.000 Einwohnern angewachsen. Trotzdem vermag sich dieses moderne Pola mit dem altrömischen

Tegetthoff-Monument  
in Pola.



Kriegshafen in Pola.



Pola, Arena.

in keiner Weise zu messen, von dessen Grösse man sich eine Vorstellung verschaffen kann, wenn man bedenkt, dass die *Arena*, dieses berühmte Römerdenkmal Polas, mindestens 20.000 Zuschauer fasst. Hochinteressante Baureste der römischen Zeit sind auch der vortrefflich erhaltene *Tempel des Augustus* und der *Roma*, der in das mittelalterliche Stadthaus eingebaute *Dianatempel*, der *Triumphbogen der Sergier* am südlichen Eingange der Altstadt, die *Porta Gemina*, die *Porta Herculis* und ein zum Capitol führendes *Thor* sammt Pflasterstrasse. Von der Ausdehnung der antiken Stadt und ihrer Villenvorstädte geben die Römerfunde von *Medolino*, in der Bucht von Badò, bei Fasana und auf den Brionischen Inseln ein annäherndes Bild. Aus dem Mittelalter besitzt Pola hochinteressante Sculpturen longobardischen, byzantinischen und romanischen Charakters in Kirchen und insbesondere an dem bereits erwähnten Municipalgebäude.

Von Pola aus lohnt sich ein Ausflug nach dem Eilande *Brioni grande*, das — noch vor wenigen Jahren fiebergeschwängert und menschenleer — durch seinen gegenwärtigen Besitzer, Herrn Paul Kuppelwieser, in ein kleines Paradies verwandelt worden ist. Wohlgepflegte Wege führen durch balsamduftende Wälder und längs der buchtenreichen Küste, die stehengebliebenen Wände der alten Steinbrüche sind mit Epheu, Opuntien und Kappernkraut überzogen und bilden windgeschützte Wandelgänge, in denen man unter Palmen, exotischen Coniferen, Magnolien und allerlei anderen subtropischen Bäumen und Sträuchern stundenlang dahinwandeln kann. Die zahlreichen Römerfunde auf dieser Insel beweisen, dass auch die Alten ihre Vorzüge zu schätzen wussten.

Für diejenigen, welche aus irgend einem Grunde die Seefahrt von Triest nach Pola vermeiden wollen, ist die Möglichkeit geboten, von der Südbahnstation Divača oder von Triest aus den istrianischen Flügel der österreichischen Staatsbahnen zu benützen und bei dieser Gelegenheit das Innere von Istrien kennen zu lernen. In beiden Fällen muss man zur Station *Herpelje-Kozina* gelangen, welche einen Knotenpunkt bildet.

Von Divača aus erreicht man Herpelje-Kozina in etwa 16 Minuten, um die Fahrt über Confanaro nach Pola fortzusetzen.

Dagegen dauert die Eisenbahnfahrt von Triest nach der genannten Station  $4\frac{1}{2}$  Stunden. Diese Fahrt ist sowohl in landschaftlicher als technischer Beziehung sehr interessant. Der Zug verlässt Triest vom Bahnhofe *S. Andrea* und führt am Lloyd-Arsenal und am Stabilimento tecnico vorbei zum Karstplateau hinauf, während sich auf der rechten Seite herrliche Ausblicke auf Muggia und den Triester Golf eröffnen. Nun geht es bei dem Friedhofe St. Anna durch einen Tunnel und über einen Viaduct zur Haltestelle Rizmanje, wo bereits kahle Kalkabhänge den Uebergang der Vegetation zum Karstcharakter zeigen. In der Station Borst erreichen wir bereits eine Höhe von 218 m. Hier ist eine sehr lohnende Aussicht auf die Bucht von Muggia und das blaue Meer. Durch unfruchtbares, nur hie und da von kleinen Häusergruppen besetztes Land geht es weiter aufwärts zu der 362 m hohen Station Draga. Diese Bahnstrecke enthält viele Einschnitte, Tunneln und Viaducte und erinnert ein wenig an die Semmeringbahn. Der karstartige Charakter der Landschaft steigert sich noch, bis wir die 490 m hohe Station Herpelje-Kozina erreichen.

Von der letztgenannten Station geht nun die weitere Fahrt über Confanaro nach Pola am nördlichen Hochrande Istriens.

Der Zug führt am Fusse des Slavnikberges über die Station Podgorje inmitten einer kahlen, öden Karstlandschaft, dem von armen Kohlenbrennern bewohnten Čičenboden. Von der folgenden Station Pinguente genießt man eine prächtige Aussicht über ganz Istrien. Tief unten im Quietothale liegt auf einem Felsenhügel die Stadt Pinguente. Auch während der weiteren Fahrt ändert sich der Charakter der Gegend nur wenig. Erst nach Passierung der Station Rozzo findet man vereinzelt Sträucher und Weinreben auf den sonst kahlen Abhängen. Vor der folgenden Station Lupoglava hat man einen schönen Ausblick auf den Monte Maggiore, den See Čepić und die Insel Cherso. Von hier aus ist die beste Gelegenheit zum Aufstiege auf das Stephanie-Schutzhaus und zum Besuche von Abbazia. Auf der weiteren Fahrt beschreibt die Bahn eine mächtige Curve und passiert einen 340 m langen Tunnel. Nun beginnt allenthalben Vegetation und Cultur. Nicht weit von der nächsten Station Mitterburg-Pisino liegt die kleine Stadt Pisino an der in einer Schlucht verschwindenden Foiba. Dieselbe ist gegen Nordwinde geschützt, von Weinbergen umgeben und als Sommer-

frische beliebt. Ueber der Stadt erhebt sich auf einem Felsen die interessante Burg Mitterburg.

Nach Passirung mehrerer unbedeutender Stationen kommen wir zur Station Confanaro, von wo die Seitenlinie nach Rovigno abzweigt, während wir in südlicher Richtung durch eine freundliche, fruchtbare Gegend unter genussreichen Ausblicken auf das Meer die Station Dignano erreichen. Kaum dass wir Dignano verlassen haben, erblicken wir Pola, in dessen Bahnhof wir in wenigen Minuten einfahren.

Auch die Linie Confanaro—Rovigno, welche von der erstgenannten Station abzweigt, führt anfangs noch immer durch eine spärlich bewachsene Karstgegend. Von der ersten Haltestelle *Sossich* gelangt man in  $\frac{3}{4}$  Stunden zum Canal di Leme und der dort befindlichen schönen Grotte. Bei der nächsten Haltestelle, *Villa di Rovigno*, wird die Karstnatur von der allenthalben sichtbaren südlichen Vegetation verdrängt, und während wir uns dem Meere nähern und bereits in der Ferne die Campanile von Rovigno erblicken, umgeben uns Olivenwälder und Weingärten. Zur Rechten erhebt sich auf einer Anhöhe die interessante Ruine Sataria. Wir haben nun das Meer erreicht und fahren an dem Seehospiz S. Pelagio vorüber in den Bahnhof der Hafenstadt Rovigno, welche wir an anderer Stelle näher kennen lernen werden.

Pola ist der nächste Ueberfahrtschafen für **Lussinpiccolo**. Diese Winterstation verdankt ihre Bedeutung dem ausgesprochenen Inselklima. Während des Winters behält das Meer eine weit höhere Temperatur als das Festland und ausserdem erhöht sich auf den von der Küste entfernt liegenden Inseln der Feuchtigkeitsgrad der Luft. Auf der Insel Lussin ist der Schnee eine grosse Seltenheit und auch die Bora wird auf der Westseite nur wenig fühlbar. Ueber die Vegetationsverhältnisse dieses glücklichen Eilandes lassen wir den Botaniker A. Haračić sprechen: »Im November und December blühen auf der Insel Rosmarin, der *Rubus fruticosus* und der Erdbeerbaum. Die Rebenblätter fallen von den Weinstöcken erst Mitte December ab. Anfangs Januar blühen die Mandeln, ihnen folgen die Veilchen, die man im Februar sogar auf der Spitze des Ossero findet, sodann Ende desselben Monats das *Viburnum*, im Februar die *Epiphorbia characias* und die *Erica arborea*. Die Agrumen blühen das ganze Jahr hindurch. Während des Monates März sind die Obstbäume, Pflirsiche, Pflaumen, Aprikosen u. s. w. im vollsten Farbenschmucke. Der April ist in Lussin der eigentliche Wonne-monat, da der Wachholder, der *Lentiscus*, die Lorbeeren, Salbei u. s. w. die Luft mit den aromatischen Düften ihrer Blüten schwängern.« Die Ueberfahrt von Pola nach Lussin dauert in der Regel vier Stunden, wovon zwei Stunden auf die Uebersetzung des Quarnero entfallen. Hart an der Insel Unie vorbei und das merkwürdig aus einer Süsswasser-Sandbarre bestehende Eiland

Sansego rechts lassend, steuert das Schiff durch die Bocca vera in die binnenseeartige Bucht Val d'Augusto, in deren Hintergrund die Stadt Lussinpiccolo auf olivenumkränzter Berglehne amphitheatralisch sich aufbaut, mit dem weithin sichtbaren Thurm der auf einem Plateau stehenden Domkirche abschliessend. In dem dreiviertel Stunden entfernten, am Ostufer liegenden Städtchen Lussingrande besitzt Erzherzog Karl Stefan eine Villa mit schönem Park. Die Pfarrkirche befindet sich im Besitze einer Maria dolorosa von Tizian, eines Bildes von Vivarini und eines Altarblattes von Ajez, sowie einer schönen Madonnenstatue. Als der schönste Punkt der Insel, der auch im Winter am meisten vor der Bora geschützt ist, gilt die Bucht von *Cigale*, in deren Fluten sich einige moderne Villen spiegeln. Lohnend, namentlich für Botaniker, ist die Besteigung des Monte *Ossero* und wer der heroischen Landschaft nachgeht, wer es liebt, seine Phantasie mit den Gestalten der mythischen *Vorzeit* zu beleben, der wandert längs der gesegneten Küste von Neresine zu dem uralten Städtchen Ossero, auf den Schauplatz des grausen Brudermordes der Medea. Die Eildampfer nach Cattaro und nach Prevesa passieren die südlich von der Insel Lussin gelegene kleine Insel Asinello, gelangen bei der Insel Gruica in die dalmatinischen Gewässer und nehmen ihren Kurs durch den Canal di Selve zwischen den Inseln Selve und Premuda.

Der Markt *Selve* ist der Hauptort einer Gemeinde, zu der auch die acht Dörfer auf den Inseln Premuda, Scarda, Isto, Melada und Ulbo gehören. Die Bewohner betreiben Fischerei, Viehzucht und Weinbau; ihre Weingärten liefern schon im Juli reife Trauben.

Die Linie Pola—Zara geht mitten durch die quarnerische Inselwelt. Zunächst läuft der Dampfer die in einer weiten schönen Bucht liegende Stadt **Cherso** an, kehrt dann zum istrischen Festlande zurück, um die später noch zu erwähnende Landungsstelle Rabaz zu berühren, passiert die Strasse von Farasina, umschiff das nördliche Ende der Insel Cherso und steuert auf die Rhede von **Malinska** zu, die hauptsächlich der Holzausfuhr der Insel *Veglia* dient. Die Stadt **Veglia**, in deren Hafen der Dampfer dann anlegt, ist mit den Mauern und Thürmen des Mittelalters umgürtet, die manchen Sturm bestanden. Auf einsamer Insel mitten in der schönen, kreisrunden Bucht von Cassione träumt ein kleines Franciscaner-



kloster, von den Fran-  
gipanen, den einstigen  
Dynasten der Insel er-  
richtet.

Bei der Ausfahrt  
aus dem von den In-  
seln Veglia und Cherso  
gebildeten Canal di  
Mezzo tritt uns auf  
dem düsteren Hinter-  
grunde des kahlen

Velebitgebirges der eigenartige Umriss  
der Insel **Arbe** entgegen. Die Ostseite,  
dem Anprall der Bora ausgesetzt, ist voll-  
ständig kahl, die uns zugekehrten West-  
hänge sind reichlich mit Wäldern, Oel-  
hainen, Maulbeerpflanzungen und Wein-  
gärten bewachsen. Hinter einem lieblichen  
Vorgebirge steigen fünf schlanke Glocken-  
thürme auf und, das Cap Fracagno um-  
schiffend, laufen wir in den Hafen der Stadt Arbe ein. Das  
Städtchen hat, wie fast alle in Liburnien, seine öffentliche Loggia  
und einige verhältnismässig stattliche Paläste. Es liegt aber zur  
Hälfte in Trümmern seit der Pest im sechzehnten Jahrhundert  
und zählt heute kaum 800 Einwohner. Die Kirchen und Thürme  
weisen den romanischen Stil in edelster Entwicklung und an  
den Profanbauten entdeckt man neben dem Prunk der venezia-  
nischen Spitzbogenarchitektur vielfach noch Sculpturen aus der  
vorhergegangenen Kunstepoche.

Im Hintergrunde der quarnerischen Meeresbucht ist **Fiume**,  
das ungarische Handelsemporium, im Aufschwunge begriffen.  
Seine jährliche Ausfuhr erreicht jetzt schon den Wert von  
200 Millionen Kronen und der Schiffsverkehr beträgt jährlich  
4600 Dampfer und 3000 Segler. Durch ihre zielbewusste Eisen-  
bahn- und Handelspolitik hat die ungarische Regierung viel zur  
Hebung dieses Hafens beigetragen und auch die Industrie blüht  
unter der fördernden Fürsorge der Verwaltung. Der Hafenaufbau  
an dieser steil in das Meer abfallenden Küste hat viele Millionen  
verschlungen und erfordert noch immer Nach- und Erweiterungs-  
arbeiten. Die Stadt, sammt Vororten 30.000 Einwohner zählend,  
macht, vom Hafen aus gesehen, den Eindruck einer grossen  
Stadt und auf dem Corso, der sich von dem hübschen neuen  
Theater bis zur Corsia Deák und an schönen Tagen bis hinaus  
zum wohlgepflegten Volksgarten erstreckt, findet man das  
bewegte Strassenleben Italiens. Im raschen Emporblühen be-  
griffen ist auch die jenseits der Fiumara auf croatischem Boden  
entstandene Vorstadt Sussak. Eines der stattlichsten Gebäude  
Fiumes ist die in einem schönen Park gelegene Officiers-  
akademie der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine. Zu den  
Sehenswürdigkeiten gehören ausserdem das neue Theater, die





Fiume, Riva Szapáry.

Markthalle, die Villa des Erzherzogs Josef, der Volksgarten mit seiner exotischen Pflanzenpracht, die Paläste der »Adria«, der Seebehörde, des Gouverneurs und der städtischen Sparcassa. In dominierender Lage über der Stadt liegt Tersatto. Auf Fufssteigen über eine »heilige Stiege« oder auf der neuen schönen Fahrstrasse gelangt man zu dieser volkstümlichen Wallfahrtskirche, deren Inneres mit Motivbildern der Schiffer bedeckt ist, ferner zu dem alten Frangipane'schen Schloss, das, gegenwärtig den Grafen Nugent gehörend, einige interessante Alterthümer enthält und eine grossartige Aussicht über den Quarnero und seine Inseln gewährt.

Von Fiume aus können wir mit Benützung der nach Pola gehenden Dampfer die Ostküste Istriens flüchtig kennen lernen. Vor allem besuchen wir **Abbazia**, die vornehmste Fremdenstation der adriatischen Küste. Wir erreichen es am bequemsten in 40 Minuten mit dem jede Stunde von Fiume abgehenden Localdampfer. Abbazia hat seinen Namen von einer alten Abtei, die noch vor weniger als zwanzig Jahren verlassen und vergessen im Lorbeerwald ein stilles Dasein führte. Heute versteht man unter Abbazia im weiteren Sinne die ganze fast ununterbrochene Reihe von Villen, Hôtels und Pensionen, die sich

wie eine schimmernde Perlenschnur von Volosca bis Lovrana um die Küste schlingt.

Der Monte Maggiore schützt diesen ganzen, von der Natur gesegneten Landstrich gegen den rauhen Landwind, was zur Folge hat, dass der Winter hier sehr milde auftritt und die Mittelmeerflora sich besonders üppig entwickelt. Man wohnt in Hainen von Lorbeer, Oliven, Granatäpfeln und Edelkastanien, die Uferfelsen sind von Agaven überwuchert, die Hänge des Monte Maggiore hinauf ziehen sich herrliche Buchen- und Eichenwälder. Diese üppigen Vegetationsbilder — so hebt Karl Schubert



Abbazia.

in seinem hübschen Büchlein über den Park von Abbazia mit Recht hervor — können besser als alle Thermometerablesungen und Durchschnittsberechnungen der mittleren Jahrestemperatur für die günstige Lage des Ortes Zeugnis ablegen. Der alte Park der Villa Angiolina enthält eine Menge seltener Pflanzen, wie Libanoncedern, grossblühende Magnolien, immergrüne Eibencypressen u. s. w.

Ueber blühende Azaleen, Camelien und Rhododendron blickt man im Winter — welch ein Contrast! — auf die schneebedeckten Kämme des Velebitgebirges hinüber. Die mittlere Wintertemperatur beträgt bei  $10^0$  C. Im Sommer dagegen mildert die Seeluft die Wirkung der Sonnenstrahlen, so dass die Saison in Abbazia das ganze Jahr hindurch andauert. Ausser dem Strandwege, der längs der ganzen Villenreihe von Volosca über Abbazia und Ika bis Lovrana führt, bieten sich zahlreiche



reizende Spazierwege durch den Lorbeerhain bis Veprinaz hinauf, von wo die Strasse auf den Monte Maggiore zum Kronprinzessin Stefanie-Schutzhaus und dann weiter zur Spitze führt.

Von der 1396 m hohen Kuppe genießt man eine wundervolle Aussicht über ganz Istrien, die Bucht von Triest, die Inselwelt des Quarnero und das croatische Küstenland. Auch Castua, die uralte Residenz der Liburnerkönigin Teuta, von dessen verfallenem Castell man einen weiten Eichenwald überblickt, ist ein beliebtes Ausflugsziel.

Seit den 12 Jahren seines Bestandes hat Abbazia durch weise Ausnützung der reichen Naturanlagen sich mit elementarer Macht zu einem der hervorragendsten **Wintercurorte** und **Seebade** entwickelt. Zu diesem Erfolge haben vor allem die von der **Südbahn** geschaffenen und von der internationalen Schlafwagengesellschaft als jetzigen Besitzerin vervollkommenen, nur nach den modernsten Grundsätzen verwalteten **Curanstalten** beigetragen. Eine Reihe von reizend gelegenen, mit Eleganz und Comfort ausgestatteten erstclassigen Etablissements stehen dem vornehmen internationalen Publicum, welches Abbazia rasch lieb gewonnen hat, zur Verfügung. Wir nennen die Hôtels »**Kronprinzessin Stephanie**«, »**Quarnero**« mit mehreren Dependancen, ferner die Villen »**Angiotina**«, »**Amalia**«, »**Slatina**«, »**Flora**«, »**Laura**«, »**Mandria**« und »**Schweizerhaus**«. Ausser diesen den Curanstalten gehörigen Gaststätten gibt es aber noch viele andere vorzügliche Hôtels, Pensionen und Villen, unter denen wir das vornehme Familienhôtel »**Quisiana**«, ferner die Hôtelpensionen »**Quitta**« und »**Bellevue**« hervorheben.

Die Hochquellenleitung, die Terrainwege, der Warmbadepavillon, die diversen Medicinalbäder, eine hydropathische Anstalt, die Strandseebäder Angiolina und Slatina, die Anstalten zum Gebrauche von Mineralwasser-, Milch-, Kephir- und Traubencuren ergänzen die natürlichen, in der Luft und im Meereswasser gelegenen Heilkräfte dieses gesegneten Erdenflecks. Eine ganze Reihe von Neadaptierungen, Verbesserungen und Umgestaltungen, welche von der Direction der Curanstalten für die allernächste Zeit in Aussicht genommen ist, wird auch die verwöhntesten Ansprüche vollauf befriedigen.

Zu den mannigfachen Zerstreungen des Curlebens gehören ausser den regelmässigen Productionen der Musikkapelle Theatervorstellungen, Concerte, Wettschwimmen, Regatten, Gesellschaftsausflüge und allerlei sportliche Feste. Das Centrum des geselligen Verkehrs von Abbazia bildet der neugegründete »**Adriacclub**«, welcher sein vornehmes Heim in einem Tracte des Hôtels »**Stephanie**« besitzt.

Wenn wir die Fahrt an der Ostküste Istriens gegen Pola fortsetzen, so entrollt sich uns eine Reihe malerischer An-



Abbazia, Nördlicher Strandweg.

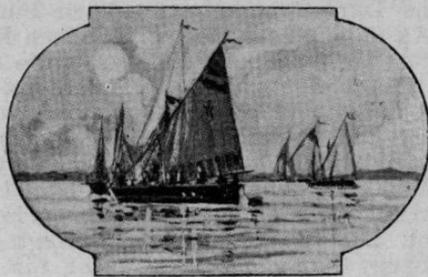
sichten. Wir kommen an dem Castell von *Moschenizze* vorbei, dessen Thor ein hundertjähriger Lodognabaum beschattet, an dem Hafen von Bersez, von dem ein Weg zu dem 168 *m* über dem Meere liegenden uralten Municipalstädtchen *Fianona* hinaufführt, nach welchem die Römer den Quarnero Sinus flanicus nannten, an der bereits erwähnten Landungsstelle von **Rabaz**, von der man zu der ebenso alten Schwesterstadt Albona hinaufsteigt, die von einem 320 *m* hohen Kegel stolz auf das Meer hinausblickt und auf ihrer einsamen Höhe in Bauwerken, Trachten und Volksthum Vieles von der alten Eigenart bewahrt hat. Westlich davon bricht die Arsabucht zwischen hohen, steilen Waldufern tief ins Land bis zu den Kohlengruben von Carpano, deren Ausbeute zumeist auf Schiffen nach Italien geht.

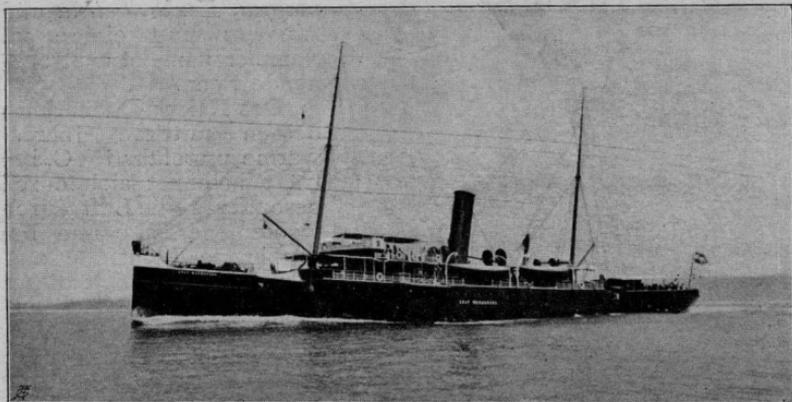
Der tägliche Dampferverkehr zwischen Fiume und Zengg ladet uns zu Ausflügen nach dem croatischen Küstenlande ein. Da liegt zunächst tief in einer Felsenbucht die königliche Freistadt *Buccari*, das antike Volcera, von uralten Zeiten her bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts Haupthandelsplatz dieser Küste. Heute ist das Städtchen sowie das aus dem 12. Jahrhunderte stammende Schloss halb verfallen; zwischen Ruinen hängen die Glühlampen der elektrischen Stadtbeleuchtung, die ihre Kraft einem knapp am Ufer aus dem Felsen hervorbrechenden Flusse entnimmt. Die von der Bora kahlgefegte Einfahrt in die Bucht bewacht ein grosses Castell, einst ein Stützpunkt der

Frangipane'schen Herrschaft, das jetzt französische Jesuiten besetzt halten. Die Ortschaft daneben, Porto Rè, und die heute ausser Betrieb stehenden Werften entstanden zur Zeit des Kaisers Karl VI., der sich um die Hebung der österreichischen Schifffahrt bemühte. Eine ausführliche Beschreibung der Bucht von Buccari und ihrer Ortschaften verdanken wir dem Erzherzog Ludwig Salvator, einem ausgezeichneten Reiseschriftsteller, dem wir auch im Mittelmeere begegnen werden. Bei Porto Rè beginnt die sogenannte croatische Riviera mit einem Seebade, das hauptsächlich von Landesbewohnern besucht wird. Dagegen wäre Cirquenizze, von Fiume mittels Dampfboot in  $1\frac{1}{2}$  Stunden erreichbar, im grossen Stile angelegt und vermöge seiner Lage, seines Klimas und des bereits Geschaffenen berufen, eine hervorragende Stellung unter den adriatischen Seebädern einzunehmen. Vier Kilometer landeinwärts, am Eingange des gesegneten quellenreichen Vinodol, aus welchem Thale der Curort sich das Trinkwasser zuleitet, breitet sich, einem englischen Parke gleich, von tiefgrünen Matten durchzogen ein 100 Joch grosser Wald hundertjähriger Eichen aus.

Die Städtchen Selce und Novi, die uns auf der weiteren Küstenfahrt begegnen, besitzen ebenfalls von den Landesbewohnern besuchte Strandbäder.

Die alte, königliche Freistadt Zengg, zur Zeit der Uskokon viel genannt, dann die von den Ruinen einer Burg beherrschte Freistadt Jablanac und Carlopago liegen an dem von Touristen wenig besuchten Canal della Morlacca. Nur Zengg sieht neustens einigen Fremdenverkehr, seit nämlich die Plitwitzer Seen zugänglicher geworden sind. Einer der Wege, auf welchen man sie in einer Tagreise erreicht, geht von Zengg aus. Diese 13 Seen, am Zusammenstosse der kleinen Capella und des Plejesevicagebirges zwischen Waldlehnen und Abstürzen terrassenförmig übereinander liegend und durch eine Reihe prächtiger Wasserfälle miteinander verbunden, gehören zu den geographischen Merkwürdigkeiten Europas. Ein Verein in Agram bemüht sich bereits seit mehreren Jahren, durch den Bau von Hôtels und Unterkunftshäusern sowie die Anlage von Wegen an den Ufern der Seen dem Touristenverkehre entgegenzukommen.





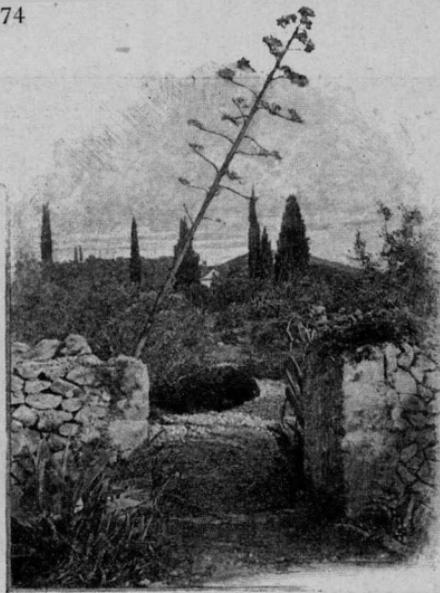
## Dalmatien.

Unter theilweiser Benützung eines Manuscriptes von *Josef Stradner*,  
verfasst von der Redaction.

Bereits während der im vorigen Abschnitte »Istrien und der Quarnero« geschilderten Seefahrt haben wir dalmatinisches Gebiet berührt, so beim Verlassen von Lussinpiccolo die kleine Insel *Gruica*, ferner *Selve* und *Premuda* und auf der Linie Pola—Zara die Insel *Arbe*.

Nun aber, da wir uns anschicken, den Fuss auf dalmatisches Festland zu setzen, wollen wir, wenn auch nur in kurzen flüchtigen Zügen, die interessante Eigenart dieses erst vor kurzem dem Fremdenverkehre erschlossenen, bis heute in vielen Beziehungen vernachlässigten Landes kennen lernen, welches bei zeitgemässer, zielbewusster Fürsorge der massgebenden Factoren gleich seinen Nachbarländern zu volkswirtschaftlicher Blüte gelangen müsste.

Das Königreich Dalmatien, die südlichste Provinz der österr.-ungar. Monarchie, umfasst ein Areal von 12.841.41 Quadratkilometern und besteht aus einem schmalen, vielfach zerrissenen Küstenstreifen, welcher sich sammt seinen zahlreichen vorgelegerten Inseln und Klippen (*Scogli*) von Nordwest nach Südost erstreckt. Das zumeist gebirgige Festland erreicht im *Velebit*, einem Ausläufer der dinarischen Alpen, eine Höhe bis zu 1800 Meter. Die karstartigen, aus Kalkstein bestehenden Berge Dalmatiens sind zumeist gegen Norden bewaldet, während im Süden die spalten- und höhlenreichen Felsen schroff und steil abfallen. Während die Küsten des Landes in einer Strecke von 380 Kilometern vom Meere bespült sind, finden sich im Inneren des quellenarmen Festlandes nur wenige nennenswerten Flüsse: *Zer-*



*magna, Kerka, Cetina und Narenta* und einige im Sommer zumeist austrocknende Seen.

Das Klima Dalmatiens, dessen mittlere Jahreswärme ungefähr  $15^{\circ}$  C. beträgt, zeichnet sich durch besonders reine Luft, durch wolkenlose Tage und bezaubernde Lichtfülle aus. Für die Gesundheit dieses Klimas spricht vor allem der Anblick der lebensfrischen, kraftstrotzenden Gestalten der Dalmatiner sowie die statistisch erwiesene Thatsache, dass der Procentsatz der für den Militärdienst tauglichen der zweithöchste der gesammten Monarchie ist.

Die zumeist zur Zeit der Aequinoctien auftretenden heftigen, aber kurzen Regengüsse werden gar bald von heiterem Sonnenwetter verdrängt, während im Sommer an Stelle des sehr seltenen Regens die milden Nordostbrisen (Mäestrale) Abkühlung bringen. Zur Winterszeit wechselt der schwüle, regenbringende Südostwind (Scirocco) mit dem fast immer senkrecht auf die Küstenlinien gerichteten Borawinde, dessen heftig anprallende Stöße sich oft unangenehm bemerkbar machen.

Was die Vegetation und die Bodencultur Dalmatiens betrifft, so findet sich auf den südlichen Inseln und Küstenstrichen eine wunderbar üppige Mittelmeer- und subtropische Flora, darunter Rosmarin, Oleander, Myrten, Cypressen, Lorbeerbäume, Pinien, Palmen, Granaten, Agaven und Cistus. Auch dort, wo die Natur nicht so freigebig ist, finden wir die Berglehnen mit Wein, Oliven-, Feigen- und Obstbäumen bepflanzt. Während der Ackerbau kaum nennenswert ist, erzielen der Weinbau, die Olivenproduction, die Obstcultur, der Anbau des Chrysanthemum ganz ansehnliche Resultate.

Die Viehzucht beschränkt sich auf Schaf- und Ziegenherden, wird aber nicht rationell betrieben. Der Fischfang ist sehr ergiebig und ernährt einen Theil der Küstenbevölkerung. Auch die Seidenzucht zeigt in letzter Zeit Fortschritte.

Von sonstigen Landesproducten erwähnen



Volkstyp.

wir Asphalt, Braunkohle, Seesalz. Als Exportartikel hat sich nebst den vorzüglichen Dalmatiner *Weinen*, der aus Weichseln erzeugte *Maraschino* einen verdienten Weltruf erworben.

Die Bevölkerung Dalmatiens, welche 527.426 Seelen zählt, gehört zum grössten Theil dem serbo-croatischen Stamme an. Die Croaten im nördlichen Theile sind römisch-katholisch, die Serben im südlichen Theile bekennen sich zur griechisch-orientalischen Kirche. In den Städten, hauptsächlich in Ragusa, herrscht das italienische Element vor, welches ungefähr sechs Procent der Gesamtbevölkerung ausmacht. Die Dalmatiner sind hochgewachsene, kräftige, blühend gesunde Menschen, von edler Haltung, intelligent und treu, die würdigen Nachkommen jener Dalmatiner, welche unter römischer Herrschaft sich als heldenmüthige Seemänner bewährten, welche in späteren Jahrhunderten die Leibgarde der venezianischen Dogen bildeten und in neuester Zeit unter Tegetthoffs Führung den glänzenden Sieg bei Lissa erfochten.

Dass es auch unter der dalmatinischen Bevölkerung in physischer und geistiger Beziehung, im Charakter und Volksleben Unterschiede gibt, ist naheliegend; diese beruhen zumeist darauf, ob sie an den Küsten oder im Inneren des Festlandes ihren Wohnsitz haben. Die eigentlichen »Landbewohner«, etwa bis zur Narenta, heissen *Morlaken*. Diese leben ärmlicher und dürftiger als die Küstenbewohner, sind aber auch hartnäckig im Festhalten ihres Volksthum und nach aussen verschlossen.

Es würde den Rahmen dieses Büchleins weit überschreiten, wollten wir auch eine Schilderung der ungemein kleidsamen bunten Volkstrachten Dalmatiens versuchen und auf Sitten und Gewohnheiten, auf Familienleben, Gebräuche und Feste näher eingehen. Wir beschränken uns auf die Andeutung, dass Gastfreundschaft und Treue zu den hervorragendsten Eigenschaften der Dalmatiner gehören, welche ein streng patriarchalisches Familienleben führen und auch eine durch priesterlichen Segen geweihte Freundschaft, eine Art Wahlbrüderschaft, kennen.

Neben strenggläubiger Frömmigkeit findet man im Volke viel Aberglauben. Im innigen Verkehre mit einer wunderreichen Natur, im Kampfe mit Sturm und Wellen bevölkert die erregte Phantasie die Elemente mit guten und bösen Geistern. Eine besondere Vorliebe besitzt der Dalmatiner für Musik. Bei der alltäglichen Arbeit, in allen Stimmungen, auf allen Lebenswegen, bei Trinkgelagen, bei der Liebe, im Kampfe und selbst am Grabe erklingen schlichte, zu Herzen dringende Lieder, deren



Volkstyp.

Worte alten Volksdichtungen entstammen. Zuweilen begleitet die »Gusla«, eine Art Geige, oder die gitarreähnliche »Tamburiza« den Gesang, besonders, wenn der alte Nationaltanz »Kolo« Burschen und Mädchen im rhythmischen Reigen bewegt. Ausser den eigenartigen Bräuchen bei Hochzeiten, Taufen und Begräbnissen bieten die Kirchweihfeste in Dalmatien viel Interessantes. Das schönste von allen wird am 15. August in Sinj gefeiert, wo auch die »Alka«, ein phantastisches Ringspiel zur Erinnerung an einen Sieg gegen die Türken, aufgeführt wird.

