

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.

band den Kriegshafen unabhängig von der See mit dem Zentrum der Monarchie⁵⁸). Das 1887 fertiggestellte Teilstück Herpelje-Triest (23 km), das südlich von Divača an die Polalinie anschloß, verkürzte die Verbindung Polas mit Triest. Die Trasse Divača-Pola war, da sie nicht längs der See verlief, sondern in sicherer Entfernung die Halbinsel fast in der Mitte durchschnitt, in erster Linie militärstrategisch wertvoll⁵⁹). Die Anschlußlinie Canfanaro-Rovigno (21 km) und die 1902 fertiggestellte Schmalspurbahn Triest-Parenzo (123 km) befriedigten die Interessen der italienisch besiedelten Westküste⁶⁰).

Seit 1912 verkehrten auch Schlafwagen zwischen Pola und Wien, die in Divača an den aus Triest kommenden Hauptzug angekoppelt wurden⁶¹). Der Nachtzug verließ den Kriegshafen gegen 18.40 Uhr und kam kurz nach 9 Uhr morgens in der österreichischen Reichshauptstadt an. Die ständige Telefonverbindung und der Bahnanschluß nach Wien erleichterten auch den Stäben der k. u. k. Kriegsmarine die Überbrückung der großen Entfernung Polas zum Zentrum der Monarchie⁶²). Die Zugverbindung mit Triest und Wien förderte zugleich den weiteren Aufschwung der Brionischen Inseln, die zum vornehmsten Kurort an der Südspitze Istriens avancierten und deren touristische Anziehungskraft über das Ende der Monarchie hinaus fortdauer⁶³).

Die Pola vorgelagerte Brionische Inselgruppe, die der frühere Generaldirektor der Witkowitz Eisenwerke, Paul Kupelwieser⁶⁴), 1893 ungeachtet des malariaberüchtigten Zustands⁶⁵) aufgekauft hatte, wurde 1900/01 saniert. Kupelwieser schuf in jahrelanger Arbeit, teils gegen lokales italienisches⁶⁶), teils gegen Mißfallen des k. u. k. Hafenedmiralats, das eine übertriebene Spionagefurcht hegte, einen See- und Luftkurort auf *Brioni grande*, der größten der Brionischen Inseln, der seit der Jahrhundertwende Adel und Großbürgertum Mitteleuropas anzog⁶⁷). Große Hotelanlagen wurden gebaut; ein Tier-

⁵⁸) EISENBAHN-KARTE der österreichisch-ungarischen Monarchie, hg. vom k. k. Handelsministerium, Wien 1904. – JORDAN, Peter, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes auf dem Gebiet des heutigen Jugoslawien (bis 1918), in: Plaschka, Richard G. u. a. (Hg.), Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit den südslawischen Ländern, Wien 1993, 13–30 (21).

⁵⁹) POLA, seine Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Eine Studie, Wien 1886, 4.

⁶⁰) BENUSSI, Bernardo, L'Istria nei suoi due millenni di storia, Triest 1924 (ND Venedig u. a. 1997), 538.

⁶¹) IL GIORNALETTA DI POLA vom 19. 3. 1912 (Nr. 4270).

⁶²) HALPERN, Paul G., Anton Haus. Österreich-Ungarns Großadmiral, Graz u. a. 1998, 78.

⁶³) ÖSTERREICH-UNGARN nebst Cetinje, Belgrad, Bukarest. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, 29. Auflage, Leipzig 1913, 279–280. – DALMATIEN UND DIE ADRIA. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, Leipzig 1929, 142–143.

⁶⁴) KUPELWIESER, Paul, Aus den Erinnerungen eines alten Österreichers, Wien 1918, 192–260. – ÖBL IV (1969), 360 [Paul KUPELWIESER]. – STEKL, Hannes, Paul Kupelwieser, in: NDB XIII (1982), 314–315.

⁶⁵) KOHL, Johann Georg, Reise nach Istrien, Dalmatien und Montenegro II, Dresden 1851, 541. – ISTRILIEN. Historische, geographische und statistische Darstellung der istrischen Halbinsel nebst den quarnerischen Inseln, Triest 1863, 278.

⁶⁶) KUPELWIESER, Aus den Erinnerungen, 222.

