

Vorstufen für eine innerösterreichische Wirtschaftsgemeinschaft

Zur wirtschaftlichen Entwicklung Innerösterreichs
in den Jahren 1717-1730

Von Eva Faber

Die wirtschaftliche Entwicklung hat in der Neuzeit an Dynamik gewonnen. Dieser Prozeß ist gekennzeichnet durch eine sich immer schneller verändernde Technisierung und Industrialisierung der Umwelt, so daß sich die Menschen immer schwerer mit den neuen Verhältnissen zurechtfinden. Handels- und Wirtschaftsmechanismen scheinen sich permanent zu wandeln und nur von Experten erfaßt und analysiert werden zu können. Dennoch bekamen die Österreicher im Juni 1994 die Gelegenheit, das weitere Schicksal ihres Landes mitzubestimmen: mit ihrer Stimme entschieden sie sich für den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union.

Dieser Gedanke eines wirtschaftlichen Zusammenschlusses von Ländern in unserem Jahrhundert ist nicht neu. Weniger bekannt dürfte es sein, daß Vorschläge, die Währung, Zölle, Maße und Gewichte international zu vereinheitlichen und Richtlinien zu einem gemeinsamen Vorgehen in einer internationalen Versammlung aus Deputierten aller teilnehmenden Staaten auszuarbeiten, bereits im 17. Jahrhundert in Frankreich und England auftauchten. Diese Ideen, damals lediglich auf dem Papier formuliert, wurden jedoch noch als utopisch und undurchführbar empfunden¹. In viel bescheidenerem Rahmen wurde das Konzept jedoch ein halbes Jahrhundert später, zu Beginn des 18. Jahrhunderts, in einem kleinen Territorium in Mitteleuropa in die Praxis umgesetzt: keine internationale Initiative, sondern vielmehr ein Versuch, den historisch unterschiedlich gewachsenen Ländern Innerösterreichs - Steiermark, Kärnten, Krain, Görz/Gradisca, Triest und Fiume (Rijeka) - in einem einheitlichen Wirtschaftsraum zusammenzuschließen. Wenn auch basierend auf merkantilistischen Überlegungen und in Anlehnung an die Zentralisierungsbestrebungen Westeuropas, war dieses Projekt in seinen Grundzügen dennoch weder wohldurchdacht noch theoretisch fundiert. In der Monarchie gab es noch kein Beispiel, an dem man sich hätte orientieren können. Kein genauer Plan und kein Modell standen am Anfang der Initiativen. Deshalb wäre der Titel des vorliegenden Beitrages einem Zeitgenossen des 18. Jahrhundert wohl fremd und unverständlich geblieben. Es wäre jedoch müßig, einen Vergleich der Ereignisse um 1720 mit jenen von 1994 ziehen zu wollen, waren und sind doch Ausgangspunkt, Motivation und Ziel-

¹ Edmond Silberner, *La Guerre dans la Pensée économique du XVI au XVIIIe siècle* (Paris 1939) (= *Etudes sur l'Histoire des Théories économiques* 7) 130f. Siehe z. B. die Vorschläge von Eméric Crucé (1590-1648) oder John Bellers (1654-1725).

setzung der angestrebten wirtschaftlichen Veränderung völlig unterschiedlich. Es genügt, sich an die in den Medien lebhaft geführten Diskussionen zu erinnern, wenn man sich der Geschichte des kurzen, aber richtungsweisenden Kapitels der innerösterreichischen² Wirtschaftsinitiativen des beginnenden 18. Jahrhunderts zuwendet. Um zu verstehen, warum sie gerade zu diesem Zeitpunkt eingeleitet wurden, wird im folgenden ein kurzer Überblick über die historischen Ereignisse gegeben.

Wirtschaftspolitische Voraussetzungen

„Im allgemeinen werden folgende vier Grundelemente für eine Wirtschaftsunion als charakteristisch erachtet: a) ein vollendeter Binnenmarkt, b) eine Wettbewerbspolitik und andere Maßnahmen zur Stärkung der Marktmechanismen, c) gemeinsame Politiken zur Förderung des Strukturwandels und der Regionalentwicklung ...“³

Bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts herrschte das Haus Österreich über einen beinahe ausschließlich binnenorientierten Länderkomplex. Nun schienen sich jene Weichen zu stellen, die einer neuen erbländischen Wirtschaftspolitik zum Durchbruch verhelfen sollten:

Mit den auf den Spanischen Erbfolgekrieg folgenden Friedensschlüssen von Utrecht und Rastatt (1713/14) fielen Teile des Seeimperiums der einstigen spanischen Habsburger an Kaiser Karl VI., nämlich die Spanischen Niederlande, Neapel und Sardinien, das 1720 mit Sizilien getauscht wurde. Gleichzeitig erkannten der Kaiser und seine Berater, am Rande des Staatsbankrotts zu stehen und daß somit eine Umstrukturierung der Staatsfinanzen dringend notwendig war. Dies umso mehr, als der erbländische Handel, der bisher vor allem nach Norden ausgerichtet gewesen war, nun blockiert wurde: Hannover, Mecklenburg, Brandenburg-Preußen und Danzig weigerten sich, die erbländischen Ärgergüter weiterhin frei passieren zu lassen und belegten Quecksilber sowie Kupfer mit Transitgebühren. Dieses Vorgehen zwang das Ärar, sich nach anderen Transportwegen umzusehen. Der erste Versuch schlug fehl, denn die von Karl VI. etablierte und bald gut gehende Kompanie von Ostende in Antwerpen mußte gegen die Anerkennung der Pragmatischen Sanktion im Jahre 1731 vollständig liquidiert werden.

Unter der Regierungszeit Karls VI. erhielt auch die Adriapolitik stärkeres Gewicht. Zwar hatte man schon unter Leopold I. versucht, die iö. Seehäfen zu beleben und den Seeaußenhandel anzukurbeln, doch waren diese Initiativen am Widerstand Venedigs gescheitert. Mit der Freiheit der Schifffahrt auf der Adria (26. Juni / 2. Juli 1717), von Karl VI. erklärt, wurden die Beziehungen der Monarchie zu Venedig auf eine neue Ebene gestellt und der bisher erfolgreich verteidigten Souveränität der einstigen Seegroßmacht ein Ende gesetzt. Somit war zumindest auf dem Papier die Basis geschaffen, mit den 1713 erworbenen, ehemals spanischen Ländern eine direkte und ungestörte Verbindung auf dem Meer herzustellen. Der Friede von Passarowitz mit dem Osmanischen Reich eröffnete der Monarchie neue Handelsmöglichkeiten mit einem bisher beinahe

² Im folgenden die Sigle „iö.“ für „innerösterreichisch“.

³ Roland Mittendorfer, *Benötigt eine Europäische Wirtschafts- und Währungsunion einen europäischen Staat?* (=Schriftenreihe der Wirtschaftskammer Österreich, Heft 77, Wien 1995) 13.

ungenützten Wirtschaftsraum. Außer dem eigentlichen Vertrag vom 21. Juli 1718 kam es am 27. des Monats zum Abschluß eines eigenen Handels- und Schifffahrtsvertrags mit der Pforte, der in 20 Artikeln die neuen Handelsbeziehungen auf das Genaueste regelte. Der Vertrag gewährte Sicherheit und Schutz, betonte das Recht auf freie Religionsausübung und die völlige Gleichstellung der kaiserlichen Kaufleute, auch in Hinblick auf andere konkurrierende Nationen⁴. Damit eröffnete sich die Möglichkeit der wirtschaftlichen Expansion nach dem Orient und der direkten Verbindung des österreichischen Handels mit der Levante. Schließlich sollten die mit dem Patent vom 15. März 1719 zu Freihäfen erhobenen Hafenstädte Triest und Fiume zu den neuen Schaltstellen für die nach dem Süden, Südosten und Südwesten ausgerichteten Großprojekte ausgebaut werden.

Zwischen dem Zentrum der Monarchie und den Seehäfen im Süden lag nun ein Herrschaftskomplex, der seine Aufgaben bisher vor allem in militärpolitischer Hinsicht erfüllt hatte: jener der iö. Länder. Handelsaktivitäten hatte es immer gegeben. Der Fernhandel dieser Länder hatte bereits im Spätmittelalter und im 16. Jahrhundert seinen Zug nach Süden, Richtung Venedig, genommen, doch war die Tendenz seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts - vor allem durch die Zollpolitik der iö. Landesfürsten - rückläufig. Der Rückgang des Eisenhandels und die Inflation nach dem Dreißigjährigen Krieg führten zu einem Staatsbankrott, in dessen Folge auch die Handelsbeziehungen Innerösterreichs zu seinen Nachbarn beeinträchtigt wurden. Die daraufhin vom Kaiser erzwungenen fiskalischen Maßnahmen und die Monopolpolitik wirkten sich auf die iö. Wirtschaft verheerend aus. Als der iö. Landesfürst im Jahre 1619 als Kaiser nach Wien übersiedelte, verlagerte sich der politische und wirtschaftliche Schwerpunkt nach Niederösterreich und in die böhmischen Erblande. Die iö. Länder hingegen wurden nun vor allem in zwei Funktionen herangezogen: zur Sicherung der habsburgischen Erbländer gegen die Türken und gegen die aufständischen Ungarn sowie zur Einbindung der iö. Ressourcen in die militärischen Aktivitäten der Habsburger. Der finanzielle Aufwand ging zu Lasten der wirtschaftlichen Entwicklung Innerösterreichs⁵.

Mit der neuen Ausrichtung der Wirtschaftspolitik in Richtung Süden rückte Innerösterreich am Beginn des 18. Jahrhunderts wieder in das Blickfeld des kaiserlichen Interesses. Denn dieser Länderkomplex lag geographisch genau zwischen dem habsburgischen Kernland und jenen Gebieten und Ländern im Süden, Südosten und Südwesten, mit denen man nun in neue Handelsverbindungen zu treten beabsichtigte: der Levante, den Balkanländern, den italienischen Ländern, Südfrankreich, Spanien und Portugal sowie den österreichischen Niederlanden. Durch den Auf- und Ausbau der iö. Infrastruktur und Wirtschaft sollte der Aufstieg Österreichs zur neuen Seemacht eingeleitet werden.

Auf die Frage an die iö. Zentralbehörden, wie denn die Voraussetzungen für die neuen Wirtschaftsvorhaben seien, erhielt man in Wien die ernüchternde Antwort: denkbar schlecht. Berichte, aber auch Schilderungen von Durchreisenden beschrieben die *Confusion und Zerrüttung der innerösterreichischen Städte und Märkte* und rieten, *das Commerciwesen, so theils in Abgang gekommen, und darnider liget, theils auch noch*

⁴ Feldzüge gegen die Türken 1697-1698 und der Karlowitzer Friede 1699. Bearb. v. Moritz v. Angeli (=Feldzüge des Prinzen Eugen v. Savoyen, I. Serie, Bd. 2, Wien 1876) 300 ff.

⁵ Helfried Valentinitsch, *Die Bedeutung der steirischen Wirtschaft im Zeitalter des Absolutismus für Österreich*. In: 800 Jahre Steiermark und Österreich 1192-1992. Der Beitrag der Steiermark zu Österreichs Größe (=Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde der Steiermark 35, hg. v. Othmar Pickl, Graz 1992) 349-356.

nie eingeführt gewesen, auf alle möglich und best thunliche Weiß und Weeg, ... wider empor zu bringen⁶. Der kaiserliche Plan zielte nun darauf ab, diese unterschiedlichen Ländergruppen, die untereinander in keinem nennenswerten Kontakt standen und selbst in sich keine Einheit bildeten, sozusagen einem Generalsanierungsplan zu unterwerfen. Dies bedeutete: größtmögliche Vereinheitlichung von unterschiedlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten wie Zölle, Mauten, Maße, Gewichte, die Verbesserung der Infrastruktur, die Koordinierung des Handelsverkehrs sowie die Errichtung von gewerblichen und marktorientierten Produktionsstätten, die nicht miteinander konkurrierten, sondern sich in ihren Bedürfnissen ergänzten. Die kaiserlichen Subventionen sollten allen iö. Ländern zugute kommen, doch wurde auf die Lage in der Steiermark und in Krain besonderes Augenmerk gelegt. Denn diese beiden Länder bildeten die direkte Verbindungslinie des geplanten Handelsverkehrs zwischen der Adria und dem Norden, also den böhmischen Erblanden, aber auch dem Reich. Dieser Handel sollte nun über Linz beziehungsweise Salzburg, Graz und Laibach nach den beiden Seehäfen gezogen werden. Nach der Einrichtung dieses iö. Wirtschaftsraumes sollte Gleiches auch in den übrigen deutschen und böhmischen Erblande erfolgen: die Schaffung einer habsburgischen „Wirtschaftsunion“, wie man heute dazu sagen würde.

Die Initiative zu dieser grundlegenden wirtschaftspolitischen Änderung ging vom Kaiser und seinen Beratern aus, doch wurde vorerst nicht Wien zum Zentrum der Koordination und Verwaltung auserkoren. Vielmehr dachte man vorerst an eine mehrtägige Wirtschaftskonferenz in Graz, dem Sitz der iö. Zentralverwaltung, zu der auch die Stände und Regional- beziehungsweise Stadtverwaltungen aller zu Innerösterreich gehörenden Gebiete geladen waren. Die Einsetzung eines Gremiums, das nun für Wirtschaft und Handel zuständig war, ergab sich jedoch nicht nur aus der innenpolitischen Notwendigkeit, sondern übernahm eine international sich durchsetzende Tendenz zur Organisation des Handels.

Die erste Einrichtung dieser Art ist aller Wahrscheinlichkeit nach die 1663 gegründete Hamburger Kommerzdeputation. Sie wurde vielen Ländern zum Vorbild⁷. Der ein Jahr darauf auf Initiative Colberts in Frankreich gegründete Kommerzienrat hatte jedoch nicht lange Bestand. Erst um 1700 wurde ein Conseil de Commerce am französischen Hof eingerichtet, der bis 1791 seine Tätigkeiten als Handelsbehörde erfüllen sollte. Dieses Wirtschaftsgremium besaß keine administrativen und exekutiven Aufgaben, sondern hatte beratende Funktion. Zu seinen Kompetenzen zählte die Aufsicht über die Kommerzienkammern in den Provinzen, über Zünfte und Handelskompanien, Banken und Börsen, über die Mauten, den Binnenhandel, den Postverkehr, die Manufakturen sowie über die Agenden des Außenhandels. Dies betraf die Aufsicht über die Hochseefischerei, über die Import- und Exportzölle, die Freihäfen und die Konsulate. In dieses Gremium wurden auch zwei Steuerpächter und von Manufakturbesitzern und Handelsleuten gewählte Repräsentanten entsandt, die die Interessen ihrer Genossen vertraten, aber auch ihre Kenntnisse und Erfahrungen aus der Praxis einbrachten⁸.

⁶ Steiermärkisches Landesarchiv (StLA) Hofkammer (HK) 1717-IV-118, 17.4., 23. 3. 1717.

⁷ Werner S o m b a r t, Der moderne Kapitalismus. Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus vornehmlich im 16., 17. und 18. Jahrhundert. Erster Halbband (München, Leipzig 1921) 566.

⁸ Roland M o u s n i e r, Les Institutions de la France sous la Monarchie Absolue, 2 vols (Paris 1974). Hier: 2, Kap. V: Les intendants des provinces, 484-500; auch Kapitel VI, 3. Grete K l i n g e n s t e i n, Der Hofkommerzienrat. Vortrag gehalten im Rahmen der Tagung: Kameral-, Budget- und Fiskalpolitik im 18. Jahrhundert (27. - 29. 11. 1995), wird erscheinen in: Publikation der Historischen Kommission der österreichischen Akademie der Wissenschaften.

Im England des ausgehenden 17. Jahrhunderts lassen sich ähnliche Initiativen erkennen: 1696 wurde der Board of Trade gegründet, jedoch zu einem Zeitpunkt, als der Merkantilismus als staatlich gelenkte Wirtschaftspolitik in diesem Land bereits angefeindet wurde. Auch dieses Wirtschaftsgremium war kein unmittelbares Verwaltungs- und Exekutivorgan, sondern diente vor allem dazu, den Wirtschaftskreislauf zu analysieren - beispielsweise durch die Erstellung von Ein- und Ausfuhrtabellen - und Mißstände rechtzeitig aufzuzeigen⁹.

Die Schaffung einer vergleichbaren, wenn auch im kleineren Rahmen konzipierten Organisation in Innerösterreich beweist die zunehmende Aufmerksamkeit der Zentralstellen für diesen Länderkomplex und daß man bestrebt war, bei der Durchführung der neuen Wirtschaftsvorhaben von der iö. Ländergruppe auszugehen¹⁰. Um welche Wirtschaftsgremien es sich nun hierbei handelt, soll im folgenden vorgestellt werden.

Einer regionalen Zusammenarbeit dieser drei Regionen (Steiermark, Kärnten und Slovenien) steht nichts mehr im Wege, außer ein zu geringes Wissen und damit unter Umständen zu geringes Vertrauen über beziehungsweise in den Nachbarstaat.¹¹

Die innerösterreichische Kommerzien-Hauptkommission

...ist bekannt und sagen es alle Berichte und Beschwerden von vielen Orten, in was Verwirrung und Unweesen von einiger Zeit her der allgemeine Handl, und Wandl, gleich wie in andern also auch in unseren I.Ö. Landen also verfallen seye, daß Trauen, und Glauben gleichsamb verschwunden, daß Comercium darnider lige, und das solches unter andern hauptsächlich auf dahero komme, weillen weder ein ordentliches Wechselrecht, weder ein notwendiges Judicium Mercantile und auch nicht eine besondere Obsicht oder Commerciën Rath auf, und eingerichtet sich befinden thuet¹².

Mit diesen Worten beginnt eine von Kaiser Karl VI. und seinen Ministern verfaßte Resolution an die iö. Geheime Stelle, datiert mit dem 19. Jänner 1715. Die iö. Regierung und Hofkammer erhielten den Auftrag, sich sofort mit den ihr untergebenen Behörden in Verbindung zu setzen, um vom gesamten Handelsstand der iö. *Landen und Meerconfinen* einen ausführlichen Bericht einzufordern, in dem folgende Punkte zu beantworten waren:

- Wo lag die Ursache für den allgemeinen Niedergang des Handels in diesen Gebieten?
- Welche Hindernisse konnten ausgemacht werden, die den Handelsaustausch behinderten und den Kommerz hemmten?
- Warum gab es so wenig Kaufleute, schien die Zahl vielmehr abzunehmen als sich zu vermehren?

⁹ K l i n g e n s t e i n, op. cit.

¹⁰ Auf diese Thematik wurde eingegangen in: Eva F a b e r, Litorale Austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland 1700-1780 (=Veröffentlichungen des Steiermärkischen Landesarchives 20 und Schriftenreihe des Historischen Instituts 5, Graz-Trondheim 1995) 67-77; sowie Dies., Il ruolo dell'Austria interiore nella politica commerciale di Carlo VI. In: Cheiron 21: Dilatar l'Impero in Italia (1995) 161-186.

¹¹ Ronald B e r t l, in: Die Presse 12. 4. 1994, 8.

¹² Archivio di Stato Trieste (AST) Intendenza (Iza) 279, *Acta betreffend den Anfang der Commerciënanstalten im Littorali unter Karl VI.*, 1r.

- Sollte man ein gut organisiertes Merkantilgericht einführen, und welche Geschäftsordnung sollte dieses erhalten?
- Wo sollte ein *Commerzienrat* oder aber *Aufsicht* eingerichtet werden, damit nicht nur der Handelsschaft und dem Kommerz insgesamt gedient wäre, sondern auch jede Partei auf eine zügige Rechtsprechung hoffen konnte, und welche Geschäftsordnung sollte dieser Rat erhalten?

Der Bericht aus Graz war unter dem Titel *Historische Nachricht von dem Commercio in den k.k. Erblanden, und dessen Beschaffenheit* so bald wie möglich nach Wien zu senden. Der iö. Zentralbehörde wurde einstweilen aufgetragen, überall *wo sie es nötig erachte, Nachricht einzuheben*. Welche Waren in Innerösterreich wurden überhaupt und in welchem Ausmaß produziert, welche davon konnten ins Ausland transportiert werden, und konnte ihre Qualität mit jener der ausländischen Handelsnationen konkurrieren?¹³.

Es dauerte nun ein Jahr, bis alle iö. Stände und Behörden ihre Repräsentanten ernannt und instruiert hatten. Im November 1716 forderte die iö. Geheime Stelle den iö. Hofkriegsrat auf, von den ihm subordinierten Meerhäfen Deputierte nach Graz zu berufen. Die steirische Landschaft hatte zu diesem Zeitpunkt ihre Vertreter bereits ernannt. Es dauerte dann noch zwei Monate, bis die Kärntner, Krainer und Triestiner Abgeordneten in Graz eintrafen. Die Fiumaner waren zu diesem Zeitpunkt noch unterwegs, und es läßt sich nicht mit Sicherheit feststellen, ob sie überhaupt in Graz ankamen. Diese Konferenz, auch *Conferential-Congress* genannt, versammelte Vertreter der iö. Geheimen Stelle und der iö. Regierung, den Hofkammerrepräsentanten bei der Regierung und zwei Hofkammerräte sowie die Repräsentanten der iö. Landschaften. Aus Triest waren Gabriele Baron Marenzi und Dr. Tomaso Giuliani gekommen. Das Präsidium übertrug der Kaiser dem Landeshauptmann von Kärnten, Hannibal Alphons Fürsten Porcia; dessen Stellvertreter wurde der Geheime Rat Georg Ferdinand Graf Falbenhaupt¹⁴.

Auf diesem Kongreß, der bis Ende März 1717 dauerte, lag der Schwerpunkt auf einer ersten Analyse der iö. Wirtschaft und der Erfassung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten. Diese Zusammenkunft zeigte auf, daß in der kurzen Zeit Probleme nur angerissen, keinesfalls aber gelöst werden konnten. *Die Kommission hätte gewünscht das alles schon geschehen wär*, doch hier seien tiefgreifende und langfristige Änderungen nötig. Die Lage würde sich aber keinesfalls *von selbst* erholen. Die Weiterführung der Diskussion erschien allen Beteiligten und auch den Wiener Zentralstellen als unumgänglich¹⁵.

Aus dem Protokoll einer der ersten Sitzungen in der Geheimen Ratsstube im April des Jahres unter dem Präsidium des Fürsten Porcia geht hervor, daß man sich bereits über Modalitäten zur Errichtung einer ausschließlich für den Kommerz zuständigen Behörde Gedanken machte¹⁶. Am 21. April 1717 schlug das Gremium die Einsetzung eines *Commerzienrats* vor, der, um flexibler zu sein, keiner iö. Stelle, sondern unmittelbar der Österreichischen Hofkanzlei in Wien unterstellt werden und dorthin seine Berichte schicken sollte. Als Sitz dieser Kommerzbehörde sah dieser Vorschlag Graz vor.

¹³ Haus-, Hof- und Staatsarchiv (HHSTA) Nachlaß Zinzendorf (Nl Zzd), Karton 9; StLA HK 1715-III-79. Zitat nach dem Regest, der Akt selbst ist nicht vorhanden.

¹⁴ AST Iza 279, 6-7; StLA HK 1717-IV-118, 24. 2. 1717.

¹⁵ StLA HK 1717-III-19.

¹⁶ StLA HK 1717-IV-118: Anwesend Fürst Porcia, Franz Karl Gf. Inzaghi, Joh. Jos. Gf. Steinpeiß, Jos. Ign. Frhr. von Jöchlinger, Joh. Andree Enders, Andree von Stein, Joh. Caspar von Lierwald, also jene Räte aus der iö. Zentralverwaltung, die auch an der Konferenz teilgenommen hatten.

Daran sollten Vertreter und Abgeordnete aus allen iö. Ländern sowie Kaufleute, Händler und kapitalkräftige Interessierte teilnehmen können¹⁷. Doch der Kaiser setzte vorerst keine Behörde, sondern die „Innerösterreichische Commerzien-Haupt-Commission“ ein, also ein Diskussionsforum mit Abgeordneten aus iö. Stellen sowie (theoretisch) von Privatpersonen, wieder unter der Leitung des Fürsten Porcia. Dieses Gremium hatte lediglich beratende Funktion und arbeitete Pläne aus, die den iö. und Wiener Zentralbehörden dann unterbreitet werden sollten. Im Prinzip beschäftigte es sich weiterhin mit den vom Kongreß aufgeworfenen Fragen¹⁸.

An den Sitzungen sollten qualifizierte Beamte aus der iö. Regierung sowie ein bis zwei *der Sache gewachsene Räte aus der Hofkammer*, die die Behörden selbst bestimmen konnten, teilnehmen. Sie mußten ihre Wahl in Wien bekanntgeben und wurden bei Vakantwerden einer Stelle aus Wien aufgefordert, einen Nachfolger zu bestimmen¹⁹. In der Folge nahmen, je nach Thematik, neben diesen vier zur Anwesenheit verpflichteten Beamten zeitweise auch weitere Räte aus beiden Regierungsstellen teil. Als Fachmann *in rebus maritimis* wurde der Regimentsrat Antonius Ferretti bestimmt. Er sollte für den Ausbau der iö. Häfen, den Schiffsverkehr und für die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich sein. Immerhin mußte das Litorale als neues Handelsemporium ja international beworben werden²⁰.

Hatte die iö. Kommerzienkommission einen Beschluß gefaßt, erstellte sie ein Gutachten *nach Hof*, das von allen versammelten Räten unterschrieben wurde. Dieses Gutachten wurde dann nochmals *in pleno abgelesen* und, wenn es keine Einwände mehr gab, über die iö. Geheime Stelle nach Wien weitergeleitet.

