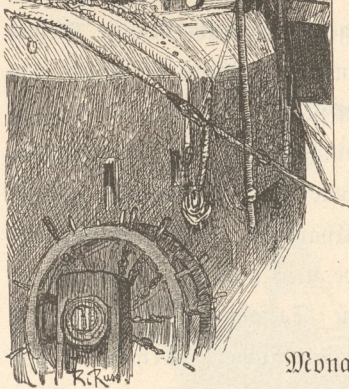


Schiffsausrüstungsgegenstände.



## Maritime Entwicklung und Schifffahrt in Triest und Istrien.

Von der Aufsamündung bis zu den schroff aufsteigenden Felsenbergen der Černagora bespülen die blauen Wogen der Adria die langgestreckte Küste unserer Monarchie und halten den Weg zum großen Weltverkehr offen. Wie aber den Einzelnen den Blick auf die endlose, scheinbar so einförmige und doch im ewigen Wechsel bewegte Wasserfläche in unsagbarer Weise ergreift und wie es ihn in jene Fernen hinauszieht, welche sich hinter dem Horizont bergen, als ob dort die Erfüllung aller Wünsche liegen würde, so haben auch ganze Völker instinctiv empfunden, daß auf diesem Wege Culturentwicklung und reiches Glück zu finden sei. Und diese Küste ist reich an innerer Gliederung und Entwicklung, an landschaftlichen Reizen, wie an schiffahrtlichen Vortheilen. Zunächst hebt sich das Istrianer Dreieck deutlich hervor. Wie eine Warte ragt seine Spitze in die See hinaus, um zu wahren, was abwärts seinen Weg zum Triester Golf nimmt, oder was ostwärts nach den ungarischen Gestaden zieht. In scharfen geschlossenen Zügen tritt hier das Festland unmittelbar zur offenen See. Mit Ausnahme der Brioni'schen Inseln, bei Pola ist die Westküste ohne jegliches insulares Vorland, dagegen füllt ein reiches Gewirr von Inseln den tiefen Einschnitt, in welchen die See zwischen Istrien und Dalmatien hineindringt, und den freien Zugang zur ungarischen Küste behindert das als Quarnero bekannte Gebiet. Diese Küstenstrecke hat seit der Römerzeit mannigfache Ereignisse gesehen, verschiedenen staatlichen Bildungen angehört, den Wechsel des Schicksals mehr denn einmal erfahren, aber allezeit spielte Schifffahrt und Seewesen eine hervorragende Rolle in dem Leben seiner Bewohner.

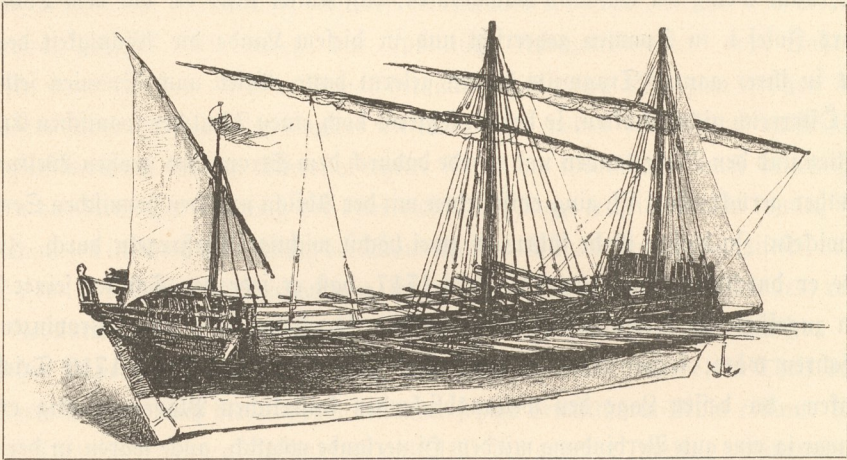
Schon die Römer erkannten mit richtigem Blick die hohe Bedeutung der nördlichen Adria. Sie unterwarfen Istrien, sie gründeten das handlungsgewaltige Aquileja mit dem bedeutenden Hafen — in den Gewässern des heutigen Grado — sie besaßen in Pietas Julia (Pola) eine wichtige Marinestation. Damals und noch das ganze Mittelalter hindurch bis in die Zeit der Entdeckung Amerikas war alle Schifffahrt eigentlich sogenannte Küstenfahrt. Dem waren auch die Fahrzeuge angepaßt, zu deren Bewegung man sich außer der Segel noch vielfach der Riemen bediente. In Form und Einrichtung der Schiffe änderte sich wenig seit der Römerherrschaft, welche noch lange nach ihrem Verfall ihre Spuren zurückließ; wohl aber folgte dieser Zeit eine lange Periode der Unsicherheit und des Niederganges, und gerade die Gestade im Norden der Adria wurden nicht wenig davon betroffen, weil der Völkersturm in stets sich erneuernden Wogen dort vorüberbrauste. Kleiner und beschränkter wurden alle Verhältnisse, karger und dünner die Fäden, an denen man mit der übrigen Welt zusammenhing; die einzelnen Städte suchten, so gut es eben ging, sich fortzustricken und gegen die Nachbarn zu behaupten. Der Begriff eines großen Staatswesens war verloren gegangen, die Interessen enger municipaler Kreise machten sich geltend. Auch das Seewesen gewann einen knappen municipalen Charakter, und da infolge der nicht ruhenden politischen Händel die Unsicherheit zur See stieg und keine starke Macht zur Freihaltung der Meere vorhanden war, hatten die Seefahrer ein hartes, arg bedrängtes Dasein. Die einzelnen Städte, welche sich aus der Römerzeit erhalten hatten oder doch an römische Siedelungen anlehnten, wie Triest, Capodistria, Parenzo, Pola, waren nicht mehr bedeutend genug, um Centren eines großen Verkehrs zu werden.

Ein stärkerer Zug kam in die schiffahrtlichen Verhältnisse an der adriatischen Ostküste erst durch den Aufschwung Venedigs. Venedig, dessen ganze Bedeutung auf seiner Stellung zur See beruhte, nahm die Fäden auf, welche dem zusammenbrechenden Aquileja entfallen waren. Aber sein unverwandtes Streben nach der Hegemonie zur See rief langandauernde Kämpfe hervor, da man sich nicht gerne seiner harten Herrschaft unterwarf. Der Widerwille gegen Venedigs Herrschaft trieb Triest in die schützenden Arme Habsburgs.

Es war sicher ein eigenthümliches Zusammentreffen, daß schon in einer Zeit, als Venedigs Macht noch im steten Steigen begriffen war, eine andere jugendliche Macht ihren Arm bis zur Adria ausstreckte und dort Interessen unter ihre Huth nahm, welche bisher vergeblich nach Schutz vor dem Markuslöwen ausgeblickt hatten, und daß diese Macht berufen war, einstens das Erbe Venedigs zu übernehmen.

Klein waren die Anfänge habsburgischen Küstenbesitzes — fast nur Triest und sein nächstes Gebiet, — aber von diesen Anfängen aus entwickelte sich derselbe je nach Gunst der Verhältnisse Schritt für Schritt bis zur heutigen Ausdehnung. Ging auch der große commercielle Zug noch lange über die Lagunenstadt und mußte auch das in Bildung

begriffene österreichische Staatswesen erst zu einer gewissen Abrundung und Festigung gelangen, ehe es in handelspolitischer Beziehung zur See bestimmte Ziele verfolgen konnte, so erwuchs doch der Handelsthätigkeit Triests in dem Schutz der gewählten Oberherren ein mächtiger förderlicher Factor, da Kaiser Friedrich III. einen Straßenzwang anordnete und den Venetianern gegenüber aufrechtzuerhalten wußte, demzufolge sämtliche aus Innerösterreich nach Italien gehende Waaren, sowie jene, die aus Krain, den Karstgegenden und anderen österreichischen Binnenländern zur Ausfuhr gelangen sollten, unmittelbar Triest berühren mußten. Kaiser Friedrichs Verordnung bestätigte Kaiser Maximilian I., der auch den Waarenzug aus Ungarn zwangsweise über Pettau nach Triest leitete und die Krainer verpflichtete, die Triester Getreidemärkte zu beschicken und das Getreide dort um zwei Soldi



Alte Galeere.

billiger als anderswo zu verkaufen. Auch sonst bezeugen alle Anordnungen, die von den Ahnen Karls VI. im Interesse des Handels und der Schifffahrt Triests erlassen wurden, das volle Verständniß, welches die österreichischen Herrscher dem Seeverkehr entgegenbrachten.

Die Entdeckung Amerikas brachte eine wesentliche Änderung nicht nur im Seewesen überhaupt, sondern insbesondere auch in der commerciellen Machtstellung Venedigs mit sich. Jetzt entwickelte sich die Küstenfahrt zur weiten Fahrt. Allerorten machte sich die Vervollkommenung der Technik und der nautischen Kunde geltend. Neben Venedig traten gewaltige Rivalen in der Beherrschung des Handels auf. Auch die Macht des Hauses Habsburg stieg zu gleicher Zeit durch die dynastischen Beziehungen zu Spanien und Italien weit über den bisherigen Rahmen und die Blicke der habsburgischen Fürsten lenkten sich aufmerkamer der See zu, deren Bedeutung seit der Entdeckung der neuen Welt überall gestiegen war. Seither war das Streben der österreichischen Politik auf die Beseitigung der venetianischen Präponderanz gerichtet. Zähne war der Widerstand, dem man dabei

begegnete, zumal es den Habsburgern an einer eigenen Seemacht gebrach. Auch die osmanischen Verhältnisse hemmten die Actionsfreiheit der im Osten und Südosten so vielfach bedrohten Monarchie.

Eine freie Bahn für die Entwicklung von Seewesen und Schifffahrt in der Adria wurde erst geschaffen, als am Ausgang des XVII. Jahrhunderts das Osmanenthum überall zurückgeworfen worden war. Nun wurde die Pforte durch feste Verträge gebunden und für die handelspolitischen Beziehungen zur Levante eine sichere Grundlage geschaffen. Von jener Zeit rührt auch die planmäßige Pflege des Seeverkehrs her; höhere Gesichtspunkte kamen zur Geltung und die Erkenntniß drang durch, daß die Freiheit der Adria durchgesetzt werden müsse. Sicherlich hat den frischen Geist, der sich nunmehr geltend machte, nicht wenig der Umstand wachgerufen, daß Kaiser Karl VI. vor dem Tode seines Bruders Josef I. in Spanien geherrscht und in diesem Lande die Wichtigkeit des Seewesens in ihrer ganzen Tragweite kennen gelernt hatte. blieb auch Spanien selbst dem Hause Osterreich nicht erhalten, so behielt letzteres doch einen Theil der spanischen Erbschaft in Italien und den Niederlanden und wurde dadurch dem Strome des großen Weltverkehrs noch näher gerückt. Karl VI. ging entschieden mit der Absicht um, den heimischen Seehandel zu entwickeln. Zu diesem Ende führte er zwei höchst wichtige Maßregeln durch. Zunächst erklärte er durch das Patent vom 2. Juni 1717, daß er jede den Schiffen seiner Unterthanen zugefügte Belästigung so ahnden werde, als ob sie einer seiner Provinzen selbst widerfahren wäre; ferner erhob er durch das Patent vom 18. März 1719 Triest zum Freihafen, da dessen Lage den weitausblickenden kaiserlichen Plänen günstig erschien. Dort war ja eine gute Verbindung mit dem Hinterlande möglich, auch waren in der Stadt die Grundlagen commerciellen und maritimen Lebens bereits vorhanden. Karl VI. sorgte aber auch durch eine Reihe anderer Einrichtungen für die weitere Entwicklung jener grundlegenden Maßregel: so durch Anlage von Straßen, durch Vorschriften über Zollwesen und Waarenmagazine, durch Gesetze über das Gerichtsverfahren in Handelsfachen, durch Ordnung des Hafendienstes und des im Zusammenhang damit stehenden Seesanitätswesens. Er ließ in Triest auch ein Seelazareth erbauen, welches nach ihm benannt wurde und noch heute, wenn auch anderen Zwecken dienend, besteht. Er suchte ferner fremde Kaufleute heranzuziehen, um deren Erfahrung und Capitalskraft dem heimischen Handel nutzbar zu machen. Die „Orientalische Compagnie“, welche er nach dem Vorbilde ähnlicher glänzend entfalteter Institutionen Englands und Hollands (1719) gründete, sollte den Handel, namentlich mit dem Osten, im großen Stil treiben und nach allen Seiten Impulse geben. Die Compagnie, die anfangs einen großen Anlauf nahm und der eine bedeutende Zukunft beschieden schien, hatte bald mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen, zum Theil weil man dieser Schöpfung nicht das richtige Verständniß, vielfach sogar Neid und Übel-

wollen entgegenbrachte, dann aber auch, weil der Boden, auf dem sie wirken sollte, noch nicht zur Genüge vorbereitet war und mancherlei Mängel der inneren Leitung zu Tage traten. Die Compagnie sank rasch und in den Dreißiger-Jahren verschwand sie vom Schauplatz. Aber die Idee, welche ihr zu Grunde lag, war keine unfruchtbare und das Programm der Compagnie wurde in der Handelswelt Triests seither als Leitfaden geschäftlichen Verhaltens beobachtet.

Was Karl VI. eingeleitet hatte, das fand bei seiner Tochter und großer Nachfolgerin, der Kaiserin Maria Theresia, warme und verständnißvolle Pflege. Unter ihrer glorreichen Herrschaft entfalteten sich die in den Boden gelegten Keime in hoffnungsvoller Weise. Für die Schifffahrt war es vor Allem wichtig, daß ein umfassendes Grundgesetz erlassen wurde, welches alle Verhältnisse derselben in öffentlicher, privatrechtlicher und disciplinärer Beziehung regelte. Dies Gesetz, das „politische Navigationsedict“ vom Jahre 1774, war für seine Zeit und noch lange nachher mustergiltig und blieb zum großen Theil bis in unsere Tage in Kraft, ja einzelne Bestimmungen haben selbst heute noch ihre Giltigkeit verloren. Maria Theresia regelte ferner die Grundsätze, nach denen Handelsschiffen das Recht zur Führung der österreichischen Flagge ertheilt werden konnte, sie erließ Anordnungen über die Einrichtung der Mannschaftsrollen und Ladungsmanifeste, organisierte die Hafen- und Seesantitätsverwaltung, sorgte für die Hebung des Schiffsbaues, reformierte das Gebührenwesen und erließ ein Reglement über das Seesantitätswesen. Auch in baulicher Beziehung zeigte sich lebhaftes Thätigkeit. In Triest wurde ein Theil des Molo S. Carlo und der nach der Kaiserin benannte jetzige Leuchtturm-Molo erbaut. Auch ließ Maria Theresia ein neues Seelazareth an Stelle der anderen zweckmäßigen Anstalt ihres Vaters errichten. Dieses Lazareth trug ebenfalls ihren Namen und betand bis Ende der Sechziger-Jahre unsers Jahrhunderts, wo dessen Terrain in die Nutzung des neuen Hafens einbezogen werden mußte. Im Jahre 1758 wurde die Börse eröffnet und kurz darauf für Triest und das Küstenland eine neue specielle Commerz- und Saliten-Ordnung und eine eigene Gerichtsordnung für das Triester Mercantilgericht erlassen. Begünstigungen im Zollwesen und eine Art Differenzialzölle, die für über Triest eingeführte Waaren zugestanden wurden, bezeugen die hochsinnigen Absichten der großen Kaiserin. Die außerdem bestimmte, daß alle für den Consum oder zum Fabriksbetrieb in Triest bestimmten Waaren aus den Erblanden, sowie die in Triest erzeugten Fabrikate, trotz der durch die Freihafenstellung geschaffenen Exterritorialität Triests doch als inländische und für das Inland bestimmte Artikel ganz oder fast zollfrei ein- und ausgeführt werden durften.

