

Die Adria

und ihre geographischen Beziehungen.

Von

Dr. Robert Sieger.

Vortrag, gehalten den 9. Jänner 1901.

(Mit Skioptikon-Demonstrationen.)



Hochgeehrte Anwesende!

Fast so alt wie die geographische Wissenschaft selbst ist ihre Spaltung in zwei Richtungen, die man kurzweg als die naturwissenschaftliche und die historisch-politische bezeichnen kann.¹⁾ Man hat sich gewöhnt, zwischen diesen beiden — mochte man sie nun in feindlichem Gegensatz oder in friedlicher Arbeitstheilung gegen oder neben einander stehend denken — eine derartig scharfe Begrenzung zu ziehen, dass man die Gebiete ihrer Bethätigung als völlig getrennt, als die Domäne verschiedener Forscher betrachtete. Gegenüberstellungen, wie jene Herodots und der Jonier, Strabos und der Alexandriner, Clüvers und Varenius', Ritters und Humboldts haben diese Auffassungsweise befestigt.

¹⁾ Sie gehen aus von der Theilung der Geographie in die beiden Zweige der mathematisch-physischen Geographie, in der stets eine Tendenz zu allgemein vergleichender Betrachtung vorwaltete, und der Anthro- oder Cultur-geographie, mit der bis in die letzte Zeit eine special-geographische (länderkundliche) Tendenz verbunden war. Die letztere ist mit der eigentlich historischen Geographie mehr durch die Methode als durch den Inhalt verknüpft.

Gerade die jüngste Entwicklung der geographischen Studien zeigt uns jedoch ein anderes Bild. Gelehrte, die als „naturhistorische Geographen“ sich einen Namen erworben haben, betreiben mit allem Eifer Forschungen, welche — um Ritters Ausdruck zu gebrauchen — die Erde als Wohnsitz des Menschengeschlechtes im Auge haben, oder sie regen doch solche Untersuchungen in ihrem Schülerkreise an. Und Männer der historisch-geographischen Richtung bemühen sich, die natürlichen Grundlagen der Verbreitung des Menschen und der mit ihr verbundenen Erscheinungen einerseits in allgemeinen Gesetzen zu formulieren, andererseits im einzelnen auf dem naturwissenschaftlichen Wege der Beobachtung an Ort und Stelle festzulegen. Gegenüber früheren Versuchen dieser Art ist das Hinwegfallen advocatorischer Einseitigkeit bemerkenswert, welche die Gegensätze oft nur verschärfte. Auf der einen Seite ist der herbe — allerdings nicht immer unberechtigte — Spott verstummt über die Tendenz der Naturhistoriker, die Geschichte der Völker und Staaten „auf Boden und Klima zu reducieren“, auf der anderen aber wendet man sich nicht mehr mit Kopfschütteln ab von den „unberechenbaren Zufällen der geschichtlichen Begebenheiten, die jedes Gesetzes spotten“. Man erkennt vielmehr immer deutlicher in der Vertheilung des Menschen und seiner Siedlungen, in Völker- und Staatenbildung, Verkehr und Handel das Zusammenwirken zweier Gruppen von Ursachen, deren jede ihren eigenen, größtentheils noch der Aufklärung bedürftigen Gesetzen folgt, und man be-

müht sich in echt naturwissenschaftlicher Weise, durch die Analyse zahlreicher Einzelfälle die Wirksamkeit derselben zu erkennen. Man trägt nicht mehr apriorische Gesetze in die Geographie des Menschen hinein, sondern bemüht sich zunächst, deren gegebene Thatsachen objectiv zu constatieren.¹⁾

Wird hiedurch ein Zusammenarbeiten des naturhistorisch und des historisch geschulten Geographen auf dem Gebiete der „Anthropogeographie“ (Geographie des Menschen) erst möglich und fruchtbringend, so wird dasselbe wesentlich gefördert durch eine Klärung der Ansichten über die sogenannten natürlichen Bedingungen anthropogeographischer Verhältnisse, die sich allmählich vollzieht. Es ist hinlänglich bekannt, dass die physisch-geographischen Verhältnisse nicht eine bestimmte geographische Entwicklung der Menschheit vorschreiben oder fordern, sie nicht im strengen Sinne des Wortes „bedingen“, sondern dass sie lediglich begünstigend und hemmend wirken, bestimmte Entwicklungen ganz verhindern, andere wesentlich erleichtern können. Die Art und das Maß, wie diese „natürlichen Vortheile“ genutzt, diese „natürlichen Nachtheile“ überwunden werden, schien ausschließlich im Bereich des „freien Willens“ und des „geschichtlichen Zufalles“ zu liegen und wurde daher bestenfalls registriert, vielfach ganz außeracht

¹⁾ Es sei hier auf die glückliche Formulierung dieses methodisch wichtigen Punktes durch O. Schlüter, „Geographische Zeitschrift“ 1899, S. 65 f., verwiesen.

gelassen. Und doch werden wir auch in ihr manchen gesetzmäßigen Zug gewahr, sobald wir Beschaffenheit und Zustand desjenigen vergleichend betrachten, der in dem einen und anderen Falle als Empfänger dieser Gaben der Natur erscheint. Es genügt nicht, die natürliche Ausstattung eines Gebietes im allgemeinen festzulegen und daraus eine theoretische Wirksamkeit der „natürlichen Verhältnisse“ auf „den Menschen“ abzuleiten, sondern es gilt, zu ermitteln, wie sie auf Menschen dieser und jener körperlichen und geistigen Beschaffenheit, auf Menschen von verschiedener Rasse und Culturstufe, von verschiedener staatlicher und wirtschaftlicher Entwicklung u. s. w. wirken können oder wirken müssen. Wie anders werden z. B. Betrachtungen über die geographische Begünstigung einer Stadt ausfallen, wenn wir dabei den Umgestaltungen der Verkehrsmittel und Verkehrswege, den Veränderungen der politischen Grenzen und der staatlichen Raumverhältnisse Rechnung tragen oder nicht! Wie verschieden ist die Rolle der Flüsse gegenüber Völkern auf niederer Culturstufe, die sie trennen, und gegenüber fortgeschrittenen Anwohnern, für die sie vor allem eine Verbindung herstellen! Wie oft wird eine Grenze, die einst mit Fug und Recht als „natürliche“ galt, später unbequem und unhaltbar, indem Cultur- und Verkehrsverhältnisse sich verschieben! In all diesen Fällen haben wir es nicht mit einer Vergewaltigung der Natur durch den Menschen, sondern lediglich mit einer verschiedenen Ausnützung ihrer Gaben durch verschieden qualifizierte Empfänger zu thun. Es

entspricht dem Grundsatz naturwissenschaftlicher Beobachtung, diese Verschiedenheit des Objectes systematisch mit in Betracht zu ziehen, wenn die wirksamen Kräfte untersucht werden. Was die gewonnenen Gesetze dadurch an Allgemeinheit verlieren, gewinnen sie an Zuverlässigkeit. Immerhin bleibt ein Rückstand, den die naturwissenschaftliche Betrachtung nicht völlig zu erklären vermag, den lediglich geschichtliche Überlieferung zu verfolgen gestattet, oder der auch völlig im Dunkel liegt. Der Umstand nämlich, dass zu einer gegebenen Zeit gerade Menschen von einer bestimmten Entwicklungsstufe in die Lage versetzt werden, als neue Einwanderer die natürliche Ausstattung eines Gebietes zu nutzen, oder dass die in einem Gebiete Wohnhaften sich zu anderen Lebensverhältnissen rasch oder langsam entwickeln und dadurch die natürlichen „Vor- und Nachtheile“ in mehr oder weniger veränderter Weise empfinden, ist in den wenigsten Fällen aus der natürlichen Beschaffenheit der Landschaft selbst zu verstehen. Er bleibt historische Thatsache, an deren Erklärung sich die Geographie kaum heranwagen kann. In den weitaus meisten Fällen ist die Anthropogeographie jedoch nur dadurch mit der Geschichte verknüpft, dass ein Großtheil der Beobachtungen, die sie zu verarbeiten hat, nicht dem Nebeneinander der Gegenwart, sondern dem Nacheinander der Vergangenheit entnommen ist. Dienste verwandter Art leistet, wenn auch in geringerem Maße, die Geschichte als Hilfswissenschaft ja auch so manchen Zweigen der naturwissenschaftlichen Forschung im engeren Sinne.

Diese Ausführungen werden es, wie ich hoffe, einigermaßen rechtfertigen, wenn ich vor diesem zum Betriebe naturwissenschaftlicher Studien vereinigten Kreise ein Thema behandle, das über die Grenzen der physischen Geographie hinausgreift. Ich kann mich dabei übrigens auf einen Präcedenzfall berufen, indem ich auf den ausgezeichneten Vortrag hinweise, den Sie vor einigen Jahren über die geographische Lage von Wien gehört haben. Meine heutige Aufgabe geht dahin, in Wort und Bild¹⁾ mit flüchtigen Strichen den Einfluss zu skizzieren, den unser Meer, die Adria, auf ihre Nachbarschaft ausgeübt hat und noch ausübt.

