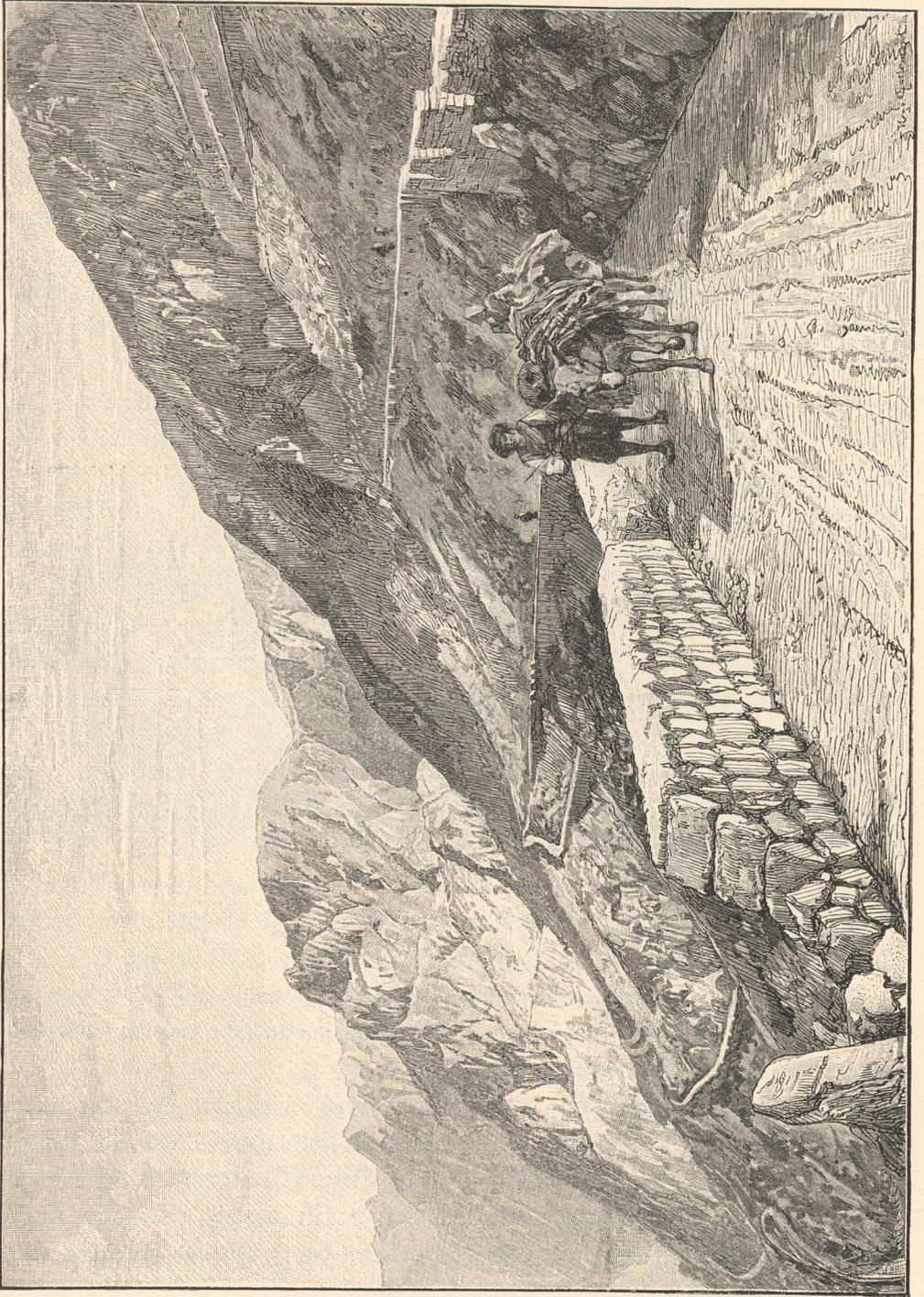


Handel, Gewerbe und Verkehr.