Aber nicht nur unmittelbar für die Schifffahrt war die Kaiserin thätig, sie hat auch alle anderen Zweige der Volkswirtschaft, deren Gedeihen auf die Schifffahrt zurückwirkt, sorgsam gepflegt, und es gab wohl kein Gebiet, auf dem sich ihr segensreiches Walten nicht

fühlbar machte. Freilich konnten die Bemühungen der Regierung nur die Bedingungen eines gedeihlichen Betriebes von Handel und Verkehr schaffen; die richtige Ausnützung derselben blieb der eigenen Thätigkeit der beteiligten Kreise anheimgestellt. Und an dieser Thätigkeit mangelte es nicht. Der Seeverkehr nahm zu, so daß die nationale Marine ihn nicht bewältigen konnte. Im Jahre 1766 betrug Triests Ausfuhr zur See einen Werth von 3,700.000 Gulden, für die damalige Zeit wahrlich eine hohe Summe, und schon wurde auch ein nicht ungünstig ausgefallener Versuch gemacht, Eisen, gesalzenes Fleisch, Mehl, Wachs, Tuch, Wein u. nach Amerika zu senden. Der Versuch fand Nachahmer und gleichzeitig wurden Ostindien, Malabar, Coromandel, China als Absatzgebiete aufgesucht und mit diesen Ländern ein nutzbringender Tauschhandel eingeleitet, den zwölf Ostindiensfahrer besorgten. Im Jahre 1783 wurde bereits eine Actiengesellschaft mit 400.000 Gulden Capital zum Betrieb des ostindischen und chinesischen Handels gegründet, die in wenigen Jahren an einem Tauschumsatz von 22 Millionen Gulden (8 Millionen Einfuhr und 14 Millionen Ausfuhr) den größten Antheil hatte, den Interessenten 20 bis 40 Procent Nutzen gab und trotz einiger verunglückten Operationen sich aufrecht erhalten und gedeihen konnte. In den Vorzügen des Freihafens fand man die Quelle stets neuer Ausflüsse des österreichischen Handels, der, außer den genannten fernen Ländern, die wichtigsten Häfen des mittelländischen und adriatischen Meeres, der Türkei und Griechenlands, der syrischen Küste für seine Unternehmungen gewann und sich zu Lande nach Deutschland, Polen und Rußland ausdehnte. Die jährliche Ausfuhr von Bergwerkproducten erreichte einen Werth von 2 Millionen Gulden, Leinwandartikel wurden dergleichen für fast 2 Millionen Gulden, Glaswaaren für 400.000, Tabak für 500.000, Pottasche für 360.000 Gulden ausgeführt und der Hafen von Triest von circa 6.000 Schiffen im Jahre besucht, die eine Ladung von 50.000 Tonnen Ein- und 40.000 Tonnen Ausfuhr aufwiesen.

Kaiser Josef II. bedachte zwar Triest nicht mit speciellen Begünstigungen, aber sein großer reformatorischer Geist äußerte auch dieser Stadt gegenüber fruchtbare Folgen. Die Handelsgerichte wurden reorganisirt, die Senfalenordnung umgebildet, die Zollordnung und das Tarifwesen geregelt, die Anmeldung der Kaufleute, das Firmenwesen, die Societäten u. s. w. einheitlich gestaltet, dabei Verträge mit auswärtigen Staaten (Türkei, Fez, Marokko, Italien, Rußland) im Interesse des Handels geschlossen und die Sicherheit zur See gefördert. Erwähnenswerth bleibt aber wegen ihrer besonderen Einwirkung auf den Ausfuhrhandel Triests die von Kaiser Josef für über Triest austretende Leinwaaren, gesponnene Wolle und Wollfabrikate, sowie verarbeitetes Kupfer zugestandene Ausfuhrprämie. Ein lebhafter Verkehr entwickelte sich auch im Getreide, für welches in Triest Kornmagazine gebaut wurden und das mit circa 1 Million Maßen im Jahre zur Ausfuhr

gelangte. Honig und Wachs kamen aus dem Innern, namentlich aus Polen, und Rohzucker, Caffee, Farbwaaren, Indigo, Mandeln zc. bildeten von Frankreich bezogen wichtige Taufschartikel für Holz, Glas, Leinwand, Tabak, Seide, Wolle, Kupfer, Eisen, welche nach Frankreich gingen. Diese Verbindungen und Beziehungen machten aus Triest um die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts einen Handelsplatz ersten Ranges und den Vermittler des deutsch-levantinischen Verkehrs, in welchem Salonichi als Stapelplatz aufstachzte.

Man darf nicht außer Acht lassen, daß in der Theresianischen Zeit und auch nachher bis kurz vor Abschluß des vorigen Jahrhunderts die Ausdehnung der österreichischen Küste noch eine sehr beschränkte war und eigentlich nur das Triester Gebiet, das Gelände von Görz und den östlichen Saum Istriens am Quarnero umfaßte. Der Rest von Istrien und fast ganz Dalmatien gehorchten noch der Signoria von San Marco. Die Erweiterung des Küstenbesitzes erfolgte endlich, als durch den Frieden von Camposformio Venedig (1797) seine Unabhängigkeit verlor und mit der Lagunenstadt auch ihre Besitzungen an der adriatischen Ostküste der österreichischen Monarchie zufielen. Diese erhielt nun eine geschlossene, langgestreckte, an maritimen Traditionen reiche Küste. Nicht darum handelte es sich nunmehr, erst Neues zu schaffen und die Bevölkerung für bisher unbekannte Aufgaben zu erziehen, sondern nur darum, die vorhandenen Elemente zu einem großen Ganzen zu verbinden und innerhalb desselben dem allgemeinen Interesse dienstbar zu machen. Um das Jahr 1797 konnte Triest einen jährlichen Verkehr von circa 15 Millionen Gulden nachweisen, der 7.000 Schiffe in der Ein- und ebensoviele in der Ausfuhr beschäftigte und welchen nach der Landseite über 2.000 große Fuhrwagen und über 4.500 kleine Landwagen besorgten. Triest zählte damals 30.000 Einwohner und einen Fremdenzufluß von 10.000 Personen im Jahre.

Nun kamen aber über Triest auch bittere Tage, die in der französischen Revolution und den mit derselben verbundenen Ereignissen, dann im französisch-englischen Kriege ihren Ursprung hatten. Die allgemeine Stockung des Handels zur See brachte dem Triester Verkehr großen Schaden und Gewinnstentgang, wozu sich noch die wiederholten Invasionen französischer Heeresabtheilungen gesellten, mit welchen immer die Auflage von großen Contributionen verbunden war. Diese schweren Opfer und die Flucht der reichsten Kaufleute aus Triest, sowie die Confiscirung der Triester Waaren im Auslande konnten nicht dadurch wettgemacht werden, daß in Folge der continentalen Hafensperre sich ein lebhafterer Verkehr zu Lande, und zwar ein Austausch von ost- und westindischen Producten mit Hamburg und Breslau, wohin wieder Triest italienische und levantinische Waaren sendete, sich entwickelte.

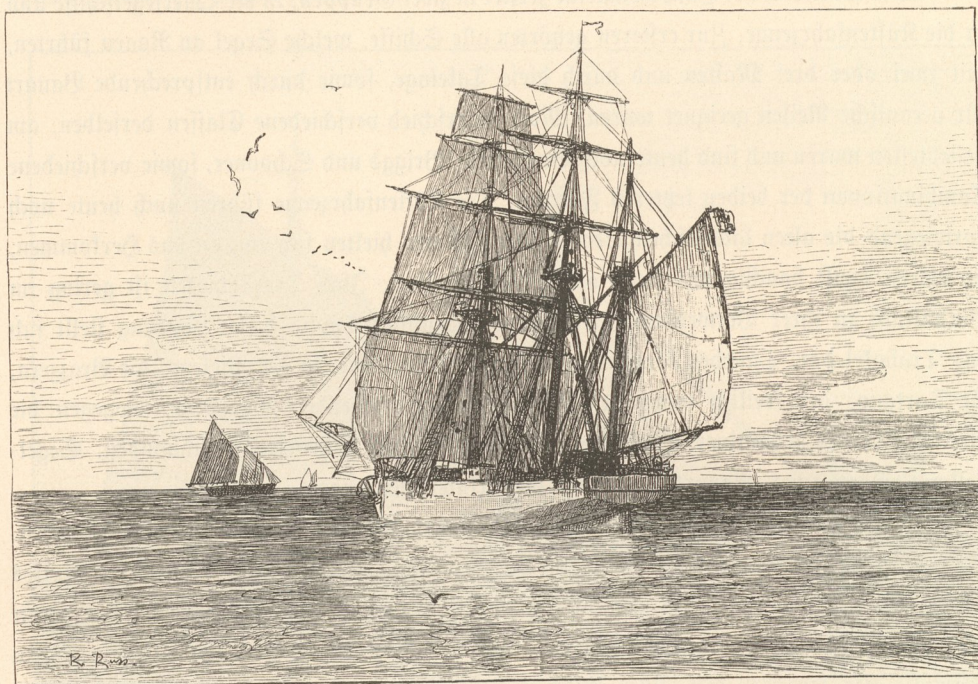
Besonders verhängnißvoll für Triest war die Zeit der französischen Zwischenherrschaft (1809 bis 1813). Alle englischen Colonialwaaren wurden sequestrirt und

nur gegen gänzliche Verichtigung der Kriegscontribution von über 50 Millionen Francs freigegeben, theilweise aber unter nichtigen Vorwänden verkauft und den Käufern als verbotene Colonialwaare wieder abgenommen, dreißig der ersten Kaufleute in Haft genommen, die Bankozettel im Werthe herabgesetzt, endlich im Jahre 1810 als werthlos erklärt. Zoll- und Mantherpressungen standen an der Tagesordnung, Ursprungszeugnisse für Waaren wurden verlangt und der Freihafen überhaupt als solcher aufgehoben, und nur die doch zur Geltung kommende Überzeugung von der Wichtigkeit Triests bewirkte, daß eine Handelskammer und ein Handels- und Wechselgericht eingesetzt wurden, sowie man ein mit bedeutenden Kosten und argen Belästigungen verbundenes Entrepôt reelles schuf, dann im Jahre 1811 den Kaufleuten zugleich mit dem Rechte eines Entrepôt sicliv die Begünstigung zusprach, levantinische Wolle in ihren Magazinen zollfrei, jedoch nicht über ein Jahr niederlegen zu dürfen, eine Begünstigung, die später auf weitere Waaren, die aus der Levante über die böhmische und kärnthische Grenze bezogen wurden oder, aus Frankreich und Italien kommend, über jene Grenzen gehen sollten, ausgedehnt wurde.

Zur See durch die Blokade gesperrt, zu Lande in Folge des Wiener Friedens von den andern Provinzen Oesterreichs getrennt, mußte Triest sein Augenmerk auf Italien und Frankreich und auf den levantinischen Verkehr richten. Die französische Regierung suchte diesen letzteren zu fördern, doch war der Kaufmannsstand zu sehr geschädigt worden, um Muth und Mittel zu größeren Geschäfts speculationen zu finden, so daß im Jahre 1813 Triest nur mehr 20.000 Einwohner zählte und der Werth seiner Ein- und Ausfuhr kaum 2½ Millionen Gulden betrug. Erst nach dem Sturze Napoleons kehrten die Segnungen dauernden Friedens zurück. Die französische Zollverfassung wurde nun aufgehoben, die österreichische Zollordnung wieder eingeführt, der freie Verkehr zwischen dem alten österreichischen Staatskörper und „Alyrien“ wieder hergestellt, endlich die Häfen im Littorale in ihre vormaligen Vorrechte wieder eingesetzt und Triest und Fiume wie vor deren Abtretung als Freihäfen behandelt. In weniger als zwei Jahren erreichten die Verkehrsverhältnisse und die Bevölkerungszahl Triests wieder die vordem bezeichneten günstigen Proportionen. Freilich hatte die Unterbrechung der früher eingegangenen Verbindungen doch bleibende nachtheilige Folgen, da der bis 1809 blühende Transitohandel sich mittlerweile nach Venedig, Genua, Marseille gewendet hatte. Auch stellte sich dem früher beträchtlichen Handel in Eigenerzeugnissen und Fabrikaten, bei dem Triest und die producirenden innerösterreichischen Provinzen so sehr interessirt waren, im ottomanischen Reiche, in Neapel, Sicilien, Spanien und Portugal eine mächtige Rivalität in der durch das Continentsystem geschaffenen Lage entgegen, welche die ohnedem durch Regierungsmaßregeln unterstützte und geförderte Concurrnz Rußlands, Frankreichs und Schwedens wesentlich erleichterte.



Der Unternehmungsg Geist der Triester Handelsleute und die nach und nach wieder erstarkte Capitalskraft, sowie die allgemeinen günstigeren Verhältnisse bewirkten, daß im Jahr 1820 der Triester Hafen von Schiffen aller Flaggen und aus allen Richtungen besucht wurde, die den Verkehr mit Amerika, der Levante, mit der Türkei, Egypten, England, Malta, Corfu, Genua, Marseille, Lissabon besorgten und im Jahre über 107.000 Tonnen Ladung importirten und fast ebensoviel zur Ausfuhr brachten. In ihrer Gesamtzahl führten über 200 die österreichische Flagge.



