

Wird sich das Delta des Flusses wieder zurückbilden?

Auf den ersten Blick wirkt die Betonfläche des Fiume-Deltas endlos und unfreundlich. Das verspricht nicht viel Gutes. Dabei gibt es an ihrer Spitze einen kleinen, hübsch angelegten Garten, der auf beiden Seiten vom azurblauen Streifen des Flusses Recsina und einer Baumallee gesäumt wird und einen romantisch blau schimmernden Motorboot-Anlegeplatz bietet.

Die Luft ist leicht salzig, aber das Meer ist nicht zu sehen. Die Stadt ist der am Ende des Deltas errichtete Hafen Baross, vor dem ein langer Wellenbrecher seit gut einem Jahrhundert die Uferlinie abschirmt. Ob das Delta schön oder hässlich ist, lässt sich schwer sagen. Es ist eine Industrielandschaft, doch auch die Natur ist dort präsent, ja sogar eine mediterrane Stadt mit ihren Häusern mit Spalier. Vor allem aber pulsiert dort alles, was man gemeinhin als Geschichte bezeichnet. Die Regulierung der Flussmündung in den 1890er Jahren führte zu fiktiven Grenzstreitigkeiten zwischen Kroatien und Ungarn. Der Erste Weltkrieg brachte dann die eigentliche Grenzfrage zwischen dem italienischen Fiume und dem jugoslawischen (kroatischen) Susak. Es gibt wohl kein Museum in der Stadt, in dem nicht mindestens ein „Delta“-Foto an der Wand hängt, auf dem eine zickzackförmige weiße Linie zu sehen ist, die neue Grenze. Als hätte ein Kind mit Kreide auf dem Bild herumgekritzelt.

Wie alle königlichen Investitionen in Ungarn wurde auch der Delta-Holzsteg in den 1890er Jahren im Zeichen der Ingenieursrationalität konzipiert. Die Eisenbahn wurde bis zum Ufer auf einer Serpentinestrecke geführt, die in den Bauch des Berges gebaut wurde, mit einer Lösung, die heutzutage meist nur noch von Geländetischbauern verwendet wird. Aus dem Flussdelta wurde ein altes Flussbett, das zum neuen Segelhafen wurde. Um das Ein- und Auslaufen zu ermöglichen, konnte die zum Hafen führende Eisenbahnbrücke um 180 Grad gedreht werden, was als Wunder galt. Die Brücke existiert noch heute, aber selbst die Älteren haben sie noch nie gesehen. Es gibt auch keine Segelboote. Motorboote gibt es umso mehr, aber diese passen auch unter die Brücke, allerdings müssen sich die Passagiere dabei ziemlich weit nach unten beugen. Die Serpentine, der Pier des Hafens, die Drehbrücke – all dies konnte die kroatische Presse der damaligen Zeit weder gemeinsam noch einzeln davon überzeugen, dass hier rein wirtschaftliche und technische Interessen und nicht der ungarische Nationalismus die Fäden ziehen. In den Zeitungen wurde das zuvor unbewohnte Sumpfgebiet des Deltas plötzlich zu wertvollem Mutterboden, ohne den die kroatische Nation kein vollständiges und prosperierendes Land sein kann.

Dieser Konflikt war sozusagen vorhersehbar. Der kroatisch-ungarische Ausgleich von 1868 brachte keine wirkliche Beruhigung in der Frage von Fiume. Dabei hatte die ungarische Regierung eigentlich keinen Anspruch auf die gesamte Stadt, sondern nur auf deren schmalen Küstenstreifen. Aber wer weiß, vielleicht war gerade diese einseitige Sichtweise der Fehler. Denn an der Küste setzte sie ihren Willen unerbittlich durch. Da zwischen der Stadt und dem Meer kaum Platz war, wurde nach „holländischer Art“ Land aus dem Meer gewonnen. Da es keine geschützte Bucht gab, wurden die Wellen mit langen Molen abgehalten, natürlich auch dies nach dem Vorbild der „modernsten ausländischen Beispiele“, diesmal nach Marseille. Aus ungarischer Sicht konnte alles, was in Fiume in der Umgebung des Hafens geschah, nur gut sein, wer Fragen stellte oder gar Zweifel äußerte, galt als rückständig und ungarnefeindlich.