Eine karge Bodenproduction, geringe Bedürfnisse eines großen Theils der Einwohner, der Mangel ausreichender Communicationsmittel und endlich bis vor kurzem die tieffstehende Cultur der türkischen Nachbarprovinzen waren und sind zum Theil noch die Ursachen der verzögerten Entwicklung des Handels und der Gewerbethätigkeit in unserem Lande. Erst in der letzten Zeit ist ein erfreulicher Aufschwung bemerkbar geworden, zumal seit der Occupation Bosniens und der Herzegowina durch Oesterreich-Ungarn und seit dem staunenswerthen Aufschwunge des Exports dalmatinischer Weine. Der Eisenbahnbau Sarajevo-Mostar-Metkovic und die damit in Verbindung stehende Narentaregulirung, die Herstellung guter fahrbarer Straßen, welche den Verkehr mit den Hinterländern und Montenegro erleichtern, der Unternehmungsgeist privater Schiffahrtsgesellschaften, welche in Verbindung mit dem Lloyd einen sehr regen Verkehr zwischen einigen Hauptpunkten der dalmatinischen Küste (Metkovic, Ragusa, Spalato, Zara) und Triest und Fiume ermöglicht haben und durch Errichtung von Locallinien auch kleinere Marktstellen dem Verkehr zugänglich machten, haben nicht wenig zur Besserung der Verhältnisse beigetragen. Den größten Aufschwung verspricht sich aber Dalmatien von der Einbeziehung des Landes in das österreichisch-ungarische Eisenbahnetz, wodurch erst die ausgezeichneten Häfen von Castelli, Spalato, Sebenico und Gravosa zu jener Bedeutung gelangen würden, welche ihnen infolge ihrer günstigen Lage und natürlichen Beschaffenheit zukommt. Diese vortrefflichen Häfen sind in Wahrheit die zweckmäßigsten Verbindungspunkte der inneren Balkanländer mit dem Westen. Nicht nur die Naturproducte Bosniens und der Herzegowina, sondern auch jene Kroatiens, Südungarns, Serbiens und Rumäniens müßten bei günstigeren Verbindungen zum Theil wenigstens nach Gravosa und Spalato gelangen, um von dort aus zu Schiff weiter verfrachtet zu werden. Freilich würde damit unmittelbar nur der Transitohandel gefördert werden; darauf muß aber Dalmatien wegen seiner Lage und sonstigen Verhältnisse in erster Linie reflectiren.

Die gegenwärtig bestehende Bahnlinie verbindet Spalato mit Perkovic, Siveric und Knin; von Perkovic aus führt eine Seitenlinie nach Sebenico. Als Ausgangspunkt wurde Spalato in Berücksichtigung seines vorzüglichen Hafens gewählt, weil es ferner in Bezug auf Schiffszahl und Tonnengehalt die bedeutendste Verkehrsbewegung aufweist und endlich, als der am weitesten gegen den Orient vorgeschobene große Hafenplatz der Monarchie, für den Transitverkehr mit Ostindien und der Levante am besten geeignet erscheint. Es genüge bezüglich des letzteren Punktes anzuführen, daß Spalato ungefähr 1.100 Seemeilen vom Suezkanal entfernt ist, wogegen die bezügliche Distanz für Triest 1.300, für Genua 1.400, für Marseille 1.450 Seemeilen beträgt.





Die Kunststraße von Cattaro nach Cetinje.

Der angestrebte Ausbau der dalmatinischen Eisenbahn hätte den Zweck, Verbindungen über Livno, Kupres und Travnik nach Zvornik und Sarajevo einerseits und über Kljuc, Banjaluka, Dubrovac nach Brod und Essegg anderseits zu schaffen. Dann wäre Spalato mit dem Fünfkirchner Kohlenbecken und dem Hauptgebiet der ungarischen Getreideproduction in directer Verbindung und Dalmatien müßte einen bedeutenden Aufschwung seines Handels erfahren. Nach den ursprünglich entworfenen Projecten sollte auch ein Anschluß an die ungarische Staatsbahn bei Thonin stattfinden; ferner beabsichtigte man Zara in das Netz einzubeziehen; diese Linie hätte von Dcestovo über Kistanje und Bencovac nach der Landeshauptstadt zu führen. Während diese Projecte vorläufig ruhen, erfolgte unterdessen die Verbindung von Sarajevo mit Metković, die allerdings den Verkehr in der Narenta sehr beleben wird.

