

Citation style

Zäh, Alexander: review of: Guido Zucconi, Una città cosmopolita. Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914), Roma: Viella liberia editrice, 2008, in: Südost-Forschungen, 71 (2012), p. 579-581, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/b2b95f0118de41bc8a63c8493ea62293>



copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

Rathaus – das dem Ortsfremden ohnedies kaum auffällt – dem Ortskenner ein willkommener Anstoß zum Überdenken eingefahrener Perspektiven sein. Die Arbeit von Lihaciu ist es zweifellos!

Innsbruck, Suceava

Kurt Scharr

¹ Mariana HAUSLEITNER, Die Rumänisierung der Bukowina. Die Durchsetzung des nationalstaatlichen Anspruchs Großrumäniens 1918-1944. München 2001 (Südosteuropäische Arbeiten, 111).

Guido ZUCCONI, Una città cosmopolita. Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914). Roma: Viella libreria editrice 2008 (Interadria. Culture dell' Adriatico, 10). 117 S., 59 Abb., ISBN 978-88-8334-359-9, € 22,-

In der bereits früher hier vorgestellten heimatkundlichen Reihe „Interadria“¹ erschien mit Band 10 eine weitere städtekundliche Arbeit, welche die Stadtentwicklung der nord-adriatischen Hafenstadt Rijeka (ital./österreich.-ung.: Fiume; dt. veraltet St. Veit am Flaum) im ausgehenden 19. Jh. bis 1914 darstellt. Die kurze, aber äußerst informative Studie beleuchtet anhand von Archivbelegen und vielen seltenen historischen Fotos sowie Abbildungen von Karten- und Planunterlagen die Stadtentwicklung, als sich Fiume (ab 1867) zur wichtigsten Hafenstadt des ungarischen „transleithanischen“ Reichsteils der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie entwickelte. Damit ging eine grundlegende, monumentale Veränderung des Stadtbildes und der -silhouette am Ufercorso (der „waterfront“ oder eben der „fronte-mare“) einher (vgl. hier den noch sehr idyllischen Zustand der Uferansiedlung „um 1817“ auf einer historischen Vedute, 17, Fig. 1.5). Fiume kann damit als der östliche Gegenentwurf zur wichtigsten österreichischen Adria-Hafenstadt im „cisleithanischen“ Reichsteil gelten, welche Triest war.

Diese Aufgabe wird hier in vier übersichtlichen Kapiteln sehr gut bewerkstelligt. Im 1. Kapitel „Il contesto e gli attori“ (9-28) wird in die historischen Grundlagen und in die geographischen und vor allem stadttopographischen Details und Besonderheiten des Hafenortes (auch anhand der hier wiedergegebenen besonders zahlreichen historischen Detailkarten) eingeführt, der ganz im Norden der Kvarner Bucht (Golfo del Quarnero) im heutigen Kroatien liegt. Darüber hinaus kommt man auf die verantwortlichen Protagonisten dieser historischen Entwicklung zu sprechen, etwa Heinrich von Littrow (geb. 1820 in Wien, gest. 1895 im Nachbarort Abazia/Opatija).

Das 2. Kapitel „Il nuovo porto“ (29-60) widmet sich der Planung des neuen Stadthafenareals (nuovo porto), dies unter Abdruck auch von so überhaupt gar nicht realisierten Projektplänen (34, Fig. 2.3), aber auch mit der Beschreibung der Durchführung der tatsächlichen Ausführung. Die Planungen gingen nun ungarischerseits schon mindestens auf das Jahr 1842 zurück (22, Fig. 1.8). Hierzu wird nun auch das „Gründungsdokument“ des „neuen Hafens“, ein Brief (1871) des kgl. ungar. Gouverneurs József Graf Zichy (1841-

