

Nachdem der fertige Grundplan im Auftrage der ungarischen Regierung durch den berühmten französischen Ingenieur Pasqual überprüft worden, wurde der einen Kostenvoranschlag von 13,120.000 Gulden beanspruchende Plan durch die Gesetzgebung mittelst des XIX. Gesetzartikels vom Jahre 1871 angenommen und im folgenden Jahre begannen die Arbeiten. Seitdem mußte der ursprüngliche Plan, in Folge der überraschend schnellen Steigerung des Verkehrs, erweitert werden und die ungarische Gesetzgebung gewährte Jahr um Jahr mit großer Opferwilligkeit die zur Beendigung des Riesenwerkes erforderlichen Mittel. Der Staat selbst führt den Bau durch seine Fachmänner, an deren Spitze der technische Rath Anton Hajnal steht. Anfangs wurden die Arbeiten durch eine französische Gesellschaft ausgeführt, seit dem Jahre 1879 jedoch durch eine von Fiumaner Capitalisten gebildete Unternehmung, die in der Umgegend, namentlich bei Preluca (Istrien) und Martinschizza (Kroatien) großartige Steinbruchanlagen besitzt.

Die Resultate der ununterbrochen fortschreitenden Arbeit sind schon heute vorhanden und binnen kurzem wird der Hafen gänzlich vollendet sein. Der nach der Königin Maria Theresia benannte Wellenbrecher (diga) hat jetzt eine Länge von 1.319,7 Meter. Der innere Saum des langen Steindammes ruht auf Beton-Fundamenten, seiner ganzen äußeren Seite entlang aber sind schwere Felsstücke aufgehäuft, an denen die Meereswogen zu Schaum und hoch aufspritzendem Gischt zerschellen. Der Damm muß noch um 400 Meter verlängert werden und auf seiner Spitze wird sich dann ein Leuchtturm (fanale) erheben. An seiner Wurzel steht die Kanone für das Mittagssignal; sie wird für die Schiffe — die bei den Meridianmessungen der genauen Zeit bedürfen — punkt 12 Uhr von der Kriegsmarine-Akademie aus mittelst elektrischen Funkens abgefeuert.

Die inneren Theile des Hafens, die Rivas und Molos sind auf festem Grunde aus Haufstein gebaut. Ihre Reihe ist die folgende. Dem inneren Hafen folgt der alte Molo Adamich, der Abgangspfad der Localschiffe, dann kommen die Riva Szapary und Riva Sanità, der Molo Zichy, die Riva Stefania, der Molo Rodolfo, die Riva Francesco Salvatore und der Molo Maria Valeria, sämmtlich solide Neubauten. Ganz unten endlich schließt sich der Petroleumhafen an.

Die Länge der sämmtlichen Quais, den gleichfalls erweiterten Fiumara-Hafen mitgerechnet, beträgt 5647 Meter, eine so lange Linie steht den anlegenden Schiffen zur Verfügung. Bei dem Bau war ein Flächenraum von 502.591 Quadrat-Metern aufzuschütten; die Wasserfläche im Hafen beläuft sich auf 369.303 Quadrat-Meter.

An den Molos und Quais stehen zehn solid gebaute, meist mit hydraulischen Maschinen versehene Magazine mit Legeraum für die Ladung von 2635 Eisenbahnwaggonen. Die Magazine stehen auf der hohen Stufe der neuzeitlichen Technik. Außerdem sind 23 Eisenbahnmagazine für die Ladung von 3625 Waggonen vorhanden. Endlich