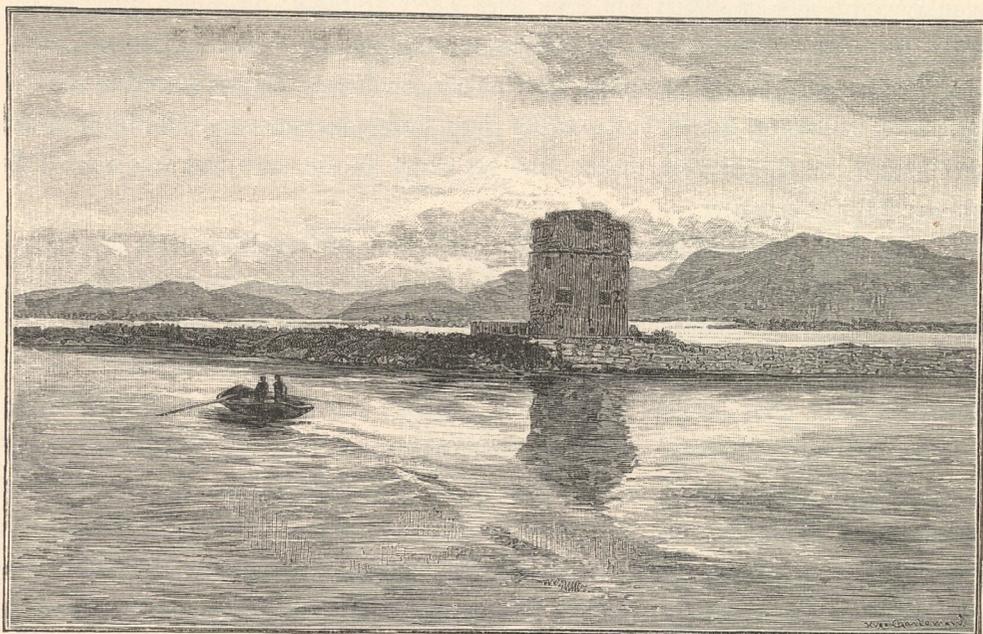
Die Haupthandelsartikel Dalmatiens sind Wein, Öl und Südfrüchte. Die Dalmatiner Weine lernte man erst besser kennen und schätzen, als die Phylloxera Frankreichs Weingärten zu verwüsten begann; in den österreichischen Provinzen gelangten diese Weine, Dank den verschiedenen Ausstellungen, zu Ruf. Nach Frankreich werden vorzüglich die stärkeren Weine aus Sebenico, Spalato, Solta und Brazza exportirt, weil sie sich leichter verarbeiten lassen, wogegen der Liffaner in Oesterreich selbst sehr gesucht wird. Die Flaschenweine sind im Handel nur schwach vertreten; es wurden davon im Jahre 1886 84 Metercentner abgesetzt. Das Dalmatiner Öl gehört zu den vernachlässigtesten Sorten. Es gehen jährlich circa 40.000 Metercentner davon ins Ausland zumeist als Maschinenöl zu niedrigen Preisen. Das Öl wird leider im Lande selbst nicht raffinirt.

Außer Wein und Öl gelangen aus dem Pflanzenreich noch Südfrüchte in den Handel, darunter die Vestignaner Feigen, welche an Geschmack mit den Smyrnioten concurriren. Nur ist die äußere Zubereitung der ersteren nicht so sorgfältig durchgeführt wie jene der letzteren. Auch frisches Obst bildet einen ansehnlichen Handelsartikel; so werden die auf Selve frühreifenden Trauben nach Pola, Triest und Wien geschickt, Kastanien und Kirschen aus den Bocche in Norddalmatien, Melonen aus Spalato in Süddalmatien, Istrien und Triest verkauft. Bedeutende Gewinne zieht Dalmatien aus dem Handel mit der Chrysanthemblume. Endlich kann die Ausfuhr von Lorbeerblättern aus den Inseln nicht unerwähnt bleiben.

