INHALT

Entwicklung der dampfbetriebenen Handelsschifffahrt in der östlichen Adria 10

GESELLSCHAFTEN WEITER FAHRT UND DER GROSSEN KÜSTENFAHRT

LINIENREEDEREIEN

Schiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd, Triest 26
Königlich-ungarische Seeschiffahrts-AG Adria, Fiume 55
Austro-Americana, Vereinigte Österreichische Schiffahrts-AG, Triest 74
Ungarische Seeschiffahrts-AG Levante, Budapest–Fiume 94

FREIE SCHIFFFAHRT

Dampfschiffahrtsgesellschaft Adria-AG, Triest 102
Reederei Carlo Martinolich e Figlio, Triest 106
Dampfschiffahrts-AG Giovanni Luigi Premuda, Lussinpiccolo 111
Allgemeine Österreichische Schiffahrtsgesellschaft Gerolimich und Co., Triest 115
Ungarische Seereederei-AG Orient, Fiume 126
Dampfschiffahrtskonsortium Napried, Ragusa 132
Einzelunternehmen sowie Schiffahrts- und Bergungsgesellschaft Diodato Tripcovich & Co. AG, Triest 137
Dampfschiffahrts-AG Tommaso Cossovich, Triest 152
Konsortium der Freien Schiffahrt Sigismondo Copaitich & Co., Fiume 157
Transportgesellschaft Photogen AG, Fiume 160
Dampfschiffahrtsgesellschaft Unione, Ragusa 165
Dampfschiffahrts-AG Marco U. Martinolich, Lussinpiccolo 172
Navigazione Libera Ungaro-Croata AG, Fiume 183
Seeschiffahrts-AG Indeficienter (Grünhut & Co.), Fiume 190
Dampfschiffahrtsgesellschaft der Erben nach Matteo Premuda & Co., Lussinpiccolo 193
Navigazione Libera Triestina AG, Triest 197
Atlantica Seeschiffahrts-AG, Budapest–Fiume 206
Dampfschiffahrtsgesellschaft Lussino, Lussinpiccolo 215
Freie Dampfschiffahrtsgesellschaft Giovanni Racich, Triest 218
Schiffahrts-AG Oceania, Triest 224

UNTERNEHMEN DER KLEINEN KÜSTENSCHIFFFAHRT

Dampfschiffahrtsgesellschaft G. Tarabochia, Triest ... 232
Schiffahrtsunternehmungen von Alessandro und Alfredo Cesare, Triest ... 237
Dampfschiffahrtsgesellschaft Ragusea, Ragusa ... 244
(Neue) Städtische Dampfschiffahrtsgesellschaft Capodistriana, Capodistria ... 253
Dampfschiffahrtsgesellschaft Istria–Trieste, Triest ... 261
Dalmatinisch-Istrianische Dampfschiffahrt Pio Negri & Co., Sebenico und Freie Schiffahrt Pio Negri & Sohn, Triest ... 275
Dampfschiffahrtsgesellschaft Ungaro-Croata, Fiume ... 281
Carl Kupelwieser und Gutsverwaltung Paul Kupelwieser, Brioni ... 305
Kommunale Schiffahrtsgesellschaft, Muggia ... 310
Kroatische Dampfschiffahrtsgesellschaft Croata, Zengg ... 315
Dampfschiffahrts-AG Austro-Croata, Ponte auf Veglia ... 322
Österreichische Dampfschiffahrts-AG Dalmatia, Triest–Zara ... 329
Obalna Paroplovidba Društvo GmbH, Ragusa ... 347
Dampfschiffahrtsunternehmen Antonio Giovanni & Virgilio Cosulich, Triest ... 352
Schiffahrtsgesellschaft Monfalconese AG, Monfalcone ... 355
Kroatische Dampfschiffahrtsgesellschaft Jadran GmbH, Spalato ... 361

ANHANG

Flottenstand der Handelsmarine in Österreich-Ungarn 1847–1913 ... 364
Die österreichisch-ungarische Handelsflotte weiter Fahrt im August 1914 ... 368
Kriegsverluste der Gesellschaften weiter Fahrt 1914–1918 ... 370
Die wirtschaftliche Situation der Gesellschaften weiter Fahrt 1914–1918 ... 375