Barckschiff unter Segel.

Besonders hervorzuheben ist der von Triest aus um diese Zeit mit steigendem Erfolge unternommene Import ägyptischer Baumwolle, eine Einfuhr, die in den Jahren 1820 bis 1830 wohl fast die Hälfte der ganzen Baumwollproduction Egyptens betrug. Im innigen Zusammenhange damit erscheint als fördernder Factor der zunehmende Aufschwung der österreichischen Industrie, welche die Beherrschung des nationalen Marktes nicht minder als die Gewinnung ausländischer Consumgebiete anstrebte. Ein neuer Zolltarif für den Transitohandel, die spätere Auflassung jedes Durchfuhrszolls, die Aufhebung drückender Mauthgebühren, der durch die österreichische k. k. Flottille dem Seeverkehr nach der Levante gewordene Schutz gegen die Seepiraten, der Abschluß von Handelsverträgen mit Brasilien, Nordamerika, Großbritannien, Marokko waren dem Gedeihen Triests, das

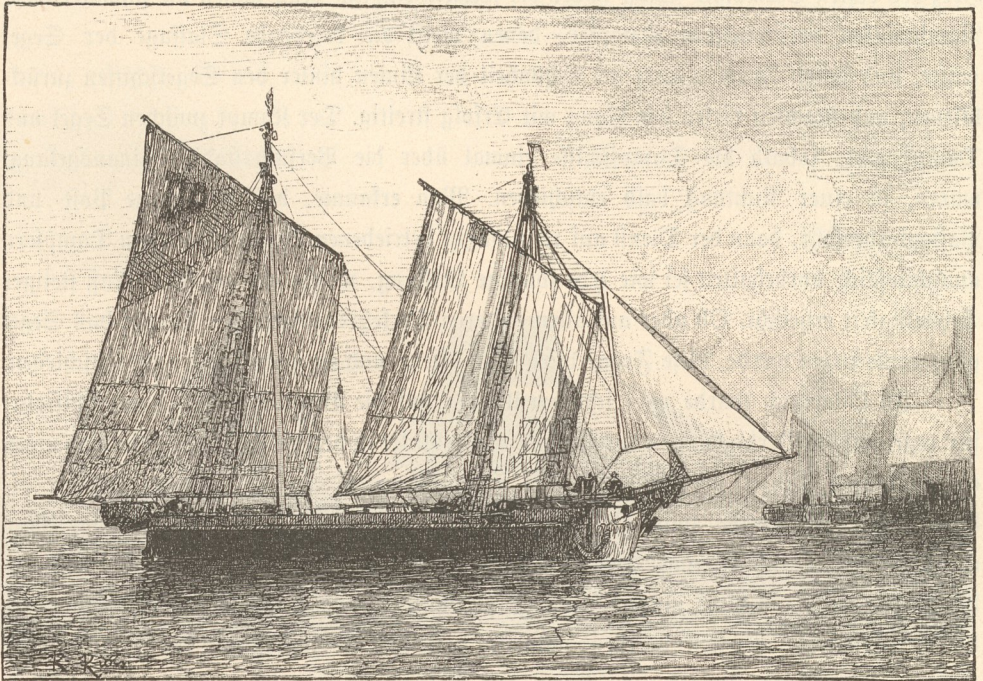
im Jahre 1830 fast 60.000 Einwohner zählte, günstige Momente, an deren Bethätigung der vorjorgende Sinn Seiner Majestät Kaisers Franz wesentlichen Antheil nahm.

Der Handel ward zunächst immer noch durch Segelschiffe betrieben und namentlich auf den quarnerischen Inseln und in Dalmatien widmete man sich mit Vorliebe einem Erwerbe, der so glänzende Ausichten darbot. Die durch jahrhundertelange Übung vererbte Tüchtigkeit unserer Küstenbewohner kam jetzt zur vollen Geltung und half den guten Ruf unserer Seeleute und unserer Flagge allwärts begründen.

Das Material der Handelsmarine zerfiel in zwei Gruppen, in die Quersegelschiffe und in die Küstenfahrzeuge. Zur ersteren gehörten alle Schiffe, welche Segel an Raaen führten, mit zwei oder drei Masten und durch diese Takelage, sowie durch entsprechende Bauart für oceanische Reisen geeignet waren. Man unterschied verschiedene Classen derselben, am beliebtesten waren und sind heute noch Barkschiffe, Briggs und Schooner, sowie verschiedene Combinationen der beiden letzteren Formen. Die Küstenfahrzeuge führen auch heute noch vorwiegend die alten lateinischen Segel. Ihre Formen hielten sich eng an das Herkommen, sie waren meist bauchig mit rund aufsteigendem Bug. Ihre Tragfähigkeit ist gering im Verhältniß zu ihrer Verwendung. Als hervorragendster Typus dieser Gattung stellt sich das Trabakel dar. Daneben kommen noch andere Arten vor, so der Pielego, die Brazzera, die Tartana, der freilich mehr zu Fischereizwecken verwendete Bragozzo, wogegen die älteren Formen levantiner Vorbildes, die Feluken und Schebeken verschwinden. Segelstellung, Bemastung, Bauart begründen diese Unterscheidungen.

Ihrer Ausdehnung nach wurde die Schifffahrt gesetzlich in drei Gebiete geschieden. Man gestattete der kleinen Küstenfahrt nur die Bewegung innerhalb des adriatischen Golfes bis zu einer Linie, welche so ziemlich bei den jonischen Inseln abschneidet. Die große Küstenfahrt umfaßte das ganze Mittelmeer mit Einschluß des Schwarzen und Asow'schen Meeres, also jenes Gebiet, über welches hinaus bis zum Ausgang des XVIII. Jahrhunderts die österreichische Schifffahrt und überhaupt jene der adriatischen Ostküste sich nur in vereinzelt Fällen bewegt hatte. Was jenseits der Meerenge von Gibraltar gelegen war, durfte nur von den für weite Fahrt patentirten Schiffen besucht werden. Innerhalb der beiden Cabotagegebiete gab es verschiedene, mehrfach wechselnde Unterabtheilungen, bis in neuester Zeit, 1879, die Eintheilung in jene drei Hauptgruppen ausschließlich festgestellt wurde, wobei man mit Rücksicht auf die durch den Suezkanal geschaffenen Verhältnisse auch das Rothe Meer in die Grenzen der großen Küstenfahrt einbezog. Die kleine Küstenfahrt vermittelte wesentlich den Verkehr zwischen den heimischen Gebieten, ferner mit der jenseitigen Küste von Stalien, auch mit Albanien und dem nördlichen Theile der jonischen Inseln. Die Aufgabe der großen Küstenfahrt war eine verschiedene. Sie besorgte vielfach den Levantehandel und diente dem Verkehr mit den griechischen und türkischen Häfen in

Europa und in Kleinasien und in dem Schwarzen Meere. Im Westen erscheinen diese Schiffe weniger. Im Gebiete dieser Cabotage bewegten sich jedoch auch viele Fahrzeuge der weiten Fahrt, denen entweder keine Gelegenheit zu größeren Reisen geboten war, oder welche mit letzteren zweckmäßig Zwischenreisen innerhalb des Mittelmeeres verbinden konnten. Nicht immer bot sich directe Fracht von und nach der Heimat und man nahm darum Ladung nach irgend einem Hafen, in dem man weitere günstige Transportgelegenheit zu finden hoffte. Daraus entwickelte sich der rege Zwischenverkehr im Auslande, welcher den nationalen Schiffen zu einer oft reichlichen Verdienstquelle wurde.



Trabakel unter Segel.

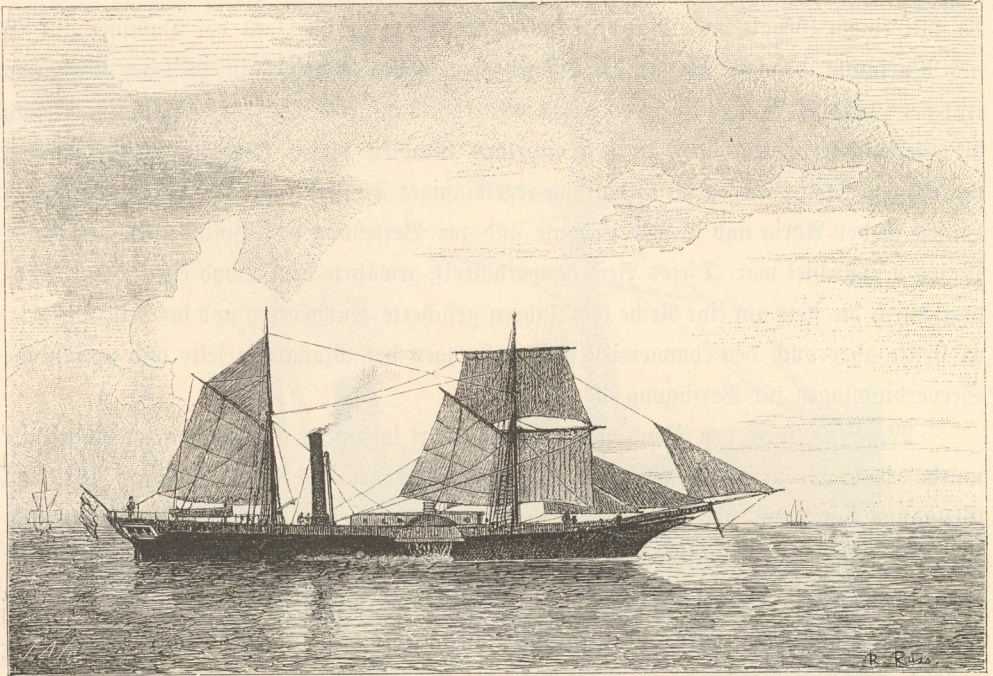
Wesentlich erleichtert wurde die Schiffahrt durch die Fortschritte der Wissenschaft, welche in unserm Jahrhundert in rascher Folge stattfanden. Die Mechanik lieferte treffliche Instrumente für die nautischen Beobachtungen, die Kunde des Meeres erweiterte sich, die Gesetze der Luftströmungen wurden festgestellt und gestatteten nunmehr planmäßige Segelrouten, die Kartographie wurde eifrig betrieben und gewährte dem Seefahrer sichere Anhaltspunkte selbst in entlegenen Meeren. Man verfaßte sogenannte Segelhandbücher, warf sich mit Eifer auf das Studium der Meteorologie, kurz die wissenschaftliche Behandlung des Seewesens schuf ganz neue Grundlagen für die Praxis. Nichtmehr galt die Seefahrt wie in vergangenen Zeiten als ein Wagniß. Der Capitän verfügte nun über die

Mittel, um seinen Weg unter allen Umständen und ohne Besorgniß oder Zeitverlust zu finden, er war jetzt auch in der Lage, drohenden Gefahren auszuweichen und sein Schiff selbst hatte an innerer Tüchtigkeit und an Manövrierfähigkeit gewonnen.

Schon aber brachte der Fortschritt menschlicher Erkenntniß eine andere Erscheinung zu Tage, welche den größten Umschwung im Seewesen hervorrief. Der Dampf trat als bewegende Kraft an Stelle des Windes. Die stolzen Segelschiffe mit ihren hohen, leinwandbedeckten Masten, mit ihren scharfgeschnittenen Linien waren ein schöner Anblick, wenn sie auf leicht bewegter See bei günstiger Brise mit vollen Segeln lautlos dahin glitten. Das Herz des echten Seemanns schlug höher bei solchem Anblick. Nun kamen die schraubenden, Rauchwolken verbreitenden Dampfer, denen meist die belebende Staffage der Segel fehlte, und deren Formen auch an Schönheit der Linien hinter den Segelschiffen zurückblieben, und machten diesen den Rang mit Erfolg streitig. Der Kampf zwischen Segel und Dampf war, sobald die Dampfschiffe einmal über die Versuchsstadien hinausgelangt waren, in einer Richtung bald entschieden. Man erkannte, daß der ganze Post- und Passagierverkehr, dann der Dienst auf regelmäßig betriebenen Linien ebenso den Dampfern ausschließlich vorbehalten sei wie jede sonstige Leistung, welche ein gewisses Maß stetiger Schnelligkeit erheischt. Ob aber auf allen anderen Verkehrsgebieten der Dampf das Segel ganz verdrängen werde, diese Frage blieb eine offene und ist auch heute nicht entschieden.

In Oesterreich wurde man schon frühzeitig auf die Bedeutung der Dampfschiffahrt für regelmäßige Verbindungen aufmerksam und erblickte in der Pflege solcher Verbindungen ein wichtiges Mittel der commerciellen Entwicklung. Dieser Erwägung verdankt die bedeutendste Institution unserer Handelsmarine, der Lloyd, seine Entstehung. Man empfand schon im Anfang der Dreißiger-Jahre zu Triest den Mangel rascherer Verbindungen. Die Post mußte durch Segelschiffe befördert werden, welche von der k. k. Kriegsmarine beigelegt wurden; natürlich hatte dies Verzögerungen zur Folge und der Kaufmann empfand oftmals recht bitter den Mangel eines raschen Nachrichtendienstes. Geschäftliche Reisen waren wegen des großen Zeitaufwandes sehr erschwert. Aber auch manche Waarensendung drängte zur Beschleunigung. Unter diesen Verhältnissen litt der Handel und man begann zu fürchten, daß man den starken Concurrenten des Auslandes kaum die Spitze werde bieten können. Man war auf Abhilfe bedacht und der damals als Kaufmann in Triest etablirte Karl Bruck, nachheriger Handels- und Finanzminister, ein Mann von genialen Ideen und weitem Blick, faßte zuerst den Gedanken der Gründung einer Gesellschaft zum Betriebe regelmäßiger Dampferlinien. Der Gedanke fand Anklang im Kreise rühriger Männer und mit Energie wurde die Ausführung in die Hand genommen. Auch die Regierung widmete dieser Sache, in voller Erkenntniß der Wichtigkeit, ihre Aufmerksamkeit. Im Jahre 1836 wurde die neue Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Lloyd“

constituirt und am 16. Mai 1837 verließ der erste Dampfer der Gesellschaft „Erzherzog Ludwig“ den Hafen von Triest zur Fahrt nach Constantinopel. Die ersten Fahrten der Gesellschaft waren dahin und nach Alexandrien gerichtet. Schon mit Ende 1837 standen zehn Dampfer zur Verfügung. Im Laufe der nächsten Jahre erweiterte sich das Netz in erheblicher Weise. An die verschiedenen Levantiner Linien fügten sich solche im adriatischen Meere, nach Dalmatien und nach Venedig. Die Gesellschaft übernahm sofort den Postdienst in seiner ganzen Ausdehnung und ihre Dampfer erhielten die Vorrechte von Postdampfern



Der erste Lloyd dampfer „Arciduca Ludovico“.