Die Geschichte Dalmatiens ist sehr wechselvoll. Im Alterthum bildete es einen Bestandtheil des illyrischen Reiches und wurde nach vielfachen Kämpfen als illyrische Provinz unter Augustus dem römischen Weltreiche einverleibt. Bis zu dem im vierten Jahrhundert beginnenden Erschütterungen der Völkerwanderung erfreute sich Dalmatien unter römischer Herrschaft des Friedens und eines blühenden Aufschwunges. Zahllose Baudenkmäler und antike Kunstwerke zeugen vom Wohlstand, Kunstsinne, von dem Luxus und der hohen Cultur jener Zeiten. Für das Ansehen des dalmatinischen Volksstammes spricht die Thatsache, dass wiederholt illyrische Feldherren den römischen Kaiserthron bestiegen, der berühmteste derselben, *Diocletian*, hat die Entwicklung Dalmatiens durch Förderung des Verkehrs, des Handels, der Kunst sowie durch eine neue politische Organisation zu grosser Blüte gebracht.

Von Salona aus verbreitete sich unter dem hl. Domnius das Christenthum in Dalmatien, dessen Hierarchie trotz der blutigsten Verfolgungen ungemein rasch Macht und Ansehen gewann.

Während der Völkerwanderung wiederholten sich die bereits vor Diocletian vereinzelt stattgefundenen Einfälle von Gothen, Sarmaten, Hunnen und Vandalen. Nach kurzer Ruhe besetzten im 6. Jahrhundert die Avaren Dalmatien, wurden aber zu Beginn



Volkstyp.

des 7. Jahrhunderts in blutigen Kämpfen, wobei auch Salona verwüstet wurde, von den Croaten verdrängt, deren Herrschaft sich über das Binnenland nördlich der Narenta erstreckte. Im 11. Jahrhundert, während das byzantinische Reich dem Verfall zueilte, entfaltete sich die Macht der venezianischen Republik immer gewaltiger. Während die dalmatinischen Küstenstädte sich unter venezianischen Schutz stellten, lehnte sich die croatische Dynastie an das aufstrebende Arpadenreich. Die folgenden Kriege zwischen Venedig und Ungarn gelten der dalmatinischen Vorherrschaft, und in jene Zeit fällt auch der Einbruch der Mongolen. Unter Ludwig dem Grossen war ganz Dalmatien von den Ungarn erobert. Bald nach dessen Tod am Ende des 14. Jahrhunderts fiel Dalmatien bis auf Ragusa wieder an Venedig. Die Zeit der venezianischen Herrschaft brachte infolge

der beständigen Kämpfe mit den Osmanen dem Lande schwere Heimsuchungen. Der türkischen Uebermacht gegenüber war der Schutz der venezianischen Republik ohnmächtig. Erst als im 17. Jahrhundert Oesterreich sich der Türkengefahr erwehrte und Prinz Eugen den glänzenden Sieg bei Zenta erfocht, war auch Dalmatien gerettet. Im Frieden von Karlowitz und Passarowitz im Jahre 1718 erhielt Venedig Dalmatien wieder. Nur die Republik Ragusa hatte bis zur Franzosenzeit ihre Selbständigkeit erhalten. Im Jahre 1797 kam Dalmatien nach dem Erlöschen der venezianischen Republik im Frieden zu Campofornio zum erstenmale unter Oesterreichs Herrschaft.

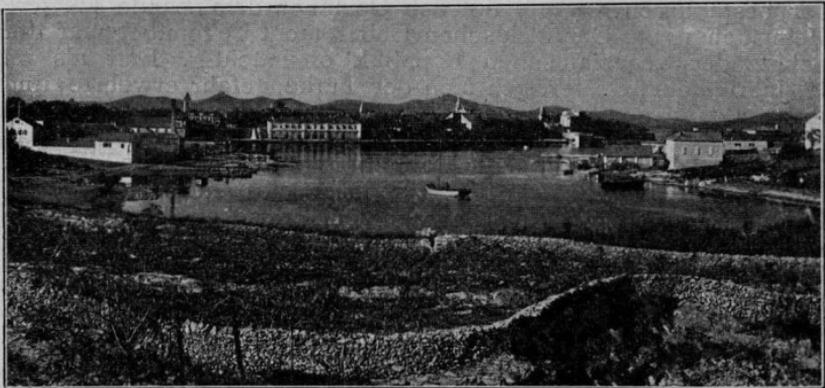
Bereits im Jahre 1805 musste Dalmatien im Pressburger Frieden an Frankreich abgetreten werden. Der Zusammenbruch der napoleonischen Herrschaft brachte es durch den Wiener Frieden im Jahre 1814 wieder an Oesterreich. Im Jahre 1816 wurden die verschiedenen dalmatinischen Gebiete zum Königreich Dalmatien vereinigt und dieses Kronland in 4 Kreise, Zara, Spalato, Ragusa und Cattaro, eingetheilt.

Auch in der neuesten Zeit ist Dalmatien an historischen Ereignissen betheiligt. Bei der dalmatinischen Insel Lissa erfocht Tegetthof im Jahre 1866 seinen glänzenden Seesieg. Im Jahre 1869 führte die Auflehnung der Bewohner der Bocche di Cattaro gegen die allgemeine Wehrpflicht zu einem blutigen Aufstande und im Jahre 1881 erhob sich aus gleichem Anlasse die Bevölkerung der Krivošije. Diese Unruhen, welche sich auf das neu erworbene Bosnien-Herzegowina ausbreiteten, mussten mit Waffengewalt unterdrückt werden. Seither ist Ruhe und Frieden im Lande, bis auf gewisse Streitigkeiten und Eifersüchteleien zwischen Croaten und Italienern.

Möge für Dalmatien, welches durch seine Lage, seine natürlichen Vorzüge und vermöge seiner intelligenten, fleissigen Bevölkerung für eine hohe Cultur, für Glück und Wohlstand prädestiniert scheint, die Blüte vergangener Jahrhunderte wiedererstehen! Mit diesem Wunsche nähern wir uns der Hauptstadt des Landes.

---

Die Lloyd dampfer der Eillinien Triest—Cattaro legen die 79 Seemeilen lange Strecke von Pola nach Zara in  $5\frac{1}{4}$  Stunden zurück und halten bis zum Canal von Zara hohe See. Die übrigen Lloyd dampfer berühren auf der Fahrt von Lussin gegen Zara die Insel Selve und durchfahren den zwischen den Inseln *Selve* und *Premuda* befindlichen Canal von Selve. Auf dieser Fahrt genießt man den schönen Anblick der kahlen Felsmassen des die Küste überragenden *Velebitgebirges*. Besonders interessant ist der rasche Wechsel der Scenerie, während der Dampf, die »*Pettini*«, eigenartige Riffinseln passiert. Auf der rechten Seite erregt die grosse Insel *Melada* unsere Aufmerksamkeit. Nun fahren wir in den Canal von Zara ein, zur Rechten eine Reise Inseln, zur Linken das immer freundlicheren Anblick gewährende Festland,



Zara.

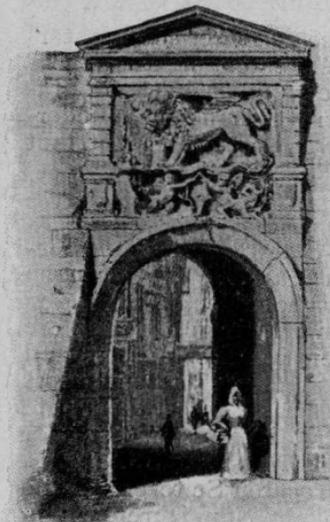
fast dicht vor uns der massige Velebit. Bald erscheint auf einer weit ins Meer ragenden Halbinsel, scheinbar auf allen Seiten vom Wasser umflutet, die lichte Häusermasse von Zara, an dessen Riva wir anlegen.

**Zara**, die Hauptstadt Dalmatiens, zählt circa 12.000 Einwohner und liegt auf einer durch einen Wassercanal vom Festlande getrennten Landzunge. Im Mittelalter sowie während der venezianischen Periode war es ein vielumstrittener Punkt. Von der Mauerrüstung jener Tage sind nach Auflassung der Festungswerke nur noch die mit dem Marcuslöwen geschmückten Thore

übrig, darunter die *Porta Terraferma*, ein Werk des venezianischen Festungsbaumeisters *Sanmichele* und die *Porta Marina*, in welche ein Stück eines römischen Triumphbogens eingesetzt ist. Zara bewahrt aus der römischen Blütezeit bedeutungsvolle Denkmäler, so die beiden *korinthischen Säulen* auf der *Piazza dell' Erbe* und auf der *Piazza della Colonna*.

Die an Stelle eines antiken Tempels im 9. Jahrhundert erbaute Kirche *San Donato* erhebt sich auf römischen Bauresten und unter derselben sieht man römisches Pflaster und römische Stufen. Dieses interessante Gebäude dient jetzt als Museum.

Der romanisch-lombardische Kirchenbaustil ist glänzend vertreten in der aus dem 13. Jahrhundert stammenden *Domkirche*, deren Inneres Gemälde von Palma und anderen berühmten Meistern, eine schöne



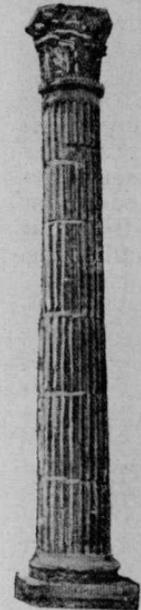
Porta Marina in Zara.

Krypta, venezianisch gearbeitete Chorstühle sowie eine ausserordentlich reiche Schatzkammer enthält. Auch die Basilika *S. Grigono* aus dem 14. Jahrhundert ist im romanischen Stile erbaut. In der Kirche *S. Simeone* befindet sich die silberne Arca mit den Gebeinen des hl. Simeon. In der Kirche *S. Maria* sind wertvolle Altarbilder von Palma Vecchio und Bassano.

Von den öffentlichen Plätzen ist ausser den bereits genannten die *Piazza dei Signori* mit Loggia und Uhrthurm hervorzuheben. Seit Auflassung des Festungsgürtels hat sich Zara einigermaassen moderni-



Dom in Zara.



Röm. Säule  
in Zara.

sirt und verschönert. Eine neue Wasserleitung speist nunmehr auch das Reservoir der alten venezianischen »cinque pozzi«, welche früher als Cisternen dienten. Auf den ehemaligen Ringmauern sind Promenadewege entstanden, deren schönster, die *Riva nuova*, eine herrliche Aussicht gewährt. Im *Giardino publico* umgibt uns die üppigste Pflanzenwelt des Südens. Seit neuerer Zeit ist auch die elektrische Beleuchtung eingeführt. Besonderen Reiz gewährt in Zara der Anblick des Marktplatzes mit seinem bunten Treiben. Zwischen Blumen, Früchten und Gemüse tummeln sich hier in farbenprächtigen Trachten die dalmatinischen Landbewohner und deren hübsche Frauen.

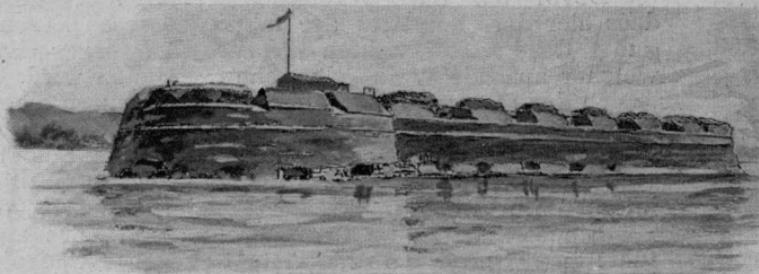
Bevor wir Zara verlassen, sei noch erwähnt, dass hier der Hauptsitz der fabrikmässigen Erzeugung des weitbekannten *Maraschinliqueurs* ist, welcher aus der Weichselkirsche gewonnen wird.

In der Umgebung von Zara den Spuren einer bedeutenden Vergangenheit nachgehend, findet man *Nona*, die uralte Bischofs- und Königsstadt, entvölkert und halb im Sumpf versunken bis auf einige interessante Kirchenreste aus frühchristlicher Zeit.

Eine zehnstündige Dampferfahrt von Zara aus führt uns weiter in die weltentlegenen Gewässer des *Canals della Montagna* bis an den Fuss des rauhen Velebit. Zuerst geht die Fahrt nach *Valcasione* zurück, dann südlich in den Canal *Poljana*

nuova, das bereits erwähnte Nona rechts lassend, in den Vallone di Ljubač, von dem eine enge Pforte in den Canal della Montagna sich öffnet. Vor uns haben wir nun einen freundlichen Ufersaum, die *Riviera von Tribanje*, durch einige Ansiedlungen belebt. Im Angesichte grossartiger Felsschluchten steuert das Schiff auf *Starigrad* zu, von welchem Orte man durch die Paklenica-Schlucht den Velebit ersteigen kann. *Castelvenier*, dessen Name uns wieder an Venedigs einstige Macht erinnert, wird nach siebenständiger Fahrt erreicht, und nach kurzem Aufenthalt dampfen wir weiter durch die nur 200 bis 300 Meter breite Meerenge von Maslenica zwischen hundert Meter hohen Felswänden in das Meer von *Novigrad*, von dem man einerseits wieder durch einen engen Canal in das Meer von Karin, anderseits auf dem Zermagnaflusse zwischen pittoresken, mit Ruinen besetzten Ufern nach *Obrovazzo* gelangt. Ueber *Novigrad* erhebt sich ein altes königliches Schloss, denkwürdig durch den Aufenthalt der Königin Elisabeth (Gattin Ludwig des Grossen) und ihrer Tochter Maria, die von der Partei Ladislaus von Neapel aus dem Hause Anjou hier gefangen gehalten wurden. Die Königin starb in diesem Schlosse und wurde in Zara beerdigt, die Tochter wurde von deren Gemahl, Sigismund von Brandenburg, mit Hilfe der Venetianer befreit und über Zengg nach Ungarn gebracht. Die Bewohner von *Novigrad* betreiben Thunfischfang und Austernzucht. *Obrovazzo* ist ein weit in das Festland hineingeschobener Seehandelsplatz. Von den quarnerischen Inseln landen hier die Weinbarken, deren Inhalt auf der Velebitstrasse nach Croatien gebracht wird. Dafür wird Holz ausgeführt.

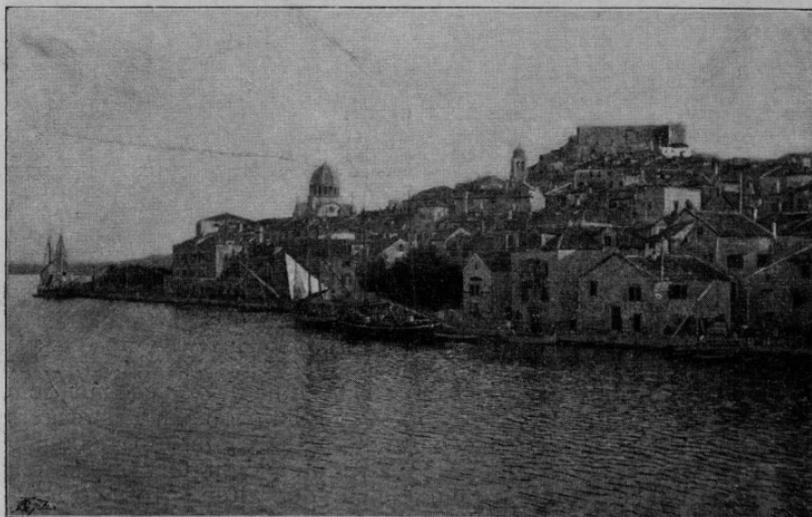
Auf der südlich von Zara auslaufenden Landstrasse gelangt man zu dem Marktflecken *Benkovac*, in dessen Nähe ( $5\frac{1}{2}$  km südöstlich) man im Jahre 1897 die Ruinen eines römischen Castells ausgrub, das zu der erst im dritten Jahrhundert unserer Zeitrechnung zugrunde gegangenen Liburnerstadt *Asseria* gehörte. Von *Benkovac* wendet sich ein Strassenzweig wieder dem Meere zu und führt uns an den *Vrana-See*, an dessen Ufer die Ruinen eines alten Templerschlosses stehen, das nach Aufhebung



Fort S. Nicolò.

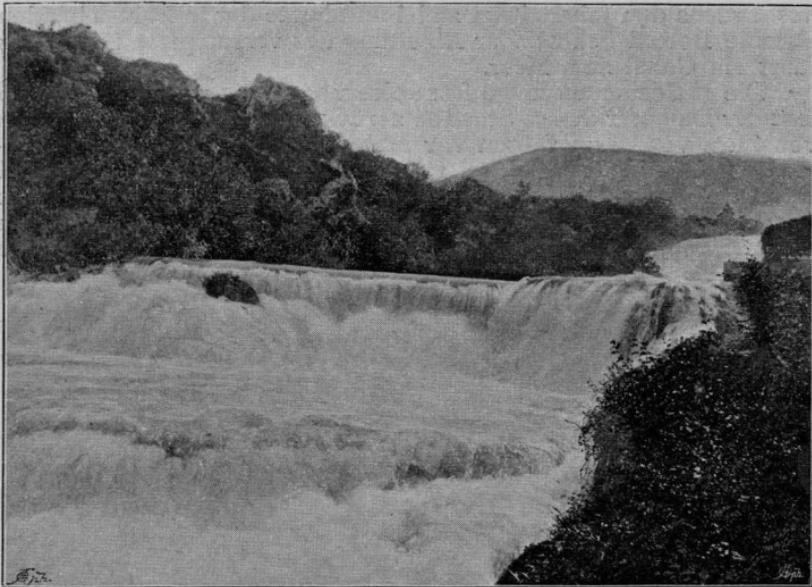
des Ordens den Johannitern zufiel und heute der in Zara lebenden Familie Borelli gehört. Zur Ableitung des versumpften Seetheiles führt ein Canal zum Meer.

Die 40 Seemeilen lange Strecke von Zara nach Sebenico legt der Dampfer in  $4\frac{1}{2}$  Stunden zurück. Nachdem wir den Hafen von Zara verlassen, fahren wir in den Canal zwischen dem Festlande und der Insel *Uglian*, welche mit ihren Landhäusern und Gärten eine Sommervileggiatur der Zaratiner bildet. Nun geht es an dem Albanesendorfe *Borgo Erizzo* und an der Bucht von *S. Cassiano*, dem Portus Aureus der Alten, vorbei, rechts die



Sebenico.

Insel *Pasman*, welche nur durch eine kleine Furt vom Nachbar-eilande *Uglian* getrennt ist, dann durch eine Reihe von Felsklippen hindurch nach *Zara vecchia*, einem unbedeutenden Städtchen, wo einst ein croatisches Königsschloss stand. Nach Passierung einer von vielen kleinen Inseln und Scoglien besetzten Strecke kommen wir zu der mit dem Festlande durch eine Drehbrücke verbundenen Insel *Morter*. Wir fahren an der Westküste derselben entlang, lassen eine ganze Reihe von kleinen Inseln, darunter das mit Wein und Oliven bepflanzte *Zlarin*, rechts liegen und biegen in den von schroffen Felswänden umschlossenen Canal *S. Antonio* ein. Nun liegt das Fort *S. Nicolo* vor uns, welches von den Venezianern erbaut wurde und den Marcuslöwen an der Stirnseite trägt. Bald befinden wir uns im Angesichte der Stadt, die von drei Forts, *S. Giovanni*, *Tartaro* und *Il Barone*, überragt wird und malerisch aufsteigt. **Sebenico** zählt 7500 Einwohner.



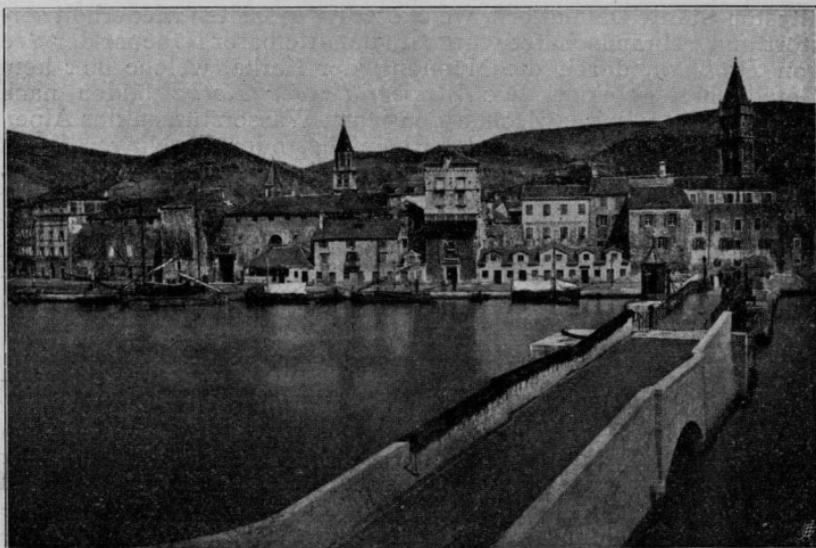
Unterster Kerkafall bei Sebenico.

Seine moderne Seite hat es dem Landungsplatz zugekehrt. Hier zieht sich ein hübscher Park die Lehne hinauf, geziert mit dem Standbild des italienischen Philologen, Philosophen, Historikers und Dichters Nicolò Tommaseo, der im Jahre 1802 in Sebenico geboren wurde. Der bunte Neubau hinter dem Garten ist ein Casino mit Theater. Von dem Geiste der alten, grossen Baumeister Sebenicos ist daran nichts zu bemerken. Eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges ist die romanisch-gothische, im 15. Jahrhundert erbaute, mit köstlichen Sculpturen reich verzierte *Domkirche*. Dieser gegenüberstehend schmückt eine *Loggia* den Domplatz, in italienischer Renaissance erbaut. Wenn man durch die engen, zum Theil durch Treppen verbundenen Gassen wandelt, fühlt man sich der Gegenwart entrückt. Man begegnet reckenhaften Männern in bunten, reichgestickten Gewändern von orientalischem Schnitt, Weibern mit goldenem Filigranschmuck beladen und blickt in die Schaufenster der Goldschmiede, die nach altherkömmlichem Muster die Ohringe, Halsketten, Brochen, Haarnadelknöpfe und Westenknöpfe für die prunkliebenden Bauern dieses Kreises erzeugen.

In der Umgebung von Sebenico bilden die **Kerkafälle** das beliebteste und interessanteste Ausflugsziel. Um dorthin zu gelangen, fährt man entweder mit dem Localdampfer nach Scardona und von dort zu Fuss bis zu dem Wasserfall oder aber mit Wagen von Sebenico. Scardona, von den Liburniern gegründet, ist eine der

ältesten Städte Dalmatiens, welche zu Kriegszeiten wiederholt zerstört und gebrandschatzt wurde. In unmittelbarer Nähe ist der See von *Prokljan*, durch die Mündung der Kerka, welche hier kein Gefälle hat, gebildet. Die *Wasserfälle der Kerka* bilden nach Noë ein Mittelding zwischen den jähren Wasserstürzen der Alpen und den breiten Cascaden des Rheinfalles oder des Niagarafalles. Während man von der Tiefe aus die herabstürzenden Wassermassen als einen einzigen Fall betrachtet, erkennt man von der Uferhöhe aus die fünf durch Felsriffe getrennten Stufen. Der mächtige Eindruck dieses Naturschauspiels wird noch erhöht durch die üppige, fast alpine Vegetation. Ungefähr 6 km oberhalb des ersten Falles liegt inmitten der seeartig erweiterten Kerka, umgeben von felsigen Bergen, auf einer kleinen grünen Tafel das alte Kloster *Visovac*.

Von Sebenico kann man mit der dalmatinischen Staatsbahn direct in 3 Stunden nach Spalato fahren. Auf der Hälfte dieser Strecke, in der Station Perković-Slivno zweigt die Bahn nach *Knin* ab. Diese Stadt mit 2000 Einwohnern liegt in fruchtbarer Gegend und war einst Grenzfestung gegen die Türkei. Fünf Strassen stossen hier zusammen: die croatische über Grab, die bosnische aus dem Livanjsko Polje, die Strasse von Sinj, die Strasse von Dornis und die Strasse von Kistanje. Im Ortsmuseum sind prähistorische Funde aufbewahrt, die wegen ihrer Eigenart das besondere Interesse der Fachmänner hervorrufen, dann römische Inschriften, Denksteine und Münzen; hauptsächlich werden aber hier croatische Alterthümer aus dem frühen Mittelalter gesammelt, dann byzantinische Münzen u. dgl. Die Weber beschäftigen sich mit der Herstellung billiger Teppiche und Tischdecken. In der Umgebung von Knin findet man manche Landschaftsscenerie von eigenartigem Reiz, so z. B. das schluchtenreiche Budićnjicathal, das Kosovo Polje mit seinen schilfumkränzten Wassertümpeln, den Topolje-Wasserfall. Oestlich von Knin, 16 km entfernt, erhebt sich die Dinara, mit ihrem kahlen Absturze auf der Westseite, eine der grossartigsten Gebirgsbildungen der ganzen südlichen Kalkalpen. An ihrem Fusse entspringt die Cetina und nicht weit davon die grosse Grotte von Vrlika, in deren Hintergrund ein Bach rauscht. Auch auf dem Rücken der Dinara gibt es zahlreiche Höhlen und Schneelöcher. In einer Seehöhe von 440 m liegt der Marktflecken *Vrlika*, der als Sommerfrische und Touristenstation Beachtung verdient. Von der im Westen des Ortes gelegenen Festung hat man einen günstigen Ausblick auf die grossartige Gebirgslandschaft der Dinara. In der Nähe des Marktes entspringt eine Mineralquelle; sie enthält salz- und kohlensauren Kalk, Magnesia, Kieselerde und Spuren von Eisen. Zwischen Sebenico und Traù liegt eine der unwirtlichsten Küstenstrecken Dalmatiens. Das Ufer ist meist kahl und grau und die dahinter liegenden Berge umschliessen ein Hochland mit wenigen einsamen Ortschaften, deren Bewohner in Tracht und Gebräuchen am alten Herkommen festhalten. An den Bahnstationen zwischen Perković und Spalato erhält man zuweilen den Anblick eines



Traù.

solchen Hochländers, der mit seiner seltsamen Tracht und dem langen Haarzopf für einen Vertreter der mongolischen Welt gelten könnte.

Auf der 30 Seemeilen langen Seefahrt von Sebenico nach Traù, welche der Dampfer in  $3\frac{1}{2}$  Stunden zurücklegt, geht es wieder durch den Canal St. Antonio, dann mitten zwischen zahlreichen kleinen Inseln und Scoglian an *Cap Ćesto* und *Rogosnizza* vorbei. In letzterem Hafen finden die kleinen Schiffe bei hohem Seegang Schutz.

Bald darauf passieren wir das kahle Vorgebirge *Punta Planka* und wenden uns dann in östlicher Richtung an der Insel *Zirona* vorbei in den *Canal von Traù* zwischen dem Festlande und der Insel *Bua*. In diesem engen Canale liegt, mit dem Festlande durch eine hölzerne, mit der Insel *Bua* durch eine steinerne Drehbrücke verbunden, auf einem kleinen Eilande die Stadt **Traù**, das alte *Tragurion*, welche jetzt 3500 Einwohner zählt. In Traù haben wir das fast ganz unveränderte Bild einer mittelalterlichen Küstenstadt vor uns. An Fenstern und Balkonen, an Wappen und Brunnenkränzen treten uns häufig noch die Ornamente des romanischen Formenschatzes entgegen, die Häuser stehen eng zusammengedrängt zwischen hohen Stadtmauern, die dem Ansturm der Avaren und Türken Trotz zu bieten vermochten, noch hängen in den rostigen Angeln des Seethores die mit Eisenspitzen beschlagenen Thorflügel, die einst täglich abends unter der persönlichen Verantwortung des Capitano geschlossen werden

mussten und noch bewachen das Castell das Camerlengo und der Thurm Sammicchelis die Einfahrt.

Die *Domkirche* ist eines der bedeutendsten Bauwerke Dalmatiens, ihr Portal ist das schönste romanische Werk dieser Art in ganz Oesterreich-Ungarn. — Das Innere ist von wenigen schmalen Fenstern erleuchtet, zwischen den mächtigen Säulen und den reichgeschnitzten Chorstühlen huschen die Schatten mittelalterlicher Mystik. Hell dagegen dringt das Licht des Tages in die festliche Renaissancepracht der Orsini-Kapelle, das vielbewunderte

Werk eines Florentiner Meisters. Der Kirchenschatz enthält mancherlei Kostbar-

keiten. Der romanische Campanile bildet den Uebergang von der strengen Einfachheit der Glockenthürme in Arbe und dem grossen, seit mehreren Jahren von einem Restaurationsgerüst umhüllten figurenreichen Thurm von Spalato.

Zu erwähnen wäre noch die uralte Basilika der heiligen Barbara mit einer Inschrift aus dem achten Jahrhundert, das Kloster S. Nicolano, in dessen Hofmauer ein griechisches Fragment aus dem dritten Jahrhunderte vor Christi Geburt eingefügt ist, die Kirche S. Domenico, die ein wertvolles Bild von Palma dem Jüngeren besitzt und die Abtei, ein romanischer Bau mit schönem Portal.

Auf dem Hauptplatz schliesst sich an die Domkirche die von Granitsäulen getragene Loggia und das Rathhaus mit dem Marcuslöwen über dem Eingange. Von den Palästen ist der grösste jener des Conte Fanfogna; der Bauplatz wurde durch Einlösung von sechzehn Stadthäusern geschaffen. Zu diesem Palaste gehört ein ausser der Stadt liegender Garten mit schönen exotischen Pflanzen. Gegründet wurde die Stadt, wie uns Strabo berichtet, von den grossgriechischen Bewohnern der Insel Lissa, und den Römern war Tragurion durch seinen Marmor bekannt. Im Mittelalter unabhängig und nur einen kleinen Tribut an die Croaten zahlend, wurde Traù später ein besonders heissumstrittener Punkt in den dalmatinischen Kämpfen zwischen Ungarn, Croaten und Venezianern, bis es sich dem Marcuslöwen unterwarf. Ausflüge unternimmt man von Traù nach Draga, wo man am Garten des Conte Fanfogna-Garagnin zu einem schönen Gesichtspunkte

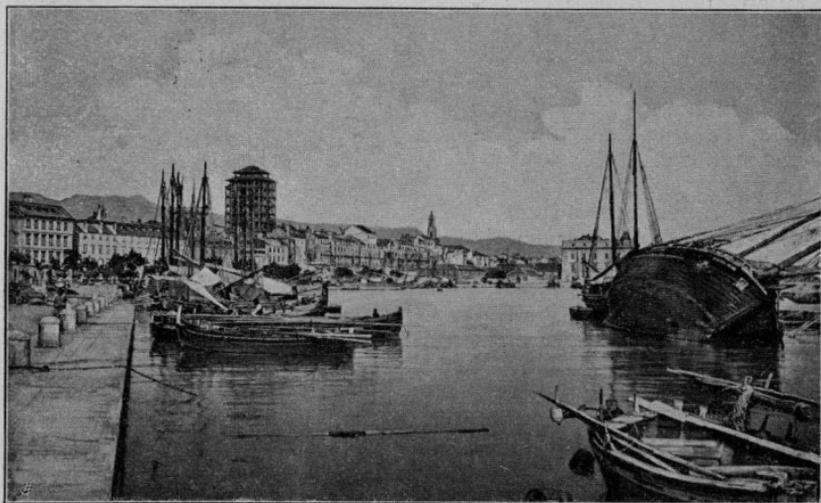


Der Dom in Traù.

kommt und auf die Insel Bua, auf der eine Vorstadt von Traù und ein verfallenes Benedictinerkloster steht. —

Auf der weiteren Fahrt nach Spalato umschiffen wir, nachdem der Canal von Traù nicht passierbar ist, die Insel Bua und gelangen in den zwischen dieser Insel und der Insel Solta durchführenden Canal. Hierher müssen auch die Eildampfer, welche ohne Berührung von Traù direct von Zara nach Spalato fahren, von der Punta Planka ihren Cours nehmen.

Während wir vom Ostende der Insel Bua der Halbinsel Marian entgegensteuern, können wir zu unserer Linken einen Blick auf die Riviera der sieben Castelle werfen, welche wir



Spalato, Hafenansicht.

später näher kennen lernen werden. Nun fahren wir in die grosse Bucht von Spalato ein und bald zeigt sich, von den Bergen des Mossor und Koziak überragt, in malerischer Schönheit die Stadt **Spalato**. Dieselbe zählt über 16.000 Einwohner, betreibt einen schwungvollen Handel mit Wein, Obst, Oel und Früchten, besitzt mehrere industrielle Etablissements, ist der Sitz eines deutschen und mehrerer anderer fremdländischen Consulate, einer Filiale der österreichisch-ungarischen Bank, mehrerer Localbanken sowie einer Handels- und Gewerbekammer. Nicht mit Unrecht wird Spalato der wirtschaftliche Mittelpunkt Dalmatiens genannt.

Die Stadt liegt äusserst glücklich in einer reich gegliederten Landschaft. Auf der Nordseite ist sie in weitem Bogen von einem Kranze hoher Berge umgeben, die einen Schutzwall gegen die Winterstürme bilden, im Süden aber hat der Scirocco einen dreifachen Gürtel von Inseln zu durchbrechen, bis er, mit dem

Dufte aromatischer Blütenwelt gewürzt und von den Wäldern abgekühlt, die Stadt erreicht. Den überraschenden Uebergang von karstartiger Wüstenlandschaft zu einer an Blüten und Früchten reichen Vegetation gewährt die Eisenbahnfahrt von Traù nach Spalato, welche an dem Gestade der sieben Castelle und an Salona vorüberführt. Dieser Küstensaum ist einer der gesegnetsten Landstriche der ganzen adriatischen Küste. Hoch auf die Bergelehnen hinauf erstrecken sich die Oelwälder, Weingärten, Lorbeerhaine, Mandel-, Feigen- und Johannisbrotbäume. Die Gärten sind mit schönen Palmen geziert, und den Strassensaum bilden Hecken von Myrthen, Granatäpfeln und Agaven.

