

Heinrich von Littrows Leben und Werk oder Fiume in Maritimer Beziehung

Kovačević, Maja

Master's thesis / Diplomski rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Rijeci, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:186:154514>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-25**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Humanities and Social Sciences - FHSSRI Repository](#)



UNIVERSITÄT RIJEKA
PHILOSOPHISCHE FAKULTÄT
ABTEILUNG FÜR GERMANISTIK

**Heinrich von Littrows Leben und Werk oder „Fiume in
maritimer Beziehung“**

Diplomarbeit

Verfasst von:

Maja Kovačević

Betreut von:

izv. prof. dr. sc. Petra Žagar-Šoštarić

Rijeka, September 2021

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die am heutigen Tag abgegebene Masterarbeit selbständig verfasst und ausschließend die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Rijeka, den _____ Unterschrift _____

Inhaltverzeichnis

Zusammenfassung	3
1 Einleitung	4
2 Rijeka im 19. Jahrhundert.....	5
2.1 Heinrich von Littrow, Wissenschaftler, Literat, Kapitän	5
3 Überblick relevanter theoretischer Ansätze zum Übersetzen.....	8
4 Über das literarische Übersetzen	10
4.1 Übersetzung als inter- und transkultureller Kommunikator	10
4.2 Übersetzung als kulturelles und gesellschaftliches Artefakt	11
5 <i>Fiume in maritimer Beziehung</i> von Heinrich von Littrow – Versuch einer Übersetzung ins Kroatische.....	12
6 <i>Liebe</i> und <i>Das Lebensschiff</i> (aus der Gedichtsammlung <i>Aus der See</i> , 1857) von Heinrich von Littrow – Versuch einer Übersetzung ins Kroatische.....	49
7 Die Problematik des Übersetzens von Metaphern – Definition und Analyse der Übersetzung von Metaphern in den literarischen Werken von Heinrich von Littrow.....	52
7.1 Problematik des Übersetzens von Metaphern	52
7.2 Analyse der Übersetzung von Metaphern in literarischen Werken von Heinrich von Littrow: <i>Fiume in maritimer Beziehung</i> (1870); <i>Liebe</i> ; <i>Das Lebensschiff</i> (aus der Gedichtsammlung <i>Aus der See</i> , 1857) in Kroatische	54
7.3 Andere Übersetzungsschwierigkeiten	56
8 Schlussfolgerung	59
Literaturverzeichnis.....	61
Primärliteratur.....	61
Sekundärliteratur	61
Andere Quellen.....	62

Zusammenfassung

Die vorliegende Masterarbeit widmet sich der Übersetzung und Analyse der ausgewählten Werke des österreichischen Schiffskapitäns und Schriftstellers Heinrich von Littrow. Da der Autor dieser Werke einst in Rijeka lebte und wirkte, wird auch die Rolle der Stadt als kosmopolitisches und mitteleuropäisches Zentrum an der Adria herangezogen und dargestellt.

Diese Arbeit ist ein Beitrag zur Erforschung des Einflusses deutschsprachiger Kultur und Literatur am Beispiel Heinrich von Littrows in Rijeka. Werke, die hier in Betracht gezogen werden, beziehen sich auf Fachtexte aus dem Bereich des Seewesens aber auch auf Gedichte Littrows, die meist auf hoher See entstanden und zur Gattung der Seemannspoesie zählen. Dabei handelt es sich um folgende Titel: *Fiume in maritimer Beziehung* (1870); Gedicht *Liebe* und *Das Lebensschiff* (aus der Gedichtsammlung *Aus der See*, 1857). Ziel dieser Arbeit ist es diese Texte an die kroatische Öffentlichkeit zu bringen. Zu diesen Zwecken werden, wie diese Arbeit zeigen wird, Teile der bereits genannten Werke übersetzt und analysiert. Das Augenmerk wird sich auf die Übersetzung richten, indem die Übersetzung (der Sprachtransfer) inter- und transkultureller Kommunikator, bzw. als gesellschaftliches Artefakt verstanden wird.

Die Arbeit behandelt u.a. die Problematik der Übersetzung von Metaphern und enthält auch eine Analyse der Übersetzungslösungen der Metaphern anhand von Beispielen aus den genannten Texten. Die Aufgabe ist es hier, u.a. auf den verschollenen, längst in Vergessenheit geratenen Teil der Geschichte Rijekas und Europas Aufmerksamkeit zu machen. Es soll gezeigt werden, wie wichtig es ist, solche Werke auch heute zu übersetzen und an jüngere Generationen heranzutragen, indem sowohl die Geschichte einer Stadt aufgerollt wird, in der man selbst studiert, als auch für Germanisten wertvolle interdisziplinäre Forschungsbereiche öffnet, die es noch zu untersuchen gilt. Anhand empirisch-wissenschaftlicher Forschung, wie diese Arbeit es zum Ziel hat, können wertvolle Einblicke in eine Stadt gewährt werden, welche den allgemeinen europäischen und historisch-transkulturellen Kontext anfangen zu ergänzen.

1 Einleitung

In der vorliegenden Arbeit ist eine gesamte Übersetzung des Werkes *Fiume in maritimer Beziehung* des österreichischen, aber in Rijeka lebenden, Schiffskapitänen und Schriftstellers Heinrich von Littrow, ins Kroatische vorhanden. Die Arbeit beschäftigt sich mit den Leben und Werk des Schriftstellers und mit der Stadt Rijeka als ein kosmopolitisches und mitteleuropäisches Zentrum an der Adria. Anhand der für die europäische Kultur und vor allem für die Stadt Rijeka wichtige Person Heinrich von Littrow wird ein Text herangezogen, der lange Zeit im Archiv der Stadt Rijeka verschollen lag. Es ist bereits anhand der Untersuchungen von Dubrović, Lukežić und Žagar-Šoštarić bekannt, dass deutschsprachige Autoren, Wissenschaftler und Künstler für den Ausbau der Stadt Rijeka, einst St. Veit am Pflaum, Fiume bekannt waren. Viele Namen sind in Vergessenheit geraten, doch einige sollen, wie hier, herangezogen werden.

Das Ziel dieser Arbeit ist auf diesen vernachlässigten Teil der Geschichte Rijekas und Europas zu lenken und die Ansätze, die für das Übersetzen solcher Werke wichtig sind, zu schildern. Im ersten Teil der Arbeit wird der gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Kontext der Stadt Rijeka im 19. Jahrhundert, sowie auch eine kurze Biographie des österreichischen Schiffskapitäns und Schriftsteller, Heinrich von Littrow, gegeben. Im zweiten Teil wird ein Überblick relevanter theoretischer Ansätze zum Übersetzen, d.h. die Fragen und Probleme des Übersetzens, was wird übersetzt und was nicht und warum und eine Übersicht der für diese Arbeit relevanten theoretischen Aspekte des Übersetzens werden angeführt. Der dritte Teil beschäftigt sich insbesondere mit literarischer Übersetzung, die Aufgaben des Übersetzers und auch als Übersetzung als inter- und transkultureller Kommunikator sowie auch als kulturelles und gesellschaftliches Artefakt. Der vierte und fünfte Teil besteht aus Versuchen von Übersetzungen in die kroatische Sprache von folgenden Littrows Werken: *Fiume in maritimer Beziehung* (1870) – Fachtext; *Liebe*; *Das Lebensschiff* – Gedichte aus der Gedichtsammlung *Aus der See* (1857). Der sechste Teil beschäftigt sich mit der Problematik der Übersetzung von Metaphern und gibt eine Analyse der Metaphern aus den übersetzten Werken und zusätzlich eine kurze Analyse sonstiger Übersetzungsschwierigkeiten. Der letzte Teil umfasst die Schlussfolgerung, wo abschließend gezeigt werden soll, dass man durch empirische wissenschaftliche Forschungsarbeit zu den neuen Erkenntnissen, die von hohem Interesse der breiten Öffentlichkeit ist, kommen kann und, dass solche Untersuchungen und Übersetzungen von äußerst großer Bedeutung für das europäische Kulturerbe sind, weil sie Licht auf diese vergessenen historischen Werke und Personen werfen.

2 Rijeka im 19. Jahrhundert

Das 19. Jahrhundert war das Jahrhundert des menschlichen Fortschrittes, der Industrialisierung war, war eine Zeit, wo man sich nach Sicherheit und Stabilität sehnte. Fragen der Ewigkeit kamen auf, die mit dem industriellen Fortschritt vergewissert werden sollten. und der Ewigkeit strebte. Ein für die Studierenden der Germanistik in Rijeka überraschendes Beispiel ist die Stadt Rijeka. Anhand der literaturwissenschaftlichen Vorlesungen im Rahmen des Germanistikstudiums erfuhren wir u.a. auch wie wichtig die deutsche Sprache und der deutschsprachige Kreis von Intellektuellen in Rijeka gewesen ist. Dieser reichte von Architekten, Industriellen, Literaten, Künstler bis hin zu Kapitänen und Politikern.

Rijeka war im 19. Jahrhundert neben Trieste ein mitteleuropäisches, kosmopolitisches Zentrum. Ein wichtiges Transitzentrum, wo Ware und Mensch an andere Orte gelangen konnten, wie z.B. in die Vereinigten Staaten, Neu Zealand, Australien. Vielen reisten durch Rijeka und einige blieben wegen des angenehmen Klimas in Rijeka sesshaft. Rijeka ist es bis heute geblieben: Eine mehrsprachige und transkulturelle Stadt.

Die Bewohner von Rijeka waren multilingual, d.h. sie sprachen wenigstens zwei Sprachen, Kroatisch, Italienisch, Deutsch und Ungarisch waren einige davon. Wegen geschäftlicher Reisen kamen die Bewohner Rijekas in Kontakt mit den verschiedenen Nationen Europas und der ganzen Welt. Zusammenleben mit Menschen verschiedener Kultur, Sprache, Tradition u.a. machte die Rijekaner zu toleranten und geduldigen Menschen. In dieser Zeit entwickelte sich Rijekas Schiffbauindustrie und als Hafen war Rijeka im Sinne ihrer Entwicklung von hohem Interesse der österreichisch-ungarischen Monarchie, deren Investitionen in die Stadt Rijeka noch heute zu sehen sind (Lukežić, 2020: 64-65, 69, 79). Wie wichtig Rijeka für die Monarchie war, schildert sich auch im Werk *Fiume in maritimer Beziehung* (1870) den österreichischen Schiffskapitän und Schriftsteller, Heinrich von Littrow, dessen Leben und Werk in folgenden Unterkapitel beschrieben werden.

2.1 Heinrich von Littrow, Wissenschaftler, Literat, Kapitän

Heinrich von Littrow (26.01.1820, Wien – 25.04.1895. Abbazia, heute Opatija), war österreichischer Seekartograph, Lyriker und Dramatiker, Linienschiffskapitän. Er wurde am 26. Januar 1820 im Wien geboren als zweiter Sohn des geadelten Astronomen Joseph Johann von Littrow und Karoline von Ulrichsthal. Sein Vater stammt ursprünglich aus Livland, heute

Lettland, von wo aus sie dann nach Böhmen zogen. Littrow gilt zu den bedeutendsten Astronomen seiner Zeit und war auch Mathematik-Professor und später der Direktor der Wiener Sternwarte (vgl. Thomale, 1993: 196). Als Kind wurde Littrow zu Hause geschult und das Abitur absolvierte er im Gymnasium in Wien. Nachdem entschloss er sich für eine Karriere in der Marine und beginnt sein Studium in Venedig und er studierte auch an der Marineakademie in Rijeka. Als einer der besten Kadetts wurde er in 1840 zu weiteren Studien der *höheren Astronomie* nach Wien geschickt. Dort war er Student seines Vaters bis 1841 als Joseph Johann von Littrow unerwartet gestorben ist und Heinrich von Littrows Bruder Karl Ludwig von Littrow, auch bedeutender Astronom, sein Professor wurde (Žagar-Šoštarić, 2020: 287-288; Lukežić, 1994: 3-4).

Als Kadett tritt er in Dienst in die österreichische Kriegsmarine ein und als junger Offizier segelte er im adriatischen Meer, dem Mittelmeer, und sah Marokko, Syrien, Frankreich, Spanien und England. Er avancierte zum Korvetten- und Fregattenkapitän während der Rückverlegung des Marinehauptquartiers von Venedig nach Triest (vgl. Thomale, 1993: 196-197). „Nach weiteren Jahren des Kriegshafenausbaus in Pula holte ihn die ungarische Handelsmarine nach Rijeka, zeitweilig auch nach Kraljevica und Senj“ (ibid. 197). In der Marine hat er die italienische Sprache gelernt, sogar auch Französisch und Englisch. Aus dieser Zeit stammen auch seine literarischen Anfänge. Er schrieb Poesie und Prosa, sämtliche fachliche und wissenschaftliche Arbeiten, darunter sind *Aus dem Seeleben* (1892); *Die Marine* (1848); *Die Semmeringfahrt* (1883); *Deutsches Marine-Wörterbuch*; *Handbuch der Seemannschaft* (1859); seine Werke wurden regelmäßig im *Freihafen*, der *Österreichischen Constitutionellen Zeitung*, *Die neue freie Presse*, *Berliner Tagesblatt*, *Laibacher Zeitung* und der *La Bilancia* aus Rijeka veröffentlicht (Žagar-Šoštarić, 2020: 288-289; Lukežić, 1994: 4). Er schrieb auch „über die Notwendigkeit einer systematischen Tiefenvermessung der Adria“ und entwarf die ersten Isobathenkarten der Adria (vgl. Thomale, 1993: 197).

Heinrich von Littrow war Liebhaber der Künste und hat selbst auch versucht den Pinsel in die Hand zu nehmen. Littrow war auch der Gründer der Schiller-Gesellschaft in Triest, was wahrscheinlich auch Natalia Ciotta, die erste Dame Rijekas, zur Gründung der Pin-Nic Gesellschaft in Rijeka inspirierte (vgl. auch Žagar-Šoštarić, 2021: 38). Im Rahmen des *Wissenschaftler Clubs*, dessen Gründer er auch war und wo sich die Elite Rijekas, Ärzte, Professoren, Wissenschaftler, Land- und Fabrikbesitzer, z.B. der bekannte britische Ingenieur Robert Whitehead, u.a. trafen, organisierte er sogar Literaturabende und sprach zum Thema *Die Ästhetik der Lebenskunst* (ibid.). Befreundet war es mit dem deutschen Schriftsteller

Heinrich Wilhelm Stieglitz (Žagar-Šoštarić, 2020: 287-288, 291). Unter seinen literarischen Werken sind folgende zu finden: Seemöwen. Gedichte (1857); Von Wien nach Triest (1863); Der Kuss. Lustspiel; Eine gute Lehre. Lustspiel; Xanthippe. Lustspiel, wovon manche auf das Englische und Russische übersetzt geworden sind. Das Lustspiel Xanthippe wurde in 1880 von Ivan Fiamin ins Kroatische übersetzt und fand sich sogar im Repertoire des Wiener Theaters. Seine fachliche maritime Diskussion *Fiume in maritimer Beziehung*, dessen Übersetzung ins Kroatische Gegenstand dieser Arbeit ist, wurde in 1870 in zwei Versionen, auf Deutsch und Italienisch, veröffentlicht. Littrow widmete sie den Gemeinderat der Stadt Rijeka und sie war auch von der Öffentlichkeit gerne gelesen, weil sie über die Geschichte und Tradition der Seefahrt und des Schiffbaues in Rijeka spricht, mit zahlreichen Tabellen Daten über die Schiffsbauindustrie gibt, und der Autor gibt selbst als Experte wertvolle Kommentare und Vorschläge für die Verbesserung der Seefahrt und des Hafens in Rijeka (ibid.: 289, Lukežić, 1994: 8).