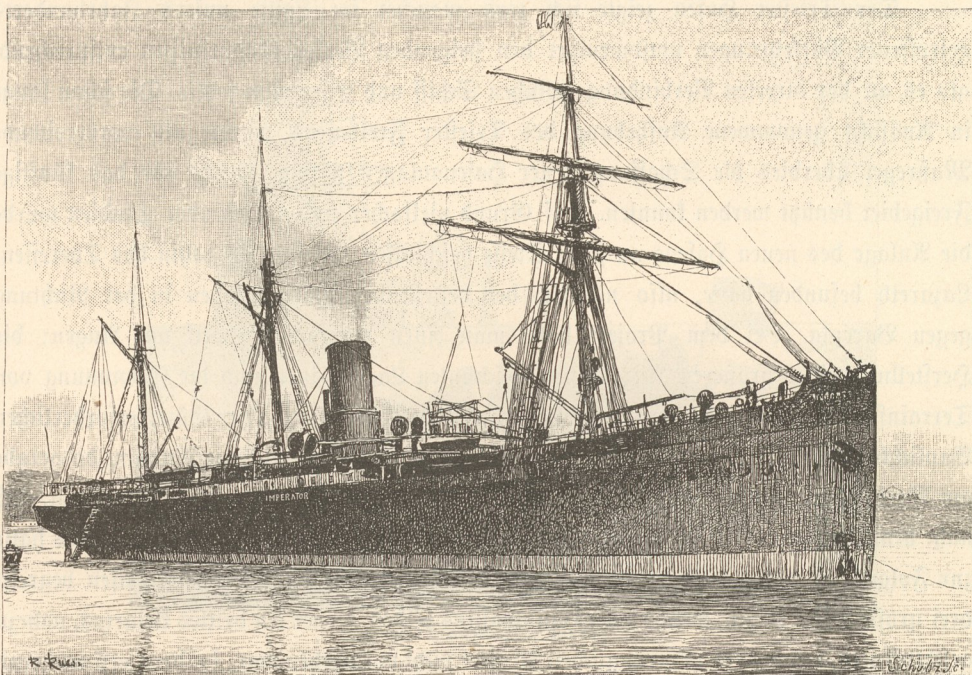
und die Befugniß, die kaiserliche Postflagge zu führen. Unermüdlich war die Verwaltung des Lloyd auf die Ausdehnung des Unternehmens bedacht. Man hatte mit mancherlei Schwierigkeiten zu kämpfen und es gab Momente, in denen das Unternehmen auch finanziell ins Gedränge kam; immer aber überwand die ihm innewohnende Lebenskraft im Verein mit der Unterstützung, welche das Unternehmen in stets bereiter Weise seitens der Regierung fand, die Krisen und es folgten auf Tage der Sorgen wieder Perioden des Glanzes und der Blüte. Es steht heute außer allem Zweifel, daß der Handel von Triest durch die Gründung und fernere Entwicklung des Lloyd einen ganz erheblichen Aufschwung genommen hat, und daß nur durch die vom Lloyd betriebenen regelmäßigen Linien die Behauptung einer ansehnlichen commerciellen Stellung der Monarchie möglich gewesen

ist. War doch der Lloyd lange Zeit hindurch das einzige große Dampferunternehmen in der Levante. Dort genoß er allseitiges Vertrauen, — sein Dienst war sicher, seine Schiffe waren tüchtig und ihre Führung war eine bewährte. In den fernsten Punkten der Levante kannte man durch den Lloyd die Flagge der Monarchie und betrachtete sie mit Sympathie. Die Agenten des Lloyd wurden allwärts zu wichtigen Persönlichkeiten in der Geschäftswelt und gewannen erheblichen Einfluß.

Die Flotte des Lloyd entwickelte sich rasch. Schon zehn Jahre nach der Gründung besaß das Unternehmen 20 Dampfer und nach abermals zehn Jahren — 1856 — bereits 61 mit einem Gehalt von 28.000 Tomen. Seither stieg die Zahl der Dampfer auf 86 als Maximum, dagegen hat sich der Tonnengehalt nahezu vervierfacht. Mit der Regierung trat der Lloyd seit dem Jahre 1855 in ein wiederholt erneuertes Vertragsverhältniß, wonach die Gesellschaft gegen einen in den einzelnen Stadien dieses Verhältnisses verschieden bemessenen Staatsbeitrag zur Erhaltung regelmäßiger Fahrten auf einer Reihe bestimmter Linien in der Adria und in der Levante und zur Versetzung des Postdienstes auf diesen Linien verpflichtet war. Dieses Vertragsverhältniß gewährte dem Lloyd eine feste Grundlage durch die stets auf eine Reihe von Jahren gesicherte Subvention und hob sein Ansehen; es stellte aber auch den commerciellen Bestrebungen der Monarchie feste und verläßliche Seeverbindungen zur Verfügung.

Während durch den Lloyd die Dampfschiffahrt in unserer Handelsmarine eingeführt wurde, hielt die private Rhederei an der Segelschiffahrt fest, da noch lange Zeit nach Gründung des Lloyd die nationalen Segelschiffe ausreichende Beschäftigung fanden und daher der Antrieb zu einer Änderung mangelte. Diese Verhältnisse haben sich erst in späterer Zeit anders gestaltet, und zwar durch das Zusammenwirken verschiedener Umstände. Die Erbauung zahlreicher Eisenbahnen wirkte auf die Seeverbindungen vielfach fördernd, vielfach aber ablenkend ein; die Bedeutung der Hafenplätze änderte sich nicht selten durch das neue Verkehrsmittel, neue Routen traten in den Vordergrund. Der verbesserte Landverkehr wirkte auch auf die Consumtionskraft der Bevölkerung zurück. Es mehrten sich die Bedürfnisse, aber damit auch die Quellen, aus denen sie Deckung finden konnten. Die wunderbaren Correspondenzmittel, insbesondere der Telegraph, beschleunigten den Verkehr. Man baute, namentlich in England, massenhaft Dampfer, welche nicht nur die Zahl der regelmäßigen Linien vermehrten, sondern auch im gewöhnlichen freien Mercantildienst vielfach die Rolle übernahmen, welche bisher von den Segelschiffen allein versehen worden war. Da begann denn ein harter Wettkampf zwischen Dampf und Segel, ein Wettkampf, welcher noch durch ein anderes Ereigniß beeinflusst wurde, durch die Eröffnung des Suez-Kanals. Dieser Kanal (1869) bewirkte eine völlige Umwälzung des Verkehrs mit Ostasien, weil er, wie auch das Rothe Meer, mit Vortheil und Sicherheit nur von Dampfern

befahren werden kann, während bis dahin die Segler auf dem Wege um das Cap der guten Hoffnung sehr gut verwendbar waren. Hatten auch österreichische Segelschiffe selbst diesen Weg nicht allzu häufig eingeschlagen, so empfanden sie doch auch die allgemeine Rückwirkung der neuen Sachlage, weil nunmehr auf anderen Gebieten ein größerer Andrang von Seglern stattfand. Dagegen gewann der Kanal für Triest und für den Lloyd Bedeutung, denn nun konnte man auf dem Wege eigener Dampferverbindungen den directen Handel mit Indien an sich ziehen. In der That unternahm der österreichisch-ungarische Lloyd bereits 1870 Fahrten zwischen Triest und Bombay und richtete sodann eine regelmäßige Linie zwischen



Lloydampfer „Imperator“.

diesen Häfen ein, für welche er von der Regierung eine Subvention (1871) erhielt. Auf Grund späterer Verträge erweiterte der Lloyd seine Linie zuerst bis Singapore und dann bis Hongkong und zog auch den wichtigen Hafen von Calcutta in sein Netz. Der Verkehr mit Indo-China entwickelte sich an der Hand dieser Linie langsam, aber stetig.

Die Schwierigkeiten, mit denen die Segelschiffe einerseits wegen der Concurrenz des Dampfes und andererseits wegen des gleichartigen, auf gewisse Actionsgebiete zusammengedrängten Materials zu kämpfen hatten, dauern auch heute noch fort. Diese Erscheinung ist wohl das unvermeidliche Merkmal einer Epoche des Überganges, in welcher sich der richtige Ausgleich zwischen den neuen Anforderungen und Bedürfnissen und den früheren Verhältnissen noch nicht vollzogen hat.

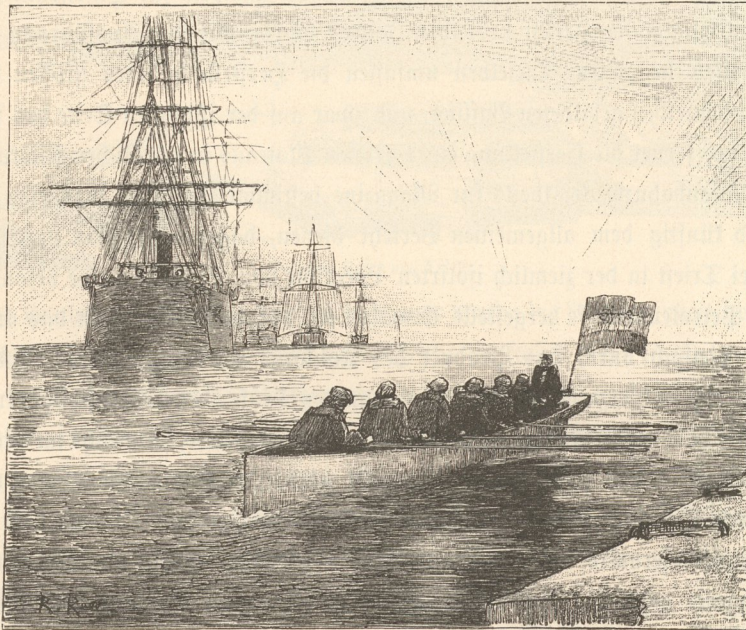
Wer die Entwicklung unseres Seewesens aufmerksam verfolgt und den Zustand desselben mit jenen vergangener Epochen vergleicht, sieht allwärts die Wahrzeichen eines sorgfältigeren und planvollen Wirkens. Durch die zweckmäßige Organisation der Seeverwaltung, durch die Aufmerksamkeit, welche man der Verbesserung der Häfen zuwendete, hat der Verkehr an Sicherheit und Lebhaftigkeit gewonnen. Von der Thätigkeit auf dem Gebiete des Hafenbauwesens, zumal von jener während der letzten dreißig Jahre gibt die ganze Küste Zeugniß. Wir möchten hier nur des wichtigsten Werkes, nämlich des Hafenbaues in Triest gedenken.

Der Triester Hafen zeigte sich trotz mancher im Laufe unsers Jahrhunderts getroffener Vorkehrungen umfoweniger den steigenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend, als es an der directen Verbindung zwischen Schiff und Eisenbahn fehlte. Die schon lange in Aussicht genommene Aufhebung des Triester Freihafens machte als vorbereitende Maßregel überdies die Schaffung neuer Hafenanlagen nöthig, welche für das künftige Freigebiet benützt werden konnten. Auf Grund vielfacher und eingehender Studien wurde die Anlage des neuen Hafens an jener Stelle beschlossen, wo sich bis dahin das Theresien-Lazareth befunden hatte, also nördlich der bestehenden Hafenanlagen in der Richtung gegen Barcola. Bei dem Project hatte man einen zweifachen Zweck vor Augen: die Herstellung einer größeren Anzahl von geschützten Lagerplätzen und die Gewinnung von Terrainflächen, auf denen die für die Lagerung und Manipulation der Güter erforderlichen Baulichkeiten untergebracht werden konnten. Es mangelte nämlich an Terrain, da gerade am Nordende des alten Hafens die Berglehne, an welcher die Eisenbahn emporsteigt, sich nahe dem Ufer erhebt. Man mußte das Terrain erst dem Meere abgewinnen, und dies hatte zur Folge, daß der eigentliche Hafen seawärts vorgeschoben wurde. Dieser Hafen begreift drei große Moli in sich, welche zwei Hauptbassins bilden, ferner ein drittes kleineres, nahezu geschlossenes, welches im ursprünglichen Project nicht vorgesehen war, sondern erst während des Baues aus dem Grunde in Angriff genommen wurde, weil die starke Petroleum-einfuhr aus Amerika über Triest es unumgänglich nothwendig machte, für Schiffe mit einer so außerordentlich feuergefährlichen Ladung einen völlig abgesonderten Raum zu schaffen. Ein mächtiger Schutzdamm in der Länge von 1.090 Meter deckt die ganze Anlage gegen die der Triester Rhede besonders gefährlichen Winde aus West und Südost. Der Bau wurde 1867 begonnen und 1881 vollendet. Die Ausführung geschah auf Staatskosten mit einem Aufwand von 13½ Millionen Gulden durch die Südbahngesellschaft, welcher die Bauarbeiten übertragen worden waren.

Durch den Bau wurde eine fast durchwegs dem Meere abgerungene Gesamtfläche von 29 Hektar gewonnen, welche man für commercielle Anlagen verwerthen konnte. Die Moli haben eine Breite von 80, der eine sogar von 93 Meter bei einer Länge von



215 Meter. Die beiden großen Bassins weisen eine Breite von circa 250 Meter auf; die Dimensionen des sogenannten Petroleumbassins sind geringere. Im ganzen Bereiche des neuen Hafens wurde eine Wassertiefe von 8·5 Meter hergestellt, so daß auch Schiffe der größten Tauchung ihre Operationen ohne Anstand an den Ufern vornehmen können. Hierzu bedurfte es umfassender Baggerungen, bei denen 1·2 Millionen Kubikmeter bewältigt worden sind. An gewöhnlichem Anschüttungsmaterial zur Herstellung der Quais und Moli wurden 3·2 Millionen Kubikmeter verwendet, außerdem waren 1·5 Millionen Kubikmeter



Sigg eines Kohldampfers mit Matrosen.