Wenn wir das Kartenbild der Adria betrachten, so tritt uns als erster charakteristischer Zug ihre Form und Lage als langgestrecktes, wohlabgeschlossenes Binnenmeer zwischen zwei Halbinseln von ungleicher Beschaffenheit entgegen. Über 800 *km* lang und nur an der Stelle des größten Querdurchmessers über 200 *km* breit, erstreckt sie sich von der Meerenge von Otranto, die eine deutliche Einfahrt von bloß 72 *km* Breite darstellt, wie eine große Bucht gegen Nordwesten. Die

¹⁾ Der Vortrag war begleitet von der Vorführung von 46 Skioptikonbildern, theils photographischen Aufnahmen aus dem Küstenbereich der Adria, theils Reproduktionen charakteristischer Kartenausschnitte. Ich bin für die gütige Ueberlassung dieser Bilder dem Herrn Prof. Penck und dem geographischen Institute der Universität, der Firma R. Lechner (Herrn Wilh. Müller) und dem Herrn Ernst Rieck zu Dank verpflichtet.

schmale italische Halbinsel wendet ihr im Westen gleichsam den Rücken zu, während im Osten der massige Stamm der Balkanhalbinsel sich ausdehnt, im Vergleich zu jener von festländischem Charakter. Wo die erstere den Vorsprung des Monte Gargano spornartig ins Meer vorstreckt, finden wir eine der Einengung ungefähr entsprechende Bodenschwelle quer durch die Adria, welche auf ihrem Rücken die Inselgruppe Pelagosa — wohl das einsamste aller österreichischen Gebiete — trägt. Sie trennt ein nördliches von einem südlichen tieferen Meeresbecken. Während der Boden der nördlichen Adria allmählich zu einer Tiefe von 243 *m* sich hinabsenkt, steigt jene Schwelle verhältnismäßig rasch an und nähert sich auch in der Achse der Adria der Oberfläche des Meeres auf weniger als 150 *m*. Das südliche Becken hingegen erreicht westlich von Durazzo eine Tiefe von 1589 *m*, und selbst die Straße von Otranto übertrifft die tiefsten Stellen der nördlichen Adria noch um beinahe das Doppelte.

Die beiden so geschiedenen Theile unseres Meeres erweisen sich als Becken von verschiedenem Alter.¹⁾ Nördlich von der Schwelle fehlen pliocäne Meeresablagerungen an der Ostküste, während sie an der italienischen Küste sehr verbreitet sind. Es lässt sich also annehmen, dass die Ostküste des damaligen Meeres erheblich westlicher lag, als die heutige. Ja es fehlt nicht an Umständen, die einen Zusammenhang des im Westen jeden-

¹⁾ Suess, Antlitz der Erde I, S. 345 ff. Neumayr, Erdgeschichte I, S. 537 f. Penck, Globus, 78. Bd., S. 164, 173 f.

falls vom Meere bespülten Monte Gargano mit ihr wahrscheinlich erscheinen lassen. Aber auch in der lebenden und vor kurzem erloschenen Thierwelt weisen einzelne Erscheinungen, so der dalmatinische Charakter der Landschneckenfauna des Monte Gargano, das Vorkommen des Schakals auf den Inseln u. a., auf den Bestand eines ausgedehnten diluvialen Festlandes nördlich von der südlichen Adria hin. Die letztere war damals, wie die niedrige Lage der eiszeitlichen Schneegrenze am Orjen beweist, schon Meer. Es ist fraglich, ob man einfach annehmen darf, es habe das nordöstliche „adriatische Festland“ von der Pliocän- bis in die Diluvialzeit sich ununterbrochen erhalten. Wir wissen auch nicht, ob die Poebene und nordwestliche Adria zur Eiszeit von Land oder von Wasser eingenommen war. Eine Vertiefung war hier jedenfalls vorhanden. Als nämlich die Alpen in Falten gelegt waren, entstand an ihrem Innenrande durch eine große Zahl oft staffelförmig angeordneter Brüche, die mit Querbrüchen, Überschiebungen, Flexuren verbunden sind, das große lombardische Senkungsfeld, aus dem nur vereinzelte ältere Schollen (Euganeen, Superga) noch aufragen. Im Osten spielte sich hernach ein ähnlicher Vorgang ab in dem Entstehen der stufenförmig übereinander liegenden Karstbrüche, die sich über die Grenzen des nördlichen Adriabeckens hinaus verfolgen lassen. Wie diese „periadriatischen“ Abbrüche im einzelnen die Küstengestalt beeinflussen, so war die allgemeine südöstliche Richtung der Karstbrüche auch entscheidend für den südöstlichen Verlauf unseres Binnen-

meeres. Die heutige Umrahmung des letzteren wird endlich durch den Apennin vollendet, dessen Entstehung mit theilweiser Überschiebung über das ihm vorgelagerte Land verbunden war.

Doch fallen die Grenzen des ursprünglichen Senkungsfeldes nicht mehr mit dem heutigen Küstenverlauf zusammen. Einerseits sehen wir dort, wo von Alpen und Apennin her größere Wassermassen dem jungen Meere zuströmten, eine starke Ablagerung von Sinkstoffen auch noch in historischer Zeit und in der unmittelbaren Gegenwart vor sich gehen — und es ist kein Zweifel, dass durch derartige Schwemmlandbildungen nach und nach der größte Theil der Poebene aufgeschüttet wurde. Wie große Meerestiefen dabei ausgefüllt wurden, zeigt uns eine neuerlich in Grado angestellte artesische Brunnenbohrung, bei welcher man 216 *m* tief hinabgehen musste, ehe man durch die Schlammablagerung der Lagune zu dem unterlagernden Flussgerölle gelangte.¹⁾ In ähnlicher Weise hat eine „Verlandung“ an den wasserreichen Flussmündungen der albanesischen Küste platzgegriffen.²⁾

¹⁾ Freundliche Mittheilung des Herrn Prof. Richter. Das Vorkommen von Isonzoschotter unter dem Schlamm würde ein neues Argument dafür ergeben, dass die nordwestliche Küste der Adria — wie sich insbesondere aus Torflagern ergibt, die bei den Tiefbohrungen von Venedig innerhalb des Alluviums angetroffen wurden — noch in später Zeit erheblich gesunken ist. S. unten.

²⁾ Nach Theobald Fischer liegt Avlona 2, Apollonia 8, Alessio an der Drinmündung jetzt 3.6 *km* vom Meere. In

Auf der anderen Seite sind auch die Bewegungsvorgänge, durch welche jener gewaltige Einbruch erfolgte, noch nicht völlig zur Ruhe gelangt.¹⁾ Manche von den periadriatischen Bruchlinien macht sich noch heute als Erdbebenspalte fühlbar; es sei nur an jene von Beluno erinnert. Und an große Theile der adriatischen Küste knüpft sich die Überlieferung von versunkenen Städten und ähnlichen Anzeichen einer fortgehenden Senkung. An den Flachküsten lässt sich diese, auch wenn sie vorhanden ist, schwer feststellen. Wohl hat man seit Jahrhunderten aus älteren, unter dem heutigen Meeresniveau liegenden Pflasterungen italienischer Adriastädte auf ein Sinken des Landes oder Steigen des Meeres geschlossen und z. B. gemeint, dass Venedig ursprünglich höher über dem Meeresspiegel aufgeragt habe als heute. Allein auf dem schlammigen Boden solcher Küstenablagerungen ist ganz wohl auch ein „Zusammensitzen“ des Bodens möglich und daher jede Schlussfolgerung unsicher. Hingegen zeigen uns ausgedehnte Strecken der Steilküsten auf den ersten Blick die Cha-

Venetien liegt die älteste Küstenstadt *Adria* jetzt 22 *km* vom Meere. *Ravenna* und *Rimini* haben ebenfalls unter der Verlandung stark gelitten.

¹⁾ Vgl. unter anderen *Hilber*, Geologische Küstenforschungen zwischen *Grado* und *Pola*, Sitzungsberichte d. k. Akad. d. Wissensch. 1889; derselbe, *Mitth. d. k. k. geogr. Gesellsch.* 1890, S. 333; *St. Fischer*, ebenda, S. 577; *Stache*, *Verh. d. k. k. geol. Reichsanstalt* 1872, S. 221; *Theobald Fischer*, *Italien und die südosteuropäische Halbinsel* (*Kirchhoffs Länderk. v. Europa*, III. Bd., 2. Th.) 1893.

rakterzüge nicht bloß einer gesunkenen, sondern auch einer sinkenden oder doch sich nicht hebenden Küste. Steile und glatte Uferränder ohne Strandbildungen, tief eingreifende Buchten, die wie „ertränkte Thäler“ aussehen und auch den Thalnamen (Valle, Vallone) führen, begleiten z. B. große Strecken der istrischen Küste, und zugleich fehlt dort jede Spur einer einstigen Einwirkung des Meeres auf die höher aufragenden Gebirgsmassen. Bauwerke aus Römerzeiten bestätigen wenigstens theilweise dieses Zeugnis. Ein charakteristisches Beispiel liefern drei römische Sarkophage, die an der Küste des Golfes von Salona in Dalmatien im Wasser stehen. Ihr oberer Rand liegt heute 1 *m* unter dem Meeresspiegel, so dass die Senkung mindestens das Doppelte bis Dreifache dieses Betrages erreicht haben muss.¹⁾ Auf der anderen Seite erscheint es nicht ausgeschlossen, dass kleinere Gebiete der adriatischen Küstenregion in jüngster Zeit auch eine Hebung erfahren haben.²⁾ Die appeninische Küste scheint sogar noch in einer solchen begriffen.

Die Gebirgsumrahmung des adriatischen Senkungsfeldes und das Vorwalten steiler Küsten, die nur in den beschränkten Gebieten sehr großer Anschwemmung durch ausgedehntere Flachländer ersetzt werden, be-

¹⁾ Rutar, Mitth. d. k. k. geogr. Gesellsch. 1887, S. 611; Bulić, Boll. di arch. e stor. dalm., Fasc. 5—6, S. 105 (1899); Penck, Globus, 78. Bd. (1900), S. 163.

²⁾ Vgl. z. B. Kišpatić über Brusnik bei Lissa, eine Insel, deren Oberfläche recente Meeresablagerungen tragen soll (Geogr. Jahresber. über Oesterr. III, Nr. 485).

schränkt den Einfluss des Meeres auf eine schmale Küstenzone. Dies gilt von Klima und Vegetation ebenso wohl wie von Volksernährung und Verkehr. Und es gilt vor allem dort, wo das Uferland, den Einflüssen südlicher und westlicher Meere entrückt, in höherem Maße Festlandscharakter trägt. Es gilt also vor allem von der Ostseite der Adria.