Das Neben- und Miteinander von Hofkammer und Kommerzienkommission war keineswegs ungetrübt. ...*nicht ohne sonderbahre Bestürzung* beklagte die iö. Hofkammer, daß sie seit Juni 1717 von Fürst Porcia über die in den Sitzungen angefertigten Protokolle keine Berichte mehr bekam. Seitenlange Anschuldigungen und Rechtfertigungen wurden beiderseits vorgebracht und gingen bis nach Wien. Der iö. Hofkammerrat in der Kommerzienkommission, Johann Andree von Steiz, der hier zu vermitteln suchte, drückte seine Hoffnung aus, daß der *Geist des Widerstands* in seiner Behörde durch die kaiserlichen Resolutionen mit der Zeit wohl gebrochen werde, worauf Präsident Porcia einwandte, zwar nichts von der iö. Hofkammer, wohl aber etwas von Opposition zu verstehen, *so auch in der Wahrheit also seie*²¹. Daß er damit nicht ganz falsch lag, merkte der Präsident, als er vorschlug, eine autorisierte Kommission in die iö. Meerhäfen zu schicken. Diese sollte eine Bestandsaufnahme der Gegebenheiten vor Ort machen, die dann als Grundlage für weitere Beschlußfassungen verwendet werden könnte, doch die iö.

¹⁷ Archiv Republike Slovenije (ARS) Nachlaß Raigersfeld (NIR) 175, Graz 21. 4. 1717, Themen: Aufstellung von Konsulaten, Weg- und Straßenreparatur, Waldwesen, *Platzanweisung für fremde Fabrikanten*, Abzug der venezianischen bewaffneten Schiffe. Hermann Ignaz B i d e r m a n n, Geschichte der österreichischen Gesamt-Staats-Idee 1526-1804. I. Abt. 1526-1705 (Innsbruck 1867), II. Abt. 1705-1740 (Innsbruck 1889), hier II 180, Vorschlag der Einsetzung eines *General-Protectors aller Kaufleute*.

¹⁸ StLA HK 1717-IV-118, 24. 2. Im folgenden wird dieses Gremium iö. Kommerzienkommission genannt, da ein Jahr später in Wien das Pendant hierzu errichtet wurde, die Wiener Kommerzienhauptkommission (siehe unten). Beide Gremien werden in den Akten mit den unterschiedlichsten Bezeichnungen geführt. Um Verwirrungen zu vermeiden, werden sie hier nur unter diesen beiden Bezeichnungen genannt.

¹⁹ Siehe z. B. StLA HK 1727-IV-57, fol. 1-5.

²⁰ StLA HK 1717-IV-118, Sitzung 24. 2. Vom Wirkungskreis des Antonio Ferretti im Rahmen dieser Kommission konnte in den Akten jedoch nichts gefunden werden. Seine Aufgabe übernahmen die Räte der Kommission selbst.

²¹ StLA HK 1717-V-100, 8. 6. und 7. 8. 1717.

Hofkammer befand dies als *nicht notwendig*. Es reiche vollkommen aus, den iö. Regierungsrat Jobst Kaspar von Lierwald, der ja gerade nach Görz aufbrach, sowie den Landeshauptmann von Görz, Graf Wildenstein, damit zu beauftragen. Doch in Wien hielt man es mit der iö. Kommerzienkommission²².

Aus dieser Entscheidung läßt sich ablesen, daß hier nicht mehr auf kostengünstige, sondern vielmehr auf effektive Lösungen geschaut wurde, auch wenn es die kostspieligeren waren. Wenn der venezianische Botschafter in Wien, Giovanni Priuli, im Jahr 1719 nach Venedig berichtete, der Kaiser hätte keinen liebsten Gedanken, als eine *potenza marittima* zu errichten, so wird verständlich, daß anfänglich beinahe alle Wirtschaftsjahre, die die Realisierung dieser Idee versprochen, bewilligt wurden²³. Das Vorgehen Karls VI., das sowohl die Zeitgenossen als auch die Geschichtsschreibung des 19. und 20. Jahrhunderts als voreilig, unüberlegt, inkonsequent, als völlig unwirksam und letztendlich als gescheitert verurteilten, läßt sich mit der euphorischen Stimmung rechtfertigen, die den Kaiser und dann auch seine Berater und Minister erfaßt hatte. Nun schien ein Heilmittel gefunden zu sein, dem chronischen Geldmangel der Staatskassen, der darniederliegenden Wirtschaft in den einzelnen Ländern und der Wirkungslosigkeit bisheriger Maßnahmen entgegenzutreten. Die Bewältigung der enormen Aufgabe, nämlich die Grundlagen für diese neuen Wirtschaftsvorhaben zu schaffen, lag somit zu Beginn in den Händen der kleinen iö. Wirtschaftskommission.

Nicht nur war die Erwartungshaltung somit auch eine große und belastende, sondern das Wirtschaftsgremium hatte, wie die Praxis dann zeigen sollte, von Anfang an gegen beinahe unüberwindliche Schwierigkeiten zu kämpfen.

Viel Fingerspitzengefühl benötigte es bei den Verhandlungen mit den iö. Ständen. Die Landschaften Innerösterreichs, die ja in die ersten Wirtschaftspläne aktiv miteingebunden wurden, entsandten ihre Vertreter zu den Sitzungen der iö. Kommerzienkommission, um ihre Vorschläge und Interessen einzubringen. Eines wurde von Anfang an klargestellt: mit finanzieller Unterstützung konnten die Landschaften keinesfalls aufwarten, da *der Einfluß des Geldes wegen gänzlicher Darniederliegung des Commercii ermangle*. Der iö. Kommerzienkommission ging es nun vorrangig darum, wenigstens ein gemeinsames und einheitliches Vorgehen in der Steiermark, in Kärnten, Krain, Görz/Gradisca sowie in den Häfen Triest und Fiume zu erreichen. Wie schwierig dieses Unterfangen war, wurde ihr bereits beim ersten Geschäftsfall bewußt: es war nicht mehr möglich, alle Vertreter der Landschaften und Stadtregierungen zu einem gemeinsamen Treffen zu bewegen. Immerhin mußten diese für die Reisekosten und den Aufenthalt ihrer Vertreter in Graz aufkommen. Einige von ihnen gaben auch vor, die Situation in ihrem jeweiligen Gebiet besitze besonders markante historische, konstitutionelle und administrative Eigenheiten und überhaupt eine *merkliche Differenz*, so daß sie in jedem Fall einzeln behandelt werden müssen. Jedes Land habe andere *Jura, Titolo und Mittel*²⁴. Natürlich war es dementsprechend schwer, den kleinsten gemeinsamen Nenner, dem alle iö. Territorien zustimmen konnten, zu finden. Zahlreiche Berichte zu lokalen

²² StLA HK 1717-IV-118, 18. 8. 1717. Der Endbericht dieser Kommission ins Litorale war dann an die Österreichische Hofkanzlei und an die Wiener Hofkammer zu schicken.

²³ Marcello Verga, *Il "sogno spagnolo" di Carlo VI. Alcune considerazioni sulla monarchia asburgica e i domini italiani nella prima metà del Settecento*. In: *Il Trentino nel Settecento fra Sacro Romano Impero e antichi stati italiani* (Bologna 1985) (= *Annali dell'Istituto storico italo-germanico*, Quaderno 17) 203-262, hier 219ff. nach dem Bericht eines anderen, nicht genannten venezianischen Gesandten genügte es, am Wiener Hof davon zu sprechen, den Handel in österreichische Häfen einführen zu wollen, und schon fände man Gehör und erhalte die nötigen finanziellen Mittel.

²⁴ Hofkammerarchiv (HKA) iö. Herrschaftsakten K 27, 20. 7. 1723.

Verhältnissen wurden eingeholt, die dann zwischen den Wiener und Grazer Wirtschaftsgremien, zwischen den iö. Zentralbehörden und zwischen der Grazer und der Wiener Zentralbehörde diskutiert wurden. Hatte eine Landschaft zu einem Punkt zugestimmt, so bat die iö. Kommerzienkommission, sofort eine kaiserliche Resolution an die Landschaft ergehen zu lassen, um diesen Verhandlungspunkt zu ratifizieren. Doch der anfängliche Eifer erlahmte bald. So mußte sich die iö. Kommerzienkommission bereits im Mai 1719 überlegen, *welche Strafe den nicht zur Konferenz erscheinenden Ständen zu diktieren sei*²⁵.

In der Sache der Straßenreparaturen sah man sich im Juni 1720 schließlich gezwungen, die Agenden völlig der Wiener Kommerzienhofkommission zu überlassen und man beschloß, daß ... *die Geheime sich alleinig vorbehalte, wann etwan ratione executionis einige quästion seie, oder sie Commission selbst einen Anstand finde*²⁶.

Geht man davon aus, daß die Protokolle der Kommerzienkommission in der iö. Hofkammer mit den tatsächlich stattgefundenen Sitzungen übereinstimmen, so kann man zwei Phasen in der kurzen Geschichte dieses iö. Wirtschaftsgremiums unterscheiden, die sich großteils durch ihre beiden Präsidien manifestieren. Die erste Phase erstreckte sich von 1717 bis 1720, die zweite von 1723 bis 1728. Im Jahre 1717 fanden die Sitzungen unter dem Präsidium von Porcia mit einigen Unterbrechungen vierzehntägig, von 9. April bis 9. September, im Jahre 1719 vom 21. Mai bis 16. Juni statt²⁷. 1720 hingegen gab es zwei Zusammenkünfte im Februar, nämlich am 20. und 22., und weitere vom 4. April bis 19. August²⁸. Vom Engagement der iö. Kommerzienkommission in diesen Jahren zeugen auch die unzähligen Akten zur Straßenreparation, zur Vereinheitlichung der Zölle und Mauten, zum Auf- und Ausbau der iö. Häfen und vielen anderen Agenden. Die Sitzungsprotokolle von den beiden folgenden Jahren fehlen im Hofkammerrepertorium, auch in den iö. Herrschaftsakten, die im Wiener Hofkammerarchiv lagern, werden erst im Jahr 1723 weitere Sitzungen erwähnt. Unter dem Präsidium von Siegmund Rudolph Graf Wagensperg traf man sich nun nur mehr einige Male im März, April, Mai und September²⁹. Während die Protokolle von 1724 wiederum fehlen, so wissen wir von vier weiteren Sitzungen im Jahr 1725, nämlich am 9. Jänner, 17. und 14. Februar sowie 28. März³⁰. Von den folgenden Jahren gibt es zwar wiederum keine Protokolle, doch läßt der pausenlose Einsatz der zu der Kommerzienkommission abgeordneten Räte darauf schließen, daß dieses Gremium weiterhin bestand. Daher lassen diese Überlieferungen auch keine stichhaltigen Schlüsse über die tatsächliche Abfolge der Sitzungen in der iö. Kommerzienkommission zu. Die vorhandenen Protokolle dieser Treffen sind jedoch so umfangreich, daß man sich über das Arbeitspensum, die Vorgangsweise, die Tendenz und den Aktionsradius dieses Wirtschaftsgremiums gut ein Bild machen kann.

Die Räte waren, wie ihre Lebensläufe weiter unten noch zeigen werden, kaum in Marine- und Seehandelsfragen bewandert, doch kannten sie das iö. und kroatische Litorale von ihren zahlreichen Inspektionsreisen aus früherer Zeit. Sie waren mit den lokalen Gegebenheiten vertraut und wußten um die Probleme von Land und Leuten Be-

²⁵ StLA HK 1719-IV-139, 17v.

²⁶ StLA HK 1720-II-127, Protokoll 11. 6.

²⁷ StLA HK 1717-III-20; 1719-IV-139, Sitzungen vom 21. 4., 26. 4., 2. 5., 6. 5., 11. 5., 13. 5., 15. 5., 20. 5., 22. 5., 24. 5., 26. 5., 27. 5., 1. 6., 3. 6., 16. 6.

²⁸ StLA HK 1720-II-127: Sitzungen vom 20., 22. 2.; 4., 5., 9., 15., 20., 25. 4.; 4., 7., 14., 31. 5.; 3., 11., 14., 18., 22., 27. 6., 6., 12., 19., 30. 7., 6., 14., 16., 19. 8.

²⁹ StLA HK 1720-III-72; HKA iö. Herrschaftsakten K 27.16. 3.; 6. u. 29.4., 10., 14. u. 21. 5., 2. u. 17. 9.

³⁰ StLA HK 1725-I-136.

scheid. Einige von ihnen waren mit den Gedanken von Merkantilismus und Kameralismus vertraut und überlegten nun in diesem Sinne, wo die eigentlichen Gründe für die Misere in Handel und Wirtschaft zu suchen wären³¹. Das Hindernis sei wohl *die innerliche Oppositiones...*, *dadurch I. Majestät von Ihren besoldeten Offizieren und Vasallen selbst gehindert werde, und daher die Kaufleut nicht zu verdenken wäre, daß sie sich nicht stärker zu Interessierung in solches Werk bisher angeboten...* Die Moral zu heben und Zeichen des *Ernstes* zu setzen war nun das erklärte Ziel der Kommission. Mit Eifer und Energie widmeten sich ihre Mitglieder den neuen Vorhaben, beispielsweise der Etablierung von Merkantil- und Wechselgerichten, eines *Leihbanco* oder der Einsetzung von Konsulaten. Sie projektierten die Errichtung von Arbeitshäusern, den Bau von Schiffen oder arbeiteten jene Punkte aus, die beim Abschluß eines Handelsvertrags mit den Spaniern zu beachten wären. Die Kommissionsmitglieder hörten sich die Beschwerden von Händlern und Manufakturisten an und waren Anlaufstelle für alles, was den Seehandel, die Seehäfen, die Konstruktion und Instandsetzung der Verkehrswege, die Vereinheitlichung von Zöllen und Mauten, den Warenverkehr, die Warengattungen, den Schmuggel und vieles mehr betraf. Einzelne Städte reichten Petitionen ein, in denen sie Gegebenheiten schilderten, sich über Mißstände beschwerten, um Änderungen baten oder Vorschläge einbrachten. Einzelpersonen baten um Pässe, Ausnahmegenehmigungen und um den Erlaß von Tarifen.

Zur besseren und schnelleren Bewältigung dieser Fragenkomplexe durfte die Kommission Einblick in alle in kaiserlichen Archiven befindlichen Dokumente nehmen, um zu erfahren, was *die glorwürdigsten Vorfahren Ihrer regierenden Kays. Majestät schon vorlengstens getrachtet* hatten und um Informationen über bisher erlassene kaiserliche Patente, Resolutionen, Erlässe und Verordnungen der letzten Jahrhunderte zu erhalten. Immerhin ging es hier nicht nur um eine wirtschaftlich orientierte, sondern auch um eine politisch und strategisch wichtige Kursänderung der Monarchie, die eine fundierte Ausarbeitung der neu zu erlassenden Gesetze und Erlässe nötig machte³².

Gezielt wurden daher auch die Mitglieder der iö. Kommerzienkommission ausgewählt. Diese nahmen, wenn sie in Graz waren, an allen Sitzungen des Wirtschaftsgremiums teil, hielten die Referate zu ihren Fachgebieten und wurden regelmäßig auf Kommissionsreisen entsandt. Sie erfüllten neben dieser Funktion aber auch weiterhin ihre Pflichten als Hofkammer- beziehungsweise Regierungsräte.

Das Personal der iö. Kommerzienkommission

Die Präsidenten:

Hannibal Alphons Fürst Porcia (auch Porzia, Portia)³³ (1667-1738) war durch seinen Vater, Hieronimus Askanius (?-1698), nicht nur Erbe eines bayrischen Fideikommiß, sondern auch der kärntnerischen Grafschaft Ortenburg und einiger Güter in Krain³⁴.

³¹ Siehe StLA, Landrecht, Inventar der hinterlassenen Bücher in den Testamenten von Lierwald, Cerroni, u.a.

³² StLA HK 1717-IV-118: Porcia hatte die Öffnung der kaiserlichen Archive erwirkt, am 1. 5. erteilte Karl den Befehl, daß Porcia Einblick in alle gewünschten Akten der iö. Zentralbehörde erhalten sollte.

³³ Zur Schreibung des Namens sowie zur Biographie des Fürsten siehe Franz T ü r k , Fürst Hannibal Alphons von Porcia. In: Carinthia 145 (1955) 694-707.

³⁴ Ebd. 695. Es waren dies die Güter Prem und Senosetsch mit ihren ausgedehnten Eichenwäldern.

Nach seinem Jus- und Philosophiestudium an der Universität zu Ingolstadt und einer Reise nach Paris und Brüssel ging der Fürst 1700 eine wenig glückliche Ehe mit Dorothea Gräfin Daun ein. Seit 1705 in den Besitz des Generalats Carlstadt (Karlovac) gelangt, startete der General ein Besiedelungsprogramm, wurde jedoch wegen seiner fehlenden soldatischen Ausbildung in Militärkreisen nicht anerkannt. Dienstliche Schwierigkeiten, Auseinandersetzungen mit den Grenzsoldaten und wirtschaftliche Sorgen zwangen Porcia schließlich zum Verkauf des Generalats. Zurück in Kärnten, wurde er 1713 zum Landeshauptmann bestellt³⁵. Für die Sitzungen der iö. Kommerzienkommission kam der Fürst einige Wochen im Jahr nach Graz. Nachdem Porcia sein Präsidentenamt (wohl Ende 1719) zurückgelegt hatte - nähere Gründe sind nicht bekannt, doch dürfte es für den Kärntner in der iö. Zentralregierung nicht immer ganz leicht gewesen sein - mußte die iö. Kommerzienkommission einige Zeit ohne Vorsitz weitergeführt werden. Im Februar 1720 wurde Siegmund Rudolph Graf Wagensperg (1674-?) zum Nachfolger Porcias ernannt³⁶. Wagensperg entstammte einer angesehenen steirisch-kärntnerischen Adelsfamilie, sein Vater Johann Balthasar war von 1683 bis 1690 Vizestatthalter und bis 1693 Statthalter im Herzogtum Steiermark gewesen, einer seiner Brüder, Franz Anton Adolph (1675-1723), war von 1702 bis 1712 Fürstbischof von Seckau, ein anderer, Johann Balthasar Hannibal (1676-1725), schlug die militärische Laufbahn ein und diente sich zum Grenzoberst zu Ivanic in Kroatien empor. Dessen Sohn machte ebenfalls in der iö. Zentralregierung Karriere³⁷. Siegmund Rudolph nun kannte das Litorale von seinen früheren Kommissionsreisen. In seiner Funktion als neuer Präsident der iö. Kommerzienkommission engagierte er sich besonders für die Instandsetzung des Verkehrsnetzes und für die Regelung der Mauten und Tarife und wurde 1725 zum steirischen Oberwegdirektor ernannt. Bis 1727 präsierte er regelmäßig die Sitzungen der Kommission. Seit 1728 hatte er das Amt eines Landverwesers inne.

Zum Vizepräsidenten wurde Georg Ferdinand Graf Falbenhaupt (?-1720), Sohn des Freiherrn Georg Sigismund und der Constantia Elisabetha geb. Gräfin Schrattenbach, bestellt. Er blieb ohne Nachkommen, mit ihm starb das Geschlecht aus. Er war iö. Geheimer Rat und Statthalter, 1709 wurde er zum wirkl. Geheimen Rat und Kämmerer ernannt. Falbenhaupt hinterließ eine umfangreiche Bibliothek³⁸. 1717 wurde er als Vizepräsident der iö. Kommerzienkommission bestellt und sollte immer dann den Vorsitz übernehmen, wenn Porcia nicht im Land war. Nach den Sitzungsprotokollen hatte er hierzu jedoch nie Gelegenheit. Falbenhaupts Name erscheint auch nie auf der Präsenzliste, so daß daran gezweifelt werden kann, ob er sich überhaupt sehr in dieser Sache engagiert hat. Nach seinem Tod wurde kein Vizepräsident mehr ernannt.

Die Räte:

Franz Carl Hugo Graf Inzaghi (1677-1744), k.k. Kämmerer, iö. Hofkammerrat und wirkl. Geheimer Rat, war einer der beiden Räte, die von der iö. Hofkammer zum ersten

³⁵ Ebd. 697ff.

³⁶ StLA HK 1720-II-5.

³⁷ Siehe hierzu Gernot Peter O b e r s t e i n e r , Theresianische Verwaltungsreformen im Herzogtum Steiermark. Die Repräsentation und Kammer (1749-1763) als neue Landesbehörde des aufgeklärten Absolutismus (=Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde der Steiermark 37, Graz 1993) 260.

³⁸ StLA Landrecht (LR) Schubert 191. Im Akt: Auseinandersetzungen mit den Jesuiten in Graz, Klagen gegen ihn usw.

Confederalcongress abgeordnet worden waren. Als er im Jahre 1717 seine Funktion in der iö. Kommerzienkommission antrat, konnte er bereits als erfahrener Beamter gelten, der zahlreiche Kommissionsreisen durch die Länder Innerösterreichs absolviert und dabei Land und Leute von Grund auf kennengelernt hatte. Auf diese Erfahrung konnte er zurückgreifen, wenn es beispielsweise darum ging, herauszufinden, ob die Getreideausfuhr aus Zengg (Senj) und Carlobago (Karlopag) ins Venezianische für die Kameralinteressen schädlich sei, wenn Bergwerke in Kärnten und Steiermark zu visitieren waren, oder wenn es darum ging, die Leitung der Maut- und Tarifenkommission zu übernehmen. Inzaghi hielt unzählige Referate, wobei er besonders bei den Verhandlungen mit den Landschaften gefordert war. Gemeinsam mit Steiz und Lierwald unternahm er Kommissionsreisen in Sachen Straßenreparation und -konservation, untersuchte mit letzterem iö. Manufakturen und überlegte, wie diese in besseren Stand gebracht werden könnten³⁹. Er blieb in der iö. Kommerzienkommission bis zu deren Auflösung. Inzaghi war mit Anna Maria, geb. Gräfin Gaisruck (1690-1761), verheiratet. Sein Sohn Franz Anton (1719-1790) wurde der erste Kreishauptmann im *Mürz- und Kammertal*, seit 1750 Brucker Kreis genannt⁴⁰.

Der zweite Beamte, der von der iö. Hofkammer zu den ersten Zusammenkünften des neuen Wirtschaftsremiums entsandt wurde, war Johann André Enders (Endters) (?-1726). Enders blieb bis zu seinem Tod einer der am meisten eingesetzten *Mittels- und in Commerciisachen deputierten Räte*. Seine Erfahrungen im Süden der Monarchie hatte er bereits als Meersalzdirektor gesammelt, zu dem er gemeinsam mit seinem Kollegen Abele 1710 ernannt und 1715 bestätigt worden war. Diese Funktion füllte er ebenfalls bis zu seinem Tod aus⁴¹. Die beiden Experten waren gemeinsam mit ihren Kollegen Aposteln und Sartori auch an der Ausarbeitung der Instruktion für das 1724 zur Abhandlung der Salzkontrabande errichtete *Judicium Delegatum* in Triest beteiligt. Im Rahmen der iö. Kommerzienkommission war Enders unzählige Male mit seinen Kollegen Inzaghi, Steiz und/oder Steinpeiß im Einsatz. So untersuchte er beispielsweise die Gerüchte, daß Venedig einen Freihafen errichten wollte, überlegte in seinen Referaten, wie der Handelsverkehr zu initiieren sei und welche Handelsstraßen zu Land und Wasser sich hierzu lohnten. Er überbrachte als außerordentlicher Kommissär mit Inzaghi die in Innerösterreich *condemnierten Delinquenten* nach Neapel⁴². Seine Ehe mit Anna Katharina, geb. von Niedenaus, blieb kinderlos⁴³.

Von Anfang an wurde noch ein *Mitkommissär* zu den Sitzungen der iö. Kommerzienkommission beigezogen, der bereits genannte iö. Hofrat und Hofkammerprokurator Johann André von Steiz (Steitz) (?-1732). Er führte bis Juni 1717 das Sitzungsprotokoll und wurde, nachdem ein Protokollist den Sitzungen zugeordnet worden war, als Referent gleich wie seine beiden Kollegen Inzaghi und Enders eingesetzt. Auch er war einer der iö. Hofkammerexperten für den Süden: So war er mit seinem Kollegen Inzaghi und dem iö. Hofbuchhalter Wurzer bereits 1710 mehrmals nach Buccari (Bakar) gereist, um dort die Finanzen in Ordnung zu bringen und zu überlegen, wie der Handel in Schwung gebracht werden konnte. Auch in Salzangelegenheiten hatte er Erfahrungen gesammelt, war bei vielen Verhandlungen mit der Stadt Triest dabei und arbeitete mit seinen iö. Kollegen einen Salzkontrakt mit der Stadt aus⁴⁴. Im Jahre 1720 war er in

Wegreparationssachen als Kommissär in Steiermark und Krain unterwegs. Steiz wurde schließlich gemeinsam mit Lierwald nach Wien in die Kommerzienhofkommission berufen.

Er war 1703 in den Adelsstand erhoben worden und hatte 1715 das Kärntner Landmannsdiplom erhalten, 1721 jenes von Steiermark sowie 1723 jenes der Gradiscaner und Görzer Stände. Seiner Ehe mit Maria Anna, geb. von Moshardt, entsprossen zwei Söhne. Franz Sigmund starb bereits 1739, wodurch Rudolph Anton Universalerbe der Mutter, die sich wiederverheiratet hatte, wurde. Johann André von Steiz hinterließ eine umfangreiche Bibliothek, die auf eine klassische Bildung des Besitzers hinweist. Hier fanden sich auch die Geschichte Venedigs und Neapels sowie die gedruckten Triestiner Statuten⁴⁵.

