

schliesslich zur Aufnahme von Reparaturen, nicht aber zum Baue neuer Schiffe dienen.

Die türkische Handels-Marine, welche übrigens nicht sehr bedeutend ist und sich grösstentheils kleiner Zweimaster bedient, dürfte ihren Bedarf an Schiffen hauptsächlich aus Griechenland besorgen, oder gelegentlich bereits verwendete Schiffe ankaufen, und so beschränkt sich daher der Consum an Schiffbauhölzern fast ausschliesslich auf das Materiale zu den Reparaturen von Schiffen und zur Anfertigung von Kaiks und kleinen Barken, zu welchen man gewöhnlich das Eichenholz aus Kleinasien's Wäldern nimmt.

Dies hindert jedoch durchaus nicht, dass der Absatz des aus der österreichisch-ungarischen Monarchie hiehergebrachten Holzes bedeutend gehoben werden könnte, da dasselbe, unter den früher angeführten Voraussetzungen leicht der türkischen Concurrenz erfolgreich entgegenzutreten im Stande wäre.

Die das hiesige Localgeschäft mit Bau- und Werkhölzern vermittelnden Hauptfirmen sind vor Allem:

Der österreichisch-ungarische Staatsangehörige Herr Deodat Czunt, und die türkischen Unterthanen Said Effendi, Mehmed, Ismy-Bey, Araboglou und Constantin Jacomaki.

Bezüglich des Handels mit den aus Siebenbürgen, Bukowina etc. über die Donau hieher kommenden, sogenannten Galatzer Holzes, welcher fast ausschliesslich in den Händen des Herrn Deodat Czunt ist, wurde schon oben erwähnt, dass dieselben entweder von den dortigen Finanzbehörden im Licitationswege veräussert, oder dass auch ganze Walddistricte zur Ausbeute in Pacht gegeben werden; das so gewonnene Holz wird sodann von dem Ersteher auf dem Szerethflusse bis Galatz geflösst, und von dort in festen Flössen mittelst Remorqueuren hieher geschleppt, nachdem es in Galatz assecurirt wurde, was von Wichtigkeit ist, da die Remorqueure oft bei ungünstiger Seefahrt, wie diess im schwarzen Meere nicht selten vorkommt, gezwungen sind, wegen Rettung ihres eigenen Schiffes die zu remorqueirenden Flösse abzukappen und preiszugeben.