Wenn die Narenta regulirt und ihr 20.000 Joch umfassendes Delta der Cultur wiedergegeben sein wird, dürfte jene herrliche Ebene die Kornkammer Dalmatiens werden. Gegenwärtig importirt man den größten Theil des Bedarfes an Mehl und Getreide.

Die farge Weinproduction der südlichen Bezirke bedingt eine sehr lebhafte Bewegung von Küstenfahrern, die besonders zwischen den Inseln und der Küstenstrecke von Stagno bis Budua verkehren. An der Riva von Cattaro z. B. bemerkt man zu jeder

Jahreszeit eine lange Reihe von Trabakeln, die ausschließlich mit Wein oder zum Theil mit Wein, zum Theil mit Getreide beladen sind. Diese Schiffe betreiben auch den Kleinverschleiß und sind somit eigentlich schwimmende Weinschänken. Zu letzterem Zweck legen sie am Ufer an und behalten während ihres ganzen Hafenaufenthaltes die Zelte beigelegt; auf ihren Verdecken herrscht manchmal, besonders an den Fest- und den Bazartagen, ein sehr bewegtes und buntes Treiben. Als Rückfracht nach der Heimat nehmen sie gewöhnlich gedörrte Flußfische aus Montenegro (scoranze) und geselchtes Hammelfleisch (castradina)



Torre di Norino an der Narenta.

mit, die im nördlichen Theil mangeln. — Wo noch Wälder bestehen, dort wird auch Brennholz sowohl für den Bedarf des Landes, als auch nach Istrien und Venedig exportirt. Beträchtliche Einnahmen erzielen damit Arbe und die zwischen Selve und Zara gelegenen Inseln, ferner Curzola, Lesina, Meleda und andere.

Von den Producten des Thierreichs ist der auf den nördlichen Inseln (Arbe, Pago, Selve, Incoronata) in primitivster Art erzeugte Käse auf dem Festland sehr gesucht. Thierhäute werden aus allen Theilen des Landes exportirt, Wolle bildet nur den Gegenstand eines internen Austausches. Sehr lebhaft ist der Handel mit Hornvieh an der Grenze, wo es sowohl für den Consum im Lande, als auch für die Ausfuhr zur See angekauft wird. Hornvieh und Schafe werden über Dalmatien aus den Hinterländern, Schafe auch aus Dalmatien selbst nach Italien, Istrien und bisweilen auch nach Triest verschifft. Die

Ausfuhr beträgt circa 100.000 Stück jährlich. Die Bienenzucht hebt sich, wogegen die Seidenzucht allmählig verfällt. Besonderen Rufes erfreut sich der Honig aus der Insel Lesina, der weiß wie Zucker ist und einen pikanten Beigeschmack von Rosmarin besitzt.

Die Kohlengruben am Monte Promina nächst Dernis bei Siveric, dann von Dubravice und Belikaglava geben zwar zu einem regeren Verkehr bei Sebenico Anlaß, besondere Vortheile erwachsen aber dem Lande daraus nicht, da die bisherige Ausbeute gering ist und die Qualität zu wünschen übrigläßt. In den Bergen von Bergorac gewinnt man Hartpech und im Bezirk von Sign wird Theer gebrannt; der Absatz findet an der Küste statt. Die Stein- und Marmorbrüche von Seghetto, ferner jene der Insel Curzola und Brazza versehen fast die ganze Provinz mit Bausteinen besserer Qualität und die Flöze des Jurakalkes bei Verbosca liefern einen weißen marmorartigen Kalkschiefer, der als Dachschiefer Verwendung findet. Aus der Insel Brazza wird auch eine ansehnliche Menge Asphalt exportirt.