Von seiten der iö. Regierung wurden 1717 ebenfalls zwei Räte zur Kommerzialkonferenz entsandt. Einer von ihnen war Jobst Caspar von Lierwald (um 1680 - Wien 14.1.1754). Lierwald wurde oft mit Reisen ins Küstenland und nach Italien beauftragt. Er war Referent für die Agenden in Görz und Gradisca. Lierwald sprach sich für die Förderung Triests vor Fiume aus und mit ihm stellte sich auch die iö. Regierung hinter diesen Vorschlag⁴⁶. Er argumentierte, daß durch den Erwerb Neapels und durch die kaiserlichen Pläne, die Niederlande wirtschaftlich zu nützen, der Ausbau von Triest unumgänglich notwendig sei. Er galt auch als Experte in Manufaktur- und Salzfragen. So wurde er mit der Regelung des Mailänder Salzwesens betraut und beriet in dieser Frage auch den Spanischen Rat in Wien⁴⁷. 1724 regelte er als Kommissär Streitigkeiten wegen der Waldungen in Krain, 1725 wurde er in das iö. und kroatische Litorale sowie an die Grenzen der beiden Ländern geschickt, um die Wälder zu visitieren⁴⁸. 1730 avancierte er als iö. Referendar in die Österreichische Hofkanzlei nach Wien. In dieser Funktion nahm er regelmäßig an den Sitzungen der Wiener Kommerzienhofkommission teil. Hier traf er auch die Innerösterreicher Johann Theodor von Weißenberg und Johann Joseph von Luidl sowie seinen Kollegen aus Graz, Johann André Steiz. Lierwald wurde in der Folge immer wieder in den Süden geschickt. So nahm er an der Kommissionsreise teil, die der Hofkanzler Philipp Ludwig Graf Spenzendorf im Jahre 1731 persönlich in das Litorale unternahm, und war zwei Jahre später wiederum, diesmal mit dem Hofkammerrat von Pistrich, ins Litorale unterwegs⁴⁹. Lierwald stand in der Folge in laufender Korrespondenz mit dem ersten iö. Intendantenassistenten, Franz Heinrich von Raigersfeld⁵⁰, und erfuhr solcherart aus erster Hand von den weiteren Geschehnissen

in der Folge auch Buccaraner Dominien oder einfach nach ihrem Hauptort Buccari benannt, und deren Eingliederung in das 'Litorale Austriaco' siehe F a b e r 19ff.

⁴⁵ StLA LR Schuber 1344, Heft 2, Maria Anna, wiederverheiratete von Kainersperg.

⁴⁶ StLA HK 1717-IV-118.

⁴⁷ AST Iza 280, Bericht aus Triest vom 18. 7. 1732. Als der Kaiser 1711 nach Wien zurückkehrte, folgte ihm eine Gruppe von Katalanen, die im Höchsten Spanischen Rat zur Verwirklichung der neuen Pläne beitragen sollten. Karl VI. gab ihm 1713 eine Geschäftsordnung, der spanische Name wurde, auch als der Kaiser im Wiener Vertrag von 1725 auf die spanische Krone verzichtet hatte, beibehalten. Der Rat übermittelte die Weisungen des Kaisers an den Statthalter Mailands sowie die Vizekönige von Neapel und Sizilien, die ihm direkt unterstellt waren.

⁴⁸ StLA HK 1724, 1725-III-51.

⁴⁹ Protokoll 12. 7. 1731. Es ist vollständig abgedruckt bei Franz Martin M a y e r, Die Anfänge des Handels und der Industrie in Österreich und die orientalische Compagnie (Innsbruck 1882) 125-134.

⁵⁰ (1697-1760), Rechtsstudium in Wien und Löwen, Länderreise durch Belgien, Holland, London, Paris; Praktikum bei Kaufhäusern in Genua und Fiume, 1719 Gründung einer Militärtücherfabrik in Laibach mißlungen, Gesellschafter des Handelshauses Orlando in Fiume,

³⁹ StLA HK 1717-II-16, IV-27 usw., 1724: Obmann der Maut- und Tarifenkommission.

⁴⁰ Näheres zu Franz Anton siehe: O b e r s t e i n e r 284f.

⁴¹ StLA HK 1710-XII-63; 1715-XII-63.

⁴² StLA HK 1717-II-19; VI-27, IV-118 und alle weiteren Protokolle der Kommerzienkommission.

⁴³ StLA LR Schuber 184, Heft 3. HK-1726-IX-37.

⁴⁴ StLA HK 1710-V-108, 1721-I-14 u.a. Zu den ehemals Zrinyi- und Frangipanischn Gütern,

im Süden der Monarchie. Seine Karriere beendete Lierwald als Rat und Referendar in der Obersten Justizstelle in Wien.

Seiner (zweiten?) Ehe mit Clara geb. von Ferch (um 1698 - Wien 1.5.1774) entsprossen mehrere Kinder⁵¹. Einer seiner Söhne, nämlich Johann Franz (Wien 1740 - Graz 1804) war bis 1782 steirischer Wegdirektor und heiratete 1765 in Graz Maria Anna (1742 - Graz 1806), die Tochter des Johann Anton Grafen Curti-Francini und der Johanna geb. Klüss. In seinem Testament von 1754 finden sich ein steirisch-ständisches (1723), ein Görzer (1730), ein kärntnerisch-ständisches (1731) sowie krainerisch-ständisches Landmannsdiplom, eines der Gradiscaner Landstandschaft (1733), ein Triestiner Patrizatsbrief (1736) sowie ein Reichsritterdiplom (1738). Ferner wurde ihm 1752 die Landstandschaft in *Böhmen samt incorporirten Landen* von Maria Theresia überreicht⁵².

Der zweite iö. Regierungsrat der ersten Stunde war Johann Ignaz Jöchlinger Frhr. von Jochenstein (?-1745); auch seinen Namen kann man durch alle Sitzungsprotokolle der ersten Jahre mitverfolgen. Er war Sohn des Bernhard und der Maria Eusebia geb. von Schrottenbach (?-1698) und heiratete im Jahre 1703 Maria Maximiliane geb. Gräfin Kayserstein (?-1749), die Tochter des Clement Ferdinand und Universalerbin der Herrschaft Aichelberg und Tamschach. 1719 wurde er in den Freiherrnstand erhoben. Sein Sohn Karl (? - Graz 1763) wurde kaiserlicher Hauptmann⁵³.

Der Aktuar und Geh. Sekretär Franz Xaver Ferdinand Wagner, sowie der Geh. Protokollist und dann Sekretär Joseph Victor Häring (Hering) waren seit Juli 1717 bei den Sitzungen der iö. Kommerzienkommission regelmäßig anwesend.

Außer dieser ständigen Besetzung kamen, je nach Themenstellung und Brisanz der Diskussion, weitere iö. Mittelsräte hinzu. Es waren meist Beamte aus der iö. Hofkammer, der iö. Regierung oder der iö. Bancaladministration.

Johann Christian Carl Frhr. Abele von Lilienberg (?-1730) konnte auf verdienstvolle Vorfahren verweisen, die es in der Beamtenkarriereleiter weit gebracht hatten. Er war Sohn des Mathias und der Maria Magdalena Prevenhuberin. Vater Mathias hatte das juristische Doktorat, war Comes Palatinus und einige Zeit Obersekretär der Innerberger Hauptgewerkschaft in Eisenerz gewesen, bevor er wirkl. Geh. Rat und Hofgeschichtsschreiber von Leopold I. wurde. Er verfaßte mehrere Schriften. Eine höhere Laufbahn hatte Mathias' Bruder Christoph Ignatz (1628-1785) eingeschlagen. Als iö. Referendar bei der Wiener Zentralbehörde war er zuständig für alle von der iö. Hofkammer an den Kaiser gerichteten Gutachten, Berichte und Anträge. Er hielt in wichtigen Angelegenheiten dem Kaiser Vortrag, brachte die darüber gefaßten kaiserlichen Entscheidungen zu Papier und expedierte sie nach Graz⁵⁴. Er wurde kaiserlicher Gehei-

⁵¹ 1721 Mitglied der Orientalischen Kompanie, 1725 Rückkehr nach Laibach, 1731-1747 Intendantrat, „Reichsfreiherr“ und Rat der Krainer Repräsentanz ♂ 1727 Marianne geb. Freiin Erberg (1710-1752), 22 Kinder, 4 Söhne überlebten ihn. Siehe Arnold L u s c h i n - E b e n g r e u t h , Die Freiherren von Raigersfeld. In: Blätter für österr. Familienkunde V, Heft 2/3 (1931) 17-22.

⁵² Johann Ferdinand, Johann Franz (Wien 1740 - Graz 1804), Wegdirektor.

⁵³ StLA LR Schubert 654, Heft 3.

⁵⁴ StLA LR Schubert 480, Heft 3. Sein Bruder Joseph Anton starb 1731, seine Schwester Maria Joanna war unter dem Namen Abundantia Professin zu Göß, Theophil (1684 - Admont 9. 5. 1745) wurde Benediktiner und 1705 Profeß in Admont, Ernst (Graz 1685 - Admont 29.3.1744/46) Pfarrer in Weng.

⁵⁵ Siehe hierzu B i d e r m a n n I, 141.

mer Hofsekretär, 1679 kaiserlicher Hofkammerdirektor, Hofrat und von 1681 bis 1683 sogar Hofkammerpräsident, von welchem Amt er jedoch freiwillig resignierte. Er war 1666 in die Niederösterreichische Landmannschaft aufgenommen, 1679 in den Freiherrnstand und 1684 sogar in den Grafenstand erhoben worden. Der Kaiser setzte ihn in zahlreichen schwierigen Missionen ein. So war er einer der Richter beim Prozeß gegen die ungarischen aufständischen Grafen Nádasdy, Zrinyi und Frangipani und wurde 1684 vom Herzog von Lothringen als kaiserlicher bevollmächtigter Kommissär zur Befriedung der Aufstände wiederum nach Ungarn geschickt. Auch er verfaßte mehrere Schriften. Da seine Ehe mit Maria Clara Mayerin von Vorchenu und Lindenfeld⁵⁵ kinderlos geblieben war, adoptierte er seinen Neffen, Johann Christian Carl, und setzte ihn zu seinem Universalerben ein. Johann Christian Carl wurde Hofsekretär Leopolds I. und ging dann als kaiserlicher iö. Hofkammerrat und Geheimer Referendar nach Graz. 1708 wurden er und seine Deszendenz in den Freiherrnstand erhoben. Mit seiner Gattin Josepha Theresia von Mauerburg hatte er mehrere Kinder⁵⁶. 1710 wurde er mit seinen Kollegen Enders und Webersperg beauftragt, den Vorschlag der Stadt Triest zu überprüfen, diese zum Freihafen zu erheben. Er engagierte sich in der Folge bei den Diskussionen, welchen Seehafen man nun zum Portofranco ausbauen sollte, und war regelmäßig in Kommissionsreisen nach Buccari, Portorè und Fiume unterwegs. Gemeinsam mit seinem Kollegen Enders wurde er 1710 zum Meersalzdirektor ernannt und galt in der Folge als Spezialist in allen Angelegenheiten, die den Salz-, Eisen-, Quecksilber- und Kupferhandel betrafen. Er visitierte mehrmals das Oberamt Triest und verhandelte mit den beiden Freihäfen, als es um den Bau der Lazarette und andere neue Bauten in den Häfen ging⁵⁷.

Johann Paul Frhr. von Aposteln (? - Graz 22.1.1747) war iö. Hofkammerrat und Hofbuchhalter. Sein Name findet sich seit Mitte des Jahres 1717 ebenfalls häufig in den Sitzungsprotokollen der iö. Kommerzienkommission. Für ihn gilt, was bereits bei seinen Kollegen Abele, Steiz und Enders gesagt wurde, war er doch mit seinen Kollegen oft in Triestiner Angelegenheiten eingesetzt⁵⁸. Mit seinem Kollegen Cerroni arbeitete er seit 1721 vor allem an der Erfassung und Vereinheitlichung der Mauttarife⁵⁹. Er war mit Maria Eva geb. von Peunerstein verheiratet. Sein Sohn, Joseph (um 1722 - Graz 1801), ehelichte als steirischer Landrechtsrat im Jahre 1750 Maria Charlotte von Bendl (Graz 1725-?), die Tochter des landschaftlichen Administrators Karl Christoph und der Maria Katharina geb. Sartori von Ehrenbichl⁶⁰.

Ein eifriger Teilnehmer der Sitzungen in der iö. Kommerzienkommission war auch Johann Joseph Graf Steinpeiß (Stainpeiß). Der iö. Hofkammerrat entstammte einer weitverzweigten steirischen Adelsfamilie, die die Herrschaft Eichberg besaß⁶¹. Steinpeiß arbeitete seit 1717 an fast allen Agenden, die dem Wirtschaftsgremium aufgetragen

⁵⁵ Die Frau verheiratete sich nach dem Tod Abeles mit Hans Gottfried Gf. Salaburg, dem k.k. Kämmerer und Hofkriegsrat.

⁵⁶ F. K. W i ß g r i l l , Nieder Österreichischen Adels vom Herren und Ritterstande von dem XI. Jahrhundert an bis auf jetzige Zeiten. 5 Bde. (Wien 1800), nennt nur die drei Söhne, Franz Joseph Maria (1694-1763), k.k. Rat, Landrechtsbeisitzer, Verordneter im Herrenstand im Herzogtum Steiermark, Ignaz Maria Anton (?-1759, k.k. Hauptmann sowie Johann Christoph Carl (?-1763), Pfarrherr in Eisenerz. Siehe auch StLA LR Schubert 1, Heft 1.

⁵⁷ HKA iö. Herrschaftsakten K 27, 344-76, 1718; StLA HK 1710-I, I-89; V-7, XII-63; 1721-I-14 u. v. m.

⁵⁸ Siehe z. B. StLA HK 1710-I-98.

⁵⁹ StLA HK 1721-I-14; II-26, X-27; HKA iö. Herrschaftsakten K 27, Bericht vom 20. 7. 1723.

⁶⁰ StLA, LR Schubert 26-27.

⁶¹ StLA LR Schubert 1230, siehe hier Besitzverhältnisse, Realitäten, Streitfälle um das Gut.

wurden, mit. Im Jahre 1726 wurde er mit der Leitung der *Concertationskommission* beauftragt⁶².

Peter Anton von Cerroni (? - 21. Juli 1742) besaß das Indigenat in Steiermark, Kärnten, Krain, Görz und Gradisca und führte das Prädikat *Patricius Tergestinus*, also das eines Triestiner Patriziers. Er war Doktor beider Rechte, über 16 Jahre iö. Vizekammerprokurator und Hofkammerrat, 1727 bis zu seinem Tod iö. Hofvizekanzler und wirkl. Geheimer Rat. 1739 gewährte ihm der Kaiser eine Gnadengabe von 20.000 fl. für sich und seine Nachkommen, Maria Theresia stellte die Zahlung jedoch 1758 ein. Er war mit Maria Magdalena Knoll verheiratet, sein Sohn Jakob Ernest (1717 oder 1719-1777) stieg bis zum Gubernialrat auf. Peter Anton hinterließ eine umfassende Bibliothek mit Büchern aus zahlreichen Fachgebieten⁶³. 1720 wurde Cerroni gemeinsam mit Inzaghi und Apostel beauftragt, eine Spezifikation aller Privatmautinhaber mit ihren Privilegien und Rechten auszuarbeiten⁶⁴. Er dürfte seit dieser Zeit, wenn auch unregelmäßig, zu den Sitzungen der iö. Kommerzienkommission gekommen sein. 1724 war er als Kommissär im Auftrag der Hofkammer in Gradisca. Cerroni wurde nun offiziell zum Abgeordneten der iö. Hofkammer bei der Kommerzienkommission ernannt und füllte diese Funktion bis 1727 aus, als er zum iö. Hofvizekanzler befördert wurde⁶⁵. Er war neben Sartori der zweite Innerösterreicher, der die Kommissionsreise des Präsidenten der *Subdelegierten Kommission* im Jahre 1730 ins Litorale begleitete.

Der Name Sigmund Xaver Sartori von Ehrenbichl (?-1749/51) taucht bereits 1717 in den Protokollen der iö. Hofkammer auf, wo er als Salzverweser von Triest geführt wird. Auch später wurde Sartori immer wieder als Kommissär ins iö. und vor allem ins kroatische Litorale entsandt. Zu Beginn nahm er nur in seltenen Fällen an den Sitzungen der Kommerzienkommission teil, so beispielsweise, als es um die Vereinheitlichung der landschaftlichen Mitteldingstarife ging. Als der iö. Hofkammerrat und einstige Hauptmann von Fiume, Domenico Baron Montanari, 1725 starb, rückte Sartori in dessen Funktion nach. 1726 wurde er mit einer Kommissionsreise nach Idria beauftragt. Die Hofkammer ernannte ihn, als Ersatz für Cerroni, am 22. April 1727 zu ihrem Abgeordneten bei der iö. Kommerzienkommission⁶⁶. Sartori nahm im Sommer 1730 als iö. Wirtschaftsfachmann an der Kommissionsreise der Subdelegation nach Triest teil und wurde im November 1730 nach Wien gerufen, um in der Generalversammlung der Wiener Kommerzienhauptkommission, die drei Tage dauerte, seine Meinung über das weitere Schicksal des Litorale kundzutun⁶⁷. Ein Jahr später wurde er wiederum zur Visitation aller Mautämter zwischen Graz und Wien entsandt, da er, wie die iö. Hofkammer meinte, von den *allhier stabilirten Commercial-principiis die beste Information besitzt*. Nach der Einsetzung einer Kommerziantendanz in Laibach arbeitete er mit dem Intendanz-

⁶² StLA HK 1726-VI-26.

⁶³ Zu seiner Biographie siehe Obersteiner 257f. Der jüngere Sohn Caspar starb bereits 1750, seine Zwillingsschwester Melchiora wurde Geistliche, seine Schwester Cajetana heiratete 1750 Josef Anton von Lanser, den Protokollisten der iö. Geheimen Stelle.

⁶⁴ StLA HK 1720-IV-2.

⁶⁵ StLA HK 1727-IV-57; HKA iö. Herrschaftsakten K 27, 520.

⁶⁶ StLA HK 1726-II-55; 1727-IV-57; HKA iö. Herrschaftsakten K 27, 520.

⁶⁷ Neben dem Präsidenten Gf. Oedt nahmen noch der Direktor der Orientalischen Kompanie, die Räte Widmann, Sartori, der iö. Geheimerat und Hofvizekanzler Peter Anton von Cerroni sowie Fortunato Cervelli teil. Die Sitzungen vom 3., 5. und 6. 11. 1730 versammelten den Obersthofkanzler, die Präsidenten des Spanischen Rats, der Hofkammer und Ministerial-bancodeputation, der Österreichischen und Böhmisches Hofkanzlei sowie die Subdelegierten Räte.

assistenten Raigersfeld in dieser Causa zusammen⁶⁸. Aufgrund seiner Erfahrungen im Salzwesen wurde er 1726 als Nachfolger von Enders zum Meersalzdirektor und 1733 zum *Bucceraner Cameralrepräsentant* und Hauptmannamts-Verwalter der Hauptmannschaft von Buccari-Tersat bestellt, wohin er auch übersiedelte⁶⁹. Er war wahrscheinlich mit Maria Elisabetha geb. von Eder (? - 1749) verheiratet, sein Sohn Johann Xaver wurde Feldkriegskommissär in Böhmen⁷⁰.

Im Jahre 1726 wurden Ludwig Graf Saurau und Joseph Graf Leslie als offizielle Abgeordnete in die Kommerzienkommission entsandt, doch ist von ihrem Wirkungskreis in diesem Gremium nichts mehr bekannt.

Die sporadischen Teilnehmer an der iö. Kommerzienkommission sollen hier nur namentlich erwähnt werden. Es waren dies der iö. Regierungsrat und Kanzleramtsverwalter Johann Ernst Karl von Orthofen (Ortenhofen), der in den Jahren 1717 bis 1719 an allen Sitzungen teilnahm, in denen es um die Regulierung der Mauten, die Straßenreparationen und um die Verhandlungen mit den iö. Landständen ging. Er setzte sich sehr für die Abschaffung der schmalen Spurbreite der Fuhrwerke ein. Johann Ferdinand Frhr. von Morell (Morelli) (? - Graz 15.5.1741), aus einer Görzer Familie gebürtig, war iö. Hofkammerprokurator, seit 1717 Hofkammerrat und wurde 1718 iö. Bancaldirektor. Er war im Jahre 1723 mehrmals bei Sitzungen der iö. Kommerzienkommission dabei. Weitere iö. Hofkammerräte waren Frhr. von Berlendis, Johann Karl Graf Breuner, Frhr. von Rechbach, Wolf Raymundt von Kellersperg, Antonio de Rios, der auch Hofburggraf von Graz war, Graf Schrottenbach, Graf Trautmannsdorf, Karl Ignaz Anton Graf Heinrichsperg, Johann Josef von Webersberg, Domenico Baron de Montenari und Graf Wurmbrand. Aus der iö. Regierung kamen zeitweilig die Räte Joseph Anton Graf Ladron, Antonio Ferretti, Joseph Anton von Wenck und Leopold Karl Friedrich Frhr. von Rain. Johann Adam Budigna von Stainegg war 1717 Obereinnehmer in Triest gewesen und nahm als Mittelsrat des Bancalkollegiums seit 1723 an den Kommissionsreisen ins Litorale teil. Weitere Abgeordneten aus dem Bancalkollegium waren der frühere Hofpfennigmeister Franz Anton Frhr. von Haydegg, Franz Graf Lenghaim (Lengheim) und Franz Bernhard von Zöhrern. Daneben finden sich noch die Namen des iö. Hofbuchhalters Johann Joseph Hellmayr von Helmberg und des Konzipisten Joseph Popp, der seit 1725 Sekretär des Bancalkollegiums war, in den Sitzungsprotokollen der Kommerzienkommission.

Die Anfänge einer Wiener Wirtschaftsbehörde

*Bevor man darüber diskutieren kann, wie sich die materielle Transportkette vom Sender bis zum Empfänger verbessern ließe, muß erst einmal eine lückenlose Informationskette da sein.*⁷¹

Die ersten Sitzungen der Kommerzienkommission in Graz hatten gezeigt, daß für die Reorganisation von Handel und Wirtschaft nach merkantilistischen Gesichtspunkten tiefgreifende Reformen nötig waren, die keineswegs in einigen Sitzungen behandelt

⁶⁸ StLA HK 1731-VI-34; 1732-II-10.

⁶⁹ StLA HK 1731-VII-13; 1733-IX-86.

⁷⁰ StLA LR Schubert 1040, Hef 6. Demnach hatte er auch einen Stiefsohn, Johann Wolfgang.

⁷¹ Liselotte P a l m e, Profil 7, 14. 2. 1994, 14.

werden konnten. Man merkte auch bald, daß fast alle Agenden nicht nur und ausschließlich Innerösterreich, sondern alle Länder der Monarchie betrafen. Die Einsetzung einer zentralen Wirtschaftsbehörde in Wien wurde vielleicht auch deshalb nötig, weil es zwischen den iö. Zentralbehörden zu Kompetenzstreitigkeiten um Einfluß und Zugriff auf die iö. Kommerzien-Hauptkommission gekommen war. Auch Porcia, der als Kärntner wahrscheinlich der Konflikte und Reibereien mit den Grazer Zentralbehörden überdrüssig war, gab zu bedenken, ob eine Hauptkommission in Wien nicht vielleicht besser aufgehoben wäre⁷².

Aufschluß über eine erste Organisation geben die im Nachlaß Raigersfeld gesammelten *Wienerischen Referate und Protocolla in Commercialibus 1717 bis 1730*⁷³. In diesem Faszikel findet sich als erste Eintragung die Abschrift des Protokolls einer am 7. August 1718, also unmittelbar nach dem Abschluß des Handelstraktates⁷⁴, abgehaltenen Kommission unter dem Präsidium des Hofkanzlers Philipp Ludwig Graf Sinzendorf. An den ersten Sitzungen nahmen der Hofkammerpräsident, Minister und Räte aus dem Spanischen Rat sowie Hofräte aus dem Hofkriegsrat, den Hofkammern und der nö. Regierung teil. Die Zahl der Räte änderte sich in dieser ersten Phase oft, erhöhte sich jedoch mit der Zeit, was auf ein Anschwellen der zu behandelnden Agenden schließen läßt⁷⁵.

In diesem Rahmen stellte sich nun ebenfalls die Frage nach der effizientesten Vorgangsweise, nach einer wirtschaftlichen Taktik, die möglichst schnell zum Ziel - eine international anerkannte und konkurrenzfähige Wirtschaftsgrößmacht zu werden - führen sollte. Weiterhin drehten sich alle Projekte und Pläne um den Ausbau Innerösterreichs und besonders der innerösterreichischen Küste. Je intensiver sich nun diese Wiener Kommerzienhofkommission der Sache annahm, desto energischer versuchte sie auch, die Ereignisse in Innerösterreich zu bestimmen und beim Kaiser - ganz in Sinne der merkantilistischen Direktiven - die in Wien konzipierten Projekte durchzusetzen.

Die Hauptkommission wählte aus ihrer Mitte eine Gruppe von Räten, die *Subdelegierte (Hof-) Kommission*. Ihre Mitglieder unternahm Kommissionsreisen, zogen Experten zu Rate, arbeiteten Pläne aus und leisteten somit die Vorarbeit zu jenen Agenden, die dann in der Hauptkommission behandelt wurden⁷⁶. Die *Subdelegierte Kommission* wurde 1725 zur fixen Einrichtung erklärt und ihr ein Präsident vorangestellt, auch

⁷² StLA HK 1717-IV-118, siehe Schriftverkehr von Juni bis September.

⁷³ ARS NIR 162, Abschriften von Sitzungsberichten, Referaten usw., weitgehend chronologisch geordnet und gebunden. Auch M a y e r, Anfänge, nimmt auf diesen Nachlaß Bezug, ohne jedoch die einzelnen Faszikel zu zitieren. Ich beziehe mich daher im folgenden auf die von mir durchgesehenen Akten. B i d e r m a n n sah den Nachlaß ebenfalls ein, siehe II 180.