⁶⁷) LENZ, Paula, Die Insel Brioni bei Pola als Beispiel einer modernen Kulturarbeit, in: DRGS 27 (1905), 346–358. – BROCKHAUSEN, Carl, Brioni. Ein Kulturmärchen aus unseren Tagen, in: ÖR 7 (1906), 228–238.

garten, eine Straußenzucht sowie ein gewärmtes Winterseebad wurden angelegt. Hinzu kamen die restaurierte Kapelle, die Musterlandwirtschaft und eine Arbeiterkolonie, die das Inselidyll zu einer Kulturlandschaft zusammenfügten. Kupelwiesers Gutsdirektion gab seit 1910 eine illustrierte BRIONI INSEL-ZEITUNG⁶⁸⁾ heraus, die 1913 das oben zitierte Fundstück aus dem Brionischen Lokalarhiv, den *Versuch einer Beschreibung der Stadt Pola anno 1842*, veröffentlichte. Die BRIONI INSEL-ZEITUNG unterhielt die Gäste mit Fortsetzungsromanen und Gedichten sowie Nachrichten über die Kur- und Ferienaufenthalte von Künstlern und Mitgliedern regierender Häuser. Darunter waren der Erzherzog-Thronfolger Franz Ferdinand, der freilich 1913/14 private Auseinandersetzungen mit der Familie Kupelwieser anzettelte⁶⁹⁾, und der montenegrinische Fürst, seit 1910 König Nikita I., Schwiegervater des italienischen Königs Vittorio Emanuele III. und kluger Balkandiplomat⁷⁰⁾.

Überdies berichtete das Inseljournal über die Ausgrabungen auf den Brionischen Inseln, nachdem Anton Gnirs⁷¹⁾, Professor an der k. u. k. Marine-Unter-Realschule und seit 1912 k. k. kunsthistorischer Landeskonservator für Istrien, an der Catenabucht Ruinen einer antiken Luxusvilla aus augusteischer Zeit sowie Reste einer römischen Badeanlage freigelegt hatte. Thomas Mann, der sich im Mai 1911 in Brioni aufhielt⁷²⁾, läßt in seiner 1912 erschienenen Novelle *Der Tod in Venedig* den ruhelosen Schriftsteller Gustav von Aschenbach von Triest nach Pola eilen: „Was er suchte, war das Fremdartige und Bezuglose, welches jedoch rasch zu erreichen wäre, und so nahm er Aufenthalt auf einer seit einigen Jahren gerühmten Insel der Adria, unfern der istrischen Küste gelegen, mit farbig zerlumpletem, in wildfremden Lauten redendem Landvolk und schön zerrissenen Klippenpartien dort, wo das Meer offen war. Allein Regen und schwere Luft, eine kleinweltliche, geschlossen österreichische Hotelgesellschaft und der Mangel jenes ruhevoll innigen Verhältnisses zum Meere, das nur ein sanfter, sandiger Strand gewährt, verdrossen ihn, ließen ihn nicht das Bewußtsein gewinnen, den Ort seiner Bestimmung getroffen zu haben; [...] Er säumte nicht, den irrigen Aufenthalt zu kündigen. Andert-halb Wochen nach seiner Ankunft auf der Insel trug ein geschwindes Motorboot ihn und sein Gepäck in dunstiger Frühe über die Wasser in den Kriegshafen zurück, und er ging dort nur an Land, um sogleich über einen Brettersteg das feuchte Verdeck eines Schiffes zu beschreiten, das unter Dampf zur Fahrt nach Venedig lag.“⁷³⁾

Die kleine Brioni-Flottille, die Aschenbach im Roman benutzt, vermittelte den Personen- und Warenverkehr durch den Fasana-Kanal von und nach Pola. Kupelwiesers Interessen erstreckten sich alsbald auch auf das istrische Festland. Während sein Sohn Karl mit

⁶⁸⁾ 6. 2. 1910 (Jg. I) – 8. 3. 1914 (Jg. V).

⁶⁹⁾ HALPERN, Anton Haus. Österreich-Ungarns Großadmiral, 83–84, 134.

⁷⁰⁾ BERLINER TAGEBLATT (Abendausgabe) vom 27. 8. 1910 (Nr. 434). – BECKMANN, Josef, Montenegro, in: DIE ZEIT vom 29. 4. 1899 (Nr. 239), 74.

⁷¹⁾ ÖBL II (1959), 13–14 [Anton GNIRS].

⁷²⁾ BRIONI INSEL-ZEITUNG vom 14. 5. 1911 (Nr. 16).