Heinrich von Littrow war in Rijeka eine beliebte Persönlichkeit wegen seiner eingeborenen Höflichkeit und guten Manieren. Bewohner Rijekas aller Schichten fühlten einen tiefen Respekt gegenüber Littrow, vor allem wegen seiner Großzügigkeit gegenüber der Jugendlichkeit und den Bedürftigen (Lukežić, 1994: 8). Littrow selbst liebte Rijeka und das kann man in seinen Werken, seinen Gedichten, seinen emotionellen Beschreibungen der Stadt und ihrer Umgebung, der Natur u.a. auch sehen, z.B. im Gedicht *Matulji*:

Die Inseln Veglia, Cherso und die Küste

Von Istrien, mit ihren dunkeln Grün,

Volosca, Abbazia, Ika und Lovrana,

Wo Myrthe, Lorbeer und Kastanie blüh'n.

Rijeka war für Littrow eine kosmopolitische Stadt, Treffpunkt verschiedener Sprachen und Kulturen, Rasen und Traditionen (ibid.), eine Stadt mit großer Zukunft und er war auch ein Kosmopolit, der an den Fortschritt von Rijeka, der Monarchie und ganz Europa glaubte, ein echtes Mitglied einer globalen Gesellschaft des 19. Jahrhundert, das in den Mythos der menschlichen Fortentwicklung stark glaubt und dies schildert sich auch in seinen Werken.

3 Überblick relevanter theoretischer Ansätze zum Übersetzen

Nach Shell-Hornby (1995) ist der Übersetzer Leser des Ausgangstextes, weil er den Text auf eine individuelle Art und Weise versteht und von seinem Verstehen hängt der Inhalt der eventuellen Übersetzung ab und auch Verfasser des Zieltextes, wobei „[...] der Ausgangstext nicht statisch ist, sondern eine Absicht des Autors in sich trägt [...]“ (Svoboda, 2017: 184). Das heißt, dass der Übersetzer fähig sein muss, so gut wie möglich, das Gemeinte im Text zu verstehen und in die Zielsprache zu translatieren.

Nach der Skopostheorie von Reiß und Vermeer (1984) ist die wichtigste Aufgabe die eine Übersetzung erfüllen muss eine bestimmte Funktion und der ideale Fall ist, wenn der Leser überhaupt nicht merkt, dass es sich beim vorhandenen Text um eine Übersetzung handelt (ibid. 185).

Es stellt sich die Frage für welche Zielgruppe ein Text wie dieser übersetzt werden soll? Da es als wertvoller Teil der Geschichte Rijekas und Kroatiens aber auch der betreffenden Länder, Österreichs und Ungarns, da Kroatien in 1870 ein Teil der österreichisch-ungarischen Monarchie war, ist und auch weil der Autor der Originaltextes ein Zugehöriger der österreichischen Adlers gewesen ist, könnte man sich vorstellen, dass der Text hauptsächlich Wissenschaftlern aus dem Bereich der Geschichte, Philologie, Seefahrt und Maritime Wissenschaften gerichtet ist, weil er reich an Informationen, Fakten, Namen und Nummern ist. Ein solcher Text könnte deshalb Forschern von Interesse sein, was bedeuten würde, dass die Übersetzung so nah wie möglich dem Originaltext stehen musste, was folglich Nidas (1964, 2000) formalen Art der Äquivalenz entspricht. Die formale Äquivalenz stellt den Schwerpunkt auf beides, Form und Inhalt. Der Übersetzer soll buchstäblich wie möglich die Form und den Inhalt des Originaltextes zu reproduzieren und um so etwas zu schaffen, muss er ständig die Kultur der Ausgangssprache mit der Kultur der Zielsprache vergleichen. Eine solche Übersetzung enthält zahlreiche Anmerkungen, die die Übersetzung dem Leser verständlich machen sollten. Auf der anderen Seite ist die dynamische Äquivalenz für die Übersetzung Littrows Textes ein vielleicht besserer und eleganterer Zugriff. Nämlich, in diesem Fall soll die Übersetzung denselben, oder so nah wie möglich, Effekt auf den Leser haben, wie es das Original haben würde. Wichtig ist zu erwähnen, dass es sich hier um zwei Extreme handelt und dass, nach Nida (1964, 2000), auch Zwischenstufen bestehen (Pavlović, 2015: 46-47).

Dieser Text hat auch ausgeprägte literarische Elemente in sich und ist kein rein fachlicher Bericht und soll auch als solcher nicht angesehen werden. Die literarischen Elemente, die im

Text ständig vorhanden sind, sind gehobener Sprachstil, der die gesellschaftliche Schicht des Autors aber auch seine künstlerische Tendenz wie auch seine Emotionen gegenüber der Marine, der Seefahrt aber auch Rijeka selbst schildert. Aber man soll nicht den Eindruck bekommen, dass diese zwei für manche gegenüberstehenden Elemente, die fachlichen und die literarischen, voneinander getrennt sind. Sie koexistieren miteinander und bilden ein sinnvolles Ganzes, wo Littrows persönliche Eindrücke durch Fakten unterstützt werden und die Fakten durch Littrows Kommentare voller Dienst- und Lebenserfahrens eine Erläuterung und tiefreichende Bedeutung bekommen. Der Autor hat aber auch den Leser wichtigere Informationen und amtlich erhobene Ausweise in Form von Tabellen wegen besserer Übersicht innerhalb des Buches abgebildet. In diesem Sinn ist eine gewisse Objektivität, was die für Wissenschaftler wichtigen Informationen betrifft, gesichert.

4 Über das literarische Übersetzen

Literarisches Übersetzen erfordert ein gewisses Maß an künstlerischem Empfinden, welche einerseits vom Talent des Übersetzers, weshalb auch die besten Übersetzer meistens selbst Schriftsteller und Dichter sind, und andererseits von den Kompetenzen des Übersetzers und seiner eigenen Kenntnis der Literaturgeschichte, der Theorie der Literatur und natürlich der Literatur selbst, abhängen. Das Übersetzen von Literatur ist eines der Problematischsten, weil jedes literarische Werk bestimmte implizite Nachrichten trägt, die vom Leser individuell anerkannt und verstanden werden sollen. Hier hat der Übersetzer die schwere und richtige Aufgabe die Intention des Autors des Werkes zu erkennen, zu verstehen und sie dann auf eine dem Leser verständliche Art und Weise übertragen zu können und gleichzeitig den künstlerischen Aspekt des Werkes, des Stil des Autors beibehalten.

Laut Jiří Levý (1969) soll die Übersetzung eines literarischen Werkes kein eigenständiges Werk für sich sein, die Arbeit eines Übersetzers muss eine reproduktive sein; „[das] Sprachmaterial [soll] durch ein anderes ersetzt [werden] und folglich alle aus der Sprache hervorgehenden Kunstmittel selbstständig gestaltet werden.“ (Zitat übernommen aus Takač, 2021: 21).

4.1 Übersetzung als inter- und transkultureller Kommunikator

Gegenwärtige Übersetzungstheorien definieren das Übersetzen als interkulturelle oder transkulturelle Kommunikation. Nach Vlasta Kučiš (1984) ist Übersetzung ein interaktiver Kommunikationsprozess, der durch ein Kontinuum von Prozessen der Konjunktion und Disjunktion charakterisiert ist und laut Erich Prunč (2008) werden die Kommunikationspartner der verschiedenen Kulturen abhängig von der Übersetzungskultur nähergebracht oder voneinander entfernt (Mavrič, 2008: 48).

Darunter hat auch die Literatur ihre bestimmte Rolle. Nach Žagar-Šoštarić (2008) kann man Literatur als „Katalysator und Produkt bestimmter kultureller Widerspiegelungsprozesse“ betrachten und das kommt im inter- und transkulturellen Kontext zum Vorschein, weil sich im Fremden das Eigene unumgänglich widerspiegelt (Žagar-Šoštarić, 2008: 116). Da Sprache und Kultur miteinander unzertrennlich verbunden sind, übersetzt man, beim Übersetzen von einer Sprache in die andere, auch von der Kultur der Ausgangssprache in die Kultur der Zielsprache, obwohl man als Übersetzer versucht die Eigenschaften der Ausgangskultur in der Translation

so gut wie möglich aufzubewahren, er ist auch unmittelbar durch seine eigene Kultur beeinflusst und betrachtet die andere Kultur durch und im Vergleich mit der eigenen.

4.2 Übersetzung als kulturelles und gesellschaftliches Artefakt

Keine Übersetzung kann außerhalb der kulturellen, gesellschaftlichen, ökonomischen u.a. Eigenschaften ihrer Entstehungszeit existieren, eine pure Objektivität ist zwar ein unerreichbares Charakteristikum aber danach sollte man immer versuchen zu streben. Jede Übersetzung ist nach André Lefevere (1992) eine Art von Umschreibung eines Originaltextes, wo der Übersetzer mit dem Text manipuliert um ihn für eine bestimmte Leserschaft zu gestalten (Pavlović, 2015: 138).

Die Frage was wird übersetzt und warum und was nicht ist auch eine Wichtige. Nach Lefevre (1992) ist jeder Übersetzer unter dem Einfluss der ideologischen, ökonomischen und ästhetischen Beschränkungen seiner Zeit und um die Bedürfnisse dieser Beschränkungen zu befriedigen wird er, bewusst oder nicht, mit dem Text einigermaßen manipulieren um ihn den Bedürfnissen der Zeit anzupassen (ibid.: 134). Ob ein solcher Text, d.h. der Gegenstand dieser Arbeit, ohne hochschulische Unterstützung und dem Interesse einiger Wissenschaftler, überhaupt bemerkt oder übersetzt werden würde, ist fraglich. Dieses Buch ist, als eigenartiger Träger einer verlaufenen Zeit, ein wichtiger Teil der kroatischen und europäischen Geschichte.

**5 *Fiume in maritimer Beziehung* von Heinrich von Littrow – Versuch einer
Übersetzung ins Kroatische¹**

FIUME

U

POMORSKOM POGLEDU

OD

HEINRICHA v. LITROWA

¹ Da für das Werk die Autorenrechte noch ausstehen, wird in dieser Arbeit zu Zwecken einer Analyse, nur ein Teil der gesamten Übersetzung ins Kroatische veranschaulicht. Eine Veröffentlichung der kroatischen Version der Übersetzung steht bevor. Zu betonen sei es an dieser Stelle, dass diese Übersetzung, ein erster Versuch ist, dieses Werk ins Kroatische zu Übersetzen mit dem Ziel es an die kroatische Öffentlichkeit und vor allem an eine jüngere Generation von Forschern und Wissenschaftler zu bringen.

Das in deutscher Sprache verfasste Original, wird in dieser Arbeit nicht veranschaulicht, vor allem wegen der noch ausstehenden Autorenrechte.

Fiume

Tipo-litografski zavod Emidia Mohovicha

1870.

POSVEĆENO

HVALEVRIJEDNOM

GRADSKOM ZASTUPNIŠTVU

GRADA FIUME.

Kada se od Trsta, najsjevernije točke zapadne obale Jadranskoga mora, duž pitoresknog krajolika Istre krene u smjeru jugo-istoka, nakon šestosatne plovidbe parobrodom, stigne se do jednog zaljeva, koji se proteže četrdeset nautičkih milja sjeveroistočno između kopna Istre i velikog otoka Cherso² pa sve do podnožja Julijskih Alpa. Na kraju tog zaljeva, koji se vodi pod imenom Quarnero³, na ušću male rijeke Rečine, prekriven brežuljcima vinove loze i mjestimice pošumljenim vapnenačkim stijenama leži dražesni lučki grad Fiume, nekada Tersattica, zatim Vitopolis, zatim St. Veith am Pflaumb, Fanum Sancti Viti ad Flumen, slavenski Rieka, danas zvan Fiume.

Dolaskom u luku grada Fiume, da se zamijetiti kako krajolik sa svih strana zaokružuje divnu uvalu, pa bude teško iz panorame pronaći točku kroz koju se s otvorenog mora ušlo u ovu slikovitu uvalu, te pred sobom vidi krajolik, koji svojom umjerenom klimom, svojim tamnoplavim nebom, svojom svježom vegetacijom, koja gajeve mirte i lovora i šume kestena kod Volosce i Abbazie⁴ održava u neprestanom zelenilu, obližnjim otocima i planinama blagih padina, od Monte Maggiore⁵ nadvišen za 4900 stopa, živopisno podsjeća na Napuljski zaljev.

Stanovništvo grada Fiume, koji je u antici bio jedno od najvećih mjesta Liburnije, bavilo se, koliko istraživanja daleko sežu u prošlost, brodogradnjom i plovidbom već u antici.

² otok Cres

³ Kvarner

⁴ Voloskog i Opatije

⁵ Učka

Otud se daju objasniti današnji odlikovani mornari, koji su, u čast zastavi ratne i trgovačke mornarice Austrije, u velikom broju zastupljeni, i koji se, privučeni visokom plaćom, gotovo u jednakom broju na brodove stranih zastava hoće dati unovačiti *). Već su stari Liburni znali osigurati si dobar glas na račun gradnje svojih brodova: izrazito plovno sposobni, ugodni oblici njihovih plovila su navele Cezara Augustusa u ratu protiv Marcusa Antoniusa da se posluži takvim brodovima, i mnoge druge pomorske nacije su ovdje pravile svoje narudžbe. Da, prvu ideju za današnje parobrode dali su Liburni, koji su na svojim velikim galijama u sredini broda osmislili sistem koji su pokretali volovi, koji je pokretao kotače s lopaticama pričvršćene s vanjske strane broda. Međutim, danas je fijumanska brodogradnja jedna od najunosnijih djelatnosti grada i njegove neposredne blizine te među graditeljima kao Brazzoduro, Belaz, Andrea Fausto u. Vincenz Zanon, Buranello, Cattalinich, postoje oni poput braće Schiavon, koji su već 8. generacija obitelji, koja se bavi isključivo brodogradnjom. Godinama su škverovi grada Fiume veći od svih ostalih austrijskih. Ovdje se, kao i u drugim lukama Mediterana, stvorio dojam kako promet zbog Krimskoga rata uopće nije patio. Godine 1854. i 1855. su za fijumanske brodograditelje bile najlukrativnije koje su doživjeli. Brodovi su u tadašnje vrijeme uvijek imali posla;

*) Nažalost su ti odlikovani pomorci snažno prisutni i na inozemnim brodovima.

