

A. BEGINN DER VIELFALT

I. ›*Due città in una*¹⁾. *Pola und das Militär*

„Die gegenwärtige Stadt breitet sich hart am Hafen rings um einen mäßigen Hügel aus, auf welchem ein Kastell erbaut ist, und hat ungefähr eine halbe Stunde im Umfange. Sie ist mit einer Mauer umgeben, die aber durchgehends stark beschädigt, und teilweise bereits eingestürzt ist. Nach einer daran befindlichen Jahreszahl zu schließen, scheint der größte Teil der gegenwärtigen Stadtbefestigung im Anfange des sechzehnten Jahrhunderts unter der venetianischen Herrschaft aus den Trümmern der alten Mauern erbaut oder neu hergestellt worden zu sein. [...] Das erwähnte Kastell, welches die Stadt dominiert, wurde im siebzehnten Jahrhundert erbaut. Es bildet ein Rechteck mit vier Bastionen, ist mit einem Graben umgeben und durch die erst kürzlich durch die k. u. k. Fortifikation daran vorgenommene Restaurierung in einen achtbaren, verteidigungsfähigen Zustand gesetzt worden. Man genießt auf dem Wall dieser kleinen Festung eine entzückende Aussicht auf den herrlichen Hafen und auf die ganze Umgebung. Die Stadt [...] ist der Hauptort des gleichnamigen Bezirkes, und untersteht dem k. k. Istrianer Kreisamt zu Pisino. Nach der neuesten Konskriptions-Aufnahme vom Jahre 1840 zählte die Stadt 214 Häuser, wovon aber mehrere unbewohnt sind, und ohne Fremde und Garnison eine einheimische Bevölkerung von 1076 Seelen. [...] Die gangbare Sprache ist hier die Italienische, indem die Einwohner größtenteils von eingewanderten Venetianern abstammen. Es herrschen daher auch italienische Sitten und Gebräuche hier, und jene Eigentümlichkeiten, die dieses Volk charakterisieren. [...] Auf dem Lande hingegen sind die Einwohner, mit Ausnahme an der Küste, durchgehends Slaven.“²⁾

Als die BRIONI INSEL-ZEITUNG am 23. Februar 1913 diesen *Versuch einer Beschreibung der Stadt Pola anno 1842* veröffentlichte, war Pola zur zweitgrößten Garnison der Monarchie nach Wien avanciert³⁾. Die Meeresbucht, an der Pola nahe der Südspitze Istriens liegt, bildete einen vorzüglichen Naturhafen⁴⁾, den die vorgelagerten Brionischen Inseln der Einsicht vom Meer entzogen. Erst im Frieden von Campo Formio 1797 hatte das Haus Österreich das Erbe Venedigs an der Adria angetreten und neben dem althabsburgischen Besitz um die einstige Grafschaft Istrien (seit 1374/90) das venezianische Istrien (seit 1797/1813) und mit ihm Pola erworben⁵⁾. Pola, das um 1800

¹⁾ IL GIORNALETTO DI POLA vom 31. 10. 1908 (Nr. 3035). – PELLEGRINI, Battista, *Verso la guerra? Il dissidio fra l'Italia e l'Austria*, Rom 1906, 177–178. Das Buch wurde in einer Polaer Buchhandlung wegen angeblich antiösterreichischer Tendenzen mit Beschlag belegt. PK/MS (1913) XV-3/12, Nr. 3673: Einsichtsstück k. u. k. KM, 24. 7. 1913 (k. k. JM, 10. 5. 1913).

²⁾ BRIONI INSEL-ZEITUNG vom 23. 2. 1913 (Nr. 3). – BENUSSI, Bernardo, *Zur Landesgeschichte Istriens*, in: *Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild. Das Küstenland* (Görz, Gradiska, Triest und Istrien), Wien 1891, 137–152.

³⁾ SMOLENSKY, Max, *Die Italiener in Österreich-Ungarn*, Wien 1917, 48–51.

⁴⁾ BENUSSI, Bernardo, *Manuale di geografia dell'Istria*, Triest 1877, 81–84 (81).