⁷³⁾ MANN, Thomas, *Der Tod in Venedig* [erste Buchausgabe München 1912], in: Frankfurter Ausgabe. Frühe Erzählungen, hg. von Peter de Mendelssohn, Frankfurt/M. 1981, 559–641 (573).

väterlichen Mitteln eine Eisfabrik in Pola errichtete⁷⁴), kaufte Paul Kupelwieser alles Land um die nur 8 Kilometer von Pola entfernte natürliche Bucht von Medolino, deren Vorzug darin lag, dreimal so groß wie das damalige Triester Hafengebiet und vor dem gefährlichen Nordoststurm der Bora geschützt zu sein⁷⁵). Kupelwieser versuchte, die Staatsverwaltung für ein großes südösterreichisches Aufbauprogramm zu gewinnen⁷⁶): In Medolino sollte ein Handelshafen entstehen, der die dalmatinischen Zentren Zara, Spalato und Sebenico mit Hilfe der istrischen Staatsbahn an das Innere der Monarchie hätte anschließen können. Andererseits schien Medolino dem Triester *Stabilimento Tecnico* Raum für eine Schiffswerft zu gewähren. Kupelwieser bot vergeblich dem Staat das Gelände zum Ankaufpreis. Südstrien verharrte im Schatten der österreichischen Wirtschaftsentwicklung, und das Militär interessierte sich nur für seine Forts und Kriegshäfen.

Als die Brionischen Inseln in das Blickfeld des Fremdenverkehrs gerieten, hatte sich Abbazia, der erste klimatische Küstenkurort Österreichs⁷⁷), längst als Seebad und Winterkurort etabliert⁷⁸). Die österreichischen Adriabäder, seit der Jahrhundertwende erst richtig in Mode gekommen, konnten durchaus mit der französischen Riviera wetteifern⁷⁹). Abbazia, am Golf von Quarnero, im äußersten Nordosten Istriens einige Kilometer von Fiume entfernt gelegen, wurde seit 1881 besucht⁸⁰). Vor 1914 kamen jährlich bis zu 48.000 Gäste an die sogenannte österreichische Riviera⁸¹); in ganz Istrien waren es 1913, im letzten Friedensjahr, zusammen 77.176 Kurgäste⁸²). Damit lag Istrien im Vergleich mit den anderen Reichsratsländern an zweiter Stelle hinter dem böhmischen Bäderbezirk. Zuletzt lebten in Volosca, Abbazia und Lovrana bereits über 1.000 Deutschösterreicher, die das Klima auf Dauer dorthin gezogen hatte. Stattliche Villen und Parkanlagen bestimmten (und bestimmen) das Uferbild. Während die Hoteleinnahmen

⁷⁴) KUPELWIESER, Aus den Erinnerungen, 219–222.

⁷⁵) BENUSSI, Manuale di geografia dell'Istria, 52–54. – DALMATIEN UND DIE ADRIA, XXXIX–XL.

⁷⁶) BROCKHAUSEN, Carl, Medolino. Eine Fortsetzung des Kulturmärchens Brioni, in: ÖR 11 (1907), 157–164.

⁷⁷) ÖSTERREICH-UNGARN, 281–282.

⁷⁸) TADDEI, Francesca, La villeggiatura dalle pagine dell'*Illustrazione italiana* 1874–1894, in: Ris. 45 (1993), 251–263 (259).

⁷⁹) BRIONI INSEL-ZEITUNG vom 23. 6. 1912 (Nr. 21), 2. 3. 1913 (Nr. 4) und 28. 9. 1913 (Nr. 34).

⁸⁰) GOTSMANN, Andreas, Die Entwicklung Abbazias zum Kurort, in: Jordan, Peter u. a. (Hg.), Österreich und der Tourismus von Opatija (Abbazia) vor dem Ersten Weltkrieg und zur Mitte der 1990er Jahre, Frankfurt/M. u. a. 1998, 85–126.

⁸¹) HANDBUCH FÜR DIE K. K. ÖSTERREICHISCHEN STAATSBAHNEN 3 (1909), Wien 1909, 231–233. – BÄDER-ALMANACH. Mitteilungen der Bäder, Luftkurorte und Heilanstalten in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz und den angrenzenden Gebieten für Aerzte und Heilbedürftige, 12. Auflage, Berlin 1913, 213–214. – MIHAJLOVIĆ, Helene, Die Gäste Abbazias vor dem Ersten Weltkrieg, in: Jordan u. a. (Hg.), Österreich und der Tourismus von Opatija (Abbazia), 157–167.