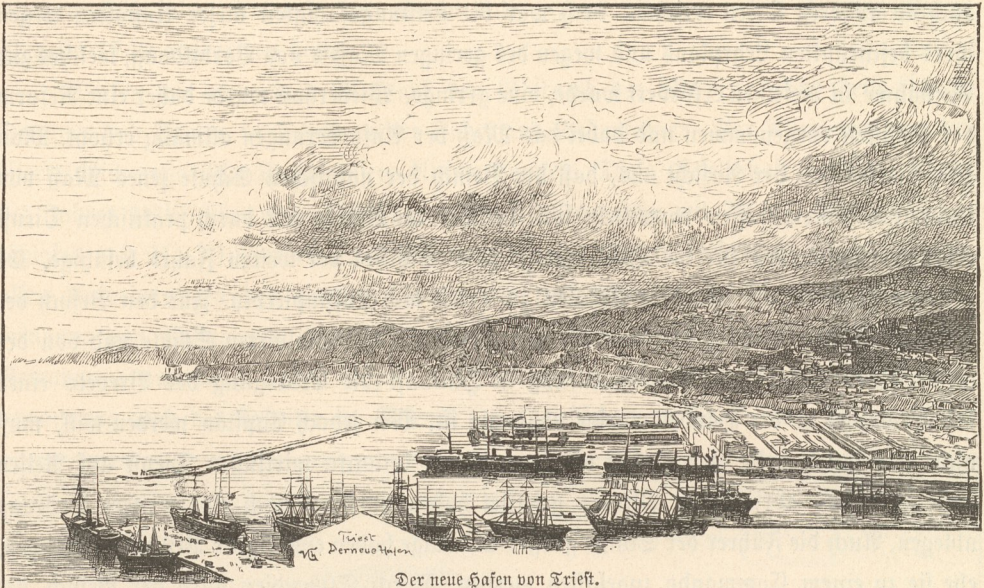
Steinmaterial für Steinwürfe und Steinschüttungen erforderlich. Für das Mauerwerk wurden 10.000 künstliche, aus Bruchsteinen und hydraulischem Mörtel hergestellte Blöcke verwendet. Der neue Hafen hat eine Uferentwicklung von rund 4.000 Meter und ist der genügenden Tiefe wegen durchaus für Schiffe jeder Gattung zugänglich. Längs der Ufer können 15 bis 16 große Dampfer gleichzeitig ihre Operationen vornehmen.

Noch ehe der neue Hafen vollendet war, wurden schon im Bereiche desselben einige Lagerhäuser und Güterschoppen (Hangars) mit einem Belegraum von 22.000 Quadratmeter durch die Gemeinde und die Handelskammer von Triest errichtet (1879). Eine wesentliche Verbesserung war auch die Installation der elektrischen Beleuchtung, zu welchem Behufe 45 Bogenlichter mit einer Lichtstärke von je 1.000 Normalkerzen, angemessen vertheilt, zur Aufstellung gelangten. Zugleich ist auch die Vorkehrung getroffen, daß

transportable elektrische Lichter verfügbar sind, um je nach Bedürfniß bei den zur Nachtzeit ausgeführten Ladungs- oder Lösungsoperationen der Schiffe verwendet zu werden.

Raum war der Schlußstein des neuen Hafens gelegt, so stellte sich bereits die Nothwendigkeit einer Erweiterung der Hafenanlagen heraus. Die Aufhebung des Freihafens war endgiltig auf die Tagesordnung gesetzt, und da zeigten gepflogene Erhebungen, daß man zur Bewältigung der voraussichtlichen Güterbewegung des künftigen Freigebietes mit den bisherigen Vorkehrungen das Auslangen nicht werde finden können. Durch ein Gesetz vom Jahre 1887 wurden abermals vier Millionen Gulden für Hafensbauten in Triest bewilligt und schon im Herbst desselben Jahres wurde mit der Ausführung der Erweiterungsarbeiten begonnen. Dieselben umfassen die Herstellung eines großen Molos und eines durch denselben gebildeten Bassins, und zwar auf der südlichen Seite des sogenannten neuen Hafens, ferner die Herstellung eines großen Plateaus in nördlicher Richtung, welches theils für Eisenbahnzwecke, theils für Magazine bestimmt ist. Das bisherige Petroleumbassin wird künftig dem allgemeinen Verkehr dienen, dagegen hat man in der Bucht von Muggia bei Triest in der ziemlich isolirten Localität von S. Sabba eine besondere Hafenanlage für Petroleumschiffe hergestellt. Erwähnt sei, daß in neuester Zeit das amerikanische Petroleum vielfach durch das Product des Kaukasus verdrängt wurde, und daß man letzteres auf eigens hierzu eingerichteten sogenannten Tank- oder Cisternschiffen transportirt. Diese Schiffe haben eine Anzahl wohl abgeschlossener Behälter, in welche im Einschiffungsorte — Batum — das Petroleum eingepumpt wird. Im Bestimmungshafen pumpt man sodann durch Dampfkraft und vermittelt Röhrenleitungen das Öl aus dem Schiffe in große eiserne Reservoirs, aus denen wieder in ähnlicher Weise die Verladung auf die Cisternwaggonen geschieht. Schließlich gehört zu den neuen Anlagen noch ein gleichfalls durch Anschüttung dem Meere abgewonnener Holzlagerplatz seitlich des Leuchtturms. In Verbindung mit den eigentlichen Hafensarbeiten stehen die großartigen Magazinsbauten und die sonstige Ausrüstung des Hafens, namentlich die Ladevorrichtungen und hydraulischen Krähne. Alle diese Einrichtungen wurden der Gemeinde und der Handelskammer von Triest im Jahre 1887 im Wege einer besonderen Concession mit dem Recht des Betriebes auf die Dauer von 90 Jahren übertragen. Es handelt sich hierbei um 29 Magazine und Güterschoppen (Hangars) mit einem Belegraum von ungefähr 170.000 Quadratmeter nebst den sonstigen Einrichtungen.

Ebenso wichtig als gute Häfen ist für die Schifffahrt eine ausreichende Beleuchtung der Küste, um bei Nachtzeit dem Schiffer sichere Anhaltspunkte zur Bestimmung seines Courses zu gewähren. In früherer Zeit schenkte man der Küstenbeleuchtung wenig Aufmerksamkeit. Aus dem vorigen Jahrhundert weiß man nur von einem Leuchtfeuer am Eingang des Triester Hafens und einigen kleinen Hafenlichtern zu berichten. Erst 1817 wurde eine



Der neue Hafen von Triest.

Regelung des Leuchtfeuerwesens angebahnt, und zwar wurde die Angelegenheit der Triester Börse-Deputation übertragen, von welcher diese Agende im Jahre 1867 in die unmittelbare Verwaltung des Staates überging. Seither wird in dieser Richtung nach einem einheitlichen Plane vorgegangen und ist bereits eine nahezu vollständig ausreichende Beleuchtung erzielt, so daß es demalen längs unserer ganzen Küste Leuchtfeuer und Hafenlichter der verschiedensten Kategorien gibt. Von besonderer Wichtigkeit sind das Leuchtfeuer von Triest (1832 erbaut), Salvore, S. Giovanni bei Rovigno, Forer bei Pola, Sansego, Galiola auf einem Riff im Quarnero.

Wichtig für die Schifffahrt sind ferner gute Seekarten. Für das adriatische Meer sind solche durch die Küstenaufnahme der k. u. k. Kriegsmarine 1866 bis 1873 in vortrefflicher Weise hergestellt worden. Zum Zweck meteorologischer Beobachtungen und deren rascher Veröffentlichung stehen die in den verschiedenen Ländern errichteten Observatorien untereinander in telegraphischer Verbindung und theilen sich die Ergebnisse ihrer täglichen Beobachtungen mit. Das Observatorium an der Triester Handels- und nautischen Akademie dient als Sammelpunkt derartiger Wetterberichte und veröffentlicht dieselben sofort zum Nutzen der Seefahrer. Auch andere Hafenpunkte können ähnliche Witterungstelegramme erhalten. Überhaupt gewinnt die Wissenschaft auf schiffahrtlichem Gebiete immer mehr an Ansehen und Wichtigkeit. Daß die Empirie allein nicht genüge, hatte man wohl schon seit langem erkannt und durch Errichtung nautischer Schulen den Seelenten, welche höhere Dienstposten in der Handelsmarine anstreben, die Möglichkeit entsprechender Vorbildung zu schaffen gesucht. Eine derartige Schule bestand schon 1817 zu Triest, später wurden solche

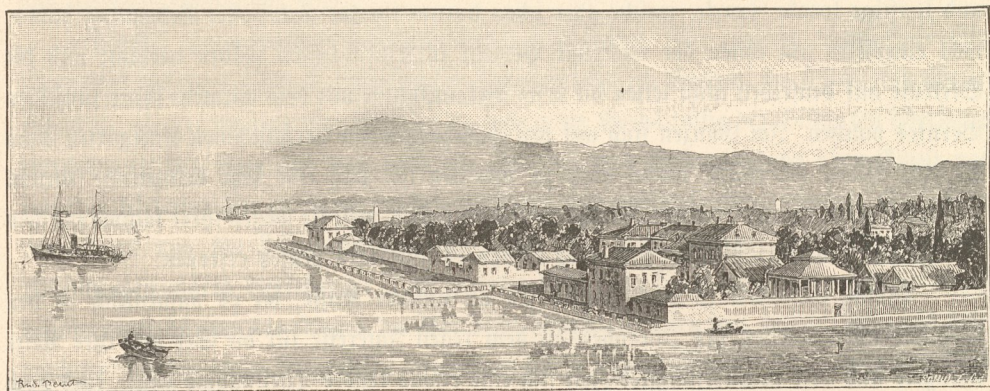
auch an anderen Orten errichtet, doch war die Leistungsfähigkeit dieser Anstalten wegen ihres beschränkten Lehrplans und wegen des geringen Maßes von Vorbildung, welches zur Aufnahme in dieselben erfordert wurde, eine geringe. Wiederholt wurde daher eine Reform der Schulen vorgenommen und dabei das Maß der Anforderungen allmählig erhöht. Man ging hierbei von der Ansicht aus, daß der Besuch der nautischen Schule jenes Maß von theoretischen Kenntnissen vermitteln soll, welches im Verein mit durch praktischen Dienst erlangter Erfahrung für die Befehligung eines Schiffes der weiten Fahrt befähige. Es bestehen gegenwärtig nautische Schulen zu Triest und Lussinpiccolo. Für den Besuch der Schulen ist auch wichtig, daß von der mit gutem Erfolg absolvirten Schule und von der an derselben bestandenen Schlußprüfung in Hinkunft die Erlangung des Brevets eines Steuermanns in der Handelsmarine abhängig ist. Wer jedoch Capitän werden will, muß nicht nur durch volle zwei Jahre als sogenannter *tenente* wirklichen Dienst auf Reisen außerhalb des adriatischen Meeres geleistet haben, sondern noch eine weitere Prüfung ablegen. Auch die Führer der Schiffe großer Cabotage haben eine eigene Prüfung abzulegen, ehe sie zu einem *Commando* zugelassen werden. Durch Stipendien wird der Besuch der nautischen Schulen der seefahrenden Bevölkerung erleichtert.

Die Seeverwaltung verdankt ihren Ursprung zum großen Theil sanitären Rücksichten, der Furcht vor Einschleppung der Pest. Man richtete Lazarethe ein, schuf das sehr strenge System der Quarantänen und beobachtete jedes ankommende Schiff in erster Linie vom Standpunkt der Gesundheitspolizei. Ist auch die Pestgefahr aus Europa entschwunden, so trat die Furcht vor Einschleppung der Cholera an ihre Stelle. Man verhängt *Contumazen*, sogenannte *Observationsreserven*, von mehr minder langer Dauer und wendet *Desinfectionen* an, bei denen der heutige Standpunkt der Wissenschaft maßgebend ist. Die *Contumaz* hat den Bestand von Seelazareth zu Voraussetzung, damit die derselben unterworfenen Personen, welche es nicht etwa vorziehen, auf dem Schiffe selbst zu verbleiben, daselbst unter gehöriger Absperrung und Überwachung die Zeit sanitärer Beobachtung verbringen können. Wegen der durch die Triester Hafengebauten bedingten Auflassung des Theresianischen Lazareths wurde in der Nähe von Triest, in der Bucht von S. Bartolomeo, ein neues großes Lazareth erbaut.

Die Flagge, welche auf unseren Handelsschiffen weht, ist die österreichisch-ungarische Seehandelsflagge, in welcher die österreichischen Farben roth-weiß-roth mit dem Wappen Oesterreichs in der Mitte und die ungarischen Farben roth-weiß-grün mit dem ungarischen Wappen in der Mitte verbunden sind. Bis zum Jahre 1869 wurde von den Handelsschiffen die nämliche Flagge geführt wie von den Kriegsschiffen. Diese Flagge, heute in der Kriegsmarine noch in Geltung, wurde 1786 von Kaiser Josef II. eingeführt. Vorher hatten die Handelsschiffe eine gelbe, mit dünnen schwarzen Querstreifen durchzogene und

mit dem kaiserlichen Adler in der oberen Ecke gezierte Flagge, welche Kaiserin Maria Theresia 1749 angeordnet hatte.

Werfen wir nun einen Blick auf den Bestand der Marine. Sie theilt sich in Dampfer und Segler, in Schiffe weiter Fahrt und Küstenfahrer. Vor Allem verlangt der österreichisch-ungarische Lloyd unsere Aufmerksamkeit. Diese Gesellschaft verfügte (Ende des Jahres 1890) über einen Schiffspark von 75 Dampfern mit 79.800 Tonnen Tragfähigkeit und 21.170 Pferdekraften. Darunter befindet sich eine erhebliche Anzahl großer, allen Anforderungen des neuesten Fortschritts entsprechender Schiffe. Für die Unterbringung von Passagieren ist bestens gesorgt. Auf diesen Schiffen steht im Ganzen eine Besatzung von rund 3.000 Köpfen in Verwendung. Rechnet man zu dieser Schiffsbemannung noch die Arbeiter im Arsenal der Gesellschaft zu Triest, das Personale der



Seelazareth von Valle E. Bartolomeo bei Triest.

Centralverwaltung, der Agenten in den zahlreichen Häfen des In- und Auslandes, endlich die Handlanger, welche zu Ladungs- und Lösungsarbeiten und in den Magazinen beschäftigt sind, so gelangt man zur stattlichen Ziffer von 8.000 Köpfen. Diese Bedeutung erhöht sich noch durch die Beschäftigung, welche der Lloyd dauernd zahlreichen großen und kleinen industriellen Unternehmungen gewährt. Die Schiffe des Lloyd befahren jetzt auf Grund der mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Verträge regelmäßige Linien längs der österreichischen Küste, dann nach der Levante, sowie in der Levante im Anschluß an die von Triest ausgehenden Linien, ferner nach Indo-China über Bombay und Ceylon nach Hongkong mit einer Seitenlinie von Ceylon nach Calcutta und schließlich von Triest nach Brasilien. Letztere Linie wurde erst im Jahre 1888 eingerichtet und hat die Aufgabe, den Verkehr der Monarchie mit jenem Lande, welcher bisher nur über die Nordseehäfen möglich war, durch directe Verbindung zu entwickeln.