⁵⁾ WERUNSKY, Emil, *Österreichische Reichs- und Rechtsgeschichte*, Wien 1894, 416–480. – PIRCHEGGER, Hans, *Überblick über die territoriale Entwicklung Istriens*, in: *Erläuterungen zum Historischen Atlas der österreichischen Alpenländer I/4. Kärnten, Krain, Görz und Istrien*, hg. von der Akademie der Wissenschaften in Wien, Wien 1929, 485–531 (Pola: 528–530). – FABER, Eva, *Vom Schicksalsverlauf einer Grenzregion in der Neuzeit am Beispiel Istriens*, in: *Carinthia* 187 (1997), 283–326.

ein unbedeutender Ort von wenigen hundert Einwohnern war⁶⁾, blieb wenige Jahre unter der neuen Herrschaft. Der Preßburger Frieden 1805 beraubte Österreich seiner neuen Erwerbungen. Das ehemals venezianische Istrien wurde zum Königreich Italien geschlagen, 1810 aber zusammen mit dem 1809 gleichfalls abgetretenen österreichischen Istrien den neugebildeten illyrischen Provinzen Napoleons I. einverleibt⁷⁾. Infolge des Krieges 1813 kehrte Istrien, und mit ihm Pola, wieder in den Besitz Österreichs zurück⁸⁾. 1825 wurden die altösterreichische Grafschaft Istrien, die altvenezianische Markgrafschaft Istrien und die Quarnerischen Inseln zum Kreis Istrien mit dem Verwaltungssitz in Mitterburg vereinigt. Wenngleich die innere politische und kommunale Gliederung Istriens im 19. Jahrhundert verschiedenen Revisionen unterworfen wurde, blieben die administrativen Außengrenzen Istriens seit 1825 bis zum Ende der Monarchie unverändert.

Schon vor 1848 wurde infolge der ungünstigen politischen Verhältnisse in Italien und wegen der im Marinekorps tief verwurzelten italienischen Gesinnung eine wenigstens teilweise Entfernung der Marine von Venedig erörtert. Der ärmliche Hafenort Pola⁹⁾, wo erste fortifikatorische Vorarbeiten bereits in den dreißiger Jahren vorgenommen worden waren¹⁰⁾, wurde daher 1848/49 nach Venedigs Abfall zur Zentralstation der k. k. Flotte ausersehen und blieb von 1856 bis 1918 Kriegshafen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Ein deutscher Reisender verglich bereits 1851 das Verhältnis, in dem Istrien und Pola zu Triest standen, mit jener Beziehung, die den russischen Kriegshafen Sewastopol auf der Krim an das Handelszentrum Odessa band¹¹⁾. Damals hatte Rußland freilich schon weit mehr für die Schwarzmeerhäfen getan als das Kaisertum Österreich für Pola, das 1855 einer Choleraepidemie anheimfiel, die 106 Menschenleben forderte¹²⁾. Der Seeoffizier Maximilian von Rottauscher¹³⁾, 1861 in die Kriegsmarine eingetreten, nannte Pola in seinen bis 1866 reichenden Erinnerungen ein „erbärmliches Nest“¹⁴⁾, das keine andere Verbindung mit Innerösterreich hatte als den Lloydampfer, der zweimal wöchentlich von Triest kam. In den ungepflasterten Gassen

⁶⁾ BRIONI INSEL-ZEITUNG vom 10. 8. 1912 (Nr. 28). – APOLLONIO, Almerigo, L'Istria veneta dal 1797 al 1813, Görz 1998, 76–78.

⁷⁾ APOLLONIO, Almerigo, Gli *anni difficili* delle province illiriche (1809–1813) I, in: Atti CRSR 28 (1998), 9–69; II, in: Atti CRSR 29 (1999), 9–70.

⁸⁾ HOLTZ, Georg Frhr. vom, Die Eroberung der Halbinsel Istrien im Jahre 1813, in: StMZ 49 (1908), 757–768. – MALFÈR, Stefan, Istrien und Dalmatien unter den Habsburgern 1815–1848, in: ÖOH 33 (1991), 161–164.

⁹⁾ PK/MS (1912) XV-3/19, Nr. 1080: Ripper [k. u. k. HA in Pola] an k. u. k. KM, MS, 10. 3. 1912.