⁷⁴ Friedenschluß von Passarowitz, 21. 7. - 5. 8. 1718.

⁷⁵ Zu diesem Zeitpunkt sprach man von diesem Gremium als *Commercial Conferenz*, wobei auch die Bezeichnungen *Haupthof*, *Commercienhofkommission*, in *Commerziensachen verordnete Commission* und andere verwendet wurden. Die österreichische Zentralverwaltung, hg. v. Heinrich K r e t s c h m a y e r, II. Abteilung: Von der Vereinigung der österreichischen und böhmischen Hofkanzlei bis zur Einrichtung der Ministerialverfassung (1749-1848). I. Band, I. Halbband: Friedrich W a l t e r, Die Geschichte der österreichischen Zentralverwaltung in der Zeit Maria Theresias (1740-1780) (Wien 1938, Nachdruck Nendeln/Liechtenstein 1970) (= Veröffentlichungen der Kommission für neuere Geschichte Österreichs 32) [im folgenden ÖZV II/1] 73: hier ist von einer vom *ersten Hofkanzler Philipp Ludwig Grafen Sinzendorf geleiteten Zentralbehörde, dem Wiener Kommerzkollegium*, die Rede.

⁷⁶ Es handelt sich dabei also nicht um eine nur Österreich ob und unter der Enns betreffende Einrichtung, wie in der ÖZV II/1, 73 vermutet. Die hier beschriebene Subdelegierte Kommission, auch - *Commerzhofkommission*, setzte sich aus Räten der Hauptkommission zusammen. Zum Begriff siehe M o u s n i e r II: „La subdélégation“ 496, 505ff und 510ff.

die Zahl der Räte wurde festgelegt. Diese erhielten ein Gehalt, da sie sich intensiv auf ihre Aufgaben vorbereiten und dafür viel Zeit investierten mußten. Die vielen Geschäftsfälle sollten in zwei verpflichtenden Sitzungen pro Woche abgehandelt werden. Von jeder Hofstelle wurden nun ein oder mehrere Referendare beigezogen. 1725 bezog man auch jene Agenden, die das *Austriacum* betrafen und 1727 jene der böhmischen Länder, in die Beratungen mit ein. Die zugezogenen böhmischen Hofräte begannen mit einem Vergleich der Kapazitäten und des Handelsumfanges zwischen den böhmischen Ländern sowie Nieder- und Innerösterreich, um dann nach Möglichkeiten der Verbindung und Koordination mit den Mittelmeerländern zu suchen. Für die Erfassung und Vereinheitlichung der Mauttarife in den Erbländern war die Anwesenheit der Hofräte von großer Wichtigkeit.

Somit bestanden drei Wirtschaftsgremien: Die Wiener Kommerzienhofkommission war oberstes Diskussionsforum und jener Ort, wo Vorträge und Referate an den Kaiser ausformuliert wurden. Sie besaß zwar keine Instruktion, weil aber die Präsidenten der Hofstellen selbst sowie deren Räte und Referendare deputiert waren, um gemeinsam die in *Commerciensachen vorkommenden* Materien zu behandeln, hielt man dies auch nicht für nötig. Beschlüsse wurden nach *majora* nach Ratifizierung des Protokolls gefaßt. Ihr untergeordnet war die Subdelegierte Kommission als ausführendes Organ. Sie war eine Art Sachverständigengremium und arbeitete alle Beiträge aus, die dann in der Hauptkommission behandelt wurden. Ihre Mitglieder waren auch in dieser vertreten. Der Präsident der Subdelegierten Kommission war der Hauptkommission verantwortlich und berichtete regelmäßig über die geleistete Arbeit.

Die iö. Kommerzien-Hauptkommission war der Wiener Hauptkommission untergeordnet, ihre Berichte wurden in der Subdelegation behandelt. Auch sie besaß keine Instruktion oder Geschäftsordnung. Ihre Korrespondenz wurde über die iö. Hofkammer abgewickelt, diese Behörde stellte auch den Sekretär und Protokollisten. An dieser iö. Version sollten weiterhin Räte aus allen iö. Regierungsstellen teilnehmen, im Plenum über die Geschäftsfälle abstimmen und der iö. Geheimen Stelle eine Relation vorlegen. Die Abschlußberichte waren an die Wiener Kommerzienhofkommission und an die Österreichische Hofkanzlei zu delegieren.

Die Vertretung der Interessen Innerösterreichs in Wien war durch das Kontingent der Innerösterreicher an der Wiener Kommission von Beginn an gewährleistet. Johann Theodor von Weißenberg zu Threuenburg war Mauteinnehmer und Rechenschreiber in Hiflau gewesen, wurde 1689 Rat und bekleidete 1794 bis 1705 die Stelle eines iö. Hofsekretärs in Wien, wo er 1705 Hofkammerrat und Referendar der Wiener Hofkammer wurde. Als Mitglied der ersten Stunde verfaßte er alle von der Wiener Kommerzienhofkommission an die iö. Hofkammer gehenden Reskripte⁷⁷. Dr. Johann Joseph von Luidl (? - um 1723) hingegen war mit den vom Wiener Wirtschaftsgremium an die iö. Geheime Stelle gehenden Reskripte befaßt. Er war 1706 bis 1710 iö. Vizekammerprokurator, dann iö. Regierungsrat gewesen und avancierte 1714 zum iö. Regierungskanzler, bevor er zwei Jahre später als iö. Referendar in die Wiener Hofkanzlei geholt wurde⁷⁸. Schließlich wurde auch Dr. Johann Andree Steiz, etwas später auch sein Kollege, der

⁷⁷ StLA LR Sch 1408, 23. 5. 1689 und Viktor T h i e l, Die innerösterreichische Zentralverwaltung 1564-1749. II. Die Zentralbehörden Innerösterreichs 1625-1749. In: AÖG 111 (1930) 497-670, hier 631.

⁷⁸ Obersteiner 245.

iö. Regierungsrat Johann Caspar von Lierwald, nach Wien berufen, womit also vier iö. Repräsentanten im Wiener Wirtschaftsgremium vertreten waren.

Es ist hier nicht Platz, auf alle Agenden einzugehen, die in den Wiener Wirtschaftsgremien verhandelt wurden⁷⁹. Vielmehr sollen nur jene kurz aufgezählt werden, die in direktem Bezug zu Innerösterreich standen. So diskutierte man in Wien die Vorschläge der iö. Kommerzienkommission, in Graz, Fiume und Triest Merkantil- und Wechselgerichte zu errichten. Handelsverbindungen zwischen den Niederlanden, Spanien, Neapel und der Monarchie sowie deren Kanalisierung zum österreichischen Litorale, besonders durch intensiven Ausbau der iö. Hafenzentren, standen weiterhin im Mittelpunkt des kaiserlichen Interesses. Die Bestrebungen zur Errichtung einer kaiserlichen Marine fanden eifrige Befürworter. Der Oberingenieur Matthias Antonius Weiß trug hier 1725 seine Pläne zum Bau der späteren „Karoliner Straße“ vor. Als sich der Landeshauptmann von Krain, Graf Wagensperg, 1726 in Wien aufhielt, nahm auch er an den Sitzungen der Kommission teil⁸⁰. Einige Jahre später berichteten die Hauptverantwortlichen der iö. Mautuntersuchungskommission über ihre Erfahrungen und Ergebnisse.

Leopold Freiherrn von Talmann⁸¹ wurde zu den osmanisch-österreichischen Handelsbeziehungen über das Litorale befragt. Auf dem Programm der Sitzungen standen die Vereinheitlichung der iö. Mauten und Tarife, die Erleichterung des Warenverkehrs und die Errichtung von Manufakturen in den iö. Ländern, die Vorschläge zum Bau von Schiffen und von Hafenanlagen in den Freihäfen und die Erweiterung des Straßennetzes in Innerösterreich. Hiervon zeugen unzählige Referate, Memoires und Berichte, die zwischen den Wiener Stellen sowie zwischen den Zentral- und Landesstellen ausgetauscht und diskutiert wurden.

Die in diesem Kapitel beschriebenen Kommerzialeinrichtungen sind nicht als reine Behörden anzusehen. Die Idee war vielmehr, eine ausschließlich auf den Handel und die Wirtschaft bezogene Koordinationsstelle zu schaffen und den Plan, die Monarchie zu einem einheitlichen Wirtschaftskomplex auszugestalten, in die Praxis umzusetzen. Im Wiener als auch Grazer Gremium sollten Vertreter aus anderen Zentralstellen zusammenkommen, um ihre Sichtweise und Erfahrung in die Debatte einzubringen, um die Interessen ihrer Behörden zu vertreten, aber auch, um den Konnex mit anderen Erbländern herzustellen. Die Tatsache, daß man es nicht für nötig erachtete, der Wiener Kommerzienhof- sowie der iö. Kommerzienkommission Instruktionen zu geben, beweist, daß es nicht darum ging, neue Behörden zu errichten, sondern ein Diskussionsforum zu schaffen, das möglichst kreativ und ungezwungen agieren konnte.

Diese erste Phase demonstriert auch den erstmalig konsequent versuchten Wandel von einer auf föderativer Basis der Länder funktionierenden hin zu einer staatlich dominierten Wirtschaftsauffassung. Dieser Schritt war kein problemloser und schneller, aber auch vorerst kein erfolgreicher, wie es die Protokolle der iö. Kommerzienkommission zeigen. Um diesen Prozeß näher zu erläutern, wird nun der Schwerpunkt auf der Auswertung der wichtigsten Themen liegen, die in diesem Grazer Wirtschaftsgremium diskutiert und ausgearbeitet wurden.

⁷⁹ Zu den Beamten in diesen Gremien, ihren Aufgaben und weiteren Arbeitsbereichen siehe Faber 70-73.

⁸⁰ Protokoll der Subdelegierten Hofkommission 26. 7. 1725, 13. und 20. 7. 1726.

⁸¹ Hofkriegsrat, seit 1728 in der Türkei, 15. 6. 1731 Internuntius, 12. 7. 1736-1737 und 1739 kaiserlicher Botschafter in Konstantinopel, 1735 Freiherr.

Die innerösterreichischen Verkehrswege

Ziel ist es, verbindlich festzulegen, welche Verkehrsströme in Zukunft mit welchen Verkehrsmitteln bewältigt werden sollen. Eine Einbindung der Betroffenen in die Verkehrswegeplanung soll weiters die Chancen eröffnen, die Akzeptanz auch 'von in Einzelfällen unbequemen' Projekten zu verbessern.⁸²

Die Hauptverkehrsverbindungen durch Innerösterreich bestanden seit dem Mittelalter und hatten sich in ihrem Lauf nur geringfügig, in ihrer Bedeutung jedoch oftmals geändert. Eine alte Handelsstraße führte von Klagenfurt, St. Veit, Friesach, Neumarkt, Judenburg, Leoben, Bruck, Mürzzuschlag nach Wien, beziehungsweise von Bruck nach Graz. Sie deckte sich großteils mit der Italienischen Straße, die von Venedig über Villach nach Bruck an der Mur führte. Bei Leoben zweigte die Oberösterreichische Straße nach Linz ab, von Graz ging die Ungarische Straße nach Ofen und von Marburg die Kroatische Straße nach Karlstadt (Karlovac). Der Weg wurde auch von Klagenfurt über Völkermarkt, Unterdrauburg und Marburg nach Kroatien genommen. Die Laibacherstraße führte von Venedig über Görz, Laibach und Pettau (Ptuj) nach Ungarn und stieß auf jene Straßen, die der Drau und Mur folgten. Eine Karststraße ging von Triest über Senosetsch (Senožeče), eine andere von Fiume über Laas (Loz) nach Laibach, dann über den Trojanerpaß durch Franz (Vransko) nach Cilli (Celje) und führte über Marburg nach Graz und Bruck. In Laibach zweigte auch eine Verbindung nach dem Norden ab, die nach Krainburg (Kranj), Neumarkt (Tržič) über den Loibl nach Klagenfurt und Villach, oder von Laibach nach Krainburg und über den Wurzenpaß nach Villach führte. Von dort gelangte man über Spital an der Drau, Kremsbrück und über das Katschtal auf den Katschberg zur Salzburger Grenze beziehungsweise von Spital nach Oberdrauburg an die Grenze Tirols. Zu erwähnen ist noch die Straße, die von Triest und Tybein (Duino) über Görz durch die Flitscher Klause und Raibl (Cave del Predil) nach Tarvis führte und dort auf die durch das Kanaltal kommende Straße stieß⁸³.

An der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert konnten die alten Verbindungsstraßen zwischen Steiermark, Kärnten und Krain keineswegs mehr den Binnenverkehr bewältigen, und der Anschluß an das Straßennetz der Nachbarländer war völlig unzulänglich. So blieben Klagenfurt und ganz Krain von der Italienstraße ausgeschlossen, auch die südliche Steiermark und das östliche Kärnten litten darunter. Hier bestanden lediglich schlecht instandgehaltene Wege. Dem Vorschlag, einen Tunnel durch den Loibl graben

⁸² Ernst Brandstätter, in: Standard 1. 6. 1993.

⁸³ Ferdinand Tremel, Der Frühkapitalismus in Innerösterreich (Graz 1954) 97f; Othmar Pickl, Österreichs Stellung im West-Ost-Handel vom 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts mit besonderer Berücksichtigung des Handels mit dem Südosten. In: Mitt. d. Bulg. Forschungsinst. in Österr., Jg. 4/2 (1981) 35f; Valentinitsch, Steirische Wirtschaft, 349f. HHSTA N1 Zzd, Karton 8: Anfrage vom 9. 10. 1766 nach Klagenfurt, welche Kommerzialstraßen vor 1730 bestanden. Martin Wutte, Die Entwicklung der alten Straßen und Wege in Kärnten (phil. Diss., Graz 1934); Ders., Kärntens Wege zum Meer in alter und neuer Zeit. In: Carinthia 133/2-3 (1943) 97-104; Viktor Paschinger, Grundzüge der Verkehrsgeschichte Kärntens. In: Carinthia 143 (1953) 353-84. Albert Schluger, Der Waren- und Postverkehr in Oberkärnten im 17. und 18. Jahrhundert. In: Carinthia 145 (1955) 665-79.

zu lassen, wurde Ende des 17. Jahrhundert noch nicht entsprochen⁸⁴. Zwischen Adelsberg (Postojna) und Triest beziehungsweise Fiume gab es noch im Jahre 1717 keine gut befahrbare Straße⁸⁵.

Diese Feststellung deckt sich mit den zeitgenössischen Schilderungen, nach denen der Handel darnieder lag, die Straßen und Brücken reparaturbedürftig waren und sich in so schlechtem Stand befanden, daß sie den Anforderungen eines geregelten Handelsverkehrs nicht genügen konnten. Mehrmals war der kaiserliche Hauptmann von Triest, Martio Graf Strassoldo, im Jahre 1715 aufgefordert worden, zu untersuchen, wie man die Straßen und Wege nach Triest, Buccari, Fiume und Zengg verbessern konnte, um den Handel mit den österreichischen Erblanden zu beschleunigen, aus Triest war jedoch keine Antwort gekommen⁸⁶. Das Hauptmotiv zur Einberufung einer *Conferenz* in Graz im Jahre 1716/17 war es daher auch, *zur Concertier- und Einrichtung der Weeg- und Strassen-Reparation nach denen iö. Meer-Porten umb das Commercium mit denen zurückhligenden Landen andurch zu promovieren*⁸⁷. Die Frage der Instandsetzung der Straßen und Wege blieb die ganze erste Hälfte des 18. Jahrhunderts hindurch eine der wichtigsten und wurde mit Nachdruck in Angriff genommen. Von den ersten Sitzungen der iö. Kommerzienkommission an standen Straßenrenovier- und -bauvorhaben immer auf der Tagesordnung. Man wollte mit der Instandsetzung der Hauptverbindungsstraßen zwischen Wien beziehungsweise Salzburg und den Seehäfen beginnen, um die Maßnahmen dann sukzessive auf Verkehrswege des übrigen Innerösterreich auszudehnen. Als mit dem Freihafenpatent vom 18. März 1719 allen Kaufleuten und Händlern die Verbesserung, Erweiterung und Instandhaltung der Kommerzialstraßen und der freie Zugang zu den österreichischen Häfen zugesagt worden war, erhielten diese Projekte neues Gewicht.

Die Vorschläge der iö. Kommerzienkommission wurden in Wien sofort aufgegriffen und die iö. Zentralbehörden wurden beauftragt, unter Beiziehung von Kommissären aus der iö. Regierung und Hofkammer mit den Vorbereitungen anzufangen. Der Beginn der Bau- und Reparaturarbeiten wurde mit dem 9. Mai 1717 festgesetzt⁸⁸. Man dachte an eine gemeinsame, in allen Ländern Innerösterreichs einheitliche Vorgangsweise. Der iö. Regierungsrat Johann Ernst Karl von Orthofen schlug vor, daß die Wege um zwei Klafter in der Ebene, im Gebirge um die Hälfte verbreitert und nach 200 bis 300 Schritten jeweils eine Ausweiche errichtet werden sollten⁸⁹.

An einer ganz wesentlichen Frage, wer nämlich für die Straßenreparation, für die Verbreiterung der Straßen, für die Sprengung der Felsen und Fällung der Bäume, die den Weg behinderten, zuständig sei, entspann sich in der Folge eine lebhaftige Diskussion. Orthofen bezog sich auf die k. k. Resolutionen von 1666 und 1681: In jedem Land, in jedem Bezirk gab es Inhaber von Hofkameral-, Privat- und landschaftlichen Mauttarifen, die in ihren Territorien mit der Instandhaltung der Wege und Straßen be-

⁸⁴ Erzherzog Karl hatte zwar in den Jahren 1566-1575 diese Straße bereits renovieren und mit einem Scheiteltunnel versehen lassen. Der Zustand des Überganges blieb aber prekär, so daß man im Zusammenhang mit der neuen Triest-Politik die Straße neu baute. Sie wurde 1728 beendet. Siehe Ernst B r u c k m ü l l e r, Triest und Österreich im 18. Jahrhundert. In: Österreichische Osthefte (ÖOH) 3 (1985) 300-327, hier 308; Emmerich Z e n e g g - S c h a r f f e n s t e i n, Ältere Tunnelprojekte am Loibl. In: Carinthia 133/2-3 (1943) 105-10.

⁸⁵ B i d e r m a n n II., 181.

⁸⁶ AST Iza 173, Acta betreffend die Straßenreparation in Innerösterreich, 9. 11. 1715.

⁸⁷ B i d e r m a n n II., 178.

⁸⁸ StLA HK 1717-IV-118, 29. 3. 1717.

⁸⁹ StLA HK 1719-IV-138, 21.

auftragt waren. Diese sollten nun zur Bau- und Reparationsarbeit in ihrem Teilbereich herangezogen werden. Eine Fülle von unterschiedlichen Interessen und Meinungen galt es hier zu koordinieren, keine leichte Aufgabe, wie die iö. Kommerzienkommission bald herausfand.

Als beispielsweise die Frage auftauchte, wer das Holz zum Straßenbau bereitstellen sollte, schien niemand dafür zuständig zu sein: Die steirische Landschaft berief sich auf die Erbhuldigung und *seie hierumben auch nicht instruiert*. Sie erklärte sogar, daß sie für die Wegreparation prinzipiell nicht zuständig sei und sich auch nicht einmischen wolle, ihre Mautbezirke behielt sie sich jedoch weiterhin vor. Die Kommerzienkommission bestand jedoch darauf, daß diejenigen, die die Maut einnahmen, auch für das Bauholz zuständig wären. Außerdem berief sie sich auf ein Edikt von Erzherzog Karl aus dem Jahr 1565, daß die Landschaft nämlich sehr wohl für die Instandhaltung der Straßen verantwortlich sei und nicht die ganze Last der Kammer aufbürden könne⁹⁰. Eine kaiserliche Resolution bestimmte schließlich, daß die Mautinhaber auch die nötigen Materialien und das Werkzeug bereitzustellen hätten und daß die zur Straßenreparation benötigten Steine oder das Holz den Untertanen nicht weggenommen, sondern von dort bezogen werden sollten, wo sie leicht entbehrt werden konnten⁹¹.

Bei der Frage, ob die iö. Landschaften die Land- und Fuhrrobot bereitstellen sollten, gingen die Meinungen ebenfalls auseinander. Man einigte sich schließlich darauf, abwechselnd auf die Land- und Handrobot zurückzugreifen und die Einteilung der Untertanen zu diesen Arbeiten den Landschaften zu überlassen. Doch sollten sie darauf schauen, daß die Untertanen auch ihren übrigen Verpflichtungen nachkommen könnten. Die Fuhrrobot sollte vor allem auf den stark frequentierten Straßen, wo die Reparation und Verbreiterung ja am nötigsten war, gestellt werden⁹². Die Anregung des Grafen Gallenberg, in allen Gebieten, wo eine Straßenreparation durchgeführt wurde, den Arbeitern ein kleines Entgelt zukommen zu lassen und ihre Arbeit einem einheitlichen Tag- und Fuhrlohn anzugleichen, wurde nicht angenommen. Die Landschaften stimmten zu, ihre Untertanen zur Land- und Fuhrrobot zu verpflichten und daß das Einverständnis der Mautbesitzer hierzu nicht eingeholt werden mußte⁹³.

Nun gab es auch Gebiete, wo kein Mautdistrikt existierte. In diesem Falle galt nun das Patent, das unter Erzherzog Ferdinand am 17. Mai 1617 in Graz erlassen und von Kaiser Leopold I. am 14. August 1684 bestätigt worden war: hier sollten die Gemeinden, also Städte, Märkte und Dorfschaften sowie die am Weg liegenden lokalen Obrigkeiten, die sogenannten Jurisdizenten, Hilfestellung leisten. Doch stellte es sich in der Folge heraus, daß die Zuständigkeiten und Grenzen zwischen Mautdistrikten und jenen Gebieten, wo die Gemeinden und Jurisdizenten nun für die Straßenreparation zuständig waren, gar nicht so klar waren⁹⁴.

Weitere Unklarheiten ergaben sich aus der Praxis: Aus welchem Fonds sollten beispielsweise die zur Verbreiterung eingezogenen Grundstücke genommen werden? Auch für den Bau der Ausweichen mußte Grund enteignet werden, wie war also die Ablöse zu bewerkstelligen? Sollten bei der Reparation der Straße nach Eisenerz die Gewerkschaften mithelfen, oder die ganze Last der Robot auf den Bauern liegen? Liefen Straßen an Grenzen entlang oder passierten diese mehrmals, stellte sich die Frage, ob im

⁹⁰ StLA HK 1719-IV-138, 19-21.

⁹¹ StLA HK 1719-IV-138, 21; AST Iza 173, 23-25.

⁹² AST Iza 173, 23-25.

⁹³ StLA HK 1719-IV-138, Protokoll 3. 6.; 1720-II-127, Protokoll 14. 8.

⁹⁴ AST Iza 173, 10. 4. 1720, 40-41.

„nichtinnerösterreichischen“ Gebiet ebenfalls eine Verbreiterung der Straßen angeordnet werden sollte. Wenn ja – wer stellte nun in diesem Falle die Landrobot oder die Arbeitsgeräte? Man rechnete auch damit, die Straßen *nachzubessern*, um eine dauerhafte Stabilität zu gewährleisten. Wer sollte jedoch dafür zuständig sein? Was tun, wenn ein Privatbesitzer zur Reparatur finanziell nicht in der Lage war oder vorgab, dazu nicht in der Lage zu sein? In diesem Falle behinderte seine Untätigkeit die Arbeit am gesamten Straßenverlauf⁹⁵.

Zur Klärung all dieser Fragen mußte man nun auf die Information und den Rat der Kommissäre und Visitationsbeamten zurückgreifen.

Die Aufsicht über die Straßenreparation in Steiermark, Kärnten, Krain, Görz/Gradisca und an der Küste erhielten die von der iö. Zentralbehörde ernannten und instruierten Kommissäre. Man teilte sie in Ober- und Unterkommissäre. Als Oberwegskommissäre wurden vorrangig die Landeshauptleute selbst eingesetzt. Sie erstatteten dem Präsidenten der iö. Kommerzienkommission regelmäßig mündlichen und schriftlichen Bericht darüber, wie die Arbeiten voranschritten, welche Probleme auftauchten und welche Lösungsmöglichkeiten sich anboten. Die Kommissäre, die sowohl von der iö. Kammer, als auch von den Landschaften gestellt wurden, überwachten die herrschaftlichen Verwalter und deren Untertanen, die entlang der Straßen wohnten, teilten die Roboten ein und hielten die Ortspostbeförderer zur Mitarbeit an, natürlich *amore publici gratis*⁹⁶. Die iö. Hofkammerräte, die als Visitationskommissäre vorrangig eingesetzt waren, erfüllten die Funktion der Kontrolloren. So war der Hofkammerrat Steiz Wegkommissär für die Straße von Graz in die Obersteiermark, er unternahm aber auch im Juni 1720 eine Wegvisitation nach Cilli (Celje), um den Fortgang der Arbeiten zu überprüfen⁹⁷.

Da der Straßenbau durch die Steiermark und Krain nach Triest und Fiume vorrangig in Angriff genommen wurde, war Kärnten vorerst nur zur Straßenreparation über den Loibl- und Wurzenpaß angehalten. Für die Steiermark, für Krain und für die Freyhäfen galt jedoch, daß hier sämtliche Straßen, die sich für den Warentransport eigneten, instandzusetzen waren. Da die iö. Hofkammer auch die Görzer Maut inne hatte, war sie auch für den bereits im Jahre 1714 projektierten Weg von Görz nach Triest und die Stellung der Landrobot zuständig. Diese Straße war umso wichtiger, als sie venezianisches Territorium umging⁹⁸.

