

## Oesterreichs Kulturarbeit in Italien.

Von Hochschulprofessor Alfred Birk (Prag).

In den Jahren vom Wiener Kongreß bis zum ersten Wetterleuchten der Revolution und noch darüber hinaus ist für das lombardisch-benezianische Königreich unter Oesterreichs Regierung viel getan worden; die Erinnerung daran war noch lange in Mailand und Venedig und überall dort lebendig, wo man ohne Haß auf Vergangenes zurückschaute und es ohne Vorurteil beurteilte.

„Die Kultur — schreibt der österreichische Landwirt Burger — ist bis zur Adda immer dieselbe: Acker mit Mais und Weizen, Weinreben und Maulbeerbäume; über die Adda kommt man in das Land der Bewässerung; nun hören allgemach Weinreben und Maulbeerbäume auf, man sieht nichts als bewässerte Wiesen und Acker.“ Die Wasserfreiheit der Lombardei: das Recht, sein vom Staate gekauftes Wasser überall hinzuführen, hat die kreuz und quer neben- und selbst übereinander laufenden Kanäle geschaffen, die das flache Land bewässern; sie ist die Quelle der Millionen, die der Dom in Mailand gekostet hat, die Quelle der Wohlhabenheit dieser Länder. Das waren freilich Einrichtungen, die schon Jahrhunderte bestanden; aber unter der österreichischen Regierung wurden sie zu einer Vollkommenheit entwickelt, die wegen der geregelten Einteilung der Bewässerung und wegen ihrer großen Ausdehnung wohl einzig da stand. Die österreichische Regierung veranlaßte eine Sammlung aller Gesetze und Verordnungen über Gewässer und Straßen und förderte auch die in dieser Richtung tätige Mitwirkung der Privat-Ingenieure, der Grundbesitzer und Pächter. Schon lange vor der französischen Herrschaft waren unter Maria Theresia und Josef II. durch fortgesetzte Vermessung und Kataster-schätzung die Wertverhältnisse und Pachtverträge geklärt und erleichtert und war die Grundlage für die Bodensteuer geschaffen worden. Bereits Maria Theresia hatte den Kataster begründet, der sich von hier aus in seiner musterhaften Ausföhrung über Europa verbreitete. In den Gebieten von Mantua und Venedig war wohl die Wasserfreiheit beschränkter als in der Lombardei; hier bildete Eigentum an Wasser nicht mehr jene höhere und hochrentierende Kapitalanlage wie dort; hier litt auch der Landbau unter der verheerenden Macht der Wildbäche, die öfter selbst die höchsten Schutzdämme und alle Felder und Wiesen weithin überfluteten; im Jahre 1839 stand das Wasser an einigen Stellen bis zu sieben Meter über dem gewöhnlichen Pegel, und bei Mantua bedeckte es an 26 deutsche Quadratmeilen fruchtbaren Bodens. Freilich lag in diesen ernsten Verhältnissen auch die Quelle einer reichen wasserbautechnischen Tätigkeit, wie sie neben Venedig vielleicht nur Holland in gleichem Maße aufweist und die auch wie in Holland dem Verkehr zahlreiche und wichtige Wege erschloß. Der andauernde Kampf mit der Natur, die man zu bändigen und sich dienstbar zu machen suchte, lenkte den Sinn der Bevölkerung von jeher auf das Studium der angewandten Mathematik. Es ist kein Zufall, wenn viele tüchtige Ingenieure, die an der Wiege des österreichischen Eisenbahnbaues standen, aus den italienischen Provinzen hervorgegangen sind, wenigstens dort ihre theoretische und fachliche Ausbildung erlangt haben. Die Ingenieure bildeten in Mailand und Venedig einen starken Berufsstand, der ebenso angesehen wie einflußreich war; zählte doch im Jahre 1864 Mailand allein 270 Ingenieure, von denen jeder verordnungsgemäß gleichsam als Reicher seiner staatlichen Berechtigung zur Ausübung des technischen Berufes eine Kaution von 8000 Zwanzigern in Papieren der lombardisch-benezianischen Schuld („Monte“) erlegt hatte.

Die größte Aufmerksamkeit schenkte die Regierung dem Ausbau der Verkehrswege. Viele neue Straßenzüge wurden gebaut, so neben anderen die schönen Verbindungen vom Comersee durch das Meratal über den Splügen in die Schweiz; durch Veltlin über das Stilleserjoch nach Tirol; von Vicenza über Schio und durch das Adal nach Südtirol, von Conegliano zur Piave und an ihr entlang in das Ampezzotal. Viele alte, oft unzulängliche Straßen wurden umgebaut und verbessert; so jene von Verona durch das Etstal; so auch die Straße über den Pontebbapass und jene von Udine im Tale des Tagliamento nach Kärnten. Große Brückenbauten zeugten für die Kunst der heimischen Baumeister. Bedeutende Summen wurden für die Erhaltung der großen Verkehrsstraßen gewährt; aber auch die Verbesserung und sachgemäße Erhaltung der früher arg vernachlässigten Vizinal- und Gemeindestraßen bildete einen wichtigen Punkt der Arbeitstätigkeit der Regierung, die durch Worte und Taten auf die Interessenten dieser Wege aneisend einwirkte. Die Lombardei zählte im Jahre 1847 schon 4032 Meilen Straßen auf eine Quadratmeile und überragte in dieser Beziehung weit das straßenreiche Böhmen. Freilich begünstigten die gute Beschaffenheit des Baustoffes, das milde Klima und das leichte Fuhrwerk, das in Verwendung stand, die gute Erhaltung der Straßen, deren Benützung keine Mautgebühren belasteten.

Die unter französischer Herrschaft begonnenen Kanalbauten in Pavia wurden planmäßig vollendet; die Schifffahrtskanäle, die aus dem Po und der Etsch, aus dem Gebiet von Treviso und aus dem Friaul nach Venedig führten, wurden erweitert, vertieft und geregelt, ebenso die Lagunenkanäle in Venedig selbst, die man durch neue errichtete Mauern gegen die Meeresstürme schützte; im Hafen von Malamocco erstand ein mächtiger Seedomm, und zur Verbesserung der Schifffahrt zwischen Venedig und den Ebenen von Padua, Vicenza und Este wurde der Lauf der Brenta und der Doghiogione zweckmäßig gestaltet. Als Oesterreich die beiden Länder im