¹⁰⁾ POLA, seine Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Eine Studie, Wien 1886, 31–35 [offizielle marinenahe Monographie].

¹¹⁾ KOHL, Johann Georg, Reise nach Istrien, Dalmatien und Montenegro II, Dresden 1851, 536–540.

¹²⁾ POLA, seine Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, 85. – Bossi, Giovanni, Cenni sulla popolazione della città di Pola nel secolo XVI e successivi, in: AMSI 22 (1906), 463–470. – BENUSI, Bernardo, Spigolature polesane, in: AMSI 23 (1907), 362–435.

¹³⁾ BROUCEK, Peter, Maximilian Rottauscher von Malata, in: ÖBL IX (1988), 293.

¹⁴⁾ ROTTAUSCHER, Max von, Als Venedig österreichisch war, Wien u. a. 1966, 33.

lebten Bauern mit ihren Eseln; mangels Kanalisation wurde der Abfall aus den Fenstern geschüttet. Nur Triest und Fiume hatten eine reiche Kaufmannschaft¹⁵⁾.

Nach einem rasanten wirtschaftlichen und demographischen Aufschwung, den die Stadt fast ausschließlich dem Kriegshafen verdankte¹⁶⁾, hatte Pola laut Volkszählung Ende 1910 insgesamt 50.291 Einwohner: davon 26.784 Italiener, 9.507 Kroaten, 3.298 Slovenen, 9.067 Deutsche, 1.635 andere¹⁷⁾. Pola, die bevölkerungsreichste Stadt der Provinz mit steigendem Wachstum, „una città in formazione“¹⁸⁾, war zugleich der einzige wirkliche Kriegshafen mit Marinewerft, dazu Hauptstapelplatz für Waffen, Munition und sonstige Vorräte der Kriegsmarine¹⁹⁾, während Cattaro, der zweite Kriegshafen der Monarchie in den süddalmatinischen Bocche, wegen seiner Nähe zur montenegrinischen Grenze und infolge der schmalen Ausfahrt durch die Buchten nur als Zufluchtshafen von Wert war. Pola hingegen sicherte den Besitz Istriens, der „österreichischen Krim“²⁰⁾. Um die Jahrhundertwende beherrschte die bewaffnete Macht das Gepräge dieser größten istrischen Stadt, deren strategisch günstige Adriaposition den endgültigen Verlust Lombardo-Venetiens 1859/66 kompensieren mußte²¹⁾. Die Festung legte sich gleichsam über das historische Pola, das bei einer vergleichbaren Bevölkerungsstärke eine ähnlich hohe Militärdichte wie Potsdam in Preußen aufwies. Der irische Schriftsteller James Joyce, damals Sprachlehrer in Pola und Triest, verachtete die Flottenstation als maritimes Sibirien²²⁾.

Drei große Gruppen konnten Ende des 19. Jahrhunderts in Pola unterschieden werden: erstens die in venezianischer und in österreichischer Zeit formierte Bürgerschaft, italienisch teils weniger der Abstammung als der Sprache nach²³⁾, zweitens die überwiegend

¹⁵⁾ Zur bescheidenen Handelsgeographie Istriens siehe LEUCHS ADRESSBUCH der Kaufleute, Fabrikanten und Gewerbsleute von Tirol, Vorarlberg, Triest, Krain, Istrien und Küstenland, 6. Ausgabe, Nürnberg 1878, 41–42 [Pola].

¹⁶⁾ NOTIZIE STORICHE di Pola, Parenzo 1876, Einleitung.

¹⁷⁾ PERSELLI, Guerrino, I censimenti della popolazione dell'Istria, con Fiume e Trieste, e di alcune città della Dalmazia tra il 1850 e il 1936, Triest u. a. 1993, 269–270. – SUPPAN, Arnold, Die Untersteiermark, Krain und das Küstenland zwischen Maria Theresia und Franz Joseph (1740–1918), in: Ders. (Hg.), Deutsche Geschichte im Osten Europas. Zwischen Adria und Karawanken, Berlin 1998, 263–348 (296, 298, 309, 314–316, 321, 336).