⁸²) TREMEL, Ferdinand, Der Binnenhandel und seine Organisation. Der Fremdenverkehr, in: Brustatti, Alois (Hg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918 I. Die wirtschaftliche Entwicklung, Wien 1973, 369–402 (396–402).

stiegen, litt die einheimische Bevölkerung in Abbazia unter rasant steigenden Lebensmittelpreisen und Mietzinsen, die jene in Wien teilweise übertrafen⁸³).

Ungeachtet des aufstrebenden Tourismus in Portorose (bei Pirano)⁸⁴, Abbazia, Lovrana und auf den Inseln Brioni und Lussin⁸⁵) grassierte die Malaria von Mai bis Oktober, manchmal bis November in einigen vernachlässigten südistrischen Landstrichen⁸⁶). Das mediterrane Klima sowie mangelnde Ernährung und Hygiene begünstigten die Ausbreitung der Malariamücke⁸⁷), während die Zustände im einst malariaberüchtigten Pola sich seit den 1880er Jahren durchaus günstiger gestalteten⁸⁸). Nach jahrzehntelangem Kampf gegen die Malaria, dank trockengelegter feuchter Wiesen (*prati*), der Erhöhung des tiefgelegenen Terrains durch Aufschüttung und der Versorgung der Stadt mit besserem Trinkwasser konnten die Polaer Gesundheitsverhältnisse 1912, namentlich hinsichtlich der Marine- und Heeresangehörigen, als völlig normal bezeichnet werden⁸⁹). Gleichwohl drohten südeuropäische Infektionskrankheiten immer wieder auch Pola zu erreichen⁹⁰). In den ärmlichen Randgebieten des politischen Bezirks Pola und auf der Insel Veglia startete der istrische Landesauschuß noch 1903, unterstützt von den staatlichen Gesundheitsbehörden, eine Kampagne gegen die Malaria, die im ersten Jahr über dreitausend Personen erfaßte und in den folgenden Jahren auf alle betroffenen Orte ausgedehnt wurde⁹¹).

Erwerbsmöglichkeiten fand die Bevölkerung der Umgebung Polas im k. u. k. Seearsenal und im Handel, während sich die ökonomisch-soziale Lage auf der Insel Veglia verheerend darstellte. Der dort eingesetzte Arzt besuchte kroatische Landbewohner „nella più squallida miseria“⁹²); in manchen Orten zwang die Armut ebenso wie in Dalmatien jeden zehnten Bewohner zur Emigration nach Amerika⁹³).

⁸³) ATTI DELLA DIETA PROVINCIALE DELL'ISTRIA III. Resoconti stenografici delle sedute [9/V/14 vom 15. 10. 1907], Parenzo 1908, 326.

⁸⁴) ÖSTERREICH-UNGARN, 276.

⁸⁵) Ebd., 379–380.

⁸⁶) SCHIAVUZZI, Bernardo, La malaria in Istria. Ricerche sulle cause che l'hanno prodotta e che la mantengono, Parenzo 1890. – KREBS, Norbert, Die Halbinsel Istrien. Landeskundliche Studie, Leipzig 1907, 131–132.

⁸⁷) IL GIORNALETTO DI POLA vom 10. 7. 1913 (Nr. 4748).

⁸⁸) JILEK, August Ritter von, Über das Verhalten des Malariafiebers in Pola, Wien 1881, 69–83. – POLA, seine Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, 12–13. – PLUMERT, Arthur, Die hygienischen Verhältnisse der Stadt Pola, Pola 1893, 114. – REGOLAMENTO SANITARIO per il Comune locale di Pola, Pola 1899.

⁸⁹) StMZ 54/1 (1913), 709–710. – POLAER TAGBLATT vom 16. 7. 1912 (Nr. 2223).

⁹⁰) Telegramm k. u. k. HA in Pola an k. u. k. RKM, MS, 21. 8. 1911: „pola cholerafrei obduction eines choleraverdaechtigen ergab ruhr als todesursache = hafenedmiralat“. PK/MS (1911) XV-3/1, Nr. 3529.

⁹¹) P/MI (1904) 31, Nr. 6937: K. k. Sth in Triest an Koerber [k. k. MP], 1. 10. 1904 (Beilage: Bericht de Celebrini). – ATTI DELLA DIETA PROVINCIALE DELL'ISTRIA III. Resoconti stenografici delle sedute [9/III/4 vom 5. 10. 1904], Parenzo 1904, 69–71.

⁹²) ‚im tiefsten Elend‘. Bericht de Celebrini, 7.