Wenn auch etwas kälter als die angrenzenden südlichen Theile des Mittelmeeres, ist die Adria doch ein warmes Meer.¹⁾ Ihre Oberflächentemperatur erreicht im Sommer in den südöstlichen Theilen mehr als 25° C. und sinkt nur in den seichten Meerestheilen an der albanesischen Küste unter 20° herab. Im Nordwesten ist sie um 2—3° niedriger. Nach der Tiefe hin nimmt die Temperatur im Sommer bis zu etwa 60 m abwärts um 10° ab, von da ab sinkt sie nur mehr langsam. Auf dem Meeresboden geht sie kaum jemals unter 12° herab. Im Winter, in dem die Oberflächentemperatur bis unter 11° fällt, stellt sich dagegen nach der Tiefe hin in der Regel eine sehr langsame Temperaturzunahme ein, welche vielleicht, wie so manche Unregelmäßigkeit der sommerlichen Temperaturvertheilung, mit dem Entspringen von Quellen auf dem Meeresgrunde zusammenhängt. Diese letztere Erscheinung beruht auf dem Umstande, dass die Gebirge der adriatischen Ostküste aus durch-

¹⁾ Vgl. zum Folgenden Luksch und Wolf, Physikalische Untersuchungen in der Adria. Mitth. a. d. Gebiete des Seewesens, Pola 1887.

lässigem Kalk bestehen. Erst an seiner undurchlässigen Unterlage entspringen reichliche Quellen, zum Theil in unmittelbarer Nähe des Meeresniveaus, wie etwa die Timavo-Quellen oder jene der Aurisina, welche Triest mit Wasser versorgt, oder auch noch tiefer. Den Einfluss der kalten Tiefquellen hat schon vor Jahren Lorenz v. Liburnau im Quarnero studiert.¹⁾ Sie bewirken eine Temperaturerniedrigung im nordöstlichen Winkel des Meeres.

Die niedrigere Temperatur und größere Süßwasserzufuhr im nördlichsten Theile der Adria drücken dort den Salzgehalt des Wassers herab, obwohl er immer noch erheblich bleibt. Von etwa 3·5 ‰ im Nordwesten des Meeres steigt er bis 3·85 ‰ im Südosten, wo der Zufluss gering und die Verdunstung groß ist. Dabei ist aber zu bemerken, dass die bedeutende Süßwassermenge, die der Poebene entstammt, sich in der Nähe der Westküste hält und längs derselben dem Ausgange zuströmt. Daher ist dort das Wasser an der Oberfläche besonders salzarm. Andererseits strömt an der Ostseite der Adria das warme salzige Mittelmeerwasser ein, und wir bekommen so einen geschlossenen Stromkreis, der die ganze Adria mit Ausnahme ihrer flachen nordwestlichsten Ecke umzieht. Ein ähnlicher in sich selbst zurückkehrender Strom umkreist das südliche tiefere Becken.

In diesen Strömungen, welche die Bodengestalt des Meeres widerspiegeln, treten uns Momente entgegen,

¹⁾ Physikalische Verhältnisse und Vertheilung der Organismen im quarnerischen Golf. Wien 1863, 390 S.

welche den Verkehr der ältesten Zeiten wesentlich beeinflusst, den griechischen Seefahrern Ausfahrt und Heimkehr wesentlich erleichtert haben. Sie machen es verständlich, dass die Stadt Adria in der Poebene schon so früh in den Gesichtskreis der Hellenen trat. Der Verkehr in der Längsrichtung findet durch diese Strömungen besondere Unterstützung. In anderer Weise beeinflussten ihn die klimatischen Momente.

Auf diese übt, wie schon erwähnt, das erwärmende Meeresbecken seinen unmittelbaren Einfluss nur in begrenzten Gebieten aus. Die Oberflächentemperatur der Adria ist fast das ganze Jahr höher als die Temperatur der Luft selbst auf den Inseln. Im Winter beträgt diese Differenz in Lesina mehr als 4° C., und nur in den Sommermonaten erhebt sich dort die Temperatur der Luft über jene des Wassers. Wir dürfen daher erwarten, dass durch den Einfluss des Meeres die Winterkälte an seinen Küsten erbeblich gemildert, die Sommerwärme etwas herabgedrückt, mit anderen Worten das Klima oceanischer gestaltet werde. Doch ist dies nur im Bereich der Küste zu erwarten, da die höheren dahinter liegenden Landmassen infolge ihrer Erhebung einen mehr continentalen Klimatypus aufweisen müssen. Ebenso herrscht in dem einzigen großen Tieflande, das sich an die Adria im Nordwesten anschließt, infolge der starken Aus- und Einstrahlung ein continentales Klima. Im Westen, wo die Ebene rings von Gebirgen umschlossen, von Regenwinden abgesperrt erscheint, ist dieses am meisten ausgesprochen und tönt sich nach dem Osten der Poebene hin immer

mehr zu dem milden Küstenklima aus. Im Südwesten sperrt der Apennin das Gebiet der Adria von einem ihm gleichartigen Klimagebiet in Westitalien ab.

Das ganze Küstenland der Adria gehört dem warmen südeuropäischen (mediterranen) Klima an.¹⁾ Die Jahresisothermen von 13—18° schneiden von Nord nach Süd aufeinanderfolgend die Küste, gehen aber im Osten des Meeres etwas gegen den Äquator herab.

¹⁾ Die folgenden Zahlen nach Hanns Handbuch der Klimatologie, 2. Aufl., III. Bd., dem ich in diesem Abschnitt zumeist folge, mögen die besprochenen Verhältnisse erläutern:

	Jahr	Januar	Juli	Jan.-Juli- Differenz	Jahres- schwankung
Mailand	12·8	0·5	24·7	24·2	
Venedig	13·5	2·7	24·5	21·8	
Görz	12·6	3·1	22·8	19·7	
Bologna	13·8	2·0	25·5	23·5	
Ancona	15·6	5·5	26·3	20·8	
Lecce	17·0	8·7	25·7	17·0	
Triest	14·0	4·7	24·1	19·4	37·2
Fiume	14·1	5·9	23·2	17·3	37·4
Pola	14·0	5·3	23·6	18·3	37·3
Lesina	16·3	8·5	25·2	16·7	34·5
Ragusa	16·6	8·8	25·2	16·4	—
Valona	16·7	8·9	25·0	16·1	36·7
Knin (350 m) . .	12·9	3·2	23·2	20·0	—
Sarajevo (540 m) .	9·4	—1·9	19·7	21·6	54·0
Mostar (95 m) . .	14·9	4·9	25·9	21·0	46·8
Cettinje (665 m) .	11·0	—1·4	22·6	24·0	47·8
Scutari (10 m) . .	15·2	4·4	26·1	21·7	—
Prisren (440 m) .	11·8	0·1	23·0	22·9	49·0

Der kälteste Monat, Januar, hat im Norden nicht viel mehr als 2, im Süden noch weniger als 10° C. Während aber die Halbinsel Italien ganz dem Mittelmeerklima zugehört und nur ihre höchsten Erhebungen aus demselben herausragen, finden wir im Osten und Nordosten der Adria nur einen schmalen Grenzsäum zwischen jenem und dem rauheren Klima der nördlichen Balkanhalbinsel. Dieser Gegensatz wird umso fühlbarer, als gerade die nordöstliche Ecke der Adria infolge der herrschenden Meeres- und Luftströmungen, insbesondere im Winter, gegenüber der adriatischen Nordwestküste begünstigt ist. Während Venedig nahe der Januar-Isotherme von 2° liegt, kommt Triest jener von 5, Abbazia der von 6, Lussin von 7° nahe — ein Umstand, aus dem sich die Eignung der österreichischen Riviera zu klimatischen Curorten ergibt. Gehen wir aber von dieser begünstigten Küste landein, vom Quarnero zum Karst, von den dalmatinischen Inseln aufs Festland, so folgen die Winterisothermen rasch aufeinander. In Laibach haben wir schon die Januar-Isotherme von 0° erreicht, die der Poebene gänzlich fehlt. Im Frühlinge gleicht dann die raschere Erwärmung auf der italienischen Seite auch die Differenz etwas aus. Die Isotherme von 9° C. liegt z. B.

Regenmenge: Bologna 663, Venedig 808, Udine 1552, Triest 1140, Fiume 1533, Zengg 1147, Zara 761, Lesina 794, Curzola 930, Ragusa 1623, Durazzo 1094, Valona 1076, Ancona 728 mm. — Vgl. auch Theobald Fischer, „Das Klima der Mittelmeerländer“. Petermanns Mittheilungen, Erg.-Heft Nr. 58, 1879.

am 1. März schon bei Ancona, am 15. März etwa bei der Pomündung und im Süden von Pola.

Im Osten der Adria sehen wir die Continentalität des Binnenlandes sich äußern in niedrigeren Jahrestemperaturen und einem mehr extremen Verhalten der Jahreszeiten. Ragusa an der Küste hat z. B. im Jahresmittel 16·6, Pola noch 14·4 und Fiume 14·1°. Dagegen hat Mostar in der Hercegovina, die noch dem mediterranen Gebiet zugehört, in kaum 100 *m* Meereshöhe nur 14·9, Knin in 350 *m* 12·9, Travnik in 1500 *m* Höhe 9·5, Sarajevo im Inneren bei einer Meereshöhe von nur 540 *m* 9·4° Jahrestemperatur. Die Julimittel der Orte Ragusa, Mostar, Knin, Travnik, Sarajevo sind der Reihe nach 25·2, 25·9, 23·2, 20·2, 19·7°, ihre Januarmittel 8·8, 4·9, 3·2, — 2·0, — 1·9° C. Die Differenz zwischen wärmstem und kältestem Monat beträgt hier somit in Ragusa 16·4, in Mostar 21·0, Knin 20·0°, Travnik 22·2, Sarajevo 21·6°. Sie ist also im Inneren erheblich größer. Noch deutlicher wird das continentale Klima aus der mittleren Temperaturdifferenz innerhalb des Jahres. Während dieselbe in Triest, Pola, Fiume über 37, auf den Inseln Lesina und Lussin etwa 35° C. beträgt, steigt sie in Gospić in Croatien auf 51·2, in Sarajevo auf 54° und selbst in Mostar und dem meernahen Cettinje (665 *m* Höhe) auf 46·8 und 47·8° C. Sie ist also im inneren Bosnien um die Hälfte größer als an der Küste, gewiss ein merkbarer Unterschied!