In Arbe, Pago und Slano ist die Salzgewinnung aus dem Meerwasser von einiger Bedeutung, doch bedarf das Land der Einfuhr, da aus den Grenzstädten und speciell aus Cattaro beträchtliche Quantitäten in die Nachbarprovinzen und nach Montenegro gehen.

Importirt werden fast alle, auch die gewöhnlichsten Industrieproducte, ferner Getreide, Mehl, Bier (17.000 Metercentner), Alkohol und Branntwein (19.500 Metercentner), Bauholz, Möbeln, Kurz- und Schnittwaaren u. s. w. Die Städte dienen als Entrepôts für ganze Bezirke, weshalb man oft in kleinen Ortschaften eine unverhältnißmäßig große Anzahl von reich assortirten Kaufladen sehen kann. Die Stadt Cattaro mit nur 2.000 Einwohnern hat z. B. so viel Handlungen, daß sie für eine Stadt von 40.000 Einwohnern genügen könnten. Außerdem sind die sogenannten Bazars (Wochenmärkte) von Wichtigkeit für den städtischen Kaufmann. Ein, zwei oder auch drei Mal in der Woche ist Bazar. Da strömen die Bauern aus meilenweiter Entfernung in die Stadt, um die Producte des Bodens und ihres Gewerbefleißes feilzubieten. In den Grenzstädten besuchen diese Bazars auch Herzegovcen, Montenegriner und Bosnjaken. Haben die Landleute ihre Producte an den Mann gebracht, so strömen sie in die Branntwein- und Kaufladen, wo sie den Erlös wieder zurücklassen.

Die Abhaltung dieser regelmäßigen und häufigen Wochenmärkte, die ursprünglich infolge der mangelhaften Communicationsmittel entstanden sind, fördern zwar zunächst den Handel, schädigen aber die Gewerbethätigkeit und die Agricultur. Speciell dort, wo mehrere Märkte in der Woche gehalten werden, verliert der Landmann, der den Weg nach der Stadt und zurück nach Hause zu Fuß zurücklegt, viele Arbeitstage. Nebst den Wochenmärkten werden auch Jahrmärkte und in mancher Gegend besondere Thiermärkte abgehalten. Sehr interessant und stark besucht ist der Jahrmarkt zu Salona am

8. September und jener von Primorje am 15. August. In mancher Stadt, so in Arbe, dauert ein derartiger Jahrmarkt drei volle Tage und bei dieser Gelegenheit verkauft der Landmann buchstäblich Alles, was er feilzubieten hat.

Der Waarenverkehr an der Küste erfolgt zunächst mittels Dampfschiffen. Außer der Lloydgesellschaft unterhalten andere sechs Privatunternehmungen Dampfverbindungen sowohl mit Triest und Fiume, als auch solche der dalmatinischen Hafenplätze untereinander. In dieser Beziehung ist gegenwärtig Metković wegen des lebhaften Transitohandels mit der Herzegowina sehr begünstigt. Außer den Dampfschiffen sind auch die Küstenfahrer sehr thätig. Die Schifffahrtsbewegung der größeren Häfen gestaltete sich im Jahre 1886 wie folgt, wobei nur handelsthätige Schiffe, das heißt solche, welche mit Ladung ein- und ausliefen, Berücksichtigung finden.

	Eingelaufen:		Ausgelaufen:	
Zara	1.087	Schiffe, 254.057 Tonnen.	817	Schiffe, 246.172 Tonnen.
Sebenico	1.123	" 198.755 "	1.043	" 196.924 "
Spalato	1.814	" 286.366 "	1.462	" 280.733 "
Makarska	758	" 100.734 "	720	" 100.080 "
Metković	580	" 52.362 "	505	" 48.842 "
Ragusa-Gravosa .	1.096	" 207.079 "	939	" 200.850 "
Curzola	505	" 144.954 "	554	" 142.032 "
Cattaro	343	" 95.815 "	267	" 93.583 "