1924) abgedruckt (31, Fig. 2.1). In diesem Stadtteil, der quasi direkt vor der gesamten alten und historischen Uferlinie künstlich aufgeschüttet wurde, aber auch im Osthafen (beim Stadtteil Sušak), entstanden nun neue, wichtige Docks, Kais mit monumentalen Lagerhäusern (vgl. etwa „maggazzino XIV“, 49, Fig. 2.14, darunter auch Stahlträgerkonstruktionen „maggazzino VI“, 41, Fig. 2.9) und Werftanlagen, die für die kommerzielle Schifffahrt, aber vor allem auch für die österr.-ungarische k. u. k. Kriegsmarine und die Rüstungsindustrie errichtet wurden (u. a. Schiffbau, U-Boot und Torpedo-Produktion). Verwiesen wird hierzu illustrierend auf den vor Ort stattgefundenen Stapellauf (55, Fig. 2.17) des berühmten Schlachtschiffs SMS Szent István (1914) der Tegetthoff-Klasse, das später (1918) vor der weiter südlich gelegenen kroatischen Insel Premuda von einem italienischen Torpedoboot versenkt wurde. Für den Hafen- und Werftbetrieb (u. a. der Budapester Maschinenbaufabrik Ganz & Cie.) entstanden nun zudem großzügige Fracht- und Gütergleisanschlüsse, die bis direkt an die Docks, Kais und damit ans Ufer reichten. Angesprochen wird nun weiterhin der darüber hinaus wichtige infrastrukturelle Eisenbahn-Anschluss, der via Ljubljana (Laibach) an die österreichische Südbahn nach Triest und Wien und über Karlovac (Karlstadt) – Zagreb (Agram) via kgl.-ungar. Staatsbahnen nach Budapest erfolgte. Damit sah sich die Stadt auch mit einem erheblichen Personenreiseverkehr verbunden, weswegen es auch für den bereits aufkommenden Massentourismus unbedingt notwendig erschien, monumentale Hotelanlagen (56, Fig. 2.18) in der Stadt („Hotel Kontinental“ um 1898 im Bau, 107, Fig. 4.5) und in den westlichen (u. a. Abazzia)² und südöstlichen Nachbar-, Kur- und Badeorten (Cirkvenica) zu planen und zu erbauen (vgl. Abschnitt „Il raccordo di Südbahn e la nascita de hôtellerie“, 45-48).

In Kapitel 3 „La „urbs nova““ (61-96) geht es generell um die neuen profanen und kulturellen Bauten der Stadt dieser Epoche, die in einem beeindruckenden, wie es der Titel bereits anzeigt, „kosmopolitischen“ aber auch typisch imperialen österr.-ungarischen Gewand (im Stilpluralismus der Epoche) auf den dem Meer abgetrotzten Bauflächen – unmittelbar südwestlich der Altstadt – hochgezogen wurden (vgl. dazu die ungarische Karte, 27, Fig. 1.11). Dazu entstand auch noch eine für Habsburger Metropolen obligatorische „Elektrische“ (Trambahn) (vgl. 101, Fig. 4.2). Die beeindruckende Entwicklung und die neue *grandezza* unterstreicht der Autor und weist dazu noch auf seinen 2008 im Erscheinen befindlichen eigenen weiteren Artikel „Das goldene Zeitalter Fiumes“ (61, Fn. 1, „L'età d'oro di Fiume“). Vorgeführt wird weiters die zivile Wohnarchitektur, wie etwa Wohnblocks, Villen, darüber hinaus das beeindruckende Stadttheater (heute: Kroatisches Nationaltheater) des berühmten Wiener Architekturbüros (der „Theaterschmiede“ Europas) Fellner & Helmer (hier: Ansicht der Südfassade nach Projektplanzeichnung von 1884, 84, Fig. 3.14)³, aber auch Bildungsbauten (Schulen und Gymnasien). All diese Verweise machen deutlich, dass Fiume damit auch optisch direkt und absolut am Puls der Zeit der Belle Époque und deren „Kreislaufsystem“ angeschlossen war. Dies wird u. a. anhand zahlreicher bisher nicht publizierter Architekturpläne auch einiger Bauprojekte (etwa 76-80, Fig. 3.10-3.12), die aus den örtlichen Archiven reproduziert (vgl. Nachweis, 8) wurden, äußerst anschaulich illustriert. Allerdings werden – wie für italienische Publikationen oft typisch – die Abbildungsnummern wieder einmal nicht im – bzw. dem – Text zugeordnet. Ein gesondertes Abbildungsverzeichnis oder ein Abbildungsnachweis fehlen auch.