¹⁸⁾ IL GIORNALETTO DI POLA vom 3. 10. (Nr. 4833) und 8. 10. 1913 (Nr. 4838).

¹⁹⁾ CELLA, Sergio, Il *Giornale* di Lodovico Rizzi (1903–1914), in: AMSI Nuova Serie 6 (1958), 170–200 (172).

²⁰⁾ POLA, seine Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, 5.

²¹⁾ ISTRICIEN. Historische, geographische und statistische Darstellung der istrischen Halbinsel nebst den quarnerischen Inseln, Triest 1863, 258–278. – SWIDA, Franz, Krain, Küstenland und Dalmatien, Wien 1882 (ND Wien 1999), 107–109.

²²⁾ Joyce in Pola an Mrs. William Murray, 31. 12. 1904: „Pola is a back-of-God-speed place – a naval Siberia – 37 men o’war in the harbour, swarming with faded uniforms.“ (LETTERS OF JAMES JOYCE I, hg. von Stuart Gilbert, London 1957, 57.) [Frankfurter Ausgabe V/1, hg. von Richard Ellmann, Frankfurt/M. 1969, 175.]

²³⁾ Bereits in venezianischer Zeit hatte nur ein beständiger Immigrantengstrom aus Istrien und dem Balkan die Stadt Pola vor der demographischen Auslöschung bewahrt. BERTOŠA, Slaven, Andamento del numero degli abitanti della città di Pola secondo i dati dei libri parrocchiali dal 1613 al 1817, in: Atti CRSR 31 (2001), 229–248.

deutschsprachigen Militär- und Marine-Angehörigen, sozusagen eine „eingepflanzte Kolonie“²⁴⁾, sowie drittens die Arbeiter. Der Aufenthalt von Marine-Angehörigen aus allen Ländern der Monarchie verlieh dem Hauptkriegshafen einen kosmopolitischen Anstrich. Aber die uniformierte Welt und die zivile Umgebung der italienischen Bürgerschaft hielten Distanz zueinander; es kam nicht zum erhofften Amalgamierungsprozeß, die Stadt identifizierte sich nicht mit ihrem Hauptarbeitgeber, im Gegenteil: Seit der Jahrhundertwende verschärfte sich die Grenzzlinien zwischen den einzelnen Gruppen.

Kleine Gewerbetreibende und zahlreiche Arbeiterfamilien, die zum Teil direkt oder indirekt von der Kriegsmarine abhängig waren, stellten vor 1914 die Bevölkerungsmehrheit²⁵⁾. Wer nicht zur bewaffneten Macht gehörte, lebte von ihr. Die einzige nennenswerte Industrieansiedlung bildete das Seearsenal: „Pola non produce, consuma“²⁶⁾. Bei der regen Bautätigkeit in Pola entstanden neue Straßen in kürzester Zeit, das heißt: „links und rechts von einer aufgewühlten Maße Erdreich Häuserfronten, und um die Herstellung einer gepflasterten Fahrbahn, nicht einmal um die eines Bürgersteiges hat man sich bekümmert“²⁷⁾. Obgleich sie seit der Jahrhundertwende verpflichtet waren, Trottoirs auf eigene Kosten herzustellen²⁸⁾, nützten die Hausbesitzer den mangelnden Nachdruck der Stadtgemeinde und des Bauamtes aus, die regelmäßig, jedoch ohne sichtbares Resultat Mittel für Instandhaltung und Neuanlage von Straßen in den Gemeindehaushalt einstellten²⁹⁾. Der spätere Marinekommandant Anton Haus bezeichnete Pola noch 1909 als ein „elendes Nest“³⁰⁾. Die ständig wachsende Zahl von Neuzuwanderern überlagerte die wenigen alteingesessenen Polaer Familien und entwickelte vorläufig wenig Bürgersinn³¹⁾. Vor allem die slawischen Neueinwohner entzogen sich unter dem Einfluß der kroatischen Partei jener kulturellen Assimilierung, die noch im ausgehenden 19. Jahrhundert das italienisch-liberale Machtmonopol in Pola garantiert hatte³²⁾.