Für den Verkehr zu Lande existiren zwei Hauptkunststraßen, und zwar die „Strada mediterranea“, welche die ganze Provinz der Länge nach durchzieht, und die „Strada littorale“, die von Zara nach Umiffa führt. Von Wichtigkeit für den Verkehr ist seit 1831 auch die sogenannte kroatische Straße, welche über den Belebit die kürzeste Verbindung, zwischen Zara und Karlsstadt herstellt. Ihr Bau bereitete so große Schwierigkeiten, daß sie von den Fachleuten neben die berühmten Straßen des Simplon und Splügen gestellt wird. Besonders bewundernswerth sind die Werke im Prags-Paß, wo die Arbeiter an Seilen gebunden, über Abgründen hängend arbeiten mußten. Ihr höchster Punkt erhebt sich ungefähr 1.000 Meter über die Meeresoberfläche, wo ein Denkstein den Kaiser Franz verewigt. Nach der Occupation Bosniens entstanden zahlreiche Straßenverzweigungen, die von Metković, Metk, Ragusa, Risano und Cattaro aus in die benachbarten Länder führen. Unter den letzteren ist besonders die Straße Cattaro-Cettinje hervorzuheben, ein wahres Kunstwerk der modernen Technik. Die Straße Spalato-Livno bestand bereits früher. Unmittelbar vor der Occupation fand die Eröffnung der Militärstraße Makarska-Bergorac statt, besonders wichtig als Handelsstraße, indem sie eine der kürzesten directen

Verbindungen des adriatischen Meeres mit den occupirten Ländern bildet. Dieselbe wurde ohne jedwede Staatssubvention durch Pionnier- und Genie-Truppen und unter unentgeltlicher Betheiligung der angrenzenden Bevölkerung ausgeführt. Ihre Länge beträgt 32 Kilometer und ihre Kosten wurden mit 250.000 Gulden geschätzt. An dem Kreuzungspunkte dieser Fahrstraße mit der mediterranischen Reichsstraße steht ein Denkmal in Form einer großen Pyramide, geschmückt mit der Kaiserkrone, auf welcher die österreichische Fahne ruht, und folgender Inschrift in slavischer Sprache: „Zur Zeit der Regierung Seiner Majestät des Kaisers Franz Joseph I., unter dem k. k. Statthalter Freiherrn Gabriel Rodich und dem k. k. Bezirkshauptmann Dr. Lugardo, wurde diese Straße, genannt Rodich-Straße, erbaut. Tracirt und ausgeführt vom k. k. Pionnier-Hauptmann Gustav Blondein, haben dieselbe unter Mitwirkung des Volkes die Compagnien Nr. 18 der Pionniere, 8 und 9 des 2. Genie-Regiments gebaut. Eröffnet im Jahre 1878.“ Im Jahre 1882 zählte man an 2.300 Kilometer gebahnte Straßen. Seither ist der Bau der Poststraße von Castelnovo nach Cattaro, dann jener von Castelnovo nach Ragusa und anderer minder wichtiger Verbindungen in Angriff genommen oder vollendet worden.

Trotz dieser nicht ungünstigen Communicationsverhältnisse sind Wagen und Karren für den Landtransport, besonders im südlichen Dalmatien, ziemlich selten, da Lastthieren der Vorzug gegeben wird. Waaren, welche mit Saumthieren in das Innere des Landes zu befördern sind, müssen in kleinere Collis von höchstens 75 Kilogramm verpackt werden. Oft werden die Lasten von Männern und Weibern getragen, — auf dem Kopfe, wenn es sich um kleinere Strecken und um geringere Gewichte handelt, auf dem Rücken bei größeren Entfernungen und schweren Gegenständen. Die Montangegenden sind mit den Knotenpunkten der Dampferlinien durch die Mallepost verbunden.

Directe regelmäßige Verbindungen mit dem Auslande hat Dalmatien zur See drei, und zwar eine mit Griechenland und Albanien bis Corfu (Lloyd), eine zweite zwischen Zara und Ancona (Navigazione Generale italiana) und eine dritte zwischen Ragusa und Bari. Zur Zeit der Weinernte gelangen alljährlich acht bis zehn große ausländische Dampfschiffe nach Spalato, um Wein zu laden; zu dieser Zeit bietet der Hafen von Spalato ein lebhaftes interessantes Bild.