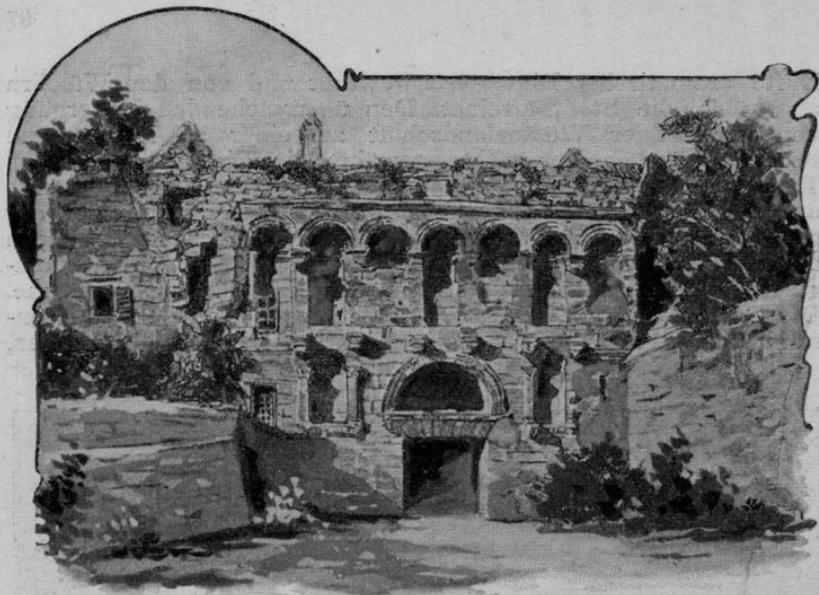


Spalato.

Die *Altstadt* von Spalato ist zum weitaus grössten Theile in den Palast des Kaisers Diocletian eingebaut, einem der prächtigsten und grössten Werke, welche uns die antike Welt hinterlassen hat. Innerhalb seiner Mauern hat ein Theil der flüchtigen Bewohner von Salona, als ihre Stadt unter dem Einbruche der Avaren und Slaven in Trümmer fiel, sich seine Wohnstätten gebaut. Das Haus eines römischen Kaisers bot innerhalb seiner Wände gerade Raum genug für eine Stadt des Mittelalters, aus deren Rauchfängen nun der Russ die Gewölbebogen der Palastzimmer schwärzte. In solche Armseligkeit fiel das Leben nach dem Zusammenbruch der antiken Cultur!

In dieser Gestalt hat sich die Altstadt von Spalato bis zum heutigen Tage erhalten.

Der im vierten Jahrhundert n. Chr. erbaute Kaiserpalast Diocletians, dessen Mauern ein Rechteck von 38.236 Quadrat-



Porta Aurea in Spalato.

metern umfassen, macht auf uns den Eindruck eines befestigten Platzes. Auf der dem Meere zugewendeten *Südseite* des Palastes befanden sich die Staatsräume und die Wohnung des Kaisers. Von der alten Riva aus erblicken wir über einem Unterbau zwischen alten Häusern das Mauerwerk der antiken Palastfaçade mit 38 dorischen Säulen, Pfeilern und Loggien, welche durch die Einmauerung vor der Vernichtung bewahrt wurden. Von der Südseite führte durch die *Porta Aenea* ein zur Einfahrt der kaiserlichen Gondeln bestimmter Canal ins Meer.

Von den an den übrigen Mauerfronten befindlich gewesenen, mit Thürmen befestigten Eingängen sind vom Ostthore der *Porta Argentea* nur noch wenige Reste sichtbar. Dagegen ist das zwischen angebauten Wohnhäusern eingeengte Westthor, die *Porta Ferrea* noch ziemlich gut erhalten. Am vollständigsten ist noch die *Porta Aurea*, das an der Nordfront befindliche Landthor erhalten, durch welches Diocletian, wenn er von Salona kam, eintrat. Die *Porta Aurea* liegt unter dem Strassenniveau und zeigt auf Consolen stehende Säulen und Bogennischen.

Von der nördlichen *Porta Aurea* führte eine Strasse direct bis zum Palasthofe, dem heutigen Domplatze und wurde dort von einer Querstrasse gekreuzt, welche das Ostthor mit dem Westthore verband und den Nordtract von dem Südtract des Palastes trennte.

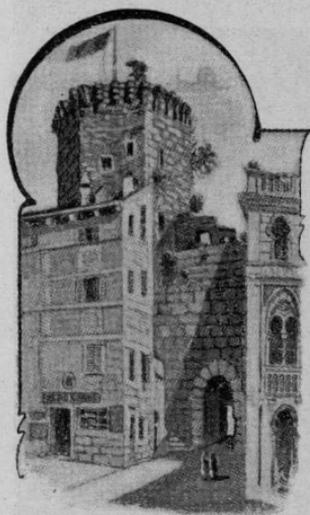
Wir betreten am besten von der Piazza dei Signori aus durch die *Porta Ferrea* das Innere des Palastes und befinden uns nach



Peristyl des Diocletianpalastes in Spalato.

wenigen Schritten am *Domplatz*. Dies war das »Peristyl«, der antike Vorhof, dessen hohe korinthische Säulen mit ihren Bogen und Gesimsen heute in die zu beiden Seiten befindlichen Wohnhäuser eingemauert erscheinen. Den Abschluss dieses Platzes gegen Süden bildet das mit einer Kuppel gedeckte »Vestibulum«, in dessen Mauern 4 Nischen für Statuen sichtbar sind. Der Vorbau des Vestibulums ist mit 4 Säulen aus rothem Granit geschmückt. Hinter dem Vestibulum weiter in südlicher Richtung befanden sich einst das Atrium, die Bäder und Wohnräume des Kaisers, welche jetzt, theils zerstört, theils verbaut, nicht mehr blossgelegt werden können.

Auf der Ostseite des Domplatzes befindet sich der *Dom*, das einseitige *Mausoleum Diocletians*. Der 25 m hohe achteckige Rundbau ist mit einer aus Ziegeln schuppenartig gebildeten Kuppel überdacht. In den Wänden befinden sich 4 halbrunde und 4 rechteckige Nischen, zwischen welchen 8 mächtige freistehende korinthische Säulen in die Höhe ragen. Auf diesen aus ägyptischem Granit gebildeten Säulen erheben sich 8 kleinere Säulen aus Porphyr, zwischen welchen sich ein Fries mit schönen Reliefdarstellungen hinzieht. Von aussen ist der Dom von einer zum Theil zerstörten niedrigeren Säulenhalle umgeben. Bereits in 7. Jahrhundert weihte Johann von Ravenna, der erste Bischof von Spalato, das Mausoleum Diocletians zur christlichen Mariä Himmelfahrtskirche, was zum grossen Theile die Erhaltung der architektonischen Pracht dieses imposanten



Hrvoja-Thurm.

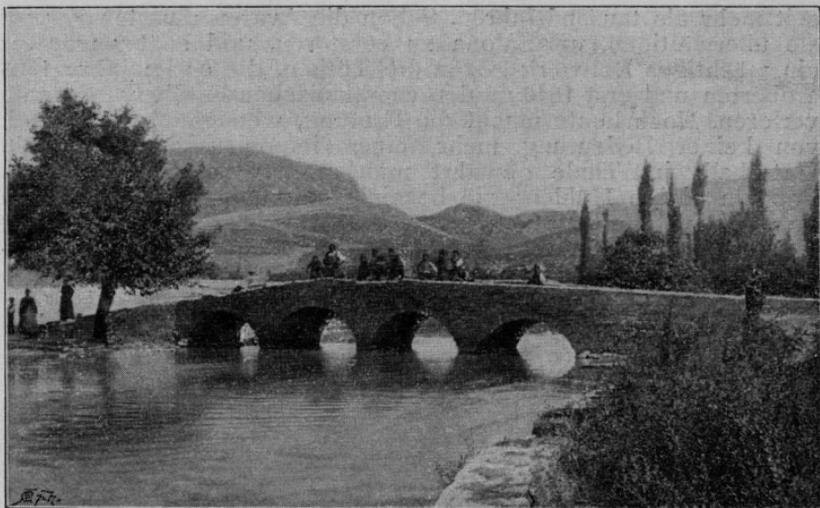
äusserst interessante und wertvolle, zumeist aus den Ausgrabungen von Salona gewonnene Schätze.

Unter den sonstigen interessanten Bauwerken Spalatos erwähnen wir die Reste der grossartigen *Wasserleitung* Diocletians, mit welcher das Wasser der Jadroquelle im Mossorgebirge nach dem Palaste geführt wurde und aus welcher noch heute der schöne Franz Josef-Brunnen gespeist wird. Auch der im 15. Jahrhundert von den Venezianern erbaute gothische *Hrvoja-Thurm* sowie das ehrwürdige *Franciscanerklöster* an dem Abhänge des Marjanberges, welches von Franz von Assisi gegründet worden sein soll, verdient hervorgehoben zu werden.

Das moderne Spalato erstreckt sich in westlicher Richtung



Das moderne Spalato.



Landschaft bei Spalato mit Fort Clissa.

von der Altstadt. In den breiten, von stattlichen Gebäuden umsäumten Strassen und Plätzen sowie besonders an der *alten Riva* herrscht viel Verkehr und ein sehr reges Leben.

An der Ostseite befinden sich die ansehnlichen Hafenschutzbauten, die neue Riva, der Molo grande und der Staatsbahnhof. Die vier Vorstädte reihen sich kranzförmig im Westen, Norden und Osten um die Stadt. Von den im 17. Jahrhundert errichteten Festungswerken ist nurmehr das Fort *Grippi* erhalten. Eine grossartige Rundschau über die Umgegend verschafft man sich durch die Besteigung des *Monte Marjan*. Zu Füssen hat man Spalato, umkränzt von den Gärten seiner Vorstädte; das Viereck des Kaiserpalastes tritt aus der Häusermasse deutlich hervor; in dem geräumigen Hafen spiegeln sich die weissen, modernen Bauten der Riva nuova und im Osten findet das Stadtbild seinen Abschluss mit dem Fort Grippi. Die anmuthigen Wellenlinien des Mossorgebirges und des Kozjakzuges begrenzen in Norden und Osten den Horizont. An dem Thore dieses Schutzwalles hält die alte Burg *Clissa* getreue Wacht



Der Sphynx in Spalato.

seit mehr als tausend Jahren. Schon die Avaren mussten vorerst sie überwältigen, um Salona zu zerstören, und später war sie ein mächtiges Bollwerk gegen die Türken, die es im Jahre 1583 eroberten und erst 1648 an den venetianischen Feldherrn Foscolo verloren. Noch heute macht die Festung, wengleich militärisch von keiner Bedeutung mehr, einen imponierenden Eindruck. Unterhalb im Thale gewahrt man am Jadro-Flüsschen unter Pappeln einige Mühlen; sie bezeichnen die Stätte des antiken Salona. Im Vordergrunde aber, mitten in der Bucht, spiegelt sich das Inseldorf Vranjica, auch Klein-Venedig geheissen, während der burgartige Convent von Paludi das Ufer besetzt hält.



Die Ruinen von Salona.

In weiten Bogen reihen sich daran die bereits erwähnten Burgdörfer der sette Castelli, im Südwesten sehen wir über die Punta Jove, eine der vielen Ortsbezeichnungen in Dalmatien, die beweisen, dass hier die Erinnerung an die antike Welt nicht erstorben ist, nach der langgestreckten Insel Solta hinüber und im Süden schweift das Auge über die Brazza hinweg nach Lesina und Lissa.

Ehe wir von Spalato Abschied nehmen, führt uns die dalmatinische Staatsbahn oder ein Wagen auf das Trümmerfeld von Salona. In einer halben Stunde sind wir an Ort und Stelle. Man darf kein Pompeji zu finden erwarten, denn nicht die Elemente, sondern die Zeit und Menschenhände haben hier zerstörend gewirkt. Mit Steinen von Salona hat man die Burgen und Dörfer der Umgegend gebaut und auf uns gekommen ist, wie in Aquileja,

nur das, was fest im Schutte oder in der Erde stak und die Mühe der Zerstörung und Verschleppung nicht lohnte. Das Ruinenfeld stellt sich uns als ein Viereck dar, welches durch eine die Mitte durchquerende Mauer in zwei Hälften getheilt ist. Die Umfassungsmauern stammen aus verschiedenen Zeitepochen und enthalten vier Stadthore. Die ersten Ausgrabungen erfolgten im Jahre 1847 von *Carrara* und *Lanza*. Jetzt werden die Arbeiten von dem Museumsdirector Bulić geleitet. Wir finden Sarkophage, die ihres Inhalts beraubt sind, Fundamente, Sockel und zerbrochene Säulen eines Theaters, Reste eines Amphitheaters, das jenes von Pompeji an Umfang übertrifft, Theile der Stadtmauer und ihrer Thürme, Strassenpflaster mit Räder Spuren und als Zeugen der ersten christlichen Zeit die Trümmer einer Basilika, eines Baptisteriums sowie auch einen altchristlichen Friedhof. Die transportablen Fundstücke werden in dem Staatsmuseum zu Spalato gesammelt, das bereits eine Inschriftensammlung von 2700 Stück, dann zahlreiche Sculpturen, wie Büsten, Torsi, Reliefs, Sarkophage, ferner Terracotten, Glasgegenstände, Werkzeuge, Waffen, eine Gemmensammlung von 1600 Stück und eine Münzensammlung von 15.000 Stück besitzt. Mit dem Ausfluge nach Salona wird gewöhnlich ein Besuch der Burg Clissa sowie der Riviera di Castella verbunden.

*Clissa* erhebt sich etwa eine Stunde nordöstlich von Salona in ungemein romantischer Lage an den Abhängen des Mossorgebirges. Die Festungswerke, welche beim Einfalle der Aaren und in den Kriegen zwischen Venedig und Ungarn eine grosse Rolle spielten, sind heute bedeutungslos geworden. Die Aussicht von dieser Felsenhöhe auf Land und Meer ist sehr lohnend.

Einen seltenen Genuss gewährt der Aufenthalt in der von der Natur so reich begnadeten *Riviera di Castella*, welche sich in der Richtung von Salona gegen Traù hinzieht. Nachdem die flüchtige Eisenbahnfahrt für die volle Einwirkung dieser bezaubernden Landschaftsbilder kaum genügt, so wählt man am besten einen Wagen in Spalato. Gegen Norden durch das Caprariagebirge geschützt, entfaltet sich die Vegetation dieses Küstenstriches zu herrlicher Pracht.

Aus den an hohen Berglehnen hinanziehenden Olivenwäldern wird ein besonders wertvolles Oel gewonnen, der in üppigen Weinculturen gezogene »Castellanerwein« gehört zu den edelsten Sorten. In freier Natur sehen wir wild wachsende Mandel-, Lorbeer-, Feigen- und Maulbeerbäume, Myrthen und Granatbüsche, Epheuranken sowie in Gärten gezogene Palmen-Gruppen



Castell Vitturi  
in der Riviera di Castella.

sich zu einem farbenprächtigen Bilde vereinen. Dies ist der echte unverfälschte Süden, welcher berufen wäre, eine Fremdenstation sondergleichen zu werden. An dieser Stelle sei der prophetischen Worte des allzufrüh verstorbenen Reiseschriftstellers Dr. Noë gedacht:

»Wenneinst ein Schienenweg hergestellt sein wird, welcher das Land Dalmatien in unmittelbare Verbindung mit unseren Hauptstädten bringt, dann wird diese Riviera europäischen Ruf erlangen, und wie im Alterthum Caesaren ihr Italien verliessen, um sich an diesem blühenden Ufer zur Ruhe zu setzen, so werden ungezählte Menschen von jenseits der Alpen herüberkommen, um sich hier zu kräftigen und zu gesunden.«

Im 15. Jahrhundert, als die Türken sich dieses reichen Küstenstriches zu bemächtigen drohten, wurden die Ländereien an einzelne Adelige unter der Bedingung vertheilt, dass sie am Meere feste und wehrhafte Castelle erbauten. Auf diese Art entstanden mit der Zeit 13 befestigte Burgen, unter deren Schutz sich ebensoviele Dörfer befanden. Heute bestehen nur noch sieben Castelle, daher die Landschaft auch »Riviera dei sette Castelli« genannt wird. Salona zunächst liegt zwischen Wein- und Obstgärten verborgen Castell Sućurac, daran reiht sich das an seinem hohen Campanile kenntliche Castell Abadessa, Castell Vitturi mit dem gut erhaltenen Palast des Conti Vittari, einer modernen schönen Kirche und den Villen Ambrosini-Cambi, Capogrosso und Karaman mit prächtigen Gärten, Castell vecchio, Castel nuovo und Castel Stafilco. Hier, nicht weit von der Kapelle S. Onofrio hat eine croatische Archäologengesellschaft die Mauern der altcroatischen Königsresidenz Bihać aufgedeckt.

Nachdem wir von Spalato Abschied genommen, gehen wir zumeist an Bord eines Lloyd dampfers der Linie Triest—Metković, welcher uns in bequemer Weise die Bekanntschaft der interessantesten Küstenpunkte und Inseln vermittelt, wenn er auch begreiflicherweise mehr Zeit braucht, als der von Spalato direct nach Gravosa fahrende Eildampfer.

Auf der nun folgenden Seefahrt lenken wir unsere Aufmerksamkeit zunächst auf das in östlicher Richtung nach Spalato auf einer Landzunge gelagerte Dorf *Stobreč*, die einstige grossgriechische Pflanzstadt Epetion. Von hier bis Almissa reicht das Gebiet der ehemaligen Bauernrepublik *Poglizza*, die durch acht Jahrhunderte bis zum Beginn der österreichischen Herrschaft ihre politische Selbständigkeit bewahrte und unter ihren frei gewählten Grossgrafen gegen die Türken manche siegreiche Schlacht schlug.

Während wir nun der Insel Brazza zusteuern, zeigt sich uns am Festlande das oft erwähnte Mossorgebirge in seiner charakteristischen massigen Form. Wir legen in *S. Pietro* an, dem Hauptorte der gebirgigen, schon vor den Römern von Griechen bewohnt gewesenen Insel Brazza. Nach kurzem Aufenthalte geht es wieder zum Festlande zurück, wo wir in *Almissa* landen.

Diese kleine, an der Mündung des Četinaflusses gelegene Stadt war im Mittelalter ein berühmtes Seeräubernest. Heute ist Almissa wegen des auf den umliegenden Bergen wachsenden vorzüglichen Muskatweines sowie als Ausgangspunkt zum Besuche des Thales mit *Wasserfällen der Četina* bekannt und beliebt. In mehrstündiger Wagenfahrt durch eine romantische Gegend erreicht man den grossen Wasserfall »Velika gubavica« sowie die alte türkische Bergveste *Duare*.

Bei der Mündung der Četina beginnt jener sich bis zur Narenta hinziehende Küstenstrich, welcher von altersher den Namen »*Primorje*« trägt. Den Hauptort dieses Gebietes, die Stadt *Makarska*, erreichen wir von Almissa aus in zweistündiger Fahrt. Makarska zählt bei 2000 Einwohner und betreibt einen lebhaften Handel mit Oliven, Wein und anderen Früchten.

Auf der weiteren Fahrt sehen wir rechts die Insel Lesina mit ihren langgestreckten Küsten und nähern uns hierauf, nachdem wir noch einmal das Festland in der Station *Gradač* berührt haben, der weit ins Mer hineinragenden Halbinsel *Sabioncello*, um in *Trapano*, einem auf der Nordseite derselben gelegenen Hafen, anzulaufen. Der landschaftliche Charakter der Festlandsküste von Almissa bis gegen die Narentamündung entbehrt jener Schönheit und jener üppigen Vegetation, welche uns in der Umgebung von Spalato entzückt hatte. Immer steiler und schroffer fallen die Felsenufer zum Meere ab und gegen das Delta der Narenta zeigt sich wieder die echte Karstnatur.

Nach Trapano wendet sich der Dampfer in östlicher Richtung und gelangt nun aus der offenen See in das braungefärbte Fahrwasser der Narenta. Bei *Fort Opus* erblicken wir den aus Anlass der *Narentaregulierung* errichteten Obelisk. Dieses segensreiche Werk wurde in den Jahren 1882 bis 1889 mit einem Kostenaufwande von 7 Millionen Gulden aus Staatsmitteln durchgeführt. Nun fahren wir weiter landeinwärts an dem von den Venezianern erbauten *Thurm von Norino* vorbei und erreichen in *Metković* das vorläufige Ziel unserer Fahrt.

Es überrascht, in diesem Theile der dalmatischen Küste, die sonst überall felsig und wasserarm ist, eine Landschaft anzutreffen, die sich mit dem Nildelta vergleichen lässt. Das durch Entsumpfung gewonnene Terrain ist von erstaunlicher Fruchtbarkeit, und der Fluss bietet den Fischern ergiebige Ausbeute. Eine Stunde nördlich von Metković liegt das *Dorf Vido*, wo man in den Häusermauern allerlei antike Fragmente antrifft. Man nimmt an, dass an dieser Stelle das antike Naronna, die Hauptstadt des narentanischen Gaues, stand. Auch die Ruinen eines Palastes und eines Castells befinden sich in der Nähe. Die



Bewohner von Ragusa.

serbischen Einwanderer nahmen erst im neunten Jahrhundert das Christenthum an und waren nach wie vor gefürchtete Seeräuber, denen selbst die Venetianer einige Zeit Tribut zahlten. Sie verbanden sich mit den Sarazenen, wurden aber bei Tarant geschlagen. Später eroberten sie die Insel Brazza und plünderten Grado und Commacchio. Gegen das Jahr 1000 waren sie Herren von fast ganz Mitteldalmatien, bis der Doge Pietro Orseolo II. der Piratenrepublik den Todesstoss gab. In nordwestlicher Richtung führt die Landstrasse aus dem Narentathale nach Vrgorac, einem bescheidenen Orte, der aber in den Türkenkriegen eine bedeutende Rolle spielte. Ein Denkstein in der Ortskirche erzählt von einem gewissen Rade Miletić, dass er während seiner Erdenlaufbahn von 1667 bis 1737 nicht weniger als 99 Türkencöpfe abgeschlagen habe. Gegenwärtig beschäftigt sich die Bevölkerung mit Tabakbau oder arbeitet in den benachbarten Asphaltgruben. Wenige Kilometer östlich von diesem einstigen Bollwerk der Christenheit liegt das alttürkische Landstädtchen Ljubuški. Da findet man Moscheen und Minarete und türkische Holzhäuser. Die Frauen tragen hübsche Jacken, weite Beinkleider und auf dem Kopfe den rothen Fez. Die Hälfte der Bevölkerung ist mohammedanisch.

Nun kehren wir wieder nach Metković zurück, welches seit der bosnisch-herzegovinischen Occupation zu einer gewissen Bedeutung gelangt ist und über 1600 Einwohner zählt. Es ist die Haupteinfuhrstelle nach der Herzegowina. Von hier aus führt die *bosnisch-herzegovinische Staatsbahn* in 2 Stunden nach Mostar und in weiteren  $8\frac{1}{2}$  Stunden nach Sarajevo. Die kurze Schilderung dieses höchst interessanten Ausfluges in das Innere der österreichisch-ungarischen Reichslande haben wir einem besondern Abschnitte vorbehalten (s. Seite 127).

Um von Metković direct nach Gravosa zu gelangen, wählt man die kleinen Dampfer der Gesellschaft Cesare & Co., mit welchen man durch den Narentacanal bis Stagno piccolo und von dort zu Fuss oder zu Wagen nach Stagno grande kommt, um dort mit einem bereitstehenden andern Dampfboote durch den Canal von Calamotta nach Gravosa zu fahren.

Die Route des Eildampfers des Oesterreichischen Lloyd von Spalato nach Ragusa geht zwischen den Inseln Solta und Brazza an die Westküste von Lesina, dann in den Canal von Curzola, durch die Canäle von Labbioncello und Meleda nach der Bucht von Gravosa. Nachdem jedoch die Eildampfer zwischen Spalato und Ragusa an keiner Station anhalten, so wählen wir lieber die längere Fahrt der gewöhnlichen Lloydlinie Triest—Cattaro, welche uns Gelegenheit gibt, die südliche Inselwelt Dalmatiens, wenn auch nur flüchtig, kennen zu lernen.

Wir steuern daher an Bord eines der letztgenannten Lloyd-dampfer von Spalato in südlichem Course gegen die Insel Solta, in dessen Hafen *Carober* wir die erste Station machen. Nachdem wir dieses wegen seines vorzüglichen Honigs bekannte Eiland verlassen haben, fahren wir in südöstlicher Richtung zur »Brazza«,



Loggia Lesina.

der grössten und volkreichsten Insel Dalmatiens, um in dem an der westlichen Küste gelegenen Hafen *Milna* zu landen. Von den Ortschaften dieser fruchtbaren Insel sind ausser den bereits genannten Hafenstationen noch das Städtchen *Neresi* mit Ueberresten aus venezianischer Zeit und *Bol* zu nennen, dessen Dominikanerkloster eine bis in die griechische Blütezeit zurückreichende Münzensammlung von 6000 Stück und in seiner Kirche ein Tintoretto-Bild besitzt.

Durch die Meeresstrasse zwischen der Brazza und Solta hindurch dampft unser Schiff gegen Süden weiter. Zuerst wird der Hafen von *Cittavecchia* angelaufen und nach kurzem Aufenthalte **Lesina** erreicht. Die Stadt liegt malerisch im Hintergrunde einer Bucht, von drei alten Forts überragt. Unter den verwitterten, mit venezianischen Wappenschildern geschmückten Bauten fällt von weitem die schöne Loggia auf, ein Werk Sammichelis. Sie ist als Cursalon eingerichtet, denn Lesina ist eine von der Natur reich begnadete Winterstation, deren Hôtel-Curhaus »Kaiserin Elisabeth« zu empfehlen ist. Ihre volle Bedeutung wird Lesina erlangen, wenn man das Hinterland Dalmatiens nicht mehr künstlich gegen die Küste abschliesst. Unter dem milden Klima der Insel entwickelt sich eine Vegetation, wie man sie in diesem Breitengrade nicht anzutreffen hofft. Die hochstämmige Dattelpalme gibt reife Früchte, die Berghänge sind von Mastix- und Johannisbrotbäumen beschattet, Oleanderbüsche wuchern am Ufer und Rosmarin, aus dessen Blüten die dem Kölner Wasser ähnliche *Aqua regina* und aus dessen Blättern ätherisches Oel bereitet wird; berühmt sind die kleine Feige und der süsse Strandwein von Lesina. Auf der schönen östlichen Strandpromenade gelangt man zu dem grossen *Franciscanerkloster Madonna*

delle Grazie, das mehrere wertvolle Bilder italienischer Meister besitzt.

Am Nordostrand der Insel liegt an den beiden Enden der gabelförmigen Einbuchtung je eine Ortschaft: die Lloydstation Gelsa und Verbosco. In jeder ist die Pfarrkirche mit einem Bollwerk umgeben, hinter dem sich die Bewohner, sobald ein türkisches Piratenschiff in Sicht kam, verschanzen konnten. Der volkreichste Ort auf der ganzen Insel ist die Fischerstadt *Cittavecchia* mit 2500 Einwohnern, die für die Hauptstadt der alten Griechencolonie gilt. Man hat hier ein griechisches Gräberfeld aufgedeckt und Thonfiguren ausgegraben, die denen der Nekropolis von Tanagra gleichen.

Nun führt uns der Dampfer in südwestlicher Richtung zur Insel **Lissa**, von deren Bergen man die Ostküste Italiens erblickt. Lissa zeichnet sich durch sein oceanisches Klima aus, die Temperaturdifferenz zwischen dem wärmsten und kältesten Monat beträgt nur 15<sup>0</sup> C. Hier gedeiht die empfindliche Palme in zahlreichen schönen Exemplaren, und es reift eine bereits im Alterthum gepriesene Traube. Die Insel enthält zwei grosse Buchten, im Nordosten den Hafen der Stadt *Lissa*, im Westen jenen von *Comisa*. Die Stadt *Lissa*, das »*Issa*« der Alten, wird schon in illyrischen Zeiten viel genannt und spielte während der römischen Epoche als Flottenstation eine hervorragende Rolle. An diese Vergangenheit erinnern zahlreiche Ruinen von Theaterbauten, Thermen sowie die überlebensgrosse Marmorstatue des Kaiser Domitian, welche sich jetzt im Wiener Hofmuseum befindet. Bis in die neueste Zeit ist Lissa, welches das »Malta des Adriatischen Meeres« genannt wird, an historischen Ereignissen betheiligt. Im Jahre 1811 wurde hier die französische Flotte von der englischen geschlagen. Am 20. Juli 1866 erkämpfte bei Lissa die österreichische Kriegsmarine unter Tegetthoffs Führung den glänzenden Seesieg über die italienische Flotte. Auf einer kleinen Halbinsel erhebt sich im katholischen Friedhofe der »Löwe von Lissa«, ein den bei jener Seeschlacht gefallenen Helden errichtetes Denkmal.

An der Westküste der Insel liegt die kleine Hafenstadt *Comisa*, in dessen Umgebung ganze Wälder von Johannisbrotbäumen sich finden.

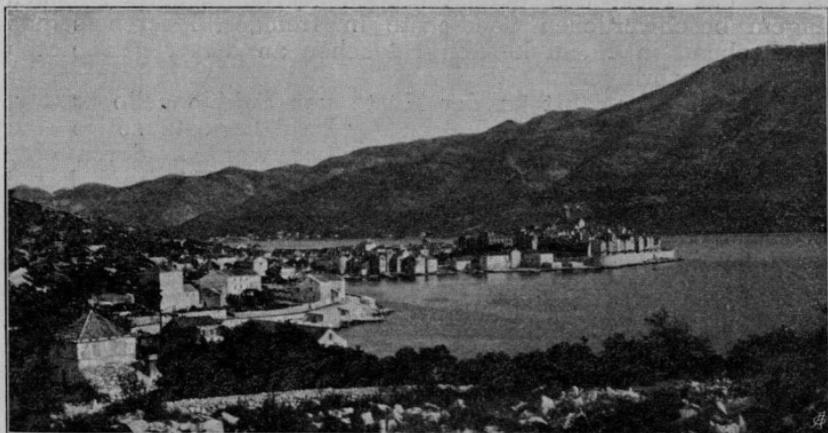
Etwa 9 Kilometer von *Comisa* entfernt ragt die kleine Felseninsel *Busi* aus den Fluten, welche durch ihre Grottenbildungen eine grosse Anziehungskraft auf alle Touristenkreise ausübt. Besonders die an der Nordostküste im Hintergrund der *Valle Ballon* sich öffnende »blaue



Der Löwe von Lissa.

Grotte« ist ein äusserst interessantes Naturschauspiel. Durch das bei ruhiger See  $1\frac{1}{2}$  Meter hohe und  $2\frac{1}{2}$  Meter breite Thor gelangt man in die 30 Meter lange Grotte, in welcher zuerst tiefe Finsternis, dann Dämmerung herrscht, welche in ein leuchtendes helles Himmelblau übergeht. Am Ende des Canals sieht man rechts in einen über der blauschimmernden Flut sich aufwölbenden Raum, welcher herrliche magische Lichteffecte bietet. Diese rühren von dem durch ein unter dem Meere befindliches Felsenthor eindringenden Tageslichte her und erinnern an die blaue Grotte von Capri.

Von Lissa nehmen wir östlichen Curs und gelangen durch den *Canal von Curzola* nach der gleichnamigen Insel. Wir legen zuerst in dem auf der Westseite gelegenen Hafen von *Vallegrande* an und landen darnach nach mehrstündiger Fahrt bei der Stadt *Curzola*.



Curzola.

Die Insel **Curzola**, von den Alten »*corcyra nigra*« genannt, war einst sehr dicht bewaldet und enthält auch heute noch im nördlichen Theile schöne Eichenwälder. Nach der Sage soll hier der trojanische Held Antenor eine Colonie gegründet haben.

Dass Griechen und Phönizier auf der Insel wohnten, ist durch die Fundstücke, darunter ein Stein mit 140 griechischen Personennamen, erwiesen. Wie alle Inselbewohner Dalmatiens, so waren und sind die Curzolaner kühne Seefahrer und mancher von ihnen brachte es in venezianischen Diensten zu Rang und Ansehen. Auch Marco Polo, der grosse Weltreisende, soll dieser Insel entstammen. Der Anblick der Stadt von der See aus ist sehr malerisch; man hat ein Stück Mittelalter vor sich und der Phantasie fällt es nicht schwer, sich das Bild mit einem genuesischen Belagerungsheer oder einer Sarazenenflotte romantisch zu beleben. Von einer hohen Zinnenmauer eingeschnürt, drängen sich die Häuser auf einer hohen steilen Landzunge zusammen.

Hoch heraus ragt der Glockenthurm der ehemaligen Kathedrale. Ueber dem Stadthore steht der Marcuslöwe als vergessene Schildwache, grosse, gothische Wappenschilder prangen an den Häusern und der Steinzierrath an Fenstern und Balkonen zeugt von dem ehemaligen Reichthum der Bürger. Nun stehen viele Häuser leer und verödet und auf den Werften der venezianischen Flottenstation ist es längst still geworden. Ein weit regeres Leben und eine vielversprechende Entwicklung zeigt die westliche Hafenstadt der Insel, *Vallegrande*, wo die Lloydampfer zuerst anlegen.

Nun fahren wir längs der Südküste der Halbinsel Sabbioncello und machen bei *Orebič*, einem schönen Hafen am Fusse des Monte Vipera, Station. Dieser Berg, in dessen Felsen noch Schakale hausen sollen, bietet einen herrlichen Aussichtspunkt. Es ist das Ideal des dalmatinischen Mercantilcapitäns, nach langem beschwerlichen Seedienste in fremden Meeren seinen Lebensabend in einem kleinen Häuschen an dieser gesegneten Küste zu verbringen.

Der Dampfer fährt an der Küste von Sabbioncello weiter, während rechts die steilen Felsen der Insel Lagosta sowie eine Reihe von gefährlichen Klippen sichtbar werden, deren eine einen Leuchtturm trägt. Nachdem wir in *Terstenik* kurze Station gemacht, steuern wir in den *Canal von Meleda*. Sowohl die Küste von Sabbioncello auf der linken Seite, als auch jene der Insel Meleda auf der rechten Seite zeigt öde, kahle, felsige Ufer.

Dort wo die erstgenannte Halbinsel mit dem Festlande zusammenhängt, liegt an der Landenge zwischen den beiderseitigen Einbuchtungen die unter der Malaria schwer leidende Stadt Stagno, die bereits seit dem Jahre 1332 zum Gebiete der Republik Ragusa gehört. Sie besteht aus Stagno grande und Stagno piccolo, beide von mittelalterlichen Befestigungen umgeben, die sich bis auf die Höhen hinaufziehen und durch eine Mauer miteinander verbunden sind, die von den Ragusanern im Jahre 1333 mit einem Aufwande von 120.000 Ducaten erbaut wurde. Die Strasse zwischen beiden Festungen führt durch einen Garten von Mastixrosen- und Granatäpfelbüschen, Baumerika, Oliven- und Feigenbäumen und Seestrandkiefern.