Sljedeći su protokolirani kao dezerteri:

Iz morskog pojasa Fiume	339
Istarska obala u fijumanskom zaljevu, skupa s otocima	
Veglia ⁶ i Cherso.....	253
Zbroj zaljev grada Fiume (Quarnero).....	592
Dezerteri iz cijelog austrijskog obalnog područja.....	2558

Bilo bi previše ovdje raspravljati o razlogu ovog nezadovoljavajućeg stanja koje nas je lišilo dvije i pol tisuće naših najboljih mornara – stoga neka bude dovoljna spoznaja da postoji siguran lijek protiv toga.

⁶ otok Krk

jer su engleski i francuski trgovački putnici preuzeli transport trupa te su i ostalim nacijama, uz sebe, ostavili dovoljno prostora. Utovar je bio toliko unosan, da je malen broj putovanja isplatio brodove (Vidi u statističkom prospektu godine 1851. do 1854.).

Pod takvim uvjetima se, kao što je bilo za očekivati, proširila se i brodogradnja. U Fiume, Buccari i Portoreu⁷, gdje se 1854. sagradilo sveukupno 34 broda tonaže 13.264, u sljedećoj godini se konstruirao 41 brod od 17.472 tone, uz to su još 1856. godine, pošto je impuls potrajao, 38 brodova od 14.429 tona porinuta s ležaja. Od ovih brodova se jedan dio sastojao od većih plovila, koji su isplovili iz ova tri navedena mjesta. Šezdeset trojarbolnih jedrilica, uključujući 1855. jedan kliper od 444 tone, dok se tonaža preostalih kretala između 500 i 900. Među brodovima izgrađenim od 1854. do 1856. bilo je 39 teglenica. – Naklonost za ovu djelatnost postane objašnjiva umjerenom klimom, dobrim položajima navoza i škverova, koji, bez obzira na to što se svi nalaze ispod otvorenog neba i na samoj plaži, zbog upornog kišnog vremena, snažnih valova ili opasnog požara nikad nisu bili ometeni u svom radu, te blizinom šuma, koje su davale drvo za gradnju brodova najbolje kvalitete. Godišnje se porine dvadeset do trideset dobro izrađenih jedrenjaka s križnim jedrima, poznati i traženi fijumanski proizvodi, koji, ili ostanu vlasništvo brodske kompanije, ili se izrađuju po narudžbi, ili konačno budu prodani u inozemstvu. Zbog ove neprekidne djelatnosti u samoj zemlji se toliko vrijednih ljudi usavrši u ovoj djelatnosti, da se godišnje njih stotine iseli, kako bi i u inozemstvu na temelju svoga dobrog glasa mogli zaraditi svoj kruh.

Pregled rada lokalnih škverova grada Fiume, Buccari i Portorea od 1833. do 1869. vidljiv je na sljedećoj tablici, u koju brodovi ispod 100 tona nisu uključeni.

⁷ Bakru i Kraljevici

Graditelj	Broj sagrađenih brodova	Zbroj tonaže
A. Amadi.....	1	120
Giovanni Baccarchich.....	3	1.085
Giuseppe Bachich.....	48	20.365
Giacomo Brazzoduro.....	50	27.230
Vincenzo Brazzoduro.....	3	1.013
Pietro Buranello.....	24	8.528
Stefano Calich.....	7	2.806
Carlo Cattalinich.....	52	18.456
Giovanni Foretich.....	2	783
Casimiro Jacovcich.....	33	11.098
Ilario Jurcotich.....	7	2.144
Mattio Materljan.....	39	16.876
Ignazio Orchianin.....	5	2.309
G. F. braća Pritschard.....	15	5.311
Luigi Rosa.....	17	8.581
braća Schiavon.....	70	31.862
Giuseppe Spadon.....	46	16.896
Luigi Spadon.....	6	1.931
Antonio Vranich.....	39	13.731
Andrea Zanon.....	80	28.173
Fausto Zanon.....	6	1.785
Vincenzo Zanon.....	29	8.538
Zbroj .	582	229.621

Trenutno se bave brodogradnjom:

Enrico u. Brüder Schiavon	škerovi u Ponsalu.
Giovanni Baccarcich	„ al Pino.
Pietro Buranello }	„ „
Luigi Rosa }	„ „ Pescheria.
Giacomo Brazzoduro	„ „ Sussak.
Vincenzo Brazzoduro	„ „ Pecine N. 1.
Giuseppe Bachich	„ „ Pecine N. 2. i N. 3.
Casimiro Jacovcich	„ „ „ Martinschizza.
Mattio Materljan	„ „ „ Buccari.
Ignazio Orchianin	„ „ „ Portore.

U prvih 6 mjeseci ove godine s ležajeva je porinuto 13 brodova čija je ukupna tonaža bila 6175.

Trenutno je na fijumanskim škerovima u izgradnji još 16 većih brodova, a tijekom srpnja položene su kobilice za 7 novih.

Ova, stoljećima kultivirana industrija brodogradnje fijumanskog zaljeva daje zapravo najuvjerljiviji dokaz za njegov divan položaj u pomorskom odnosu, jer ova stalno napredujuća industrija sigurno ne bi na jednom lokalitetu pustila tako duboke korijene da povoljni klimatski uvjeti ne bi istovremeno pozivali na rad te isti i poticali. Budući da blaga klima dozvoljava gotovo neprekidan rad u svakom godišnjem dobu, to u usporedbi s ostalim brodogradilištima rezultira kratkim rokom za isporuku i nižom cijenom.

Kao što se mravi i pauzi nikada neće smjestiti na vlažnim mjestima, kao što lastavica nikada neće sviti gnijezdo ispod krova kuće, gdje, u slučaju nepovoljnih uvjeta njenom pomlatku prijeti opasnost; kao što se „paljenje kreča“ ili „paljenje ugljena“ obavljalo samo tamo gdje je bilo vapnenačkih stijena ili u blizini šuma: tako čovjek instinktivno bira mjesto za svoju djelatnost. Brodograditelj će se smjestiti isključivo tamo, gdje nikakve oluje neće omesti njegov rad, gdje ni snažni valovi, ni požari neće ugrožavati njegove navoze, gdje novoizgrađeni brod s lakoćom može biti opremljen, ojarboljen i ukrašen, gdje ga se bez poteškoća može porinuti i gdje povratnicima, kojima je potreban popravak, ne prijeti nikakva opasnost, već im se nudi smještaj i pomoć.

Priloženi statistički pregled brodskih plovidbi u Fiume (Dodatak A) pokazuje aktivnost luke tijekom zadnjih 20 godina; Dodatak B daje pregled brodograditeljske djelatnosti grada Fiume i njegovih susjednih mjesta – Buccari i Portore od godine 1840 do 1869.

Plovila ispod 10 tona se već godinu dana ne uvode u statističke registre, jednako se tako prilikom pregleda brodogradnje ne razmatraju brodovi čija je tonaža manja od 100 tona. – Otuda je prividno umanjeње broja brodova u 1869.

Dodatak A.**Izvadak**

O brodovima pod austrijskom i inozemnom zastavom koji su u ispod navedenim godinama uplovili i isplovili u Fiume i vrijednost uvezene i izvezene trgovačke robe.

Godina	Zastava	Uplovilo			Isplovilo		
		Broj	Tone	Vrijednost uvezene robe	Broj	Tone	Vrijednost izvezene robe
1850	Austrija. . .	6715	77345	3243069	6790	84117	2627265
	Inozemstvo.	535	26837	1078859	525	26298	623578
	Ukupno	7250	104182	4321928	7315	110415	3250843
1851	Austrija. . .	6611	80663	3339429	6716	87729	3704853
	Inozemstvo.	556	31366	1260072	558	31150	1416993
	Ukupno	7167	112029	4599501	7274	118879	5121846
1852	Austrija. . .	7034	80663	4001973	7105	89231	2332563
	Inozemstvo.	536	31366	1270416	532	28176	575048
	Ukupno	7570	112029	5272389	7637	117407	2907611
1853	Austrija. . .	6888	77633	4959695	6989	88602	2737231
	Inozemstvo.	492	27867	1824678	490	27537	817150
	Ukupno	7380	105500	6784373	7479	106139	3554381
1854	Austrija. . .	6455	99825	5111587	6667	107496	4667508
	Inozemstvo.	532	26255	1098446	547	29006	1337157
	Ukupno	6987	126080	6210033	7214	136502	6004665
1855	Austrija. . .	6116	84542	5373615	6210	99191	4959329
	Inozemstvo.	554	29531	2092376	547	29945	1249696
	Ukupno	6670	114173	7465991	6757	129136	6209025
1856	Austrija. . .	6547	103801	5400409	6611	111860	4689646
	Inozemstvo.	520	23555	1340888	514	22796	824943
	Ukupno	7067	127356	6741297	7125	134656	5514589
1857	Austrija. . .	6369	97947	3666716	6645	113287	3784986
	Inozemstvo.	447	26033	779864	445	24208	725433
	Ukupno	6816	123980	4446480	4990	137495	4510419
1858	Austrija. . .	6230	96930	3700503	6250	99200	3860580
	Inozemstvo.	492	27869	816407	490	27567	930920
	Ukupno	6722	124799	4516910	6740	126767	4791500
1859	Austrija. . .	5670	106799	4298800	5862	107298	5416569
	Inozemstvo.	535	35928	1307046	563	36937	1923142
	Ukupno	6205	142727	5605846	6425	144235	7339711

Godina	Zastava	Uplovilo			Isplovilo		
		Broj	Tone	Vrijednost uvezene robe	Broj	Tone	Vrijednost izvezene robe
1860	Austrija. . .	5550	96466	4294825	5750	138548	5496112
	Inozemstvo.	485	34830	1220320	490	35478	1810203
	Ukupno	6035	131296	5515145	6240	174026	7306315
1861	Austrija. . .	6064	110723	4392334	6115	119692	4674182
	Inozemstvo.	477	28993	485019	530	23816	1707517
	Ukupno	6541	139716	4877353	6645	143508	6381699
1862	Austrija. . .	5859	101951	5114024	5893	103741	5497840
	Inozemstvo.	577	32975	933875	571	34932	1512617
	Ukupno	6436	134926	6047899	6464	138673	7010457
1863	Austrija. . .	6109	97967	7855144	6172	104395	4748025
	Inozemstvo.	505	26973	972639	512	28517	1054402
	Ukupno	6614	124940	5827783	6684	132912	5802427
1864	Austrija. . .	6115	93884	5096635	6101	105820	4364472
	Inozemstvo.	424	21695	681745	443	24737	747670
	Ukupno	6539	115579	5778380	6544	130557	5112142
1865	Austrija. . .	6323	100580	4925640	6365	106728	4487744
	Inozemstvo.	421	21757	847169	411	23735	732820
	Ukupno	6744	122337	5772809	6776	130463	5220564
1866	Austrija. . .	6110	112497	7343953	6178	120191	4747852
	Inozemstvo.	368	20838	873970	369	21461	794121
	Ukupno	6478	133335	8217923	6547	141652	5541973
1867	Austrija. . .	5606	84488	4989967	5659	94184	4551905
	Inozemstvo.	531	24583	1175665	624	62721	893293
	Ukupno	6137	109071	6165632	6283	120905	5445198
1868	Austrija. . .	6022	97836	4893652	6023	105649	4532362
	Inozemstvo.	626	30088	1466429	661	30296	897572
	Ukupno	6648	127924	6360081	6684	135945	5429934
1869	Austrija. . .	2022	94093	5376458	2028	101131	4109932
	Inozemstvo.	698	31911	1482728	711	34353	986410
	Ukupno	2720	125004	6859186	2739	135484	5096342

Dodatak B.

**Gradnja brodova u brodogradilištima grada Fiume,
Buccaria i Portorea od 1840. do 1860.**

Godina gradnje	Broj izgrađenih brodova	Tonaža	Približna vrijednost brodova spremnih za plovidbu	Napomena
1840	23	5673	fl. 532000	Osim toga je u razdoblju od 1840. do 1869. na navedenim brodogradilištima poboljšano preko 30 brodova. Za izgradnju i poboljšavanje brodova na navedenim brodogradilištima u razdoblju od 1860. do 1869. iskorišteno je preko 2 milijuna kubičnih stopa drveta i 70,000 kvintala ⁸ metala. Godine 1869. prilikom brodogradnje angažirano osoblje iznosilo je prosječno 600 pojedinaca.
1841	12	3086	253008	
1842	12	2883	230500	
1843	14	2578	226200	
1844	16	2783	288000	
1845	14	3238	331800	
1846	22	6480	617800	
1847	23	8830	966800	
1848	17	6537	702500	
1849	26	6725	689000	
1850	33	8679	878600	
1851	35	9466	989600	
1852	33	10379	1037500	
1853	34	10401	1109800	
1854	34	13264	1442700	
1855	41	17472	1989800	
1856	38	14429	1589600	
1857	28	11885	1344700	
1858	17	5706	535000	
1859	4	1243	111500	
1860	12	3691	365100	
1861	7	2262	229000	
1862	12	4405	399000	
1863	17	8035	850500	
1864	11	4850	483000	
1865	18	9438	921000	
1866	16	8994	899300	
1867	20	9237	998600	
1868	24	10867	1165800	
1869	23	9862	1087600	
Ukupno	636	223178	23265200	

⁸ kvintal; Ctr. – Ztr. (Zentner)

Prema posljednjem statističkom izvratku Fiume broji 186 brodova duge plovidbe nosivosti 85939 tona; dok Trst bez Lloyd-parobroda broji samo 98 brodova nosivosti 50455 tona u vlasništvu brodske kompanije; na Fiume tako otpada približno trećina austrijske brodske kompanije, koja je 1868. godine brojila ukupno 602 jedrenjaka s križnim jedrima ukupne nosivosti 275.448 tona, ali u njih su se ubrajala i 73 Lloyd-parobroda.

Uz to se u vlasništvo brodske kompanije pribrojava i 111 brodova za kabotažu (obalnu plovidbu) nosivosti 3217 tona.

I laiku se prilikom promatranja fijumanskog zaljeva, omeđenog poput jezera slikovitim planinama, njegovo mirno korito s morskom dubinom prikladnom za sidrenje svake vrste broda, kao i velika luka koja se širi 12 nautičkih milja, čak se i jednom laiku mora nehotice nametnuti misao, da je ovo obalno mjesto od prirode predodređeno za blistavu budućnost.

Da Fiume posjeduje sva obilježja mjesta za navoze na moru, koji u potpunosti udovoljava svim zahtjevima novoga doba, mora valjda biti očito svakome tko fijumanski krajolik i samo površno primijeti. Stručnu procjenu njegovih pomorskih odnosa, njegovog divnog položaja, nedavno se moglo čuti iz usta poznatog hidrotehničara Pascala, genijalnog stvoritelja luke u Marseilleu, koja je mukom otuđena od mora, koji je, vidjevši ovaj lijepi zaljev, izjavio: *ce n'est pas la mer, c'est un lac magnifique*⁹. I Napoleon I. je stvorio visoko mišljenje o Fiume te je nakon vojnih operacija svoje marine bio u prilici donijeti ispravan sud o važnosti položaja ovog mjesta. Linijski brodovi i fregate su se u vrijeme francuske okupacije sidrili na sredini zaljeva i nitko se ne sjeća da im je ijedno sidrište stvaralo poteškoće.