Neben dem österreichisch-ungarischen Lloyd besteht keine größere Dampfschiffahrtsgesellschaft, dagegen hat sich die locale, dem Verkehrsbedürfniß längs der Küste dienende

Dampferfahrt in einer recht erfreulichen Weise entwickelt. Gerade diese localen Dampfer haben wieder deutlich die Richtigkeit des Satzes dargethan, daß vorhandene Transportmittel den Verkehr wachrufen. Es gehörten Ende 1890 dieser Kategorie 47 Dampfer mit 2.800 Tonnen Gehalt an, welche eine Anzahl regelmäßiger Linien unterhalten. Diese Dampfer sind theils das Eigenthum einzelner Rheder, theils kleinerer Gesellschaften.

Im Ganzen zählte Ende Januar 1890 die Dampfermarine 135 Schiffe mit 87.474 Tonnen und 24.317 Pferdekräften. Die Segelschiffahrt weist im selben Zeitpunkt 109 Schiffe weiter Fahrt mit 62.453 Tonnen, 45 Schiffe der großen Küstenfahrt mit 5.636 Tonnen und 1.459 der kleinen Küstenfahrt mit 20.479 Tonnen auf, also im Ganzen 1.620 Schiffe mit 88.568 Tonnen. Daran reihen sich die zahlreichen kleinen Boote, welche als Jollen und Lichter in den Häfen Verwendung finden, die Boote für landwirthschaftliche und sonstige locale Zwecke, welche aber schon darum für die Schiffahrt Bedeutung haben, weil einerseits auf ihnen der maritime Verkehr in seinen letzten Täden verläuft und die Seeleute auf denselben nicht selten die erste Bekanntschaft mit dem Element ihres künftigen Berufes machen. Im Ganzen sind auf den Fahrzeugen der verschiedenen Kategorien etwa 27.000 Mann bedienstet, wobei noch zu beachten ist, daß eine sehr bedeutende Anzahl unserer Seeleute unter fremder Flagge Verdienst findet, weil sie wegen ihrer fachmännischen Tüchtigkeit und Verlässlichkeit sich eines besonders günstigen Rufes erfreuen.

Wenig entwickelt ist das Yachtwesen an unserer Küste, da es namentlich in den wohlhabenden Kreisen des Inlandes an dem regen Interesse für die See und ihre Reize mangelt und erst in allerjüngster Zeit sich eine etwas regere Theilnahme zeigt. Und doch ist dieser Reiz ein überaus großer für Jeden, der nur einmal verständnißvoll die See, die Mannigfaltigkeit und Majestät ihres Wesens kennen gelernt und an sich selbst erlebt hat, wie auf derselben der Blick weiter, der Sinn freier wird. Auf der See erringt der Mensch Stärke und Muth, und wer einmal die See verstehen gelernt, den zieht es immer wieder hinaus auf ihre Wellen, ob sie in hellem Sonnenschein sich spiegeln oder in gewaltiger Bewegung sturmgepeitscht sich aufthürmen. So fesselt auch die See jene, welche ihrem Dienst sich widmen, trotz Mühen und Gefahren und die Geschlechter, welche an ihren Gestaden empornwachsen, wissen von Kindheit an, daß in dem salzigen Element die Quelle ihrer Wohlfahrt liegt. Es zieht sie dahin mit unwiderstehlicher Gewalt.

### Handel, Gewerbe und Schiffbau in Triest.

Das heutige Triest verdient den Namen einer Handelsstadt im eminentesten Sinn des Wortes, denn ohne seiner intelligenten und dem Schönen und Guten auf allen Gebieten menschlichen Fortschrittes huldigenden Bevölkerung im geringsten nahe treten zu wollen, kann wohl behauptet werden, daß der Handel die wichtigste Triebkraft des Triester Lebens

bildet. Einer alten Tradition folgend, nach welcher, lange bevor andere Städte eigentliche Börsen hatten, die Triester Handelsherren täglich zur Abschließung und Abwicklung ihrer Geschäfte in einem eigens dafür gebauten Hause (Borsa vecchia) zusammentrafen, hat auch die jetzige Generation von Kaufleuten in den die Lesezimmer und den Besammlungsort der Börsebesucher umfassenden Localitäten des „Terzesteo“, man kann fast sagen, ihren ständigen Aufenthalt. Von den frühen Morgenstunden bis spät Abends, Tag für Tag, findet man hier sicher den Geschäftsmann, den man anderswo vergeblich gesucht hat. Vertreter der Banken, Großhändler und Kaufleute sind im Terzesteo ständige Gäste und nur die Stagnation im Handel und Verkehr Triests hat gegenwärtig diesem Bilde etwas von seiner einstigen Farbenpracht benommen, so daß der Besuch des Terzesteo und der Aufenthalt dortselbst oft mehr die Folge eingewurzelter Gewohnheit sind, als dem Zweck von Geschäftsabschlüssen dienen.

Triests commercielles Actionsgebiet hat in letzter Zeit manche territoriale Einschränkung erfahren. Der Ausbau neuer Schienenwege im Norden, im Osten und Westen Europas, die Herstellung von Kanälen etc. haben die Verhältnisse der Distanzen überhaupt verrückt und den Weg aus und nach den Import- und Exportländern über Triest nach mancher Richtung hin zu einem minder günstigen und vortheilhaften gestaltet. Daß dabei zumeist an und für sich natürliche und durch die geographische Lage hervorgerufene Ablenkungen unsers Verkehrs zu Tage getreten sind, kann kaum geleugnet werden; nichtsdestoweniger dürften die Klagen darüber nicht ganz abzuweisen sein, daß bisher nicht Alles geschehen ist, um diesen Ereignissen wenigstens durch anderweitige Vorkehrungen und Maßnahmen möglichst zu begegnen oder für den dadurch erlittenen Entgang von Geschäften neue Actionsgebiete zu erschließen. Der Ausbau neuer Schienenwege, billige, der Concurrrenz förderliche Eisenbahn- und Dampfschifftransporte, eine selbständig auftretende, den allgemeinen Interessen des Consums Rechnung tragende Zollpolitik, die Herstellung und Festigung unserer Valuta könnten manche offene Wunde heilen, manch hartem Schlage zuvorkommen, ja neue Gesundheit und Kräfte, neues Leben schaffen.

Triest, dessen nächstes, armes und dünn bevölkertes Hinterland seinem commerciellem Organismus fast gar keine Nahrung zuzuführen vermag, muß schon deshalb und weil es stets seine Stellung als Ausfallsthor eines großen, an Industrie- und Naturproducten reichen Staates erkannt hat, auf die Erhaltung seiner Vermittlerrolle im nationalen Ein- und Ausfuhrhandel, sowie seiner Stellung als Handels- und Seeemporium für den internationalen Güteraustausch bedacht sein. Triest hat dieser seiner Stellung entsprechend jederzeit mit den verschiedensten europäischen und überseeischen Ländern Handelsbeziehungen anzuknüpfen und zu erweitern gestrebt. Heute noch erstreckt sich Triests Handelsthätigkeit nach den orientalischen Ländern, Kleinasien, den durch den Suez-Kanal nähergerückten

Gebieten Indiens und Chinas, dem Norden Afrikas, nach Italien, Spanien, England und den Nordstaaten Europas, nach Amerika u. s. w.

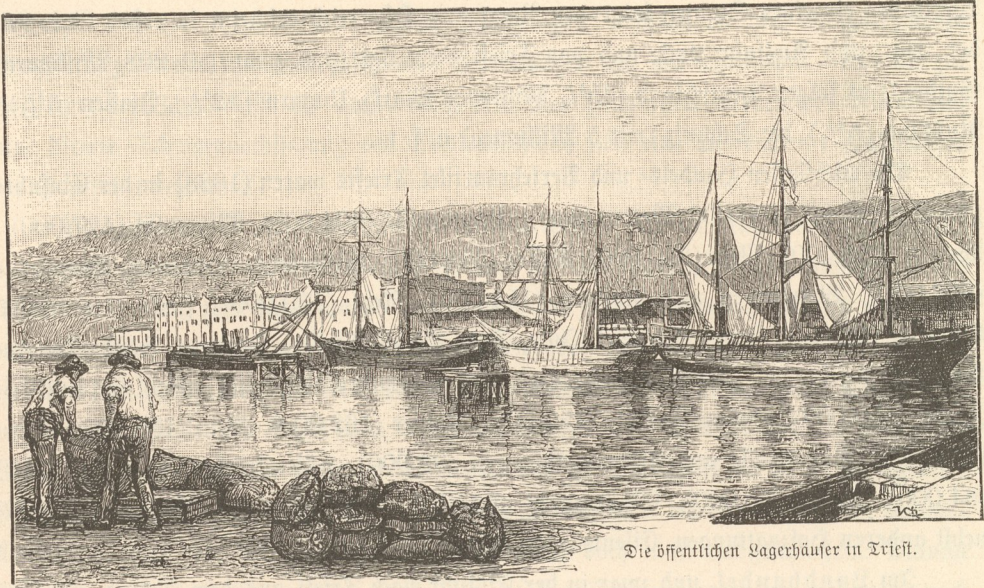
Der Stand der gesammten nationalen Handelsmarine, die sich in erster Linie an den Seeverfrachtungen betheiligt, ist mit circa 260.000 Tonnen, von denen 97.000 auf die Dampfschiffe mit 27.000 Pferdekräften entfallen, zu beziffern. Die Schifffahrtsbewegung Triests weist für das Jahr 1889 bei einer Gesamtbewegung von 8.213 Schiffen mit 1,447.980 Tonnen im Einlauf und 8.192 Schiffen mit 1,441.250 Tonnen im Auslauf eine Betheiligung von circa 6.000 Schiffen mit über 825.000 Tonnen im Einlauf und ungefähr ebensoviel im Auslauf mit nationaler Flagge auf. Die nächstgrößte Betheiligung am Schiffsverkehr im Hafen von Triest entfällt — der geographischen Lage entsprechend — auf Italien, dessen Marine mit circa 1.700 Schiffen und 260.000 Tonnen im Einlauf und ungefähr ebensoviel im Auslauf im Triester Hafen vertreten ist und die großartig entwickelte Thätigkeit der englischen Flagge um circa 10.000 Tonnen übersteigt. An der Gesamteinfuhr der österreichischen Häfen von circa 8½ Millionen Metercentnern im Jahre betheiligt sich Triest mit nahezu 6 Millionen Metercentnern, während von der Gesamtausfuhr der österreichischen Häfen in der Totalsumme von über 12,600.000 Metercentnern auf Triest nahezu 7 Millionen entfallen. Der Gesamtwert der Einfuhr Triests betrug im Jahre 1888 zur See rund 195 Millionen Gulden, jener der Ausfuhr 157 Millionen Gulden.

Der Landhandel Triests stellt sich für dasselbe Jahr wie folgt: nach Triest kamen über 7¼ Millionen Metercentner im Werth von 149 Millionen Gulden; von Triest gingen ab zu Lande 3,600.000 Metercentner, bewerthet mit 152½ Millionen Gulden, so daß die ganze Handelsbewegung Triests im Jahre 1888 zur See und zu Lande einen Waarenumsatz von circa 654 Millionen Gulden aufweist (gegen das Vorjahr 1887 mit 665 Millionen als höchsterreichte Ziffer um circa 11 Millionen weniger). Diese Waarenbewegung, durch Segel- und Dampfschiffe und die Eisenbahnen vermittelt, concentrirt sich in dem bereits geschilderten Hafen und den beiden Bahnhöfen (der Süd- und Staatsbahn).

Die zwei Bahnhöfe liegen an den Endpunkten des vom Meere begrenzten Kreissegments der Stadt und sind untereinander durch einen längs der Riva geführten Schienenstrang verbunden. Von dem Ufer ist der zwischen zwei Häuserreihen laufende 371·6 Meter lange und 28·4 Meter breite Kanal bis zur Antoniuskirche geführt. Derselbe ist Schiffen größeren Tiefganges zugänglich, die an beiden Seiten sicher anlegen und bequem aus- und einladen können.

An den Meeresufern, der Riva, in der Nähe der Bahnhöfe und der Lagerhäuser herrscht das regste Leben und der lebhafteste Verkehr mit den ein- und ausgeladenen, den zu- und abgestreiften Gütern. In den Hangars und den Lagerhäusern findet die directe





Die öffentlichen Lagerhäuser in Triest.

Ab- und Einladung vom Schiff zur Bahn und umgekehrt statt, und da die neuen Hafens- und Magazinsanlagen, die durch Anschüttungen gewonnenen neuen Flächen und die im Bau begriffenen Lagerhäuser alle dem Südbahnhofe näher liegen, hat sich dort auch die Hauptbewegung concentrirt.

Die für den gegenwärtigen Verkehr benüthbaren sogenannten alten Lagerhäuser haben einen Belegraum von etwa 21.000 Quadratmeter, die Hangars von über 2.600. Die im Bau begriffenen und der Handelsbewegung nach der Aufhebung des Freihafens zugebauten neuen Bauten, von denen ein Theil vollendet ist und Einzelnes bereits benützt wird (etwa 4.500 Quadratmeter), sollen einen Belegraum in den Lagerhäusern von über 142.000 Quadratmeter, in den Hangars von über 21.000 Quadratmeter und weitere etwa 14.000 Quadratmeter für Spirit- und Kohlenlager bieten.

Die vorausgeschickten Angaben über den Umfang des Triester Handels ergänzend, mag hier noch angeführt werden, daß dem Werth nach im Triester Seeverkehr, und zwar in der Ein- und Ausfuhr die Betheiligung der einzelnen Länder sich (1888) so darstellt, daß Italien und die Türkei (mit je 60 Millionen Gulden), Ostindien (mit 55 Millionen), die nationalen Häfen (mit 39 Millionen), Griechenland (mit 23½ Millionen), England und Egypten (mit je 21 Millionen), Brasilien (mit 19 Millionen), Frankreich (mit 10½ Millionen), Rußland (mit 8½ Millionen) hervorzuheben sind, indeß der Verkehr auch China, Japan, Australien, Peru, Chili, Argentinien, Nordamerika, Tripoli, Mozambique, Zanzibar, Massaua, Schweden und Norwegen, die Niederlande, Spanien u. s. w. mit Triest in Verbindung bringt. Der Landhandel weist (1888) in Rücksicht auf den

Werth den einzelnen Staaten folgenden Rang an: Oesterreich erscheint in erster Linie bei der Ein- und Ausfuhr nach und von Triest theilhaftig (und zwar mit 208 Millionen Gulden); es folgen Deutschland (35 $\frac{1}{2}$  Millionen Mark), Ungarn (32 $\frac{1}{2}$ ), Italien (6 $\frac{1}{2}$ ), Rußland (5 $\frac{1}{2}$ ), die Schweiz (mit 5 Millionen) u. s. w.