Unser Dampfer macht nun die letzte Station vor Gravosa in dem auf der Nordseite der Insel Meleda gelegenen *Porto Pallazo*. Hier finden sich die Ruinen eines römischen Palastes. Besonderes Interesse erregt das idyllische Kloster *Maria del Lago* auf einer kleinen Insel, inmitten einer Bucht, welche nur durch einen ganz schmalen, lediglich für kleine Boote passierbaren Canal mit dem Meere verbunden ist. Das im 11. Jahrhundert von Benedictinern gegründete Kloster beherbergt jetzt Beamte des Religionsfondes:

Auf der Insel Meleda wurde in den Jahren 1813—1823 wiederholt donnerartiges Getöse vernommen, welches von den Gelehrten als Erdbeben bezeichnet wurde. Auch auf Meleda be-

sassen Phönizier und Griechen Handelsfactorien und seit 1142 gehörte die Insel zur Republik Ragusa. Der Hauptort *Babinopolje* besitzt ein Statut aus dem Jahre 1345. Auf der Osthälfte der Insel trauern die kahlen Berge um ihren längst vernichteten Waldschmuck, in den Thälern aber umkränzt noch der Oelbaum, die Myrthe und die Cistrose die ärmlichen Wohnstätten und in den Gärten blühen und reifen Mandeln, Granatäpfel, Citronen und Datteln.

Wir kommen nun zu jenen drei Inseln, welche seit Plinius unter dem Namen »*Elaphiten*« oder »*Hirscheninseln*« bekannt sind und den *Canal von Calamotta* bilden. Infolge ihrer Fruchtbarkeit gehören sie zum wertvollsten Besitze des ragusaischen Gebietes. Die nördlichste dieser Inseln ist *Giuppana* mit dem Dorfe S. Giorgio an der Ostküste und der von einem massiven Kirchthurme und schlanken Cypressen überragten Ortschaft *Luka* an einer gegen Nordwesten sich öffnenden Bucht. Der etwa fünf Kilometer lange Weg zwischen beiden Orten führt durch Weingärten und Olivenhaine, die sich wiederholt zu reizenden Ausblicken öffnen. Die Insel *Giuppana* kam schon zwischen 1050 und 1080 in den Besitz von Ragusa und zur Blütezeit der Republik wohnte hier ein tüchtiges und wohlhabendes Schiffervolk. Seither ist die Bevölkerung sehr zurückgegangen; man sieht hier und auf den anderen Inseln Ruinen von Wohnstätten, Kirchen und Klöstern. Ein Theil der Bewohner findet gegenwärtig in einer Sardellenfabrik Verdienst. Die zweite der elaphitischen Inseln ist *Mezzo*, die landschaftlich schönste von allen. Die südlichste und kleinste dieser Inselgruppe ist *Calamotta*.

Der zwischen *Mezzo* und *Calamotta* aufragende, mit einem Leuchthurme versehene *Scoglio S. Andrea* ist der Schauplatz einer an die Hero- und Leandersage erinnernden ragusaischen Volkslegende. Hinter der Kuppe des unbewohnten Eilandes *Ruda* erschliesst sich das malerische Bild der Bucht von *Mezzo* mit der von einem hohen Kirchthurm überragten Ortschaft und einem verfallenen Bollwerk auf der Höhe, das einst die Durchfahrt sperrte. Die Dichter Ragusas besingen *Mezzo*, das slavische *Lopud*, wegen seiner Fruchtbarkeit. Der Ort war im Mittelalter eine blühende Stadt, die einträglich den Handel trieb und in der, wie in *Curzola*, die Goldschmiede die Läden einer ganzen Strasse besetzten.

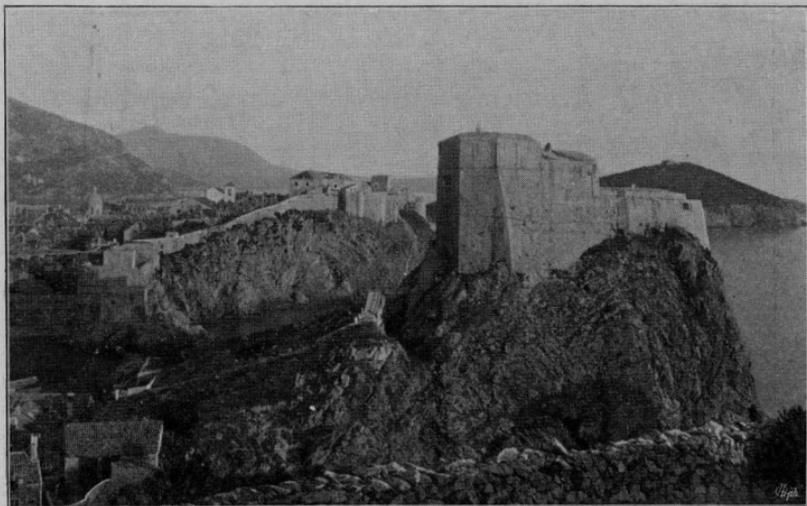
Nachdem wir die Insel *Calamotta* passiert haben, genießen wir einen malerischen Rundblick. Vor uns thürmen sich Inseln und Vorgebirge übereinander, den Ausgang des Canals scheinbar abschliessend. Vielfach gebrochen und hintereinandergeschoben schwebt die weisse Strandlinie über der unbeweglichen Meeresflut, in der sich die zackigen Gebirgskanten spiegeln. Immer neue Berghäupter steigen dahinter auf und neue Felsencoulissen schieben sich auf die Scene. Die Inseln wenden uns ihre rauhe Ostseite zu, bedeckt mit Buschwald, über den sich stolz und ernst Cypressen erheben; auf dem Festlande aber verrathen die schönen Oelgärten von *Brecina*, der prächtige

Strandkiefernwald des Conte Gozze, sowie der Park in *Cannosa* (Trsteno) mit den zwei berühmten Riesenplatanen bereits die Nähe von Ragusa. Hinter einem Berge tritt dann die Steilküste mit der langen Häuserreihe von Valdinoco hervor, während auf der Steuerbordseite die von zwei kleinen Dörfchen und mehreren Ruinen besetzte, mit Oliven und Agrumen bewachsene Insel Calamotta zur Seite tritt, um uns den Ausblick auf die hohe See zu gestatten. Vor uns liegt der breite, flache Rücken der Halbinsel Lapad, deren unterseeische Fortsetzung im Südwesten mit einer Reihe scharfer Zacken aus



Ragusa.

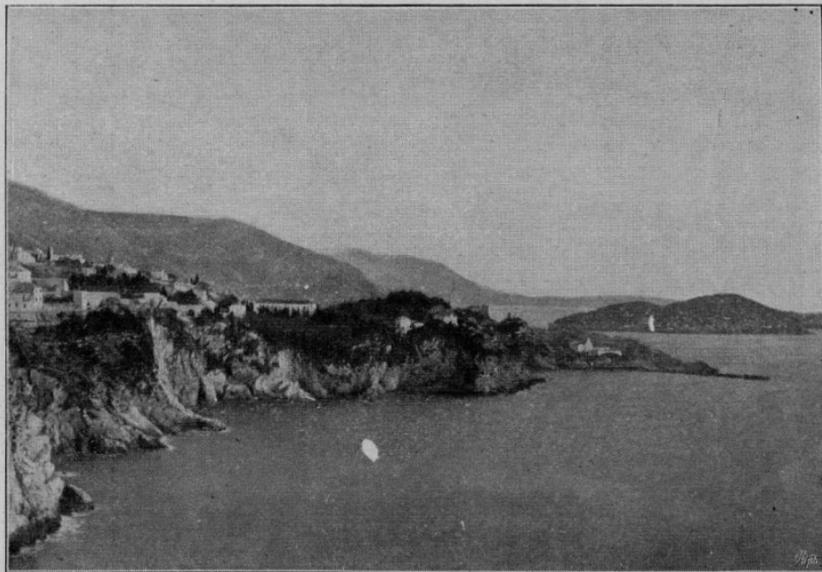
dem Meeresspiegel aufsteigt und in einer Breite von einem Kilometer die Schifffahrt hemmt. Ein Leuchtfeuer auf dem äussersten Felskammer warnt die Schiffer vor der Annäherung an diese gefährlichen Scogli Pettini. Hinter den cypressenbeschatteten Hügeln von Lapad liegt, jetzt noch unsichtbar, Ragusa am Fuss des 412 m hohen Monte Sergio, auf dem der erste Napoleon das Fort Imperiale erbaute. Ehe wir in die Bucht von Gravosa, dem Haupthafen und die Lloydstation von Ragusa einlaufen, grüsst uns vom Lande her aus einer lieblichen Bucht das Gartendorf Malfi, bei dem sich ein Fluss aus dem Felsen heraus- und über Mühlräder hinweg ins Meer stürzt. Auf der steilen, waldigen Uferlehne sehen wir die



Ragusa vom Stadtpark aus.

Strasse von Metković zur Mündung der *Omla* hinabsteigen und sich jenseits derselben, durch eine plumpe Fähre verbunden, nach Gravosa fortsetzen. Freundliche Häuser, Gärten, Baumgruppen und Oleandergebüsch umgeben die anderthalb Kilometer tiefe Bucht von Gravosa. Weingärten und Oelwälder klettern von Terrasse zu Terrasse den Berg hinauf. Feierliche Cypressengruppen erheben sich über dem Eichendickicht. Der Strand ist belebt. Männer mit Fez oder Turban und weiten Beinkleidern erinnern daran, dass wir uns an der Grenze des Orients befinden. Unter dem thorförmigen Bogen einer bis an den Strand vorgebauten Gartenterrasse geht es in einer halben Stunde nach Ragusa. Die Strasse übersteigt einen Sattel durch Wäldchen von Strandkiefern, Eichen, Cypressen, Akazien. Auf dem gegen Süden abfallenden Gelände beginnt die Reihe der Villen mit Gärten und Weinlauben, die aufblinkend weissen Steinsäulen ruhen.

Auf dem steilen Felsenufer der Bucht von *Dance* öffnet sich wieder der Ausblick auf die weite silberglitzernde Adria. Die Stelle verdient in der That ihren Namen: *Bella vista*. Das ganze Land zwischen Gravosa und Ragusa erscheint uns als ein von glücklichen Menschen bewohnter Lustgarten und mitten darin, knapp vor der *Porta Pille*, steht das neue grosse *Hôtel »Imperial«*, windgeschützt durch den *Monte Sergio*. Von den Fenstern, Veranden und von dem flachen Dache hat man eine prächtige Aussicht auf die Stadt, die Villenvorstadt und den von pittoresken Felsen eingerahmten Meeresspiegel. An dem *Hôtel*-parke vorüber führt die Strasse über einen grossen, mit Platanen bepflanzten Platz, der an Sommerabenden sehr belebt ist und dann weiter durch das erwähnte Stadthor auf einer Brücke über den mit



Ragusa mit Insel Lacroma.

Oleandergebüsch bewachsenen *Stadtgraben* in einen Zwinger von thurm hohen Quadermauern, über die sich hundertjähriger Epheu rankt. Hoch in einer Nische steht das steinerne Bildnis des *heiligen Blasius*, des Stadtpatrons. Sein Standbild bewacht noch an mehreren Stellen den Mauergürtel, der für die Ewigkeit gebaut zu sein scheint und auch das grosse Erdbeben von 1667, fast ohne Schaden zu nehmen, überdauerte. Die Quadermauern, die den höchsten Kirchengiebel überragen, sind auf der Landseite noch durch einen tiefen Graben geschützt und durch vierzehn Thürme verstärkt. Den engen Stadthafen bewachen *zwei Castelle* mit je vier Geschütztagen und auf der türkischen Seite ist ein Ravelin, die Fortezza Pia, vorgeschoben, so dass man von jener Seite fünf Thore passieren muss, um in die Stadt zu kommen. Ueberdies ist an der nördlichen Stadtmauer eine Art Reduit eingeschaltet, der Mincetto, ein gewaltiger, von einem besonderen Mauerringe umgebener Thurm, der mit seinen hochragenden Zinnen den Reiz des interessanten Stadtbildes erhöht.

Die **Stadt Ragusa** zählt 12.000 Einwohner, ist der Sitz mehrerer Behörden, einer Handels- und Gewerbekammer, einiger fremdländischer Consulate, vieler Schulen und öffentlicher gemeinnütziger Anstalten.

Die Geschichte Ragusas reicht zurück bis in das Jahr 590 v. Chr., wo griechische Colonisten die Stadt Epidaurus an der Stelle des heutigen Ragusa vecchia gründeten. Nach Zerstörung dieser Stadt durch die Avaren in der Mitte des siebenten

Jahrhunderts nach Chr. wendeten sich die Flüchtlinge nördlich und gründeten die Stadt »Rausion« oder »Ragusum«, das heutige Ragusa. Diese kleine Republik, welche anfangs eine demokratische Verfassung hatte, verstand es durch eine seltene diplomatische Kunst unter den verschiedensten historischen Epochen ihre Selbständigkeit zu erhalten und ihr Gebiet zu erweitern. Zuerst unter byzantinischer Oberhoheit, unterwarf sich Ragusa nach der

Eroberung Constantinopels durch die Venezianer dem Schutze der letzteren. Seit damals stammt die neue aristokratische Gestalt der Verfassung. Die Verwaltung und Gesetzgebung, an welcher ausschliesslich die in dem »Specchio«, dem goldenen Buche, eingetragenen Adeligen

theilnahmen, wurde von drei Körperschaften geführt, dem *Grossen Rath*, dem *Senat* und dem *Kleinen Rath*, welch letzterer das Executivorgan bildete und aus seiner Mitte den *Rector*, das Staatsoberhaupt wählte. — Der Seehandel Ragusas drang bis Aegypten, Syrien und zum Schwarzen Meer und vermehrte den Wohlstand und Einfluss dieses kleinen Freistaates, welcher seinen Vortheil in ausserordentlich günstigen Verträgen zu wahren wusste. Im Jahre 1358 kam Ragusa unter ungarische, im Jahre 1453 unter türkische Oberhoheit. Damals war die Macht und Unabhängigkeit der Republik, welche an die Türkei lediglich einen Tribut zu zahlen hatte, am grössten. Erst im Jahre 1808, als die Franzosen in Ragusa einrückten, wurde dessen staatliche Selbständigkeit aufgehoben, nachdem es bereits vorher seine Handelsflotte eingebüsst hatte. Seit dem Jahre 1814 bildet Ragusa einen Theil der österreichischen Provinz Dalmatien.



Der Kreuzgang im Franciscanerkloster zu Ragusa.

Um die Stadt mit ihren interessanten Baudenkmalern am besten kennen zu lernen, gehen wir durch die bereits erwähnte Porta Pille, passieren die Thorwache und gelangen auf jene breite, die ganze Stadt durchquerende Strasse »*Stradone*« oder »*Corso*« genannt, wo sich der Hauptverkehr concentrirt.

Die palastartigen Häuser dieser Strasse wurden seit dem im Jahre 1667 stattgehabten Erdbeben nicht dicht aneinander, sondern



Dogana in Ragusa.

durch Zwischenräume von einander isoliert, wieder aufgebaut.

Auf der rechten Seite, gleich am Beginn der Stradone steht der im Jahre 1437 errichtete schöne *Brunnen*, welcher von der aus dem Omblathale geführten Wasserleitung gespeist wird.

Auf der linken Seite erblicken wir die *Franciscaner-kirche*, welche an Stelle des alten Klosters im 14. Jahrhundert erbaut wurde. Neben dem gothischen Portale ist besonders der schöne Kreuzgang des Klosterhofes bemerkenswert, ferner ein idyllischer Klostergarten, sowie eine Bibliothek mit zahlreichen Handschriften ragusaischer Dichter.

Am Ende der Stradone kommen wir auf einen Platz, welcher von mehreren sehr interessanten Gebäuden umgeben ist. Hier fällt uns zunächst die *Rolandssäule*, das Wahrzeichen der Handelsfreiheit von Ragusa,

auf. Auf der linken Seite erhebt sich die im Jahre 1520 im venezianischen Renaissancestil erbaute *Dogana*, welche als Münzdiente. Die arkadengeschmückte Vorhalle und die grossen venezianischen Bogenfenster, sowie die mit dem Stadtpatron S. Biagio (S. Blasius) gezierte Nische sind von besonderer Wirkung.

Den Abschluss des vorerwähnten Platzes gegen Osten bildet der altehrwürdige Uhrthurm, unter welchem die Porta Ploče, das Ostthor von Ragusa, sich befindet

Vom Uhrthurm rechts, an dem Gebäude der Hauptwache vorüber kommen wir zum Stadthause, dem Palazzo Communale. Zwischen der Hauptwache und dem Stadthause steht ein reizender alter Brunnen im Renaissancestil. Das *Stadthaus* wurde im Jahre 1862 im lombardischen Stil erbaut. Hier befindet sich eine interessante Sammlung von historischen Reliquien, das *Museo Patrio*. In einem Flügel des Stadthauses ist das Theater untergebracht.

An der rechten Seite des Platzes, schräge gegenüber der Dogana, ist die *S. Biagio-Kirche* mit einer schönen Freitreppe. Als Reliquie der früheren auf diesem Platze gestandenen alten Kirche aus dem 14. Jahrhundert ist noch eine Silberstatue des heiligen Blasius vorhanden.

Anstossend an den Palazzo Communale erhebt sich das so-

wohl in historischer als kunstgeschichtlicher Beziehung interessanteste Bauwerk von Ragusa, der berühmte Rectorenpalast. Derselbe wurde zuerst im Jahre 1388 erbaut und nach wiederholten Beschädigungen durch Brände und eine Pulverexplosion am Ende des 15. Jahrhunderts in seiner jetzigen Gestalt neu hergestellt. Durch die mit imposanten Säulengeschmückte Loggia gelangt man zu dem herrlichen Hauptportale mit den beiden in der Kunstwelt bekannten Thürklopfern. Zu beiden Seiten des Portals sehen wir die Steinbänke, welche für die Senatoren bestimmt waren. Von dem Hofraume, welcher Arkaden im Renaissancestil enthält, führt eine Freitreppe zu den Räumen des kleinen und grossen Rathes. Der Gesamteindruck dieses dem Dogenpalast in Venedig ähnlichen Gebäudes ist ein bedeutender, zumal die Phantasie des Besuchers leicht angeregt wird, diese schönen ehrwürdigen Räume mit den charakteristischen Gestalten aus der Vergangenheit Ragusas zu beleben.



Rectorenpalast in Ragusa.

Nicht weit vom Rectorenpalast auf dem Domplatze steht die aus dem Ende des 17. Jahrhunderts herrührende *Domkirche S. Maria Maggiore* an Stelle der nach der Sage einem Gelübde Richard Löwenherz' zugeschriebenen alten, im Jahre 1667 durch ein Erdbeben zerstörten Kathedrale. Der Dom ist von einer schönen Kuppel umwölbt und enthält ein zum Theil von Tizian gemaltes Marienbild, einen Christuskopf von Porde none, eine Raphael zugeschriebene Madonna und eine sehr reiche Schatzkammer.

In der Nähe des Domes befindet sich die mit einem schönen Denkmal des Dichters *Gundulić* gezierte *Piazza dell'Erbe*, von wo man über eine Treppe zum ehemaligen *Jesuitenkloster* gelangt, welches jetzt als *Militärspital* dient.

Wenn man das bereits erwähnte Pločethor passiert, so kommt man in der Richtung nach links zu dem mit einer Kirche verbundenen *Dominikanerkloster*. Unter den vielen wertvollen Bildern dieser Kirche erregt das von Tizian gemalte *Votivbild* unsere Bewunderung. Von ganz eigenartiger Schönheit ist der *Klosterhof* mit seinem gothischen Kreuzgange, in dessen Mitte ein aus dem Jahre 1623 stammender *Brunnen* steht, während in den Ecken *Orangenbäume* blühen.

Wir wenden uns nun einer kurzen Schilderung der schönsten

und lohnendsten unter den vielen Ausflügen in die Umgebung von Ragusa zu.

Die Astarea, der älteste ragusaische Landbesitz, einerseits bis Valdinocce, anderseits bis Ragusa vecchia sich erstreckend, besitzt ähnliche geologische Verhältnisse wie die Riviéra di Castella: Mergel und Sandsteine treten überall aus dem Jurakalk hervor, was der Vegetation ungemein förderlich ist. Dazu kommt noch, das die dem Ackerbau und den Freuden des Landlebens ergebenen Bürger von Ragusa ihrem Grundbesitz allezeit grosse



Der Kreuzgang im Dominicanerkloster zu Ragusa.

Nach einer Photographie von J. Wlha.

Sorgfalt zuwandten. Der ganze Küstenstrich ist ein blühendes Gartenland, dessen besonderen Schmuck die Cypresse bildet. Der Johannisbrodbaum tritt in ganzen Wäldern auf, am Saume des Eichenwaldes wächst wildes Oleandergebüsch und auf den Dorfplätzen steht statt der Linde die orientalische Platane.

Der *Ausflug in das Omblathal* nimmt etwa drei Stunden in Anspruch und wird am besten mit Barke von Gravosa bis zur Omblamündung unternommen. Wer die Tour zu Fuss macht,

wandelt vom Pillethor bis zur Omblaquelle an Gartenterrassen, Marmoralustraden und kleinen Sommerpalästen vorbei, die von dem einstigen Wohlstande der Ragusaer Kaufherren Zeugnis geben. Die Ombla, der Orion der Alten, tritt als breiter Fluss aus dem Berge heraus; durch einen 6 Kilometer langen Fjord, dessen Ufer ebenfalls mit Gärten und Sommerhäusern besetzt sind, gelangt er ins Meer.

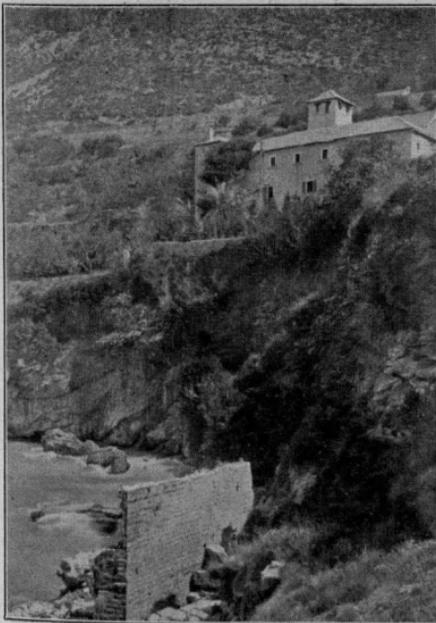
Ein reizender Ausflug führt durch das Pločethor auf das in steiler Felsenhöhe gelegene, verfallene, von Palmen beschattete Benedictinerkloster *S. Giacomo*, dessen Gründung in das Jahr 1222 fällt.

Die märchenhaft schöne Insel *Lacroma* ist vom Porto Casone, dem Südhafen Ragusas, in einer halbstündigen Kahnfahrt zu erreichen. Man landet in einem kleinen, von Pinien, Lorbeer und Myrthen beschatteten Hafen und besichtigt dann unter Führung eines Laienbruders dieses

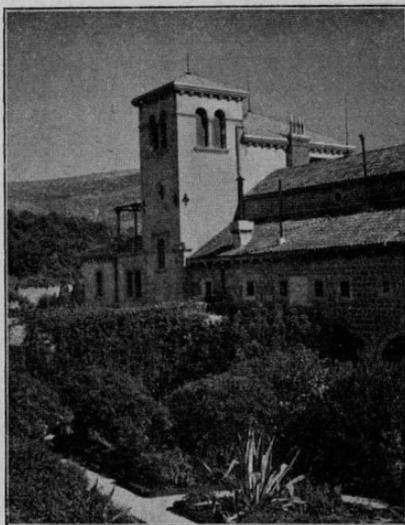
seit dem Tode des Kronprinzen Rudolf dem Dominicanerorden gehörige Gartenparadies, das in seiner Anlage ein Werk des Erzhertogs Max, des Schöpfers von Miramar, ist. Eine Allee, *Via Calaroga*, bestehend aus Pinien und Cypressen und umsäumt von Rosmarinbüschen, führt zur Pforte des ehrwürdigen Benedictinerklosters, dessen Gründung die Sage Richard Löwenherz zuschreibt. Im Jahre 1396 landete König Sigismund von Ungarn auf der Flucht vor Sultan Bajazid hier. Die Insel ist zum



Vegetationsbild von Lacroma.



Giacomo.



Das Kloster auf Lacroma.

60 Meter Durchmesser beschattet. Auf dem Rückwege besucht man gerne den schönen Garten des Grafen Gozze.

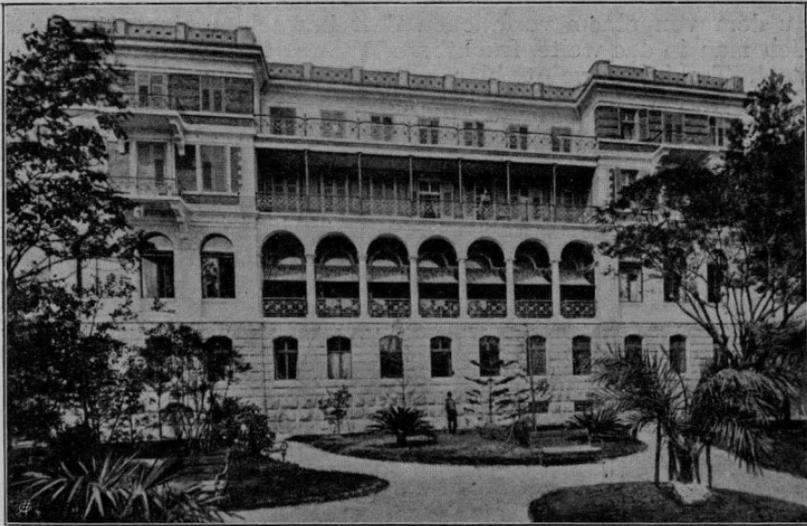
Im Hinblicke auf den beschränkten Raum müssen wir es uns versagen, auch noch die vielen anderen Spaziergänge und Ausflüge, welche von Ragusa unternommen werden können, zu schildern.

Indem wir uns nun anschicken, diesen gottbegnadeten sonnigen Erdenfleck zu verlassen, sei es uns, die wir die Vergangenheit und Gegenwart Ragusas, wenn auch nur in flüchtigen Umrissen dargestellt haben, gestattet, ein Wort über dessen Zukunft zu sagen. Es gibt nicht viele Gegenden auf der weiten Welt, in welchen alle Vorbedingungen des Fremdenverkehrs in so hohem Grade vorhanden sind, wie in Ragusa. Hier kann man, wie Noë so treffend bemerkt, dem Frühling entgegengehen, den milden Herbst verlängern, einen Winter in sonniger Luft und im Pflanzenhauche zubringen. Eine glückverheissende Vorbedeutung, eine sichere Gewähr der Zukunft erscheint es, dass sich massgebende Persönlichkeiten gefunden haben, welche unter Ueberwindung vielfacher, aus Indolenz und Vorurtheil gebildeten Schwierigkeiten und ohne Inanspruchnahme der hiezu eigentlich am nächsten berufenen Staatshilfe, die Gründung einer grossen internationalen Fremdenstation auf Ragusa ins Werk setzten.

Das auf dem schönsten Punkte Ragusas über Initiative des Lloydpräsidenten Freiherrn Victor v. Kalchberg im Jahre 1896 erstandene, allen Anforderungen des vornehmen Weltpublicums entsprechende »Hôtel Imperial« ist ein Markstein in der mo-

grössten Theile mit einem Walde von Seestrandkiefern bedeckt und besitzt mehrere Naturmerkwürdigkeiten, so das mare morto, d. i. eine von Eichen und Seestrandkiefern umkränzte Mulde, in die das Seewasser durch einen Canal eindringt, dann eine Naturbrücke aus grauem Kalkfelsen und eine von der Brandung ausgeagte Grotte.

Zu den *Riesenplatanen von Cannosa* (Trsteno) führt ein weiterer, sehr lohnender Ausflug, welchen man mit Dampfschiff oder Barke unternimmt. Vom Landungsplatze in Cannosa führt ein Treppenweg an der Wasserleitung des Gozze'schen Parkes vorüber zu den beiden Baumriesen, deren jeder mit der Krone einen Kreis von

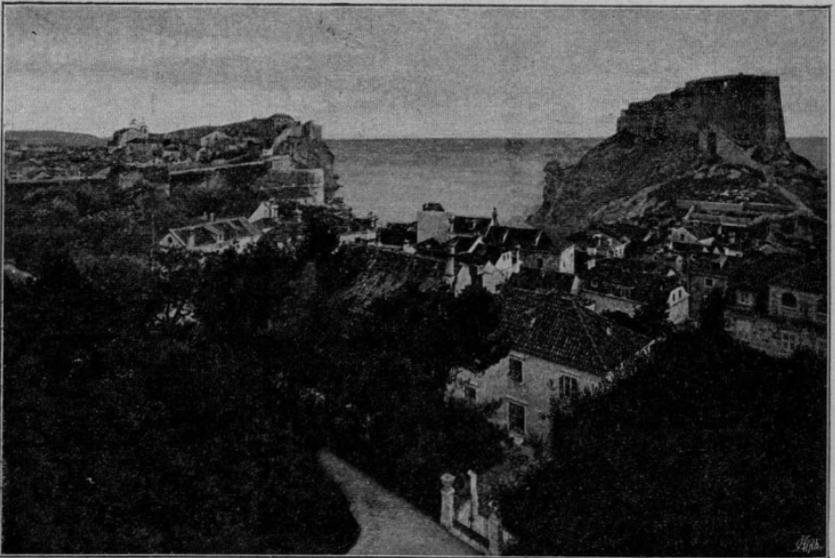


Hôtel Imperial.

deren Entwicklung Dalmatiens und speciell Ragusas. Wenn man sonst beim Besuche antiker Baudenkmäler, der Besichtigung historischer Reliquien, dem Anblick eines eigenartigen fremden Volkslebens, bei dem Genuss eines oceanischen Klimas, einer tropischen Vegetation so manche Bequemlichkeit und Lebensgewohnheit entbehren muss, bietet der Aufenthalt in diesem eleganten, mit allem Comfort ausgestatteten Etablissement, von dessen Terrassen und zahlreichen Balkons man die entzückendste Aussicht genießt, selbst dem verwöhntesten Reisenden die Möglichkeit, alle Eindrücke dieser Zauberwelt in sich aufzunehmen, ohne dabei seine Bequemlichkeit entbehren zu müssen. So wendet sich denn seit mehreren Jahren mit einer gewissen Stetigkeit der Fremdenstrom nicht nur aus Oesterreich, sondern auch aus dem Auslande nach Ragusa und Dalmatien und wenn noch weitere moderne Gaststätten im Lande entstehen und Dalmatiens landschaftliche und klimatische Vorzüge dem internationalen Reisepublicum in wirksamer Weise zur Kenntnis gebracht werden, so zweifeln wir nicht, dass sich unter dem Zeichen des Fremdenverkehrs das Land zu höherer Culturentwicklung, zu Wohlstand und Blüte emporschwingen wird.

Bevor wir nun wieder den Dampfer besteigen, um die Seefahrt fortzusetzen, wollen wir die **Landtour von Ragusa nach der Bocche di Cattaro** ein wenig schildern, zumal dieselbe mehrere Punkte enthält, welche zu den Ausflugsorten Ragusas zählen. Die Strasse nach *Ragusa vecchia* führt durch eine interessante Landschaft und gewährt einen prächtigen Rückblick auf Ragusa. Cypressenwäldchen und Oelhaine begleiten uns bis

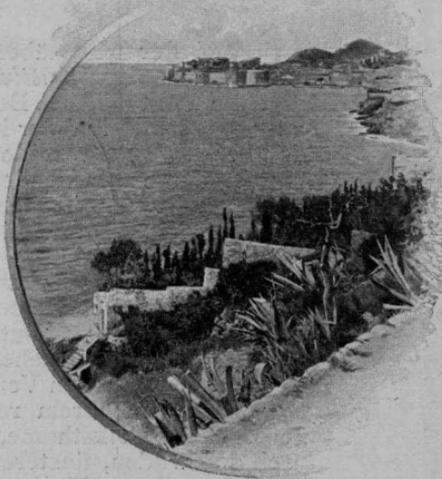
zu dem von einem verfallenen Fort bewachten Engpass, durch den man in das weite, fruchtbare Brennothal tritt. Die Strasse nach Trebinje zweigt hier ab und klimmt zwischen salbeiduftendem Weideland und hochstämmigen Wachholderbäumen zum herzegowinischen Hochland hinauf. Unser Fahrweg aber strebt im Schatten von Mandelbäumen dem Strande zu, wo sich die Brenobucht öffnet. Das Wirtshaus bei *Molini di Breno* ist ein beliebtes Ausflugsziel der Ragusaer. Der Brenobach fällt in hübschen Cascaden herab und fängt sich in dem Fluder einer Mühle, deren altersschwarzes, von allerlei Schlingpflanzen über-



Aussicht vom Hôtel Imperial in Ragusa.

wuchertes Gemäuer mit einem Silberschleier umhüllend. Bei dem Pfarrdörfchen Molini pflegten die zwischen Ragusa und Ragusa vecchia verkehrenden Dampfer anzuhalten. Während unser Auge sich der wechselvollen Küstenbilder erfreut, erreichen wir Ragusa vecchia. Ueber die den Korinthern zugeschriebene Gründung von Epidaurus sowie über die Schicksale dieser seit den Tagen der Liburnerkönigin Teuta den Römern unterworfenen Stadt weiss uns die Geschichte gar Manches zu erzählen. Sie war die Hauptstadt der Provinz Unter-Illyrien und wurde im siebenten Jahrhundert zerstört. Heute zählt das von Blumen- und Agrumengärten umkränzte Städtchen kaum 800 Einwohner. Es ist der Geburtsort des in Agram lebenden Malers Bukovac.

Bei einem altslavischen Steinkreuz überschreiten wir den Uebergang ins Canalithal, das seinen Namen von der antiken



Rückblick auf Ragusa.