Dem Handel widmen sich in Dalmatien ungefähr $2\frac{1}{2}$ Procent der gesammten Bevölkerung. Der Werth des Waarenverkehrs beträgt 16 Millionen Gulden, wovon 33 Procent auf die Einfuhr zur See, 8·5 Procent auf jene zu Lande, 36 Procent auf die Ausfuhr und 22 Procent auf den Transit entfallen.

In gewerblicher Hinsicht ist vor Allem der Zaratiner Maraschino zu nennen, der einen Weltruf hat. Es gibt auch in Spalato, Sebenico, Traù, Lesina u. s. w. Maraschinobrennereien, aber keine dieser zumeist nur für den Localconsum producirenden

Brennereien erreicht den Zaratiner in der Qualität des Productes. Zara exportirt jährlich 1.880 Metercentner Maraschino ins Ausland. In neuester Zeit etablirte sich in Zara auch die Brennerei Blahov, welche das gleichnamige sehr bekannte stärkende Getränk bereitet.

Der Maraschino wird aus einer besonderen Art saurer Kirschchen, die vorzüglich in den Bezirken von Spalato und Sebenico wachsen, bereitet. Die Frucht wird zuerst entfernt, das Fleisch dann einer mehrtägigen Gährung unterworfen, worauf man der so erhaltenen Masse gestampfte stiellose Blätter des Maraschenbaums und eine geringe Dosis Traubenwein zusetzt. Nach der hierauf folgenden Destillation versüßt man die Flüssigkeit mit Raffinade und filtrirt sie endlich sorgfältig durch Baumwolle. Zur Entfernung der Frucht bedient man sich seit einigen Jahren in den größeren Etablissements eigener Maschinen, in den kleineren versehen Weiber und Kinder diese Arbeit.

Von Bedeutung ist die Erzeugung von Nationalkleidern und der damit in Verbindung stehenden Gold- und Silberstickereien, sowie die Herstellung silberner Schmuckgegenstände als Knöpfe, Arm- und Halsbänder, Haar- und Busennadeln u. s. w. Nach dieser Richtung zeichnen sich am meisten die Städte Ragusa und Cattaro aus, und zwar Cattaro speciell in Nationalkleidern, Ragusa in silbernen Filigranarbeiten. In großer Anzahl sind die Spankenfabrikanten vertreten, deren Waaren auch in Montenegro, in der Herzegowina und in Albanien starken Absatz finden.

Eine specifisch nationale Production, welche in den Bezirken von Sign und Imoschi vielen Gewerbetreibenden Beschäftigung gibt, ist die Erzeugung irdener Tabakpfeifen und roher irdener Töpfe für den Hausbedarf, dann die Herstellung hölzerner Haus- und Feldgeräthe für den inländischen Bedarf. Eine gewisse Eleganz muß den fein geschnittenen hölzernen Pfeifen aus Imoschi und Misano nachgerühmt werden. Die Grenzbewohner aus den Umgebungen Signs treiben einen lebhaften Hausirhandel mit ihren Waaren und auch mit rohen Küchenmessern und Taschenmessern nach den Nachbarprovinzen, Istrien, Kroatien und den Hinterländern. Auf ihren Streifzügen erreichen sie Fiume und Triest.

Im übrigen steht Dalmatien den anderen Kronländern in gewerblicher Beziehung bedeutend nach. In vielen kleineren Städten fehlen sogar bessere Handwerker und man importirt viele Gegenstände, die leicht im Lande selbst erzeugt werden könnten. So werden z. B. in Zara, Spalato und Sebenico feinere Möbel, bei weitem aber nicht in hinreichender Menge fabricirt, um den Bedarf auch nur der nächsten Umgebung zu decken. Selbst ordinäre, unpolirte, einfach gefärbte Stühle, Tische und Bettgestelle werden in größerer Anzahl aus Fiume bezogen. An Färbern ist kein Mangel, ihre Leistungen befriedigen jedoch nur bescheidenere Ansprüche und genügen eben noch für die Nationaltrachten, beziehungsweise für gröbere Stoffe. Das Gleiche gilt von vielen anderen Gewerbebezügen. Durch die Vereinigung von Capitalien und die Errichtung von



Silberstülgenschmuck und gestickte Tücher aus Ragusa.