⁹ „to nije more, to je prekrasno jezero“

Štoviše, glasine šire zavidnici, nevjerojatne i proračunate glasine o nepovoljnom položaju grada Fiume kao lučkog mjesta. S vremena na vrijeme se pojavljuju slične besmislene tvrdnje, poput bajki o morskoj zmiji. Kad su već takve umjetno održavane tradicije u današnje vrijeme svoju vrijednost, svoj kredibilitet, svoju vjerodostojnost i svoj utjecaj gotovo potpuno izgubile, naša zadaća je osuditi te beznačajnike, te plaćenike u bitci zavisti protiv jedne moćne protivnice, najjednostavnijim argumentima na šutnju. Što bi nam ionako trebalo uspjeti, pošto nikad nisu imali statističkih argumenata za svoju Philippicu, kad bi je uspoređivali s Fiume, niti su tu raspravu vodili uvjerljivo ili stručno, već samo zato što im je bilo nemoguće zamisliti Fiume kao trgovačko i skladišno mjesto, te su negirali spretnost, radišnost i industriju tog stanovništva: kao ultima ratio, kao zadnji pokušaj osporavanja položaja Fiume kao lučkog središta.

Iz iskustva i kao stručnjaci otvoreno se priklanjamo onima, koji drže do ovog podcijenjenog grada Fiume.

Ne želimo se dati zavarati ovim ljupkim prizorom, južnim nebom i slikovitom panoramom zaljeva. Želimo održati svoje objektivno stajalište i izbjeći da se sljedeći zapisi shvate kao oratio pro domo¹⁰ jer smo u izvršavanju našeg zvanja ovdje pronašli drugu domovinu. O gorljivoj ili zasljepljujućoj ljubavi prema domovini ne može biti govora tamo gdje se kao kozmopolit i kao mornar želi dati svoj nepristrani sud.

Fiume se nalazi 45° 19' 39" sjeverne geografske širine i 12° 6' 21" istočne geografske dužine od Pariza, tako se nalazi u najpovoljnijem pojasu umjerene zone, gdje se kultura najlakše razvija.

¹⁰ oratio pro domo – latinska uzrečica; za vlastitu kuću, sebi u prilog, za sebe

Svatko, kada razmotri pomorski položaj Fiumea, sigurno već pri prvom pogledu vidi da je plovni put Jadranskim morem u smjeru sjevera prema Fiumeu kraći nego onaj prema Trstu (Vidi kartu).

Plovni put od otoka Unie prema Fiume iznosi 42 nautičke milje, dok prema Trstu iznosi 80, što znači da kada bismo promatrali, npr. 2 broda, A i B, koji zajedno plove Jadranskim morem i oba se na visini otoka Unie ili Sansega rastanu te jedan krene prema Fiume, a drugi prema Trstu, onaj koji manevrira u smjeru Fiumea ima 40 milja kraći put za preći. Ako se plovidba odvija pod povoljnim vremenskim prilikama, onda je u svakom slučaju prednost kraćega puta jasna kao dan.

Pri umjerenom povjetarcu, onaj koji plovi prema Fiume će se usidriti 8 do 10 pa i 20 sati prije nego onaj koji plovi prema Trstu.

Ali, ako pretpostavimo da će vremenske prilike biti nepovoljne, i to iznenadni sjeveroistočni vjetar koji oba broda, ako su jedrilice, prisiljava na laviranje, onda 40 milja razlike u putovanju može rezultirati sa nekoliko dana zakašnjenja.

Onaj koji upravlja prema Fiume, kojeg ćemo nazvati A, kada prođe kanal Faresina, odnosno ulaz u fijumanski zaljev, između kopna Istre i otoka Chersa, može stići u Fiume pri svakoj vremenskoj prilici – ako pak zbog snažnog vjetra i istovremeno osjetne nepovoljne struje ne može izmanevrirati, onda može lako na istočnoj i zapadnoj obali kanala pronaći najbolja mjesta za sidrenje koja može koristiti i pri prvoj povoljnoj promjeni vremena u nekoliko sati stići u Fiume.

Luke Medolino¹¹, za manje brodove, Arsa¹², Fianona¹³ (Rabac) na obali Istre, prostrana uvala na zapadnoj strani otoka Cherso, luka S. Martino na Chersu¹⁴ sjeverno od otoka Levrera¹⁵, su dragocjena sidrišta, gdje veliki brodovi mogu pronaći utočište i pri povoljnijem vremenu mogu lako opet isploviti. Naravno da kanal, koji je toliko prometan, mora biti označen svjetionicima. U tom pogledu je ovaj frekventni vodeni put, danas, u 2. polovici 19. stoljeća, od Turske daleko inferiorniji, jer se, iz dosad neobjašnjivih razloga, Quarnero zaboravilo osvijetliti, dok je morski put prema Trstu dovoljno pokriven svjetionicima.

Na hrid Gagliola je prije nekoliko mjeseci postavljen svjetionik ali na vrhu roga Rapca i na ulazu u uvalu Chersa (rt Pernat), na mjestima koja su proglašena opasnim, još uvijek nedostaju traženi svjetionici kako bi ta mjesta pretvorili u dragocjene stajališne točke u navigacijskom prometu Quarnera.

Iako je svjetionik na Gaglioli od velike važnosti, njegov plamen sam po sebi nije dovoljan za orijentaciju. Od Sansega¹⁶ prema Trstu 6 blještavih svjetionika pokazuje put. S iznimkom svjetionika na Gaglioli, koji postoji tek od ožujka 1870., morski put prema Fiume je u potpunosti mračan. Dodatak C. prikazuje izvadak o potrebnim svjetionicima u Quarneru.

I sama luka grada Fiume ima samo jedno malo privremeno svjetlo, koje će u svoje vrijeme morati biti zamijenjeno svjetionikom na vrhu lukobrana. – Položaj svjetionika mora općenito biti prilagođen uplovljavanju i isplovljavanju, pošto je cijeli fijumanski zaljev velika zatvorena luka, a ne otvoreno sidrište kao Trst.

¹¹ Medulin

¹² Raša

¹³ Plomin

¹⁴ luka Sveti Martin na Cresu

¹⁵ otok Zeča

¹⁶ otok Susak

Dodatak C.

Za sigurnu navigaciju na Quarneru su potrebni sljedeći svjetionici:

1. Na hridi Gagliola¹⁷ (sagrađen u ožujku 1870.).
2. Svjetionik na Punta neri¹⁸.
3. Na punti Rabac (obala Istre).
4. Na rtu Prestenice na otoku Cherso.
5. Punta Pernata na ulazu u naselje Vallone na otoku Chersu.
Svjetionik na punti Sottile kod Castelmuschio – (otok Veglia)¹⁹.
6. Svjetionik na rtu Glavina na otoku Cherso.
7. Svjetionik na rtu Voschizze²⁰, otok Veglia – ulaz u Canale di Maltempo²¹.
8. Svjetionik na južnom rtu Portorea.

Pošto će se plovidba izgradnjom željeznica pojačati, tako bi se postavljanje ovih netom spomenutih svjetionika trebalo dogoditi unutar tri godine.

¹⁷ Hrid Gagliola se nalazi u sjevernom Jadranu između rta Kamenjak i otoka Unije.

¹⁸ Crna punta

¹⁹ Tenka Punta kod Omišlja – (otok Krk)

²⁰ rt Voščica

²¹ Burni kanal; Kraljevički kanal

Pratimo sada 2. brod B. Suputnik B koji se kod otoka Unije rastao od A i krenuo prema Trstu, nailazi kod rta Salvore²² pri sjeveroistočnjaku često na jedan tako snažan vjetar i nemirno more, da ne može lavirati²³ prema Trstu i mora naći utočište u sidrištu u Piranu. Da, čak se nerijetko mora usidriti u otvorenom moru kod Umaga gdje zaštićen obroncima Savudrije čeka završetak nevremena – ali se od iste obale brzo mora udaljiti kada vjetar okrene na sjeverozapad ili na zapad, budući da mu u tom slučaju to sidrište kod Umaga ne nudi nikakvu zaštitu, već postaje opasno.

Nije rijetkost da u uvali Trsta brodovi pri nevjerojatno snažnim udarima bure (SI), koji su već mukotrпно lavirali prema sidrištu, zaostanu, vrate se te budu primorani potražiti sidrište u Piranu. Dodatak D. prikazuje službeni izvadak takvih slučajeva.²⁴

(...)

U luku Portorose²⁵ pobjegne godišnje prosječno preko 200 obalnih plovila. Olujne godine 1869. ta brojka se, kao što je službeno dokumentirano, popela na 306 plovila

²² rt Savudrija

²³ lavirati - jedriti protiv vjetra (u cik-caku)

²⁴ Es sind hier einige bereits übersetzte Kapitel (Auszüge D. und E.) absichtlich aus der Arbeit, wegen ausstehender Autorenrechte herausgeschnitten.

²⁵ Portorož

najrazličitijih vrsta. – Broj brodova koji uslijed snažne olujne bure nisu uspjeli stići niti do piranskog sidrišta, te su zaštićeni rtom Salvore na obali Istre tražili u utočište na sidrištu ili u blizini (alla cappa), u godini iznosi prosječno 80.

Te godine se kod Salvorea uslijed olujne bure nasukao jedan obalni brod, a trojarbolni brod „Milka D.“ se prevrnuo pod naletima vjetra.

Ne mora se biti pomorac da bi se shvatila ta nelagoda i opasnost takvih manevara. U Fiume se slični slučajevi još nisu dogodili, da je brod, kad bi se nalazio u fijumanskom zaljevu, bio primoran opet izići kroz kanal Faresina²⁶ da bi pobjegao na pučinu, pošto to zatvoreno korito nudi dovoljno sidrišta, plovidba je umjerena i sidra se u slučaju nužde mogu baciti u sredini zaljeva na dubini od 30 hvata i neće zakazati.

Općenito je razlika između plovnih puteva tih dvaju zaljeva, fijumanskog i tršćanskog, značajna, te usporedba nedvojbeno ide u korist Fiume.

Dok je plovni put u fijumanskom zaljevu s ove strane ili sjeverno od kanala Faresina ravnomjerno dubok, bez sprudova ili grebena, i zapadna obala ispod Monte Maggiore nudi dobra mjesta za sidrenje kada puše bura, tršćanski zaljev se između Pirana i Grada sužava. – Obala kod Grada, kojoj se brod prilikom laviranja mora približiti, ima plicake (sprudove) koji strše duboko u more, na kojima se već poneki brod nasukao, a tek sada se, kako bi se spriječile daljnje pomorske nesreće, tamo nalazi skupi osvijetljeni brod (plutajući svjetionik).

²⁶ Porozinski kanal (Vela vrata)

Osim kraćeg plovnog puta, a on se, naravno, i u povratak mora uračunati, nautičke prednosti Fiumea se jasno vide kada se detaljnije uđe u temu.

Čak je i isplavlavanje za vrijeme bure, koje je u Trstu često povezano s velikim poteškoćama, zbog položaja Fiumea olakšano i dok onaj koji isplovjava iz Fiumea s povoljnim vjetrom (pred vjetrom) plovi cijelom Quarnerom do Lussina²⁷, onaj koji dolazi od Trsta, s morem i vjetrom na boku, mora s naporom proći Quarnero i često s 2 ili 3 dana zakašnjenja dođe do Lisse²⁸ ili Raguse²⁹. Onaj koji dolazi od Fiumea je time u neusporedivoj prednosti.

O olujama i uraganima, pošto su oni rijetkost u Quarneru, ovdje, naravno, ne može biti riječ, pošto takva nevremena, koja brodu ne dozvoljavaju doći do Fiumea, neće ni onima usmjerenima prema Trstu dati proći Quarnero.

Neka ovdje jednom za sva vremena bude jasno, da osim lijepog fijumanskog krajolika i njegovog umjerenog klimatskog položaja, koji su od vazdazelene Abbazie i Volosca učinili zimskim lječilištima za plućne bolesnike, i kao takva su od stranaca prema savjetu liječnika često korištena, dok vjerojatno nikome ne bi palo na pamet Trstom zamijeniti Nicu: da se Jadransko more općenito mora ubrojiti među najpitomija mora – ako je ovaj izraz prikladan – da se nesreće ovdje događaju vrlo rijetko, da se tako rečeno ovdje 9 mjeseci u godini bezbrižno plovi, dok su druga mora, da ne spominjem Sjeverno i Baltičko more, poput bijesnih grabežljivaca koji vrebaju svoj godišnji, ili pak dnevni plijen te ga neumorno proždiru.

Karte brodoloma Engleskog kanala nam pokazuju tužnu sliku žrtava, kojih svake godine bude na tisuće, dok se istom razdoblju u cijelom Jadranskom moru registrira prosječno 7 morskih nesreća kod kojih rijetko ima ljudskih žrtava.

²⁷ Lošinj

²⁸ Visa

²⁹ Dubrovnika

Ako se u obzir uzme frekventnost ovih dvaju mora, koja je u odnosu 57 naprema 1, tako rezultat za Jadran ostaje veoma zadovoljavajući.

Parobrodarsko društvo Austrijski Lloyd, koje Jadransko more danas prelazi sa 73 parobroda u svim smjerovima, gdje je godine 1828. slavilo svoju genezu s prvim parobrodom Williama Morgansa, i samo u Jadranskom moru godišnje prevalili preko 600 000 nautičkih milja, izgubilo je 2 parobroda zbog nasukavanja, pri čemu nijedan ljudski život nije izgubljen. Čak je i teret i dobar dio brodskog inventara bio spašen.

Čak i ako je ovaj briljantan rezultat Lloyd navigacije zasluga njihovih iskusnih i sposobnih kapetana – on ostaje i dokaz pitomog Jadrana, kako smo ga s pravom nazvali, budući da ostala divlja mora takve rezultate nisu u stanju pokazati.

Broj brodoloma na našem planetu, čijim vodenim dijelovima istovremeno plovi približno 30 000 brodova veće vrste, je u npr. olujnoj godini 1858. iznosio 3073. Znači da u prosjeku svaki treći sat jedan brod doživi nesreću, ako brojimo da dan ima 24 sata.

Od kojih 7 u Jadranskom moru (od ušća kod Jonskih otoka sve do Trsta 500 nautičkih milja), niti jedno plovilo nije nastradalo u Quarneru, kojeg se toliko pokušavalo ocrniti i koji je u jednoj takvoj olujnoj godini također imao pregršt nevremena.

S druge strane je Engleski kanal godine 1858. brojio preko 400 pomorskih nesreća, od čega je u 112 sve bilo izgubljeno, i ljudski životi i brod. Pregled fjučumanskog inventara brodova (Dodatak E.) jasno pokazuje porast istih unutar 32 godine.

(...)

Quarnero, koji u opisivanjima teškog navigiranja prema Fiume uvijek mora igrati mitsku ulogu Skile i Haribde, nikada ne stvara valove poput onih, koji se iz Atlantskog oceana, veliki kao kuće, valjaju u Engleski kanal ili oni koji se pri sjeverozapadnjaku pojavljuju na sidrištu Trsta.