Kapitel 4 „La ‚civitas mercatorum‘“ (97-117) behandelt abschließend die Aspekte der wirtschaftlichen Stadtentwicklung, etwa um die Gestaltung der „Piazza del Commercio“ (vgl. Projektplan, 99, Fig. 4.1) und auch hier sind es bisher völlig unbekannte Bauprojekte, die den Autor besonders interessiert haben. So wird erstmals die Fassadenansicht eines 1916 für einen neuen Fischmarkt (nouva pescheria) geplanten Gebäudes vorgestellt. Ein Bauwerk, das interessanterweise in einem wertvoll anmutenden, historisierenden pseudo-venezianischen Backstein-Baustil gehalten ist (113, Fig. 4.7). Das Ende der besprochenen glanzvollen „kosmopolitischen“ Epoche – in der seiner Meinung nach eine „pax ethnica“ (111) der hier wohnenden auch multilingualen Einwohner (Italiener, Kroaten, Slowenen, Ungarn, Deutsch-Österreicher) gegeben war – sieht der Autor im Aufkommen des italienischen Faschismus dämmern und endlich in der jugoslawischen Herrschaft begründet. Auf den italienischen Nationalisten Gabriele d’Annunzio (1863-1938), einen der führenden Faschisten Italiens, der sich hier gleich nach dem Ende des 1. Weltkriegs zunächst für die sofortige Eingliederung der Stadt in das Königreich Italien militärisch mit Freischärlern durch einen bezeichnenden „Marsch auf Fiume“ einsetzte (1919), was zunächst noch unterbunden wurde (1920), kommt der Autor interessanterweise jedoch nur völlig beiläufig zu sprechen (9, 115). Denn schließlich wurde der „Freistaat Fiume“ nach einer politischen Zwischenphase eines „Freie-Stadt-Modells“ (vergleichbar den gleichzeitigen oder späteren „Lösungen“ für Danzig oder Triest) bereits 1924 doch noch von den Faschisten zum tatsächlichen Anschluss an Italien (bis 1947) geführt. Fazit: Der Band ist eine sehr interessante und spannende Studie und Einführung in die jüngere neuzeitliche Monumentengeschichte von Fiume und kann darüber hinaus alle sich mit mediterranen und maritimen Architektur-, Raum-, aber auch allgemeinen Stadtplanungsfragen des späten 19. Jh.s beschäftigenden Forscher ansprechen.

Frankfurt/M.

Alexander Zäh

¹ Rezension zu Michela DAL BORGO / Guglielmo ZANELLI, Zara. Una fortezza, un porto un arsenale (Interadria 3), *Südost-Forschungen* 68 (2009), 620-623.

² Vgl. besonders Franz WILHELM, Die Hotel-Anlagen von Abbazia, *Allgemeine Bauzeitung* 57 (1892), 22-23, 28-38, Taf. 13-25.

³ Vgl. zu diesen allgemein (im Werk nicht angeführt) besonders Hans Christian HOFFMAN, Die Theaterbauten von Fellner und Helmer. München 1966.

Berke TORUNOĞLU, Murder in Salonika, 1876. A Tale of Apostasy and International Crisis. Istanbul: Libra Kitap 2012. 136 S., ISBN 978-605-4326-52-5, YTL 20,-

In der Literatur zu der sich zuspitzenden Orientalischen Frage nimmt ein Ereignis von 1876 im osmanischen Salonika eine häufig kursorisch erwähnte, aber selten genauer untersuchte Rolle ein. Eine junge Christin aus dem Umland, Stephana, entschied sich nach dem Tod des Vaters und angesichts ihrer zunehmenden Integration in den muslimischen