Die Topographie der römischen Kolonie *Pietas Iulia*³³⁾ prägte (und prägt) das Stadtbild des neuzeitlichen Pola³⁴⁾. Vom Bahnhof im Norden der Stadt gelangte (und ge-

²⁴⁾ POLA, seine Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, 66.

²⁵⁾ PK/MS (1912) XV-9/3, Nr. 1087: Marinekasinoverein in Pola an k. u. k. KM, MS, 6. 3. 1912. – GUIDA GENERALE di Trieste e commerciale di Fiume, Gorizia, Pola, Spalato e Zara 21 (1914), hg. von O. Lovrich, Triest 1914, 1273–1304 [Handel, Gewerbe und freie Berufe in Pola].

²⁶⁾ IDEA ITALIANA vom 23. 7. 1898 (Nr. 86).

²⁷⁾ POLAER TAGBLATT vom 23. 5. 1912 (Nr. 2177).

²⁸⁾ Art. 93 Landesgesetz vom 16. 12. 1900 [Bauordnung für die Stadt Pola] (LGBI. Nr. 33).

²⁹⁾ PK/MS (1912) XV-3/19, Nr. 1462: Ripper [k. u. k. HA in Pola] an k. u. k. KM, MS, 18. 3. 1912.

³⁰⁾ Zit. nach HALPERN, Paul G., Anton Haus. Österreich-Ungarns Großadmiral, Graz u. a. 1998, 58. Siehe Klagen in den SÜDÖSTERREICHISCHEN NACHRICHTEN vom 28. 2. 1910 (Nr. 1).

³¹⁾ IL GIORNALETTO DI POLA vom 20. 12. 1904 (Nr. 1624).

³²⁾ IL GIORNALETTO DI POLA vom 20. 9. 1912 (Nr. 4455).

³³⁾ Nachdem Rom das histrische Königreich 178/77 v. Chr. erobert und Nesactium zerstört hatte, war mit Histriens allmählicher Romanisierung jene Munizipalisierung einhergegangen, aus der Tergeste und Pola unter Caesar als *coloniae* hervorgingen. In Histrien, dessen Hinterland weit weniger urbanisiert wurde, legten sich im fruchtbaren Küstenstrich zwischen Olivenbäumen und Weinreben Kaiser und Senatoren großzügige Landsitze an. WEISS, Jakob, Histria, in: PRE VIII

langt) der Reisende³⁵) in zehn Minuten zur äußerlich sehr gut erhaltenen Arena³⁶), erbaut vermutlich in augusteischer Zeit vor der Stadtmauer, nächst dem Veroneser das bedeutendste erhaltene Amphitheater nördlich des Apennins. An der Riva entlang kam der Besucher zum Dom, einer Basilika des 15. Jahrhunderts³⁷). Die am Ende des Kais, vorbei am k. u. k. Hafenamiralatsgebäude, zur Werftinsel *Scoglio Olivi* (Oliveninsel) hinüberführende Brücke trennte den nördlich gelegenen Handelshafen vom südlich anschließenden Kriegshafen. Jenseits des Kais kam man östlich zur *Piazza Foro* (Hauptplatz des römischen Pola)³⁸); an deren Nordseite standen der gut erhaltene Augustustempel, rechts daneben ein im Mittelalter in den östlichen Forumstempel hineingeschobener Palast, seit dem 16. Jh. zu Polas Rathaus (*Palazzo municipale*) umgewandelt³⁹). Vom Forum erreichte man östlich durch die *Via Sergia*, Polas belebten Corso im kleinen, die *Porta Aurea*, einen Ehrenbogen der antiken Sergierfamilie. Der Kriegshafen wurde vom k. u. k. Seearsenal eingefasst, dessen Grundstein Kaiser Franz Joseph I. 1856 gelegt hatte⁴⁰). Das Arsenal schloß südlich an den alten Stadtkern an. Hinter der Arsenalstraße, die an der fast zwei Kilometer langen Mauer des Seearsenals entlangführte, hatte sich der *Borgo S. Policarpo* zu einer ausgesprochenen Marinesiedlung entwickelt. Marinespital, Marinekaserne, die Marinekirche *Madonna del Mare*⁴¹), der Marinefriedhof⁴²), der Maximilianpark, schließlich das Tegetthoff-Monument auf dem Zarohügel sowie das alte, seit 1913 das neue Marinekasino⁴³) charakterisierten die gleichsam eingepflanzte österreichische Militär- und Marinekolonie⁴⁴).