In ihrem letztes Jahr erschienenen Buch (*Fiume hosszú árnyéka*) listet Veronika Eszik auch die weniger bekannten Schattenseiten des in Superlativen lebenden Bildes von Fiume auf. In kaum anderthalb Jahrzehnten wurden die traditionellen, mit dem Meer verbundenen Lebensgrundlagen zunichte gemacht. Nicht nur für Fischernetze war kein Platz mehr (was für die lokalen Machtgruppen noch ein erträglicher Verlust gewesen wäre, da die Fischer ohnehin arme Leute waren), sondern auch die Segelschifffahrt und mit ihr die traditionelle Patrizierklasse waren am Ende. Der als „Nebenprodukt“ der Wasserregulierung entstandene Segelhafen wurde von der zunehmenden Armut erstickt. Trotzdem beschrieben die Bedekkerek aus der Zeit des Dualismus die Situation mit charmanten Worten. Das romantische Bild blieb hartnäckig bestehen. Auch die heutige kroatische Informationstafel suggeriert, dass die Menschen auf den Archivpostkarten genauso sorglos waren wie Touristen, die sich auf einen Bootsausflug vorbereiten.

Der Text auf der Informationstafel hätte genauso gut von der vor über hundert Jahren geschlossenen ungarischen Regierung unterzeichnet werden können. Die Regierung war nämlich äußerst zufrieden mit ihrer Kompromissbereitschaft, als würde eine heutige Handelskette in ihrem Parkhaus Verkaufsstände für Erzeuger aufstellen. In Wirklichkeit war der Segelhafen nur eine nette und harmlose Konkurrenz zum viel größeren Baross-Hafen mit Zugang zum Meer. Ein häufig vorgebrachtes Argument war, dass die alten Seefahrerfamilien nicht mit der Zeit gehen wollten, ja sogar die Entwicklung behindern wollten. Vielmehr ging es darum, dass der schnelle und unaufhaltsame Siegeszug des Dampfschiffs wahrscheinlich sogar seine blindesten Anhänger überraschte und die Segelkapitäne regelrecht schockierte. Wir dürfen nicht vergessen, dass es vor zwei Jahrhunderten gab es noch keine Kampagnen, in denen Enkelkinder ihren Großeltern beibrachten, wie man mit Technik umgeht. Die mit grauen Schläfen erworbene Erfahrung galt noch als Weisheit, und ein junger Matrose auf einem

Dampfschiff musste in der Kneipe den Worten der Generation, die auf Segelschiffen gedient hatte, zuhören. Außerdem war die technische Revolution im 19. Jahrhundert noch zurückhaltend. Kürzlich habe ich mir die Baupläne alter Schiffe angesehen, auf denen zwischen den Mannschaftskabinen nicht nur Heizungen, sondern auch Platz für einen Segelsegler vorgesehen war.

Die Spaltung der Lebenswelten, die im Delta nebeneinander existierten, war jedoch kaum zu vermeiden. Inmitten der raschen und unvorhersehbaren Veränderungen war der Nationalismus die einzige Trumpfkarte, die mit jedem Argument verbunden werden konnte. Schließlich spalteten die im 19. Jahrhundert begründeten Konflikte das 20. Jahrhundert in zwei Hälften. Nachdem das junge Jugoslawien zwar noch nicht Fiume, aber bereits die Delta erobern konnte, gewann die Serpentine im Tunnel nationale Bedeutung, und Zagreb bemühte sich nun um den weiteren Ausbau des Hafens. In diesem Zusammenhang wurde in den 1930er Jahren ein imposanter Hauptbahnhof auf der anderen Seite des Flusses in Brajdica gebaut (leider wurde er in den 2000er Jahren abgerissen). Nach 1945 verlor das Delta endgültig seinen Grenzcharakter. Die Zwillingsstädte Fiume und Susak sollten nun unter dem Namen Rijeka hier zusammenwachsen. Vladimir Turina träumte in seinem 1949 veröffentlichten Plan von einem imposanten, in einen Park eingebetteten Badezentrum, von dem ein kleinerer Meeresstrand auch realisiert wurde. Wenn es ein System gab, das sich ohne Kritik für die Industrie einsetzte und fast schon mit religiösem Eifer dafür eintrat, dann war es der Sozialismus. Der Strand wurde 1964 geschlossen, und die Küste von Rijeka und Umgebung verwandelte sich in eine endlose Industriezone.