Wasserleitung der Stadt Epidaurus führt. Der Boden ist wasserreich und darum ungewein fruchtbar. Die Strasse ist belebt von reitenden Bauern und Bäuerinnen in malerischen Trachten. Ueber einen Pass steigt sie in die Sutorina hinab und vor uns werden die leuchtenden Häupter der montenegrinischen Schneeberge sichtbar. Neben uns springt die junge Sutorina übermüthig von Stein zu Stein, hin und wieder schalkhaft hinter Rosmarin, Thymian und Weidenbusch sich verbergend. Bei einer weissen Steinpyramide überschreiten wir die herze-

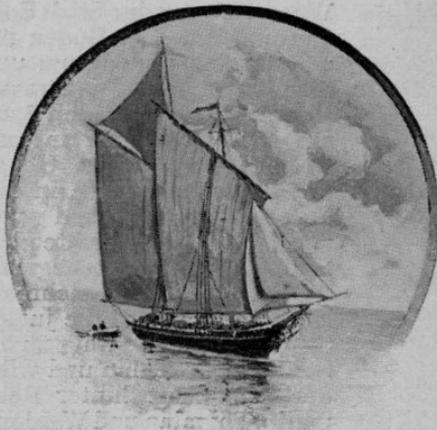
gowinische Grenze. Zwischen Weingärten und Maisfeldern windet sich die Strasse nun langsam durch über Igalo und Topla nach Castelnuovo.

Die 44 Meilen lange **Seefahrt von Ragusa nach Cattaro** führt uns an herrlichen Landschaftsbildern vorbei, welche sich in der Bocche bis zum erhabensten Hochgebirgszauber steigern.

Nachdem der Dampfer den Hafen von Gravosa verlassen und uns noch einen Abschiedsblick auf die Omblabucht gestattet hat, umfahren wir die Halbinsel Lapad und erblicken oberhalb der Bucht von *Danče* das vom Monte Sergio überragte Gestade. Bald sehen wir die Bastionen mit dem Fort S. Lorenzo und weiter das Thor Ploče mit der vorgelagerten Vorstadt, während zur Rechten die Insel Lacroma näherückt. Der Rückblick auf Ragusa, welches mit seinen steingrauen Mauern und bunten Dächern aus blühenden Gärten emporragt, während tief unten das blaue Meer die Klippenküste bespült, ist ein ausserordentlich schöner, so recht geeignet, uns den Abschied von diesem Zauberlande schwer zu machen.

Auf der weiteren Fahrt sehen wir noch einmal das Kloster S. Giacomo, passieren dann die Bucht von *Breno* und *Ragusa vecchia*, welche wir bereits kennen gelernt haben und nähern uns hierauf der Küste der »*Canali*«, deren Hochthal von Bergen umrahmt ist und sich durch Fruchtbarkeit und eine sehr dichte Bevölkerung auszeichnet.

Nun fahren wir längs der Halbinsel *Molonta*, welche in südöstlicher Richtung in eine schmale Landzunge ausläuft. — Die äusserste Spitze dieser Landzunge ist das von hochgehenden Wellen umbrandete *Cap Punta d'Ostro*, dessen Leuchtturm schon auf manchen Seesturm herabgeblickt hat. Auf *Punta d'Ostro* befindet sich eine Semaphorenstation und ein altes Sperrfort.



Auch auf der gegenüberliegenden Halbinsel *Luštica* trägt die *Punta d'Arza* Befestigungen und auf der in der Mitte zwischen beiden aus dem Meere aufragenden Felseninsel *Rondoni* erhebt sich das imposante *Fort Mamola*.

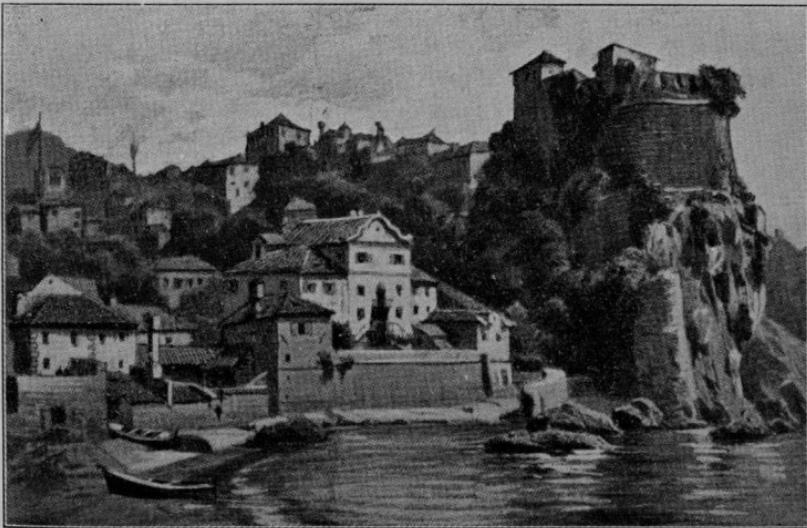
Wir befinden uns am Eingange in die vielbesungene und vielgerühmte **Bocche**, welche, abgesehen von ihrer historischen Vergangenheit und ihrem romantischen Volksthume, durch den wilden, finsternen Charakter ihrer Hochgebirgsscenerien den inter-

essantesten Theil Dalmatiens bildet. Die Bocche besteht aus vier fjordartigen Buchten, welche tief in das Festland einschneiden und durch schmale Canäle mit einander verbunden sind. Die erste Bucht westlich ist jene von *Topla*. An diese schliesst sich, durch den *Canal von Kombur* verbunden, die Bucht von *Teodo*, welche durch die *Meerenge von Catene* mit der *Bucht von Risano* zusammenhängt. Den südöstlichen Abschluss bildet der *Golf von Cattaro*. Die Luftlinie zwischen dem westlichsten Punkte, der *Punta d'Ostro* und dem östlichsten, *Cattaro*, beträgt 20 Kilometer. Nicht unerwähnt darf es bleiben, dass von namhaften Schriftstellern auf die Aehnlichkeit der Bocche mit dem Vierwaldstädtersee hingewiesen wird, dessen Bevölkerung gleichfalls von altersher Heimatsliebe und Freiheitsbegeisterung pflegt.

Aus der bewegten Meeresflut bei *Punta d'Ostro* gleitet unser Dampfer an der *Punta Kobilja* vorüber in die ruhige glatte See der Bocche und betritt dessen erstes Becken, die *Bai von Topla*. Vor uns erhebt sich, von dem »*Fort Spagnuolo*« überragt, in amphitheatralischer Lage die Stadt *Castelnuovo*, einst die Hauptstadt des Herzogthums des heiligen Sabbas. Jetzt zählt das uralte, halbverfallene, malerische Städtchen nicht mehr als 1000 Einwohner. *Castelnuovo* liegt inmitten jener von der *Sutorinamündung* bis zur *Punta bianca* reichenden berühmten *Riviera von Castelnuovo*, deren Temperaturverhältnisse sich jenen von *Ajaccio* an die Seite stellen. Während eine dicke Schneedecke auf den Bergen von *Montenegro* liegt, erfreut sich dieser Küstenstrich im Winter der Temperatur eines schönen Maitages unserer Alpen. Die im Jahre 1380 gegründete Stadt kam bald unter türkische Herrschaft und erst 1687 dauernd an Venedig. An die Zeit der Osmanen erinnern arabische Inschriften am Thore des spanischen Forts, über dem Stadthore und am Brunnen des Marktplatzes; an die Herrschaft des Marcuslöwen das pittoreske,

50 m hoch auf einem Felsen erbaute Seecastell und die Landforts, deren Mauern bei einem Erdbeben geborsten sind.

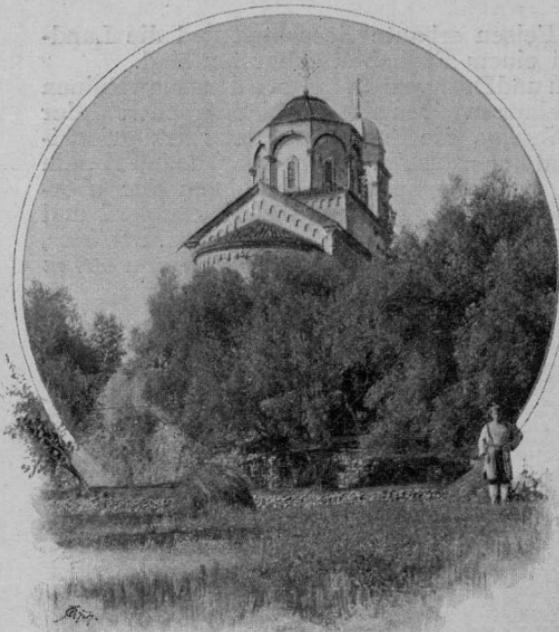
Durch die mit Epheu und Dornestrüpp überwachsenen Ruinen der alten Herzogsburg gelangen wir in einen üppigen Hochwald, der das stattliche Kloster *Savina*, die Sommerresidenz des griechischen Bischofs von Spalato, umrauscht. Zahlreiche Quellen rieseln über die Hänge herab und sammeln sich in einem der Uferstrasse folgenden gemauerten Gerinne, um das Militärspital und das Seelazareth von Meligne mit Wasser zu versehen. *Meligne*, an einer lieblichen Bucht gelegen, ist bis zur Höhe von 800 m



Castelnuovo.

von Oelhainen und Kastanienwäldern umkränzt. Von einem Hügel blickt aus dem Rosmaringebüsch das alte griechische Kirchlein S. Troika herab. Zahlreiche silberne Wasserfäden durchziehen auf dem Gehänge das üppige Grün und verspinnen sich zum rauschenden Sturzbache, der an der Strasse eine Mühle treibt.

Durch den Canal von Kombur fahren wir nun in die dreieckige Bucht von Teodo ein, an deren Ostseite die kleine Stadt *Teodo*, eine Flottenstation der Kriegsmarine, liegt. Auf den Höhen ringsum sehen wir viele Gärten und Weinculturen, aus welchen der berühmte Marzaminowein stammt. Den südlichen Rand der Bucht von Teodo bildet die öde Nordküste von *Luštica*, an deren östlichem Winkel die Bucht von *Kertole* einschneidet. Vor derselben sind die Insel *S. Marco*, eine kleinere Insel *Prevlaka*



Schloss Savina in der Bocche.

Heimat einst Ruhm und Wohlstand errangen. Noch manche Trophäe der Stadt aus ihrer Glanzzeit ist hier zu sehen. Nord-

mit einem Kloster und noch ein Felsenriff mit dem Kloster *Otok* gelagert.

Wir verlassen nun die Bucht von Teodo in nördlicher Richtung durch den *Canal della Catene*, die schmalste Meerenge der Bocche, welche früher zu Kriegszeiten allnächtlich mit Ketten abgesperrt wurde. Beim Austritte aus den Catenen erschliesst sich uns ein grossartiges Panorama. Gerade vor uns liegt am Fusse des felsreichen Monte Cassone das kleine

Städtchen *Perasto*, dessen Söhne die tapfersten Capitäne in allen Seekriegen Venedigs waren und ihrer



Perasto in der Bocche.

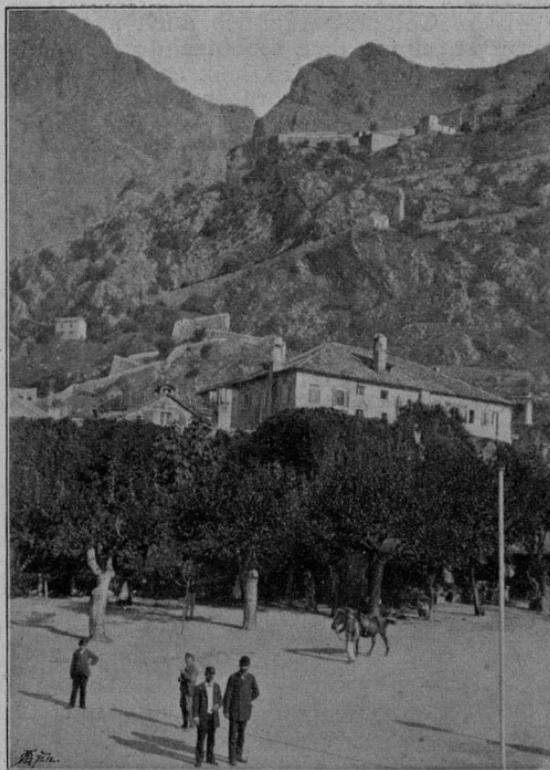
westlich von Perasto, bereits in der Bucht von Risano, ragen die beiden kleinen Felseninseln *San Giorgio* und *Madonna della Scalpello* aus den Fluten. Auf der ersteren stand einst eine der ältesten Benedictinerabteien, welche von den Türken wiederholt zerstört wurde. Die zweitgenannte Insel trägt eine hübsche, aus dem Jahre 1628 stammende Wallfahrtskirche mit zahlreichen interessanten Votivbildern.

Amnördlichen Ende der Bucht von Risano liegt der Markt Risano, hinter welchem sich die Berge der Kriwošije erheben. Risano, die einstige illyrische Königs-Residenz »Rhizinium«, ist eine der ältesten

Ansiedelungen der Bocche, welche, wiederholt zerstört, ihre Stellung Cattaro gegenüber nicht behaupten konnte. Das heutige Risano ist nur wegen seiner malerischen Lage, seiner strategischen Bedeutung und der schönen Tracht seiner Bewohner bemerkenswert.

Wenn man durch den *Canal von Perasto* in den *Golf von Cattaro* einfährt, so passiert man zuerst die auf grünen Abhängen am Ufer liegende Ortschaft *Stolivo*, dann erblicken wir im Osten die *Bucht von Ljuta* mit dem Dorfe *Grahovac* und weiter südlich davon zwischen Gärten das reiche und tapfere *Dobrota*, deren Häuser mit Schiesscharten versehen sind.

Gegenüber von *Dobrota* an der Westküste liegt das langgestreckte *Perzagno* mit verlassenen Palästen und einer unvollendeten Renaissancekirche *Madonna di Gospo*.



Cattaro.

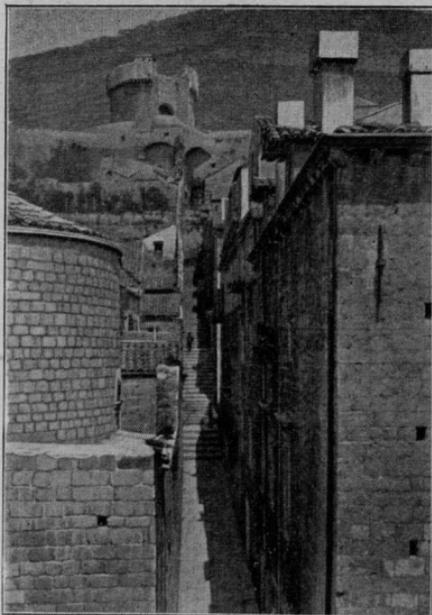
Während wir nun weiter gegen Süden dampfen, zeigt sich im äussersten Winkel der Bucht am Fusse des aus Montenegro aufragenden *Lovćen*, inmitten eines Kranzes von kahlen hohen Felsenbergen, die Hauptstadt der Bocche, Cattaro.

Die **Stadt Cattaro**, welche heute 5400 Einwohner zählt, einen lebhaften Handel mit Montenegro betreibt und in seinen Mauern hohe militärische, geistliche und Civilbehörden sowie fremdländische Consulate beherbergt, war bereits im grauen Alterthum unter dem Namen »Ascrivium« eine bedeutende römische Colonie und blieb auch nach den slavischen Einwanderungen unter dem Schutze des oströmischen Kaiserreiches. Vom 13. Jahrhundert an kam es unter serbische Oberhoheit und unterwarf sich nach vorübergehendem ungarischen Protectorate im Jahre 1420 dem Schutze der venezianischen Republik. Dieses fast ganz unabhängige Verhältniss nahm mit den Napoleonischen Kriegen ein Ende, und Cattaro kam im Jahre 1814 gleich dem übrigen Dalmatien an Oesterreich.

Wenn man in Cattaro ans Land steigt, hat man die breite hübsche Marina vor sich, zwischen deren Markthütten reges Leben herrscht. Durch das mit dem Marcuslöwen und dem österreichischen Doppeladler geschmückte Thor, die alte *Porta Marina* gelangt man auf den Hauptplatz, wo die Hauptwache und die Kaserne stehen. Dasselbst sehen wir auch vor dem Uhrthurne einen antiken römischen Altar und einen alten Denkstein. Vom Hauptplatze führen mehrere schmale, aber reinliche

Gassen theils zum Postamente, zur Kathedrale, zum Festungsaufgange und zur *Porta Fiumera*.

Die *Kathedrale* stammt in ihrer ersten Anlage aus dem 8. Jahrhundert und erhielt im 11. Jahrhundert ihre heutige Gestalt. Sie ist dreischiffig und von zwei dicken, unten durch einen Bogen mit Gallerie verbundenen Thürmen flankiert. Im Innern der Kirche sind mehrere Reliquien, darunter die Ueberreste des heiligen Trifon, aufbewahrt. Der heilige Trifon erlitt im Jahre 250 nach Chr. den Märtyrertod, und sollen venezianische Schiffer seinen Leichnam nach Cattaro gebracht haben. Seinem Andenken gilt das alljährlich am 3. Februar stattfindende grosse *Trifonfest*,



welches in der Kathedrale gleichzeitig mit den Umzügen der sogenannten »*Marinarezza*« gefeiert wird. Die *Marinarezza* war zur venezianischen Zeit ein Verband sämtlicher Seeleute der *Bocche*, eine Art Territorialmiliz unter einem eigenen selbstgewählten Admiral. Heute hat dieser Verband jede ernste Bedeutung verloren.

Ausser der Kathedrale gibt es in Cattaro noch die katholische Collegiatkirche und ein altes Dominicanerkloster.

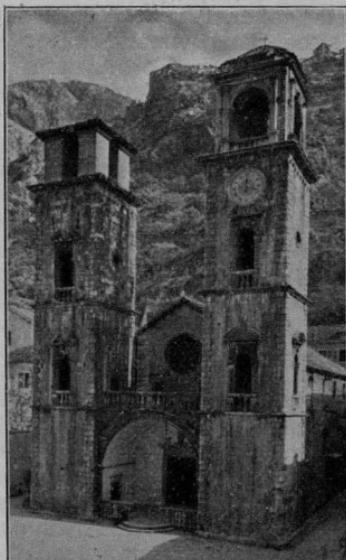
Die Festungsmauern, welche Cattaro umgeben, besitzen auf der Westseite die bereits erwähnte *Porta Marina*, auf der Nordseite die *Porta Fiùmera* und auf der Südseite die *Porta Gordicchio*. Vor dem Fiùmerathor findet dreimal wöchentlich der montenegrinische Markt statt, wo man Volksleben und Volkstrachten am besten beobachten kann. Die Montenegriner müssen vor dem Betreten der Stadt ihre Waffen ablegen. Von den Spaziergängen Cattaros führt der interessanteste auf die Festung *S. Giovanni*, welche einen herrlichen Rundblick auf den Golf und die Stadt bietet. Von sonstigen Ausflügen erwähnen wir Budua, Lastua, das Thal Zupa u. s. w.

Bevor wir die *Bocche* verlassen, laden wir unsere Leser freundlichst ein, uns auf einer Fahrt nach den schwarzen Bergen von Montenegro zu begleiten und dessen interessante Hauptstadt Cetinje zu besuchen.

**Der Ausflug nach Montenegro**, welcher höchstens zwei Tage in Anspruch nimmt, bildet einen äusserst wirksamen unvergesslichen Abschluss aller jener interessanten Eindrücke, welche die Fahrt nach Dalmatien und zuletzt der Aufenthalt in Cattaro auf uns gemacht haben.

Die »*Crnagora*«, wie das Land in serbischer Sprache heisst, besteht im westlichen Theile, wo der *Lovçen* und *Orjen* die höchsten Erhebungen bilden, aus kahlen wilden Karstfelsen. Der Osten dagegen enthält reich bewaldetes Alpenland. Hier steigen die Gipfeln des »*Dormitor*« und »*Kuckikov*« bis über 2450 m an. Die *Zeta*, der Hauptfluss Montenegros, mündet in den *Scutari-See*.

Die 240.000 Bewohner der Schwarzen Berge sind mit Ausnahme von etwa 15.000 Mohammedanern und 5000 katholischen Albanesen durchwegs Serben und bekennen sich zur serbisch-



Domkirche in Cattaro.

orthodoxen Kirche. Trotz der ganz bedeutenden civilisatorischen Fortschritte, welche unter dem jetzigen Herrscher und seinen unmittelbaren Vorgängern platzgegriffen haben, hat sich das Volksthum der Montenegriner, welches in einer ruhmreichen kriegerischen Vergangenheit wurzelt, noch unverfälscht erhalten. Wenn die primitiven, selbst für ein Naturvolk dürftigen Wohnungs- und Lebensverhältnisse der Montenegriner dem verwöhnten Touristen auch auffallen mögen, so wird er anderseits in der stolzen Haltung der Söhne der Schwarzen Berge, in deren begeisterter Liebe für Freiheit und Waffen, in dem Festhalten der ruhmreichen Erinnerungen der Vergangenheit die untrüglichen Zeichen eines edlen Heldenvolkes erkennen. Seit dem 14. Jahrhundert bildet Montenegro ein unabhängiges erbliches Fürstenthum. Unter den Herrschern des Hauses Petrović ragt Peter I., welcher gegen die Türken glänzende Siege errang und das erste Gesetzbuch seinem Volke gab, hervor. Dessen Nachfolger Peter II., welcher sich auch als bedeutender Dichter einen Namen machte, führte den Senat ein, unterdrückte die bis dahin landesüblichen Raubzüge (četen) und förderte die Ordnung, Sicherheit und Civilisation im Lande, welches seither von Fremden ohne jede Gefahr besucht werden konnte. Danilo II., welcher 1851 die Regierung antrat, trennte die bis dahin in der Person des Fürsten vereinigten höchsten weltlichen und geistlichen Gewalten und erklärte sich zum ersten weltlichen Herrscher Montenegros. Er erlangte infolge glücklicher Kämpfe eine Gebietserweiterung und gab seinem Volke das erste bürgerliche Gesetzbuch.

Seit dem Jahre 1860 regiert Fürst Nikola I. zum Ruhme und Wohle Montenegros. Infolge des Feldzuges gegen die Türkei im Jahre 1876—77 erhielt Montenegro im Berliner Frieden die volle Souveränität und den grossen und wichtigen Gebietszuwachs von Antivari und Dulcigno. Neben den bedeutenden civilisatorischen Fortschritten im Innern des Landes hat sich auch die internationale Stellung des Fürstenthums zu sämtlichen Grossmächten, dank der weisen gemässigten Politik des jetzigen Herrschers, ausserordentlich günstig gestaltet. Ein Beweis des grossen Vertrauens und der Beliebtheit, dessen sich Fürst Nikola I. allseits erfreute, liegt in der herzlichen Theilnahme sämtlicher europäischer Souveräne gelegentlich seines 40jährigen Regierungsjubiläums und der Annahme des Titels »Hoheit«. Der von seinem Volke innig geliebte und verehrte Herrscher hat auch als Dichter schöne Erfolge errungen.

Der Ausflug nach Cetinje kann entweder zu Fuss oder zu Pferde auf dem alten Saumwege oder aber in bequemster Weise zu Wagen auf der neuen Fahrstrasse unternommen werden. Wir wählen den letzteren Weg und fahren von der Porta Marina an der Schlucht des Giordicchio vorbei zwischen Olivenhainen und Eichengehölz durch das Dorf *Škaljari* nach dem »*Hôtel Trinità*« und hierauf zur *Batterie Trinità*, welche wir nach ungefähr  $\frac{3}{4}$  Stunden erreichen. Hier bietet sich uns ein schöner

Ausblick auf die blaue Bucht von *Teodo* und die weissen Strassen der *Zupa*. Nun wendet sich die Strasse in mehreren Serpentinien an dem Fort *Gorazda* vorüber durch riesige Felstrümmer und Schluchten aufwärts zum Beginne der schönen Hochstrasse, von welcher man eine herrliche Aussicht auf die ganze Bocche geniess. Schräg über die Hochstrasse geht die mit Steinen markierte Grenze zwischen Oesterreich und Montenegro. Wir fahren nun zu der 930 m hohen Passhöhe am Abhange des *Lovčen*, dann bis zu dem etwas höheren *Krstac*-Sattel an einem montenegrinischen Wohnhause vorüber nach *Njegus*. Dieses am Abhange des *Lovčen* 900 m hoch gelegene Dorf mit 1900 Einwohnern ist der Geburtsort des jetzt regierenden Fürsten.

Nach kurzem Aufenthalte geht es zu dem 1274 m hohen Sattel *Krivačko Zdrijlo*, von wo sich eine überraschende Aussicht auf das nordöstliche Karstgebirge und auf den *Scutari-See* im Südosten darbietet. Nun senkt sich die Strasse in Serpentinien an dem Dorfe *Bajë* vorüber, wo der Thalboden von *Cetinje* beginnt.

Die Residenzstadt **Cetinje**, das Ziel unseres Ausfluges, zählt 3000 Einwohner und macht auf den Besucher einen freundlichen Eindruck.

Von den Sehenswürdigkeiten erregt vor allem das Kloster am Abhange einer Anhöhe unser Interesse. Dasselbe spielt eine historische Rolle, denn es wurde wiederholt von den Türken zerstört und immer wieder neu erbaut. Einst die Residenz der montenegrinischen Herrscher, birgt dieses Kloster und dessen Arkadenplatz jetzt die Gräber des fürstlichen Hauses. Oberhalb desselben ragt das *Danilomonument* mit goldener Kuppel in die Höhe.

Das von Peter II. erbaute *alte Palais* (*Biljar*) beherbergt jetzt die obersten Staatsbehörden, Schulen und die Staatsdruckerei. Das gegenüberliegende *neue Fürstenpalais* ist von aussen einfach, enthält aber vornehm gehaltene Repräsentationsräume. Von sonstigen Gebäuden sind das Palais des Erbprinzen, das elegante Palais des österreichisch-ungarischen Residenten, die Kaserne, das Theater, das von der russischen Kaiserin gegründete Mädcheninstitut, sowie der »Zetski Dom«, der politische Sammelpunkt der Stadt, zu erwähnen.

Von *Cetinje* sind lohnende Ausflüge auf den *Lovčen*, zum *Scutari-See* und nach *Antivari* zu unternehmen.

Der beschränkte Raum unseres Büchleins zwingt uns nun, das interessante Gebiet von Montenegro zu verlassen und nach *Cattaro* zurückzukehren, von wo wir unsere Seefahrt weiter fortsetzen.

Für diejenigen, welche, wie es seit einer Reihe von Jahren sehr häufig vorkommt, die Reise nach Dalmatien mit einem Besuche der Zauberinsel *Korfu* verbinden wollen, ist die nachfolgende flüchtige Schilderung bestimmt, welche auch die Strecke von *Cattaro* bis zur südlichsten Grenze der österreichisch-ungarischen Monarchie enthält.

Für diese Seefahrt wählt man am besten einen Dampfer der dalmatinisch-albanesischen Linie, welcher die 242 Seemeilen lange Strecke mit 6 Zwischenstationen in 2 Tagen und  $4\frac{1}{2}$  Stunden zurücklegt. Die in Korfu ankommenden Passagiere finden daselbst zur directen Rückfahrt nach Triest den Dampfer der Eillinie Constantinopel—Triest, welcher von Korfu Mittwoch abgeht, in Brindisi am Donnerstag um 3 Uhr früh und in Triest am Freitag um 4 Uhr nachmittags ankommt.

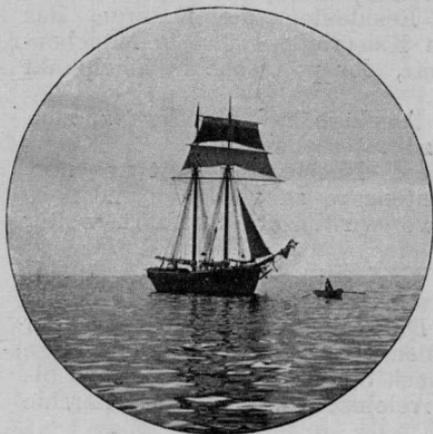
Nachdem wir die Bocche wieder durchfahren und den Canal Punto d'Ostro passiert haben, bleibt der Dampfer hart an der Küste der Halbinsel Lustiza und wendet sich dann in östlichem Curse an der Bucht von Traste vorbei nach *Budua*.

*Budua*, das nur 800 Einwohner zählt, steht malerisch an der Stelle des antiken Buthoe oder Butua auf einem weit ins Meer vorgeschobenen und bei hochgehender See gänzlich vom Lande getrennten Felsen. Sarazenen sollen es im neunten Jahrhundert zerstört haben. Die heutige Stadtmauer stammt aus dem Jahre 1639 und ist ein Werk der Venezianer.

Weiter südlich ist der Kopf einer Landzunge von dem Orte *S. Stefano* besetzt, der gleichfalls von alten, gegen die Türken errichteten Wällen umgeben ist; dann sehen wir die *Rjeka* aus dem Felsen hervorbrechen und Mühlen treiben und auf einer Höhe das Kloster *Rezević* und gelangen schliesslich zu einem halbmondförmigen kleinen Golf mit den Häusern von *Castellastua*, Ruinen eines Castells und zu einem bizarr geformten Felsen, auf dessen Spitze ein Kirchlein steht.

Es folgt nun *Spizza*, der südlichste Punkt der Monarchie, wo das alte türkische Fort *Haj Nehaj* von einer Berghöhe herabblickt. Bei dem Weiler *Sutomore* halten die Dampfer. Hinter den zerstreuten Häusern der Gemeinde *Sušanje* bezeichnet das *Zeljeznicaflüsschen* die Südgrenze des Reiches.

Auf der weiteren Fahrt kommen wir, eine halbe Stunde nach der Grenze zum albanischen Hafen *Antivari*. Die Stadt liegt



eine Stunde weit vom Strande entfernt am Fusse des *Rumijaberges*, auf dem die verfallenen Wälle und Thürme einer altvenezianischen Festung sichtbar werden. An die Zeit der venezianischen Herrschaft erinnern auch die Pfeiler einer Brücke, die den *Clyros-Fluss* übersetzt, ferner die Kathedrale und mehrere andere in Moscheen umgewandelte Kirchen, endlich hie und da in den engen, krummen Gässchen ein wappengeschmücktes Portal. Im Jahre 1876 haben die Montenegroer die Stadt in Trümmer

geschossen, und ein grosser Theil der damals 8000 Köpfe zählenden Einwohnerschaft hat seither Antivari verlassen, das zur Hälfte in Trümmern liegt. Am Strande, wo sich der Fürst von Montenegro eine Villa erbaut hat, ist eine neue Häusercolonie im Entstehen begriffen.

Nach anderthalbstündiger Fahrt ist *Dulcigno* erreicht, seit 1880 ebenfalls montenegrinisch. Während der Kriege zwischen Venedig und der Türkei betrieben die Bürger von Dulcigno die Caperei für eigene Rechnung, und ihre Piratenschiffe waren ebenso gefürchtet als jene der Uskokken. Seit 1880 ist die albanische Bevölkerung auf 5000 zurückgegangen. Die Stadt besteht aus einem Gewirre enger Gässchen, über welchen sich die Minarete der Moscheen erheben. Neben dem Bazar am Strande breitet eine ehrwürdige Platane ihren Schatten über einen grossen aus vier Bassins bestehenden Brunnen. Die Vorstädte verlieren sich mit ihren kleinen Häuschen in den Olivenwäldern der Umgebung.

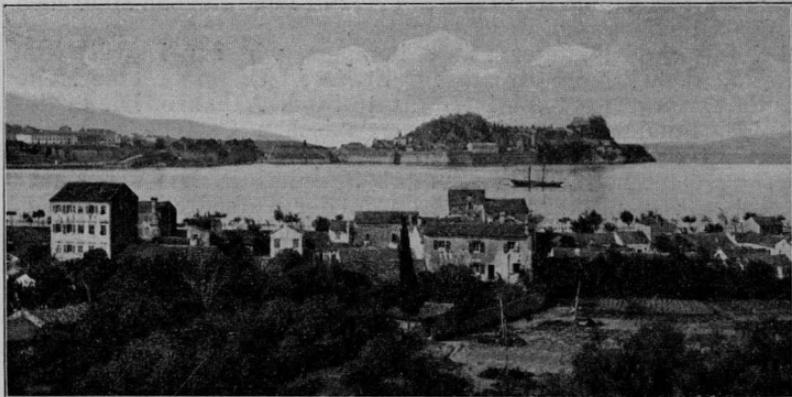
Nach zweistündiger Fahrt kommen wir zur Lloydstation *Medua*, dem Landungsplatz für *Scutari*. Ungefähr eine Meile davon entfernt, liegt die interessante Stadt *Alessio*. Die cyklopischen Fundamente seines venezianischen Castells stammen vielleicht noch aus der Zeit, da Dionysius von Syrakus über diesen Küsten herrschte. Hier starb Skanderbeg. Die Venezianer begruben ihn mit grossen Ehren in der Kathedrale *S. Nicolò*, von der heute nur wenige Reste vorhanden sind. Die Stadt gieng schon im Jahre 1478 an die Türken verloren und ist heute ein unbedeutender, schmutziger und ungesunder Ort. Bei der Weiterfahrt kommen die Trümmer der Skanderbeg'schen Burg *Croia* in Sicht.

Dann laufen wir *Durazzo* an, das antike *Dyrrhachion*, bekannt als Verbannungsort Ciceros und durch die Schlachten zwischen Pompejus und Cäsar. Die ganze mittelalterliche Geschichte der Stadt liegt im Dunkeln und hat wenig Spuren hinterlassen. Wir wissen, dass *Amalasintha*, die Tochter des grossen Gothenkönigs *Theodorich*, hier einen Palast besass und Hof hielt, dass die Stadt unter den Einfällen der Normannen zu leiden hatte, dass sie später unter die Herrschaft der Anjou kam, dann unter serbische Fürsten, für kurze Zeit in venezianischen Besitz und schliesslich unter die Gewalt des Halbmondes. Man findet die Reste einer byzantinischen Ringmauer und in dem türkischen Festungswall Sculpturfragmente aus der altgriechischen und der römischen Epoche sowie normannischen Ursprungs. Heute zählt diese einst bedeutende Stadt nicht mehr als 2000 Einwohner. Bei *Durazzo* beginnen die flachen einförmigen Küstenebenen *Albaniens*. Dieses lagunenartige Gestade zieht sich bis zum weiten Golfe von *Valona*, wo sich die Scenerie durch das Hervortreten des malerischen *Chimara-gebirges* ändert.

Etwa 20 Minuten vom Hafen entfernt, liegt zwischen Olivenhügeln und Gärten die Stadt *Valona*, das alte *Apollonia*, von dem nur eine Säule übrig geblieben ist. Den Kreuzfahrern und

den venezianischen Handelsflotten war Valona ein wichtiger Zufluchthafen. Die Stadt zählt 6000 Einwohner, zum Theile Juden, die vom Papste Paul IV. aus Ancona vertrieben wurden und während des 17. Jahrhunderts Valona zu einer lebhaften Handelsstadt machten. In der Handelswelt ist der Platz noch heute durch ein Gerbmittel bekannt, das den Namen Valonen führt. Es sind das die orientalischen Knoppert, die man von einer besonderen Eichenart, *Quercus Valonia* Kotschy, gewinnt.

