

ausländischer Seevericherungs-Gesellschaften, endlich auch der für die Classificirung der Seetanglichkeit 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 Streiwagen. 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 äußerleinsten 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 inwohnenden commerciellen Geist und durch seine geographische Lage, die wenigen benüzbaren Landflächen, den Mangel an natürlichen Wasserkraften, die geringfügige Landwirthschaft, die theueren Wohnungen und die nicht billigen Lebensmittel, das dünnbevölkerte, an Arbeitskräften und Conjunctionsfähigkeit 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 Lichterbarken inbegriffen sind, so stellt sich heraus, daß die kleineren Schiffe sich mehren, die für die Bewerthung der maritimen Entwicklung maßgebenden Factoren,