Literatur ... 376
Elektronische Quellen ... 381
Abkürzungen, Bildnachweis ... 382

ENTWICKLUNG DER DAMPFBETRIEBENEN HANDELSSCHIFFFAHRT IN DER ÖSTLICHEN ADRIA

Entlang der Küste Istriens und Dalmatiens gilt seit alters her die Redensart: „Steck deinen Finger ins Meer und du bist mit der ganzen Welt verbunden.“ Die Region ist Schauplatz einer Seefahrertradition, die bis in die griechische Antike zurückreicht. Die Weltmacht Venedig, die sich als Braut und Besitzerin des Meeres betrachtete, und ihr Handelsimperium wären ohne Seeleute aus der Adria schlichtweg undenkbar gewesen.

Ein besonders abenteuerlustiger Schlag der „gente di mare“ war in der Kvarner Bucht anzutreffen. Mitte des 17. Jahrhunderts segelte Pietro Petrina von Triest nach London und begründete damit den hervorragenden Ruf der Kapitäne aus Lussin (Lošinj, Kroatien), wo 1621 Giacomo Gladulich als Kommandant eines Handelsschiffes genannt wurde. 1784 erreichten die Lussiner Brüder Pietro und Antonio Budinich im Auftrag eines venezianischen Handelshauses erstmals Jamaika. 1834 umsegelte der später geadelte Pietro Giacomo Leva das gefürchtete Kap Hoorn zwischen Atlantik und Pazifik, und gut ein Jahrzehnt später passierte Antonio Busanich aus Lussingrande (Veli Lošinj) das Kap der Guten Hoffnung. Der 1982 verstorbene Schriftsteller Vladimir Kolar konnte noch einen Blick in das unverändert erhaltene Haus des Kapitäns werfen: „Sein Porträt hängt über einem Kamin aus grünem Marmor, an einer mit goldenen Tapeten überzogenen Wand. Florentinische Kerzenleuchter, eine chinesische Uhr aus Elfenbein und japanische Vasen. Eine leise Melodie aus dem Fernen Osten, große Muscheln aus Indonesien, Tapisserien aus Hongkong, Bilder von Tänzerinnen aus Bali, Segelschiffmodelle, Zeichnungen und Ölgemälde, auf denen Schiffe im Sturm dargestellt sind.“

Zu den berühmtesten Seefahrern zählte Ende des 19. Jahrhunderts Pietros Nachfahre Aldebrand Petrina, der mit vierundzwanzig Jahren sein Kapitänspatent erworben hatte und auf der 1875 gebauten Dreimastbark CONTESSA HILDA mehrere Geschwindigkeitsrekorde aufstellte. So benötigte er für die Strecke von Glasgow in Schottland ins australische Freemantle lediglich 106 Tage. In 94 Tagen segelte er von Triest über die Südatlantikroute nach Taltal im Norden Chiles, was ihm seitens des Wiener Hofes das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone einbrachte.