Nachdem wir die Bucht verlassen haben, treten wir aus dem Canal von Otranto ins Jonische Meer, und längs der öden Küste steuern wir auf Korfu zu. Im Südosten werden allmählich die Inseln Erikusa und Othoni sichtbar, dann taucht der Pantokrator, der höchste Berg der Insel Korfu, auf. Am Südabhange des



Korfu.

Tschikagebirges ändert die Küste ihren Charakter. Gärten, Oelhaine und Orangenpflanzungen bedecken das Gelände, das den Namen Chimara führt und von einem intelligenten und arbeit-samen Völkchen bewohnt ist. Der Hafenort Porto Palermo. — ein Name, der von den Normannen oder Anjous herkommen mag. wird von uns nicht angelaufen, wohl aber *Santi Quaranta*, wo im Alterthum die Strasse von Korkyra nach Athen gieng und heute die Reisenden, die nach Janina gehen, das Schiff verlassen. Von hier aus erreichen wir in zweistündiger Fahrt Korfu. Während wir in den Hafen einfahren, bewundern wir das schöne Bild der Stadt. Auf der Insel erblicken wir das mittelalterliche Fort Cassopo, auf dem Festlande das fieberschwangere Sumpfland von Butrinto mit einigen Mauerresten aus der römischen und aus der venezianischen Zeit.

Die Stadt **Korfu** ist eine Gründung der Korinther und hiess damals Korkyra. An der wichtigen Seestrasse nach der Levante gelegen, besass die Stadt zu allen Zeiten eine grosse commer-

cielle und militärische Bedeutung. Ihre alte Geschichte erzählt uns von einer Seeschlacht im Jahre 665 vor unserer Zeitrechnung und von der wichtigen Rolle, die sie im peloponnesischen Krieg spielte. Vierhundert Jahre hielten die Herren von San Marco diesen Posten, die Hauptstadt der venezianischen Levante, besetzt. Vom Jahre 1809 bis 1863 war Korfu zuerst im Besitze und hierauf in der Verwaltung der Engländer. Seither gehört die Insel zu Griechenland.

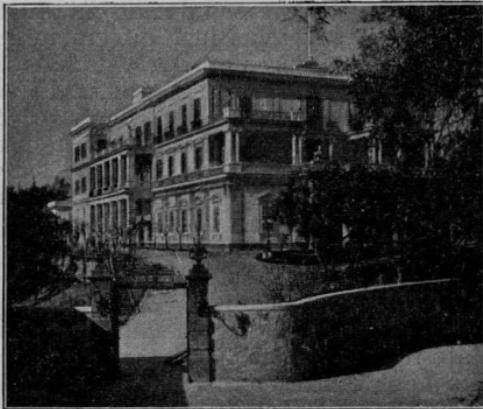
Heute ist die Stadt Korfu, welche fast 30.000 Einwohner zählt, ein sehr beliebter Winteraufenthalt und eine hervorragende Uebergangsstation von Aegypten nach Europa. Das Klima in Korfu ist milde, sonnig und sehr gleichmässig. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt 17·7° C. Es herrscht allenthalben moderner Comfort und ist auch für sportliche und andere Zerstreuungen bestens gesorgt. Die Vegetation hat den vollen Charakter der Mittelmeerflora. Das Land erzeugt feurigen Wein, vorzügliches Olivenöl, köstliche Feigen, Orangen, Citronen. Die Bevölkerung ist griechischen Stammes, doch mit albanesischen und italienischen Elementen vermischt. In den Vorstädten und auf dem Lande findet man fast allgemein noch die maleische Tracht der Albanesen. Von der Citadelle, an deren Thor das Denkmal des venezianischen Generals und Vertheidigers der Stadt gegen die Türken, Grafen Schulenburg, steht, geniesst man einen prächtigen Rundblick. Die Stadt mit ihren engen Gässchen gleicht anderen venezianischen Küstenstädten. Die mit Gartenanlagen versehene Esplanade, Spianata genannt, schmückt ein Erinnerungstempel für Sir Thomas Maitland, den ersten englischen Lord-Obercommissär der Insel, ein Denkmal Capodistrias, des Präsidenten der griechischen Republik, ein Bronzedenkmal und ein Obelisk, beide ebenfalls aus der Zeit der englischen Herrschaft. Hier befindet sich der ehemalige Regierungspalast und der neue Königspalast.

Die zumeist noch unter englischer Verwaltung hergestellten Strassen und Wege auf Korfu gestatten eine Reihe äusserst angenehmer Wagenfahrten und Spaziergänge. Von der Esplanade geht hart am Meere die schöne *Via marina* nach *Kastrades*. Auf einem Seitenwege gelangen wir dann an der königlichen *Villa Monrepos* und ihrem prächtigen Park vorbei zum *Menekrates-Denkmal*, welches aus altgriechischer Zeit stammt.

Auf der Halbinsel *Kardakio* sind die Ruinen der *Akropolis* von Korkyra und die Reste eines Aeskulaptempels zu sehen. Auf einer hübschen Strasse durch üppige Gärten und Olivenwäldchen kommen wir zum Aussichtspunkte »*El Canonc*«. Bei einem dort befindlichen kleinen Wirtshause geht ein steiler Pfad zum Ufer hinab, wo man ein Boot zur Ueberfahrt nach der kleinen Insel »*Pondikonisi*« benützt. Dieses Eiland, welches allgemein »*die Mausinsel*« heisst und ein einsames, von schönen Cypressen umgebenes Kloster trägt, diente dem jüngst verstorbenen Meister *Böcklin* als Sujet für sein berühmtes Gemälde »*Die Todteninsel*«. Nach der Sage ist diese Insel das versteinerte Phäakenschiff der Odyssee.

Noch sind bemerkenswert die Ruinen des venezianischen Arsenal's in *Govino*, wohin man durch die Schiffervorstadt *Man-duchio* kommt, und das Kloster von *Platiterra* mit dem Grabe Capodistrias.

Der schönste Ausflug von Korfu ist jener nach Dorf *Gasturi* zu dem von der verstorbenen Kaiserin Elisabeth von Oesterreich erbauten *Achilleion*. Dieser prachtvolle griechisch-pompejanische Palast, dessen Einrichtung leider nicht mehr vorhanden ist, von dessen breiten Terrassen und herrlichen Parkanlagen man einen entzückenden Ausblick auf die Umgebung und das blaue Meer genießt, macht auf jeden Besucher einen tiefen Eindruck, in welchen wohl oft die wehmuthsvolle Erinnerung an die ideale Gestalt der einsamen Herrscherin dringt, welche an dieser Stätte Vergessen und Frieden finden wollte.



Achilleion.

# Mostar und Sarajevo.

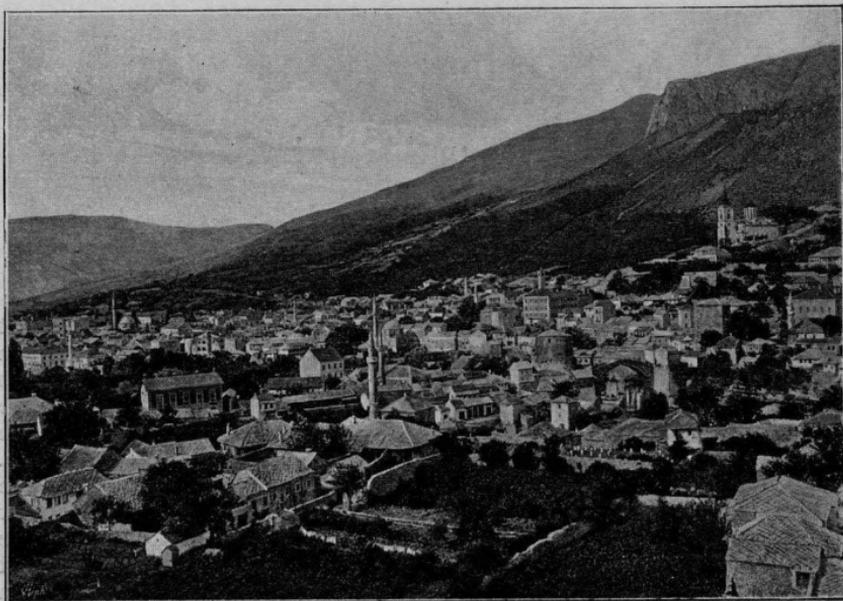
Ein Ausflug nach Bosnien—Herzegowina.

Verfasst von der Redaction,

Wohl die meisten, welche auf ihrer dalmatinischen Fahrt nach Metković kommen, werden die Gelegenheit benützen, um unseren Reichsländern Bosnien und Herzegowina einen kurzen Besuch abzustatten. Die schmalspurige bosnisch-herzegowinische Staatsbahn führt uns in nicht ganz zwei Stunden von Metković nach Mostar und in weiteren  $8\frac{3}{4}$  Stunden von Mostar nach Sarajevo. Während uns die Bahnfahrt, wenn auch nur im Fluge, eine Reihe hochinteressanter alpiner Landschaftsbilder zeigt, wird ein kurzer Aufenthalt in Mostar und Sarajevo uns einen Einblick in die fremdartige Welt des Orients gestatten. Dabei werden wir auf Schritt und Tritt den culturellen Aufschwung bewundern, welchen eine energische, zielbewusste Verwaltung innerhalb weniger Decennien auf einem Boden geschaffen, welcher noch vor kurzem eine durch barbarische Kämpfe blutgetränkte Wildnis war.

Heute erhebt sich die halbmondegekrönte Moschee friedlich neben der mit dem Kreuze des Erlösers geschmückten Kirche, die christlichen und mohammedanischen Bewohner des Landes lernen sich gegenseitig achten und unter dem wirksamen Schutze der Regierung für ihren Glauben und ihr Volksthum stellen sie gemeinsam ihre Kräfte in den Dienst wirtschaftlichen Fortschrittes. Vorzügliche Strassen, Brücken und Wege, ein sich immer weiter ausbreitendes Eisenbahnnetz beleben den Verkehr, während unter staatlicher Fürsorge nicht bloss die Gewinnung, sondern auch die Verwertung von Landesproducten gedeiht und gewerbliche wie industrielle Unternehmungen sich günstig entfalten. Sogar die Förderung des Fremdenverkehrs, dieses österreichischen Stiefkinds, hat die Landesregierung durch theilweise Verstaatlichung des Hôtelwesens in mustergiltiger Thatskraft in die Hand genommen. Diese Erfolge einer grossartigen colonisatorischen Arbeit gehören mit zu den interessantesten Erscheinungen eines Landes, welches unbeschadet seiner Urwüchsigkeit der modernen Cultur gewonnen wurde.

Ungefähr zehn Minuten nachdem der Zug den unmittelbar beim Landungsplatze befindlichen Bahnhof in Metković verlassen hat, dauert die Fahrt auf dalmatinischem Boden: die erste Station der Herzegowina ist Gabela, wo die Ruinen einer alten venezianischen Grenzfestung sichtbar sind. Nun geht es durch einen Tunnel über den *Trebezafluss* zur Station Čaplina und



Mostar.

weiter zur Haltestelle Dretelj, wo das Narentathal mit seinen karstartigen Uferwänden sich immer mehr verengt. Von Dretelj erreicht man das romantisch auf Felsen gelegene, mit Mauern und Thürmen versehene *Pocitelj*, das Urbild eines alttürkischen Piratenstädtchens. Aus der Mitte der Stadt ragt eine schöne Kuppelmoschee und eine Cypresse empor.

Von der nächsten Station *Žitomislić* aus erblickt man das gleichnamige, aus dem Jahre 1585 stammende imposante serbische Kloster, umgeben von schönen Baumgruppen. Das Narentathal wird immer enger, die Landschaft immer pittoresker. Nun erreichen wir die Station *Buna* gegenüber der Einmündung des Bunaflusses in die Narenta, wo wir wieder eine fruchtbare Ebene vor uns haben. Am jenseitigen Ufer liegt die historisch interessante Stadt *Buna*, wo eine aus der Türkenzeit stammende Brücke in neun Steinbögen die Buna übersetzt. In *Buna* steht die einst prunkvolle Villa des letzten selbständigen Veziers der Herzegowina, *Ali Pascha Risvanbegović*, welcher anfangs unter der Gunst des Sultans in seiner machtvollen Stellung viel für die Wohlfahrt seiner Provinz that. Bei dem nächsten Adelsaufstande lehnte er sich offen gegen den Sultan auf, wurde von *Omer Pascha* im Jahre 1850 nach der Eroberung *Mostars* unter listigen Vorspiegelungen verhaftet und starb durch einen angeblich zufällig losgegangenen Schuss. Noch heute lebt das Andenken an diesen populären Mann in der Erinnerung des dankbaren Volkes.

Nach der Station Buna überschreitet die Bahn den reissenden *Jasenicabach* und betritt die weite fruchtbare Ebene des *Bišće-Polje*, wo wir zwischen dem kahlen, zerklüfteten Berge *Hum* und den rebenbekränzten Abhängen des *Podvelež* zuerst Mostar erblicken. Nach kurzer Zeit passieren wir die ehemalige türkische Kaserne und das sogenannte Südlager und fahren in den Bahnhof der Station Mostar ein.

**Mostar**, die Hauptstadt der Herzegowina, welche während der Kriege zwischen Venedig und dem Osmanenreiche stets einen festen unbezwingbaren Stützpunkt der Moslims bildete, hat sich seit der Occupation ausserordentlich entwickelt. Von der über 17.000 Seelen zählenden Bevölkerung ist die Hälfte mohammedanisch, je ein Viertel katholisch und griechisch-orientalisch. Ueber eine Stunde lang zieht sich die Stadt in dem engen Thale zwischen dem Hum und dem Podvelež zu beiden Seiten der Narenta hin. Am Nord- und Südende befinden sich massive Barackenlager für die Garnison.

Das interessanteste Baudenkmal Mostars ist die alte *Narentabrücke*, welche in einem einzigen mächtigen Bogen, 19 m über dem Wasserspiegel, den Fluss überspannt. Diese an beiden Enden mit Festungsthoren versehene Brücke, welche vom Volke »Grad«, das Schloss, genannt wird, stammt aus dem Jahre 1566 und ist ein Werk türkischer Baukunst. In der Mitte des Bogens ist eine arabische Inschrift eingemeisselt. Als Gegenstück der alten Narentabrücke erscheint die moderne eiserne Brücke neben dem Hôtel Narenta.

Am linken Flussufer erhebt sich in schöner aussichtsreicher Lage die *griechisch-orientalische Kathedrale*. In dem gartenreichen Stadttheil *Zahumje* befindet sich, von hohen Mauern umgeben, die schöne, mit korinthischen Details geschmückte Basilika der katholischen Kirche. Erst nach langjährigen Schwierigkeiten und unter der heftigsten Opposition seitens der mohammedanischen Bevölkerung gelang es, unter dem directen Schutze des Sultans nach dem Sturze des christenfeindlichen Ali Pascha Rizvobegović dieses Gotteshaus zu erbauen.

Die Moscheen von Mostar, deren es über 30 gibt, verleihen mit ihrenschönenschlanken Minarets, von deren Gallerie der Muezzin die Gläubigen zum Gebete ruft, dem Stadtbilde eine ganz eigenartige reizende Staffage. Neben der Moschee steht der für die vorgeschriebenen Waschungen bestimmte öffentliche Brunnen



Die alte Narentabrücke in Mostar.

und zumeist auch der mit Cypressen geschmückte Friedhof. Die Karagjoz-Moschee in der Mitte der Stadt ist die schönste von allen.

Im Brückenviertel in der Nähe der alten Narentabrücke, wo die alten steingedeckten Häuser der Strasse ihre Kehrseite zuwenden, befindet sich die *Čaršija*, der *Bazar* von Mostar, in deren bunten Buden türkische Waren zum Kaufe angeboten werden. Hier sieht man ein Stück echt orientalischen Strassenlebens und kann auch die interessanten slavischen und mohammedanischen Volkstypen in ihren charakteristischen Trachten beobachten.

Von sonstigen Gebäuden verdienen besonders hervorgehoben zu werden das Palais der *Kreisbehörde*, das *Vakufgebäude*, das *Magistratsgebäude*, die *höhere Mädchenschule*, die *Handelsschule*, die *Tabakfabrik*, die *Wein- und Obstbaustation* und endlich das im maurischen Stil erbaute, mit modernem Comfort ausgestattete *Hôtel Narenta*, welches seinen Gästen ausser den Restaurations- und Conversationsräumen auch einen sehr schönen Garten mit einer Veranda bietet.

Der beliebteste Spazierweg Mostars ist die am Bahnhofe beginnende *Stephanie-Allee*, wo man die reizvolle nächste Umgebung der Stadt mit ihren Feigenbäumen, Tabak- und Maisfeldern, ihrer üppig grünenden Vegetation kennen lernen kann.

Der schönste Ausflug führt nach *Blagaj* und zur *Bunaquelle* auf guter Fahrstrasse. Blagaj war einst die Hauptstadt der Herzegovina und die Residenz des letzten christlichen Grosswojwoden Stephan Vukčić Kosača, welcher im 15. Jahrhundert zum Wohle seines Volkes regierte und von seinem eigenen Sohne an die Türken verrathen worden sein soll. Heute besteht Blagaj nur mehr aus wenigen Häusern, einer neuen katholischen Kirche und einer neuen Moschee. Auf einem hohen Felsen thront die alte Burg Stjepanograd, auch Stephansburg genannt, einsam und verödet, wegen des beschwerlichen Aufstieges nur selten von Menschen betreten; das Andenken an den »Herzog Stephan« lebt aber heute noch in der Legende fort.

Die Bunaquelle entspringt aus einer mit Tropfsteinen übersäten unheimlichen Felsengrotte am Fusse jener schroffen Höhe, auf welcher die Herzogsburg sich erhebt. Geräuschlos entquillt aus diesem finsternen Schlunde das hellblaue reine Wasser der Buna, in deren Fluten man zahlreiche Forellen sieht. In nächster Nähe des Bunaursprunges liegen die Ruinen einer durch herabfallende Felsmassen zerschmetterten Moschee. In der Schlucht selbst befindet sich ein kleines türkisches Häuschen, in welchem Derwische das Grab eines mohammedanischen Heiligen bewachen.

Nun verlassen wir Mostar und besteigen den Eisenbahnzug, der uns nach Sarajevo, in die Hauptstadt Bosniens, bringen soll.

Bald nach der Ausfahrt aus dem Bahnhofe erblicken wir rechts den hohen *Velež* und die bis 1837 *m* aufragende *Porim-Planina*. Nach der Station Vojno kommen wir in das male-rische, an landschaftlichen Schönheiten reiche *Narenta-Defilé*, welches uns bis Jablanica begleitet. Bei der Station Raškagora

wird das Thal sehr enge, und während die Bahn knapp an steilen Felswänden vorüberieilt, rauscht in der Tiefe die Narenta in ihrem von Trümmergestein und Felsblöcken angefüllten Bette und nimmt die auf beiden Seiten herabtosenden Sturzbäche auf. Nach Uebersetzen des Drežankaflusses erreichen wir die Station Drežnica. Die Felswände werden nun noch höher und erscheinen in allerlei grotesken Formationen, während die unmittelbaren Flussufer mit Geröll bedeckt sind und sich nur sehr wenig Terrain für Culturen abringen lassen. Durch mehrere kleine Tunnels hindurch fährt der Zug zur Station Grabovica und weiter nach Uebersetzung der Narenta in wildromantischer Gegend durch eine beiderseits mit fast senkrechten Felswänden eingeschlossene Enge. Von allen Seiten stürzen hier Wasserfälle gegen den Fluss, darunter die mächtige *Proporac-* oder *Komadinquelle*. Ein weiterer Tunnel führt durch das stark zerklüftete Prenjgebirge, worauf sich das Thal merklich erweitert. Durch den Glogošnicatunnel fahren wir auf einem mächtigen, auf fünf Bogen ruhenden Viaducte weiter, von welchem wir das *Glogošnicathal* unter uns sehen. Während nun die Berglehnen zu beiden Seiten der Narenta immer sanfter werden, erblicken wir rechts die schroffen Steilwände des 2102 m hohen *Prenj*. Nun passieren wir noch einen Tunnel und die eine sehr interessante Eisenconstruction zeigende Narentabrücke und erreichen die Station Jablanica.

Jablanica ist infolge seiner besonders günstigen klimatischen Verhältnisse und seiner herrlichen alpinen Lage als Luftcurort und Touristenstation ersten Ranges bereits weit bekannt und beliebt. Hiezu trägt neben den Vorzügen der Natur auch das grosse moderne Hôtel Jablanica bei, welches von der Landesregierung in richtiger Würdigung der Situation errichtet wurde. Der Touristenverkehr aus aller Herren Länder ist bereits sehr entwickelt und genügen zur Aufnahme der Gäste kaum mehr die zahlreichen Villen und Wohnhäuser, welche neben dem Hôtel dem Fremdenverkehr dienen. Auch die Bevölkerung, meist mohammedanisch, zeigt sich den Fremden gegenüber freundlich und verlässlich. Bemerket sei hier, dass die mohammedanischen Frauen in Jablanica unverschleiert gehen. Eine herrliche Rundschau auf die Bergspitzen und Felswände der Umgebung genießt man vom Hôtelgarten aus. Eine Reihe hochalpiner Ausflüge auf den *Prenj*, die *Čvrstnica* u. s. w., sowie auch Gelegenheit zu ergiebiger Gamsjagd erhöhen den Genuss eines längeren Aufenthaltes in Jablanica.

Nun verlassen wir aber diese herrliche Fremdenstation. Auf hoher Brücke übersetzt der Zug die *Doljanka-Schlucht*, fährt dann durch eine neue Thalverengung der Narenta über den *Ramafluss* zur Station Rama. In das gleichnamige schöne fruchtbare Thal können wir während der Fahrt nur einen kurzen Blick werfen. Nach Uebersetzung des *Tošćanicabaches* und der *kleinen Narenta* fahren wir durch das nunmehr immer freundlicher werdende Thal zur Station Ostrožac, von welcher eine eiserne

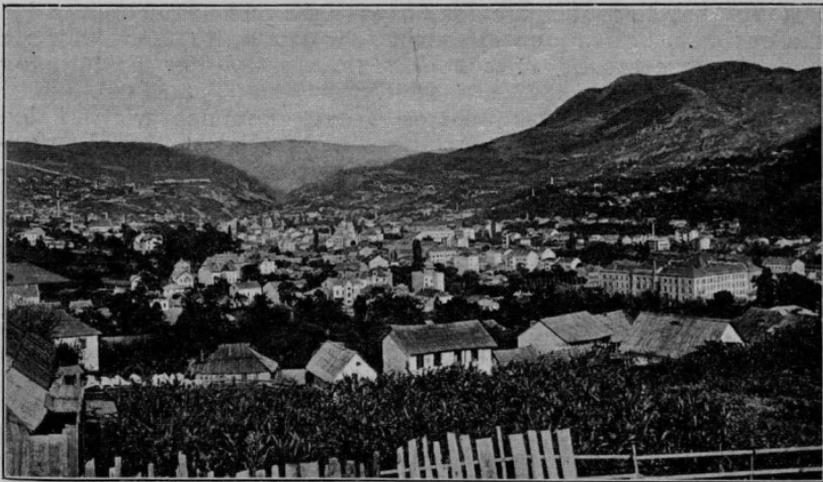
Brücke über die Narenta die Verbindung mit der nach Sarajevo führenden Strasse bildet. In dieser Gegend finden sich zahlreiche Gräber von Bogomilen und andere Denkmäler aus dem Mittelalter.

An der Haltestelle Lisičić vorbei fahren wir nun in die Station Konjica ein, von wo wir die gleichnamige, in einem Kessel zwischen hohen Bergen an beiden Seiten der Narenta gelagerte Stadt gut überblicken können. Die Stadt Konjica zählt bei 2000 zumeist mohammedanische Einwohner. Interessant ist die grosse steinerne Bogenbrücke, welche den westlichen mit dem östlichen Stadttheile verbindet. Bedeutende historische Erinnerungen verknüpfen sich mit Konjica, welches einst die Grenzstadt zwischen dem Königreich Bosnien und der Grafschaft Chlum, der späteren Herzegowina, war. Hier wurde im Jahre 1446 jener Landtag abgehalten, welcher den bereits erwähnten Herzog *Stephan Kosača*, der die allerdings kurzdauernde Unabhängigkeit der Herzegowina begründet hatte, für illegitim erklärte und die mächtige Secte der *Bogomilen* zur Auswanderung zwang. In der wildromantischen Umgebung von Konjica ist der schön gelegene fischreiche *Borkesee* hervorzuheben.

Kurz nach der Station Konjica verlässt der Zug das Narentathal und fährt in das schmale von Felsen umrahmte *Trešanicathal*. Bei der Station Podoražac beginnt die *Zahnradbahnstrecke*, welche bis zum Ivansattel dauert. Das Bild der Bahnanlage, welches sich fast überall überschauen lässt, ist höchst interessant. Die Steigungen erreichen oft 60 ‰. Nach Verlassen des Trešanicathals wird das hohe *Pravosnicathal* mittelst eines 162 m langen Tunnels übersetzt. Bald kommt wieder ein 151 m langer Tunnel, und wir fahren dann an der Lehne des Trešanicathals, unter uns die Fahrstrasse Mostar—Sarajevo und vor uns den hochaufragenden schneebedeckten Prenj. Nachdem wir in der nächsten Station Brdžani eine herrliche Aussicht auf die erhabene Bergwelt genossen, geht es weiter durch Felseinschnitte, über tiefe Schluchten durch eine Reihe von Tunnels in stets ansteigenden Windungen. Während dieser romantischen Bergfahrt sehen wir die wilde *Lukasschlucht*. Wir passieren nun die Ortschaft *Sunje* und erblicken, nachdem wir durch einen kleinen Tunnel gefahren, die sich von steiler Höhe stürzenden *Wasserfälle von Unter-Bradina*. Durch eine Thalenge erreichen wir die Station Bradina, eine kleine, von Eichen- und Buchenwaldungen umgebene Ortschaft, von wo man einen Ausblick auf die *Lisinagruppe* genießt. Nun kommen wir auf der weiteren Fahrt in ein freundliches, mit grünen Matten geschmücktes Thal, welches die Bahn mittelst einer Schleife durch eine Schlucht durchzieht. Hier endet vorläufig die Zahnradbahn, und wir fahren in den 680 m langen Ivan-Tunnel ein, welcher 876·85 m hoch liegt und über welchem die Grenze zwischen Bosnien und der Herzegowina zieht. Sofort nach dem Tunnel erreichen wir die Station Ivan, von welcher man zur 1010 m hohen Passhöhe, der Wasserscheide zwischen der Adria und dem schwarzen Meere, gelangen kann. Dort oben befindet sich in-

mitten eines prächtigen Buchenwaldes eine von Südtirolern angelegte Villencolonie, wo Sommergästegesunden, angenehmen Aufenthalt finden. Nun geht es in starker Steigung hinab zur Station Rasteljica, dann zur Station Tarčin mit schönem Ausblick auf die 2063 m hohe *Bjelašnica*. Die nun wieder beginnende Zahnradstrecke, welche eine kleine Wasserscheide übersetzt, endet bei der Station Pazarić. Von hier an wird das Gefälle nicht mehr unterbrochen. Längs der *Žujevina*, einem Nebenflusse der Bosna, geht es dann weiter zur Station Hadžići, wo eine grosse Dampfsäge die Producte der ärarischen Forste verarbeitet.

Die nächste Station, Blažuj, am Rande der Ebene von Sarajevo, mit seinen hübschen Häusern weist bereits auf die Nähe der Landeshauptstadt hin. Wir erblicken hier den bewaldeten



Sarajevo-Panorama.

hohen *Igman*, an dessen Fusse die Bosna entspringt. Der Zug übersetzt nun auf einer Eisenbahnbrücke die *Željeznica* und erreicht die Station *Ilidze*, von welcher eine Zweigbahn zu dem gleichnamigen berühmten Curorte führt. Auf der Weiterfahrt erblicken wir bald die höher gelegenen Gebäude und einige Moscheen von Sarajevo. Nach Uebersetzung der *Dobrinje* und *Miljačka* fahren wir in den Bahnhof von Sarajevo ein.

**Sarajevo**, die Hauptstadt von Bosnien, Sitz der Landesregierung und der höchsten militärischen und kirchlichen Behörden, zählt über 40.000 Einwohner und liegt malerisch im Thale der *Miljačka*, auf drei Seiten von hohen Bergen umschlossen, gegen das Sarajevsko Polje im Westen offen. Ueber die *Miljačka*, welche mitten durch die Stadt fließt, führen sieben Brücken. In den niederen Stadttheilen zu beiden Seiten des Flusses wohnt

die christliche Bevölkerung, während die Anhöhen und bergigen Theile der Stadt den Mohammedanern als Wohnsitz dienen. Von den 92 Moscheen Sarajevos sind nicht alle gleich imposant und fehlen auch oft die Minarets. Der Stadttheil am rechten Ufer der Miljačka, das eigentliche Handelsviertel, enthält drei Hauptstrassen, die Franz Josefstrasse, wo die Hôtels und die orientalische Kirche sich befinden, dann die Čemalušastrasse und die Ferhadijastrasse. Der am linken Ufer gelegene Stadttheil wird von der Terezijastrasse durchschnitten.

Wenn wir vom Bahnhofs aus einen Rundgang durch die Stadt unternehmen, so kommen wir am rechten Miljačkaufer zuerst zum Barackenlager, wo der grösste Theil der Garnison untergebracht ist. Nicht weit davon sehen wir die ärarische *Tabakfabrik*, in deren grossen Räumen einige Hundert Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt sind. Wir werfen dann noch einen Blick auf das Directionsgebäude der *Bosna-Bahn* und überschreiten den Koševobach, besichtigen die nicht sehr imposante aber historisch bemerkenswerte *Ali Pascha-Moschee*, wo bei der Erstürmung Sarajevos im Jahre 1878 ein erbitterter Kampf stattfand.

In der Fortsetzung unseres Weges kommen wir auf den Musallah-Platz, wo sich der Renaissance-Palast der Landesregierung befindet, daneben die Regierungsdruckerei. Gegenüber zieht sich an Stelle eines alten türkischen Friedhofes der Stadtpark die Berglehne hinan. Das Strassenleben trägt in den Hauptverkehrsadern der Stadt ein ausgesprochen orientalisches Gepräge und die türkische Tracht überwiegt, insbesondere bei den Frauen, noch immer.

Wir verlassen nun die Čemalušastrasse und biegen rechts in die Franz Josefstrasse ein, das Centrum des Fremdenverkehrs. Hier sehen wir das geschmackvoll gebaute Militär-Casino. Nicht weit davon erhebt sich neben einigen hübschen Schulbauten die griechisch-orientalische Kirche, ein massiver Kuppelbau. An dem nördlich davon befindlichen Domplatze steht die im romanisch-gotischen Stile erbaute katholische Domkirche mit zwei Thürmen. Neben dem Dome steht das grosse Gebäude des Pensionsfondes der Landesbeamten, in welchem das Landesmuseum und das Postamt untergebracht ist. Das ungemein reichhaltige Landesmuseum, welches in der europäischen Gelehrtenwelt grosses Ansehen geniesst, enthält eine archäologisch-historische und eine naturwissenschaftliche Abtheilung.

Einer der interessantesten Stadttheile Sarajevos ist der *grosse Bazar*, die *Čaršija*, welcher sich im Centrum der Stadt zwischen der Franz Josefstrasse und der Ferhadija erstreckt und über 50 enge Gassen enthält. Es würde zu weit führen, eine Schilderung des hier herrschenden Lebens zu versuchen. Die verschiedensten Waren für jedes Bedürfnis, für jeden Geschmack, zu allen Preisen werden hier förmlich feilgeboten. Unter den orientalischen Kunstgewerbezeugnissen finden die stilgerechten Kupferwaren, Filigranarbeiten und Webestücke besonderen Anwert.

In einem kleinen Häuschen in der Mitte der Čaršija wird auf Kosten des »*Vakuf*«, des mohammedanischen Religionsfondes, an arme Leute Kaffee vertheilt.

In der Nähe des Bazars ist der *Bezistan*, eine geräumige, ungemein massiv erbaute Markthalle.

Innerhalb der Čaršija erhebt sich die aus dem 16. Jahrhundert stammende *Husrev-Beg-Moschee*, auch *Begova Džamija* genannt. Dieses Gotteshaus erfreut sich in der ganzen mohammedanischen Welt eines grossen Ansehens. In dem Vorhofe steht neben dem Brunnen eine riesige, sehr alte Linde. Das Innere der mit einer Kuppel gekrönten Moschee ist reich geziert, der Boden mit kostbaren Teppichen bedeckt. Neben der Moschee befindet sich die Turbé, die Grabkapelle des Erbauers. Gegenüber derselben ist die alte Kursumli Medresse, eine Schule für Geistliche.

Weiter östlich befindet sich das im maurischen Stile mit farbigen Ziegeln erbaute Rathhaus. Von dort kann man an dem populären Bendbaschi-Kaffegarten vorüber zur alten Stadt hinaufsteigen, wo man, ungestört vom Lärme des Strassenlebens, die alten, echt türkischen Häuser mit ihren schönen Gärten und Muscharabiverkleidungen bewundern kann. Oben im Bereiche der Festungswerke auf dem Castell, »Grad« genannt, findet man in der sogenannten gelben und besonders auf der weissen Bastion einen herrlichen Rundblick auf Sarajevo. Ausserhalb des nahen Višegrader Thores sind die Moščanicaquellen, welche die Stadt mit Hochquellwasser versorgen.

Nach dem Abstiege vom Castell besuchen wir die von der Landesregierung erbaute *Scheriatschule*. Das schöne Gebäude erhebt sich auf einer Anhöhe und enthält ausser den geräumigen Lehrsälen eine Moschee mit Säulengang und Brunnen. In dieser Schule werden die geistlichen Richter, »Kadi«, herangebildet, welche das Ehe-, Familien- und Erbrecht der Mohammedaner nach den in Bosnien zu Recht bestehenden Bestimmungen des Korans anzuwenden haben.

Von hier aus gelangt man durch die Logavinastrasse zum Kloster der heulenden Derwische, »*Sinan-Tekija*«, wo diese übrigens in Bosnien nicht sehr angesehenen mohammedanischen Mönche gegen Entrée ihre absonderlichen Andachtsübungen producieren.