⁹³) CHMELAR, Hans, Höhepunkte der österreichischen Auswanderung. Die Auswanderung aus den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern in den Jahren 1905–1914, Wien 1974, 107–108. – SCHMID, Ferdinand, Auswanderung, in: ÖStWB I (1905), 375–380.

Über die alljährlichen Sommerepidemien in Südtirien klagte Gnirs 1907 in der *ÖSTERREICHISCHEN RUNDSCHAU*⁹⁴). Er nannte malariaverdächtige Gegenden und skizzierte zugleich ein Programm für den wirtschaftlich-sozialen Aufschwung der Halbinsel, das Kupelwiesers ergebnislose Medolino-Pläne hätte ergänzen können. Dabei wies Gnirs in erster Linie auf die prekäre Wasserfrage hin, die das Binnenland ebenso wie die Städte Rovigno und Dignano betraf und Produktivitätssteigerungen in Ackerbau und Viehzucht verhinderte. Das Regenwasser, dessen Menge landwirtschaftlichen Zwecken durchaus genügen konnte⁹⁵), versickerte im Kalk des verkarsteten Terrains⁹⁶). Wenn West- und Südtirien fruchtbarer als der Norden waren, erklärte sich dies einerseits aus dem Auftreten breiter Sandstreifen, andererseits aus der Bedeckung des Kalks mit einer Schicht kaum löslicher Tonerde, der *terra rossa*, die eine schwere Ackererde bildete. Darauf reiften die schwarzen, herben Weine Istriens ebenso wie Ölbäume und Südfrüchte. Wo Wälder abgeholzt waren, erschwerten die sommerliche Dürre und der kalte Landwind die Wiederaufforstung auch an der Küste.

Viele Kilometer weit bewegte sich das Wasser Istriens in unterirdischen Systemen, um vielfach erst hart am oder unter dem Meeresspiegel in wenigen großen Quellen zu Tage zu treten. Im rasch wachsenden Kriegshafen Pola bildete die Trinkwasserversorgung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ein Problem ersten Ranges, dessen Lösung die Aquädukte und Brunnen nur mühsam nachkamen⁹⁷). Da es außer kleinen nordtirischen Wasserläufen keine oberirdischen Flüsse gab und auch ganze Adern in engen Spalten verschwanden, riet Gnirs dazu, die – allerdings teils meilenweit vom Festland entfernt liegenden – Mündungen unterirdischer Süßwasserstränge zu erforschen, um deren Vorräte anzuzapfen⁹⁸).

III. Italiener und Slawen. Zur nationalen Topographie Istriens

Der geographische Gegensatz zwischen dem schmalen Küstenstreifen im Westen und dem Hinterland samt hoher Steilküste im Osten fiel mit der sozialen und politischen Kluft zusammen, die Italiener und Südslawen (Kroaten und Slowenen) in Istrien voneinander trennte⁹⁹). Der 1891 in der Enzyklopädie *Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und*

⁹⁴) GNIRS, Anton, Die Wasserversorgung in Istrien, in: *ÖR* 13 (1907), 140–144.

⁹⁵) Die im südlichen Istrien gemessene jährliche Niederschlagsmenge von 755 bis 1.400 Millimeter lag über der Regenhöhe in den Sudetenländern. GNIRS, Die Wasserversorgung, 140–141. – BIEL, Erwin, *Klimatographie des ehemaligen österreichischen Küstenlandes*, Wien 1927, 165–167.

⁹⁶) KREBS, Die Halbinsel Istrien. – Ders., Zur Landeskunde von Österreich-Ungarn, in: *ÖSTERREICH-UNGARN, XXI–XL (XXXIII–XXXV zu den Karsterscheinungen)*. – Ders., Zur Landeskunde der Karstländer, in: *DALMATIEN UND DIE ADRIA, XXXIII–XLIII (XXXVIII–XXXIX)*.

⁹⁷) *IL GIORNALETTA DI POLA* vom 11. 11. 1910 (Nr. 3776).

⁹⁸) Zu Studien über die Möglichkeit, Wasserspeicher zu bilden, siehe *ATTI DELLA DIETA PROVINCIALE dell'Istria I. Relazioni a stampa*, Parenzo 1904, 1–22. – *UNIONE NAZIONALE* vom 29. 3. 1913 (Nr. 7).

⁹⁹) D'ALESSIO, Giovanni, *Riflessioni sul problema dell'identità etnica e nazionale nell'Istria tar-doasburgica*, in: *Ricerche sociali CRSR* 8/9 (1998/99), 5–12 (6).