Auch in der Richtung von der Adria in die Poebene hinein steigt die Continentalität. Die Differenz von Januar

und Juli macht für Görz 19·7, Venedig 21·8, Bologna 23·5 und Mailand 24·2⁰ aus, wobei der Januar in Mailand auf 0·5⁰ sinkt, der Juli in Bologna auf 25·5⁰ steigt. Wir können ferner bemerken, dass die südlichen Küstengebiete der Adria ein ausgesprochenes maritimes Klima haben als die nördlichen. Die Differenz der extremen Monate steigt, wenn auch nicht gleichmäßig, von Valona bis Triest von 16 auf 19⁰ C., von Lecce bis Ancona von 19 auf fast 21⁰ C. Der Unterschied der jährlichen Extreme dagegen ist am geringsten auf Inselstationen und zeigt an der Küste nur geringe Veränderungen. Diese Zunahme der Continentalität erfolgt jedoch sowohl an den Gestaden, wie in der Poebene durchaus in dem Rahmen des warmen Mediterranklimas. Auch wenn wir den Einfluss der verschiedenen Höhenlage eliminieren, ist im ganzen die Poebene wärmer als der Karst. Unter alleiniger Berücksichtigung der faktischen Temperaturen erscheint sie erheblich wärmer. Im Osten der Adria hingegen endet in den steilen Stufenbrüchen des Karstes das Gebiet des Mittelmeerklimas ziemlich rapid. Etwas Ähnliches erkennen wir bei der Regenvertheilung.

Die Regenmenge ist am größten im Bereich der Westküste und an dem größten Theil der Ostküste, nach dem Inneren hin nimmt sie ab. Während sie an den dalmatinisch-albanesischen Küsten 700—1000 *mm* beträgt, an einzelnen Buchten diesen Betrag erheblich übertrifft, erreicht sie ihre höchsten Beträge am Rande des Karstes, wo freilich die Regenmengen dem Lande wenig zugute kommen. Berüchtigt ist das Regennest Crkvice in der

Krivoscie, das mit mehr als 4 *m* Regenhöhe das Maximum Österreichs bezeichnet. Hermsburg in Krain und Cettinje in Montenegro mit rund 3 *m* Regenhöhe sind andere Vertreter dieses Randgebietes. Wenn die feuchten Winde die Arbeit des Aufsteigens verrichtet haben, nimmt dagegen die Regenmenge wieder ab und ist im Inneren der Karstländer wieder gering. Rasch ist auch die Abnahme des Regens landein in der Poebene, welcher Seewinde nur von der Adria zukommen.

Diese Regen fallen, wie im ganzen Mittelmeergebiet, im Herbst und Winter. Zumeist ist November der regenreichste Monat, im Norden der Adria jedoch schon der October. Am wenigsten Regen bringt der Juli oder August. Daneben ist mitunter der Februar durch ein secundäres Minimum, der März, April oder Mai durch ein secundäres Maximum ausgezeichnet. In der Poebene und am Fuß der italienischen Alpen verschiebt sich dieses zweite, hier sehr ausgeprägte Maximum des Regenfalles in die Monate Mai und Juni, und der Sommer als Ganzes ist hier regenreicher als der Winter.

Die Vertheilung der Niederschläge ist mit beeinflusst von Luftdruck und Winden. Diese aber hängen ab von der Vertheilung von Wasser und Land. Wir finden in unserem Gebiete neben dem selbständigen Einfluss des kleinen Adriabeckens auch den allgemeinen Gegensatz des gesammten Mittelmeeres und der ihm nordöstlich vorgelagerten Festlandsmassen wirksam. Im Jahresdurchschnitt und im Winter liegt über diesen höherer Luftdruck, während die erwärmten Küstenland-

schaften einen aufsteigenden Luftstrom und daher insbesondere im Winter niederen Druck besitzen. Das hierdurch bewirkte Einströmen kalter Luft gegen das Meer ist besonders an den österreichischen Gestaden häufig. Der Steilabsturz des Karstes verstärkt die Kraft dieser Bewegung und steigert die nördlichen bis östlichen Winde, den Nordwind (Tramontana), Nordost (Greco) und Ost (Levante), oft zu dem bekannten verheerenden und kalten Fallwind der Bora, die besonders Istrien als Landplage kennt.

Auch die Entstehung eines localen Minimums über der Adria im Winterhalbjahr bewirkt ein Einströmen der Luft von allen Seiten; im nordwestlichen Becken herrscht der Maestral oder Nordwest, mit ihm schließen der Ponente (West), Libeccio oder Garbino (Südwest), Ostro (Süd) und Scirocco (Südost) den Kreis. Der letztere hat eine besondere Bedeutung für die Ostküste der Adria, an der er im Winter mit der Bora um die Herrschaft kämpft. Ein feuchtwarmer, ungesunder Wind, den man nicht so gern sieht, wie Tramontana und Borino, die mildere, namentlich im Sommer auftretende Form der Bora. Die relative Wärme der Ostküste gegenüber der Westküste der Adria wird durch den Scirocco bedingt. Im Süden Dalmatiens herrscht oft der Scirocco, wenn um das Nordende der Adria die Bora tobt. Mitunter steigert die starke Abkühlung der Wüstenlandschaften im Süden des Mittelmeeres den Scirocco zum verheerenden Sturm, der aber dann als trockener Wind auftritt und Staubregen mit sich bringt. Während das länger andauernde Minimum, dessen herbstliche Entstehung für die Regenzeit

der Adria bestimmend ist, einen wesentlichen Charakterzug bildet, gehen die Zugstraßen der Europa durchziehenden kleineren Minima meist nördlich an der Adria vorüber oder folgen ihrer Längsrichtung, so dass sie kurze Perioden rasch wechselnder Winde bewirken. Im Sommer, wenn die Wüstentafel im Süden des Mittelmeeres erwärmt ist und im Nordwesten hoher Luftdruck ist, herrschen zumeist regenlose nördliche Winde. Ueber der Adria waltet dann zumeist der Maestro oder Maestral, der oft wochenlang anhält und schönes Wetter mit sich bringt.

Wir haben es also im ganzen mit wenigen, in größeren oder kleineren Zeitabschnitten wechselnden Hauptwinden zu thun; diejenigen, welche der Längsrichtung des Meeres folgen, seine Küsten entlang gehen, Scirocco und Maestro, treten am häufigsten auf. Dies Windregime erleichtert die Schifffahrt längs der Küste erheblich, nur in den nördlichen Buchten stellen die heftigen Landwinde oft ein ernstes Hindernis der Annäherung dar. Es war so den Seefahrern älterer Zeit leichter, an das Nordwestende der Adria zu gelangen, als in die istrischen und croatischen Küstengebiete, die auch aus dem Bereiche der fördernden Strömungen hinausfallen und später erschlossen wurden als jene.

Die Betrachtung des Klimas ergibt uns einen in Temperatur, Regen- und Luftdruckvertheilung deutlichen Gegensatz zwischen dem mediterranen Gebiete, dem noch die Ostküste zugehört, und dem dahinter liegenden östlichen Continentalgebiet. Dieser äußert sich in der Flora umsomehr, als er durch den Karstcharakter des illyri-

schen Hinterlandes noch verstärkt wird, der diesem die Wirksamkeit des gefallenen Regenwassers zum großen Theil entzieht. Ganz Italien gehört dem mediterranen Gebiet der Südfrüchte und immergrünen Laubbäume an; noch in der görzischen Küstenebene begegnen wir Reisfelder, wie in der Lombardei und Venetien. Die dalmatinischen Küsten weisen noch die ganze Pracht der südeuropäischen Flora auf, die im Süden, wo die Palme nicht fehlt, nahezu tropischen Charakter annimmt. Noch an den Steilrändern der istrischen Küste ist die Zone des Ölbaumes charakteristisch, der weiter nach aufwärts jenes dichte Gestrüpp immergrüner Sträucher folgt, das in Süditalien so verbreitet ist. Aus diesen „Macchien“ erhebt sich dann das magere Weideland des Karstes, und die pontische Flora ersetzt die mediterrane. Welch ein Gegensatz zwischen den Gärten der Küste, die noch in Miramare die herrlichsten Zierpflanzen beherbergen und jenem dürren „Tschitschenboden“ des inneren Istrien! Wein- und Obstbau reichen wohl noch ins Innere des Landes, aber die üppige Rebgartenwirtschaft der Küste verschwindet bald. Ähnlich an der croatischen Küste. Die Hercegovina gehört noch dem mediterranen, Bosnien hingegen schon dem pontischen Florengebiet an. Erst mit der Verengung der Balkanhalbinsel von der Drinmündung angefangen dringt die mediterrane Flora auch in deren Inneres vor. Man kann sagen, sie geht so weit wie der Einfluss des Meeres, und ihre Verbreitung erscheint daher auch im einzelnen abhängig von der Beschaffenheit der Küsten und der Küstengebirge.

Diese Verschiedenheit von Klima und Vegetation schafft einen schärferen Gegensatz zwischen Küste und Binnenkarst, als er durch die dem Verkehr hinderlichen Steilabfälle bedingt würde. Wenn längs dieser armen Ostküste die dichteste Bevölkerung sich am warmen Gestade zusammenfindet, wo überdies Fischerei und Seehandel reicheren Erwerb bieten, ist es nicht verwunderlich. Noch auffallender und doch verständlich ist der Gegensatz zwischen der geringen Bevölkerung der Karstländer und der großen Volksdichte der italienischen Adriaküste, welche der dünn bevölkerte Apennin von dem übrigen Italien trennt. Nur im flachen, hafenarmen Südosten Italiens ist die Bevölkerung stellenweise weniger dicht.

Gehen wir der Vertheilung der Bevölkerung an der Adria, ihren Siedlungscentren und deren geschichtlicher Bedeutung näher nach, so tritt uns zunächst die Frage entgegen, in welcher Weise die natürliche Beschaffenheit der Adria und ihrer Küsten dem Verkehr hinderlich oder förderlich gewesen ist, zwischen welchen Ländern sie eine leichte Verbindung gewährt und welche natürliche Verkehrswege in sie einmünden. Dabei ist die Beschaffenheit der einzelnen Küstenstrecken von besonderer Wichtigkeit. Wir können in dieser Beziehung unterscheiden: die breite süditalienische Niederküste, die schmale apenninische Flachküste, die nordwestliche Schwemmlands-(Lagunen-)Küste, die gesunkene Küste der istrischen Karstplatte mit den beiden nördlichen Buchten, die croatisch-dalmatinische steile Senkungs- und die albanesische Anschwemmungsküste.