Noch ist die alte *serbische Kirche der heiligen Erzengel* in der Čemalušastrasse zu erwähnen, welche tiefer als die Strasse liegt. Hier zeigen sich am Ostermontag im Vorhofe der Kirche die heiratsfähigen Mädchen in reichstem Schmucke. Auch der alte Tempel der spanischen Juden mit einem sehr wertvollen Thore ist sehenswert.

Am linken Ufer der Miljačka befindet sich die alte *Kaisermoschee Careva Džamija*, das officielle mohammedanische Gotteshaus. Hinter derselben steht der Konak, die Residenz des Landeschefs und commandierenden Generals und gegenüber der schöne Justizpalast. Nicht weit davon am Bistrik steht das Re-

gierungsatelier für Teppichweberei. Ausserdem ist die grosse Kaserne am Philippovichplatz bemerkenswert.

Die Umgebung von Sarajevo ist sehr reich an schönen, lohnenden Spaziergängen und Ausflügen. Im Hinblick auf den beschränkten Raum müssen wir uns damit bescheiden, das wegen der Heilwirkung seiner Thermalquellen und wegen seiner schönen Lage, seines modernen Comforts trotz seiner Jugend schon weltbekannte Bad Ilidze flüchtig kennen zu lernen. Von Sarajevo erreicht man Ilidze mit der Localbahn in 15 Minuten, mit Wagen in einer Stunde. Die von herrlichen Gartenanlagen umgebenen Badeetablissemments sind eben so praktisch als elegant eingerichtet. Die drei ärarischen Hôtels, »Austria«, »Hungaria« und »Bosna« bieten alle erdenkliche Bequemlichkeit. Für die Zerstreuung der Curgäste sorgt eine ganze Reihe von Veranstaltungen, Spielplätze, vor allem die grossen Wettrennen und andere sportliche Unternehmungen. So hat sich denn das Bad Ilidze trotz der kurzen Zeit seines Bestandes zu einem äusserst beliebten, von der besseren Gesellschaft gerne besuchten Curorte emporgeschwungen, und die Gründung dieser internationalen Fremdenstation reiht sich ebenbürtig an die übrigen Schöpfungen der Landesregierung, welche geeignet sind, die Wohlfahrt Bosniens zu erhöhen und der Welt die seltenen Erfolge einer zielbewussten, nimmer rastenden Culturarbeit zu zeigen.

So verlockend und interessant es auch wäre, die übrigen Theile des Landes kennen zu lernen und insbesondere die Städte Travnik, Jajce, Banjaluka, Dolnja Tuzla zu besuchen, so müssen wir von Bosnien Abschied nehmen und zu dem engen Rahmen unserer Aufgabe zurückkehren.



## REGISTER.

- Abbazia 68  
 Albona 71  
 Alessio 123  
 Almissa 94  
 Antivari 121, 122  
 Aquileja 45, 48, 50  
 Arbe 67, 73  
 Arena 63  
 Arsenal des Oesterr.  
   Lloyd 36  
   Astarea 109  
**Babinopolje** 101  
 Bad Ilidze 136  
 Banca popolare di  
   Trieste 42  
 Banjaluka 136  
 Basilika der heil. Bar-  
   bara 85  
 Basilika S. Grisogono  
   79  
 Batterie Trinità 120  
 Bazarić 112  
 Benedictinerkloster  
   S. Giacomo 109  
 Benkovac 80  
 Bišće-Polje 129  
 Bjelašnica 133  
 Blagaj 130  
 Blaue Grotte 98  
 Blažuj 133  
 Bocca vera 66  
 Bocche 114  
 Bocche di Cattaro III  
 Bol 97  
 Borgo Erizzo 81  
 Bosna 133  
 Bradina 132  
 Brazza 92, 94, 96, 97  
 Brđjani 132  
 Breno 113  
 Brennothal 112  
 Briomi grande 63  
 Bua 84, 86  
 Buccari 71  
 Budičnjicathal 83  
 Budua 119, 122  
 Buna 128  
 Bunaquelle 130  
 Burg Clissa 93  
 Burg Orsera 59  
 Busi 98  
 Butrinto 124  
 Calamotta 101  
 Canali 113  
 Canal della Catene 116  
 Canal grande 32, 52  
 Canal S. Antonio 81,  
   84  
 Canal von Kombur  
   114, 115  
 Canal von Calmotta  
   101  
 Canal von Meleda 100  
 Canal von Otranto 124  
 Canal von Perasto  
   117  
 Canal von Traù 84  
 Cannosa 102, 110  
 Cantiere S. Marco 37  
 Caorle 51  
 Cap Cesto 84  
 Čapljina 127  
 Capodistria 56  
 Cap Punta d'Ōstro 113  
 Carlopago 72  
 Carober 96  
 Carrara 93  
 Čaršija 130, 135  
 Castellastua 122  
 Castell Piemonte 58  
 Castelnuovo 114  
 Castelvevier 80  
 Catene 114  
 S. Caterina 60  
 Cattaro 77, 96, 113,  
   118  
 Cervignano 51  
 Cetinje 121  
 Cherso 66  
 Chimara 124  
 Chimaragebirge 123  
 Chioggia 55  
 Cigale 66  
 Cirquenizze 72  
 Cittavecchia 97  
 Clissa 93  
 Comisa 98  
 Commacchio 96  
 Communaltheater G.  
   Verdi 31  
 Contovello 43  
 Convent von Paludi  
   92  
 Curzola 99, 101  
 Čvrstnica 131  
 Danče 103, 113  
 Denkmal des Kaisers  
   Maximilian 35  
 Deutsches Haus 30  
 Dobrinje 133  
 Dobrota 117  
 Dogana 106  
 Dogenpalast 54  
 Dolnja Tuzla 136  
 Dominicanerkloster  
   107  
 Domkirche St. Just 39  
 Domkirche S. Maria  
   Maggiore 107  
 Domkirche von Se-  
   benico 82  
 Domkirche von Zara  
   78  
 Dom von Spalato 89  
 Dom von Torcello 53  
 Dormitor 119  
 Draga 85  
 Dretelj 128  
 Drežnica 131  
 Duare 95  
 Duino 45, 49  
 Duino-Sistiana 45  
 Dulcigno 123  
 Durazzo 123  
**Elaphiten** 101  
 El Čanonc 125  
 Erikusa 124  
**Fasana** 61  
 Ferdinandeum 42  
 Fianona 71  
 Fiume 67  
 Fort Cassopo 124  
 Fortezza Pia 104  
 Fort Grippi 91  
 Fort Mamola 113  
 Fort S. Nicolo 81  
 Fort Spagnuolo 114  
 Franciscanerkirche  
   106  
 Franciscanerkloster-  
   90  
**Gabela** 127  
 Gasturi 126  
 Gelsa 98  
 Giupduna 101  
 Glogošnicathal 131  
 Glogošnicatunnel 131  
 Gradač 95  
 Grado 45, 50, 96  
 Grabovica 131  
 Grabovac 117  
 Gravosa 96, 100, 102,  
   103, 113  
 Grignano 40, 49  
 Gorazda 121  
 Govino 126  
 Gruica 73  
**Hadžići** 133  
 Haj Nehaj 122  
 Hirscheninseln 101  
 Hrvojathurm 90  
 Husrev-Beg-Moschee  
   135  
**Ica** 69  
 Igman 133  
 Il Barone 81  
 Ilidze 133  
 Isola 57  
 Ivan 132  
 Ivantunnel 132  
**Jablanac** 72  
**Jablanica** 131  
 Jägerhügel 44  
 Jajce 136  
 Jasenicabach 129  
 Jesuitenkloster 107  
**Kaisermoschee** Ca-  
   reva Džamija 135  
 Kaiserpalast Dio-  
   cletians 87  
 Kardakio 125  
 Karogjoz - Moschee  
   130  
 Kastrades 125  
 Kathedrale, grie-  
   chisch-orientalische  
   129  
 Kathedrale von Cat-  
   taro 118  
 Kerka 83  
 Kerkafälle 82  
 Kerktebucht 115  
 Kirche, serbische der  
   heiligen Erzengel  
   135  
 Klein Narenta 131  
 Klein-Venedig 92  
 Knin 83  
 Komadinaquelle 131  
 Korfu 124  
 Konjica 132  
 Kosovo Polje 83  
 Koziak 86  
 Krivačko Zdriljo-Sat-  
   tel 121  
 Krstac-Sattel 121  
 Kuckikow 119  
 Kursumli Medresse  
   135  
**Lacroma** 109,  
 Lagosta 100  
 Lanza 93  
 Lapad 102, 113  
 Latisana 51  
 Lastua 119  
 Lesina 92, 97  
 Lippizza 43, 49  
 Lisičić 132  
 Lisingruppe 132  
 Lissa 77, 85, 92, 98  
 Ljutabucht 117  
 Lopud 101

- Lovčen 118  
 Lovrana 69  
 Luccasschlucht 132  
 Luka 101  
 Lussingrande 66  
 Lussinpiccolo 65, 73  
 Luštica 114, 115  
 Madonna dello Scapello 117  
 Makarska 95  
 Malfi 102  
 Malinska 66  
 Manduchio 126  
 Marano 51  
 Mare morto 110  
 Maria del Lago 100  
 Marian 86  
 Marine-Cassino 62  
 Mausinsel 125  
 Medua 123  
 Melada 77  
 Meleda 96, 100  
 Meligne 115  
 Menekrates-Denkmal 125  
 Metcović 94, 95, 96, 103, 127  
 Mezzo 101  
 Mincetto 104  
 Miljačka 133  
 Milna 97  
 Miramar 40, 44, 49  
 Molini 112  
 Molini di Brenno 112  
 Mollo Giuseppina 35  
 Molonta 113  
 Molo S. Carlo 35  
 Molo S. Teresa 35  
 Monfalcone 50  
 Monte Marian 91  
 Monte Ossero 66  
 Monte Sergio 103, 113  
 Monte Vipera 100  
 Morter 81  
 Moschenizze 71  
 Mossor 86  
 Mostar 127, 128, 129  
 Muggia 56  
 Museo Civico Revoltella di belle arti 37  
 Museo lapidario 39  
 Museum von Spalato 90  
 Nabresina 43  
 Narenta 129  
 Narentabrücke 129  
 Narenta-Defilè 130  
 Neresi 97  
 Njegus 121  
 Nona 79  
 Novi 72  
 Novigrad 80  
 Obrovazzo 80  
 Ombla 103  
 Omblabucht 113  
 Omblathal 109  
 Optschina 43  
 Orebić 100  
 Orsinikapelle 85  
 Ostrozac 131  
 Othoni 124  
 Otokloster 116  
 Pantokrator 124  
 Parenzo 51  
 Pasman 81  
 Pinguento 59  
 Pirano 57  
 Platiterra 126  
 Pliwitzer Seen 72  
 Ploče-Thor 113  
 Perast 116  
 Perković 83  
 Perković-Slivno 83  
 Perzagno 117  
 Picitelj 128  
 Podvelež 129  
 Poglizza 94  
 Pola 61, 68, 70, 77  
 Pontikonisi 125  
 Porim-Planina 130  
 Porta Aenea 88  
 Porta Argenta 88  
 Porta Aurea 88  
 Porta Ferrea 88  
 Porta Fiumera 118  
 Porta Gordicchio 119  
 Porta Marina 78, 118  
 Porta Pille 103, 105  
 Porta Ploče 106  
 Porta Terraferma 78  
 Portogruaro 51  
 Porto Palermo 124  
 Porto Pallazo 100  
 Porto Rè 72  
 Porto Rose 58  
 Premuda 73, 77  
 Preanj 131  
 Prevlaka 115  
 Primorje 95  
 Prokljansee 83  
 Proporacquelle 131  
 Prosecco 43  
 Punta di Salvore 58  
 Punta Kobila 114  
 Punta Planka 84, 86  
 Rabaz 71  
 Ragusa 77, 102, 104, 113  
 Ragusa vecchia 112, 113  
 Rama 131  
 Raškagora 130  
 Rasteljica 133  
 Rathaus in Triest 38  
 Rectorenpalast 107  
 Risano 114, 117  
 Risanobucht 117  
 Riesenplattenen 110  
 Riviera di Castella 93  
 Römerthermen 45  
 Rogosizza 84  
 Rolandsäule 106  
 Rondoni 114  
 Rovigno 60  
 Sabbioncello 96, 100  
 Salona 76, 92  
 Salvore 58  
 San Andrea 60, 101  
 S. Andrea-Anlagen 31  
 S. Biagiokirche 106  
 S. Cassiano 81  
 S. Domenicokirche 85  
 S. Croce 43  
 S. Giacomo 113  
 S. Giorgio 101, 117  
 S. Giovanni 81, 119  
 S. Marco 115  
 S. Marcuskirche 52  
 S. Nicolanokloster 85  
 S. Pietro 94  
 S. Policarpo 74  
 San Rocco 56  
 S. Spiridionskirche 32  
 S. Stefano 122  
 Santi Quaranta 124  
 Sarajevo 96, 127, 133  
 Savinakloster 115  
 Scardona 82  
 Scutari 123  
 Scutari-See 119  
 Scherliatschule 135  
 Sebenico 81  
 Seehospiz S. Pelagio 60  
 Selve 66, 73, 77  
 Sette Castelli 92  
 Sinan-Tekija 135  
 Sistiana 40, 44, 49  
 Škaljari 120  
 Solta 86, 92, 96, 97  
 Spalato 77, 83, 86, 94  
 Spizza 122  
 Stadtwäldchen 42  
 Stagno 100  
 Starigrad 80  
 Stephanie-Allee 130  
 Stobrec 94  
 Stolivo 117  
 Strugnano 57  
 Sunje 132  
 Sušanje 122  
 Sussak 67  
 Sustiza 122  
 Sutorina 113  
 Tarčin 133  
 Tartaro 81  
 Teatro Fenice 31  
 Teatro Filodrammatico 31  
 Tegetthoff - Monument 62  
 Teodo 114, 115, 120  
 Teodobucht 115  
 Teogestum 34  
 Terstenik 100  
 Thurm von Norino 95  
 Toplabai 114  
 Topolje-Wasserfall 83  
 Tošcanicabach 131  
 Traù 84, 93  
 Trapano 95  
 Trastebucht 122  
 Travnik 136  
 Trebezatfluss 94  
 Trešnicathal 131  
 Triest 27, 48, 94  
 S. Troikakirche 115  
 Trsteno 102, 109  
 Uglian 81  
 Umago 58  
 Unionbank 42  
 Unter-Bradina-Wasserfälle 132  
 Vacufgebäude 130  
 Valcassione 79  
 Val d'Augusto 66  
 Valdibora 60  
 Valdinoco 102  
 Valdisquero 60  
 Valle 61  
 Valle Ballon 98  
 Vallegrande 99, 100  
 Valona 123  
 Veglia 66  
 Velež 130  
 Velika gubavica 95  
 Venedig 52  
 Verbosco 98  
 Via Calarogga 109  
 Vido 95  
 Villa Monrepos 125  
 Visovac 83  
 Vojno 130  
 Volosca 69  
 Vrana-See 80  
 Vranjica 92  
 Vrlika 83  
 Wasserleitung Diocletians 90  
 Zahumje 129  
 Zara 66, 77, 78, 81  
 Zara vecchia 81  
 Željeznica 133  
 Zengg 72, 80  
 Zetafluss 119  
 Zetski-Dom 121  
 Zirona 84  
 Žitomisljic 128  
 Zlarin 81  
 Žujevina 133  
 Župa 121  
 Župathal 119



Die hochalpinen  
 Curorte und Arsen-  
 quellen

Telegramm-Adresse:  
 Polly — Levico.



# Levico - Uetriolo

500 m (Südtirol) 1500 m

Die erste Saison unter neuer Leitung begann am 15. Mai 1900.

Neugebaut.

Vornehmes, erstrangiges Curetablissement.

Mit 50 Fremdenzimmern, Fürsten-,  
 Wohn- und Bade-Appartements,  
 80 Badezimmern für Arsenbäder,  
 Dampf-, Heissluft-, elektrische, Licht-  
 und Sonnenbäder, Heilgymnastik und  
 Fechtsaal.

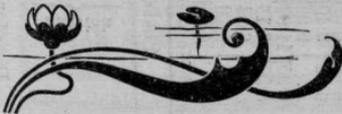
Gesellschaftsräume. Herrlicher Park  
 mit Restaurationspavillon, Musik-  
 kiosk, Sport- und Spielplätzen etc.  
 Herrschafts-Villa, Versandt-Magazin,  
 Badehaus in Uetriolo.

Ganzjährig, Sommer und Winter geöffnet.

Eisenbahnstation der Ualsuganabahn. Directe Eisenbahnverbindung von  
 allen Verkehrspunkten Europas (Nordsüd-Express-, Speise- und Schlafwagen-  
 züge. Linie: München—Innsbruck—Bozen—Trient—Levico).

**Heilanzeigen:** Alle auf fehlerhafter Blutmischung beruhenden Krankheiten,  
 Nervenschwäche, hysterische Lähmungen, Hautkrankheiten. — Specialärzte.  
 Apotheke. — Kirchen-, Post- und Telegraphenam.

Feste, billigste Preise unter Aufsicht und Controle der Verwaltung. —  
 Prospecte, Beschreibungen, ausführliche Auskünfte durch sämtliche aner-  
 kannte Reisebureaux sowie durch die **Directionsbureaux** in **Charlottenburg**  
 (Berlinerstrasse Nr. 22a) und **Levico**  
 (Südtirol).



Der Generaldirector der Kurstadt Levico (Südtirol):

**Dr. Pollacsek.**

Giltig vom  
1. Februar 1901.

K. K. PRIV. SÜDBAHN-GESELLSCHAFT.

Giltig vom  
1. Februar 1901.

140

Kürzeste und bequemste Schnellzugs-Verbindungen.

Wien-Italien (Abbazia-Görz-Triest).										
7:00	8:15	8:25	ab	Wien	an	9:15	8:50	6:45		
9:17	9:37	9:17	an	Abbazia	ab	8:23	8:08	5:31		
7:10	9:00	9:40		Triest		8:15	8:00	6:35		
8:45	9:47	10:08		Görz		6:57	7:10	5:24		
*10-17	8:57	2:10		Venedig		2:10	10:25	*10-20		
	2:25	7:35		Mailand		7:35	1:05			
	6:03	10:45		Florenz		6:10	3:00			
	11:25	6:40		Rom		11:10	9:30			
	7:00	1:36	an	Neapel	ab	6:00	11:05			

\* Via Cervignano.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).										
	9:45		ab	Wien	an	8:20				
	7:12		an	Villach	ab	10:56				
	1:45			Bozen-Gries		4:19				
	3:10			Meran		3:01				
	3:19			Trient		2:56				
	3:54			Roveredo		2:29				
	4:03			Mori		2:21				
	5:09			Arco		1:07				
	5:26			Riva		12:50				
	4:20		an	Ala	ab	2:05				

Brenner-Route.										
*10-15	10:25	7:50	ab	Berlin	an	8:15	* 8:15	9:00		
12:35	1:13	10:45		Leipzig		3:21	5:50	6:00		
	11:25	8:55		Dresden		5:50		7:50		
	8:41	11:11		München		5:03	10:03	6:40		
	11:33	2:59	ab	Innsbruck	an	12:45	6:59	2:33		
	3:10	7:14	an	Bozen-Gries	ab	8:40	3:11	9:44		
	4:50	8:52		Meran		6:40	1:15	8:15		
	4:14	8:40		Trient		7:21	1:57	7:58		
		9:09		Roveredo		6:51		7:23		
	6:00	11:02		Verona		5:00	11:55	4:46		
	8:50	6:15		Mailand		11:25	9:25	1:05		
		6:34		Florenz		9:10		6:10		
		1:10		Rom				11:10		
		6:35	7:00	an	Neapel	ab	8:53	6:00		

\* Nord-Süd-Expresszug (Luxuszug) bis Cannes täglich.

Ungarn-Tirol.										
	8:00	8:00	ab	Budapest	an	9:53	9:20			
	6:45	6:17	an	Klagenfurt	ab	11:48	10:09			
	8:15	7:12		Villach		10:56	8:35			
	7:08	4:23		Innsbruck		2:59				
	1:08	9:40		München		11:11				
	6:00	1:45		Bozen-Gries		4:19				
	7:45	3:00		Meran		3:01				
	7:44	3:19		Trient		2:56				
	8:21	3:54		Roveredo		2:29				
	8:29	4:03		Mori		2:21				
	9:50	5:09		Arco		1:07				
	10:08	5:26		Riva		12:50				
	8:46	4:20	an	Ala	ab	2:05				

Ostende-Wien (Triest-) Expresszug.										
	10:00		ab	London	an	4:48				
	4:48			Ostende		9:50				
	7:00			Wien Südbahnhof		6:45				
	9:17		an	Abbazia	ab	8:23				
	7:10		an	Triest	ab	6:35				

Directer Schlafwagenverkehr nach und von Triest.

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug. (Wien-Nizza-Cannes) Verkehrt bis Ende April.										
Sonntag	9:10		ab	St. Petersburg	an	11:32			Samstag	
Montag	6:38		ab	Warschau	an	2:00			Freitag	
	11:25		ab	Wien Südbahnhof	an	6:00				
	3:20		an	Leoben	ab	2:10				
	1:20			Venedig		3:16				
	6:10			Mailand		10:50				
	1:51			Nizza		12:27				
	2:24		an	Cannes	ab	11:45				



**WIEN** *Stadtbezirk Wieden, Hauptstrasse Nr. 7,  
Stadtbahnstation Karlsplatz.*

## Hôtel „Goldenes Lamm“

Laut amtlicher Fremdenliste eines der meist besuchten Hôtels. Ersthöchstes Hôtel zum Opern- u. Kärntner- ring, der Hofoper, den beiden Hofmuseen (Kunst- u. Naturhistorischen), der Hofburg, Schatzkammer und Hofmarstall, dem Künstlerhause, Theater a. d. Wien, den Musikvereinsäulen etc. etc.

**Ueber 100 Fremdenzimmer, musterhaft rein.**

Zimmer incl. Bedienung und elektrischer Beleuchtung von K 2-60 aufwärts. Tarif in jedem Zimmer. Vorzügliches Restaurant mit Restaurationspreisen. — Am Wege zum Süd- und Central-Staatsbahnhofe. Stadtbahn, Tramway und Omnibusse nach allen Richtungen. Mit Stadtbahn Praterstern 8 Minuten, Schönbrunn 14 Minuten.



Post, Telegraph, Staatstelephon im Hôtel.

**J. Kührer, Besitzer.**

**Commissionsverlag von Wilhelm Braumüller, Wien.**

# DIE SÜDBAHN

\* und ihr Verkehrsgebiet in  
Oesterreich-Ungarn

Officielles Reisehandbuch der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.  
Druck und Verlag von Rudolf M. Rohrer in Brünn.

Preis per Exemplar broschiert 1 K, gebunden 1 K 30 h.

**Zu beziehen in der Verlagshandlung, in sämtlichen  
Buchhandlungen**

bei allen Cassen, Portieren, Zeitungsverschleissen und  
Stadtbureaux auf sämtlichen Stationen und

**auch während der Fahrt in allen Zügen der Südbahn.**

# CHEMINS DE FER

## DE L'EST.

### Services par trains rapides.

#### A. Viâ Strasbourg, Carlsruhe, Stuttgart, Munich, Salzburg et Vienne.

Un train de luxe dit «Orient-Express» composé de sleeping-cars et d'un wagon-restaurant, assure dans des conditions exceptionnelles de confort et de rapidité les relations de la France avec l'Allemagne du Sud, l'Autriche-Hongrie et l'Orient.

Ce train part tous les soirs de Paris (gare de l'Est) pour Vienne et Budapest.

Trois fois par semaine (départs de Paris les lundis, mercredis et samedis) le train continue directement au delà de Budapest jusqu'à Constantinople viâ Belgrade, Sofia et Philippopoli.

Deux fois par semaine (départs de Paris les mardis et vendredis) le train continue directement au delà de Budapest jusqu'à Bucharest et Constantza, où il trouve une correspondance maritime pour Constantinople.

Dans l'autre sens le train circule tous les jours entre Budapest, Vienne et Paris.

Il part trois fois par semaine (les lundis, mercredis et vendredis) de Constantinople viâ Philippopoli, Sofia et Belgrade.

Deux fois par semaine (les dimanches et mercredis) il part de Constantza (en correspondance avec un bateau arrivant de Constantinople) viâ Bucharest.

Les voyageurs circulant dans l'Orient-Express doivent être munis d'un billet de 1<sup>re</sup> classe et payer un supplément qui est perçu directement par la Société des wagons-lits, conformément à son tarif.

En outre de ce train de luxe, deux trains express circulent tous les jours dans chaque sens entre Paris et Vienne, viâ Strasbourg et Munich.

Ils comprennent une voiture directe de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe entre Paris et Vienne, et sur les parcours français et allemands un wagon-restaurant pendant les heures de repas.

§ § §

## B. Viâ Belfort, Bâle, Zurich, l'Arberg et Innsbruck.

Un train rapide circule tous les jours dans chaque sens entre Paris et Vienne par cet itinéraire; il comprend une voiture directe de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe et un wagon-lits direct, ainsi qu'un wagon-restaurant pendant la journée.

§ § §

### Prix des billets directs au départ de Paris.

Destinations	Billets simples			Billets d'aller et retour		
	1 <sup>o</sup>	2 <sup>o</sup>	durée	1 <sup>o</sup>	2 <sup>o</sup>	durée
	classe			classe		
	frs.	frs.	jours	frs.	frs.	jours
Vienne, Gare de l'Ouest	157.70	103.65	10	241.85	168.80	20
Budapest . . . . .	184.80	121.65	10	296.05	204.80	30
Bucharest . . . . .	242.15	160.80	10	—	—	—
Belgrade . . . . .	210.80	139.10	10	338.25	232.80	45
Sofia . . . . .	257.30	172.95	10	—	—	—
Constantinople :						
viâ Belgrade . .	294.90	197.—	10	497.95	342.80	60
viâ Constantza .	292.35	191.50	10	—	—	—

Natürlicher  
**B**iliner    
 Sauerbrunn

Kräftige Natronquelle. \* \* \*  
Hervorragendes diätetisches  
u. angenehmes Erfrischungs-  
Getränk, die Verdauung be-  
fördernd, zur Mischung mit  
Wein geeignet. \* \* \* \* \*

Auf den =  
Schiffen =  
des Oest.  
Lloyd zu  
haben. = =



Brunnen =  
Direction  
BILIN =  
Oesterr. =  
Böhmen. =

MANUFACTURES DE CIGARETTES  
EGYPTIENNES



„LE KHEDIVE“



DE

ED. LAURENS, ALEXANDRIE - LE CAIRE.

FOURNISSEUR

de la Régie Française  
de la Régie I. & R. Autrichienne  
de la Régie R. Hongroise  
de la Régie R. Italienne

de la Compagnie Assendatario  
de Tabacos d'Espagne  
de la Maison de S. A. le Khedive,  
par lettre patente du 5 Mars 1890.

Agents & Dépôts dans le Monde entier.

Alexandrie

Palais de l'Ancienne-Bourse.

Le Caire

Immeuble Halim Pacha Ezbekiéh.

Cairo

P. Dittrich

vormals J. Heyman & Co.

Hofphotograph Sr. königl. Hoheit des Khedive

Kodaks, Films  
und Photo-Material

Amateur-Arbeiten

Grosse Auswahl von »Sebabs«, Ansichten  
von Aegypten

Atelier: Halim Pascha-Platz, dem Südgarten des Shepherd's  
Hôtel gegenüber.

Detail-Verkaufsladen: Zwischen Shepherd's Hôtel und  
Cook's Reisebureau.



Alexandria ◊ ◊ ◊ ◊ ◊ ◊ ◊ ◊ ◊

Bonded Warehouse Company

Limited ◊ ◊ ◊ ◊ ◊ ◊ ◊ ◊ ◊

Service accéléré pour bagages et petits colis.

Service spécial pour transports et expéditions  
pour tous pays. ~~~~~

Agence en douane et transit. ~~~~~

Entrepôts de douane à Alexandrie, Caïre,  
Suez, Port-Saïd. ~~~~~

**H**ôtel Khédivial *ALEXANDRIEN (Aegypten)* 

*Dieses Hôtel I. Ranges, ganz neu ausgestattet, liegt in dem gesündesten und vornehmsten Theile der Stadt. — Grosse und gut gelüftete Schlafzimmer. Speisesalon im Garten unter Palmen. Gesellschaftszimmer für Damen, Lese- und Rauchsalois. Beste Küche, moderierte Preise. Deutsche Bedienung. Omnibusse bei Ankunft der Züge und Dampfboote.*

Besitzer: *Henri Chamoullean.*

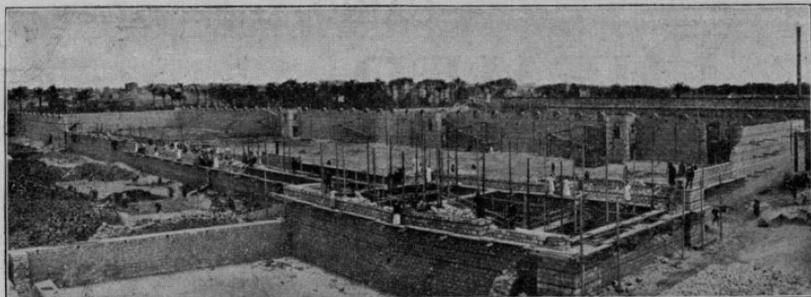


ALEXANDRIEN  BIERHALLE VON 

August Dockhorn Rue Champolion

Ausschank von PILSNER  
ACTIENBRÄU und Sedel-  
mayers SPATENBRÄU  
- - - (München). - - -

- - - GEGRÜNDET 1884. - -  
Grosse schöne Localitäten,  
- freundliche Bedienung. -  
Zusammenkunft für - -  
- - - - - Deutsche.



# PARASKEVAS & MICLAVEZ

INGÉNIEURS ARCHITECTS



À ALEXANDRIE (EGYPTE)

ENTREPRISE DE TRAVAUX.

ALEXANDRIE

## Grand Hôtel Bonnard

Fondé 1881.

Fondé 1881.

SITUÉ AU BORD DE LA MER ET AU CENTRE DES AFFAIRES  
10 FRANCS PAR JOUR (VIN COMPRIS).

Déjeuner fr. 3.—; dîner fr. 3.50 (vin compris). — *Cuisine française.* — Inter-  
prètes à tous les trains et paquebots. — Guides attachés à l'hôtel.

Arrangements pour séjour prolongé. TÉLÉPHONE 295.

RAMLEH bei Alexandrien Station Schutz

## Hôtel Miramare

Ersten Ranges! Gegründet 1872.



Dieses prächtige Hôtel, 4 Minuten vom Bahnhofe entfernt, umgeben von Gärten, in erhöhter Lage nächst dem Meere, dessen Anblick und Frische man genießt, liegt im Centrum des Sommeraufenthaltes der vornehmen Gesellschaft von Alexandrien und bietet den Reisenden alle wünschenswerten Vortheile. — Einzelne Zimmer und Appartements. — Gesellschaftssalon. — Bäder im Hôtel. — Sehr mässige Preise. — Arrangement für Familien. — Französische Küche.

CAIRO (Shepherd's Hôtel)

# F. DIEMER

Internationale Buchhandlung.

Grosse Auswahl in Werken jeden Genres. **Reisehandbücher:** Baedeker, Murray, Meyer, Joanne u. s. w. **Collection Tauchnitz.** Werke über Aegypten und den Sudan. **Geographische Karten. Landschaften. Illustrierte Postkarten.** Officieller Verkauf von Eintrittskarten für den Besuch der Moscheen, des arabischen Museums; Karten und andere Veröffentlichungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten; Werke vom „Egyptian Exploration-Fund“ veröffentlicht und solche vom „Service des antiquités“. **Zeitungsabonnement.**

## Cairo \* M. Melachrino & Co.

**Berühmte ägyptische Cigaretten** =====

die feinsten ihrer Art

Beliebt bei: Kgl. Hoheit Herzog von Connaught, kgl. Hoheit Prinz Heinrich von Preussen, der italienischen Regierung, dem Khedivial Club, Lord Kitchener of Khartoum, Excellenz Gouverneur von Bombay.

Alle Aufträge werden sofort aufmerksam und sorgfältig ausgeführt. =====

Diese Firma liefert  
für 300 Regiments-  
messen und 120 Clubs.



= Luce-Elettrica =

Auer-Washington

Con-  
cessionari  
per  
l'Egitto

# Levi, Pezzi & Palagi

===== Società in nome collettivo (Capitale Fr. 273.000) =====

Alessandria

Cairo ∞∞∞∞∞

Port-Said ∞

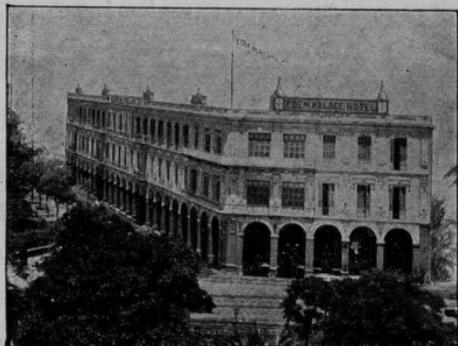
=====

Installazioni di gaz ed elettricità  
Apparecchi ed Impianti Sanitari  
LUSTRI, SOSPENSIONI ecc.

=====

# Eden Palace Hôtel, Cairo.

Einzig vollständig südliche  
Lage gegenüber dem  
Esbekieh-Garten.  
Sehr mässige Preise.



CAIRO . . .

Anglo-Amerikanische Apotheke

Opernplatz

Ecke des „Grand Continental Hôtel“.



Succursale:

Anglo-Deutsche Apotheke

Helouan

gegenüber der Eisenbahnstation.

Dr. J. Küppers, Eigenthümer.

Pharmaceutischer Chemiker. M. P. von Deutschland und Oesterreich.  
Chemiker Sr. königl. Hoheit des Herzogs } Chemiker der amerikanischen, belgischen,  
Alfred von Sachsen-Coburg-Gotha, des } englischen, holländischen, deutschen und  
Herzogs von Edinburgh etc., etc. } persischen Gesandtschaften.  
Patentirte Arzneien, Parfümerien, Toiletteartikel, Mineralwasser etc., etc.  
Laboratorium für chemische und mikroskopische Analysen.

Recepte werden sorgfältig ausgeführt. = = = = = Mässige Preise.

## CAIRO \* Gabriel Mantzaris & Co.

Firma-Inhaber: Georg Chiele, Gabriel Mantzaris, Herm. Wilke.