Ein *Verzeichnuß, den jenigen Commissarien, welche das Oberauffsehen der Weeg-Machung von Orth zu Orth der Land-Straßen tragen sollen*, macht ersichtlich, welche Kommissäre für welche Straßenabschnitte zuständig waren. Andrea Baron Androcha beispielsweise war zuständig für die Vermessung und den Ausbau der Strecke von Fiume und Triest bis Oberlaibach. Für die Strecke zwischen Laibach und der Kärntner Grenze war Baron Russenstein zuständig. In Kärnten war es Georg Philipp Frhr. von Semler, der für die Wege und Straßen von St. Veit über Klagenfurt nach Villach und zum Wurzenpaß, beziehungsweise von Klagenfurt bis auf den Loiblpaß eingesetzt wurde. Er sollte sich mit Russenstein und Androcha über die Koordination der Arbeiten ins Einvernehmen setzen. Von der steirischen Grenze bis Dürnfeld in Kärnten war Franz Frhr. von Schoberg, von Dürnfeld bis St. Veit Graf Gabelkoven zuständig. Die Straßen

⁹⁵ StLA HK 1720-II-127, Protokoll 6. 8. und 19. 8.; 1723-III-72, Protokoll 6. 4.

⁹⁶ AST Iza 173, 20. 2. 1720, 35f; StLA HK 1720-II-127, Protokoll 3. 6. 1720: Die Richter und Räte von Aussee glaubten beispielsweise, daß nur die iö. HK dafür zuständig sei.

⁹⁷ StLA HK 1720-II-127, Protokoll 16. 8.; AST Iza 173, 25.

⁹⁸ AST Iza 173, 24.

und Wege im Kameraldistrikt der beiden Hauptmannschaften Tolmein und Flitsch sollten ebenfalls repariert und erweitert werden⁹⁹.

Es ist hier nicht Platz, auf alle Wegkommissäre in der Steiermark einzugehen. Als repräsentatives Beispiel sollen daher jene der Obersteiermark aufgezählt werden, um zu zeigen, wie bei der Einteilung der Distrikte vorgegangen wurde: von Leoben bis Mautern wurde Baron Zehentner eingesetzt, als dessen Unterkommissär fungierte der „junge“ Paul Egger; von Mautern bis Rottenmann waren es Graf Breuner jun., von da bis Schladming Baron Puterer und der ihm unterstellte Graf Weißenheim jun., von Rottenmann über den Tauern *nach dem Murboden* der Prälät von Admont, sowie von Aussee bis zur salzburgischen Grenze der Salzkämmerer Schamberger. Auf der Eisenstraße waren von Leoben bis Eisenerz Herr Preffenhüber (Prevenhüber), von dort bis zur österreichischen Grenze der Herr Kammergraf, über Dietmannsberg bis Admont ebenfalls der Abt sowie über Obdach Graf Sidenitsch zuständig¹⁰⁰.

Auch die Oberbeamten wurden mit der Aufsicht vor Ort betraut, sie überwachten den Fortgang der Arbeiten, berichteten, wie der Stand der Straßen vor, während und nach den Reparaturarbeiten war und auf welche Probleme man im Zuge des Unternehmens stieß. Zu ihren Pflichten gehörte es, einen Extrakt von den Mauteinnahmen, die in den Filialen seit der neuen Kommerzialeinrichtung eingehoben worden waren, zu erstellen und zu berichten, ob eine Zu- oder Abnahme des Warentransports zu verzeichnen sei, ob die Händler nun andere Straßen nahmen und welche Waren vor allem transportiert würden. Eine Gesamtdarstellung aus allen iö. Ländern sollten die Grazer dann unverzüglich an die Wiener Hofkammer schicken¹⁰¹.

Die landschaftlichen Straßeninspektoren wurden vom jeweiligen Landeshauptmann instruiert. So entsandte der Landeshauptmann von Krain einen solchen Straßeninspektor in den Bezirk von Castua, wo er sich mit dem Hauptmann von Castua ins Einvernehmen setzte und bei der Reparatur der Straßen dann gemeinsam mit ihm vorging. Die steirische Landschaft bestimmte, als Inspektoren auch die Postmeister, als Oberinspektoren aber die *Cavaliere* einzusetzen¹⁰².

Für die Sicherung des Straßenzustandes wurden wiederum die jeweiligen Mautinhaber verpflichtet. Wo es keine gab, sollten wiederum die Gemeinde oder die jeweiligen Jurisdizenten einspringen und hier *hilfreiche Hand bieten*. Die Mautinhaber sollten von Dorf zu Dorf *ständige Wegmacher* einstellen, die an einem bestimmten Tag – man schlug den Samstag vor – für die Straßenverbesserung verantwortlich wurden, wie es in Tirol bereits üblich war. Auf schwierigerem und oft befahrenem Gelände wurde für jede Meile Weg ein eigener Wegmacher aufgestellt, der täglich zweimal seinen Distrikt zu überprüfen und selbst Hand anzulegen hatte, falls kleinere Probleme auftauchten. Die Materialien sollten von jedem Distrikt gestellt werden und die Wegemaut völlig für diese Reparatur zur Verfügung stehen. Verwüsteten Naturkatastrophen die Straßen, waren nicht die Mautinhaber allein, sondern auch die jeweilige Gemeinde zur Wiederinstandsetzung der Straße verpflichtet. Schließlich beschloß man, große Straßenrepara-

⁹⁹ AST Iza 173, 25. 9. 1718, 13f.; 19. 8., 11. 12. 1717 und 27-28. Siehe hierzu auch Bidermann II., 181.

¹⁰⁰ StLA HK 1720-II-127, Protokoll 18. 6.

¹⁰¹ StLA HK 1726-X-41, *Schimmel an die Herrn Landesvizedome in Steier, Kärnten u. Krain, Cilli, Hauptmann zu Buccari, Fiume und Tersat, Vizehauptmann zu Gradisca und übrige Oberbeamte*.

¹⁰² StLA HK 1719-IV-138, Protokolle von Mai-Juni.

tionen einmal jährlich, zwischen Ostern und Pfingsten, die weniger umfangreichen alle zwei Monate durchzuführen¹⁰³.

Nach den ersten zwei Arbeitsjahren entsprach der Straßenzustand noch keineswegs den Erwartungen der iö. und der Wiener Wirtschaftsgremien. Die iö. Kommerzienkommission klagte fortwährend, wie spärlich doch Nachrichten von den Landschaften und aus den einzelnen Territorien einliefen. Viele Sitzungen im Jahre 1719 begannen daher mit dem Thema Straßenreparation und füllten sie auch weitgehend aus. Die Straßen galten noch immer als ausgesprochen schlecht. Der Einsatz für die Sache ließ zu wünschen übrig. So hatte beispielsweise die Landschaft in Krain zwar mit den Arbeiten angefangen, jedoch, so wurde bekannt, damit wieder ausgesetzt, nachdem sie 500 fl ausgegeben hatte. Seit dem Jahre 1720 kamen aber auch die ersten positiven Nachrichten von den Straßenkommissären. Die Straße von Laibach bis zum Wurzenpaß war bereits repariert worden, von Krainburg bis Neumarkt und weiter nach Triest bzw. Fiume war man gerade bei der Arbeit¹⁰⁴. In diesem Jahr wurde auch die Straße von Leoben nach Aussee und jene nach Vordernberg in Angriff genommen, eine wichtige Maßnahme, da diese Straßen ja für den Handel nach Salzburg und weiter nach Deutschland von Bedeutung waren. Im *Bambergischen Vizedomamtsdistrikt* wurden schließlich alle Hauptstraßen und Wege *mit gutem Fortgang* repariert und schließlich auch die Kommerzialstraßen von ganz Kärnten in Angriff genommen. Der Präsident der iö. Kommerzienkommission Porcia, der ja auch Landeshauptmann von Kärnten war, kümmerte sich persönlich um den Fortgang dieser Arbeiten.

Nichtsdestoweniger sah man sich im Jahre 1723 veranlaßt, drei weitere Arbeitsjahre zu veranschlagen, da man auf schwieriges Gelände, wie beispielsweise auf Sümpfe oder zu starke Steigungen, gestoßen war und da man auch die Phase der *Nachbesserung* einberechnete, ohne die *keine rechte Consistenz zu verhoffen stehe*. So wurde die im Jahre 1716 geplante Semmeringstraße erst 1728 fertiggestellt¹⁰⁵.

Es nimmt nicht Wunder, daß in diesem großen Projekt der länderübergreifenden Instandsetzung des Verkehrsnetzes teils lebhaft Auseinandersetzungen zwischen den iö. Ländern, Behörden, Landschaften sowie Grundbesitzern und Kommissären auf der Tagesordnung standen. Auf einige dieser Konflikte soll hier näher eingegangen werden.

Ein Problem stellte die Spurbreite der Wagen dar. Es zeigte sich, daß die in Innerösterreich gebräuchlichen Fuhrwerke mit schmälere Achsen, den *Anzen* oder *Äntzen* (Anzenwagen) ausgestattet waren, daß jedoch im Westen und Norden Europas, aber auch in Schlesien, viel breitere Achsen im Gebrauch standen. Da die iö. Kommerzienkommission plante, den Handel des Nordens über Triest und Fiume zu ziehen, sollten die Straßen in solcher Breite und mit solchem Gefälle hergestellt werden, daß auch schlesische Wagen Innerösterreich problemlos passieren und die Seehäfen erreichen konnten¹⁰⁶. Außerdem stellte sich heraus, daß die schmalen, älteren Fahrzeuge die reparierten Straßen ruinierten.

Vorschläge zum neueren und *geschwinderen Fuhrwesen* machte Paul Graf Amerighi aus Kärnten. Seine Vorstellungen stießen in der iö. Zentralregierung und auch in den

drei iö. Landschaften auf geteilte Meinungen. In den Herrschaften, befürchteten die Landschaften, würden die Untertanen durch die beschleunigtere und leichtere Art des Fuhrwerks weniger Pferde benötigen und somit weniger Fuhrlohn einnehmen. Die steirische Landschaft war beispielsweise vorerst nicht bereit, sich auf *das geringste einzulassen*, bevor ein Aufblühen des Handels nicht sichtbar würde und eine Erhöhung der Mauteinnahmen erwiesen sei. Sie wandte auch ein, daß an *Fuhrwerk niemals ein Mangel* geherrscht hätte, wohl aber an den nötigen Transportgütern und am Verdienst. Dieses Projekt der Beschleunigung des Transports sei also zu *verwegen*, um realisiert zu werden¹⁰⁷. Fürst Porcia argumentierte damit, daß er in Holland und Westfalen mit den neuen *Stolwägen* gefahren sei und sich vom Nutzen dieses Wagentyps selbst habe überzeugen können. Der Vorteil des Kaufmanns bestünde nun darin, viel schneller seine Waren zu transportieren und selbst bei höheren Frachtkosten, die dem Untertan und dem Ärar gleichermaßen zufielen, noch zu profitieren. Der Händler benötigte nun weniger Saumpferde und müsse weniger Zwischenstationen einlegen. Auch fremde Kaufleute würden nicht mehr, wie bisher, von den schlechten Straßen und der langen Transportdauer abgeschreckt. Die Weg- und Straßenkommissäre rieten ebenfalls immer wieder zum Verbot der Anzen. Diese gebräuchlichen, schmälere Achsen der einheimischen Fuhrwerke zerstörten, wie sie in ihren Berichten darlegten, die eben erst reparierten Straßen innerhalb kürzester Zeit. Die Landschaften hingegen sprachen sich entschieden gegen ein Verbot des Gebrauchs von Anzen aus und wollten es vielmehr weiterhin ihren Untertanen überlassen, welche Fuhrwerke sie verwendeten. Sie rieten vielmehr, das Projekt des Grafen Amerighi abzuweisen und den Warentransport in statu quo weiterlaufen zu lassen, bis sich ein Handelsaufschwung bemerkbar machen würde und die Fuhrleute mit dem Transport überlastet waren¹⁰⁸.

Nachdem sich jedoch auch die iö. Kommerzienkommission verstärkt für die Abschaffung der Anzen aussprach, verbot der Kaiser generell deren Gebrauch und befahl somit in Innerösterreich die allgemeine Umstellung auf die neue Spurbreite. Der Termin wurde mit dem 23. April 1721, dem St. Georgstag gesetzt, ab dem keine engen Achsen mehr auf den Straßen erlaubt waren. Dieses Verbot wurde mit der Bestrafung all jener Wagner, die die schmalen Achsen noch herstellten, unterstrichen. Der Erzbischof von Salzburg war bereit, ebenfalls die Straßen in seinem Land zu reparieren und zu verbreitern, unter der Bedingung, daß die schmale Achsenbreite auch in Steiermark und Kärnten verboten blieben¹⁰⁹.

Im Bezirk des Hauptmanns von Buccari und Fiume von 1725 bis 1733, Adelmo Antonio Conte Petazzi, gerieten eine Behörde und ein Grundeigentümer aneinander: Im Distrikt Schembie (Šembije) bestanden zwei unterschiedliche Straßen: die *ordinari* Straße, die von den Kaufleuten und Händlern mit ihren Gütern hauptsächlich benutzt wurde, hier hob der Fürst Porcia die Mauten ein und war daher auch für die Straßenreparation und -konservation verantwortlich. Ein weiterer, kürzerer Weg ging über den Berg, wo das unter Fiume stehende kaiserliche Filialamt für Mauteinhebung und Reparationen aufkam. Nach der Darstellung der iö. Hofkammer war dieser Weg für Wagen, die mit Kaufmannsgütern beladen waren, unpassierbar und diente lediglich den Fußboten und Säumern als kürzeres Verbindungsstück. Dieses Teilstück sei keinesfalls für die neuen Anforderungen adaptierbar, daher stehe die Straßenreparation, wie die Hofkammer meinte, völlig dem Fürsten Porcia zu. Der sich nun entspinnde Konflikt zwi-

¹⁰³ HKA 1723-III-72, Protokoll 6. 4.; AST Iza 173, 24v.; HHSTA NL Zzd, Karton 8.

¹⁰⁴ StLA HK 1719-IV-138, 1-30; 1720-II-127, 1. Protokoll 27. 6. u. 14. 8.: Der Landeshauptmann von Krain berichtete, daß die *Reparation der allortigen Straßen mit Eifer continuirt würde*.

¹⁰⁵ StLA HK 1720-II-127, Protokoll 18. 6; 1723-III-72, Protokoll 6. 4.

¹⁰⁶ B i d e r m a n n II., 35.

¹⁰⁷ StLA HK 1719-IV-138, Protokolle der Sitzungen Mai-Juni.

¹⁰⁸ Ebd.; StLA HK 1720-II-127, 3f.

¹⁰⁹ StLA HK 1720-II-127, Protokoll 3. 6. 1720.

schen der Hofkammer und dem Privatbesitzer zog sich in die Länge, so daß sich der Oberwegdirektor und Landeshauptmann von Krain, Wolf Weikhard Graf Gallenberg, gezwungen sah, eine Kommission an Ort und Stelle zu entsenden, um die Gegebenheiten zu untersuchen. Der Straßenzustand in diesem Teilstück blieb sehr lange schlecht¹¹⁰.

Weitere Beschwerden liefen immer wieder bei der iö. Kommerzienkommission ein. Als Graf Moscon sich weigerte, für die Reparatur des Straßenabschnittes durch seinen Besitz die Landrobot zu leisten, nahm ihm der zuständige Wegkommissär, Graf Schrottenbach, kurzerhand zwei Ochsen weg. Letzterer beklagte auch mehrmals die mangelnde Hilfsbereitschaft der kaiserlichen Oberbeamten zu Franz. Der Landeshauptmann von Kärnten hingegen veranlaßte, einem Salzfuhmann die Pferde auszuspannen, da er noch immer mit schmalen Achsen unterwegs war¹¹¹.

Auf wiederholte Anfrage der Wiener Kommerzienhofkommission, die gerne detailliertere Nachrichten aus der Provinz bekommen hätte, mußte die ihr untergeordnete iö. Kommerzkommission immer wieder zugeben, wie schleppend doch die Arbeiten zeitweise fortgingen. Das lag sehr oft an Privatleuten, die, wie beispielsweise Graf Attems, *an der Kremsbrück sehr schläfrig der Wegreparation* oblagen¹¹². Bremsend wirkten aber auch Städte, wie beispielsweise Fiume, das sich vor den Zahlungen für die Straßenreparation gerne drückte. Solches blieb der Hofkammer unverständlich, da ja gerade diese Hafenstadt starkes Interesse daran haben mußte, wie sie meinte, ihre Straßen instanzzusetzen. Der Landeshauptmann von Krain wurde daher aufgefordert, zu intervenieren¹¹³.

Es ist vielleicht auch verständlich, daß es der iö. Kommerzienkommission nicht leicht fiel, zwischen den unterschiedlichen Interessen und Meinungen der drei Landschaften zu vermitteln und einen Kompromiß zu erzielen, der für ein einheitliches Vorgehen notwendig war. Vom 24. Mai bis zum 16. Juni 1719 wurden die Repräsentanten der Landschaften von Steiermark, Kärnten und Krain daher abwechselnd in die Sitzung des iö. Wirtschaftsgremiums gebeten, um ausschließlich über die Agenden der Verbesserung des Transportwesens und des Straßenzustandes zu beraten. Es ging um Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten, Vorgangsweisen, um das Projekt des Grafen Amerighi und um die Stellung von Roboten. Zwischen Kärnten und Krain kam es in den folgenden Jahren jedoch zu eifersüchtigen Auseinandersetzungen, denn jedes Land wollte von den Fracht- und Kommerzialstraßen besonders profitieren. So beschwerten sich Kärnten und Görz, sie würden vom Handelsverkehr zwischen dem Reich und den iö. Häfen ausgeschlossen, weil dieser nach der derzeitigen Planung ausschließlich durch Krain und die Steiermark geführt werde. Doch die iö. Kommerzienkommission rechtfertigte sich, daß Kärnten in jedem Fall von den Kommerzialstraßen profitierte, ob nun der Handelszug von Triest über Duino und Görz nach Villach und dann weiter nach Salzburg, oder von Triest über Laibach nach Kärnten genommen werde. Die Kommission kritisierte bei dieser Gelegenheit die Kärntner Landschaft, daß sich ihre Straßen noch immer in *teilweise üblen Stand* befanden. Die Straßen über den Wurzenpaß und

¹¹⁰ StLA HK 1727-I-100, 21. 1. 1727, 30f., 114f.

¹¹¹ StLA HK 1720-II-127, Protokoll 14. 8.

¹¹² StLA HK 1726-X-41: *Schimmel an die Herrn Landesvizedome in Steier, Kärnten und Krain, Cilli, den Hauptmann zu Buccari, Fiume und Tersat, den Vizehauptmann zu Gradisca und die übrigen Oberbeamten, item Neander, kraft dessen ihnen die kais. Resolution wegen... hiermit anerinnert wird und ... anbefohlen zu berichten, wie der Stand der Straßen, und wie weit mit Reparierung derselben gekommen* StLA HK 1720-II-127, Protokoll 12. 7.

¹¹³ StLA HK 1727-I-100, 300f.

über den Loibl seien nicht repariert, sondern eher *verdorben worden, bei geringster Nässe ganz unpassierbar, und kann der Traffico in dass Reich so nicht funktionieren*. Krain hingegen hatte seine Straßen bis zur Grenze bereits bestens instandgesetzt und beschwerte sich nun, daß der Handelsverkehr in Kärnten aufgehalten wurde. So mußte eine kaiserliche Resolution die Kärntner überzeugen, daß eine Verbesserung der Straßenbedingungen über den Loibl dem Land durchaus zugute käme und sie daher schleunigst die Bauarbeiten über den Paß vollenden sollten¹¹⁴.

In den Jahren 1724 bis 1726 waren die Straßenbauvorhaben auf den Süden Innerösterreichs konzentriert. Dabei ging es vor allem um die Verbindung von den Seehäfen des iö. Litorale mit dem Binnenland. In Triest beratschlagte man den Bau einer Straße nach Görz, die nach Villach führen sollte, ohne venezianisches Territorium zu berühren. Zwei Vorschläge wurden diskutiert: nach dem einen sollte die Straße über Opicina und Costajnovizza (Kostanjevica) bei Merna über die Wippachbrücke (Vipacco, Vipava) gehen, nach dem zweiten jedoch von Triest über Prosecco bis zum Ende des Triester Gebietes. Philipp Graf Thurn erklärte sich bereit, die Straße von da bis nach Duino zu finanzieren. Von Duino sollte sie nach Jamiano, dann durch das Tal *Gabria an der Wippach* führen, wo die iö. Hofkammer jedoch eine Brücke finanzieren mußte. Das zweite Projekt erwies sich als kostengünstiger und bequemer, doch dauerte es noch einige Zeit, bis es in Angriff genommen wurde¹¹⁵.

Diese Maßnahme, sowie die Tatsache, daß von venezianischen und vor allem von friulanischen Waren, die ihren Weg durch Kärnten und Salzburg nach Deutschland nahmen, in Tarvis hohe Abgaben gefordert wurden, verärgerte die Venezianer. Die Serenisima reagierte nun im Jahre 1726 ihrerseits mit dem Plan, eine neue Kommerzialstraße zu bauen. Diese sollte von Tolmezzo durch Carnia, über das Cadore nach Niederdorf in Tirol (heute Südtirol), unter Umgehung von Kärnten, angelegt werden. Dieses Vorhaben mußte jedoch den Häfen Triest und Fiume, der Tarviser Straße und somit auch Innerösterreich schaden. Die iö. Zentralregierung schlug nun vor, die Tiroler Mauten so zu heben, daß sie nicht unter jenen in Kärnten blieben¹¹⁶. Noch im Jahr 1737 nahm Graf Goess in seinem Protestschreiben im Namen des Landes Kärnten auf diese Benachteiligung des Handels über Kärnten Bezug. Ziel der neuen Prinzipien sei es, den Verkehr von Triest nach Graz beziehungsweise über das Pustertal nach Tirol gezielt zu erleichtern, während traditionelle Routen, wie jene von Salzburg über Kärnten nach Venedig, systematisch benachteiligt würden. Kärnten sei durch den Transittarif von 1731 vom Triestiner Handel völlig ausgeschlossen¹¹⁷.

Eine weitere Verbindungslinie galt es nun auszubauen. Bereits im Jahre 1717 wurde die iö. Zentralbehörde beauftragt, zu überlegen, ob eine Reparierung des Pfades von der kroatischen Küste über das Kapelagebirge (Capella) nach Karlstadt sinnvoll sei. Während die iö. Geheime Stelle davon abriet, weil sie befürchtete, daß die Türken da-

¹¹⁴ HKA iö. Herrschaftsakten K 27, 20. 7. 1723.

¹¹⁵ Mayer, Anfänge, 84 und 130. In der Relation des Obersthofkanzlers Sinzendorf wurde der Bau der Straße und der Brücke im Jahre 1731 dringend gefordert, war also bis zu diesem Zeitpunkt noch ausständig.

¹¹⁶ StLA HK 1726-I-101.

¹¹⁷ Bruckmüller 306f. Goess spricht davon, daß die Gailtaler und Großkirchheimer Säumer ruiniert seien, und wieviel Schaden die Mautämter in Tarvis und Kremsbrücke bereits genommen hätten. Siehe hierzu auch AST Iza 282, Acta 1: *Erinnerungen über die Graf Goesische Vorstellung wegen des Kärntnerischen Commercii und des Zugs über Salzburg*.

durch leichter Zugang durch Kroatien zu den adriatischen Meerhäfen bekämen, gab es von seiten des Generalfeldwachtmeisters und Kommandanten Ferdinand Hannibal Graf Herberstein (1662-1718) keinerlei Bedenken gegen das Projekt¹¹⁸. Der Abschluß des Handelsvertrags mit der Pforte von 1718 bedeutete einen weiteren Schritt zur Realisierung dieses Vorhabens. Als der kaiserliche Oberleutnant und iö. Landoberinspektor Matthias Antonius Weiß auf seiner Reise nach Kroatien, die er auf Anordnung der Zentralbehörde in den Jahren 1724/25 zur Untersuchung der Schiffbarmachung von Save und Kulpa unternahm¹¹⁹, wiederum darauf aufmerksam machte, daß es keine richtige Landverbindung zwischen den Seehäfen, Ungarn und Kroatien gab, war es dann soweit. Er reichte mehrere Vorschläge ein: entweder die Handelsstraße über Laibach zu benützen, um von dort über die Save nach Agram (Zagreb) zu gelangen, zweitens die Verbindung von Buccari über Fuscine (Fuzine), Delnice (Delnič), Brod (Brod na Kupu) und Freienthorn (Pobrežje)¹²⁰ zur Kulpa auszubauen, oder - die Anregung hierzu kam vom Rentmeister in Buccari - eine Straße über Buccari nach Karlstadt anzulegen und dann auf der Kulpa und Save bis Brod (Slavonski Brod) zu gelangen. Der erste Vorschlag wurde verworfen, weil er einen zu großen Umweg für den Warentransport bedeutete: *Auf der Sau zu gehen wäre hart, wegen der neun großen Wasserfälle, und zwar schlagen weiß zu fahren, wo man mit alleinigen 40 Zentner fahrete, so die Mühe nicht ausmachete*¹²¹. Der zweite Plan fand ebenfalls keine Zustimmung, da die Kulpa ja erst bei Karlstadt schiffbar wurde und bis dorthin ebenfalls zu viele Hindernisse (Wasserfälle, Stromschnellen, Sand- und Felsenbänke, Untiefen) für die Schifffahrt aufwies. Die letzte Variante jedoch wurde von der Wiener Subdelegierten Kommission unterstützt und von der Kommerzien-Hauptkommission nach eingehender Diskussion dem Kaiser präsentiert. Neben handelspolitischen Motiven entsprach der Plan auch militärisch-strategischen Überlegungen: diese Straße sei auch dazu geeignet, die kaiserlichen Truppen aus der Militärgrenze leichter nach Neapel befördern zu können¹²².