Schon aus dieser Aufzählung geht hervor, dass ein größeres ebenes Hinterland diesem Binnenmeere fast ganz fehlt, dass es aber gerade an derjenigen Stelle sich findet, die für den Verkehr in der Längsrichtung als die wichtigste bezeichnet werden muss, nämlich an dem inneren festländischen Ende der Adria. Auch dieses Hinterland ist allerdings durch den Alpenbogen umrahmt, allein diese Schranke des Verkehrs liegt hier viel weiter von der heutigen Küste ab, als die Gebirgsränder an irgend einer anderen Stelle. Apennin und Karst umschließen die Adrialandschaft in engen Grenzen, und erst im Süden erschließt sich beiderseits wieder ein etwas weiteres Hinterland. Erst hier wird dadurch der Verkehr quer über das Meer — das ältere südliche Becken der Adria — stärker begünstigt, er verliert hier den localen Charakter und kann sich unter die großen Linien des Weltverkehrs einfügen. Wenn wir daher für die Adria als Ganzes und insbesondere für ihren nördlichen Theil den Längsverkehr als die von der Natur begünstigte Bewegungsrichtung anzusehen geneigt sind, obwohl die geringe Breite des Meeres dagegen zu sprechen scheint, so dürfen wir nicht übersehen, dass einerseits Wind und Strömungen diese Richtung begünstigen, und dass andererseits auch für den Landverkehr auf der westlich vorliegenden apenninischen Halbinsel die Längsrichtung (beiderseits des Apennin) von der Natur vorgezeichnet erscheint. Auf der anderen Seite liegen die natürlichen Verkehrswege für die Länder Mitteleuropas nach dem Orient hin alle nördlich und östlich von der Gebirgsumrandung der Alpen und des Karstes,

da die Thäler der Donau, Bosna, Morava und jene des Vardar und der Marica die alten Heerstraßen darstellen. Die Längsrichtung der aus dem Karst sich entwickelnden Kettenzüge des Pindus geht, wie jene des Apennin, parallel mit der Längsrichtung der Adria und drängt also den Orientverkehr von ihr ab. Dagegen weist ihr diese Lage einen Antheil an der Vermittlung jenes Verkehrs zu, der von Mitteleuropa über die Alpenpässe oder um den Ostrand der Alpen herum nach dem Süden und Südosten sich richtet, und den die Gestaltung der Poebene zum Theil geradezu den adriatischen Häfen zuführt. Diejenigen Wege andererseits, die den westlichen und östlichen Ufern der Adria von den Binnenländern her zukommen, sind an Gebirgsübergänge gebunden und erreichen daher erst dort eine größere Gangbarkeit, wo die Configuration dieser Gebirge ihnen besseren Raum gibt. Daher ist der Verkehr quer über die Adria erst in ihrem Süden von größerer Bedeutung. Auch in dieser Beziehung waltet ein Gegensatz zwischen dem seichten Nordbecken und der älteren Südadria vor. Wie die relative Bedeutung des Längs- und des Querverkehres mit der Geschichte der Länder schwankte, welche durch sie verbunden werden, so unterlag auch die Wichtigkeit der Centren, von welchen sie ausgehen, verschiedenen Verschiebungen. Unsere Betrachtung lässt uns aber verstehen, dass die größte anthropogeographische Bedeutung den beiden bezeichneten Gebieten zukommt, einerseits dem Nordende der Adria, wo Venedig, Triest, Fiume die Ausgangspunkte der Schifffahrt in der Längs-

richtung darstellen, und andererseits jenem Gebiete zugänglicherer Küsten im Süden, wo die beiden Städte Brindisi und Durazzo gleichsam wie altgeschichtliche Brückenköpfe sich erhalten haben.

Eine Betrachtung der Küsten und der von ihnen ausgehenden Wege im einzelnen mag dies erhärten.

Die beiden Küstentypen am Nordende der Adria, der venetische und der istrische, weisen in den Vortheilen und Nachtheilen, welche ihnen die Natur gegeben hat, einen durchgreifenden Gegensatz auf. Dort, wo die Verkehrswege über die Alpen in breitem Tieflande zusammenströmen, fehlt die bequeme Zugänglichkeit der Küste, dort hingegen, wo das Vorspringen der Halbinsel mit ihrer niedrigen Steilküste herrliche Naturhäfen gewährt, ist die Verbindung mit dem Hinterlande durch die Bodenplastik ebensowohl wie durch die klimatischen Verhältnisse erschwert. Aber Wind und Strömung begünstigen auch die Zufahrt an jene rasch verlandende Flachküste Venetiens, die von Pesaro, wo das Tertiär die Küste verlässt, bis an die Karstmauer bei Monfalcone sich hinzieht. Lagunen, Sumpf, Wattenmeer, todte Flussarme und wandelbare Deltas haben hier ein wahrhaft amphibisches Gebilde zwischen Wasser und Land geschaffen, dessen durch Nehrungen abgeschlossene glatte Küste unzugänglich wäre, wenn diese Lidi nicht von einzelnen künstlich offengehaltenen Einfahrten unterbrochen wären.

So wie es fast selbstverständlich erscheint, dass die alte Römerstraße, welche aus dem Centrum der reichen Poebene zum Meer führte, die städteverbinde Via Aemilia,

sich längs des Apennin am Rande des Tertiär hält, so erscheint es uns befremdend, dass in diesen Sümpfen sich das bedeutendste Centrum des Handels entwickelte, das die Geschichte der Adria kennt. Zwar schon die ältesten bekannten Seestädte Spina und Adria lagen in diesem Lagunenland, ihre rasche Verlandung aber ließ dann solche Häfen die größte Bedeutung erlangen, die dem Rande des wachsenden Flachlandes näher lagen: Rimini, in dem die Via Aemilia endet, und Ravenna. Eigentlich Binnenstädte mit einem Außenhafen, der wiederholt meerwärts vorgeschoben werden musste, gar nicht so unähnlich der Lage Aquilejas am Rande der Lagunen, in denen es ja auch seine Außenhäfen hatte. Wenn Ravenna nicht nur als der Handelshafen der reichen Poebene wichtig war, sondern zu Zeiten auch die Bedeutung einer Hauptstadt erlangte, so ist es interessant, zu sehen, dass dies zunächst zu Zeiten der Fall war, in welchen Italien die Mittelmeerherrschaft nicht mehr ausübte, sondern seine Herrscher in engem Anschluss an den Osten ihren Schutz gleichsam hinter dem Walle des Apennin suchten. Von Nordosten her gekommene Eroberer, Odoaker und Theodorich, ebensowohl wie die Byzantiner, welche weniger über die Adria, als längs derselben ihre Zugänge fanden, hielten diesen Herrsersitz umsomehr fest, als für ihre begrenzten Herrschaftsgebiete die Adria eine centrale Lage hatte. Diese halb unfreiwilligen Versuche, ein periadriatisches Reich zu gründen, waren aber nicht von Dauer, ebensowenig wie sich die Theilung der Balkanhalbinsel zwischen west- und oströmischen Reiche be-

haupten ließ. Die Naturgrenze trat in dem Maße wieder hervor, als neu eingewanderte Volksstämme sich über die Balkanhalbinsel verbreiteten. Nur die Küstengebiete bewahrten engere Beziehungen zu der Gegenküste, zunächst durch die Reste byzantinischer Besitzungen an der italienischen, dann durch italienische Erwerbungen an der illyrischen Küste. Wenn später Venedig wieder ein adriatisches Reich zu begründen suchte, so beschränkte es sich dabei nothwendigerweise auf Inseln und Küsten.

Ravenna besaß durch den Apennin, den von der Poebene aus gute Übergänge und heute Bahnen überschreiten, eine entsprechende Verbindung mit den Hauptlandschaften der italischen Halbinsel. Allein es liegt nicht günstig im Verhältnis zu den Übergängen über die Alpen, die in der Poebene zusammentreffen, und welche an Bedeutung gewinnen mussten, als Deutschland an Cultur und Macht zunahm und das Bedürfnis des Austausches zwischen den Producten Süd- und Mitteleuropas erwachte. Die westlicheren dieser Pässe convergieren gegen die westliche Poebene (Mailand) und finden ihre Fortsetzung durch die ligurischen Pässe an das Mittelmeer. Die östlicheren hingegen, Brenner, Plecken, Pontebbapass u. a. treten in einen Theil des Tieflandes heraus, dessen Verbindung mit Ravenna durch die Posümpfe wesentlich erschwert war und noch ist. Im nördlichen Theil der Flachküste, in der Lagunenlandschaft treffen sie zusammen, und ein Centrum, das dort entstand, wo dieser verkehrsfeindliche Gürtel am schmalsten ist, musste sie an sich ziehen. Doch wäre aus diesem Bedürfnis des Verkehres heraus kaum

die Besiedlung der Sümpfe erwachsen, die schließlich doch zu umgehen waren. Es sind vielmehr Ansiedlungen des Schutztypus, Zufluchtstätten von Flüchtigen, aus denen die Lagunenstädte erwachsen. Der Verkehr zog sich nach ihnen, als sie in hartem Kampf ums Dasein erstarkt waren, und namentlich als aus der Rivalität verschiedener Vororte derjenige siegreich hervorgegangen war, dessen Lage wohl auch die günstigste gewesen sein mag, Venedig. Dieses Centrum war durch seine geographische Position vor allem dazu bestimmt, die Aufgabe, welcher das concurrierende Städtepaar Aquileja-Grado nicht mehr gewachsen war, in größerem Umfange durchzuführen, den Handel durch die Alpenpässe und längs der adriatischen Küsten an sich zu ziehen: seine kommerzielle und politische Entwicklung folgte der Längsachse des Meeres und musste dies vollends, als ihr außerhalb der Adria größere Aufgaben auf dem Wege nach der Levante sich erschlossen, von dem so viele wichtige Etappen zeitweise unter venetianischer Herrschaft standen. Durch Venedig wurde die Adria zu einem der wichtigsten Meere des Weltverkehrs, auch die Seitenpfade, die an sie herausmündeten, gewannen an Bedeutung. Allein die Küstenbeschaffenheit Venetiens selbst bedrohte die Seeherrscherin mit einer furchtbaren Gefahr. Nur durch künstliche Mittel, worunter die Ablenkung der Flüsse besonders zu nennen ist, konnte Venedig die Ausfüllung seiner Lagunen verhindern, und es hat dies unter Aufwand äußerster Energie gethan. Mit Recht stellt Theobald Fischer diese Leistung der Venetianer höher als ihre