(1913), 2111–2116. – POLASCHEK, Erich, Pola, in: PREXLI (1951), 1217–1251 – FISCHER, Günter, Das römische Pola. Eine archäologische Stadtgeschichte, München 1996, 5–15. – VERZÁR-BASS, Monika, Das römische Pola, in: Gnomon 72 (2000), 70–77. – Kos, Marjeta Šašel, Histria, Istri, in: DNP V (1998), 644–645. Siehe auch die vom k. k. Österreichischen Archäologischen Institut herausgegebene Studie von GNIRS, Anton, Pola. Ein Führer durch die antiken Baudenkmäler und Sammlungen, Wien 1915. – Zwischen dem 7. und 11. Jahrhundert kolonisierten Slawen das Land, wobei sich in den Städten der Halbinsel ein romanisches Element erhielt. SCHIFFRER, Carlo, La Venezia Giulia. Saggio di una carta dei limiti nazionali italo-jugoslavi [zuerst Rom 1946], in: Ders., La questione etnica ai confini orientali d'Italia, hg. von Fulvia Verani, Triest 1990, 19–87 (48–50).

³⁴) ALBERI, Dario, Istria. Storia, arte, cultura, 2. Auflage, Triest 2001, 1857–1913.

³⁵) BRIONI INSEL-ZEITUNG vom 21. 4. 1912 (Nr. 12). – ÖSTERREICH-UNGARN nebst Cetinje, Belgrad, Bukarest. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, 29. Auflage, Leipzig 1913, 277–279. – PLANISCIG, Leo, Denkmale der Kunst in den südlichen Kriegsgebieten, Wien 1915, 57–58.

³⁶) FISCHER, Das römische Pola, 123–129. – LAVALLÉE, Joseph, Voyage pittoresque et historique de l'Istrie et de la Dalmatie, rédigé d'après l'itinéraire de L. F. Cassas, Paris 1802, 65.

³⁷) CLEVA, Giovanni, Notizie storiche del duomo di Pola, in: AMSI 1 (1884), 15–30.

³⁸) FISCHER, Das römische Pola, 16–20.

³⁹) L'INDIPENDENTE vom 13. 2. 1906 (Nr. 9784). – KRIZMANIĆ, Attilio, Komunalna Palača. Pula, Pola 1988, 244–248.

⁴⁰) HEER, Jakob Christoph, Ferien an der Adria. Bilder aus Süd-Österreich, 3. Auflage, Frauenfeld und Leipzig 1918 (1. Auflage 1887), 143–162.

⁴¹) PALEOLOGO, Carlo, Il famedio del marinaio italiano, in: BAUS 10 (1996), 9–81 (9–31).

⁴²) LINGG, Christoph/SCHABER, Susanne, Vergessener Völker Müdigkeiten. Friedhöfe in den Kronländern der ehemaligen k. u. k. Monarchie, Wien 2000, 106–109.

⁴³) Heute befindet sich dort ein Teil des Bestandes der alten k. u. k. Marine-Bibliothek. – LUKIN, Roman, Mornarička Biblioteka/k. u. k. Marine-Bibliothek, Pola 1986, 153–155. – WÄGNER,

Der historische Rundgang durch Pola skizziert zugleich die politische Topographie der neuzeitlichen Stadt. Denn hier, im römischen Stadtkern zwischen dem Bahnhof im Norden und dem *Borgo S. Policarlo* im Süden, spielte sich das politische Leben des Zentralkriegshafens bis 1918 ab. In die Amtszeit des Bürgermeisters Lodovico Rizzi (1889–1904) fiel der Aufschwung der städtischen Infrastruktur⁴⁵, der gleichwohl mit dem Bevölkerungswachstum kaum Schritt halten konnte⁴⁶: der Aufbau der Stadtwerke (Gas, Elektrizität und Wasserversorgung⁴⁷), die Eröffnung des italienischen Landes-Mädchen-Lyzeums (1902), die Einweihung des städtischen Museums (1902)⁴⁸, die Eröffnung der Markthalle (1903), der Bau der elektrischen Straßenbahn (1904), die Umwidmung des Stadtkrankenhauses zu einem Landesspital (1903/04) und der Aufbau einer städtischen Sparkasse (1893). Der Neubau des Mädchen-Lyzeums (1904/06) und die Ausführung der Projekte des Wiener Unternehmers Jakob Ludwig Münz (neuer Markt, Straßenbahn, Asphaltierung der Hauptstraßen) belasteten den Gemeindehaushalt in bislang unbekannter Größenordnung⁴⁹.