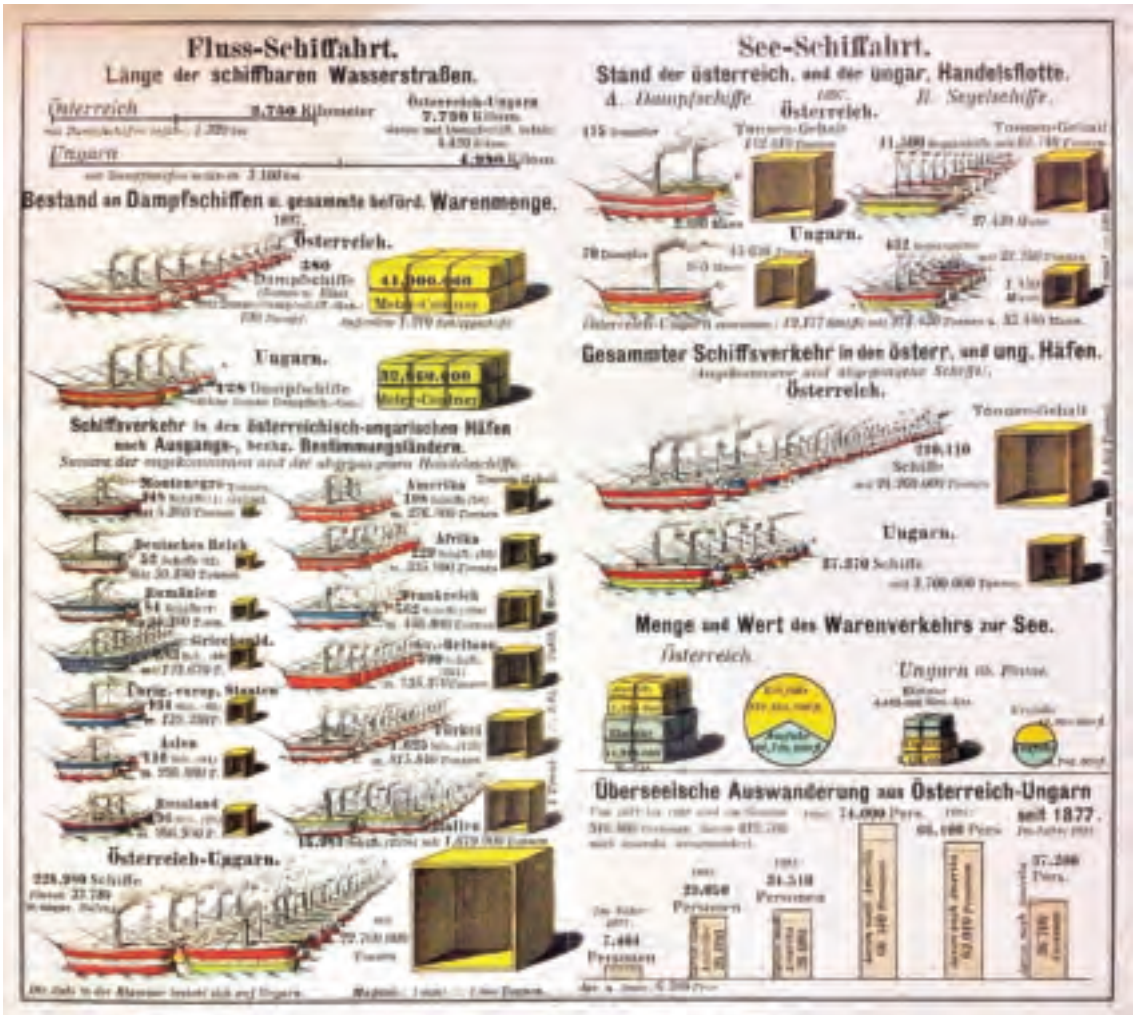
Die Schiffe transportierten aus den Schwarzmeerhäfen Getreide nach England, später Salz nach Norwegen und hatten Stockfisch für die Mittelmeerländer geladen. Auf dem Höhepunkt in der Mitte des 19. Jahrhunderts verfügten die Lussiner Kapitäne und Schiffseigner über eine Flotte von 127 Holzseglern, die zumeist auf der Insel gebaut worden waren, wo es zwar nur grobe Schotterwege, dafür aber ein halbes Dutzend Werften gab. Diese Betriebe zählten zu den leistungsfähigsten Schiffbauanstalten der Adria. Darunter befand sich mit dem von Niccolò Martinolich konstruierten Dreimaster IMPERATRICE ELISABETTA das größte je in der Monarchie gebaute Segelschiff, dessen Stapellauf am 13. Mai 1875 sogar Kaiser Franz Joseph beiwohnte. Der 1855 ausgebrochene Krimkrieg mit dem immensen Transportbedarf der Engländer und Franzosen bescherte den adriatischen Segelreedereien letztmalig eine positive Auftragslage.

Umwälzungen im Transportwesen griffen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts tief in die wirtschaftliche Landschaft ein. Hinter dem disruptiven Epochenbruch stand der Dampfantrieb, der zu Wasser und zu Land völlig neue Perspektiven der Fortbewegung eröffnete und damit die zweite Phase der Globalisierung einläutete. Im österreichischen Kaiserstaat ging es aber zu-

nicht mehr zum Einsatz gebracht werden konnten. Eine Antwort auf die ungarische Konkurrenz bestand in der Gründung der Dalmatia als einer vom Lloyd konzertierten Dachgesellschaft einiger kleinerer österreichischer Unternehmen und einem Schiffbauprogramm der Triester, das sich in Expressdampfern wie der bekannten BARON GAUTSCH niederschlug, die zu Kriegsbeginn auf eine Mine fahren sollte.