kriegerischen Großthaten. Der Verfall der Stadt erfolgte nicht allein durch die Verluste, welche die Türkenherrschaft dem Levantehandel zufügte, sondern ganz wesentlich auch durch die Folgen der Entdeckung der Seewege nach Indien und Amerika, welche den Welthandel auf den atlantischen Ocean zogen und den Mittelmeerverkehr zu einem beschränkten Localverkehr herabdrückten. Verloren doch erst dadurch die orientalischen Überlandswege mehr und mehr an Bedeutung. Erst der Suezcanal hat diese Sachlage wieder theilweise umgestaltet und den Mittelmeerhäfen neue, erhöhte Bedeutung verliehen. Doch ist diese Umgestaltung den Adria Häfen weit weniger zugute gekommen, als etwa Genua und Marseille oder den Häfen Süditaliens, von denen erstere vom Lande her bequemer zugänglich, letztere durch ihre Lage an den äußersten Enden des Landverkehrs begünstigt sind.

Die Kliffküste Istriens bietet im Gegensatz zur venetianischen schöne Buchten, allein wir kennen schon die Hindernisse, die Karststufe und Bora dem Verkehr entgegensetzen. Die Halbinsel ist ziemlich gut gegliedert, obwohl die Küste im ganzen glatt verläuft. Die Senkung des Landes hat hier die Unterläufe der Thäler unter Wasser gesetzt, und diese Valloni oder Längsthäler — die Küste verläuft quer zum Schichtstreichen — und Valli oder Querthäler, deren größere man auch Canali nennt, stellen gut zugängliche Buchten dar, umso wichtiger, als die oberen Theile dieser Thäler fast das einzige Anschwemmungsgebiet dieser Gegenden darstellen. Die Geröllarmut der kurzen, aus Karstquellen kommenden

Flüsse stellt nämlich wenig Material zur Verfügung der Brandung, die an sich in der Adria nicht groß ist,¹⁾ und das Sinken der Küsten verhindert die Bildung eines breiteren Strand. Nicht selten erheben sich die Küsten mauergleich aus den Buchten, während zahlreiche kleine Klippen — Scoglien — als Reste des gesunkenen Landes der Schifffahrt hinderlich sind. Daher haben die Buchthäfen der Halbinsel mehr Bedeutung als Schutzhäfen, denn als Vermittler eines regen Verkehrs mit dem Hinterlande. Auch Pola mit seiner herrlichen Bucht ist heute nur Kriegshafen, ist aber für Zeiten oder für Zwecke, zu welchen man den Landverkehr dem Wasserwege vorzieht, als südlichster Hafen Istriens bemerkenswert und sammelte deshalb zur Römerzeit neben Aquileja den Verkehr, der vom Osten der Alpen herkam. Die Unzugänglichkeit des Hinterlandes macht sich gerade in den Buchten von Triest und Fiume am meisten fühlbar, welche das weiteste Einspringen des Meeres ins Land markieren. Die Flyschmulde, welche dem Triester Golf entspricht, wird hier durch die Karstmauer gerade gegen das Binnenland hin abgesperrt, und man weiß, welche Mühe Bahn und Straße haben, um mit erheblichem Umweg die Höhe zu gewinnen. Ganz ebenso, ja in noch höherem Maße ist Fiume gegenüber den Hochflächen des croatischen Karstes abgeschlossen und besitzt auch nach dem istrischen

¹⁾ Gezeiten und Brandung sind in der Adria gering. Erstere machen nur 0·3—1·8 *m* aus. Doch kann die Brandung erheblich werden, wenn der Südwind in die Buchten das Wasser hineintreibt, besonders im Quarnero.

Tschitschenboden hin nur steile Zugänge. Immerhin bietet sich gegenüber dem dalmatinischen Küstentypus der Vortheil, dass man nach Ersteigung des Karstplateaus keine weiteren Gebirgsketten mehr zu überwinden hat. Die österreichische Herrschaft hat die Straße und dann die Bahn über den Karst geschaffen; als die Omnipotenz Venedigs nicht mehr den Handel der östlichen Häfen brachlegte, litten aber Triest und Fiume noch unter der geringen Zahl der Wege, die aus dem Hinterland zu ihnen führen. Beiden gemeinsam ist jene Straße, welche den Alpenrand umgeht und Wien mit der Adria verbindet. Die Südbahn, welche sie gegenwärtig repräsentiert, verzweigt sich bekanntlich in St. Peter nach beiden Häfen. Und sie ist bis heute die einzige Verkehrsader, welche den Seehandel von Triest speist. Von Süddeutschland her kommen ihm nur auf dem Umwege über Tarvis und Laibach die Güter zu, welche die Pontebbabahn schneller nach Venedig führt. Mündet aber der Pontebbapass in die venetische Tiefebene, so ist die steile Straße des Predil, welcher den kürzesten Weg von dem Knotenpunkt Villach nach Triest darstellt, erst in später Zeit zu einiger Bedeutung gelangt und kann heutzutage ohne Bahnbau den Schienenwegen nicht Konkurrenz machen. Die Bedeutung Triests für den Handel längs der Adria, in welchem es mit dem heutigen Venedig und Fiume concurrirt, ist beeinträchtigt dadurch, dass die unmittelbare gerade Verbindung mit der Nordseite der Alpen durch das Gebirge behindert und der Zugang im Osten der Alpen mit großen

Umwegen verbunden ist. Dadurch ist die verspätete hoffnungsvolle Entwicklung der Römerstadt Tergeste verlangsamt und auch der von dem Suezcanal erhoffte Aufschwung in bescheidenen Grenzen gehalten worden. Es bedarf künstlicher Maßregeln von einschneidender Bedeutung, um die Entwicklung Triests zu befördern. Tauern- und Predilbahn hätten es vermocht, wenn sie rechtzeitig in Angriff genommen worden wären. Ob das jetzt in Absicht genommene Compromissproject der Tauern-, Pyhrn-, Karawanken- und Wocheinerbahn es noch vermag, muss angesichts der rapiden Entwicklung Genuas dahingestellt bleiben.

Durch die moderne Entwicklung Fiumes ist Triest der Verkehr aus Ungarn und einem großen Theile Bosniens zum Meere und derjenige in der Gegenrichtung entzogen worden; auch für kleine Theile Österreichs liegt Fiume günstiger. Diese Hafenstadt, die durch ein kleines Flussdelta am steilen Strande bedingt ist, war für den Verkehr Südungarns und Croatiens mit dem Meere keineswegs ohne Concurrrenz. Die Wege, die sich, zum Theile mit Benützung der Binnenschiffahrt, von Osten und Nordosten her dem dünn besiedelten croatischen Karst nähern, haben ihren natürlichen Vereinigungspunkt in Karlstadt. Von dort führen die Straßen des 18. Jahrhunderts über den unebenen Karst: die Luisenstraße (Höhenpunkt 928 *m*) nach Fiume, die Karlstraße (824 *m*) nach Porto Ré bei dem alten Hafenplatze Buccari, die Josefsstraße (898 *m*) nach Zengg. Außerdem ist noch der Hafen Carlopago leidlich gut zugänglich. War Fiume angesichts der großen

Steigung der Luisenstraße in diesem Wettkampf nicht durchaus begünstigt, so ist es durch den Bau der Alföld-Fiumanerbahn zum einzigen nennenswerten Hafen Ungarns geworden und durch energische Förderung erheblich gewachsen. Doch kann man es jetzt als gesättigt bezeichnen; es hat sein Verkehrsgebiet gegen jenes von Triest abgegrenzt und dürfte diesem keinen erheblichen Abbruch mehr thun. Für Ungarn ist dieser Auslass zum Meere allerdings von besonderer Wichtigkeit.

Mit der Ostküste des Quarnero bei Fiume beginnt der croatisch-dalmatinische Küstentypus. Der Wechsel von Kreidefalten und Eocänmulden auf Festland und Inseln bedingt hier eine Längsküste mit langgestreckten Inselreihen, Halbinseln, Buchten und Wasserstraßen (Canali). Da die geringe Brandung hier der Abrasion hinderlich ist, herrscht nämlich das Eindringen des Meeres in die sinkenden Thäler vor. Das Vorwalten der Längsgliederung unterscheidet diese riasähnliche Küste von den Fjordküsten, denen sie landschaftlich sehr gleicht. Auch auf dem Festlande hindert der Wechsel von Gebirgsketten und Längsthälern, zumeist abflusslosen Poljen, die hier eine ausgedehnte Zone zwischen Küstengewässern und Donaugebiet bilden, das Eindringen ins Innere und nöthigt zu größeren Umwegen, durch welche die schönen, mitunter stark verzweigten Buchten für den Verkehr entwertet werden. Auch der Mangel größerer Flussläufe erschwert das Eindringen: die wasserreichen Küstenflüsse entspringen Karstquellen von erheblicher Größe, wie die Ombla und die überdies

durch Wasserfälle unterbrochene Kerka. Der einzige Fluss, der ein größeres Hinterland erschließt und es auch klimatisch mit dem Küstengebiet verknüpft, die Narenta, weist hinderliche Engthäler auf. Die spärlichen Wege in das Innere der Balkanhalbinsel, die sich ergeben, konnten einige Bedeutung nur erlangen, wenn Küste und Hinterland in einer Hand vereinigt waren; in den langen Jahrhunderten, in welchen das Hinterland in den Händen feindlicher Mächte sich befand, kam ihnen geringe Bedeutung zu. Venedig, das Istrien fast ganz besetzt hatte, begnügte sich daher hier lediglich mit der keineswegs unbestrittenen Herrschaft über die Küstenregion, in der sich auch selbständige kleine Handelsstaaten, insbesondere Ragusa, erhielten. Die Grenze der italienischen gegen die slavische Bevölkerung ist dadurch bestimmt, erstere vermochte aber hier nicht einmal, wie in Istrien, die Küstenstriche zu behaupten. Vor der Occupation Bosniens führte keine fahrbare Straße ins Innere; der Handel, der in der Römerzeit erheblich war, hatte durch Jahrhunderte geringe Bedeutung. Von den Häfen dieser Küste hat Zara kein Hinterland; seine Stellung als Hauptstadt, die ihm wiederholt zukam, beruhte auf militärischen Gründen. Die Römerzeit, die es durch Straßen mit dem Hinterland verband, hatte hier Militärstraßen, die von den heutigen Verkehrswegen vielfach abweichen. Von Sebenico und Spalato, in dessen Nachbarschaft das römische Salona bedeutend war, führen heute die einzigen Bahnen Dalmatiens nach Knin, und von dort eröffnet sich ein Weg nach Norden nach Novi; es ist jener