Trotzdem boten Pola und seine nächste Umgebung zu Beginn des 20. Jahrhunderts einem Wiener Großstadtbürger außer Erinnerungen an die römisch-venezianische Vergangenheit wenig kulturelle Anregung. Der Reisende, der mit dem Endziel Brioni in Pola ankam, hielt sich gewöhnlich nicht lange in dieser Stadt auf. Wie eine schäbige Kulisserie erschien dem Schriftsteller Hermann Bahr die Physiognomie des Ortes vor dem Hintergrund der imposanten römischen Architektur: „Diese Arena und, weiter drüben, der Tempel des Augustus und, draußen, der Bogen, den Salvia Posthuma dem Tribunen Sergius, ihrem Gatten, für seinen illyrischen Sieg errichtet hat, dies alles steht da wie versteinerte Ewigkeit. Man kann sich gar nicht denken, daß es einmal nicht war. Und diese ganze schmutzige gelbe Stadt scheint daneben nur hingemalt, auf einer rissigen schwappenden Leinwand.“⁵⁰

Walter/DOBRIĆ, Bruno, K. u. k. Marine-Bibliothek/Mornarička knjižnica [zweisprachiger Text], Pola 1997 [Erstveröffentlichung Wagner, Zur Geschichte der k. u. k. Marinebibliothek, in: MÖStA 15 (1962), 336–389].

⁴⁴) WINKLER, Dieter, Pola als Hauptkriegshafen der Monarchie, in: Dobrić, Bruno (Hg.), *Carska i kraljevska Mornarica u Puli/K. u. k. Marine in Pola* [zweisprachiger Katalog zur Ausstellung in Pola vom 20. 8. bis 18. 9. 1999], Pola 1999, 7–12.

⁴⁵) L'INDICATORE PER LA CITTÀ DI POLA. Itinerari – Tariffe – Indicazioni utili al pubblico, Pola 1911, 37–39.

⁴⁶) IL POPOLO ISTRIANO vom 7. 4. bis 19. 5. 1900 (Nr. 101–105).

⁴⁷) SCHIAVUZZI, Bernardo, I provvedimenti d'acqua ed il nuovo acquedotto in Pola, Pola 1898, 3–26.

⁴⁸) ATTI DEL MUSEO CIVICO della città di Pola 1 (1902), Pola 1903; 2 (1903), Pola 1904. – CANALI, Ferruccio, Archeologia, architettura e restauro dei monumenti in Istria tra otto e novecento. Corrado Ricci e l'Istria (1903–1934): Studi eruditi, valorizzazione e restauro delle testimonianze archeologiche e monumentali (dall'antichità all'umanesimo), opere celebrative per Nazario Sauro, in: Atti CRSR 30 (2000), 513–559 (532).

⁴⁹) CELLA, Il *Giornale* di Lodovico Rizzi, 172. – BENUSSI, Bernardo, Pola nelle sue istituzioni municipali dal 1797 al 1918, in: AMSI 35 (1923), 1–260 (151–154). – LA LUCE vom 17. 1. 1908 (Nr. 57).

⁵⁰) BAHR, Hermann, *Dalmatinische Reise*, Berlin 1909, 29.