Lionski zaljev se za razliku od Quarnera ponaša s daleko manje manira, Biskajska uvala je pri oluji zapadnog vjetrova otvoreni grob za brodove; Quarnero s druge strane i pri olujnoj buri ima svoje blagotvorne svijetle točke, dok su Engleski kanal, Baltičko i Sjeverno more, Crno more pa i Perzijski zaljev i Crveno more zbog svoje loše vidljivosti pri olujnom vremenu ozloglašeni i omraženi; – Quarnero nema grebena, sprudova, koji, kao u Engleskom kanalu, razlikom u plimi i oseci od 20 stopa tjeraju na neprekidna preračunavanja, i u 6 sati toliko značajno izmjene razinu mora, da se, na mjestu gdje je jutros bio slobodan plovni put, u podne može nasukati, dok veliki valovi udaraju u olupinu: Jadran se ubraja, kao što je već rečeno, u ona mora čije je oplovljavanje, uz lokalno poznavanje i uz pravilno raspoređene svjetionike i čiju pouzdanost vjerujemo, među najlakšim i najugodnijim, zato što su olujni dani rijetki, a oluje nisu tako uporne i nikad tako neprestane kao u drugim morima.

U povoljno godišnje doba, a ovdje je to od travnja do studenog, dopuštaju redovito mijenjajući morski i kopneni vjetrovi, koji se redovno izmjenjuju, omogućuju sigurni navigacijski izračun i plovidbu; 122 veće i manje luke i usto još otvorena sidrišta i stijene koje zaklanjaju od vjetrova³⁰ (ridossi), tj. mjesta, gdje ima zaklona od snažnog vjetrova s kopna i gdje se pri mirnom moru bez usidranja može čekati promjenu vremena, kao npr. na zapadnom dijelu

³⁰ opisni prijevod od riječi „Unterwindsland“

otoka Lussin, Isole grosse³¹, kod Molonta itd. nude sklonište za svaki događaj koji se pojavljuje u dinamičnom i raznolikom životu moreplovca te Jadransko more čine jezerom, koje za sigurnu plovidbu zahtijeva samo lokalno poznavanje. Fiume, štoviše, nudi posebnu prednost time što sjeverni vjetar približavanjem gradu i luci slabi, dok je na tršćanskom sidrištu upravo suprotno, i nije rijetko da brodovi koji su mukotrpno lavirali do svjetionika ovdje budu zbog najjačih udara vjetra prisiljeni vratiti se (Dodatak D).

Što se fijumanskog i tršćanskog zaljeva pri vjetru tiče, znači od sjeveroistočnjaka do zapadnjaka i sjeverozapadnjaka, dovoljan je jedan pogled na pomorsku kartu kako bi se uvjerilo, da Trst ima otvoreno sidrište, koje plave valovi udaljeni približno sto nautičkih milja, i pri olujama južnog vjetra i jugozapadnjaka moćni valovi udaraju u kopno, dok je fijumanski zaljev poput jezera sa svih strana zatvoren, nudi najmirnije korito, koje predstavlja ideal jednog sidrišta, pogotovo nakon što su viđeni sidrišta u Beirutu, Tunisu, Malagi, Gibraltaru ili one u Mumbaiju, Kolkati itd.

Takvo nemirno more uzorkovano južnim i jugozapadnim vjetrom u tršćanskom sidrištu je dovelo do zaključka, da je ono što je u Trstu ostvareno kroz velebne gradnje, koje koštaju milijune i čija je učinkovitost dosta upitna, i čija luka brodovima nudi skupu umjetnu zaštitu, lijepom fijumanskom zaljevu priroda podarila u obliku dobrog terena.

Druga nepredvidiva prednost ovog zatvorenog fijumanskog sidrišta je mirno more, koje ovdje nastupa čim se vjetar smiri, dok u Trstu i svakom drugom otvorenom sidrištu uzburkano more još dugo nakon zatišja vjetra valja svoje moćne valove po sidrištu.

³¹ Dugog otoka

Statistika nesreća (havarija) koje se godišnje dogode na tršćanskom sidrištu, i koje su u Fiume gotovo strane, daje najsigurniji dokaz zaštićenog položaja Fiumea kao pomorskog mjesta.

Jedan službeno objavljeni izvadak havarija na tršćanskom sidrištu u posljednjih 30 godina dovoljno pokazuje da se Trst u ovom pogledu s Fiume uopće ne može uspoređivati.

U Trstu ne prođe ni godina da se na sidrištu ne dogode nesreće i značajne havarije, od kojih mnoge vrlo ozbiljne. U listopadu 1829. je jugozapadnjak sam načinio štetu od 65000 fl., jednako tako je bilo i u veljači 1832., u prosincu 1833. na blagdan sv. Stjepana, u studenom 1835., u siječnju 1838. U veljači 1841. godine olujna bura je usidren američki brod toliko odgurala sa sidrišta, da je brod na Campo Marzu bio prisiljen rezati svoje jarbole; – u kolovozu 1844., od 1845. do 1851. manje havarije na sidrištu, u ožujku 1852. olujna bura, u srpnju 1853. oluja sa sjevera, od 1854. do 1861. manje havarije, u srpnju 1862. sjeverna oluja uzrokovala je štetu na brodovima s ravnim dnom i brodicama-svjeticima u vrijednosti od 3000 fl., uz to štetu na lučkim bovama, obali, alatu za nabijanje stupova, prstenima mola itd., što godišnje iznosi tisuće; da, u Trstu oluje sjeverozapadnjaka i sjeveroistočnjaka mogu biti toliko silovite, da čak i brodovi koji su u kanalu, znači u najmirnijoj vodi, trpe velike havarije, što se već i događalo.

U Fiume pak prođu desetljeća bez da se išta upiše u kronologiju nesreća i pri godišnjem prometu od 6000 uplovljena i jednako toliko isplovljenih brodova nalazimo samo sljedeće 2 nesreće registrirane unutar 20 godina:

30. lipnja 1866. godine se pri naletima vjetra sa sjeverozapada prevrnuo novoizrađeni brod „Zio Giorgio“ od 544 tone, koji je neoprezno ostavljen u luci bez balasta i postavljenim jarboljem, ali je nakon nekoliko dana opet podignut i bio spreman za jedrenje.

26. studenog 1866. nasukao se jedan mali pielego od 83 tone, a njegovi stari zahrđali lanci sidra su pukli i tako je brod, prije nego je pomoć mogla biti pružena, od jakog južnog vjetra odguran na žal.

23. i 24. ožujka 1869. je u Trstu bjesnilo nevrijeme iz smjera istok-sjeveroistok koje je više brodova dovelo u opasnost.

Istog dana (24.) je jaka bura, koja je nastupila u tako snažnom obliku, da se takav slučaj u to godišnje doba ne pamti, i svaka je komunikacija s kopnom bila spriječena, – odgurala austrijski bark „Meri“ kapetana Lussića, usprkos njihovih dvaju sidara, prema svjetioniku.

U zoru se podigla zastava za hitne slučajeve, na što tamo stacionirana c. kr. topovnjača „Hum“ spušta užad i splav kako bi se povezali s ugroženim brodom. Međutim, jaki vjetar je splav odgurao, zbog čega se na palubi „Huma“ odlučilo poslati barku s vrsnom posadom. Kroz velike napore u borbi s gnjevnim prirodnim nepogodama uspijeva hrabroj posadi, pod zapovjedništvom jednog kadeta, se barku toliko približiti, da se s palube istoga moglo baciti uže prema barci.

Pošto je ista tankim konopom povezana s topovnjačom „Hum“, bačeno uže je spojeno s istim, čime se mogla napraviti omča i tako vlasnik dobiva svoj novi brod.

Naredbom zapovjedništva broda još su se prije motori „Huma“ zagrijali kako bi se u slučaju nužne ugroženi brod mogao tovit. Potpuno mokri i ukočeni s velikim poteškoćama, hrabra posada uspijeva se vratiti na palubu svoga broda, gdje su zbog uspješnog manevra spašavanja veoma ugroženog austrijskog broda s poklicima dočekani.

Ubrzo nakon došli su i kormilari čamcem, kojim su osobno upravljali, u pomoć sa snažnim užetom, tako da se od sada brod smatrao sigurnim, što je i kapetan broda signalizirao spuštanjem zastavice za hitne slučajeve.

Na Malti su brodovi bark „Mala Marizza“ (austr.), škuner „Nichelina Reiny“ (nizozem.), brik „Fidente“ (austr.), bark „Cesare“ (tal.), bark „Irniterez“ (eng.), brik „Sretan“ (austr.) s teškim havarijama uplovili, dok je 23. i 24. u Fiumeu puhao svježi sjeveroistočni povjetarac – ni najmanja šteta se nije dogodila, da na ove dane je čak 8 manjih brodova i 3 parobroda, od čega su potonji stigli točno po voznom redu.

Facta loquuntur!³² i takvih bismo djela koja govore mnogo mogli nabrojati, ali za one koji ne žele slušati bismo se uzalud trudili, a za one druge, koji se žele dati prosvijetliti i naučiti je ovih nekoliko potpuno dovoljno, a stoje nam na raspolaganju i mnogobrojna svjedočanstva iskusnih kapetana, punih znanja i sazrelih u pomorskoj službi.

Drugi uvjerljiv dokaz privilegiranog položaja Fiumea daju usporedna meteorološka mjerenja Fiumea i Trsta.

Od obalnih točaka Jadrana samo Trst ima dug niz meteoroloških postaja. Tek su u novije vrijeme na različitim obalnim točkama, uključujući Fiume, sagrađene meteorološke mjerne postaje, u isto vrijeme kada i c. kr.³³ Središnji meteorološki zavod u Beču. Sustavna opažanja u Fiumeu vršena su tek od studenog 1868. godine.

³² facta loquuntur (lat.) – djela govore

³³ k. k. „kaiserlich-königliche“ – c. kr. „carsko kraljevsko“

Istovremeno se na temelju ovih podataka, od studenog 1868. do ožujka 1869., može povući paralela između Fiumea i Trsta, te će znalac u blizini ova dva mjesta priznati da jedna velika promjena vremena, koja je uvjetovana ekvatorijalnim i polarnim strujama i koja se uvijek proteže na većoj površini, u i Fiumeu i Trstu morati biti jednaka. Razlika u meteorološkim prilikama ova dva mjesta se stoga promatra kao rezultat lokalnih utjecaja. Za našu posebnu svrhu, a to je dokazati koje prednosti fijumansko sidrište ima nad tršćanskim, sasvim je dovoljno usporediti stanje vjetra u kratkom vremenskom razdoblju od nekoliko mjeseci, što je još karakterističnije pošto se radi o zimi te je stoga za plovidbu mjerodavno, dok ljeta za oba mjesta ostaje povoljno uz iznimku ljetnih oluja, koje su kratkog vijeka, i kao što uspoređeni mjeseci, travanj, svibanj, lipanj 1870., ukazuju i čine najčudnije skokove, tako je npr. 4. travnja u Fiumeu puhao svježi sjeveroistočnjak, dok je istovremeno u Trstu puhao jugozapadnjak.

Mi se pak u našem posebnom slučaju možemo još više ograničiti, tako da izostavimo dane bez vjetra, slabe i srednje snažne povjetarce i samo navedemo one dane na kojima smo našli zabilježene snažne vjetrove.

Snaga vjetra se u svim meteorološkim postajama, postavljenim od strane c. kr. Akademije znanosti, označava ljestvicom od 0 do 10, tako da 0 označava bez vjetra, a 10 označava uragan.

Nakon spomenutog, sažetosti radi, navodimo samo one dane na koje je, u određeno vrijeme promatranja (7 sati ujutro, 2 sata poslijepodne i 9 sati navečer), puhao vjetar, koji prelazi oznaku jačine 5.³⁴

(...)

³⁴ Ein Teil der Übersetzung wurde mit Absicht herausgelassen wegen der noch ausstehenden Autorenrechte.

(...)

Za naše meteorološke usporedbe smo namjerno odabrali zimske mjeseci godine 1868.-69., jer je zima tada bila normalna i umjereno jaka, dok je prošla, 1869.-70. za Trst bila zastrašujuća, a ne želimo iznimku, pa i ako bi nam išla u korist, učiniti pravilom.

Ove brojke pokazuju jasnije, nego ono o čemu bismo gubili vrijeme govoreći. Ta u Trstu toliko strahovana bura, koja tijekom zime često postane nepremostiva prepreka radnjama utovara i istovara, u Fiumeu zbog povoljnog reljefa i umjerenije klime nikada ne nastupi takvom žestinom ni niskom temperaturom da, kao u Trstu, zaleđena morska pjena prekrije snast broda ledom debljine inča. Godine prolaze, u Fiume se u luci zbog bure ili juga nijedan radni dan ne izgubi, dok se to u Trstu prečesto dogodi te se u godini zbog snažne bure ili morskih vjetrova prosječno 70 dana na brodu ne može raditi.

I Fiume se još nikada nije dogodila da se zbog bure na ulicama moraju nategnuti štrikovi za pješake, kako bi ih se spasilo od nezgoda, a ovo se u Trstu zimi gotovo svake godine događa. Uragani, koji su dakako veoma rijetki, su naravno iznimka, oni se nalaze tako rečeno izvan zakona prirode, ipak u Trstu se zbog nepovoljnog reljefa i otvorenog sidrišta daleko češće nego u Fiume pojavljuju u obliku morskih i kopnenih oluja.

Ovdje prođu godine bez da se dogodi da ijedan od Lloyd-parobroda, koji u svako godišnje doba redovito putuju kroz Quarnero, ne drži svojih plovnih dana, ili pak stigne sa zakašnjenjem.

Događaji, poput onog što se zbio u Trstu 6. kolovoza iste godine, kada je oluja zapadnog vjetra gotovo potpuno uništila dva lučka bazena, za takve se tužne događaje, hvala nebesima, u Fiumeu ne zna.

Veći parobrodi i snažni tegljači (Remorquere), kakve se u skorijoj budućnosti namjerava uvesti, će povremenu buru i tišinu koja obično slijedi s lakoćom savladati.

Drugačija je situacija s Velebitskim kanalom, gdje pogotovo kraj Carlopaga³⁵ bura povremeno bijesni, dok je u Fiume gotovo potpuni smiraj. I ovdje uspoređujuća meteorološka promatranja daju najčudnije rezultate.

Najveća prednost koju položaj Fiumea nudi plovidbi su mnogobrojni kanali koji se protežu između 60 većih i manjih otoka odavde prema Dalmaciji, do Sibenica³⁶ te, uz iznimku malog prolaza uz otvoreno more kod otoka Drvenik Mali³⁷, pa sve do Raguse i omogućuju plovidbu 300 nautičkih milja južno bez da budu prisiljeni ići na otvoreno more. Neusporediva prednost ne samo za obalnu plovidbu (kabotažu³⁸) nego i za ratne brodove i parobrode, posebice u ratno vrijeme i zimi.

Ovi dragocjeni darovi prirode, koji su jasno vidljivi iz svake pomorske karte, te velike prednosti, koje su Francuzi prilikom okupacije 1809. lukavo iskoristili, dok je jača engleska pomorska sila zavladała Jadranskim morem: ovim dragocjenim darovima prirode ne može ni umjetna tršćanska luka, koja je koštala milijune, biti ravna.