Mit der Oberbauleitung der „Karoliner Straße“ wurde Weiß persönlich beauftragt¹²³. Von dem erwarteten Transitverkehr aus dem Südosten, Osten und Nordosten sollten Buccari und dann auch Fiume als Umschlagplätze für den Seehandel sowie für den Weitertransport über Laibach in die Erblände profitieren. Auch eine Verbindung mit Temeswar war über diese Variante möglich. Man setzte vor allem auf das ungarische Vieh, das über diesen Weg nach Italien, Spanien und Portugal transportiert werden konnte. Finanzieren sollten die Straße jene, die auch einen Nutzen davon hätten: die Königreiche Ungarn, Kroatien, das kaiserliche Ärar und die Kaufleute. Für die Sicherheit des Baus und dann des Warentransports und der Kaufleute, die die fertige Straße frequen-

¹¹⁸ HHSTA N1 Zzd, Karton 9, 20. 10. 1717.

¹¹⁹ StLA HK 1725-II-38.

¹²⁰ Schloß und Furt an der Kulpa.

¹²¹ StLA HK 1723-III-72.

¹²² StLA HK 1725-I-136, Sitzung der Kommerzienhauptkommission vom 9. 1. 1725. Igor K a r a m a n , Aus der Geschichte der Maria-Theresianischen merkantilistischen Politik in Kroatien. Die Kolonisationsbestrebungen auf der Karolinerstraße in der Mitte des 18. Jahrhunderts. In: ÖOH 2 (1965) 89-102, hier 94. Der Meinung Karamans, der Bau der Karolinerstraße sei hauptsächlich aus militärstrategischen Überlegungen erfolgt, kann aufgrund der ausführlichen Berichte in den Akten der Grazer und Wiener Hofkammer nicht zugestimmt werden.

¹²³ Protokoll der Subdelegierten Hofkommission vom 26. 7. 1725. Die Pläne, Grundrisse, Landkarten und Skizzen der Straßen, Brücken und Gebäude, die Weiß bei seiner Arbeit angefertigt hatte, befinden sich in: HKA Kartensammlung C 16. Zum Straßenbau siehe auch M a y e r , Anfänge, 84ff.

tierten, sollte der Hofkriegsrat sorgen. Weiß plante, an fünf Orten gleichzeitig zu arbeiten und 1500 Arbeiter zu beschäftigen. Die erwarteten Mauteinnahmen sollten die Straßenerhaltung finanzieren. Als Straßenoberinspektor wurde Baron Androcha vorgeschlagen. In der Praxis verzögerten jedoch unzählige größere und kleinere Hindernisse das Vorhaben, und die ursprünglichen Pläne mußten immer wieder revidiert werden¹²⁴.

In der Zwischenzeit hatte die Instandsetzung der iö. Straßen Fortschritte gemacht. Der Landeshauptmann von Krain, Wolf Weikhard Graf Gallenberg, meldete in seiner Funktion als Krainer *Weg-Ober-Inspektor und Direktor* im Juni 1727, daß die Straßen von Oberlaibach bis Laibach und weiter nach Adelsberg nun fertig, somit alle Haupt- und Kommerzialstraßen in Krain - bis auf einige Teilstücke - repariert und gut benutzbar waren. Diese Straßensituation wird von einem Reisebericht aus dem Jahre 1728 bestätigt, nach dem die Straße von Wien bis Graz als gut, dagegen die Strecke bis Laibach als noch nicht ganz fertig bezeichnet wurde. Die Straße von Laibach bis Adelsberg war instand gesetzt, sowie jene, die von Adelsberg nach Fiume und nach Triest führten¹²⁵.

Seit man in Wien auch dazu übergegangen war, böhmische Hofkammerräte zu den Beratungen der Kommerzienhofkommission beizuziehen, wurde auf die Anbindung der iö. Straßen mit Ober- und Niederösterreich Bedacht genommen. Hier erwies es sich aber, daß mit den bereits instandgesetzten Kommerzialstraßen das Auslangen gefunden werden konnte¹²⁶.

Als nun der Obersthofkanzler Philipp Ludwig Graf Sinzendorf im Jahre 1731 persönlich ins Litorale reiste, konnte er sich davon überzeugen, daß der Einsatz für die Instandsetzung von Straßen, Wegen und Brücken durchaus erfolgreich gewesen war. So beschrieb er auf seiner Fahrt nach Fiume ... *von Grätz die Reparation des Weges in denen zwey Feldern, dann die Verfertigung deren zwei Brücken, über die Muhr bei Ehrenhausen und die andere oberhalb der Stadt Cilli*, die Straßen nach Buccari und Triest. Von dort reiste er nach Görz, um über den Loibl nach Kärnten zu gelangen. In seinem Bericht an die Wiener Kommerzienhofkommission schilderte er nun, daß er *die Landstraßen meistentheils reparirt und conservirt angetroffen [hatte], an denen noch nicht ausgemachten Weegen aber würde bereits Hand angelegt, um selbe in vollkommenen Reparationsstand zu setzen*. Nur in zwei Fällen sollten noch größere Eingriffe vorgenommen werden: die Straße von Triest nach Fiume sowie jene bereits geplante von Görz nach Duino müßten unbedingt noch instand gesetzt werden. An der Karoliner Straße wurde weiterhin gebaut, wie es aus der Relation, die ihm Weiß persönlich überreicht hatte, ersichtlich war. Die obersteirischen Straßen zwischen Klagenfurt und Bruck waren instand gesetzt, nur die Verbindung mit den untersteirischen über Graz nach Cilli war nur teilweise ausgeführt. Dies sei umsomehr zu beklagen, als damit gerade die Verbindung mit dem Litorale behindert würde. Im Großen und Ganzen jedoch zeigte sich der Obersthofkanzler zufrieden und riet der gerade neu eingesetzten Intendanz, auf diese Weise fortzufahren¹²⁷.

¹²⁴ StLA HK 1725-I-136, Sitzung der Kommerzienhauptkommission vom 9. 1. 1725; M a y e r , Anfänge, 85.

¹²⁵ Franz Martin M a y e r , Zur Geschichte der österreichischen Handelspolitik unter Karl VI. In: MIÖG 18 (1897) 129-145, hier 130f.

¹²⁶ HHSTA, Österreichische Akten: Triest/Istrien 9, Sitzungen vom Februar und März 1727.

¹²⁷ Sitzungsprotokoll der Kommerzienhofkommission v. 12. 7. 1731, abgedruckt bei: M a y e r , Anfänge, 130f.

Auch Montesquieu lobte die Straßenbauten Karls VI., als er im Jahre 1728 von Wien über den Semmering nach Graz, Klagenfurt und über den Loiblpaß nach Laibach fuhr¹²⁸. Der einst nur mit Saumrossen passierbare Paß konnte nun mit beladenen Wagen und sechs Pferden mühelos bezwungen werden¹²⁹. Doch gab es auch andere Berichte, die sich weniger begeistert über den Straßenzustand äußerten, da die noch immer nicht instandgesetzten Teilstücke den Warentransport stark verlangsamten. Da es gerade auf dem Teilstück von Laibach nach Triest kaum Wirtshäuser oder kein Fuhrgewerbe (Schmied, Riemer, Wagner) gab, war jeder auf sein Glück angewiesen, die Strecke problemlos zu passieren¹³⁰.

Nun ging man auch an die Neuorganisation des Frachtverkehrs mit dem Süden. Traditionellerweise wurde er von den Krainer Säumern und Fuhrleuten von und nach Triest getragen. Die Einwohner des nahen Triestiner und Fiumaner Hinterlands und Istriens fuhrwerkten entweder mit eigenem Zugvieh oder trugen die Lasten selbst. Sie brachten Getreide, Quecksilber, Eisen und Eisenwaren, Leinwand nach Triest und beförderten im Gegenzug Salz und andere Güter ins Binnenland. Sie kamen bis nach Graz. Seit dem beginnenden 18. Jahrhundert schlossen sich Bauern zu größeren Gruppen zusammen, die sich den Einzelpersonen gegenüber als Unternehmer durchzusetzen begannen. Sie übernahmen nun auch Großfuhren und transportierten sie auf stabileren Wagen. Unter den Kleinfuhrleuten, aber auch zwischen Klein- und Großfuhrleuten bahnte sich eine lebhaft - von vielen durchaus begrüßte - Konkurrenz an. 1730 wurde eine ständige Stellfuhr zwischen Wien und Triest eingerichtet. Ein Wiener Fuhrwerksunternehmer erhielt das Privileg, jeden Donnerstag von Wien nach Triest eine Stellfuhr abzuschicken. Von dort ging sie jeden Sonntag wieder ab und war jeweils dreizehn Tage unterwegs¹³¹.

Während das Projekt der Instandsetzung der iö. Straßen und Wege im großen und ganzen erfolgreich war, kann man das vom zweiten großen Arbeitsvorhaben der iö. Kommerzienkommission, nämlich von der Regulierung und Vereinheitlichung der Mauten und Tarife, nicht behaupten. Auch hier mangelte es keinesfalls am Einsatz, an den Ideen und Vorschlägen ihrer Beamten, sondern der Mißerfolg hatte andere, tieferliegende Gründe.

¹²⁸ Oeuvres Complètes de Montesquieu. Ed. André Masson, tome II: Pensées, Spicilège, Geographica, Voyages (Paris 1950) 983. Zu seiner Reise durch Österreich siehe Grete Klingenstein, „Jede Macht ist relativ“. Montesquieu und die Habsburger Monarchie. In: Festschrift Othmar Pickl zum 60. Geburtstag (Graz-Wien 1987) 307-325. Montesquieu berichtete, „... qu'il est impossible de traverser ces pays, que la nature a faits pour être affreux, et de voir les chemins, les ponts, les chaussées sans avoir l'admiration pour le prince fait ces ouvrages...“. Zitiert auch bei Bruckmüller 308 und Heinrich Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI. (Wien, Leipzig 1927) 339.

¹²⁹ Mayer, Österreichische Handelspolitik, 141.

¹³⁰ Mayer, Anfänge, 88; Bruckmüller 310.

¹³¹ Andreas Moritsch, Das Nahe Triester Hinterland. In: Wiener Archiv für Geschichte des Slawentums und Osteuropas (Wien, Köln, Graz 1969) 70ff. Bruckmüller 311f. Bis 1752 hatte der Verkehr derart zugenommen, daß man das Privileg auslaufen lassen wollte, um den Krainer, Kärntner und steirischen Fuhrleuten nicht zu schaden.

Die Regelung der Mauten und Tarife

Der 'Handel ohne Grenzen' werde weitere Preissenkungen durch den Wegfall von Zöllen und Grenzabgaben bringen.¹³²

Vor allem die Südeuropäer reklamieren, daß ihre Frächter an den österreichischen Grenzen zu dicht kontrolliert werden.¹³³

Die aktive Handelsbilanz, also eine rege Ausfuhr der heimischen Waren und eine möglichst gedrosselte Einfuhr fremder Produkte, war das Ziel des Merkantilismus. Um das Land diesem Wirtschaftssystem anzupassen, mußten der Binnenhandel neu organisiert, die einheimische Produktion gefördert sowie hemmende Zoll- und Mautschränken abgebaut werden.

Im Mittelalter waren die Mautgebühren nach Mengen festgesetzt worden, nach Schiff- oder Warenladungen, nach Säumen oder nach Zentnern, egal, welchen Wert die transportierten Waren besaßen. Man machte hierbei keinen Unterschied zwischen Luxuswaren und Waren des täglichen Gebrauchs. Im 17. Jahrhundert versuchte man wiederholt, mit Hilfe von Mautordnungen das Tarifwesen zu regeln. Durch den Einfluß Jean Baptiste Colberts setzte sich die Erkenntnis durch, daß Mauten nicht nur dazu da seien, einen möglichst hohen Ertrag abzuwerfen, sondern daß regulierte Mauten und Tarife durchaus eine handelspolitische Aufgabe erfüllen konnten, indem sie nämlich dringend benötigte Waren oder Waren des täglichen Bedarfs niedriger besteuerten als jene Güter, deren Einfuhr unerwünscht war. Während sich diese neue Taktik, lediglich an den Grenzstationen Mautämter einzurichten und die Binnenmaturen aufzuheben, in Frankreich bewährte, führte sie in Österreich zu keiner Erleichterung, denn die neuen *Filialmaturen* an den Grenzen des Reiches ersetzten keineswegs die alten Mautstätten im Inneren, sondern bestanden nun zusätzlich zu den herkömmlichen Einrichtungen¹³⁴.

Das Haupthindernis für den Handelsverkehr stellten daher weiterhin die unzähligen, meist verpachteten Mauten und Zölle dar. Immer wieder machten Kameralisten und Berater des Kaisers darauf aufmerksam, wie eng der Mauttarif mit dem Handelsverkehr zusammenhing. Die Kaufleute klagten laufend über hohe Mauttarife, aber vor allem über die vielen Mautstationen, die den Warentransport unnötig verzögerten. Einen ersten Schritt setzte Karl VI. im Jahre 1714 mit der Teilung der Wiener Hofkammer in Kommissionen, die bestimmte Materien behandelten. Die gesamten Mautangelegenheiten waren nun einer Instanz unterstellt. Die Erfassung und Regulierung der Mauten und Tarife wurde 1715 angeregt, aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht durchgeführt¹³⁵.

In Innerösterreich existierten zu Beginn des 18. Jahrhunderts drei Arten von Mauten, die es gleichermaßen zu ermäßigen galt: die kaiserliche, die landständische, auch Mitelding genannt, und die Privatmaturen. Die iö. Kommerzienkommission machte sich

¹³² Robert Benedikt, in: Die Presse 16. 4. 1994, 9, zu den Befürchtungen der Tiroler Lebensmittel-Einzelhändler, mit ausländischen Lebensmitteln überschwemmt zu werden.

¹³³ Liselotte Palme, in: Profil 7, 14. 2. 1994, 12.

¹³⁴ Ferdinand Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs (Wien 1969) 249f.

¹³⁵ Heinrich von Srbik, Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia. Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte Österreichs im Zeitalter des Merkantilismus (Wien-Leipzig 1907) 290ff. Bidermann II, 35.

nun daran, sie zu erfassen und ein Modell auszuarbeiten, wie sie reformiert und in ein einheitliches System gebracht werden konnten¹³⁶. War dieses Vorhaben erfolgreich, sollte es in allen übrigen Erbländern weitergeführt werden¹³⁷.

Der Plan ging nun ganz nach merkantilistischem Vorbild dahin, die Zolllinien nach außen, an die Grenzen Innerösterreichs, zu verlegen und die Mautstationen ausschließlich an den Grenzorten zu errichten. Alle durch- und auszuführenden Waren könnten - so der Plan - dann gegen Entrichtung der landesfürstlichen Transit- oder Ausfuhrgebühr Innerösterreich frei passieren, womit ein erster Schritt zur Schaffung eines einheitlichen iö. Wirtschaftsraums gesetzt war. Hierzu war es jedoch notwendig, die Mitteldinger den Ständen und die Privatmauten ihren Privatbesitzern abzulösen, ein Vorhaben, das sich als äußerst schwierig herausstellte, denn die iö. Länder hatten die Mauten auf bestimmte Zeit von der landesfürstlichen Regierung mit der Verpflichtung übernommen, dafür einen Teil der Staatsschulden abzuführen. Die Frist war bereits 1671 abgelaufen, die drei Landstände jedoch hatten seither an den Mauten festgehalten, sie sogar willkürlich erhöht und noch dazu die Schulden kaum beglichen. Die Zentralbehörde in Wien sah sich also im Recht, als sie die Mauten wieder zurückforderte. Die Verhandlungen in Innerösterreich zwischen der Kammer und den Ständen führten aber zu keinem Ergebnis; es stellte sich vielmehr heraus, daß alle iö. Landschaften die Gefälle verwirtschaftet hatten. Auf Vorschlag der Wiener Subdeligierten Kommission sollte eine von ihr eingesetzte *in Commercii- und Landschaftlichen Mitteldingssachen verordnete Hofkommission* nun diese verwickelte Situation klären¹³⁸.

Die von der iö. Zentralregierung beauftragte, *in Maut- und Tariffensachen angeordnete Kommission* hingegen war für die Erfassung und Vereinheitlichung aller Gebühren verantwortlich. Sie wurde vom iö. Hofkammerrat und Mitglied der iö. Kommerzienkommission der ersten Stunde, Franz Karl Hugo Graf Inzaghi, geleitet. Ihm standen der iö. Hofkammerrat und Hofbuchhalter Johann Paul Ernst Frhr. von Aposteln sowie der iö. Hofkammerrat und Kammerprokurator Peter Anton Cerroni hilfreich zur Seite. Alle Mautbeamten wurden informiert, daß sie den Anweisungen der Kommission Folge leisten und sie in ihren Untersuchungen bestmöglichst unterstützen sollten. Die iö. Kommerzienkommission schlug vor, von den Transitwaren künftig nur die Hälfte der bisher üblichen Maut zu verlangen. Auch sollte eine Trennung zwischen rohen und verarbeiteten, wertvollen und weniger wertvollen, dem Lande nützlichen oder schädlichen Transportgütern gemacht werden. Diese Maßnahmen sollten auch die Weg- und Brückenmauten einschließen¹³⁹.

Zwei weitere Schritte tat der Kaiser in die neu projektierte Richtung: Der Handelsvertrag von Passarowitz 1718 mit dem Osmanischen Reich vereinbarte, daß alle jene osmanischen Untertanen, die mit den Erblanden Handel treiben wollten, lediglich an der Grenze visitiert wurden und hier die einheitliche Mautgebühr von drei Prozent entrichteten. Sie erhielten an den Grenzstationen sogenannte Bolletten, die Waren wurden versiegelt und waren damit von allen weiteren Mauten im Inneren enthoben¹⁴⁰. Die

¹³⁶ Mayer, Anfänge, 91; ARS NIR 162, Protokoll vom 7. 8. und 13. 10. 1718.

¹³⁷ StLA HK 1721-X-27: Eine Übereinstimmung der Tarife bei den Kameralmautämtern, ohne gleichzeitig auch die Mitteldingstarife und Privatmauten zu beachten, schien wenig sinnvoll.

¹³⁸ StLA HK 1720-II-127, Protokoll vom 20. 4.; Mayer, Anfänge, 92. Auch: Hauptkommission zur Moderierung der landschaftlichen Mitteldingstarife genannt.

¹³⁹ StLA HK 1720-IV-2; 1721-II-26: 1720 wurden die Kommerzialräte Aposteln und Cerroni zur Erkundung in Mautangelegenheiten eingesetzt; 1721-II-35.

¹⁴⁰ HHSTA NI Zzd, Karton 9, *Historische Nachricht von dem Commercio in den k.k. Erblanden, und dessen Beschaffenheit mit Anno 1715*. AST Iza 274, 27-28.

Freihafenerklärung von Triest und Fiume im Jahre 1719 bedeutete eine weitere Änderung im Mautsystem: Umsätze über 100 fl innerhalb des Freigebietes waren abgabefrei. Nur 1/2 % Konsulatszoll wurde abgenommen. Beim Eintritt in die Erblände war Transit-zoll zu entrichten. Am 19. Dezember 1725 wurde der Zoll für die Freihafengebiete auf alle von der Landseite kommenden Waren um ein Drittel herabgesetzt und schließlich der Transit-zoll nach den beiden Freihäfen aufgehoben¹⁴¹.

In Innerösterreich selbst machten sich diese Veränderungen einstweilen noch nicht bemerkbar. Den Einsatz der iö. Kommerzienkommission in Sachen Vereinheitlichung der Mauten und Tarife dankte man ihr schlecht. Die Fronten verhärteten sich wieder einmal zwischen den Landschaften. Kärnten und Krain befanden, daß es nicht möglich sei, ihre Agenden gemeinsam zu behandeln, da *in ihrer Jurium titularum und habenden Tarifen eine merkliche Differenz bestehe und [diese] keine Gleichheit miteinander haben*. Die Durchsetzung einheitlicher Mitteldingstarife in beiden Ländern sei daher unmöglich. Die Begründung der iö. Kommerzienkommission, daß beide Länder ja ein großes Interesse am neuen Handelsverkehr haben müßten, wurde ignoriert¹⁴².

Die Verhandlungen mit den Besitzern von Privatmauten gestaltete sich ebenfalls äußerst schwierig, da diese auch eingelöst werden sollten. Man beschloß, die Tarife der Privatmauten und der übrigen Mauten zu drucken, an öffentlichen Orten anzuschlagen sowie eine *geographische Beschreibung aller innerösterreichischen Cameral-, Landschafts- und Privatmauten* zu verfassen und in Kupfer stechen zu lassen¹⁴³. Doch in der Praxis erwies es sich bereits als äußerst schwierig, den bisherigen Usus zu erfassen, geschweige denn ein einheitliches System durchzusetzen. Die in Maut- und Tarifsachen angeordnete Kommission fragte in Zweifelsfällen immer wieder beim iö. Bancalkollegium an, auf welche Art beispielsweise ein dem Stift Voralpe gehöriges Stück Weg, eine Brücke und die Wassermaut abgelöst werden sollten. Der Mautertrag der letzten sechs Jahre wurde ermittelt, und ein jährlicher Durchschnitt genommen, um den Kaufpreis zu bestimmen¹⁴⁴.

An der Lösung der Mautfrage war auch die Orientalische Kompanie interessiert. Wir sehen sie daher bei allen Verhandlungen in dieser causa mit einem Vertreter, meist sogar mit ihrem Direktor, Christian Schubert, präsent. So lud die *in Commercii- und Landschaftlichen Mitteldingssachen verordnete Hofkommission* im Jahre 1724 den Landeshauptmann von Krain sowie Direktor Schubert zu einer Sitzung, um neun Punkte auszuarbeiten und einen Konsens zu finden. Der Landschaft Krain wurde wiederholt erklärt, daß Waren, die lediglich in den Freihäfen ein- und ungeöffnet wieder ausgeführt wurden, von Krainer Mautbeamten keinesfalls belangt werden durften. Von den Transitwaren, die Krain nur passierten und hier nicht geöffnet, geschweige den verkauft wurden, wurde nur *in loco introitus*, also an der Landesgrenze, eine verringerte Mautgebühr (5 bis 10 Kreuzer) eingenommen. Konnte der Händler jedoch geltend machen, daß er bestimmte, zum Transit bestimmte Waren nicht weitertransportieren könne, durfte er nach Rücksprache mit der iö. Kommerzienkommission oder mit den Landeshauptleuten und zwei Kameralmautbeamten die Ware im Land verkaufen. Die Konsummaut mußte

¹⁴¹ Wilhelm Kaltenstädler, Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert. In: VSWG 55 (1968) 482-497, 56 (1969) 1-104, hier 485; Irene Jachia, Triest unter Karl VI. (phil.Diss., Wien 1913) 44f; Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 250.

¹⁴² HKA iö. Herrschaftsakten K 27, 20. 7. 1723.

¹⁴³ Mayer, Anfänge, 93.

¹⁴⁴ HKA iö. Herrschaftsakten K 27, 570f.

dann in normaler Höhe entrichtet werden, wobei die 5 bis 10 Kreuzer wiederum abgezogen wurden¹⁴⁵.

Da der Widerstand gegen die Vereinheitlichungspläne der Zentralregierung nicht nachließ, wurde eine weitere iö. Kommission unter der Leitung des Geheimen Rats Graf Attems eingesetzt. Solange nun die Ablösung der Mitteldinger und Privatmauten nicht durchgeführt war, sollte ein von der Subdelegierten Kommission 1726 entworfenes und vom Kaiser ratifiziertes Provisorium, das sogenannte *Remedium provisionale*, als Übergangsverordnung dienen: jene Waren, die bisher wegen der überhöhten Mauttarife nicht in das iö. Litorale transportiert worden waren, zahlten nun innerhalb von Innerösterreich keine oder nur eine geringe Maut. Auf den Protest der Kärntner und Krainer Stände, die fürchteten, um Mauteinnahmen geprellt zu werden, antwortete die Kommission, daß diese Waren ja bisher gar nicht durch Innerösterreich transportiert worden waren und somit den Ständen kein Verdienstentgang erwuchs. Bei Waren, die früher bereits ins Litorale gegangen waren und nun ebenfalls ermäßigt wurden, sollten die Landschaften aus den Kameralmaut-Gefällen, die in Tarvis eingehoben wurden, entschädigt werden. In den folgenden Jahren stellte sich jedoch heraus, daß es illusorisch war, den Landschaften ihre Mauteinnahmen wegzunehmen. Die Stände stellten sich unwissend und nahmen die neuen Verordnungen einfach nicht zur Kenntnis¹⁴⁶.

Die Orientalische Kompanie hingegen beschwerte sich, daß sie, ungeachtet der kaiserlichen Patente, von den iö. Mautstationen gezwungen würde, die ganze, bisher verlangte Mautgebühr zu entrichten. Aufgrund der reduzierten Mauttarife habe sie jedoch bereits Warenbestellungen aus dem Ausland angenommen, die bisher noch nie durch Innerösterreich gegangen waren, und habe ihren Preis dahingehend berechnet. Mit dem Zuschlag der höheren Mautgebühren würde die Kompanie jedoch ihre Glaubwürdigkeit und bei den Kaufleuten ihren Kredit verlieren. Die Subdelegation beauftragte nun die iö. Kommerzienkommission, die Schuldigen zurechtzuweisen und die kaiserlichen Befehle allen Mautinhabern und Kameralbeamten neuerlich bekanntzugeben. Man behalf sich schließlich mit Mautzetteln, in welche die von der Kompanie spedierte Güter samt ihrem Gewicht und ihrem Bestimmungsort eingetragen wurden. Sie wurden wiederum allen Mautkameralbeamten zur Kenntnis gebracht, damit sie diese Waren dementsprechend behandelten¹⁴⁷.