Die wichtigsten Handels- und Verkehrsartikel Triests waren (1888) in der Einfuhr zur See: Kohle (700.000 Metercentner), Baumwolle (604.000), Mineralöl (427.000), Weizen (358.000), Wein (350.000), Kaffee (328.000), Südfrüchte (290.000), Knoppfern (206.000), Weinbeeren und Rosinen (154.000), Reis (130.000), Felle (100.000), Olivenöl (90.000), ferner Schwefel, Zute, Salz, Mehl, Pfeffer, Droguen, Faßdauben z. Von Triest gelangten zum Versandt auf dem Seewege vorzüglich: Mehl (514.000), Zucker (450.000), trockene Früchte (180.000), Papier (162.000), Wein (135.000), Bier (108.000), Baumwolle und Baumwollwaaren (92.000), Hülsenfrüchte (85.000), Reis (84.000), Kohle (80.000), Glaswaaren (62.000), Faßdauben (17 Millionen Stück) nebst anderen Holzgattungen, Eisenwaaren, Alkohol u. s. w.

Im Landhandel, und zwar in der Einfuhr nach Triest aus dem Inland nehmen folgende Waaren den ersten Rang ein: Holz- und Steinkohle (750.000 Metercentner), Zucker (470.000), Mehl (404.000), trockene präparirte Früchte (181.000), Weizen (204.000), Stahl- und Eisenwaaren (180.000), Papier (159.000), Bier (105.000), Baum- und Schafwoll- und andere Manufacturwaaren (105.000), Hülsenfrüchte (84.000), Glaswaaren (70.000), Hölzer und Holzwaaren (2,850.000 Stück), ferner Alkohol, Branntwein, Kleie, Kurzwaaren, Mineralwässer u. s. w. Von Triest gehen nach dem Inland vorzüglich: Mineralöl (377.000 Metercentner), Kaffee (282.000), Wein (171.000), Knoppfern (160.000), Baumwolle (118.000), Olivenöl (98.000), Felle (87.000), Harze (85.000), Zute (82.000), Droguen und Pfeffer (48.000), Schwefel (65.000), dann Farbhölzer, Reis u. s. w.

Zur richtigen Beurtheilung der angegebenen Zahlen und Verhältnisse müssen aber hier zwei Thatsachen hervorgehoben werden, welche die ernsteste Erwägung verdienen. Vor Allem sind die Steigerungen in den jährlichen Werthsummen der Handelsbewegung nicht der sichere Ausdruck eines erhöhten Verkehrs, da die Werthe selbst den Preisänderungen der Waaren folgen. Ferner ist die allgemeine Ausdehnung des Verkehrs im Welthandel, somit der Aufschwung anderer Häfen in derselben Zeitperode zu berücksichtigen. Im Quinquennium 1884 bis 1888 betrug die Zunahme des Schiffsverkehrs gegenüber den früheren 5 Jahren 1879 bis 1883: für Venedig über 19 Procent, für Hamburg über 34 Procent, für Genua über 63 Procent, während der Schiffsverkehr Triests in der gleichen Periode, obwohl in den Ausweisen seither die früher unberücksichtigt gebliebenen Fahrten der Localdampfer Aufnahme gefunden, nur eine Zunahme von etwas über 9 Procent

aufweist. Die Ursachen dieses relativen Rückganges beschäftigen die handeltreibende Bevölkerung Triests und ihre gesetzlichen Vertretungen auf das ernstlichste. Als die zur Besserung der Verhältnisse als nothwendig erkannten Hilfsmittel werden vor Allem eine neue directe Schienenverbindung mit Süddeutschland und eine ausreichende Subvention der Schifffahrt bezeichnet.

Die einzelnen Handelsoperationen Triests wickeln sich im Allgemeinen wesentlich in den auch anderwärts zu beobachtenden Formen ab. Die Waaren werden entweder in den Ursprungsländern oder schwimmend und rollend für eigene Rechnung gekauft, und zwar nach allgemein anerkannten und üblichen Typen oder nach Mustern, oder aber werden dieselben zum commissionsweisen Verkaufe übernommen, beziehungsweise am Plage selbst verkauft und gekauft. Als Regel kann angenommen werden, daß der Handel hier eine große Versatilität aufweist. Wenn gleich die meisten Firmen gewisse Artikel als zu ihrem eigensten Geschäftskreise gehörend betrachten, so ist damit für dieselben die Speculation in anderen Artikeln, je nach der sich darbietenden Conjunction, doch nicht ausgeschlossen. Manche Geschäfte, z. B. in Kaffee, werden durch hier ansässige Vertreter auswärtiger Firmen nach Muster oder Typen abgeschlossen, wonach die bezüglichen Ordres ertheilt und die Waaren per Dampfer (direct oder mit Umladung, immer aber auf directe Ladefcheine hin) von den Productionsländern nach Triest expedirt werden. Bei schwimmenden Ladungen erfolgt der Verkauf, respective der Ankauf ebenfalls nach Mustern, die nach verschiedenen Häfen versandt werden, gegen Verpflichtung des Schiffes, einen bestimmten Hafen anzulaufen, wo es die weiteren Ordres erhält.

Der Verkauf und Versandt bewegt sich in demselben Rahmen. Für einzelne Artikel hat sich seit Jahren ein gewisser eigenartiger Modus der Behandlung gewohnheitsmäßig ausgebildet. So wird der Kaffee, wenn es sich nicht um bloße Durchfuhr für directen Bezug handelt, vom Schiffsbord nach den Magazinen gebracht und in letzteren gereinigt, nach Farbe und Art der Bohnen sortirt, auch über Verlangen der Kundschaft, die oft auf gewisse unwesentliche Eigenschaften Werth legt, gefärbt, das ist in Säcken, welche mit einem sehr geringen Quantum unschädlichen Farbstoffes imprägnirt sind, eine Zeit lang hin und her geschüttelt. Auch wird Kaffee in ungeschälten Bohnen bezogen und hier geschält. Desgleichen finden über Wunsch der Käufer oder zum Zweck einer niedrigeren Preisstellung qualitative Mischungen statt. Mit dem „Lejen“ (Reinigen, Scheiden) des Kaffees beschäftigt sich eine hoch ausgebildete Hausindustrie. Der Kaffee wird in kleinen Säcken Frauen übergeben, welche die bezügliche Operation — die sich dadurch billiger stellt — in ihren Privatwohnungen, meist unter Zuziehung nahezu sämtlicher Familienmitglieder besorgen und die controlirte Menge dann wieder abliefern. Dieser Beschäftigung verdankt eine große Zahl von Leuten ihren Lebensunterhalt.

Eine besondere Specialität bildet auch der Handel mit Orangen und Limonien. Die Waare wird zum Theil von hiesigen Häusern in den Productionsländern (namentlich Sicilien) für eigene Rechnung gekauft und hier bezogen, größtentheils aber von den Producenten oder von in jenen Ländern etablirten Handelshäusern an Triester Geschäftsfreunde in Consignation geschickt, zum Theil endlich auch durch Vermittlung auswärtiger Firmen für dieselben gekauft und versendet. Die vorzüglichsten Consumländer sind Osterreich, Deutschland, namentlich aber Rußland. Das Holz für die Herstellung der Kisten am Produktionsorte geht von hier in bedeutenden Mengen nach Sicilien. Die Waare kommt verpackt in Kisten enthaltend circa 35 Kilogramm (250 bis 330 Stück Limonien) nach Triest. Da aber der Artikel leicht dem Verderben unterliegt und wenig transportfähig ist, wird hier die Waare gleich nach Ankunft sortirt, das heißt der bereits angegriffene und ganz reife Theil derselben als Skart für den Localconsum ausgeschieden, auch nach den benachbarten Küsten und nach Venedig versendet, die gute haltbare Waare aber sortirt und gegen die Kälte durch angemessene Packung geschützt versendet. Die Sortirung erfolgt zumeist durch Frauen, welche jedes Kistchen öffnen, jede einzelne Frucht aus ihrer Papierhülle nehmen, den Skart ausscheiden, die gute Waare wieder in Papier einhüllen und in Kisten oder Fässern fest verpacken. Eine große Zahl von Personen — circa 1.500 Familien — findet dabei lohnende Arbeit.

Auch der Pflaumenhandel kann, trotz der durch niedrige Frachten per Bahn und Dampfer erstarkten Concurrnz der Nordhäfen, die zumeist aus Budapest die Waare beziehen, als eine Specialität des Triester Handels angeführt werden. Die Pflaumen werden auf dem Landwege aus Serbien, Bosnien, Slavonien, Kroatien, Macedonien, theilweise auch zur See, in Fässern oder in Säcken bezogen und größtentheils nach Amerika versendet. Einige Waare geht auch nach Frankreich, Holland, Deutschland, eine geringe Quantität nach Osterreich. Nach Ankunft muß jedes Faß und jeder Sack untersucht, die verdorbene Waare ausgeschieden, jedes Faß nachgefüllt, die Sackwaare in Fässern oder über Wunsch der Besteller in Kisten verpackt werden. Für diese Operationen bedient man sich verschiedener Maschinen, Pressen zc. Der Pflaumenhandel wird im großen Maßstab betrieben, wenn er auch wegen der nothwendigen Manipulationen sich nur in wenigen Händen befindet.

Das Olivenöl, das wichtigste Object des Ölhandels, wird aus Italien, der Levante, Albanien, Corfu, Istrien und Dalmatien, selten aus Spanien oder Tunis bezogen. Der Versandt erfolgt fast ausschließlich nach dem Inlande, in geringen Mengen nach Deutschland. Der Verkauf an Triester Häuser wird zumeist durch Plazagenten für Rechnung der Producenten vermittelt. Das Olivenöl wird theils in Originalfässern bezogen, theils kommt es in großen, in den Transportschiffen feststehenden Fässern an, aus

denen es gepumpt wird. In die Magazine überführt, wird es daselbst — da die Fässer dem Versender gehören — in bereit stehende große Holz- oder Eisenbehälter (tine), zum Theil auch in unterirdische Steinbehälter (piscine) eingelagert, in welchen die Klärung und Sazbildung vor sich geht. Das Öl erfordert, soll es flüssig und klar erhalten bleiben, Winter und Sommer eine durch künstliche Erwärmung, beziehungsweise durch Luftbewegung bewirkte, Tag und Nacht gleichmäßige Temperatur. Der reine wasserfreie Saz (morchia) wird in den Seifeniedereien verwendet.

Der Weinhandel Triests hat, namentlich in letzterer Zeit, einen bedeutenden Aufschwung genommen, und kann Triest als wichtiger Stapelplatz für dalmatinische, griechische und ungarische Weine bezeichnet werden. Die Ausfuhr findet ihren Weg hauptsächlich nach Frankreich. Ebenso hat der Handel mit Droguen, zumal mit Droguen für medicinische und technische Zwecke, für Triest eine große Bedeutung, wenn auch bei weitem nicht mehr jene, welche er vor der Periode der Dampfschiffe und Eisenbahnen besaß. Für die betreffenden Artikel galt Triest damals den consumirenden Ländern Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Rußland, dem Norden überhaupt, Amerika u. als Stapelplatz. Triest bezieht seine hunderte von Artikeln umfassende Droguen aus allen Weltgegenden und der Absatz geht ebenso nach allen Richtungen. Bei manchen Artikeln dieser Waarengruppe ergibt sich die Nothwendigkeit einer Reinigung, Sortirung und speciellen Verpackung, namentlich bei solchen, die, bei uncultivirten Völkern gesammelt, mit Erde, Steinen und fremden Stoffen untermischt sind. Für die arbeitende Classe der Triester Bevölkerung ergiebt sich daraus eine stark ausgenützte Gelegenheit lohnenden Erwerbes. — Eine namhafte Hasindustrie steht mit dem Gummehandel in Verbindung. Der Artikel, hier im rohesten Zustand eingeführt, erfährt zunächst in den Magazinen des Empfängers die erste Sichtung durch Siebe, der größtstückige Theil wird dann unter Gewichtscntrole Frauen übergeben, die ihn nach Hause tragen und dort mit anerkannter Geschicklichkeit nach im Handelgangbaren Qualitäten sortiren. Einzelne Importfirmen beschäftigen an hundert Frauen.