Trst je pri svakoj blokadi, kao što smo doživjeli 1848. i 1859., ostao paraliziran; ispred njegove luke je otvoreno more, neprijatelj vidi, prati i onesposobljava svaki pokret njihovih brodova, dok je iz Fiumea gotovo nemoguće spriječiti plovidbu kanalima, kao što nije bila spriječena ni tijekom blokada-Escadre³⁹ 1848. i 1859.

³⁵ Karlobaga

³⁶ Šibenika

³⁷ otok Drvenik Mali – la Planca (tal.)

³⁸ kabotaža – cabotage (franz.); Küstenfahrt

³⁹ eskadrile

Konačno, što se strateškog položaja Fiumea tiče, dovoljan je ponovno samo jedan letimičan pogled na pomorsku kartu kako bi se uvjerali da fortifikacijske gradnje i utvrde s današnjom teškom artiljerijom na ušću triju kanala u fijumanskom zaljevu (točke pomorske karte 1 2 3) mogu svakom neprijatelju uplovljavanje učiniti nemogućim, osim toga dominirajuće planine oko Fiumea čine veliku obrambenu prednost, da bi bilo teško naći slično povoljno smišljeno mjesto.

Poluotok Istra, uz iznimku utvrđene Pole, može iz zaleđa Fiumea biti napadnut i okupiran, kao što je to bio slučaj 1809. i 1813. i prijetio se ponoviti 1859. i 1866. Memoari maršala Marmonta „Memoires du Duc de Raguse“ ovo iscrpno obrađuju.

Uvale Buccarija, Martinschizze i Portorea su također idealne za arsenale, brodogradilišta i navoze, poput potonjih koje je car Karlo IV. dao izraditi, a još i danas postoje u Portoreu. U uvali Bonaccia kod Dubna, jednom izrazito sigurnom sidrištu, još se mogu naći ostaci napuštenog arsenala, za što je svaka uvala u kanalu di Maltempo⁴⁰ savršeno prikladna.

Uvala Martinschizza, istočno od Fiumea, sadrži u blizini divni lazaret, izgrađen od cara Franje I., osobito je prikladna za suhe dokove, koji su Fiumeu hitno potrebni.

Ta, u usporedbi s Trstom, daleko blaža klima Fiumea, njegova divna luka i sidrišta u blizini, njegovi otoci mjestimično prekriveni bujnom vegetacijom i obalne rute koje zatvaraju zaljev;

⁴⁰ Burni kanal; Kraljevički kanal

njegovi kanali između otoka, koji su plovni pod svim uvjetima, njegovo ribom bogato more i njegova obalna mjesta bogata izvorima vode: stavljaju Fiume kao primorsko mjesto daleko ispred Trsta, koje svom povoljnom položaju duguje, usprkos maćehinskom odnosu, usprkos namjernom zanemarivanju, svoje vrijednosti kao pomorsko i skladišno mjesto, svoju dosadašnju, mukotrpno očuvanu i samim time još više zasluženu egzistenciju. Koliko u Trstu košta dopremanje pitke vode, i kakav napitak nudi skupi vodovod u usporedbi s kristalno čistim i nepresušnim izvorima Fiumea i njegove okolice – Koliko se u more milijuna utrošilo prilikom gradnje luke u Trstu i koliko se još mora utrošiti kako bi se postigao nekakav rezultat dok u Fiume 300 klaftera⁴¹ Mola, smisleno postavljenog, rješavaju cijeli hidrotehnički zadatak.

Neiscrpno, kao i njegovi poznati slatkovodni izvori, od čega rijeka Rečina sama daje 4000 konjskih snaga hidraulične moći, neka proročanska riječ koja sjaji u grbu Fiumea „Indeficienter“, neka time bude opravdano i prepoznato, da se ne zanemaruju prednosti koje bi podizanje ovog mjesta, ohrabrenje njegovog inteligentnog i industrijskog primorskog naroda, dalo čitavoj monarhiji, i kako bi se njihovi velikodušni izvori bogatstvu otvorili.

Fiume posjeduje sjajnu tvornicu duhana, koja zapošljava preko 2000 ljudi, poznatu tvornicu papira od Smitha i Meyniera, mnogobrojne i uvijek zaposlene mlinove, tvornice žitnih proizvoda, proizvodnju kemijskih proizvoda, tehnički pogon, koji proizvodi strojeve i čelične brodove; konačno i ovdje neprekinuta brodogradnja, užare, izrada jarbola i platna: čine Fiume jednim od rijetkih gradova koji nemaju proletarijat – poput marljivog, inteligentnog mravinjaka, svi rade i naporno ali pošteno zarađuju svoj kruh.

⁴¹ klfr. klafter; hvat; svežanj – Klafter

U zaista mornarskom odnosu na ovoj se obali do sada vrlo malo toga dogodilo, iako je općenito puno ali ne i svrsishodno građeno. U Senju⁴² i Novom, kao i na otoku Arbe⁴³ rađeno je mnogo skupih, a besmislenih radova, molova i brana, dok se s istim iznosom, tamo gdje se pokazuje potrebnim, nešto veliko i korisno moglo priuštiti da su stručnjaci osmišljavali građevinske projekte. Brana na kanalu Fiumare završila je kao podvodna ruina – Sušenje temelja projektirane lučke zgrade u Senju bio je Sizifov posao. Skupe lučke strukture su luku na Arbeu učinile gotovo neupotrebljivom. Molovi na Arbeu i u Senju su hidrotehnički primjer dobrog rada ali ne služe svrsi.

I sam grad Fiume, najbitniji dio obale, je jadno osmišljen; još do prije dvije godine molovi su bili bez pristanišnih stepenica, i bez metalnih prstenova, sa malo ili bez ikakvih bova, s bijednim, staromodnim lučkim stupovima, umjesto plutača s lancima i za sidrenje sistema Mauser, koji je višestruko isproban i tamo gdje stručnjaci vode gradnju luka uveden.

Umjesto svuda korištenih parnih bagera, za održavanje dubine dna u lukama koriste se još uvijek bijedni ručni bageri, čije dnevne plaće i popravci predstavljaju nezanemariv negativni kapital.

Zasigurno ovo nije pravo mjesto za detaljno raspravljanje o nedostacima administracije pomorske struke. Dovoljno je konstatirati da se unazad 20 godina utrošena sredstva ne podudaraju s postignutim rezultatima.

No, ne želimo se raspravljati s prošlošću; – dobra shvaćena sadašnjost, koja nam osigurava lijepu budućnost, treba sva tužna sjećanja uništiti. Jedna zdrava, od dvojice genijalnih muškaraca osmišljena ustanova, čije osnivanje puno obećava, čije je osnivanje toliko puno obećavalo, i ubrajalo se u najveća očekivanja, s vremenom se radi birokracije raspalo – jer je u njihovim venama nedostajalo mornarske krvi.

⁴² Zengg (dt.) - Senj

⁴³ Arbe (tal.) - Rab

Mornar na svakog nadređenoga, na kojem osjeti miris katrana i koji mu može dati savjet, gleda s pozornošću i povjerenjem; sve druge savjetodavce, ma kakve titule imali ili koliko god blistave uniforme nosili, ne gleda s jednakim poštovanjem. – Malobrojni, ali dobro izabrani i dobro plaćeni službenici naoružani stručnim znanjem upravljaju vojskom malih, siromašnih službenika, i zahtijevajući od njih pouzdanu službu, znaju razaznati njihove stvarne potrebe i osigurati sredstva kako bi im pomogli. Ni u bilo kojem drugom sloju stara izreka: Sutor ne ultra crepidam⁴⁴ – nije tako važeća kao u slučaju službenika nasuprot mornaru. Nekadašnji crkvenjaci, učitelji, krojači itd., kako je znalo biti u prošlosti, koji su tražili i našli svoj kruh kao lučki i sanitetski službenici, moraju biti otpavljeni. – Neobrazovani instruktori, među kojima je prije 2 godine bio i jedan kanonik, koji uz jednu pravu nautičku školu, koji su pripremali kandidate za kapetanski ispit, moraju biti ispitani, nadzirani, i ako se ispostave nesposobnima, biti otpavljeni. Sloboda učiti i nekoga podučavati mora kao i svaka druga sloboda imati svoje granice, inače stvaramo znanstvene pirate, koji se sa svojim dokumentima nekažnjeno kreću morem neznanja i tamo traže svoja priznanja; – brodogradnja, kao slobodna djelatnost, mora biti usmjerena u određene granice, i jedna prestižna škola, poput Collegia-Convitto-Nautico od Conte Dominija, osnovana 1852., koju bi vlast trebala subvencionirati i biti prilagođena potrebama današnjice kroz osnivanje učilišne komore za brodogradnju i kroz povećanje prosvjetnog kadra. Hidrotehničari moraju biti doškolorani i ured za brodogradnju ne smije biti manje od jednog dikasterija koji pati od nedostatka stručnih i kompetentnih sudaca. Ispiti za poručnike i zapovjednike moraju se održavati sa savjesnom strogoćom.

⁴⁴ Sutor ne ultra crepidam (lat.) – Postolaru, govori samo o sandalama.

Nastavu općenito treba podići na višu razinu da bi se za stručne studije postigla znanstvena podloga, pošto se nautika bez temeljnog znanja srednjih škola teško izučava.

Prednosti koje bi se nudile apsolventima nautičkih škola, oslobađanje od poreza na nekoliko godina za novoizgrađene brodove, kao što se to odobrava kod novoizgrađenih kuća, nadzor brodogradnje, iskusni stručnjaci kao konzultanti, digli bi fijumanski pomorski status na jednu sjajnu razinu.

U civilnom ugarsko hrvatskom obalnom području postoje sljedeći registrirani pomorci:

ovlašteni zapovjednici za duge plovidbe (oceanske plovidbe)	170
poručnici (tenenti).	150
brodari za velike kabotaže (velike obalne plovidbe do Gibraltara)	9
brodari za male kabotaže.	6
vođe paluba.	53
mornari općenito.	2699

3087

Spretnost ovih pomoraca je svjetski poznata, i da ne postoji drugi dokaz za to, tome bi svjedočili brojni dezerteri (vidi str. 6 napomena), koji su, kao što je već rečeno, traženi od stranih brodova i tamo dobro plaćeni.

Fiume posjeduje dvije luke (porto canale Fiumara i porto nuovo) koje je bez prevelikih troškova moguće povećati i koje već sada mogu udobno smjestiti 40 velikih brodova i 150 obalnih plovila.

K tome se još pridodaje obližnja uvala Martinschizze sa svojim velikim lazaretom, zatim prostrana luka Buccarija, u koju se često sumnjalo i važni položaj Portorea koji bi bio idealan za brodogradilište s arsenalom.

Radovi na luci, koji bi se odvijali u isto vrijeme kada i radovi na željezničkom kolodvoru, u Fiumeu bi se ograničavali na produživanje vanjskog mola za 300 klaftera (Klafteri preračunati u 4000 fl.) i na izdatak od 1,200,000 fl. za produženje brane u luci Kanal Fiumara -150 klaftera - 600,000 fl. Ti beznačajni izdaci bi se rasporedili na 4 do 5 godina.

Za željezničko postrojenje je prvi od ovih radova, naravno, važniji i hitniji.

S izdatkom od jednog milijuna i raspoređivanje istoga na 2 do 3 godine, čime bi bila obuhvaćena regulacija unutarnjih gradskih obala i gradnja dvaju molova na točkama a i b, sve lučke potrebe bile bi zadovoljene za narednih pola desetljeća i pružio bi se zaštićeni prostor za 100 velikih brodova, dok se radovi na Fiumari, gdje se već sada oko 100 manjih brodova može spremiti, istovremeno mogu nastaviti.

Produženje vanjskoga mola za 200^{o45} željezničkom kolodvoru daje određenu zaštitu, a produženjem od 300^o, odnosno pri izdatku od 1,200,000 fl. fjumanska luka bi bila potpuno osigurana za mnoga desetljeća.

Stručnjacima mora biti rečeno da, kod trasiranja svakog mola koji će oblikovati budućnost Fiumea kao i nadgledanja gradnje, otpočeka u obzir uzmu sve prednosti moderne hidrotehnike, kako ne bi ponovo posegnuli za zastarjelim i već davno napuštenim sistemima, te skupim i beskorisnim rokoko gradnjama.

U niti jednoj drugoj luci austrougarske Monarhije, kada se racionalno pristupa radu i kada se u obzir uzme mornarsko stajalište, ne može se s tako malo sredstava, postići nešto tako veliko i hvalevrijedno kao u Fiume, zato što je ovdje već sama priroda bila toliko prijateljski nastrojena i nastupila u ulozi hidrotehničara.

⁴⁵ ° - Klafter (dt.); hvat (hrv.)

Sada kada smo osvjetlili Fiume u pomorskom pogledu, postaje jasno da će racionalno povezivanje zaleđa i Dunava s Jadranom, ovom divnom lukom, biti žarka želja, da, vrišteća potreba za Fiume i najveća prednost za Monarhiju, koja će na slobodnom tržištu, a ne kroz privilegije, povećavanjem porezne sposobnosti svojih podanika osnažiti svoje financije.

Kada samo površno promotrimo željezničku kartu Europe, vidimo sve željeznice kako se mnogostruko granaju prema moru, kao delta blagoslovljenih struja Egipta, kao Dunav, kao Rajna, sveta rijeka Indije, Ganges itd. prilaze moru kroz više puteva, na ono more, veliki svjetski trgovački put svijeta, koju je Stvoritelj svojom mudrošću izgradio i poklonio, koju nijedna vlast, nijedan municipij ne mora održavati skupim radovima. Koliko su samo Francuska, Engleska, Belgija, Njemačka, pa i financijski upropaštena Italija, novčanih sredstava žrtvovala samo kako bi svoje gradove u unutrašnjosti povezale s morem?

Na naš lijepi Jadran, koji se proteže gotovo u srce Monarhije, na njegovu najsjeverniju točku kod Trsta, izlazi za sada, nažalost, samo jedan jedini željeznički kolosijek.

Na suprotnoj negostoljubivoj talijanskoj obali, koja je tako siromašna lukama, dok Austrija broji preko 120 većih luka, nalazimo Veneciju, Anconu, Brindisi i Otranto, kao postaje na moru – mukotrpno moru otete umjetne luke, naspram najljepšim prirodnim sidrištima Austrije!

Ali željeznice su prepoznate kao jedini putevi napretka, razvoja trgovine, nacionalnog bogatstva, i da, kulture.

Za trgovinu, za industriju, za napredak uopće, potrebno je da se glavni kolosijeci, prije nego što dođu do mora, granaju na sporedne kolosijeke.

Kao što je Stvoritelj u svojoj mudrosti ljudsku ruku završio šakom sa svojih pet prstiju, poput ušća, a ne zapešćem – kao ruka bez prstiju, taj nam ud ne bi bio od puno koristi, tako nam i moćna željeznica ne bi bila od koristi samo s jednim kolosijekom prema moru.