An der Praxis wurde ersichtlich, daß dieser geplante, einheitlich regulierte iö. Wirtschaftsraum zu diesem Zeitpunkt wohl noch nicht zu realisieren war. Die iö. Kommerzienkommission sah sich außerstande, lokale und regionale, begründete und unbegründete Sonderinteressen mit den Vereinheitlichungsbestrebungen in Einklang zu bringen. Die Wirksamkeit ihrer Initiativen scheiterte umso mehr, als der Kaiser und seine Berater von Anfang an auch auf Prohibitiv- und Schutzmaßnahmen zurückgriffen, die genau das Gegenteil bewirkten: Ausnahmeregelungen, Privilegien und Monopole, die eigentlich als Starthilfe und Förderung des Handelsverkehrs mit benachteiligten Gütern gedacht waren, führten vielmehr zu einem noch undurchschaubareren und diffuseren Mautsystem. Dieser Vorgang stand aber auch im Widerspruch zu den mehrmals wiederholten und gedruckten Freihafen- und Freihandelspatenten, die der Kaiser in den Jahren

¹⁴⁵ Ebd., 581f.

¹⁴⁶ StLA HK 1726-X-41, 19. 10.; Mayer, Anfänge, 94.

¹⁴⁷ StLA HK 1723-VI-17, VI-47: Die Orientalische Kompanie weigerte sich, in Triest für in- und ausländischen Wein die erhöhte Mautgebühr zu entrichten. 1726-III-46, 1727-I-71: Beschwerde der Kompanie und Ermahnung der Mautbeamten. Noch unzählige weitere Beschwerden in den Findbücher der Hofkammer. 1726-II-73 zu den Mautzetteln. Mayer, Anfänge, 94.

1717 bis 1719 erlassen hatte. So beschloß die von Wien in *Sachen der Tariffen Moderation angeordnete Hauptkommission* im Jahre 1719 Verbotsgesetze gegen die Einfuhr fremder Spiegelgläser, Salz und Quecksilber¹⁴⁸. Dieser Schritt zur Absperrung und Schutzzollpolitik rief jedoch Vergeltungsmaßnahmen der Nachbarländer hervor und schädigte somit den eben erst beginnenden österreichischen Handelsverkehr.

Problematisch waren die Mautgesetze auch für jene, die Rohstoffe einfuhrten, diese verarbeiteten und bei der Ausfuhr ihrer Produkte wiederum zur Kasse gebeten wurden. Bitten um Erlassung der doppelten Maut waren somit ebenfalls keine Ausnahme, sondern die Regel. Die iö. Kommerzienkommission riet, in diesem Falle die zweite Mautgebühr auf den Käufer abzuwälzen¹⁴⁹.

Als im Jahre 1727 die böhmischen Erblände ebenfalls in die neuen Wirtschaftspläne mit einbezogen wurden, war es die erste Aufgabe der beiden böhmischen Hofräte Johann Anton Widmann und Augustin Bayerhuber von Hub, einen Vergleich über Kapazitäten und Handelsumfang zwischen den böhmischen Ländern sowie Nieder- und Innerösterreich auszuarbeiten und den Warentransport zwischen diesen Ländern mit dem iö. Litorale zu koordinieren. Um den Transport der böhmischen, mährischen und schlesischen Waren nach dem iö. Litorale zu begünstigen, wurde 1727 das *Remedium provisionale* auch auf Niederösterreich ausgedehnt. Mautfrei waren nun Tücher, Webstoffe aus Wolle und Leinen, die vom Norden in den Süden transportiert wurden, sowie Baumwolle, Zucker, Kakao, Cochenille (ein Färbemittel, das aus der Schildlaus gewonnen wird), Indigo, Färbholz, Gummi, Öl, Oliven, Mandeln, Zibeben (große Rosinen), Feigen, Reis, Kaffee und andere Waren, die von Triest in die deutschen Erblände und nach Böhmen gingen. Diese Maßnahme hatte jedoch nur auf dem Papier Gültigkeit, da in Wien weiterhin die gesamte Konsummaut für Leinwand abgenommen wurde, eine Maßnahme, die die Hofbancodeputation angeordnet hatte, um weiterhin auf ihre Rechnung zu kommen¹⁵⁰.

Da es in Innerösterreich weiterhin fraglich war, ob man ein einheitliches Mautsystem zustande bringen würde, versuchte man es wenigstens in den einzelnen Ländern: so beispielsweise im Jahre 1731 mit dem Plan, in der Steiermark alle Privatmauten zusammenzufassen und von Bruck aus zu administrieren. Auch dieser Vorschlag konnte sich nicht durchsetzen, so daß man sich schließlich auf sechs Mautstationen einigte: in Mürrzuslag, Bruck, Graz, an der Landschabbrücke, zu Marburg und zu Franz. Hinzu kamen nun natürlich die kaiserlichen Mauten, die sich die Hofkammer keinesfalls entgehen lassen wollte. Die iö. Kommerzienkommission wandte daher ein, daß sich mit dieser Maßnahme die Transportkosten von Triest nach Wien wiederum enorm verteuerten, sie wurde in dieser Meinung von den böhmischen und schlesischen Beamten in der Wiener Kommerzienkommission nur bestärkt¹⁵¹.

Zur besseren Verbindung der einzelnen Länder mit Triest wurden die Mauten dahingehend reguliert, daß die Waren von und nach Triest aus Böhmen, aber auch aus den österreichischen Alpenländern vom hohen Transitoll befreit werden sollten (1730 und 1731). Dennoch beschwerten sich die Kaufleute, daß es weiterhin weniger günstig sei,

¹⁴⁸ HHSTA NI Zzd, Karton 9. Ihr Bericht: Graz, 16. 10. 1719.

¹⁴⁹ StLA HK 1723-III-72, Protokoll vom 14. 5.: Baron Tacco hatte unbearbeitete Lederhäute eingeführt und wollte diese in bearbeitetem Zustand wieder exportieren.

¹⁵⁰ StLA HK 1725-IV-41: Bericht *was für Schaden am Mautertragnissen durch die per transito passierenden Waren und introduciertes Kommerzium dem kais. Ärar bisher verschafft worden sind.* Mayer, Anfänge, 95.

¹⁵¹ Mayer, Anfänge, 97. Der Einwand blieb jedoch ohne Konsequenzen.

Leinwand von Böhmen über das österreichische Günzburg in den Vorlanden, Salzburg und Villach nach Triest zu verfrachten, als auf der Straße nach Bozen und weiter auf der Etsch nach Chioggia oder Venedig. Auch der Verbindung von Triest nach Schlesien standen weiterhin Hindernisse entgegen. Obwohl nun der Transitzoll wegfiel, wurden nach alter Gewohnheit die üblichen Zölle und Mauten eingehoben, wozu noch die Frachtspeisen kamen. Somit kam dieser Transport weiterhin höher zu stehen als jener über Hamburg und Breslau.

Eine Möglichkeit, den unterschiedlichen Mauttarifen zu entgehen, war die Erlangung eines kaiserlichen Paßbriefes. Vor allem die Orientalische Kompanie stützte sich auf dieses Mittel. Denn ein Paßbrief galt beispielsweise auch für den Transport von Waren, deren Import sonst eigentlich verboten war. Er stellte sozusagen eine Ausnahmegenehmigung dar. Auch osmanische Untertanen bedienten sich dieses Mittels¹⁵². Diese Paßbriefe wurden jedoch nur persönlich, auf den Namen des jeweiligen Kaufmannes oder Transports, ausgestellt und waren nicht übertragbar. Sie galten auch nur für eine genau festgelegte Route. Wurden Paßbriefe vorgewiesen, entfielen theoretisch die binnenländischen Mauten. Kopien dieser Paßbriefe wurden immer wieder zu den Dreißigst-, Maut- und Zollämtern geschickt, damit die Beamten diese erkannten und die jeweiligen Kaufleute ungehindert passieren ließen. Die Waren wurden vom kaiserlichen Hauptmoutamt in Wien oder an der Grenzstation, beispielsweise in Belgrad, Fiume oder Buccari, überprüft, mit drei Prozent taxiert, versiegelt und die Summe der Abgabe im Paßbrief vermerkt. Damit war es den Kaufleuten nicht mehr möglich, auf ihrer Reise etwas von ihren Waren zu verkaufen oder damit zu handeln. Bis auf die Wegmaut waren sie nun von allen weiteren Gebühren enthoben¹⁵³.

Die vielen Beschwerdebriefe einzelner Kaufleute beweisen, daß jedoch weiterhin Welten zwischen der kaiserlichen Verordnung und der Praxis in den iö. Mautämtern klafften. Die ersten publizierten Mautpatente hatten nichts bewirkt. Die iö. Kommerzienkommission berichtete vielmehr, daß bei den wenigsten Kameral-Mautämtern die neuen Zoll- und Mautsätze auch befolgt würden und vielmehr die alten Sätze weiterbeständen. Es war keine Seltenheit, daß osmanische Kaufleute, die in Belgrad rechtmäßig ihre dreiprozentige Mautgebühr entrichtet hatten, von iö. Mautstationen und Aufschlagsnehmern wiederum belangt wurden¹⁵⁴.

Je mehr nun die Wiener Zentralbehörde in das Mautsystem steuernd eingriff, einzelne Handelsleute und Waren privilegierte und schützte, desto unübersichtlicher wurde die Lage. Statt eines einheitlichen Mautsystems wurden nun unterschiedliche Mauttarife je nach Herkunft des Kaufmanns oder des Unternehmens, je nach Art der Ware, je nach Transportmittel und je nach Richtung, aus dem der Transport kam oder die er nahm, bestimmt. Das Bedürfnis nach regulierender Leitung und Lenkung zeigte weitreichende, meist negative Konsequenzen. Wurden billige, ausländische Wollstoffe nach

¹⁵² HHSTA NI Zzd, Karton 9, ... daß die türkischen Trafficanten von ihren mit authentischen Paßbriefen sowohl ein- als ausführende Waren, nach der an den Gränzen beschehenen Visitation nach dem am 27. Juli 1718 geschlossenen Kontraktat sowohl an Cameral- als Privatmauten, nicht mehr denen 3 % entrichten, ein Balletten darüber empfangen, und damit aller Orten frei passieren sollen.

¹⁵³ Siehe z. B. AST Iza 679; 274, 27-28: Paßbrief für die griechischen Kaufleute Demetrio und Constantino Paraskoviez, die ihre Waren von Wien über Graz nach Fiume und Buccari und von dort in die Levante transportieren wollten.

¹⁵⁴ StLA HK 1726-III-59. Man drohte den Mautbeamten mit der Suspension ihres Gehalts, was aber auch nicht viel fruchtete. StLA HK 1720-II-127, Protokoll vom 25. 4.: Der armenische, in Nizza wohnhafte Kaufmann Adam Martyris beschwerte sich, bei seiner Tabaklieferung in iö. mehrmals zur Entrichtung der Maut gezwungen worden zu sein.

Kärnten importiert, so beschwerte sich die Orientalische Kompanie, daß die Linzer Tuchfabrik davon Schaden nehme. In den meisten Fällen reagierte die Zentralregierung mit einer Erhöhung der Mauttarife oder dem Einfuhrverbot für die fremden Importartikel und mit der Verordnung zum Schutz der eigenen Produkte. Die Folge war, daß man in der Provinz die kaiserlichen Resolutionen kaum befolgte oder sich Zeit ließ, diesen Anordnungen Rechnung zu tragen. Immer wieder mußten die Mautämter „erinnert“ werden, sich an die Verordnungen zu halten und endlich *der allergnädigsten Resolution nachzuleben*. Regelmäßig wurden Schimmel an die Mautbeamten verschickt, wie sie sich *respectu des Commerciwesens in Abnehmung der Maut zu verhalten haben*¹⁵⁵.

Gegen die vielen Ausnahmeregelungen und Privilegien protestierten vor allem einzelne Kaufleute und Händler, die aufgrund der kaiserlichen Patente Mut gefaßt und einheitlichere, einfachere und vor allem billigere Transportmöglichkeiten erwartet hatten, sich nunmehr jedoch größeren Problemen gegenüber sahen als zuvor. So beschwerte sich die Wiener Kaufmannschaft in den Jahren 1728 und 1729 mehrmals und kam *mit den wehmütigsten Vorstellungen beim Kaiser ein, daß es ihr unmöglich sei, die aufs neue auf die ausländischen Waren gelegte hohe Maut zu bezahlen*. Sie berichteten von einem Umsatzrückgang von 80.000 fl., *so daß sehr zu besorgen, daß durch die überhöhte Maut der Handel in den österreichischen Landen zugrunde gehen wird*¹⁵⁶.

Es ist hier nicht Platz, dem sehr schwierigen und verworrenen Kapitel der Mauten weiter nachzugehen. Alle folgenden Initiativen im 18. Jahrhundert, wie jene der Maut- und Tarifkommission unter der Leitung des Intendanten Franz Frhr. von Raigersfeld in den Jahren 1731 bis 1740, sowie alle weiteren Versuche, die in die unbefriedigende Zollordnung von 1775 mündeten, verliefen keineswegs erfolgreich. Denn diese hatte nur für die österreichischen und böhmischen Erblande Gültigkeit, während das Küstenland, Tirol, die Vorlande und auch Ungarn in diesem handelspolitischen Sinn zum „Ausland“ gezählt wurden. Hier galten eigens erlassene Zollgesetze. Für Triest und Fiume als Freihäfen blieben die gewährten Handelsfreiheiten aufrecht. Bei der Aus- und Einfuhr zur See waren die Waren zollfrei, gingen Handelsgüter in die Erbländer oder durch diese in fremde Länder, mußten auch sie den Einfuhr- oder Durchfuhrzoll entrichten. Ein einheitliches Zollgebiet zwischen den Ländern Österreichs und Ungarns wurde erst im Jahre 1850 durchgesetzt.

Manufakturen, Gewerbe und Gütertransport

*Jeder zehnte heimische Handelsbetrieb wird im Sumpf des großen europäischen Markts auf Nimmerwiederssehen verschwinden. ... Die Starken werden das schon überleben!*¹⁵⁷

Als der Kaiser 1714 von den iö. Behörden wissen wollte, was wegen des *Commerci Turcici* seither mit der Pforten geschlossenen Frieden von Karlowitz wegen dieser iö.

¹⁵⁵ StLA HK 1727-I-71, I-72, VII-87.

¹⁵⁶ Kurtzgefaßte Historische Nachrichten zum Behuf der Neuern Europäischen Begebenheiten. Auf das Jahr 1728 (Regensburg 1728). (Zitiert als: Historische Nachrichten) 609. Stück, 618: Prinz Eugen wurde in Wien erwartet, um sich mit der Beschwerde der Wiener Kauf- und Handelsleute auseinanderzusetzen, wegen der Verpachtung des Tabaks und der erhöhten Mauten auf fremde Waren. 1729, 16. Stück, 251.

¹⁵⁷ Renate Graber, Klaus Grubelnik, in: Profil 9, 28. 2. 1994, 38-40.

Länder und Grenzen verordnet und fürgekehrt worden und erfolgt sei, erhielt er eine sehr ernüchternde Antwort: Nichts! Weder die iö. Regierung und Kammer und die iö. Geheime Stelle, noch die Landschaften in Steiermark, Kärnten und Krain konnten in ihren Archiven die verlangten *authentischen Abschriften und Gutachten* über seither angeknüpfte Wirtschaftsbeziehungen finden. Lediglich Krain vermeldete, daß seit dem Frieden von Karlowitz einige osmanische Untertanen aus Bosnien mit Pferden, Teppichen, Kaffee, Baumwolle, Leinwand und *dergleichen Sachen* nach Laibach gekommen seien und damit gehandelt hätten. Die Kaufleute waren aber seit der letzten Grenzsperre wegen der neuerlichen Seuchengefahr ausgeblieben. Der Hauptmann von Fiume hingegen berichtete, daß osmanische Untertanen über Land lediglich bis Karlstadt, manchmal sogar bis Zengg, nicht jedoch bis Fiume kämen. Doch seien kürzlich an die fünf, mit 100 Personen besetzte Schiffe aus dem osmanischen Reich in Fiume gelandet und hätten mit den Einwohnern der Stadt und der unmittelbaren Umgebung Handel getrieben¹⁵⁸.

Krain schlug nun vor, die Save bis Belgrad schiffbar zu machen, um auf diesem Fluß Leinwand, Eisen, Nägel und Tuch hinunter, sowie Wachs, Honig, Ochsen und Baumwolle heraufzutransportieren. Triest wollte vor allem Öl, gesalzene Fisch, Gewürze, Seide und Wolle aus der Levante gegen Eisen, Stahlwaren, Gewehre, Leinwand, Holzartikel, Tuch und Seidenzeug aus österreichischer Produktion eintauschen. In der Nähe der iö. Häfen sollten tuch- und seidenverarbeitende Manufakturen errichtet werden¹⁵⁹.

In der ersten Phase des Wirtschaftsaufbaus ging der Trend unter den iö. Ländern dahin, zusammenzuarbeiten und das Ihre zum erhofften Wirtschaftsaufschwung beizutragen. Dies geht besonders deutlich aus dem Bericht des iö. Geheimen Rats und Kommissärs Franz Xaver Kalhammer von Raunach aus dem Jahre 1715 hervor. Er gab an, aus dem ... *'Österreich über alles, so es nur will'* - Autor (er meint und kennt also Philipp Wilhelm von Hörnigk) *das nötige zusammengetragen* zu haben, der ebenfalls für die Errichtung von Manufakturen und Fabriken plädierte. Für den Import aus dem Osmanischen Reich eigneten sich nach Meinung Kalhammers Pferde, Kühe, Häute, Schafwolle, Honig, Wachs, Tabak, Reis, Früchte, Baumwolle, Saffianleder, Garn, Teppiche und weitere türkische und persische Produkte sowie Kaffee und Tee. Aus Österreich sollten Tuch, *gewirkte Seiden- und anderes Zeug*, kleine Eisen-, Stahl- und Drahtarbeiten von Uhrmachern, Schlossern, *Spalier-, Hacken- und Sensen-, Nägel- und anderen Schmieden*, Gürtler-, Riemer- und Seilerstrickarbeit, Küchen- und Hausgeschirr aus Kupfer, Blech, Zinn und Messing, auch Arbeiten von Tischlern, Drechslern und andere Holzarbeiten sowie Leinwand nach dem Südosten gehen. Als aufmerksamer Leser kameralistischen Gedankenguts empfahl er, Rohstoffe wie Schafwolle, Häute, Baumwolle und Rohseide nach Innerösterreich billig zu importieren und hier zu verarbeiten, keinesfalls aber unverarbeitetes steirisches Eisen, Stahl oder Kupfer zu exportieren. Für den Transport seien die Wasserläufe zu verwenden, hier vor allem die Drau, Save und Mur, die ja alle in die Donau mündeten und somit Zugang zu den Märkten in Ungarn, Kroatien und Slawonien sowie von dort auf dem Landweg in die Levante böten. Zurück könnten die Waren mit Pferden stromaufwärts gezogen werden. Die osmanischen Untertanen seien solcherart bereits bis in die Steiermark gekommen. Kalhammer hatte diese Leute befragt und erfahren, daß der Weg auf großen Strecken passabel war. Auf Nachforschungen der iö. Kommerzienkommission stellte sich jedoch heraus, daß

¹⁵⁸ StLA Landschaft (Laa) B1 Sch 38 VW, 22. 9., 1. 10., 7. 11. 1714, 15. 1. 1715.

¹⁵⁹ StLA Laa B1 Schubert 38 VW, 15. 1. 1715.

einige Teilabschnitte der besagten Flüsse nur schwer passierbar waren, da Sümpfe, seichte Stellen und Wasserwehre den Weg der Schiffe behinderten. Die Landschaft in Kärnten habe sich jedoch schon bereit erklärt, die Drau navigabel zu machen, somit sei der Transit bis Tirol beziehungsweise Linz gewährleistet. Der Ausbau der Festungen und die Errichtung von Militärlagern an strategisch wichtigen Stellen wie Brod oder Peterwardein (Pétervárad, Petrovaradin) könnten bei Kriegsgefahr das Vordringen der Feinde leicht verhindern. Auch neue Manufakturen und neues Gewerbe, beispielsweise für Wolle, Tuch und Seide, sollten seiner Meinung nach an den iö. Flüssen errichtet und gefördert werden, während die bereits bestehenden, die Nägel, Draht, Eisen- und Stahlarbeiten produzierten, an den herkömmlichen Orten verbleiben könnten. Kupfer, Messing, Leder und Holz sollten ebenfalls verarbeitet werden. Kalhammer empfahl, eine kaiserlich privilegierte Handlungskompanie zu errichten, der die Manufakturen günstige Preise anbieten sollten. Er warnte jedoch davor, in den Häfen Triest und Fiume neue Manufakturen zu errichten, weil die Lebenshaltungskosten für Arbeiter dort zu hoch seien. Eine Niederlage für die ein- und auslaufenden Waren sei jedoch unumgänglich. Kalhammer riet dem Kaiser, die freie Schifffahrt auf der Adria endlich durchzusetzen. Die fehlenden Arbeitskräfte könnten durch die Wiedereingliederung der Bettler und Müßiggänger in den Arbeitsprozeß, beispielsweise in Arbeitshäusern, gefunden werden. Kalhammer schätzte die Zahl der Bettler in Innerösterreich, die den Bauern und der Bevölkerung zu Last fielen, jedoch arbeitstauglich seien, auf 20.000. Da die Integration dieser Arbeitslosen in den Wirtschaftsprozeß in anderen Ländern bereits mit Erfolg erprobt worden sei, so müsse dieses Projekt auch in den Erblanden realisiert werden können¹⁶⁰.

Die Errichtung von Woll- und Seidenmanufakturen wurde nun zum ersten Anliegen der iö. Kommerzienkommission. Vorbild war hier die Linzer Wollzeugfabrik, die 1672 vom Linzer Ratsbürger Christian Sind errichtet worden war. Hier wurden feine Wolltuche hergestellt, welche die bisher vor allem aus Frankreich importierten Produkte ersetzen sollten. Die Regierung gewährte dem Unternehmen viele Privilegien, unter anderem war es von allen zünftischen Beschränkungen befreit, durfte eigene Verkaufslager in ganz Österreich errichten, Handel en gros und en detail treiben und bekam ein Absatzmonopol. Außerdem wurde die Einfuhr gleichartiger ausländischer Erzeugnisse beschränkt¹⁶¹.

1719 schlug nun die iö. Kommerzienkommission vor, in der Karlau bei Graz eine Manufaktur zu errichten. Eine weitere zu Laibach sowie eine Seidenmanufaktur in Görz sollten folgen. In Graz dachte man an ein Werk- oder Arbeitshaus¹⁶², das kein Monopol bekommen, vielmehr dem öffentlichen Wohl dienen sollte. Wichtig war nun, daß Fachleute gefunden wurden, die die einheimischen Arbeitskräfte in den neuen Techniken unterwiesen. In mehreren Sitzungen überlegte man, wie das Unternehmen am besten zu finanzieren, organisieren und verwalten war. Rohwolle wollte man aus Neapel, Kroatien, Lika, Carlobago, aus dem Karst, aus Serbien und aus Zypern beziehen. Im Jahre 1729 vermeldeten die *"Historischen Nachrichten"*, daß zu Triest *viel Spanische Wolle angeht* sei, die in die Grazer Tuchmanufakturen gebracht würde, um daraus feine Tücher, *welche den Engländern und Holländern nicht nachstehen sollen, zu machen*¹⁶³.

¹⁶⁰ HKA iö. Herrschaftsakten K 27, Graz, 12. 3. 1715, 233-342v.

¹⁶¹ Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 262f.

¹⁶² Siehe hierzu Helfried Valentinitsch, Armenfürsorge im Herzogtum Steiermark im 18. Jahrhundert. In: Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark 72 (1982) 93-114.

¹⁶³ Historische Nachrichten 1729, 23. Stück, 379.

Die Bitte des Franz Frhr. von Raigersfeld, eine *Zeug- und Tuchfabrik* in Laibach errichten zu dürfen und hier für Krain das Monopol zu erhalten, wurde vorerst abgewiesen. *Eine Fabrique falle der anderen schädlich, so sie gar zu nachent aneinander gelegen*, argumentierte man. Klagenfurt protestierte gegen die zu Graz geplante Tuchfabrik, wurde aber damit beruhigt, ein Spinnhaus einzurichten, wozu sie doch den *besten Flachs an der Hand* hätte. Die Stadt könnte auch Arbeiter aus Nürnberg und Brüssel holen und sich auf die Leinenproduktion spezialisieren. Den Görzern und Gradiskanern hingegen könne die *Seidenfabrik vergönnet werden*, Fiume wiederum solle Barchent und *Stombasin* fabrizieren und hier eine Wachsbleiche anlegen, Triest eine Zuckerfabrik errichten. Privilegien sollten höchstens auf sechs Jahre zugestanden werden, ein *Leih Banco*, mit *stattlichen Privilegia* versehen, müßte der Regierung unterstellt werden¹⁶⁴.

Die Ablehnung der Laibacher Manufaktur war insofern nicht gerechtfertigt, als hier um 1717 bereits Spitzenmacherinnen ihr Handwerk ausübten und Raigersfeld an die Errichtung eines Manufakturzweiges dachte, der die bereits bestehende Handarbeit ergänzte. Ein böhmischer Handelsreisender spricht allerdings im Jahr 1727 von einer Tuchfabrik, die er in Laibach antraf, und die nun eine Konkurrenz zum böhmischen und schlesischen Tuch darstellte. Er schlug jedoch vor, die Stoffe nach ihrer Qualität zu trennen, den Böhmen die Fabrikation der feineren Stoffe zu überlassen und in Laibach vor allem größere Tücher zu erzeugen. Die Krainer Stände, die alten Vereinbarungen gemäß die Versorgung der Grenzgarnisonen in Kroatien, Slawonien und Dalmatien übernommen hatten, könnten dafür das in Laibach produzierte Produkt verwenden. Auch die Produktion von Flanell, Hüten, Strümpfen, Leinwand, von Schuhen, Stiefeln und Patronentaschen, von Flinten, Pistolen und erbländischen Juchten sollte auf diese Weise gehoben werden¹⁶⁵.