Der mittlerweile faktisch verstaatlichten Triester Großreederei waren aber auch im Heimathafen Mitbewerber erwachsen. Bereits im Jahr 1862 begann Giuseppe Tonello, Besitzer der später im Stabilmento Technico Triestino (STT) aufgegangenen San-Marco-Werft, eine Serie von drei je rund 500 Tonnen großen Holzseglern mit Hilfsdampfmaschinen auszurüsten. Er bezeichnete seine Schöpfungen MARCO POLO, IMPERATRICE MARIA TERESA und ROBERTO CONTE D' ASBURGO als „Schraubenclipper" und brachte sie als Ergänzung seiner Nursegler in der freien Schifffahrt zum Einsatz. Für den Österreichischen Lloyd und seinen Direktor Alois von Wittmann, einen ehemaligen Beamten der k. k. Seebehörde, bedeutete es eine nicht geringe Überraschung, als Tonello „auf einmal fünf große Waaren-Schraubendampfer in die See zu schicken daran war" und die Gefahr bestand, dass damit „ein bedenklicher einheimischer Concurrent erwuchs".

Der erste Trampfrachter mit Eisenrumpf war der vom aus Triest stammenden und in Odessa als Reeder und Exporteur



Momentaufnahme der Handelsflotte im Jahr 1897, aufgegliedert in den österreichischen und den ungarischen Reichsteil, mit Übersicht der angelaufenen Häfen, umgeschlagenen Warenmengen und Darstellung der Migrationsbewegung aus der Monarchie nach Übersee. Prof. Hickmann`s geographisch-statistischer Universal-Atlas, Ausgabe 1897.



Leopold von Chlumecký wog 1902 die Vorteile der beiden Unternehmensgruppen gegeneinander ab: „Und so unerlässlich auch der Bestand von Unternehmungen, wie sie bei uns der Österreichische Lloyd repräsentiert, für den Export sind, und so hervorragend das Bedürfnis nach denselben besonders in Österreich ist, so unvollkommen sind aber auch die von denselben dem heimischen Handel geleisteten Dienste, wenn ihnen nicht ergänzend ein genügender Schiffpark der freien Handelsmarine zur Seite steht. Für die Transporte schwerer Mineralien, wie z. B. von Kohlen oder Eisen, für die Beförderung von Massenartikeln wie Reis, Getreide etc. sind die gebundenen Linien ebenso wenig geeignet, wie es die freie Schifffahrt etwa zu Transporten von kleinen, sich aus den verschiedenartigsten Waren mit den verschiedensten Provenienzen recrutierenden Frachten wäre."

Dieses auch Trampschifffahrt genannte Geschäftsmodell bezeichnete die Aufnahme von Fracht in einem beliebigen Hafen, wobei der Reeder Fahrtrouten und Lieferzyklen dem Bedarf anpassen konnte, ohne an Fahrpläne gebunden zu sein. In der Trampschifffahrt waren die kleineren Frachtunternehmen der Monarchie tätig, denen der Umtausch ihres Flottenparks auf Dampfbetrieb gelungen war und die mit der von der Industrie geforderten Flexibilität auf Transportbedürfnisse reagieren konnten.

Dass dieser Transformationsprozess zahlreiche Verlierer kannte, wird an der bereits angesprochenen Halbierung der

größere Dampfer mit kaum mehr als 10.000 BRT registriert. Zwei Jahre später hatte sich das Volumen auf 20.000 BRT verdoppelt. Von 1893 bis 1902 waren auf überwiegend englischen und schottischen Werften 53 „general purpose"-Frachter für die österreichische und 14 für die ungarische Trampschifffahrt gebaut worden. 1900 betrug die von Österreich in Großbritannien zugekaufte Tonnage 25 Dampfer mit 80.426 BRT, während von inländischen Betrieben nur 14.269 BRT abgeliefert werden konnten. 1912 umfasste die Handelsmarine der österreichischen Reichshälfte an Dampfern weiter Fahrt und großer Küstenfahrt 140 Einheiten mit rund 488.000 BRT, zu denen weitere 65 Lloyd-Schiffe mit rund 230.000 BRT hinzukamen.