Ugarsko hrvatska obalna područja tako s radošću od srca pozdravljaju konačno ostvarenje svojih zlatnih snova i sada, kada su istovremeno 2 kolosijeka u izgradnji, bitno je samo da ih gradnje luka prate u stopu, kako bi izgrađene željeznice našle izgrađene luke.

Nije naša zadaća zagovarati važnost fijumanskih željeznica. Radovi na željeznici su započeti, i bliži se vrijeme kad će lokomotive i parobrodi na željezničkim kolodvorima stajati jedni pored drugih. – Ovu laganiju temu ćemo prepustiti stručnjacima; mi samo fijumanskoj luci želimo pomoći da stekne ono što joj neosporivo pripada i izraziti svojevrstu zahvalu Stvoritelju za ovaj dragocjeni poklon, te zlim podcjenjivačima, zavidnicima i kleveticima ove lijepe prirodne luke uzvratiti riječima Gallilea Gallileija: Eppur si muove!⁴⁶

⁴⁶ Eppur si muove! (tal.) – Pa ipak se kreće!

6 Liebe und Das Lebensschiff (aus der Gedichtsammlung *Aus der See*, 1857)

von Heinrich von Littrow – Versuch einer Übersetzung ins Kroatische

Liebe

Die Liebe gleicht der Welle,
Die plätschernd sich erhebt,
Wer weiß, woher sie flutet,
Wer weiß, wohin sie schwebt;

Wer weiß, ob sie uns schaukelnd
Nicht sanft zum Hafen bringt,
Wer weiß, ob sie als Woge
Nicht unser Schiff verschlingt.

Das Lebensschiff

Der Mensch, er gleicht dem Schiffe
Im wüsten Meer der Welt,
Er Zieht gleich ihm zum Hafen
Zertrümmert und zerschellt.

Ein kleiner Kahn nur ist er,
Als sorgenloses Kind,
Noch rudert man belehrend
Ihn gegen Well und Wind.

Der Morgensonne Strahlen
Umgolden seinen Rand,
Und furchtsam, unerfahren
Verliert er nie das Land

Ljubav

Ljubav je poput vala,
Koji se pljuskajući uzdiže,
Tko zna, otkud li stiže,
Tko zna, kamo li ide;

Tko zna, hoće li ljuljajuć' nas
Blago do luke donijeti,
Tko zna, hoće li poput talasa moćnog
Naš brod proždrijeti.

Brod života

Čovjek, brodu je nalik,
U pustom moru svijeta
I njega vuče ka luci
Razbijen i polomljen.

Čamac mali on je,
kao bezbrižno dijete
još vesla poučno
ususret valu i vjetru

Jutarnjeg sunca zrake
pozlaćuju mu rub
i prestrašen, neiskusnan
iz vida kopno ne pušta.

*Doch kaum herangewachsen
Spannt er die Segel auf,
Versucht mit schwachem Steuer
Den unbestimmten Lauf;*

*Folgt nur dem Drang des Herzens
Als einzigem Magnet,
der ungestüm, beständig
Hinaus in's Weite späht.*

*Als Anker Hoffnungsträume,
Als Kabel Jugendmuth,
So trotzt er fehdebietend
Der Winde Sturmeswuth.*

*Ein Kriegsschiff, ausgerüstet,
Kämpft er als reifer Mann
Mit Stürmen und mit Klippen
Im wüsten Ocean.*

*Der männlich kühne Segler
Sieht ernst dem Treiben zu,
Doch bald erwacht die Sehnsucht
Nach heimatlicher Ruh.*

*Die frische Kraft verblühet,
Und kaum noch theilt der Kiel
Die ewig jungen Wogen,
Die früher ihm ein Spiel.*

*Das Schiff wird als, gebrechlich,
Hat schon so manchen Leck,
Und mühsam nur erhebt es*

*Dorastao jedva
spušta svoja jedra
iskušava kormilom slabim
neizvjestan put*

*Srca žudnju prati samo
kao kompas jedini
Koji neumorno
u daljinu prati*

*Sidra su mu snovi nade puni
Užad mu je hrabrost mladenačka
Prkosno zavadu
bijesu olujnog vjetra nudi*

*Naoružan brod ratni
kao zreo muškarac
bori se s olujama i hridima
u oceanu pustom.*

*Jedrenjak virilni odvažni
Dogadanja ozbiljno motri
Ali brzo se budi čežnja
za mirom doma.*

*Snaga svježa iščezla je
I još jedva bori se trup
Talase vječno mlade
Što mu nekad igra bijahu.*

*Lomljiv i star brod postaše
već pokoju pukotinu ima
i s mukom uzdiže*

Sein moderndes Verdeck;

svoju palubu trulu

Da segelt es zerrüttet

Rastreseno jedri

Im letzten Abendschein,

na mjesecini posljednjoj

Vom wilden Sturm entmastet,

obezjarboljen od divlje oluje

Zum Hafen still herein,

mirno ka luci.

Und kaum noch angelanget,

I pristigao nije

So takelt man es ab,

već skida mu se snast

Und senket die Carcasse

te truplo mu potope

In's feuchte, stille Grab.

u vlažni tihi grob

Mein Schiff, du gleichst dem Menschen

Čovjeku si nalik, brode moj

Im wüsten Meer der Welt,

u pustom moru svijeta

Du ziehst, wie er, zum Hafen,

ka luci poput njega putuješ

Zertrümmert und zerschellt!

razbijen i polomljen!

7 Die Problematik des Übersetzens von Metaphern – Definition und Analyse der Übersetzung von Metaphern in den literarischen Werken von Heinrich von Littrow

Die Metapher betrachtete man schon seit langer Zeit als Redefigur der Rhetorik. Im 20. Jahrhundert wurde sie als linguistisches und philosophisches Phänomen wiedererkannt. Die Metapher wurde lange als ein bildhafter sprachlicher Ausdruck, „der aufgrund der Bezeichnungsübertragung zwischen Gegenständen und Erscheinungen zustande kommt“ (Schäffner, 2003: 281). Darunter werden Analogien oder Ähnlichkeiten, bzw. Vergleiche gemeint. Eine solche Definition reduziert die Metapher zur bloßen Ersetzung eines eigentlichen Wortes mit der Hauptfunktion des stilistischen Ausschmückens des Textes (ibid.). Neuere Definitionen und Sichtweisen, vom Werk *Metaphors we live by* von Lakoff und Johnson (1980) stark beeinflusst, sehen Metaphern als kognitive und konzeptuelle Phänomene deren kognitive Funktion darin besteht, dass sie „einen Erfahrungsbereich in den Termen eines anderen verstehbar machen“, d.h. es besteht eine Projizierung eines Quellenbereiches auf einen Zielbereich und zwischen den beiden Bereichen gibt es keine Ähnlichkeitsbeziehungen, deshalb können wir von keiner Bezeichnungsübertragung reden und wir können sie als nicht als eine Ersetzung eines anderen Wortes bezeichnen (ibid.).

7.1 Problematik des Übersetzens von Metaphern

Metaphern bereiteten den Übersetzern schon seit langer Zeit Kopfschmerzen. Die meisten Beiträge zur Übersetzung von Metaphern betrachten sie vom traditionellen Standpunkt als linguistisches Einzelphänomen. Eine frischere Ansicht gab der Artikel *Can ‚metaphor‘ be translated?* von Menachem Dagut (1976), der die Metapher als „an individual flash of imaginative insight“ bezeichnet, oder als „Produkte der kreativen Verletzung semantischer Regeln des Sprachsystems“, die zutiefst kulturspezifisch sind (ibid.). Ihre Hauptfunktion ist den Leser schockieren, was auch beim Übersetzen beibehalten werden sollte. Falls die Metapher in der Ausgangssprache mit der Metapher in der Zielsprache nicht genügend übereinstimmt, ist die Metapher unübersetzbar (ibid. 281-282). Aber alternative Lösungen wurden zusammengestellt, im Sinne von Verfahren, wie Metaphern übersetzt werden sollen, z.B. wie die drei Hauptverfahren der Metaphernübersetzung von Michael Walther (1986):

- 1) *direkte/wörtliche Übersetzung*: Wiedergabe des in der Ausgangsprache verwendeten sprachlichen Bildes durch das gleiche sprachliche Bild in der Zielsprache bei Beibehaltung des Sinns.
- 2) *Ersetzung/Substitution*: Substitution des Bildes im Ausgangstext durch eine Metapher aus der Zielsprache mit vergleichbarem Sinn und/oder vergleichbaren Assoziationen.
- 3) *Umschreibung/Paraphrase*: Wiedergabe des im AS-Text verwendeten sprachlichen Bildes durch einen nichtmetaphorischen Ausdruck aus der Zielsprache (Entmetaphorisierung) (übernommen aus Schäffner, 2003: 282).

Peter Newmark (1981) gibt hingegen sieben Übersetzungsverfahren für Metaphern, die nach ihrer Präferenz angeordnet sind:

- 1) Reproduktion des gleichen Bildes („reproducing the same image in the target language, TL);
- 2) Ersetzung des AS⁴⁷-Bildes durch ein in der ZS⁴⁸ übliches Bild („replace the image in the source language, SL, with a standard TL image which does not clash with the TL culture)
- 3) Umwandlung der Metapher in einen Vergleich („translation of metaphor by simile, retaining the image). Newmark findet, dass dieses Verfahren die Schockwirkung der Metapher abschwächen kann.
- 4) Umwandlung der Metapher in einen Vergleich plus Sinnangabe („translation of metaphor (or simile) by simile plus sense (or occasionally a metaphor plus sense)“)
- 5) Angabe des Sinns durch nichtmetaphorischen Ausdruck („conversion of metaphor to sense“) Eine solche Lösung wird empfohlen, wenn das ZS-Bild zu weit vom Sinn abweicht oder dem Register nicht angemessen ist.
- 6) Tilgung (*deletion*), wenn die Metapher redundant ist. Dieses Verfahren sollte nur dann angewendet werden, wenn es sich um keinen autoritativen oder expressiven Text handelt.
- 7) Gleiche Metapher unter Hinzufügung des Sinns („same metaphor combined with sense“) (übernommen aus Schäffner, 2008: 282-283).

⁴⁷ AS – Ausgangsprache

⁴⁸ ZS – Zielsprache

7.2 Analyse der Übersetzung von Metaphern in literarischen Werken von Heinrich von Littrow: *Fiume in maritimer Beziehung* (1870); *Liebe*; *Das Lebensschiff* (aus der Gedichtsammlung *Aus der See*, 1857) in Kroatische

Heinrich von Littrow bedient sich metaphorischer Ausdrücke in zahlreichen seinen literarischen Werken, sowohl Lyrik als auch Prosa. Diese dienen einer bildhaften Darstellung des Beschriebenen. Da es sich hier nicht nur um lyrische Werke, bzw. Gedichte, wo die Benutzung von Metaphern erwartet ist, sondern um einen Fachtext, der genau wegen seiner Beschreibungen, gehobenen Wortschatzes, Benutzung von Metaphern usw., auch als ein künstlerisches Werk angesehen werden kann. In dieser Analyse werden die Metaphern aus dem Gedichten *Liebe* und *Das Lebensschiff* aus der Gedichtsammlung *Aus der See* (1857) und aus dem Fachtext *Fiume in maritimer Beziehung* (1870), in Hinsicht ihrer Übersetzungen ins Kroatische, analysiert.

Deutsch	Kroatisch	Kommentar
„...sieht er über die Achsel an“	„...ne gleda s jednakim poštovanjem“	Obwohl hier eine direkte Übersetzung möglich wäre, entschloss ich mich für diese Ersetzung, die in sich keine Metapher ist, weil das Kroatische „gledati nekoga preko ramena“ nicht üblich ist und eher an „osvrnuti se“ (sich umdrehen) assoziiert.
„Danaiden-Arbeit“	„Sizifov posao“	Die deutsche Version wird im Kroatischen nicht benutzt, bedeutet aber das gleiche wie <i>Sisyphusarbeit</i> .
„...für Geldopfer bringen...“	„...novčanih sredstava žrtvovala...“	Für eine solche Lösung entschied ich mich, weil die Übertragung der Bedeutung vom Nomen zum Verb die emotionale Stärke dieses Ausdrucks genügend aufbewahrte.
„...Bahnen des Fortschrittes...“	„...putevi napretka...“	Obwohl es in diesem Satz über Eisenbahnen ging und eine semantische Intention des Autors

		bestand, musste ich mich für diese Variante entschließen; Argument: man kann eine Bahn mit einem Weg vergleichen.
„...die Arme des Menschen nicht als Arme enden lassen, sondern die Hand mit ihren fünf Fingern als Ausmündung gegeben – als Arm allein würde uns dieses wichtige Glied so wenig nützen...“	„...ljudsku ruku završio šakom sa svojih pet prstiju, poput ušća, a ne zapešćem - kao ruka bez prstiju, taj nam ud ne bi bio od puno koristi...“	Dieses Beispiel war ein problematisches, weil wir im Kroatischem nur ein Wort für Arm und auch Hand finden und das ist <i>ruka</i> , deshalb musste ich mich mit anderen Mitteln helfen; „Arm allein“ wurde mit „ <i>ruka bez prstiju</i> “ beschrieben und das Wort <i>zapešće</i> für das ‚Ende‘ des Armes benutzt.
Wer weiß, woher sie flutet, Wer weiß, wohin sie schwebt;	Tko zna, otkud li stiže, Tko zna, kamo li ide;	In diesen zwei Beispiele handelt es sich um ein Gedicht und weil hier direkte Übersetzungen; <i>flutet – plavi</i> ; <i>schwebt – lebdi</i> , vor allem die letztere, wenig Sinn haben würden, entschloss ich mich für radikale Alternativen, die die Bedeutungen mehr oder weniger aufbewahrten.
Folgt nur dem Drang des Herzens Als einzigem Magnet,	Srca žudnju prati samo kao kompas jedini,	Das Wort Magnet konnte hier auch als ein <i>orijentir</i> verstanden werden, jedoch handelt es sich hier um Themen der Seefahrt, deshalb schien <i>kompas</i> als eine bessere Variante.
Die frische Kraft verblühet,	Svježa snaga iščezla je,	Eine direkte Übersetzung von verblühet wurde <i>ocvala</i> sein, aber im Kroatischen wird <i>ocvala</i> nicht mit Bedeutungen, die mit Kraft verbunden sind, benutzt, sondern eher mit Schönheit, z.B. von einer Frau.

7.3 Andere Übersetzungsschwierigkeiten

Die deutsche Sprache ist bekannt für ihre langen, mit Inhalt reichen Sätze, die fähig sind sich sogar seitenlang auszustrecken, was im Kroatischen nicht der Fall ist. Deshalb mussten zahlreiche Sätze in weiteren Versionen der Übersetzung verkürzt werden, denn solche langen Passagen sind dem kroatischen Leser anstrengend zum Lesen, verlangen viel Konzentration und machen folglich das Lesen zu einem unangenehmen Erlebnis. Stilistische Schwierigkeiten betrafen meistens die gehobenen Ausdrucksformen, die den gesellschaftlichen Status des Autors sowie auch den präferierten Schreibstil der Zeit, in der der Text geschrieben wurde, schildern. Da die Sätze im Deutschen zahlreiche Nebensätze haben und ein solcher Stil im Kroatischen oft schwer nachzuahmen ist, mussten viele beschreibende Sätze, die mit dem Pronomen *koji* anfangen, um so nah wie möglich die Bedeutung der Sätze aufzubewahren.