Cigaretten für höhere

Detail-Verkaufsladen:

\*\* Fabrik: \*\*

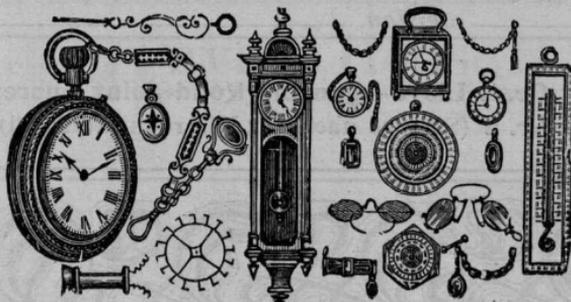
Gesellschaftskreise.

Gegenüber dem \*\* \*\* \*

\*\* Boulaqstrasse. \*\*

\*\* Shepherd's Hôtel.

Grosse Auswahl in Havanna-, Manila-, indischen und anderen direct  
importierten Cigarren.



Lieferant der Familie des Khedive.

Uhren-, Bijouterie-,  
Juwelen- und Optiker-  
- - Waren - -

L. KRAMER

= = & Co. = =

CAIRO

Rue Mousky.





# C. DIENESCH CAIRO

Agent des Oesterr. Lloyd

befasst sich mit

**Speditionen aller Art**

in alle Gegenden.

*Ganz besonders empfehlenswert für Touristen, welche Einkäufe machen oder ihre Effecten spedieren lassen wollen.*

*Gepäck kann auch gegen Nachnahme der Spesen befördert werden.*

**Bureaux:** Oest. Lloyd-Agentur, Rond-point Suares  
Nr. 2 (Strasse nach der Nilbrücke führend).



Alexandrie

Place Mehemed - Ali

S. Stein

Le Caire

Rue Mousky

## Grande Maison de Confection



Habilllements pour hommes, garçonets et enfants. — Rayon special pour dames et fillettes. — Chemiserie, Bonnetterie, Cravates etc. etc. — Articles de voyage. — Prix fixes!

Maisons à Vienne, Constantinople, Smyrne et Tantah.

HORLOGERIE

CESAR ZIVY

JOAILLERIE



CHAUX DE FONDS

(SUISSE) .....

PARIS .....

ALEXANDRIE ET

LE CAIRE .....

Argentérie.

Géodesie.

Maison G. Süssmann

Cairo

Rue Mousky = = = =  
Succursale Kamel-Strasse.

Optik, Uhren, Bijouterie.

Reiche Auswahl in goldenen, silbernen, Stahl- und Metall-Uhren, Pendluhren, Wand-Uhren, Regulateure u. Weck-Uhren.

Juwelen und feiner Schmuck.

Grosse Ateliers für Fabrication und Reparatur.



Photographie und Lieferungen.

Egault und Cooke Niveaux. Grosse Niederlage von photographischen Apparaten Kodak-Films.

Operngläser, Brillen und Faces à main jeder Art.

Gegründet im Jahre 1865.



avana House H. &amp; C. Flick

Reiches Lager direct importierter Havanna, Hamburger, Bremer, Manila u. Indischer Cigarren.

Oesterreichische Virginier, Rauch-Tabake und Cigaretten.

ALEXANDRIEN:

St. Mark's Buildings.

CAIRO:

Hôtel Continental.

0000000000

**CAIRO**

0000000000



0000000000

**ÄGYPTEN**

0000000000

# DIMITRINO & Co.



Lieferanten der k. u. k. öst.-ung. Regien.  
 Kammerlieferanten Ihrer k. u. k. Hoheiten  
 des Erzherzogs Otto und des Erzherzogs  
 Ferdinand Karl.



Befugte Lieferanten Sr.  
 Prinzen Heinrich



königlichen Hoheit des  
 von Preussen.

## Exportation nach allen Ländern der Welt.

Agent für Oesterreich-Ungarn:  
 ALEX. KATSCHER, Wien, I.  
 Rudolfsplatz 12.

Agenten für Deutschland, Belgien,  
 Holland, Schweiz, Russland,  
 Dänemark, Schweden und Nor-  
 wegen: HEINRICH ABRAHAM  
 & Co., Hamburg, Brook 3,  
 Block F.

Agent f. Amerika: R. FRANCKLYN,  
 New York, 72-74, Beaver-  
 Street.

Agenten für British-Indien: D.  
 MERWAN & Co., Bombay,  
 30, Meadows Street.

Agenten für China: SCHRÖDER,  
 WILKENS & Co., Shanghai.

Sub-Agenturen in allen Hauptstädten der Erde.

Nähere Auskunft ertheilt das Haus

**Dimitrino & Co., Cairo** Stepheard's Hôtel gegenüber.  
 - - - - Post-Amt-Bon 220.

# A . . . . . ALEXANDRIE (Egypte)

## ATELIER REISER

Photographie artistique peinture,  
vues du pays

Rue de la bourse

## Grand Magasin F. Fioravanti

Purveyor to H. H. the Khedive

PORT-SAID = Main Street



**Large Assortment** of Egyptian and Turkish Articles  
Lava and Cameos  
Well known Manufacturer of the best Egyptian Cigarettes  
Malta Lace and Many other Articles  
**Depots of Japanese and Chinese Goods.**  
**Very Moderate Prices.**

**Branches.** Alexandria: Charalambo Diamandi. Cairo: Moreno Carmona. Japan:  
S. Fioravanti Chimenz, Commission Agent 128, Settlement.-P. O. Box 190;  
Yokohama, Kobe, Nagasaki.

## HUGHES HÔTEL

### JERUSALEM



Travelling in Palästina is no longer a difficulty. Since  
this entirely English House has been established.  
All tours arranged for in the best style and at most  
moderate rates.

Highly recommended by consuls Bishops CLERGY etc.

Apply to  
R. HUGHES, Proprietor  
or see his agent on board Steamers at Jaffa.

Repräsen-

tation .....

Commission

Import .....

Export .....

....

Spedition

# Wilhelm Gross

Gegründet  
1890.

Jaffa u. Jerusalem

# HOWARDS HÔTEL

## JERUSALEM

o A. Ritter v. Howard, Eigentümer.



### JERUSALEM

# Hôtel d'Europe

(Europäischer Hof)

Dieses Haus I. Ranges, mit allem europäischen Comfort eingerichtet, an der schönsten und gesündesten Lage nahe beim Jaffa-Thor, gegenüber dem Stadtgarten, bietet einen angenehmen Aufenthalt für Fremde.

Lese- und Rauchzimmer. — Ausgezeichnete Küche.  
— Weine der besten Qualität. — Mässige Preise. —  
Arrangements für Familien.

}} Besonders geeignet für  
längeren Aufenthalt in-  
folge seiner Lage.

• Jaffa •



• Jerusalem

## Kaminitz = Hôtels

Hôtel ‚Palästina‘ in Jaffa \* \* Hôtel ‚Jerusalem‘ in Jerusalem

Beste Lage in gesunder Luft ausserhalb  
des Jaffa-Chores. — Herrlicher Garten.  
Elegante, mit allem Comfort versehene  
Zimmer. Bestes Crinkwasser. Bäder.

Besonders empfehlenswert für längeren  
Aufenthalt. Mässige Preise. Gute Ver-  
pfllegung. In Jaffa eigenes Boot zu  
den Dampfern.

# LIVET HOUSE

in JERUSALEM

Besitzer: Herr und Frau HENSMANN



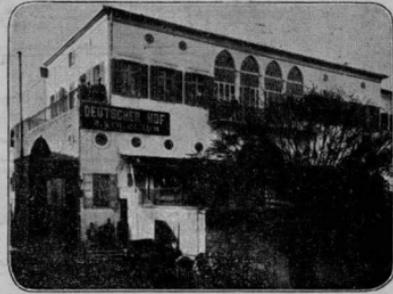
Englisches Pensions-Etablissement



BEYRUT (Syrien)

**Deutscher Hof**  
**Hôtel Allemand**

J. &amp; Ch. Blaich

**SMYRNE****Athanassoula frères** SMYRNE ET  
\* TRIESTE

Maison fondée en 1862. .... Importation en gros.

Exportation pour l'Extrême-Orient, l'Afrique, l'Égypte, la Syrie, les Indes, la Turquie d'Europe et les Iles. — Papier à écrire, à cigarettes en rames et en cahiers, d'emballage, d'impression, etc. — Registres, encre, articles de bureau, machines et outiles pour l'industrie de papier, cartonnage, reliure, etc.

On demande échantillons et prix courant. Références de premier ordre.

**SMYRNE** ○ ○

Fondée en 1836

Médaille d'or à l'exposition universelle de Chicago 1893. — Médaille de mérite à l'exposition de Vienne 1873. — Médaille de mérite à l'exposition de Philadelphie 1876.

**P. de Andria & Co.**

La plus ancienne maison de tapis

Fabricants de tapis d'Orient en tous genres, descentes de lit etc. Exécution de toutes commandes sur mesure et sur croquis. Fournisseurs de toutes les grandes maisons de nouveautés de l'Europe et de l'Amérique.

Succursale à Constantinople, Izzet Bey Khan, Bakché-Capou, Stamboul pour achats de tapis persans anciens et modernes à la commission.

Seule maison possédant une teinturerie (propriété à Ouchak) pour la solidité des coloris.

*Beyrouth — Syrie — Damas*

**F**ANKHAENEL ○○○○○○

*Importation  
Exportation*

**& SCHIFNER**

**SMYRNE**

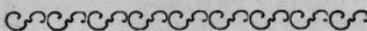
Maison fondée en 1840.

**Habif & Polako**

fournisseurs brevetés de la Cour royale de Roumanie

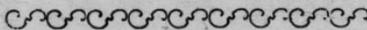
**Fabricants de Tapis de Turquie en tous genres**

Ateliers à Ouchak ———  
Ghiordes, Koula etc., etc.

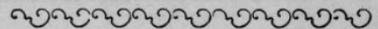


——— Spécialité: ———

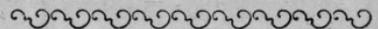
**Dessins artistiques**



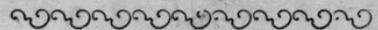
Six récompenses et médailles  
Vienne 1873, Chicago 1893, Anvers 1894



Exécution de toute commande  
sur mesure et sur croquis



• • Stock important • •



**Constantinople** ♣ **H. P. Haralambopoulos**

42 — Péra, Grande Rue Yeni-Tcharchi — 42.

Première maison, fondée en 1864.

GRAND MANÈGE. — Service spécial  
d'équipages de luxe et chevaux de  
selle.

COUPÉS, LANDAUS et VOITURES de  
gala.

GRAND DÉPÔT de voitures de Paris  
et de Vienne.

HARNAIS de premier choix.

LOCATION de voitures de noce et de  
cérémonie

VOITURES DE REMISE. — Leçons  
d'équitation. Dressage de chevaux de  
selle et chevaux d'attelage.

CURES VÉTÉRINAIRES. Pension de  
chevaux. Achat et vente de chevaux  
et voitures, etc.

LOCATION à l'année, au mois et à la  
journée.

FOURNISSEUR des agences diploma-  
tiques.

« Constantinople »



**D. Modiano**

Verrerie de « « «

Pacha - Bagtché »



**Constantinopel.**

**Franz Thamm**

Hoflieferant  
Seiner Majestät des Sultans.

o o o

Reichhaltiges Lager von:

Thon- und gusseisernen Oefen,  
Sparherden, complete Baden-  
einrichtungen, Dampf- und  
Wasseranlagen etc.



**Pera, Tunnel Passage 13**

**Grand Hôtel Continental et Français**  
**Constantinople =**



Établissement de premier ordre. Sur le boulevard des Petits Champs. Jouissant d'une vue splendide sur la Corne d'Or et ayant le jardin municipal à ses pieds, avec une deuxième entrée dans la Grande Rue de Péra en face de l'ambassade de France. Le seul hôtel à Péra ayant un jardin servant de salle à manger pendant la belle saison. Salon pour dames. Salons de lecture et fumoir. Journaux étrangers et du pays. Bains dans l'hôtel. Prix modérés. Pension. Guides interprètes à la gare et aux bateaux à vapeur.

Propriétaire: J. Agostini.

**Constantinopel**

**Antonio Gavranich**

**= Galata 81-66, neben dem Kloster S. Benedetto =**



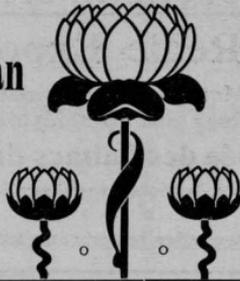
**Grosses Laboratorium für Metallindustrie mit mechanischer Werkstätte. Uebernahme jedweder Arbeiten für elektrische Dynamos. Specielle Constructionen von ökonomischen Feuerungen, Kupferkesseln etc. Besorgung der Reparaturen der Dampfschiffe des österreichischen Eloyd. Mässige Preise.**

Gegründet 1875

**S. Hovaghimian**  
Galata-Quai

Filialen:

Salonichi, Ismidt



Constantinopel

Import von  
**Eisenwaren**

jeder Art . . .

Gegründet 1870  
Telegramm-Adr.: Tchaoussi frères

**Tchaoussi frères**

Constantinopel

Eigenthümer mehrerer ges.  
geschützter Schutzmarken .

Sambul, Rue Tutun Gumruk Nr. 14

**Cigaretten-Papier-Manufactur**

Constantinopel

**Foscolo, Mango & C<sup>o</sup>.**

Dampfschiffs-Eigenthümer u. Agenten,  
Contrahtenten und Kohlenimporteure,  
Versicherungs-Agenten, Agenten der  
„Koninklyke-Neederlandsche Stoom-  
boot Maatschappy“ in Rotterdam,  
Agenten der „Deutsche Levante-Linie“  
in Hamburg, der „Newcastle Line“.

**MANGO DORESA & C<sup>o</sup>.**  
117, LEADENHALL STREET  
LONDON.

**MANGO SONS & C<sup>o</sup>.**  
Kohlenimporteure und Agenten  
PIRÄUS.

\* Scotts Watkins & A. B. C. Codes used. \*

CONSTANTINOPE

Turkish Régie Export Co. L<sup>d</sup>.

Concessionnaires du Monopole d'Exportation des Cigarettes et Tabacs manufacturés de la

Régie co-intéressée des Tabacs de l'Emp<sup>re</sup> Ottom<sup>n</sup>.

et fournisseurs des Régies Autrichienne-Hongroise, Française et Italienne

Demander les prix courants

Constantinopel  $\Omega$   $\Omega$   $\Omega$   $\Omega$   $\Omega$   $\Omega$   
 $\Omega$   $\Omega$  S. & W. Hoffmann

Internationale Transporte  
 Centrale: Budapest  $\oplus$   $\oplus$

Transport nach vereinbarten Bedingungen nach allen Ländern Europas und den Hauptstädten Amerikas. — Besorgung von Postpaketen nach allen Ländern des Universalpostverbandes. — Expedition durch die Eisenbahnen.

General-Agenten der „Levante“, ungar. anonyme Dampfschiffahrts-Gesellschaft. — Agenten der königl. ungar. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Adria“. — General-Agenten der „Foncière“, Versicherungs-Gesellschaft in Budapest.  $\equiv$

Telegramm-Adresse: „Orienthoffmann“.

- - - Gegründet 1856  
 Schiffsagenten - -



Constantinopel

d SUTTORA & CRESPIN b

Ladungen - - - -

- Consignationen -

- - - - Commission



Schiffahrtslinien:

Oesterreichische — Italienische

— Griechische —

Türkische — Englische

Reelle  
Bedienung  
Feste Preise



## Constantinopel

# Max Fruchtermann

Péra, Rue Yuksek, Kaldirim 13  
Filiiale: Péra, Grande Rue de Péra 335

**Erster und ältester Kunstverlag** . . . . . Gegründet 1870

**Specialitäten:**  
Photographien, Panoramas,  
Gemälde und Gravuren in  
grösster Auswahl, sowie alle  
in diese Branche einschlägigen  
Artikel

Alleinverkauf der Photochroms  
(Photographien in natürlichen  
Farben) von Ansichten und  
Costümen des Orients

Verlag von Ansichtskarten von Constantinopel  
Umgebung und Städten der kleinasiatischen  
Cürkei in Künstler-, Bunt- u. Schwarzdruck

CONSTANTINOPE \* \*

# S

## irakian Djismardahoss & Cie.

STAMBOUL, KODJAMAN-OGLOU-HAN.  
FABRICANTS DE TAPIS DE TURQUIE.

ATELIERS À OUCHAK, || NÉGOCIANTS DE TAPIS  
GHERDES, DEMIRDJI, KOULA. || D'ORIENT EN TOUS GENRES.

EXÉCUTION DE TOUTE COMMANDE

EXPORTATION. SUR MESURE ET SUR CROQUIS. IMPORTATION.

\* **CONSTANTINOPE** \* \*

**Succursale** \* \* \* Fabrique à vapeur de locoum, halva  
et confiseries

\* \* \* **à Stamboul** \*

Confiserie, Pâtisserie  
„L'ETOILE D'OR“  
près du Pont Validé  
Sultan Han No. 2.

## G. D. NOMICO

Maison fondée en 1860

77 MOUM HANE, GALATA 77

NOMICO HAN

≡ Expéditions dans tous les pays. ≡

\* **HEMISERIE** Constantinople

Grande Rue de Péra 399

**UNIVERSELLE**

Spécialité de Lingerie en tous genres prête et sur commande

Bonneterie fine . . . . .

Articles de voyage . . . . .



Articles de fantaisie et de luxe

Cravates — Mouchoirs — Gants

Parfumerie . . . . .

Cannes — Parapluies, etc., etc.

Hautes Nouveautés

*Constantinople*

*Maison*

o *Meguerditsch Tokatlian*

*Grande Rue de Péra . .*

*Hôtel*

*Café, Glace . . .*

*Restaurant à la carte . . . . .*

*Cave renommée . .*

*Cuisine française et à la turque*

*Spaten-Bier . . .*

*Salon pour familles . . . . .*

*Pâtisserie et Confiserie europ. . .*

*Succursale du restaurant: Stamboul, Grand Bazar.*

**LAZZARO** \* **CONSTANTINOPLE**

STAMBOUL: Rue Findjandjilar-Jocouchou 33, 35, 37.

**FRANCO** ♣

PÉRA: Grande Rue, Passage d'Anatolie 2.

Maison de premier rang d'articles pour ameblement.

**& FILS** ♣ ♣

SPÉCIALITÉS: Étoffes de tout genre; Rideaux, Tapis et Toiles cirées.

*Bucarest.*

*Bucarest.*

*Fordache N. Jonsescu & Comp.*

*3 RUE COVACI 3.*

*Restaurant et grand dépôt de vins et spiritueux indigènes et étrangers.*

*CUISINE ROUMAINE DE PREMIER ORDRE ET ÉTRANGÈRE.*

*Salons et cabinets particuliers d'hiver et d'été avec terrasses.*

*TOUS LES SOIRS MUSIQUE NATIONALE.*

*Ex-proprétaires du Cabaret roumain à l'exposition universelle Paris 1889.*

# ROUMANIE

## Régie des Monopoles de l'État.

o o o o o

Les divers Monopoles existants dans le pays, à savoir:

Tabacs, Sels, Allumettes

Poudres et Explosifs

sont administrés et exploités par la Direction Générale de la Régie, ayant son siège à Bucarest.

Les ventes et recettes brutes de chacun de ces Monopoles pour l'année 1898-99 ont été les suivantes:

	Francs
<b>Tabacs</b> coupés, cigares, cigarettes etc. . . . .	39,867.965—
<b>Sel gemme</b> , vendu dans le pays . . . . .	6,469.114—
<b>Sel gemme</b> , vendu en Bulgarie, Serbie, Russie . . . . .	1,191.272—
<b>Allumettes</b> . . . . .	2,988.214·65
<b>Poudres et Explosifs</b> . . . . .	925.450—

La Régie des Monopoles administre et exploite en outre le Service de Navigation fluviale sur le Danube, ainsi que le Chantier de Constructions navales situé à Turne-Sévérin.

Un service régulier bimensuel pour transport de marchandises, colis, etc., dessert les échelles roumaines, bulgares et serbes, depuis Sulina jusqu'à Regensburg et vice versa.

Le Chantier de Constructions navales de Turne-Sévérin effectue également des commandes et des réparations de bateaux pour les particuliers.

Pour l'exportation de ses produits la Régie est disposée de conclure des marchés à des prix défiant toute concurrence et d'accorder, à cette fin, toutes les facilités possibles.

# Hôtel Capsa \* Bucarest

Grande Rue  
Calex Victoriei

Premier centre  
de la ville

Maison d'une très ancienne réputation, dirigée par le propriétaire.  
— **Installation absolument neuve.** — Restaurant et service français. — **Cave datant de 1852.** — Chambres depuis 3 francs et appartements de luxe. — Arrangements et pension. — Bains au rez-de-chaussée, communiquant avec l'hôtel et le restaurant. — Salon où l'on trouve les journaux français et étrangers, les glaces et toutes les consommations si renommées de la confiserie Capsa

Ce salon est le rendez-vous du monde élégant.  
Interprète et omnibus à tous les trains.

Niederlage landwirtschaftlicher  
Maschinen, Pumpen etc., etc.

Galatz

Filialen:

Bukarest  
Constantza  
Varna (Bulgarien)

## Watson & Jouell

ODESSA

Gegr. 1867

WEISSWAREN  
S. REICH

vormals

SCHOSTAL & REICH

Ecke der Deribas-  
u. Katherinenstrasse



Specielles

ATELIER

für

Ausstattungen

Weiss-  
nähereien

und

Confection

o o o



⌘ ⌘

# Russische Gesellschaft

für

See-, Fluss-, Landversicherungen,  
Güter-Transporte und Waren-Niederlagen mit  
Vorschussertheilung

**ST. PETERSBURG.** ⌘ Gegründet 1844.

Dampfschiffverbindungen zwischen allen Schwarzmeer-  
Häfen mit eigenen Dampfern.

Direction: **ST. PETERSBURG, Newsky 27.**

**Filialen** in: Akkermann, Akmolinsk, Akstafa, Alaty, Alexandrowsk, Alexandrowo, Alexandropol, Aluschtsa, Anapa, Andijan, Arsamas, Armawir, Archangelsk, Astrachan, Aschabad, Atbasar, Aulie-Ata, Achalzich, Atschinsk, **Baku**, Balta, **Brody**, Barnaul, **Batum**, Bachmut, Bachtchisarai, Bendery, Berdischew, Berdjansk, Birsk, Biysk (Barnarl), Blagowetschensk, Bobruisk, Bogorodskoye, Bolschoje-Maraschino, Borschom, Bresin, Brest-Litowsk, Brjansk, Buchara, Belaja-Zerkow, Belgorod, Belozersk, **Bialostok**, Chabarowsk, Charkow, Cherson, Chodschent, Dwinsk, Dscharkent, Dubno, Dunajewzy, Duschak, Ewlach, Eisk, Ekaterineburg, Ekaterinodar, Ekaterinow, Elabuga, Elez, Elisabethgrad, Elisawetpol, Eriwan, Eydtkuhnen, Feodosia, **Georgiewsk**, Gluchow, Grodno, Gudant, **Hamburg**, Helsingfors, Homel, Iwanowo-Wosnesensk, Irkutsk, Jalta, Jaroslawl, Jusowo, Jurgew, **Kasalinsk**, Kasan, Kalarasch, Kaluga, Kamentz-Pod., Kamen, Kamischlow, Karasubazar, Kachowka-Ber., Kerki, Kertsch, Kimri, Kineschma, Kischinew, **Kiew**, Klinzy, Kowel, Kowno, Koslow, Kosmodemjansk, Kokand, Konotop, Kostroma, Kotelnisch, Krasnowodsk, Krasnojarsk, Kremmentschug, Kungur, Kurgan, Kursk, Kutais, Kurdamir, **Leipzig**, Letischew, **Libau**, **Lodz**, Lugansk, Lutzk, Lublin, Maikop, Malmisch, Mama-disch, Medjibod, Melitopol, Minsk, Mitau, Mosyr, Mohilew-Gub., Mohilew-Pod., Morschansk, **Moskau**, Murom, Newel, **New-York**, **Nischni-Nowg.**, Nikolajew, Nikolajewsk a/Am., Nikopol, Nowgorod, Nowograd-Wol., Noworosiks, Nowotscherkas, Nowy-Afon, Nucha, Neschin, Ob, **Odessa**, Omsk, Orel, Orenburg, Orsk, Orscha, Ostrow, Ostrog, Otschenschiri, Pawlowo, Pawlodar, **Paris**, Pensa, **Podwoloczyska**, Perm, **Petersburg**, Petro-Alexandrowsk, Petrowsk, Petrosawodsk, Petropawlowsk, Pinsk, Polotsk, Poltawa, Poti, Proskurow, Pskow, Putiw, Pjatogorsk, **Radziwilow**, Ras-kasowo, **Rewal**, Rschew, **Riga**, Rowno, Rotschitsche, Romny, Rostow a/D., Ruschany, Ribinsk, Rjäsan, Samara., Samarkand, Saratow, Sarapül, Sewastopol, Semipalatinsk, Simbirsk, Simferopol, Slawuta, Skadowsk, Slo-nim, Smolensk, Smorgon, **Sosnowice**, Sotschi, Sretensk, Stawropol, Staraja Russa, Sudak, Sumy, Suchum, Sisran, Taganrog, Tambow, Taschkent, Twer, Temruk, Tiraspol, Temir-Chan-Schura, **Tiflis**, Tobolsk, Tomaschow, Tomsk, Troitzk, Tuapse, Tula, Tulun, Turkestan, Tjumen, Uman, Uglitsch, Umsk, Urgentsch, Urjunino, Ufa, **Warschau**, Weliki Ustjug, **Wirballen**, Wasil-surk, Werro, Werchnoudinsk, **Wilna**, Windau, Witebsk, **Wladiwostok**, Wladikawkas, Wosnesensk, Wologda, **Wolotschisk**, Woronesch. Wiborg, Wischny-Wolotschek, Werny, Wjatka, Zarizin etc.

**MATTONI'S**

**GISSHÜBLER**

natürlicher  
alkalischer

**SAUERBRUNN**

bestes Tisch- und Erfrischungsgetränk,  
erprobt bei Husten, Halskrankheiten, Magen-  
und Blasenkatarrh.

ACHTUNG  
AUF  
DIESEN



KORK-  
BRAND  
!!!

Mattoni's Cur- und  
Wasserheilanstalt  
Giesshübl Sauer-  
brunn bei Karlsb ad- -

mit Trink- und Bade-Curen  
aller Art und Uebungs-The-  
rapie nach Prof. LEYDEN.

Klimatische Sommer-  
station für Lungen-,  
Brust- und Nerven-  
kranke.       

Curzeit vom 1. Mai bis  
30. September.       

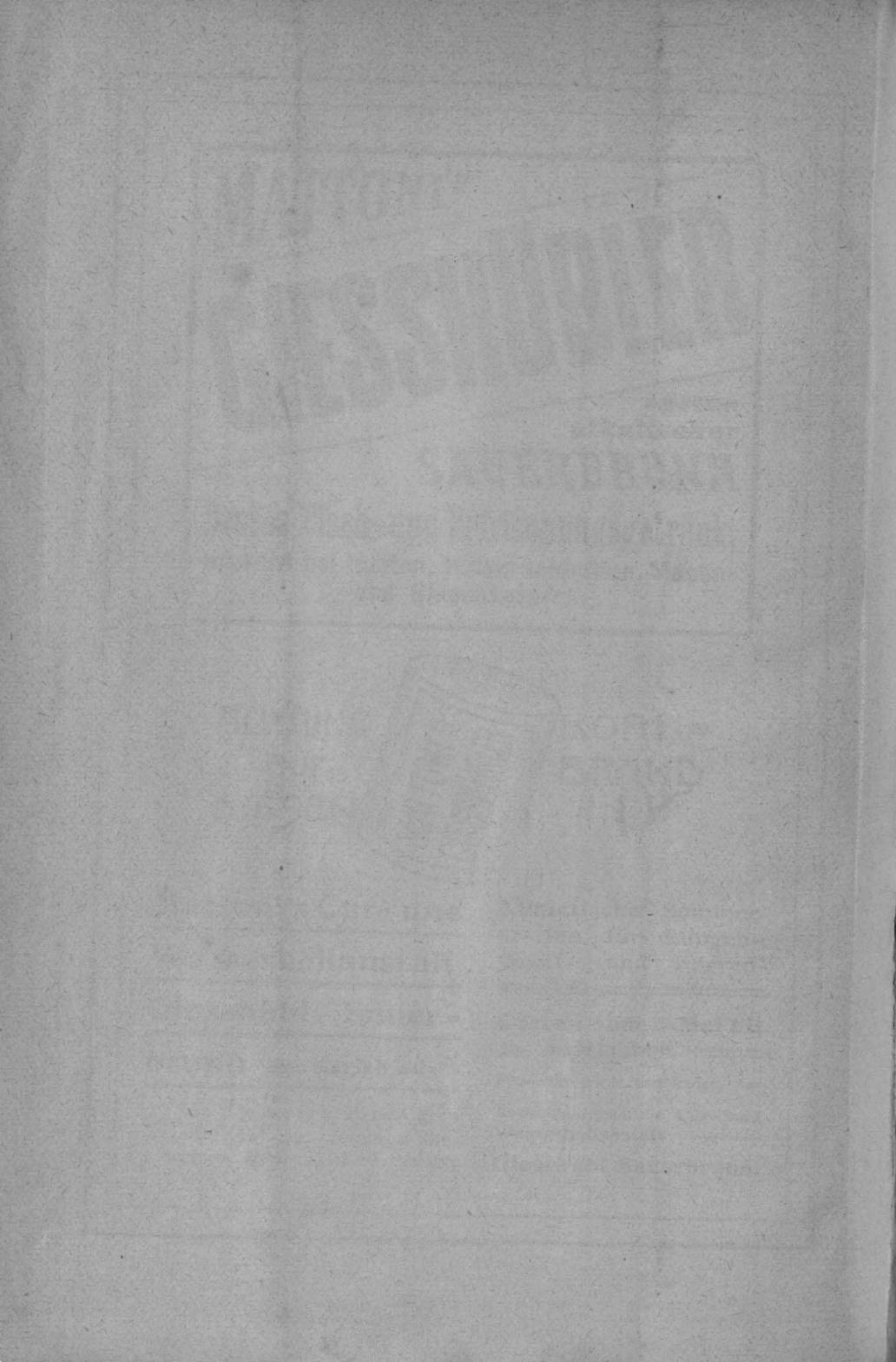
Prospecte gratis und franco. —

Auskünfte ertheilt die Cur- und  
Wasserheilanstalt       

**Giesshübl Sauerbrunn.**

752.





# F

# PLA RIES

## FAHR

chi		Bombay		G	
Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.
—	—	—	—	1	März
—	—	—	—	29	März
—	—	—	—	29	April
17	19	25	29	29	Mai
16	18	25	29	29	Juni
17	19	25	29	29	Juli
16	18	25	29	29	Aug.
16	18	25	29	29	Sept.
17	19	25	29	29	Oct.
—	—	—	—	29	Nov.
—	—	—	—	29	Dec.
—	—	—	—	29	Jan.

schenhäfen, ausgenommen  
och auf der Hin- oder Rück

## BAY.

## CKFAH

Aden		Suez	
Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
7	7	12	12
ebr.	Febr.	Febr.	Febr.
7	7	12	12
März	März	März	März

Kong		Yokohama		K	
Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.
19	27	28	30	19	27
März	März	März	März	März	März
17	24	25	27	17	24
April	April	April	April	April	April
18	25	26	28	18	25
Mai	Mai	Mai	Mai	Mai	Mai
17	24	25	27	17	24
Juni	Juni	Juni	Juni	Juni	Juni
18	25	26	28	18	25
Juli	Juli	Juli	Juli	Juli	Juli
17	24	25	27	17	24
Aug.	Aug.	Aug.	Aug.	Aug.	Aug.
17	24	25	27	17	24
Sept.	Sept.	Sept.	Sept.	Sept.	Sept.
18	25	26	28	18	25
Oct.	Oct.	Oct.	Oct.	Oct.	Oct.
18	26	27	29	18	26
Nov.	Nov.	Nov.	Nov.	Nov.	Nov.
19	27	28	30	19	27
Dec.	Dec.	Dec.	Dec.	Dec.	Dec.
18	26	27	29	18	26
Jan.	Jan.	Jan.	Jan.	Jan.	Jan.
18	26	27	1	18	26
Febr.	Febr.	Febr.	März	Febr.	Febr.

it oder verspätet werden. D.  
sche oder birmanische Häfen

Fiume		Triest		Por	
Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
10	11	12	15	10	11
Jan.	Jan.	Jan.	Jan.	Jan.	Jan.
10	11	12	15	10	11
Febr.	Febr.	Febr.	Febr.	Febr.	Febr.
10	11	12	15	10	11
April	April	April	April	April	April



Main shipping schedule table for the Trieste-Kobe route, including columns for departure and arrival dates at various ports like Fiume, Triest, Port Said, Suez, Aden, Karathi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama, Kobe, and back to the same ports.

Anmerkung. - Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt notwendige Zeit verlängert oder verkürzt.

TRIEST-BOMBAY.

TRIEST-RANGOON-CALCUTTA.

Shipping schedule for the Trieste-Bombay route, showing dates for departure and arrival at ports including Port Said, Suez, Aden, Bombay, Karachi, and Triest.

Shipping schedule for the Trieste-Rangoon-Calcutta route, showing dates for departure and arrival at ports including Fiume, Triest, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon, Calcutta, and back to the same ports.

Anschluss in Bombay an die Linie Triest-Kobe Hinfahrt in den Monaten Mai bis October.

Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay-Shanghai.

Anmerkung. - Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Anmerkung. - Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi, Cochin, Coconada, Madras und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandria, Ancona und Venedig.

Die vom 10. Juli bis 10. Januar jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest-Kobe, und die vom 18. December und 18. Januar durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest-Karachi-Bombay besorgen, vollführt.

Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Winterlinie TRIEST-KARACHI-BOMBAY.

Zweiglinie BOMBAY-SHANGHAI.

Shipping schedule for the Winter line Trieste-Karachi-Bombay, showing dates for departure and arrival at ports including Fiume, Triest, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon, Calcutta, and back to the same ports.

Shipping schedule for the branch line Bombay-Shanghai, showing dates for departure and arrival at ports including Bombay, Singapore, Hongkong, Shanghai, and back to Bombay.

Anmerkung. - Die Ankünfte und Abfahrten in allen Ebellien können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