Der Publizist Friedrich zu Weichs-Glon, vormaliger Leiter der Schifffahrtsabteilung im Handelsministerium, war ein großer Kritiker der staatlichen Intervention und kritisierte besonders die Zuzahlungen zu Bau und Betrieb der Handelsschiffe, die seiner Ansicht nach einen vollkommen falschen Steuerungseffekt erzielten: „Ein billiger gebauter Trampdampfer kann bei gutem Betriebe in 15 Jahren an Subventionen das eineinhalb bis dreifache, ein ‚feiner Schnelldampfer' jedoch nur die Hälfte des Wertes in der gleichen Zeit hereinbekommen." Nicht nur für den Bau, sondern auch den Betrieb der Dampfer wurden in die vom Reichsrat zuletzt 1907 mit einer Förderdauer von zehn Jahren verabschiedete Neufassung des Marine-Unterstützungsgesetzes zahlreiche Forderungen hineinreklamiert, die von der franziskojosephinischen Ministerialbürokratie in ein fein gesponnenes Netz an Zuzahlungen umgewandelt wurden.



Die Hausflaggen und Kaminmarken einiger österreichisch-ungarischer Schifffahrtsgesellschaften.
Adria in Fiume (1), Austro-Americana in Triest (2), Austro-Croata in Punat (3), Dalmatia in Zadar (4), Istria-Trieste in Triest (5), Navigazione Libera Triestina in Triest (6), Österreichischer Lloyd in Triest (7), Ragusea in Dubrovnik (8), Diodato Tripcovich in Triest (9), Ungaro-Croata in Fiume (10). Lithografie aus Kalender des Österreichischen Flottenvereins.

Seit der Gründungsphase hielten die Dampfer in den Häfen der österreichischen Adriaküste, und 1840 wurde eine Linie nach Dalmatien eingerichtet, zunächst als Monatskurs und ab 1845 wöchentlich. 1859 wurden mit einer zweiten Verbindung nach Süddalmatien und Albanien die Landeshauptstadt Zara, Sebenico, Spalato und Ragusa angefahren. Ab 1873 wurden diese Destinationen mit einer Zusatzlinie mit Abfahrt in Fiume bedient. Der dabei eingesetzte Schiffspark bestand aus den im Levante- und Suezdienst ausgemusterten YOLE, FLORA, HEBE, PAN, PSYCHE, REKA oder THETIS. Mit der Entstehung der Ungaro-Croata ab 1891 beschränkte sich der Lloyd auf Halte in Fiume und Zengg und überließ die Küsten- und Inselfahrt der aus der Fusion mehrerer kleinerer Unternehmen hervorgegangenen ungarischen Konkurrenz.



Raddampfer im Sacchetta-Hafen von Triest. Vorne VORWAERTS von 1850, dahinter die 1852 gebaute BOMBAY und mit besonders großen und radial durchbrochenen Radkästen AMERICA von 1856. Stereofotografie (Ausschnitt). (ASLT)

Der Lloyd fokussierte auf die beschleunigten Linien und die zuvor eher vernachlässigte Frachtbeförderung zwischen österreichisch-ungarischen, albanischen oder griechischen Häfen. Die Geschäftsstrategie wurde in der Konstruktion neuer Schiffe wie TRIESTE (später ALMISSA) und METKOVICH ab 1893 und der vier Einheiten BRIONI, SARAJEVO, ADELSBERG und ALBANIEN umgesetzt. Für den Albanienverkehr bzw. den Skutarisee folgten der Dampfer SCUTARI und das Binnenschiff LIQÊNI.