Weg, von dessen Umgestaltung zur Bahn sich Dalmatien eine Verbindung mit Croatien und Österreich erhoffen dürfte, wenn ungarischer Einfluss ihr nicht im Wege stünde. Eine andere natürliche Zugangsstraße führt von Spalato nordostwärts über Sinj, Livno, Travnik, teilweise Römerwegen folgend, einerseits an den Vrbas und längs desselben nach Norden, andererseits in das Bosnathal und damit zu einer der wichtigen Längsstraßen der Balkanhalbinsel. Ihr würde die geplante Bahn Spalato—Arzano—Bugoino entsprechen. Ferner ist die alte Verbindung längs der Narenta in die Hercegovina und über den Iwansattel (967 *m*) nach dem Bosnathale zu nennen, die Supan als die „Brennerstraße der Karstländer“ bezeichnet. Der Bahnbau Sarajevo—Mostar—Metković hat sie zum Hauptwege gestempelt, Metković ist dadurch neben Fiume der Seehafen des Occupationsgebietes geworden. Dagegen haben die Straßen Ragusa—Trebinje und Cattaro—Cettinje nur ganz locale Bedeutung. Alle diese Wege sind schwierig und vielgewunden. So ist denn auch die Bedeutung der Häfen von Sebenico, Spalato, Ragusa, Cattaro eine minimale geblieben.

Bessere Zugänge ins Innere der Balkanhalbinsel eröffnen sich erst mit der Biegung der Küste bei Dulcigno, wo der albanesische Küstentypus beginnt. Er ist ausgezeichnet durch den Verlauf der Küste schräg zur Richtung der Gebirgsketten, zwischen deren Ausläufern sich Flachländer von beschränkter Ausdehnung entwickeln, und durch das Auftreten längerer Flussläufe. Er leidet aber unter allen Übelständen der Flachküste;

flachgekrümmte Baien zwischen Felsvorsprüngen, Deltas, Lagunen, Nehrungen, Dünen, Sümpfe treten auf, und seichte Meerestheile besäumen die glatte Ausgleichsküste. Die spärlichen, an Felsvorsprünge und landfest gewordene Inseln geknüpften Häfen sind vom Meere und vom Lande her schlecht zugänglich, und die Gebirgsgaue des Hinterlandes erscheinen recht abgeschlossen. Trotzdem eröffnen sich hier zwei nennenswerte Querwege durch das Gebirgsland des Pindussystems, der eine längs des Drin, der andere bei Durazzo. An der Drinmündung erstreckt sich ein größeres Flachland; in diesem liegt der durch die Bojana theilweise zugängliche See von Scutari, an dessen Ufern eine ansehnliche Stadt erwuchs, der Hauptort Nordalbaniens. Der am Rande der Drinebene gelegene kleine und schlechte Hafen von Dulcigno, eigentlich bloß eine Rhede, gewährt hier den Zugang zum Durchbruchsthale des Drin, und durch dieses gieng eine Römerstraße nach Prizren und Üsküb. Die letztere Stadt liegt an der Vereinigung zweier wichtiger Längswege der Balkanhalbinsel. Der eine vereinigt die Wege, die von Bosnien und durch das Ibarthal von Serbien kommen und leitet sie über Mitrovica und das Amselfeld (Kosovo polje) nach Üsküb, der andere zieht sich vom Thale der sogenannten bulgarischen Morava her nach dieser Stadt. Das Vardarthal leitet beide an die ägäische Küste bei Saloniki: die Orientbahn Belgrad—Niš—Üsküb—Saloniki und die Sackbahn Üsküb—Mitrovica bezeichnen heute diese wichtigen Straßen; bald verbindet wohl auch eine Bahnlinie Üsküb mit Sofia und dadurch mit den Ebenen der Donau

und Marica. Allein der Zugang von Dulcigno her ist schwierig, und wenn man jetzt hört, dass eine „Transbalkanbahn“, wie man sie thörichter Weise nennt, von Üsküb nach Dulcigno oder dem benachbarten Antivari geplant sei, so darf man ernste Zweifel in die baldige Ausführung dieses Projectes setzen. Günstiger sind die Zugangsverhältnisse von Durazzo aus durch die mittelalbanische Seenlandschaft nach Saloniki und nach Thessalien. Das alte Dyrrhachium (Epidamnos) war der Ausgangspunkt der Via Egnatia, die als Fortsetzung der in Brindisium endenden Via Appia nach Thessalonike, dem heutigen Saloniki, gieng. Von Durazzo nach Monastir, wo heute eine Bahn von Saloniki her endet, von Durazzo und dem südlicheren Avlona (Valona), beziehungsweise seiner etwas anders gelegenen Vorgängerin Apollonia, nach Thessalien bestand jederzeit ein relativ erheblicher Verkehr, dessen Intensität allerdings je nach der Lebhaftigkeit der Beziehungen zwischen den beiden Küsten der Adria schwankte. Ganz ist der lebhafte Verkehr beider Ufer, der im Alterthum Brindisi und Durazzo so wichtig machte, nie erloschen. Die beiden Umschlagplätze dieses Querverkehres waren wiederholt in einer Hand vereinigt; Durazzo erhielt sich lange byzantinisch und war dann lange neapolitanisch. Zeiten wie die des lateinischen Kaiserthums oder der Sperrung der östlicheren Längswege zur Zeit der beginnenden Türkengefahr begünstigten den Verkehr, solche wie Slaven- und Türkenzeit beeinträchtigten ihn. Auch der Ausgangspunkt der nördlichen Straße, Dulcigno, weist lebhafte Beziehungen zu Italien auf. In der Gegenwart äußert

sich die vorwiegende Längsgliederung der Balkanhalbinsel darin, dass der Verkehr Westalbanians nach Durazzo und noch viel mehr nach Scutari, jener Ostalbanians nach der Vardarlinie gravitiert. Trotz dieser durch die halbvollendeten Querbahnen begünstigten momentanen Lage, bei der ein Durchzugsverkehr fehlt, dürfen wir doch die beiden albanesischen Hauptwege zu den von der Natur bedingten günstigen Verkehrswegen rechnen. Ihr Auftreten im Gegensatz zu der Abgeschlossenheit der dalmatinischen Küsten erklärt zum großen Theile die Thatsache, dass hier im Süden der Adria der Querverkehr eine Bedeutung erlangte, wie sonst nirgends an diesem Meere.

Auf der anderen Seite begünstigt auch die Beschaffenheit der adriatischen Küsten Italiens die Concentration des Querverkehres an der Stelle, wo die Balkanhalbinsel sich verschmälert. Von Pesaro angefangen, wo der Apennin an die Adria tritt, haben die Strömungen nur einen flusslosen, schmalen Küstensaum angelagert, und das Gebirge selbst bereitet der Überschreitung Hindernisse. Die Poebene, aus deren Osten von Venedig über Bologna und von Ravenna wichtige Straßen, jetzt Bahnlinien, den Apennin überqueren, steht mit den Kernlandschaften Mittelitaliens in besserer Verbindung als die Küstenlandschaft am Apennin. Nur die Straße von Ancona nach Toscana und Rom und jene von Pescara nach Rom, zwischen denen die Abruzzen ein fast undurchgängiges Gebiet bilden, sind hier wichtig genug, um als Grundlage der Eisenbahnverbindungen zu dienen.

Und nur an diesen beiden Stellen ist der mittlere Apennin überschient. So fehlte es einem Querverkehr hier an dem erforderlichen Hinterlande und mit Recht betont Theobald Fischer,¹⁾ dass hier durch die Ungunst der beiderseitigen Gestade die Adria zu einer „meridionalen“ Verkehrsstraße geworden sei. „Von Ravenna bis Tarent liegt an dieser Rückseite Italiens keine Stadt, die eine größere Bedeutung zu erlangen vermocht hätte, keine Landschaft, die in die Geschichte und in das Culturleben Italiens bestimmend eingegriffen hätte“. Mit voller Strenge finden diese Worte allerdings nur auf die nördlichen Theile dieser Küste Anwendung. Die Orte, die hier gelegen sind, haben höchstens einige Wichtigkeit als locale Märkte (Sinigaglia) oder auch militärische Bedeutung als Wegsperrern für die schmale Küstenstraße. Auf der weiten Strecke bis zum Sporn des Monte Gargano bietet nur Ancona einen halbwegs guten Hafen und diese alte griechische Colonie hat auch eine gewisse commercielle Bedeutung erlangt. In jüngster Zeit knüpft sich an sie eine künstlich geförderte Querverbindung durch die Dampferlinie Fiume—Ancona, die einen fast geradlinigen und durch den Wechsel von Schiff und Bahn dem Passagierverkehr angenehmen Weg von Budapest und selbst von Wien nach Rom vermittelt. Doch kommt ihr nur eine relative Wichtigkeit zu. Noch geringer ist die Bedeutung von Pescara.