Die Satzstruktur in der kroatischen Sprache ist relativ frei, das bedeutet das die Wörter im Satz eine größere Freiheit was ihre Stellung betrifft haben als der Fall im Deutschen ist, wo die Stellung der Satzglieder strenger definiert ist. Da dieser Text reich an stilistisch betonten Wörtern und Sätzen ist, hilft uns diese Eigenschaft des Kroatischen noch mehr umso nach wie möglich die Intention des Autors dem Leser zu hervorbringen. Wie Beispielsweise im folgenden Satz:

„Auch dem Laien muss sich bei Betrachtung das grossen Golfes von Fiume, der, wie ein Binnensee ringsum von mahlerischen Gebirgen, eingeschlossen, sein ruhiges Becken, mit einer Meerestiefe, die sich als Ankergrund für jede Gattung Schiffe eignet, wie einen großen Hafen bis auf 12 Seemeilen ausbreitet, auch einem Laien muss sich unwillkürlich der Gedanke aufdrängen, dass dieser Küstenplatz, von der Natur zu einer grossen Zukunft bestimmt ist.“

Diesem Satz fängt der Autor mit „Auch dem Laien...“ und danach folgt eine kurze Beschreibung der Eingeschalten des Golfes von Fiume. Er beendet diesen Satz dort nicht, sondern es scheint, als ob er wieder von vorne anfangen würde und er wiederholt sich mit „auch einem Laien...“. Damit will der Autor eine tiefgehendere Bedeutung geben, die durch Emotionen gefärbt wird. Übersetzt ins Kroatische lautet der Satz folgendermaßen:

„I laiku se prilikom promatranja fijumanskog zaljeva, omeđenog poput jezera slikovitim planinama, njegovog mirno korito s morskom dubinom prikladnom za sidrenje svake vrste

broda, kao i velika luka koja se širi 12 nautičkih milja, čak se i jednom laiku mora nehotice nametnuti misao, da je ovo obalno mjesto od prirode predodređeno za blistavu budućnost.“

Eines der Dilemmas war bezüglich des Namens der Stadt Rijeka und auch der anderen Städte und Plätze, die im Werk vorkommen. Die meisten Stadtnamen sind im Italienischen, weil sie in der Entstehungszeit des Werkes so auch genannt wurden, deshalb ist Rijeka nicht Rijeka, sondern Fiume, und auch weil gerade am Anfang des Buches die vielen historischen Namen von Rijeka erwähnt werden, wie Vitopolis, St. Veith am Pflaumb, Rieka, und der Autor spricht von den heutigen Namen, d.h. den Namen im Jahr 1870, also fühlte sich der italienische Name für diese Übersetzung als geeigneter.

Weil es sich meist um fachliche Ausdrücke, die den Bereichen des Schiffsbaues, der Seefahrt und der Marine gehört, manche von diesen werden nicht mehr benutzt, weil sie veraltet sind, wird es manchmal schwer ein geeignetes Wort zu finden, das genügend gleich konnotiert ist. Ein Beispiel dafür ist der Ausdruck für Zahl *dritthalb Tausende*, was den Kroatischen *dvije i pol tisuće* entspricht, obwohl man sich mit der ersten, deutschen Version, einer größeren Zahl, drei Tausend, nähern will, ist dies im Kroatischen leider unmöglich zu erzielen.

Im nächsten Beispiel besteht das Problem im Vorhandensein eines Wortes in der kroatischen Sprache in der Form eines Nomens, während das andere in solcher Form nicht vorhanden ist; „wie man Kalk- und Kohlenmeiler nur in Kalkgebirgen und in der Nähe von Wäldern aufstellt“, hier sind die Wörter Kalk- und Kohlenmeiler problematisch, weil sie im Deutschen elegant mit dem Wort *Meiler* verbunden sind. Im Kroatischen ist dies leider nicht der Fall und obwohl es Ausdrücke für *Kalkmeiler*, *vapnenica* oder *japlenica*, gibt, gibt es für *Kohlenmeiler* kein entsprechendes Wort, sondern wird der Ausdruck „paljenje ugljena“ benutzt. Eine ähnliche Form ist wegen stilistischer Gründe auch für *Kalkmeiler* benutzt worden, und zwar *paljenje kreča*. Es ist auch wichtig zu erwähnen, dass das Verb des Nebensatzes aus diesem Grund aus *aufstellt* oder *postavlja* ins *obavlja* umgewandelt werden musste, weil *paljenje kreča/ugljena* eine Handlung, und kein Objekt, ist.

Obwohl die deutsche Sprache der Kroatischen in manchen ähnelt, haben beide Sprachen ihre eigenen Konventionen und Kollokationen, die beim Übersetzen beachtet werden sollen. Ein Beispiel dafür ist die Nominalphrase „das sanft ansteigende Gebirge“, die benutzt wird für die Beschreibung von Učka. Diese auf den ersten Blick einfache, leicht vorstellbare Phrase ist aus der Perspektive des Übersetzers interessant genau aus dem Grund, weil sie dynamisch ist, d.h. man kann ‚sehen‘, wie sie entsteht oder man kann sich das erwähnte Gebirge von links bis

rechts langsam ansehen und so das Erlebnis dieses Panoramas auch spüren. Im Kroatischen wird dieser Teil problematisch, weil obwohl man diese Phrase einfach als *rastuće planine* oder *uzdižuće planine* übersetzen kann, ist diese Verbindung von Adjektiv und Subjektiv im Kroatischem ungewöhnlich, d.h. sie würde den Ton des Satzes stören. Deshalb schien *planine blagih padina* als eine geeignetere Phrase, weil sie im Kroatischen als eine Kollokation existiert, obwohl sie eher statisch ist, d.h. es gibt keine Bewegung und auch die Richtung ist nach unten, während sie in der deutschen Version, „das sanft ansteigende Gebirge“, nach oben geht. Trotzdem will mit dieser Beschreibung eine gewisse ruhige und friedliche Atmosphäre erzielt werden, deshalb kann dieser Lösung als eine Zufriedenstellende angesehen werden.

Eine besondere Art von Übersetzungsschwierigkeiten betrifft den spezifischen Wortschatz, der sich auf fachspezifische Termini aus den Bereichen des Schiffbaues und der Marine bezieht. Manche Ausdrücke sind veraltet und seit langen außer Gebrauch geraten. Beispielsweise, das Wort Vollschiff, das ein Schiff mit voller Bemastung bezeichnet und das mit keiner Fregatte, die seit dem 17. Jh. nur mit der Kriegsmarine zu verbinden ist, verwechselt werden soll, kann man in der kroatischen Sprache nicht finden. Viele Schiffsartnamen sind jedoch aus dem Englischen genommen und ähneln ihnen ziemlich, z.B. brig (eng.) – brik (kroat.).

In die Kategorie des veralteten und nicht mehr Benutzen Wortschatzes zerfällt auch *der Klafter*, oder verkürzt geschrieben *klftr.* oder mit dem Symbol ° , der heute Grad bezeichnet, repräsentiert. Eine andere alte Gewichtseinheit, die für das korrekte Übersetzen dieses Textes durchrecherchieren werden musste, ist der *Zentner*, oder auf Kroatisch *kvintal*, was dem süddeutschen *Quintal* entspricht, verkürzt wird es als *Ztr.* oder veraltet *Ctr.* geschrieben. Die letztere Variante finden wir auch in Littrows Werk (Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache: Zentner). Was interessant ist, dass alle diese Einheiten noch vor dem Einführen des Internationalen Einheitensystems (SI) für Länge, Zeit und Masse in 1876, sechs Jahren nach der Veröffentlichung dieses Buches, gültig waren (Hrvatska enciklopedija, 2021).

8 Schlussfolgerung

Das Werk *Fiume in maritimer Beziehung* (1870) ist ein wertvoller Teil der Geschichte Rijekas und diese Schrift gibt einen Verweis über Rijekas Potenzial und Wichtigkeit als Hafenstadt damals, als das Werk entstand

Dieser Text wurde einerseits als Teil meiner studentischen Diplomarbeit ins Kroatische übersetzt, weil das Übersetzen die sprachlichen Fähigkeiten und Kenntnisse, die ich während meines Studierens erworben und erlernt habe, endlich am konkreten Beispiel einsetzen konnte, andererseits wiederum empfand hat mich meine Übersetzungsarbeit dazu angeregt auch den Kontext, in dem das Werk entstand, zu untersuchen. D.h. es war, um das Werk zu übersetzen, notwendig, den Einfluss und das Vorhandensein der deutschen Sprache und Kultur auf dem Gebiet des Kvarners (die Umgebung von Rijeka/ Fiume) im 19. Jh. zu erforschen.

Diese Arbeit, in sieben Kapitel eingeteilt: 1. Der gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Kontext der Stadt Rijeka im 19. Jahrhundert und eine kurze Biographie des österreichischen Schiffskapitäns und Schriftsteller, Heinrich von Littrow, als Unterkapitel, 2. Überblick relevanter theoretischer Ansätze zum Übersetzen, 3. Literarisches Übersetzen, Übersetzung als inter- und transkultureller Kommunikator und Übersetzung als kulturelles und gesellschaftliches Artefakt, 4. Versuch der Übersetzung von Littrows Werk in die kroatische Sprache: *Fiume in maritimer Beziehung* (1870) ; *Liebe; Das Lebensschiff* (1857) – Gedichte aus der Gedichtsammlung *Aus der See*, 6. Problematik der Übersetzung von Metaphern und eine Analyse der Metaphern im Sinne ihrer Übersetzungen ins Kroatische, ist nicht nur ein Beitrag, es soll auch auf das Bedürfnis des Erforschens und des Übersetzens ‚vergessener‘ (deutschsprachiger) Werke aufmerksam machen. Es geht dabei vor allem um Werke, welche die Geschichte, den Zeitgeist sowohl faktitiv als auch fiktiv (anhand schöner Literatur-Gedichte) archiviert.

Werke Littrows sind, so könnte man schlussfolgern, ein Zeugnis der Stadt Rijeka, die als multikulturelles, kosmopolitisches, transkulturelles und mehrsprachiges Zentrum Kroatiens des 19. Jahrhunderts war. Außer Heinrich von Littrow wirkten noch zahlreiche andere Schriftsteller, Künstler, Ärzte, Architekten, Politiker etc. aus dem deutschsprachigen Kreis in Rijeka, welche es noch zu erforschen und ins Kroatische zu übersetzen gilt.

Mit dieser Arbeit wurde eine Einsicht in die Literatur der deutschsprachigen Kultur in Rijeka und ihrer Umgebung gegeben und es wurde ein Versuch gewagt, ein damals äußerst bekanntes

und von den Fiumanern gern gelesenes Werk, ins Kroatische zu übersetzen. Zum ersten Mal wurde dieses Werk ins Kroatische übersetzt und dies alles mit dem Ziel, den zukünftigen Generationen von Germanisten (Filologen) zu zeigen, dass man durch eine interdisziplinäre empirisch fundierte, wissenschaftliche Forschungsarbeit zu Erkenntnissen gelangen kann, die den europäischen, historisch-kulturellen Kontext (auch in dieser Form einer Diplomarbeit) veranschaulichen und vielleicht künftig auch ergänzen kann.

Literaturverzeichnis

Primärliteratur

von Littrow, Heinrich (1870): *Fiume in maritimer Beziehung*. Rijeka: Tipo-Litografische Anstalt von Emidio Mohovich

Sekundärliteratur

Jakić, Blanka, Hurm, Antun (2004): *Hrvatsko-njemački rječnik*. Zagreb: Školska knjiga

Lukežić, Irvin (1994): *Heinrich von Littrow*. In: *Fluminensia*. Časopis za filološka istraživanja. Rijeka: 6/1-2: 3-8

Lukežić, Irvin (2020): *Fijumani – kolektiv u urbanome krajoliku*. Rijeka: Muzej grada Rijeke

Mavrič, Valter & Kučiš, Vlasta (2018): *Multilingualism and translation as a communication challenge at the European Parliament*. In: Kučiš, Vlasta (Hrsg.): *Transkulturalität im mehrsprachigen Dialog*. Hamburg: Verlag Dr. Kovač

Pavlović, Nataša (2015): *Uvod u teorije prevođenja*. Zagreb: Leykam international d.o.o.

Pritchard, Boris, Borucinsky, Mirjana et al. (2015): *Hrvatsko pomorsko nazivlje*. Zagreb: Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje

Schäffner, Christina (2003²) *Metaphern*. In: Snell-Hornby, Mary et al. (Hrsg.): *Handbuch Translation*. Tübingen: Stauffenburg-Verlag

Svoboda, Manuela, Baričević, Ingrid & Maršanić, Dario (2017): *Die Übersetzung des Märchens „Čelavi Ježić“ von Diana Rosandić aus dem Kroatischen ins Deutsche – Verlauf und Analyse. Ein studentisches Übersetzungsprojekt*. In: Kučiš, Vlasta et al. (Hrsg.): *Beiträge zur Translation von gestern, heute und morgen*. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Filozofski fakultet

Takač, Ines (2021): *Die Problematik des Übersetzens von Blogbeiträgen. Masterarbeit*. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Filozofski fakultet, Odsjek za germanistiku

Tomale, Eckhard (1993): *Rijeka und Umgebung 1884 (Historisch-geographische Anmerkungen zu Heinrich von Littrows Reiseführer und Uebersichtskarte)*. In: *Acta Geographica Croatica*, 28/1: 196-197

- Uroić, Marija, Hurm, Antun (2004): *Njemačko-hrvatski rječnik*. Zagreb: Školska knjiga
- Žagar-Šošćarić, Petra, Lukežić, Irvin (2020): *Tragovima kulture njemačkog govornog područja u Rijeci*. In: Lukežić, Irvin et al. (Hrsg.): *Tragovi građanske tradicije. Zbornik radova s kolokvija Riječka građanska kultura 19. stoljeća*. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Filozofski fakultet, Odsjek za kroatistiku: 287-291
- Žagar-Šošćarić, Petra & Lukežić, Irvin (2021). Eine europäische und mehrsprachige Stadt – Rijeka und die deutschsprachige Kultur. In: *Informatologia*. 54/1-2: 34-45.
<https://doi.org/10.32914/i.54.1-2.4>
- Žagar-Šošćarić, Petra (2008): *Interkulturelle und transkulturelle Kommunikation in Thomas Manns Werk „Die vertauschten Köpfe“*. In: *Informatologia*. 41/2: 116.
<https://hrcak.srce.hr/25455>

Andere Quellen

Hrvatski jezični portal: *lavirati*.

https://hjp.znanje.hr/index.php?show=search_by_id&id=e19mWhA%25253D

(Letzter Abruf: 18.08.2021.)

Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje: *hvat (svežanj ili klafter)*.

<https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=26778> (Letzter Abruf: 18.08.2021.)

Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache: *Zentner*. <https://www.dwds.de/wb/Zentner>

(Letzter Abruf: 20.08.2021.)