Mit der vom Lloyd unterstützten Gründung der Dalmatia als neuer österreichischer Küstenreederei (siehe dort) wurde 1908 der Markt neu aufgeteilt, wozu auch die vom Lloyd gleichzeitig in Dienst gestellten Neubauten für den Eildienst von Triest nach Cattaro beitrugen. Die aus Großbritannien bezogenen Schwesterschiffe BARON GAUTSCH und PRINZ HOHENLOHE wurden 1913 durch den in Muggia gebauten Eildampfer BARON BRUCK ergänzt. Dreimal in der Woche verließen die Expressdampfer Triest, um nach 27 ½ Stunden Cattaro zu erreichen. Eine Fahrkarte kostete dabei 49 Kronen (270 Euro) in der ersten und 32 Kronen (176 Euro) in der zweiten Klasse. Kabinenplätze und Konsumationen im Bordrestaurant wurden extra verrechnet. Mit diesen Einheiten war die Konkurrenz der Ungaro-Croata, die für die kürzere Strecke Fiume–Cattaro 26 Stunden benötigte, aus dem Feld geschlagen. Von Pola nach Cattaro betrug die Fahrtzeit mit den Lloyd-Dampfern überhaupt nur 23 Stunden.



Der im Lloyd-Arsenal gebaute Dampfer IMPERATOR kurz vor dem Stapellauf im September 1886.

Faltblatt für die Adriakurse, gestaltet vom akademischen Maler Gabor v. Ferenchich, 1912. (Sammlung Dr. Samsinger)



Nächste Seite:

Werbeprospekt für den 1897 eingeführten Ostafrikadienst mit dem Dampfer BOHEMIA. (Sammlung Dr. Samsinger)

Werbesujet für Fahrten nach Dalmatien mit Darstellung der Festung Lovrenjac (S. Lorenzo) in Ragusa, um 1913. (Sammlung Dr. Samsinger)



Der 1903 gebaute Lloyd-Dampfer SALZBURG in der Bucht von Muggia.

mer, die es an den Gestaden der Adria besitzt – der Küsten Istriens und Dalmatiens – erinnert, aber umso rascher sind jetzt, da die Tore dahin weit geöffnet sind, die Reisewilligen der Lockung gefolgt, die dieses österreichische Meer mit seinen an norwegische Fjordlandschaften gemahnenden Küstenszenerien auf alle ausübt", konnte die Lloyd-Werbung im Jahr 1912 vollmundig tönen.

Für längere Distanzen konzipiert waren die 1911 in Dienst gestellten Mittelmeerdampfer HELOUAN und WIEN sowie die für die Indienroute 1913 entwickelten GABLONZ und MARIENBAD, die den Abschluss des altösterreichischen Schiffbaus darstellen. Mit diesen modernen Einheiten wurde die Passage Triest–Brindisi–Alexandria in 71 Stunden bewältigt und damit die schnellste Verbindung vom europäischen Festland nach Ägypten angeboten.

Im letzten regulären Betriebsjahr 1914 bediente die Lloyd-Flotte mit 62 Hochseeschiffen (darunter sechs Küstendampfer) 17 periodisch befahrene Linien in drei Fahrbereichen: Adria (mit täglichen Abfahrten), Levante (östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer) sowie den indo-chinesischen und japanischen Dienst, der zuletzt 1912 durch eine Eillinie Triest–Schanghai (China) erweitert worden war. Zusätzlich wurde Binnenschifffahrt auf dem Skutari-See angeboten.

Der Österreichische Lloyd als gleichsam staatliche Organisation, die er seiner Morphologie nach tatsächlich darstellte, war mehr als ein Schifffahrtsunternehmen, es fungierte als Visitenkarte und diplomatisches Werkzeug ebenso wie als Erbringer öffentlicher Leistungen für das In- und Ausland. Dabei war die Reederei selbst ein internationaler Betrieb, an dessen Wiege die global vernetzten Großkaufleute der Stadt Triest standen, dessen



NARENTA lief als MARY LAMONT vom Stapel und wurde 1872 von der Adria übernommen. Ab 1877 war das Schiff für den Lloyd im Einsatz, der es fotografieren ließ. Aufnahme von Giuseppe Wulz. (ASLT)



BURMA [I] wurde 1905 von Japan beschlagnahmt und unter dem Namen YESAN MARU betrieben. Aufnahme der Besatzung um 1910. (State Library of New South Wales, Sydney)

