

im Allgemeinen für jedes Volk besser, wenn mäfsigere, aber der eigenen, schöpferischen Kraft entspringende Fortschritte daselbe gewöhnen, sein Wünschen seinem Können anzupaffen. Jedenfalls aber ist der Hafen von Yokohama merkwürdig und beachtenswerth.

Marseille.

Beiliegende Tafel XV ist ein Plan des Hafens von Marseille, gegenwärtig der grösste Hafen des mittelländischen Meeres und für uns Oesterreicher besonders interessant ob des Umstandes, das die Principien dieser Hafenanlage auch für die neuen Anlagen der beiden Häfen von Fiume und von Triest zur Anwendung gelangt sind.

Bis zum Jahre 1844 bestand der Hafen von Marseille aus dem einen grossen, durch eine natürliche Bucht gebildeten Bassin *A*, welches eine Wasserfläche von 20 Hektaren und einen Quai-Umfang von 3500 Meter bietet. Die grosse Entwicklung, welche der Schiffsverkehr seither in diesem Hafen genommen, rief successive neue Anlagen hervor, welche, nach der Rhede von Marseille verlegt, heute bereits fünf grosse Bassins umfassen. Ein gemeinschaftlicher Damm *BCD*, welcher heute die Länge von 3070 Meter erreicht hat, deckt diese sämmtlichen Bassins gegen die Wellenbewegungen der offenen Rhede. Einzelne Moli, *E* bis *O*, welche von der Küste ausgehend senkrecht auf die Richtung dieses gemeinschaftlichen Dammes angelegt sind, bieten den Schiffen geeignete Landungsquais und geben diesen eine im Verhältniss zu den Wasserflächen der Bassins günstige Gesamtlänge. Die Moli haben solche Breiten, das ihre Quais entlang für Umladevorrichtungen und Waarenhallen, Strassen und Eisenbahnen, welche den Verkehr mit der Stadt und deren einzelnen Bahnhöfen vermitteln, mehr als ausreichend Platz ist.

Hinter dem Bassin National ist nach dem Lande hinein eine separate Bassinanlage disponirt, welche, auf beistehender Seite in *Fig. 95* in grösserem Mafsstabe veranschaulicht, ausschliesslich der Reinigung und Reparatur der Schiffe gewidmet und zu diesem Behufe von Trockendocks umgeben ist, von denen vier, nämlich *ABCD* der *Fig. 95* bereits dem Betriebe übergeben, weitere 7 *EFGHIKL* (*Fig. 95*), dem steigenden Bedarfe entsprechend, der Reihe nach zur Ausführung kommen.

Es ist Marseille schon durch seine Lage, durch den Reichthum des Hinterlandes, durch die Grossartigkeit seiner Bassinanlagen, durch die Vollständigkeit seiner Umladevorrichtungen und seiner Verbindung mit den Eisenbahnen des ganzen Landes lange concurrenzfähig gewesen. Die kluge Umsicht, welche zu dem Allen auch noch rechtzeitig die grossartige Anlage von Trockendocks hervorrief, bevor noch im mittelländischen Meere die anderen Staaten ihren Häfen solche Trockendocks-Anlagen allgemein benutzbar zu Gute kommen liessen, sichert dem Hafen von Marseille einen neuen Vorsprung, demzufolge die Schifffahrt mit Vorliebe diesem Hafen sich zuwenden und demselben noch lange treu bleiben wird, selbst wenn Marseille nicht noch weitere Fortschritte machen würde und die anderen concurrirenden Häfen ihm bezüglich der Bequemlichkeit, Raschheit der Umladung und Geschäftserledigung mit der Zeit gleichkommen sollten.

Marseille entbehrt vorläufig noch eines eigentlichen Vorhafens, in welchem die Schiffe vor ihrer Einfahrt in die Bassins oder vor ihrer Ausfahrt in die See sich an Bojen anbinden oder vor Anker gehen könnten wie im früher beschriebenen Vorhafen von Le Havre. Die Verlängerung des äusseren Dammes nach der Richtung *CD* der Tafel XV bildet wohl vorläufig einen Vorhafen für die Einfahrt in das Bassin National, soll aber für die Anlage neuer Bassins verwendet werden. Es war deshalb projectirt, einen zweiten grossen Damm in die See zu legen, welcher als Wellenbrecher dienen, an den jetzigen äusseren Damm *BCD* sich anschliessen und mit diesem den grossen gemeinschaftlichen Vorhafen bilden soll.