Eigentlich ist es noch überraschender, dass der Barossikötő die Jahrzehnte der Deindustrialisierung in den 1990er Jahren überstanden hat. Bis zum heutigen Tag. Vor einigen Jahren saß ich in meinem Lieblingscafé neben dem Markt. Der Markt von Fiume ist heute ein „Segelhafen“: hier grüßen noch alte Gesichter aus der Vergangenheit, mit grabengewöhnten Fingern zählen sie das Kleingeld. Ich blätterte wie ein Kind in einer kroatischen Tageszeitung und versuchte, aus den Bildern die Nachrichten zu erraten. Auf der letzten Seite ein idyllischer Entwurf mit glitzernden Booten, lächelnden Menschen und darüber die Überschrift: Porto Baross. Im Jahr 2021 erreichte die Nachricht sogar die ungarische Presse, dass die Stadt einen Yachthafen der Spitzenklasse bekommen würde, einen, über den sich sogar „die Armen freuen können“, da endlich die Küste frei zugänglich sein würde. Dann passierte lange Zeit nichts.

Dieses Jahr habe ich jedoch gesehen, dass der Hafen bereits geräumt wurde. Der Zaun wurde durchschnitten. Noch nicht ganz offiziell, aber die Mutigeren kommen bereits hierher, um spazieren zu gehen. Auf dem Pier steht noch der letzte Kran, aber der Wachhäuschen ist bereits

leer, ohne Türen und Fenster, und wirkt fast wie ein Totenschädel. Das ansonsten unscheinbare kleine Gebäude hat dadurch nur eine für Ruinen typische Patina gewonnen und schreit in seinem Verfall fast nach Erhaltung. Nicht weit davon entfernt liegt ein Schiffswrack, das allzu theatralisch wirkt. Ich kletterte auf den Damm und sehe, was die Stadt seit gut hundert Jahren nicht mehr sehen konnte: das Meer. Auf den Wellenbrechersteinen sitzen Gruppen von Jugendlichen. Einige schauen gar nicht auf das Meer, sondern suchen nach neuen Wegen, wohin man weitergehen könnte, wo sich noch Lücken in den Zäunen auftun, ob der Containerhafen vielleicht schon erreichbar ist? Mein demokratisches Ich sieht diese Volkseroberung mit Freude, die natürlich auch schmutzig und chaotisch ist, voller Widersprüche und Müll, wie es Volksbewegungen eben so sind. Es wäre schön, wenn die Zeit stehen bleiben würde oder das Geld ausgehen würde, wenn die gut durchdachte Zukunft mit dem Yachthafen niemals eintreten würde. Die Stadt würde einfach in den alten Hafen hineinwachsen, wie Pflanzen, die mit der Zeit den Beton mit bunten Blumen bedecken, Bäume sprießen aus den Rissen und versenken ihre Wurzeln in den lebensspendenden Sumpf der überdachten Mündung. Die Menschen könnten es genauso machen. Die Fachliteratur hat bereits Namen für solche spontanen Sanierungen gefunden: „Rückkehr“ oder „geordneter Rückzug“. Eineinhalb Jahrhunderte haben gezeigt, dass jede Epoche, jede Nation und jedes Gesellschaftssystem aufbauen kann. Aber nur die Natur kann leben, mit uns Menschen in ihr.

(übersetzt mithilfe der Übersetzungs-KI DeepL)