BRT machte im Sommer 1899 den Anfang eines Erweiterungsprogramms, dessen Fortsetzung die Neubauten BORNEO mit 3.600 BRT, KOBE mit 4.570 BRT und LUZON mit 4.160 BRT bildeten, während ORIENT gewinnbringend nach Spanien verkauft wurde. Mit dieser modernen Flotte wollte Orient den Lloyd neuerlich herausfordern: 1900 unterbreitete Ossoinack in Budapest ein Angebot auf Übernahme der Linienverbindung von Fiume nach Indochina mit wahlweise sechs oder zwölf Fahrten im Jahr zu einem deutlich geringeren Preis als die Triester Konkurrenz. Diesem Vorhaben traten die Regierungsstellen, wie Pelles und Zsigmond schreiben, wegen politischer Spannungen zwischen der Hauptstadt und Fiume nicht näher. Das seit 1895 im Amt befindliche Kabinett Deszö Bánffys verfolgte eine rigide Zentralisierungspolitik, der die auf ihre Rechte pochenden

fer dem Bezirkskommando in Castelnuovo unterstellte. Allerdings war dieser Schritt nicht mit der Reedereileitung abgesprochen, sodass eine längere juristische Auseinandersetzung folgte. Die Dampfer BELLAURA und BELLENA wurden als Heeres- und Kohlentransporter beschädigt, BELLENDEN diente als U-Boot-Depotschiff.

Von diesen Schiffen war während der Kriegszeit mit dem im Frühjahr 1918 im Borasturm gesunkenen Frachter CARLO [II] lediglich ein Totalverlust zu verbuchen. Die durch den Krieg bedingte Neuordnung der Zivilschifffahrt führte dazu, dass die Tripcovich-Schifffahrt in gewisser Weise zu ihren regionalen Wurzeln zurückkehrte: 1917 übernahm die Reederei den Nahverkehr in der Bocche di Cattaro von der Bokeska Plovidba mit deren drei alten Dampfbooten. Zusätzlich wurden die bei Marco U. Martinolich in Lussinpiccolo noch auf der Helling liegenden Konstruktionen ALCIONE und NIBBIO mit je 108 BRT übernommen.

Mit Kriegsende optierte Diodato Tripcovich für die italienische Staatsangehörigkeit und ließ auf den Schiffen die Trikolore hissen. LACONIA, NUMIDIA und GERANIA wurden wieder zurückgestellt, und im Dezember 1919 wurde das Kapital der Aktiengesellschaft in Höhe von 8 Millionen Kronen in Lire zum festen Umtauschkurs 1 Krone zu 0,40 Lire konvertiert. An der Spitze der im Tergesteo an der Triester Piazza della Borsa ansässigen Aktiengesellschaft wurde Rudolf Brunner bestätigt, Vizepräsident war Diodato Tripcovich. Dem Verwaltungsrat gehörte neben einem Vertreter des Lloyd auch Dr. Paolo Tripcovich, Bruder Diodatos und 1903 Mitgründer des Triester Yachtklubs Adriaco, an. Der Personenverkehr nach Venedig und Ancona wurde mit TEBE, VENEZIA und der in ROMA umbenannten GRAF WURMBRAND wieder aufgenommen. Trotz des Bekenntnisses von Diodato Tripcovich zum italienischen Staat wurden die Frachtschiffe des Einzelunternehmens Ditta D. Tripcovich unter Zwangsverwaltung gestellt. Der durch die zahlreichen Schiffswracks der Kriegszeit einträgliche Schlepp- und Bergungsdienst wurde ohne Einschränkungen ermöglicht.

Mit der Übernahme des schon seit der Vorkriegszeit bereederten Dampfers ANNA GOICH in den Eigenbestand und nach der Phase der staatlichen Verwaltung umfasste die Flotte der beiden Tripcovich-Unternehmen 22 Schiffe sowie 14 Hilfsfahrzeuge. 1920 heiratete der hochdekorierte österreichische Marineflieger und Maria-Theresienritter Gottfried Freiherr von Banfield Diodato Tripcovichs Tochter Maria. Das junge Ehepaar ließ sich zunächst in Großbritannien nieder, wo der vormalige „Adler von Triest“ in mehreren Schiffswerften arbeitete und technische Erfahrungen sammelte. Nach dem Tod des Unternehmensgründers Diodato Tripcovich nahm Banfield die italie-



Briefkopf mit Reedereiflagge des an Bord verwendeten Schreibpapiers.