Speziell der Stadtteil *Policarpo* verdichtete sozusagen den physisch isolierten Standpunkt der militärischen Gemeinschaft abseits des politischen und geschäftlichen Betriebes der italienischen Altstadt⁵¹). Den Rückzug des Marineelements aus der Stadt Pola verstärkte der Umstand, daß die Mehrheit des Militärs von den direkten politischen Entscheidungsprozessen ausgeschlossen war; allein die Marinebeamten durften an den Gemeindewahlen teilnehmen, und nicht einmal diese waren mehrheitlich politisch interessiert⁵²). Schließlich fiel die auf Selbstversorgung in Rüstung und Verbrauchsartikeln bedachte bewaffnete Macht in immer stärkerem Maße auch als Konjunkturmotor aus, was die Marine noch weiter dem italienischen Bürgertum entfernte⁵³). Dieses verwahrte sich energisch gegen den Anschein einer deutsch-österreichisch angestrichenen Stadt⁵⁴).

Während sich andernorts, so auch im Deutschen Reich, eine ebenso prestigeträchtige wie wirtschaftlich vermeintlich einträgliche Symbiose von Stadt und Militär einstellte und zahlreiche Ruhrgebietsstädte sich aus ökonomischen und sicherheitspolitischen Gründen um Garnisonen bewarben⁵⁵), kollidierte in Pola der Machtanspruch der deutsch-österreichisch dominierten Kriegsmarine mit der italienisch-liberalen Stadtherrschaft. Der Konflikt spitzte sich 1907/08 zu einem reichspolitischen Problem ersten Ranges zu.

II. *Zwischen Malaria und Fremdenverkehr. Die Markgrafschaft Istrien*

In Istrien gab es nur eine Privatbahn der k. k. Südbahngesellschaft, die von St. Peter am Karst nach Volosca und Fiume führte, den Nordosten Istriens erschloß und zugleich dem Fremdenverkehr am Quarnero diente. Die übrigen Strecken in Istrien gehörten zu den k. k. Staatsbahnen⁵⁶). Die 1876 eröffnete Bahnlinie Divača-Pola (122 km)⁵⁷) ver-

⁵¹) „Dieses ärarische Dorf, das da sein eigenes Leben lebte, kennzeichnete in seiner Exklusivität drastisch das nicht gerade sehr innige Verhältnis zwischen Marine und Bevölkerung. [...] Eine gewisse irredentistische Mentalität sah in den Marinepersonen Eindringlinge, und die Marineure hatten keine Nötigung, sich ihnen aufzudrängen. So lebte man in derselben Stadt nicht *miteinander*, sondern *nebeneinander*. [...] Wir waren nicht beliebt bei ihnen, wir hatten den Spitznamen *gnocchi*, aber es hat uns das nicht allzusehr beschwert. Wer konnte, der zog daher, besonders die Verheirateten, aus der Stadt weg, in eines der ärarischen Häuser Policarpas, oder baute sich im *Böhmischen Dörfel* ein Einfamilienhaus, und so entstand, durch den *Monte Zaro* von der Stadt getrennt, an den Abhängen gegen die *Villa Feigl*, des *Monte Paradiso* und *Cassoni vecchi* bis zur Schießstätte und zum Marinespital eine rein marine-ärarische Siedlung.“ STRAUB, Oswald [k. u. k. Marineoberkommissär a. D.], In memoriam. Erlebtes und Erlauschtes aus dem alten Pola, Wien 1933, 22–23.

⁵²) STRAUB, In memoriam, 29.

⁵³) Zu reichsdeutschen Parallelfällen siehe SICKEN, Bernhard, Landstreitkräfte in Deutschland 1815–1914. Beobachtungen zur Struktur und zu den militärisch-zivilen Beziehungen, in: Ders. (Hg.), Stadt und Militär 1815–1914. Wirtschaftliche Impulse, infrastrukturelle Beziehungen, sicherheitspolitische Aspekte, Paderborn 1998, 105–151 (139–143).

⁵⁴) IL GIORNALETTO DI POLA vom 6. 1. 1909 (Nr. 3104).

⁵⁵) SICKEN, Landstreitkräfte in Deutschland, 135–146.

⁵⁶) BRK, Alfred, Die Entwicklung des modernen Eisenbahnbaues, Leipzig 1911, 43–44, 61–62, 90–92.

⁵⁷) BENUSSI, Bernardo, Manuale di geografia dell'Istria, Triest 1877, 51–52.