Im Süden der italischen Ostküste schiebt sich

¹⁾ Kirchhoffs Länderkunde von Europa II, 2, S. 286.

zwischen Apennin und Meer der Rest eines älteren Festlandes ein. Ein breites fruchtbares Tief- und Hügel-land begehrt der Verbindung mit der Küste, um seine Erzeugnisse in den Handel zu bringen, und zahlreiche Wege über das niedrige Gebirge im Westen vermitteln den Verkehr mit den tyrrhenischen Gestaden. Die Gegenwart weist eine ziemliche Anzahl von Eisenbahnen auf, von denen die Verbindung von Foggia, dem binnenländischen Centrum der Capitanata, mit Neapel die wichtigste ist. Sie setzt sich nach dem Hafen von Manfredonia fort. Eine so scharfe Trennung zwischen West und Ost wie in Mittelitalien fehlt in Unteritalien. Es stellt ein Ganzes dar, und es ist leicht zu verstehen, dass hier in diesen Landschaften ein Reich erwuchs, das durch Jahrhunderte Süditalien vereinigte, wie vorher die Byzantiner- und Normannenherrschaft, und das gleich diesen auf die Balkanhalbinsel übergriff, das neapolitanisch-sicilische Königreich. In dieser durchgängigen Landschaft Süditaliens war es auch, wo die große Straße von Rom nach dem Südosten, die Via Appia, und mit ihr der römische Orientverkehr, die Adria erreichte. Vom Meere her zeigt diese Küste eine sehr wechselnde Zugänglichkeit in ihren einzelnen Theilen: im Norden eine flache schlechte Haffküste, an der nur im Schutze des Monte Gargano dem einzigen Hafen von Manfredonia als Endpunkt einer Verbindung mit Neapel relative Wichtigkeit zukommt; im Mittelstück eine steile, aber niedrige, buchten- und hafenreiche Kreideküste, in der vor allem Bari sich gut entwickelt hat und auch Barletta, Trani,

Monopoli und andere lebhaften Verkehr besitzen, zu meist aber nur für die Ausfuhr der Landesproducte und mit der dieser Sachlage entsprechenden Decentralisation des Verkehres; im Süden endlich eine unzugängliche, unbewohnte glatte Steilküste, die nur einen guten Naturhafen besitzt. Gerade dieser, Brindisi, ist es aber, den wir schon als den wichtigsten adriatischen Küstenplatz Unteritaliens kennen lernten. Er verdankt seine Entstehung einer fjordartigen Bucht, der Vereinigung zweier ertränkter Thäler. Seine wirthschaftliche Bedeutung beruht wesentlich auf dem Umstande, dass er der südlichste Hafen der Adria auf ihrer Culturseite ist, und auf dem allgemeinen Charakter der beiden sich hier gegenüberliegenden Küsten. Brindisis Bedeutung für Apulien selbst ist verschwindend. Die begünstigten Landstriehe fallen in den Verkehrsumkreis des Golfs von Tarent, an dem ja zeitweise ein bedeutendes Emporium sich entwickelte, und nicht mehr in adriatisches Bereich. Wer aber die Adria queren oder nach dem Südosten in See stechen will, dem bietet Brindisi geringere Umwege dar, als Tarent. Zudem ist es hier der einzige Hafen; jene Zersplitterung der Wege, die wir bei Bari gewahrten, ist ausgeschlossen, und die Verkehrswege müssen hier zusammenlaufen. Gieng doch selbst die Via Appia eine Strecke der Küste entlang zu diesem Hafen! Brindisi ist der Punkt, wo die der Längsachse Italiens folgenden Wege zum Seeverkehr übergehen, zugleich die Überfuhrsstelle nach Dyrhachium. Überwog im Alterthum das Gewicht der letzteren Position, brachte es in einem Theile des Mittelalters das

alte Brundisium zu neuer Blüte, und ist dem Hinwelken des Querverkehres mit der Türkenzeit der Verfall der Stadt zuzuschreiben, so ist doch nicht zu übersehen, dass die Zufahrtstraßen aus Italien, von den Zeiten der Via Appia angefangen, von Nordwest herkamen. Eine neue Belebung des „meridionalen“ Verkehres musste daher auch Brindisis Bedeutung wieder heben. Diesen Aufschwung brachte der gesteigerte Orientverkehr der Gegenwart, vor allem aber der Durchstich des Suezcanals und der Bau der Gotthardbahn. Allerdings nur in charakteristischer Beschränkung. Durch eine Eisenbahnlinie längs der ganzen Westküste der Adria direct mit Oberitalien verbunden, trat Brindisi in eine fast gradlinige Verbindung mit den Rheinlanden, Paris und London. Es wurde der bevorzugte Umsteig- und Umschlagplatz für den Reise- und Postverkehr durch den Suezcanal, und insoferne deshalb wichtige internationale Dampferlinien die Stadt berührten, zog sie auch den Warenverkehr an. Ihre Bedeutung liegt aber wesentlich im Verkehr, nicht im Handel, und daher ist auch ihre internationale Bedeutung größer als ihre Bedeutung für Italien. Für dieses ist es immer noch als Brückenkopf an dem Eingang der Adria wichtiger; sollte die Erschließung Albaniens den Verkehr mit diesem Lande wieder heben, so würde Brindisis Bedeutung für Italien sich erheblich steigern. Heute aber hat der „meridionale“ Verkehr selbst an der Stelle, die für die Schifffahrt quer über die Adria die günstigste ist, den Vorrang errungen.

Wenn wir die Verkehrsverhältnisse der Adria und ihrer einzelnen Orte überblicken, so sehen wir dieselben

verändert, je nachdem die geschichtliche Entwicklung sie einem größeren oder kleineren Verkehrsgebiete zuwies. Die bestimmenden Grundlinien der natürlichen Verhältnisse bleiben aber immer kenntlich. So sehen wir, dass die Beschaffenheit des größten Theiles ihrer Küsten dem Verkehr seine Hauptrichtung anweist und zugleich die Verbindung größerer Theile des beiderseitigen Hinterlandes zu einem Verkehrsgebiet verhindert. Sie macht auch die Adria ungeeignet, den Kern eines adriatischen Reiches zu bilden, das eines eigentlichen Verkehrscentrums doch entbehrt hätte. Wir sahen die hierauf gerichteten Versuche scheitern. Selbst die Vereinigung größerer Partien des östlichen Hinterlandes mit einem Küstenstrich, die einzelnen Binnenherrschern, darunter auch ungarischen Königen, zeitweise gelang, war nicht von Dauer. Dem modernen Verkehrswesen mag sie gelingen, wenn es erst von diesen Gebieten Besitz ergreift. In Italien dagegen erwies sich das zusammenfassende Element, das in der Halbinselnatur liegt, stärker als der Gegensatz zwischen „Geschichts-“ und „Rückseite“. In gewissem Sinne hat Venedig ein adriatisches Reich begründet, doch beschränkte sich dieses auf die wichtigeren Küstengebiete und Küstenpunkte, und der Zweck ihrer Erwerbung war, einerseits der durch ihre Lage so begünstigten Stadt die Concurrenz anderer adriatischer Häfen vom Leibe zu halten, andererseits ihr den Verkehr in der Längsrichtung der Adria und damit auch aus derselben in das große Gebiet des Levantehandels zu sichern. Deshalb war ihr auch Corfü, das den Ausgang der Adria be-

herrschen hilft, besonders wichtig. So kam es dazu, dass die Geschichte der Adria für lange Zeiten nur einen Theil der Geschichte Venedigs bildet. Aber die Lage dieser Stadt ist doch nicht beherrschend genug, um das politische und commerzielle Centrum der Adria an sie zu fesseln. Gerade dadurch, dass sie von dem Weltverkehr abgedrängt, mehr dem adriatischen Verkehr sich zuwenden musste, kam dies zutage. Heute haben die Ausgangspunkte des „meridionalen“ Verkehres: Venedig, Triest, Fiume, in gewissem Sinne auch Brindisi, jedes sein gesondertes Einzugsgebiet oder Hinterland, das wohl noch durch Anlage neuer Verkehrswege verschoben, aber nicht wesentlich umgelegt werden dürfte. Für dieses vermitteln sie Verkehr und Handel vornehmlich nach der Levante und durch den Suezcanal, während der atlantische Verkehr der Adria durch ihre Lage als Binnenmeer wesentlich beschränkt ist. Die Bahnbauten über die Alpenpässe und der Suezcanal haben das Übergewicht dieses Längsverkehres über den im Süden naturgemäßen Querverkehr für längere Zeiten hergestellt. Dem letzteren fehlen derzeit die befördernden Umstände, die ihn wiederholt aufleben ließen, eine größere Einheitlichkeit der culturellen, politischen und nationalen Verhältnisse beiderseits des südlichen Adriabeckens. Übertragende Bedeutung konnte ihm überhaupt nur zukommen, solange der Weltverkehr auf die Mittelmeerländer beschränkt und Mitteleuropa noch nicht in den Austausch mit dem einer anderen Klimaregion zugehörigen Südeuropa getreten war. Im Norden der Adria hatte er nie großen Umfang. Doch darf nicht

übersehen werden, dass einem der dortigen Hafenplätze eine Tendenz zum Handel nach dem Westen in höherem Maße zukommt. Dies ist Fiume als Ausfuhrhafen eines in seiner Production dem europäischen Orient vielfach verwandten und von der Production Italiens verschiedenen Landes und überdies als Hafen Bosniens. Es hat somit auch allgemein geographische Ursachen, wenn unser Lloyd seine Thätigkeit vornehmlich nach den östlichen, die ungarische Linie „Adria“ die ihre vornehmlich nach den westlichen Meeren richtet. In dem Wettbewerb der nunmehr wichtigsten Adriahäfen, unter denen unser österreichischer an erster Stelle steht, kommt auch der Wettkampf verschiedener Staaten zum Ausdruck. Möge es durch baldige Ausführung der nöthigen Verkehrslinien gelingen, in diesem Culturstreit die Überlegenheit unseres Triest, des nördlichsten Hafens der Adria, auf lange hinaus zu sichern!