Zu der commerciellen Bevölkerung Triests ist auch die große Zahl der in den Handlungshäusern beschäftigten Beamten und Arbeiter zu rechnen. Dem Handel stehen als unterstützende und vermittelnde Organe zur Seite: verschiedene Banken und Filialen von Banken, so die Banca Commerciale Triestina (Triester Commerzial-Bank), die Banca popolare (Volksbank), die Filialen der österreichisch-ungarischen Bank, der Creditanstalt, der Unionbank und der anglo-österreichischen Bank in Wien, der Effecten- und Waarenmarkt an der Triester Börse, die öffentlichen Lagerhäuser u., ferner einige die gewerbliche, commerciale und maritime Ausbildung fördernde öffentliche und Privatschulen und Anstalten. Insbesondere wichtig für den Seehandel sind die zahlreichen hier bestehenden inländischen Asscuranzanstalten, sowie die in großer Anzahl vorhandenen Vertretungen

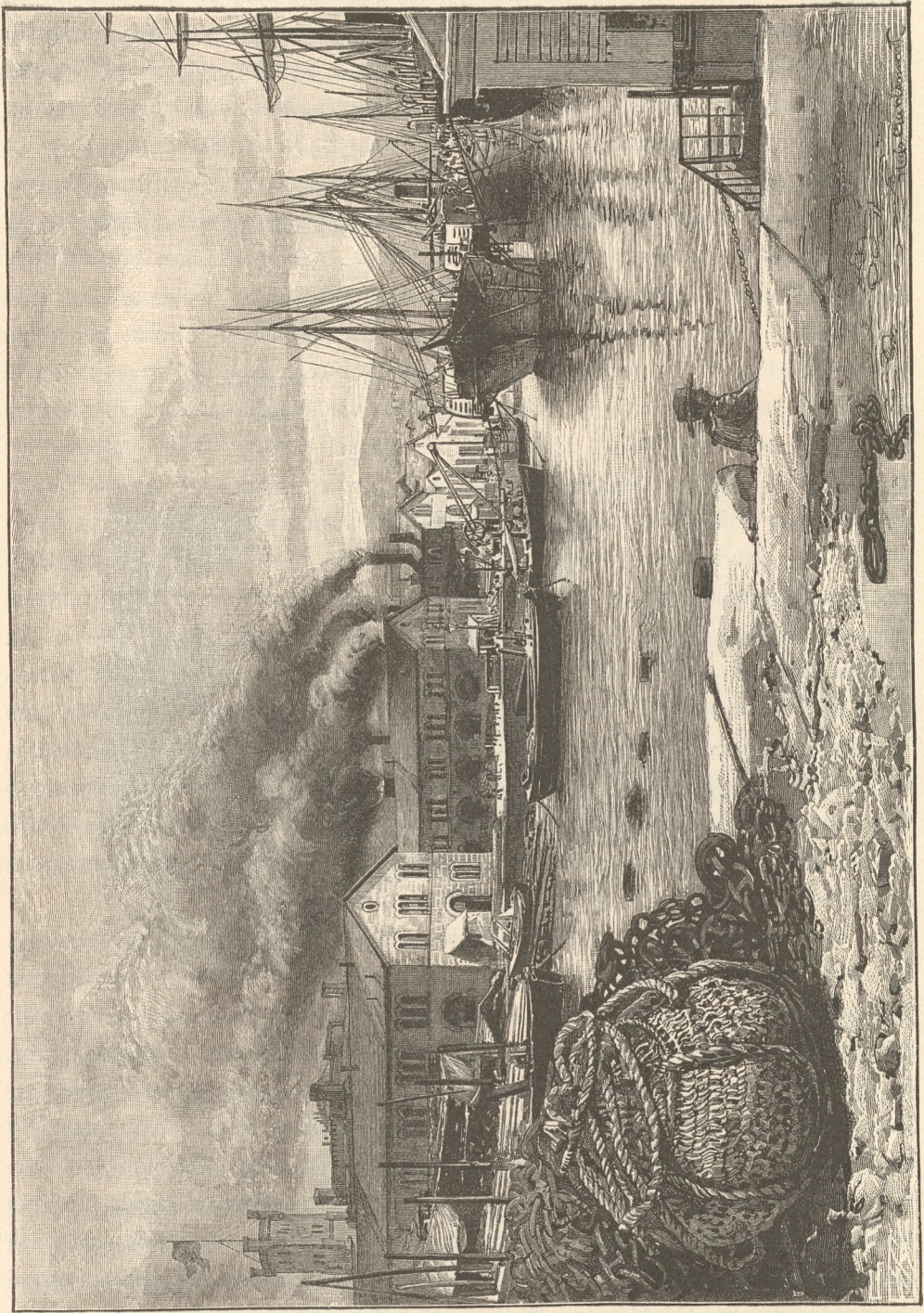
ausländischer Seeverversicherungs-Gesellschaften, endlich auch der für die Classificirung der Seetauglichkeit der Schiffe bestehende „Veritas Austro-Ungarica“. Auch die k. und k. Seebehörde, das Handels- und Seegericht, die Handels- und Gewerbekammer, die Börse-direction mit dem Schiedsrichteramt, das Gremium der beeideten Mäkler sind zumeist dem Handel und Verkehr dienende Behörden und Institutionen, an die sich die Finanz- und Hauptzollamts-, die Post- und Telegraphendirection, das Salzverchleiß- und das Münzamt reihen.

Der Waarentransport von den Ufern und den Bahnen in die Stadt und umgekehrt erfolgt in den Fällen, wo keine directe Aus- und Einladung vom Schiff in den Waggons stattfindet, auf mit Ochsen oder Pferden bespannten Streifwagen. Hervorzuheben ist noch das Expeditionsgeschäft wegen der Großartigkeit seines Betriebes. Einzelne Expeditionshäuser beschäftigen ein sehr zahlreiches Personale, besitzen eigene weite Magazine, unterhalten ständige Filialen im In- und Ausland, übernehmen Vertretungen auswärtiger Firmen und besorgen mit großem Erfolg einen ausgedehnten Transitohandel.

Neben dem Großhandel besteht auch ein lebhafter Detailhandel in Colonialwaaren, Gewürzen, Manufacturartikeln, Kurzwaaren, Glas-, Lederwaaren, Metallen u. s. w. Der Fischmarkt (die Halle) weist zu Zeiten die auserlesensten Seefische, Muscheln und Schalthiere auf und ist der Ausgangspunkt eines gegenwärtig durch einen Verein patriotischer Männer in seinen Bestrebungen geförderten Exporthandels nach dem Inland.

Wenngleich Triest durch den der Bevölkerung innewohnenden commerciellen Geist und durch seine geographische Lage, die wenigen benüthbaren Landflächen, den Mangel an natürlichen Wasserkräften, die geringfügige Landwirthschaft, die theueren Wohnungen und die nicht billigen Lebensmittel, das dünnbevölkerte, an Arbeitskräften und Consumtionsfähigkeit arme Hinterland, den besseren Lohn der im Handel beschäftigten Arbeiter u. s. f. kein für die industrielle Arbeit besonders günstiger Boden ist, so haben sich nichtsdestoweniger einige Industriezweige zu anerkannter Höhe emporgehoben, unter welchen, entsprechend dem Charakter Triests als Hafenstadt, der Schiffbau der wichtigste ist.

Allerdings muß hier der bedauerlichen Thatsache Ausdruck gegeben werden, daß die österreichisch-ungarische Marine in mancher Rücksicht stagnirt. Der jetzige Stand der österreichisch-ungarischen Handelsmarine von 10.022 Schiffen zeigt, in Bezug auf die Schiffszahl, eine Zunahme; der Tonnengehalt von 257.191 Tonnen, die Bemannung von 29.202 Köpfen, die Pferdekraft als Motor mit 26.248 Pferdekraften aber weisen mit Ausnahme der Pferdekraften, welche sich um 900 vermehrt haben, von Jahr zu Jahr eine beharrlich auftretende Verminderung auf. Da in der ausgewiesenen Schiffszahl auch Fischer- und Lichterbarcken inbegriffen sind, so stellt sich heraus, daß die kleineren Schiffe sich mehren, die für die Bewerthung der maritimen Entwicklung maßgebenden Factoren,



Das Lloyd-Arsenal in Triest.

namentlich aber der Tonnengehalt zurückgehen. Damit ist auch der Maßstab für die Beschäftigung der größeren Werften gegeben. Administrativ gehören zum Hafengebiet von Triest außer dem Triester Territorium auch Istrien und das illyrische Küstenland, welche zusammen 7 Werften und 11 Stapeln ausweisen; hier kommen indeß nur die eigentlichen Triester Werften in S. Andrea (Lloyd), S. Rocco (Stabilimento tecnico triestino), S. Bortolo (Barcola, zwischen Triest und Miramar) und S. Lorenzo (Servola) in Betracht. Im Lloyd-Arsenal werden ebenso ganze Schiffe neu gebaut als Reparaturen auf den Docks vorgenommen. Im Laufe des Jahres 1889 wurde vom Lloyd-Arsenal der große Dampfer „Imperatrix“ von 2.440 Tonnen-Gehalt vom Stapel gelassen. Das Stabilimento tecnico triestino (seit 1869 eine Actiengesellschaft) betreibt mit einem Capital von 1½ Million Gulden Maschinen- und Schiffbau, sowie Schiffreparaturen in seinen Dry-Docks. In seiner in S. Rocco an der Bucht von Muggia gelegenen Werfte liefen seit Bestand des Etablissements 222 Schiffe vom Stapel, darunter 31 für Rechnung der k. und k. Marine; in der Maschinenwerkstätte in S. Andrea nächst Triest werden Dampfmaschinen und sonstige Maschinen hergestellt. Die Gesellschaft beschäftigt in beiden Etablissements 2.000 Arbeiter. Das Etablissement baute im Jahre 1889 drei kleine Dampfer mit zusammen 443 Tonnen Gehalt. Ausbesserungen wurden im Lloyd-Arsenal an 84 Dampfern (von rund 88.000 Tonnen) und an 49 Barken, im Stabilimento tecnico triestino an 81 Dampfern (von rund 34.000 Tonnen) und an 8 Segelschiffen ausgeführt; in S. Lorenzo haben die betreffenden Arbeiten sich auf 3 Dampfer (von zusammen 150 Tonnen) und 18 Barken beschränkt. Auch in anderen Etablissements wird in Triest die Production von Maschinenwerkzeugen und Schiffsrequisiten fabrikmäßig betrieben. Für Arbeiten und Reparaturen an Schiffstheilen, die unter dem Meerespiegel liegen und ohne die Schiffe auf eine Werfte zu bringen vorgenommen werden sollen, sowie für auf dem Meeresgrund vorzunehmende Arbeiten überhaupt treten Taucher in Verwendung.

Unter den übrigen industriellen Etablissements nimmt die Dampfmühle *Economio*, erbaut im Jahre 1872, eine hervorragende Stelle ein. Dieselbe liegt unweit vom Centrum der Stadt am Wege nach dem beliebten Spaziergang S. Andrea. An die eigentliche Mühle schließen sich Lagerräume für Getreide und Mahlproducte, Werkstätten, Stallungen u. s. w. an. Die Einrichtung des Etablissements ist durchaus den neuesten Anforderungen der Fabrikation entsprechend und den besten ungarischen Mühlen gleich. Fünf Stahlkessel liefern den für den Betrieb zweier Motoren nöthigen Dampf, welche 450 bis 600 Pferdekraft entwickelt, so daß binnen 24 Stunden 1.000 Metercentner Getreide gemahlen werden können. In diesem Etablissement finden 300 Arbeiter Beschäftigung. Das Rohmaterial ist theils inländisches, theils russisches erster Qualität. Die Mahlproducte genießen wegen ihrer ausgezeichneten Qualität einen Weltruf und finden nicht nur im Localconsum Absatz,



sondern haben sich auch den Weg nach der Levante, nach Egypten, England zc. erschlossen und kommen bei dem österreichischen Export nach Amerika und Indien in erster Linie in Betracht. Auch wurden sie bei verschiedenen Ausstellungen (1873 auch in Wien) durch Preise ausgezeichnet. Das Etablissement wurde 1875 durch den Besuch Seiner Majestät des Kaisers, 1881 durch den Seiner k. und k. Hoheit des durchlauchtigsten Kronprinzen Rudolf ausgezeichnet. Desgleichen verdient eine besondere Erwähnung die in Servola bei Triest bestehende großangelegte Seil- und Taufabrik (Giuseppe Angeli), welche mit den



Taucher in Triest.

neuesten mechanischen Hilfsmitteln: Dampfmaschinen, Locomobilen, Kamm-, Spinn-, Flechtmaschinen u. s. w. ausgerüstet, allen Anforderungen der k. und k. Kriegs- und der Handelsmarine zu entsprechen vermag und ein auch im Ausland bestens geschätztes Product liefert.

Die Teigwarenproduction und Zwiebackbäckerei hat sich trotz der wohlbekanntnen neapolitanischen Concurrnz dennoch, zunächst freilich mehr im Localconsum, ein nicht unbedeutendes Absatzfeld erobert. Einige mit Dampfkraft arbeitende Mehlspeisefabriken, welche als Nebenproducte auch Kleie und Schrot liefern, streben nicht ohne Erfolg darnach, sich immer neue Consumgebiete im Inland zu eröffnen. Die seit 1816 bestehende Mehls-

Speisenfabrik der „Gebrüder Girardelli“ ist nach Art der neapolitanischen Fabriken eingerichtet und genießt einen Weltruf. Zur Vermahlung des harten Korns, des anerkannt besten Materiales für das Erzeugniß der Fabrik, dient eine eigene Mühle. Die Producte der Fabrik, mit welcher eine zweite („Grezler und Duodo“) gleich rüstig fortschreitet, haben nicht nur im Localconsum und der Schiffsproviantirung den concurrirenden italienischen Producten gegenüber den Platz behauptet, sondern sich auch nach den benachbarten adriatischen Provinzen, nach der Levante, England, Schottland, Amerika und Indien den Weg erschlossen. Das Etablissement arbeitet mit 2 hydraulischen Pressen, 3 Perpendicular- und Vertical-Schraubenpressen, beschäftigt 50 Arbeiter und liefert täglich 30 bis 35 Metercentner Mehlspeisen. Die Dreher'sche Bierbrauerei und ein anderes in bescheideneren Dimensionen arbeitendes Etablissement erzeugen verschiedene Biergattungen; die erstere liefert überwiegend schwere Biere für den Export, letzteres leichtere Biere. Die Chocolate-Erzeugung wird in zwei Fabriken betrieben, deren Producte und deren Leistungsfähigkeit weit über Triest hinaus anerkannt sind.

Die Seifenfabrikation Triests ist eine altbewährte. Die Producte der gegenwärtig bestehenden 7 Siedereien erfreuen sich verdienter Anerkennung. Auch für die Erzeugung fetter aromatischer Öle, Probeöle, Wagenfett, ferner für die Fabrikation von Leder, Spielkarten und Cigarrettenpapier bestehen Etablissements. Hervorzuheben sind noch die Segeltuchfabrikation, die typographischen und lithographischen Etablissements, deren Erzeugnisse vorzüglich sind, die Rosoglio- und Liqueurfabriken etc.

Die in anderer Rücksicht beklagenswerthe Natur des Bodens um Triest ermöglicht die Gewinnung eines in unererschöpflicher Menge vorhandenen und wegen seiner Dauerhaftigkeit und Formbarkeit zu Steinmetzarbeiten vorzüglich geeigneten Steines, welcher als Pflastermaterial nach Italien, Egypten und für Bauten und Ornamentirungen nach Wien, Pest etc. versendet wird.

Die Eisproduction findet in einer seit kurzem errichteten Kunsteisfabrik (in Barcola bei Triest), sowie in den Eishöhlen und Trichtern auf dem Plateau des Karstes einen industriell nicht unwichtigen Vorschub.

Als eine Specialität der Triester Industrie gelten die sogenannten „echten Triester Peitschenstöcke“. Sie werden aus Zürgelholz (Salgen) angefertigt und bilden einen Exportartikel nach Oesterreich-Ungarn, Deutschland und Italien. Besondere Elasticität und Festigkeit des Materiales verschafften demselben einen weitausgebreiteten Ruf. Das Zürgelholz wächst in den Karstgegenden um Triest und bildet eine nicht unbedeutende Einnahmequelle der Bewohner des Karstes. Eine Triester Firma (Anton Lautmann) betreibt die Erzeugung der Peitschenstöcke seit 1810 und producirt jährlich circa 300.000 Stück, die zumeist nach Böhmen, Mähren und Norddeutschland versendet werden.