Fachschulen für Handel und Gewerbe könnten gewiß manche Übelstände beseitigt werden. In letzterer Beziehung hat der Landesausschuß durch Errichtung einer Speciallehranstalt für Steinmetzarbeiten in Curzola die Initiative ergriffen, während die Regierung daran ging, eine Handelsschule in Ragusa zu eröffnen. Dagegen sind die Erfolge, welche man sich auf diesem Gebiete von den sehr schwach besuchten Bürgerschulen versprach, ziemlich geringe.

Was den Unternehmungsgeist der Bevölkerung anbelangt, so ist zu erwähnen, daß in den letzten Jahren drei Dampfmühlen in Zara, Milna und Combur (Bocche di Cattaro) in Thätigkeit gesetzt wurden; nebst diesem Versuche einer industriellen Thätigkeit möge noch die Gründung einer Glasfabrik in Zara, einer Cementfabrik in Spalato, einer Ledergerberei in Breno (bei Ragusa), einer pyrotechnischen Anstalt in Zara, einer Weberei in Sebenico, der Seifensiedereien in Spalato und Ragusa und endlich einer Glockengießerei in Spalato Erwähnung finden. Spalato zeichnet sich auch durch die Erzeugung von Fischereyen aus, Zara durch einen bescheidenen Anfang in der Anfertigung pharmaceutischer und chemischer Präparate. Zara ist ferner die einzige Stadt in Dalmatien, welche eine

größere Kupferschmiede besitzt. Im Verhältniß zu den gebildeten Elementen sind die Buchdruckereien stark vertreten, denn es zählt Zara deren fünf, Spalato zwei, Ragusa eine.

Ein gewisses Localinteresse bietet die Bereitung der Rosmarinessenz auf Lesina, eines aromatischen Wassers, welches aus der Rosmarinpflanze gewonnen wird und unter dem Namen „Acqua della Regina“ in den Handel gelangt. Bei rationeller Inangriffnahme und fachkundigem Betriebe könnte in Dalmatien leicht ein eigenartiger Industriezweig emporkommen. Es wächst nämlich in Süddalmatien und auf den Inseln massenhaft die amerikanische Agave (Aloë), aus deren Fasern sich ein sehr feiner für Kleider geeigneter Stoff herstellen läßt. Dagegen eignet sich der Stechginster für die Erzeugung grober Leinwandarten. Während man nun in Lissa begann, die Aloëpflanze, wenn auch in primitivster Art zu verwerthen, ist die Verarbeitung des Stechginsters in Arbe seit langem bekannt. Die getrockneten Fasern desselben verarbeitet man zu einem Gewebe, welches zwar ein grobes Aussehen hat, aber Stärke und Dauerhaftigkeit besitzt. Die Landleute verfertigen aus demselben Bootssegel, Bettdecken und sogar Leibwäsche.

Der Rückgang der Handelsmarine hat selbstverständlich auch auf die Thätigkeit der Werften zurückgewirkt. Hochbordschiffe werden in Dalmatien überhaupt nicht mehr und Küstenfahrer nur wenige gebaut. Einzelne Orte wie z. B. Curzola, wo auch eine niedere Gewerbeschule für den Schiffbau besteht, bewahren ihren guten Ruf und erhalten auch Bestellungen aus andern Orten der adriatischen Küste. Während des Jahres 1886 waren im Ganzen 17 Werften, mit 230 Personen, thätig.

Die Zahl der Gewerbetreibenden erreicht in Dalmatien nicht ganz 20.000, was einem ungefähren Procentsatz von $3\frac{3}{4}$ der ganzen Bevölkerung entspricht.



Postdampfer auf der Nerentia; bei Fort Opus.