Eine Juchtenmanufaktur wurde von den iö. Kommerzienkommissären Inzaghi und Lierwald geprüft, sie stellten dem Unternehmen ein gutes Zeugnis aus. Die Einfuhr des ausländischen Juchtenleders wurde nun verboten. Dagegen wehrten sich jedoch viele Rierner, Schuster und andere Handwerker. Sie versuchten immer wieder, Leder zu importieren, und wurden regelmäßig verwahrt¹⁶⁶. Als der Kommandant von Prag, Frhr. von Sickingen, im Jahre 1724 um die Erteilung eines freien Paßbriefes auf 52 Zentner russischer Juchten ansuchte, um diese für sein Regiment über Leipzig nach Prag einführen und daraus Patronentaschen herzustellen, wurde dieses Ansuchen abgelehnt, da man das Verlangte ja auch aus der iö. Juchtenfabrik beziehen könne. Zwei Hofkammerräte wurden daraufhin beauftragt, die Fabrik neuerlich zu begutachten. Sie bestätigten die Qualität der Ware und versicherten, daß dieses Unternehmen auf jeden Fall die iö. Länder mit Juchtenleder versorgen könne. Nun, so riet man, solle man sich mit der Unternehmungsleitung Hacker und Companie in Verbindung setzen, ob diese nicht auch die gesamt-erbländischen Bedürfnisse übernehmen könne¹⁶⁷.

In Görz verlegte man sich hauptsächlich auf den Transithandel - zu nennen sind hier die böhmischen und schlesischen Tücher, die aus Laibach und Graz nach dem Süden gingen - sowie auf den Lokalhandel mit inländischen Produkten wie Wein, Öl, Schweinefleisch und Salz für den Eigengebrauch oder für den Handel mit Venedig. Für die Seidenerzeugung in Görz versuchte man, geschulte Seidenarbeiter, die die Bevölkerung in der Anpflanzung und Kultivierung von Maulbeerbäumen unterwies, ins Land

¹⁶⁴ StLA HK 1719-IV-138, Sitzungsprotokolle vom 6. 5., 11. 5., 15. 5. 1719.

¹⁶⁵ Mayer, Österreichische Handelspolitik, 139f.

¹⁶⁶ StLA, HK 1719-IV-138, Protokoll 6. 7. 1719, 21. 5. 1723.

¹⁶⁷ HKA iö.. Herrschaftsakten K 27, 549f., 5. 1. 1724.

zu holen¹⁶⁸. Die Seidenerzeugung florierte, und bald wurden 30.000 Pfund rohe Seide im Jahr produziert, doch gab es lange Zeit keine weiterverarbeitenden Betriebe. Um die Ausfuhr dieser Rohseide zu verhindern, wurde in Fara bei Görz ein Seidenfilatorium, also eine Spinnerei, von der Kammer finanziert. Das Projekt wurde 1723 bewilligt und 36.000 Campi Grund gekauft. Der Hofkammerrat Cerroni begutachtete die Bauarbeiten im Jahre 1725, da diese ins Stocken geraten waren. Um die Finanzierung stand es schlecht. Cerroni riet aber unbedingt, das Unternehmen fertigzustellen, da es bereits weit gediehen war¹⁶⁹. In Fara wurden schließlich Damast, Brokat, Satin, Taffet, halbseidene Stoffe, Tücher und Strümpfe erzeugt. Die Seidenstoffe gingen vor allem ins Ausland, beispielsweise nach Holland, wurden dort verarbeitet und dann wieder nach Österreich eingeführt¹⁷⁰.

Es wurde bald zur Regel, um Privilegien und Monopole beim Kaiser anzusuchen und es gab kaum ein Unternehmen, das solche Vergünstigungen nicht auch erhielt. Meist beantragten die Unternehmer das Recht, eine bestimmte Ware durch einen bestimmten Zeitraum allein erzeugen und verkaufen zu dürfen sowie alle konkurrierenden oder ausländischen Produkte im Land zu verbieten¹⁷¹. Die iö. Kommerzienkommission mußte sich mit solchen Fällen immer wieder auseinandersetzen. So bat der *Waxkerzler* zu Görz, Fuchs, die Einfuhr der venezianischen Wachskerzen zu verbieten, um damit seiner neu eingerichteten Fabrik nicht zu schaden. Der iö. Hofkammerrat Cerroni untersuchte den Fall, da sich Fuchs auch über den Görzner Landeshauptmann beschwerte, der vom Verbot abgeraten hatte. Anna Theresie de Jaques, geborene de Noos, bat um die Erlaubnis, die *holländische* Spitzenmanufaktur in Cilli einzuführen und verlangte das ausschließliche Recht auf die Produktion, was abgeschlagen wurde¹⁷². Im Jahre 1713, war in Frauental bei Schwanberg in der Steiermark eine Messinghandlung, die *Steirische Messingkompagnie* eingerichtet worden. Sie bekam 1723 ein Monopol für die Messingerzeugung, ihre Direktion wurde 1726 mit kaiserlicher Bewilligung sogar der iö. Kommerzienkommission übertragen, was dem Unternehmen aber trotzdem keinen Erfolg brachte¹⁷³.

In Görz und Gradisca bestanden zahlreiche kleinere Spinnereien, die sogenannten *Hand-Filatorien*. Mit der Errichtung der großen Spinnerei durch die Kammer erhielt diese das *allernädigste Privilegio, dass Niemand anderst im Lande eine rohe Seyden-Spinnerei* führen durfte, was den Tod der kleinen Privatunternehmungen bedeutete. Die Spinnerei bekam auch das Vorkaufsrecht im ganzen Land. Somit mußte jeder Bauer oder Landmann, der Maulbeerbäume züchtete, sich zuerst bei der Spinnerei melden, und erst wenn diese keinen Bedarf mehr anmeldete, durfte er seine Ware auch ins Ausland verkaufen. Er mußte diesen Verkauf jedoch der Spinnerei melden. Es war daher nicht verwunderlich, wenn der Schmuggel in das Venezianische, wo jeder Privatmann weiterhin Handspinnereien unterhalten konnte und der Absatz an Rohseide ungleich größer und lukrativer war, blühte.

Immer wieder traten daher Privatleute mit Klagen an die iö. Behörden heran, daß sie ihr früheres Gewerbe nun nicht mehr aufrecht erhalten konnten. Die Einwohner und

¹⁶⁸ HHSTA NL Zzd, Karton 9.

¹⁶⁹ StLA HK 1723-III-72. Zur weiteren Baugeschichte ab 1732 siehe AST Iza 280, Berichte des Kommissärs und Intendantzrats Frhr. von Raigersfeld, 9-14.

¹⁷⁰ Mayer, Österreichische Handelspolitik, 139.

¹⁷¹ Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 251.

¹⁷² StLA HK 1723-III-72, Protokoll 29. 4. 1723.

¹⁷³ StLA HK 31. 7. 1726; Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 261; Renate Metlar, Die Frauenthaler Messingfabrik in den Jahren 1714-1780. Unter besonderer Berücksichtigung der Maria-Theresianischen Zeit (phil.Diss Graz 1981).

Kaufleute von Klagenfurt beispielsweise beschwerten sich, daß sie den Handel mit Eisen und Stahl nun an die Orientalische Kompanie hatten abtreten müssen und ihr Gewerbe daher völlig zusammengebrochen war. Die Gewerfabrik stand still, ihre Arbeiter und Handwerker waren arbeitslos, und obwohl sie billiges Kärntner Eisen bester Qualität zur Verfügung hatte, konnte das Unternehmen nicht mehr bestehen. Diese Mißstände erweckten bereits die Kritik von Zeitgenossen, die die Verlagerung der Arbeit von der Privatinitiative in die Fabrik verurteilten. Vielmehr sollten nur jene Manufakturen mit Monopolen und Privilegien ausgestattet werden, die Waren produzierten, welche es im Land zuvor nicht gegeben hatte¹⁷⁴.

Der Kaiser ging sogar soweit, die Importverbote in die österreichischen Erblände international bekanntzugeben. So druckten die „Historischen Nachrichten“ das kaiserliche Patent, das all jene Tücher, Stoffe und Rohleder genau auflistete, deren Einfuhr nunmehr untersagt oder nur beschränkt erlaubt war¹⁷⁵.

Die Manufakturen bedeuteten für das Zunftgewerbe eine gefährliche Konkurrenz, hatten erstere doch die Regierung hinter sich. Einige Gewerbszweige starben unter der neuen Konkurrenz ab oder retteten sich in die Heimarbeit. Neue Gewerbszweige bildeten sich. Immer wieder diskutierte die iö. Kommerzienkommission daher, ob man die Privilegien der Zünfte aufrechterhalten sollte, ob man die Zünfte, deren Mißbrauch bereits mehrmals aufgezeigt worden war, nicht überhaupt aufheben sollte oder, wenn nicht, wie man ein Nebeneinander der neuen Produktionszweige erreichen könnte¹⁷⁶.

Die mit Privilegien und Monopolen versehenen Unternehmen zerstörten jedoch auch die kleinen, lokalen Betriebe, die mit ihrer Produktion nicht mehr bestehen oder sie nur in sehr beschränktem Ausmaß weiterführen konnten beziehungsweise durften. Dies bedeutete jedoch nicht gleichzeitig, daß die Großunternehmer von dieser Lage profitierten. Hohe Transportkosten, ungenügende Voraussetzungen für größer angelegte Unternehmungen und Behinderungen von Seiten der Bevölkerung oder der Landesbehörden trieben sie nicht selten in den Konkurs. Auch mangelte es an einer flächendeckenden Organisation und Kontrolle dieser Großunternehmen. Selbst in den achtziger Jahren - wie der deutsche Reisende und Schriftsteller Friedrich Nicolai kritisierte - gab es in Österreich noch immer keine veröffentlichten Statistiken über die Anzahl der Arbeiter in den Manufakturen, der Aus- und Einfuhr, über die verarbeiteten Waren oder über die Produktion¹⁷⁷. Der französische Botschafter in Triest und Fiume, M. Bertrand, stellte 1781 ebenfalls fest, daß es in Österreich keinen Handel in größerem Stil gäbe¹⁷⁸.

¹⁷⁴ Mayer, Österreichische Handelspolitik, 140f.

¹⁷⁵ Historische Nachrichten 1728, 29. Stück, 449: z. B. ganz- und halbbaumwollene Zeuge, alle Sorten Barchent, die ganz wollen-, gewalkt-, gezwirnt- oder sog. härrassene Zeuge, die hartwollen und -leinene und jene Zeuge, die aus Wolle und Seide gemacht,... gold- und silberreiche Zeuge, gold- und silberne ganze und halbe Borten, Spitz, Crepin, Points d'Espagne, Stickereyen, Garnituren, dergleichen Bänder usw.

¹⁷⁶ Siehe Sitzungsprotokolle der iö. Kommerzienkommission; sowie Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 251f und 266.

¹⁷⁷ Friedrich Nicolai, Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781. Über Gelehrsamkeit, Industrie, Religion und Sitten (Berlin, Stettin 1783-1796). Bd. IV, 2. Buch, 8. Abschnitt: Von der Handlung, den Manufakturen und Fabriken, und überhaupt von der Nahrung und Industrie in Wien, 380f.

¹⁷⁸ HHSTA, Nachlaß Zinzendorf, Tagebuch aus dem Jahr 1781, Eintragung vom 24. September: "M. Bertrand ... a dit qu'il n'y a pas ici de commerce en grand".

Der Seehandel

Bis zum beginnenden 18. Jahrhundert blieb der österreichische Handel beinahe ausschließlich auf den Binnenhandel beschränkt. Unter Karl VI., der auf seine spanischen Erfahrungen zurückgreifen konnte, wurde nun auch auf die Förderung des Seehandels großer Wert gelegt. Eine gezielte Seehandelspolitik sollte dieser bisherigen Einseitigkeit entgegenwirken. Der Seeaußenhandel blieb bis 1740 in erster Linie Ärar- bzw. Staatshandel. Er bestand vor allem aus Waren, die sich aus den alten landesfürstlichen Regalien ableiten ließen, wie Quecksilber, Kupfer, Salz, Eisen und Holz. Von diesen Gütern behielt sich der Wiener Hof die Produktion und den Absatz vor, die er jeweils im sogenannten „Appalto“ an wirtschaftlich selbständige Produzenten beziehungsweise Handelsunternehmen gegen fixe Pachtsummen vergab¹⁷⁹.

Vor 1719 war der Ärarhandel fast ausschließlich über die alten Kommerzialstraßen in Richtung Norden gegangen. Doch als sich Hannover, Mecklenburg, Brandenburg-Preußen und Danzig weigerten, die kaiserlichen Ärargüter weiterhin frei passieren zu lassen und Quecksilber sowie Kupfer mit Transitgebühren belegten, sah sich Wien gezwungen, sich nach anderen Transportwegen umzusehen. Das Quecksilber, das aus Idria und den siebenbürgischen Gruben kam, lief nun vorrangig über Triest und Fiume. Der Verkauf wurde den Mautoberbeamten gegen 1% Provision zu einem fixen Preis übertragen. Doch der Rückgang des Quecksilberexportes nach Holland und die billigen Quecksilberimporte aus dem Osmanischen Reich und aus Ostindien drückten seit 1725 den Preis und den Absatz. Zwar waren iö. Produkte, beispielsweise Quecksilber, Zinnober, Blei, Honig, Wachs, Speik und Vitriol, im 16. Jahrhundert auch über Venedig ausgeführt worden, doch hatte dieser Handel im 17. Jahrhundert an Bedeutung zusehends verloren¹⁸⁰.

Mit den neuen Wirtschaftsinitiativen seit 1717 versuchte man nun verstärkt, auch den Privathandel zu fördern, doch blieb er unter Karl VI. weit hinter den Erwartungen. Der Donauhandel erfüllte ebenfalls nicht die Hoffnungen, die man auf ihn gesetzt hatte, da ihn die osmanischen Untertanen in ihre Hand bekamen¹⁸¹.

Am 18. März 1719 wurden nun Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt. Das Freihafenpatent erlaubte es allen fremden Kaufleuten, Schiffseigentümern, Manufakturisten und anderen Künstlern - gemeint waren Handwerker -, in einem genau festgelegten Bezirk frei Handel zu treiben. Alle kaiserlichen Initiativen richteten sich nun auf den Ausbau der iö. Häfen an der Adria. Die iö. Kommerzienkommission, die hier das Mittel zum Zweck wurde, hatte die Aufgabe, nicht nur den Ausbau der Adria Häfen zu organisieren, sondern auch intensiv nach neuen Möglichkeiten, die der Kaiser den Seehandel treibenden Nationen nun bieten wollte, zu suchen. Ihre Berichte wurden in Wien mit Spannung erwartet und sofort ausgewertet. Kamen beispielsweise Schiffe aus Dalmatien oder aus den italienischen Staaten, fuhr ein Schiff unter kaiserlicher Flagge und mit österreichischen Produkten beladen in Richtung Cadix, oder ging das ausreichend bewaffnete und bemannte Schiff des Buccaraner Kapitäns Marco Florio d'Orebich in Richtung Messina

¹⁷⁹ Kaltenstadler 498; Valentinitich, Steirische Wirtschaft, 353.

¹⁸⁰ Srbik, Staatlicher Exporthandel, 407; Kaltenstadler 499f. Zur Quecksilberproduktion siehe H. Valentinitich, Das landesfürstliche Quecksilberwerk Idria 1575-1659 (Graz 1981); Ders., Steirische Wirtschaft, 349f.

¹⁸¹ Mayer, Anfänge, 75; Marianne Hertzfeld, Zur Orienthandelspolitik Österreichs unter Maria Theresia in der Zeit von 1770-1771. In: AÖG 108 (1919) 215-344, hier 218: Schon im Mittelalter hatte der Donauhandel für die österreichischen Erbländer eine Rolle gespielt, war jedoch durch die Eroberungen der Türken für einige Zeit unterbrochen worden.

ab, so wurde dies nicht selten in den „Historischen Nachrichten“ *annonciert. Alle Handelsleute, und wer sonst von Kauffmanns-Gütern, oder anderen Waren* etwas zu versenden hatte, wurden aufgefordert, an diesen Expeditionen teilzunehmen. Die Schiffs-ladungen wurden detailliert angeführt¹⁸². Einige Warengattungen wurden probeweise versandt, um zu erfahren, ob sie Absatz finden würden. Die iö. Mautbeamten mußten regelmäßig Warenlisten jener Transportgüter erstellen, die durch ihre Mautämter gegangen waren. Darin führten sie Warengattung, Gewicht, Menge, Herkunft und Bestimmungsort sowie den Weg, den die Güter nahmen, an¹⁸³.

Über die iö. Freihäfen war es jedoch nun auch möglich, in Handelsbeziehungen mit dem Osmanischen Reich und der Levante zu treten. *Man ist kayserlicherseits fleißig daran, die Türk-, Asiatisch- und andere fremden Waren durch italienisch-, sizilianisch- und andere Meerhäfen in die kayserl. österreichischen und deutschen Lande einzubringen.* Doch wie der Donauhandel blieb auch der Orienthandel über das Meer unter Karl VI. weiterhin passiv¹⁸⁴.

Die Orientalische Kompanie versuchte nun, mehr Einfluß auf den Seehandel zu bekommen. Sie führte Eisen, Stahl, Draht, Blech, Nägel, verschiedene Handwerkszeuge, Kupfer- Messing- und Blechwaren, Wachs, Papier, Tauwerk, gesalzenes und geräuchertes Fleisch sowie Holz nach Messina, Cadix und Lissabon. Nach dem Orient hingegen transportierte sie Stahl, Schwefel, steirische und Nürnberger Waren, Tuch, Kupfer, Blech, Messing, Sensen, Draht und Holz. Zurück brachten ihre Schiffe Baumwolle aus Smyrna, Zypern, Akkon und Saloniki, Angorawolle, Kamelhaar, Galläpfel, Gummi, Leder, Tabak, Öl, Getreide, Seide, Mandeln, Rosinen, Weinbeeren, Salz von Augusta in Sizilien und von Barletta in Apulien¹⁸⁵. Doch auch der ungarische und Banater Handel sollte zu den Seehäfen gezogen werden. Aus diesen Ländern wollte man beispielsweise Honig, Wachs, Vieh, Kupfer, Getreide oder Wolle zum Meer transportieren¹⁸⁶.

Im Gegensatz dazu standen, wie bereits erwähnt, die Monopole auf Waren, die in Innerösterreich erzeugt wurden, hier den Bedarf deckten und auch exportiert werden konnten. So wurde die Einfuhr von Quecksilber, Eisen, Salz und Kupfer verboten. Die iö. Zentralbehörde forderte gleiches auch für den Import von ausländischem Wein, beispielsweise aus Ungarn und Kroatien, da er eine Konkurrenz zum steirischen Wein darstellte. Auch die Einfuhr von venezianischen Spiegelgläsern wurde 1719 verboten¹⁸⁷.

Die iö. Kommerzienkommission beratschlagte nun eingehend, wie diese beiden Welten, nämlich Freiheit und Beschränkung, zu koordinieren waren: Welchen Hindernissen war der Handelsverkehr ausgesetzt? Welche Warengattungen sollten ein- und ausgeführt werden, sollten verboten werden oder bleiben? Wie waren die Tarife dafür

¹⁸² Historische Nachrichten 1728, 19. Stück, 289; 1729, 15. Stück, 234; 47. Stück, 747.

¹⁸³ StLA HK 1727-III-3.

¹⁸⁴ Historische Nachrichten 1729, 22. Stück, 347; 28. Stück, 443. Hertzfeld 230f: Der Plan Karls VI., die bisher in der Levante Handel treibenden Nationen nun zu verdrängen und den österreichischen Handel als kostengünstiger und attraktiver durchzusetzen, scheiterte. Türkische Schiffe lieferten weiterhin über die Donau Feigen, Mandeln, Nüsse, Reis, Kaffee, Kakaobohnen, Porzellan u. a. Waren und luden Blei, Eisen und Leinwand aus Schlesien und Linz. In der Levante blieben die Engländer und Franzosen die bevorzugten Handelspartner.

¹⁸⁵ Mayer, Anfänge, 76f.

¹⁸⁶ Ivan Erceg, Gradivo o ekonomikoj politici i trgovačkom prometu na Sjevernom Jadranu u 18. stoljeću. In: Vjesnik Histojskog Arhiva u Rijeci i Pazinu XIII (1968) 5-75, hier 30f.; Igor Karaman, Prilog historiji trgovine između ugarsko-hrvatskog zaledja i sjevernog Jadrana u drugoj polovini 18. stoljeća. In: Ebd. 137-148, hier 140f.

¹⁸⁷ HHSTA NI Zzd, Karton 9, Bericht der iö. Geheimen Stelle vom 14. 2. 1719. Zur Glaserzeugung in Glashütten im Raume der Koralm, des Bachern und des Gailtales siehe Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 266.

zu bestimmen? Sollten Waren, die über Triest und Fiume gingen, bevorzugt behandelt werden? Wie konnte man den venezianischen Handel nun über Fiume und Triest umleiten, so daß selbst die Venezianer gezwungen waren, die iö. Häfen zu frequentieren? War ein Krieg zu diesem *Commerciwerk hinderlich oder beförderlich?*¹⁸⁸

Eine wichtige Neuorientierung des Handels bedeutete es also, den Handel von Venedig abzuziehen und nun über die iö. Seehäfen durch Innerösterreich nach Salzburg ins Reich beziehungsweise über Linz und Wien in die böhmischen Erblände zu dirigieren. Der böhmische und schlesische Handel war bisher ausschließlich nach Hamburg gegangen. Jenes Tuch und jene Leinwand, die bisher nach Italien exportiert worden waren, hatten ihren Weg meist über Bozen genommen. Die Proteste der Tiroler, daß durch den beabsichtigten Eingriff in gewohnte Handels- und Transportpraktiken ihr gewohnter lukrativer Transithandel und vor allem die Handelsstadt Bozen Schaden litten, wurden in den Kommerzgremien nicht erhört¹⁸⁹. Vielmehr konnte man in Innerösterreich bald erste Erfolge vermelden. So berichtete ein Handelsreisender im Jahre 1728, daß in Graz die böhmischen und schlesischen Tücher und Wollstoffe starken Absatz fänden. Sie waren über Linz hierher gekommen und wurden auch nach Laibach, Klagenfurt, Görz, Triest und Fiume weitertransportiert. Böhmen und Schlesien bezog dafür steirische Eisenwaren, wie beispielsweise Sensen und Sichel. Es gelte nun lediglich, die Zölle und Mauten zu vereinheitlichen und zu reduzieren, dann könnte dieser Tauschhandel noch zunehmen. In Laibach fand der Reisende die gleiche Handels-schaft wie in Graz vor, die mit böhmischen, schlesischen, aber auch Tiroler und Schweizer Tüchern und Leinwand handelte. Diese gingen hauptsächlich nach Italien. Er hob auch den florierenden Eisenhandel dieser Stadt hervor, den ihr die Orientalische Kompanie überlassen hatte¹⁹⁰.

Immer wieder tauchte in den Plänen zur Hebung des Handels auch der Vorschlag auf, Messen und Jahrmärkte an Handelsknotenpunkten abzuhalten, galten diese doch noch immer als *wichtige Werkzeuge des Groß- und Fernhandels*¹⁹¹. Messen und Märkte zogen fremde Kaufleute an, weil sie mit bestimmten Verkehrs- und Handelsfreiheiten verbunden waren, auch die üblichen Steuer- und Zollsätze waren während der Marktzeit aufgehoben. Bekamen die Jahrmärkte einen guten Ruf, so ließen sich hier finanzkräftige Kaufleute nieder und brachten mit ihren Handelshäusern Reichtum und Wohlstand in die Stadt. Zwar setzte sich im westlichen Europa zu Beginn des 18. Jahrhunderts bereits die Erkenntnis durch, daß es für ein Land besser wäre, das Zollwesen zu vereinheitlichen und je nach Warengattung abzustufen - womit die Messen und Märkte mit ihren speziellen Tarifvergünstigungen ja überflüssig wurden¹⁹² -, doch behielten die Marktveranstaltungen noch weiterhin ihre Strahlkraft und Faszination und schienen gerade für das größtenteils unbekannte iö. Litorale ein wirksames Mittel zu sein, um es international bekannt zu machen.

Die iö. Kommerzienkommission hatte bereits mehrmals auf die Möglichkeit, in Laibach und entlang der Flüsse Mur, Drau und Save Jahrmärkte abzuhalten, hingewiesen¹⁹³. Besonderen Anklang bei den Wiener Zentralstellen fand jedoch der Plan, in Tri-

¹⁸⁸ StLA HK 1719-IV-138.

¹⁸⁹ Mayer, Anfänge, 86.

¹⁹⁰ Mayer, Österreichische Handelspolitik, 138f.

¹⁹¹ Fernand Braudel, Der Handel. Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts (Sonderausgabe Darmstadt 1990) 79.

¹⁹² Braudel 92f.

¹⁹³ StLA Laa B1 Sch 38 VW, 22. 9., 1. 10., 7. 11. 1714, 15. 1. 1715; sowie HK-Repertorium, Protokolle der Kommerzienkommission.

est einen Jahrmarkt einzurichten und dieses Vorhaben sogleich international bekanntzumachen. Die Vorarbeiten dauerten bis 1728¹⁹⁴. Im Zuge dieser Vorbereitungsphase bestätigte der Kaiser die Handelsfreiheit in den Freihäfen durch das Patent vom 19. Dezember 1725, sie wurde allen Kaufleuten, die sich hier niederließen, nochmals und ohne Rücksicht auf Nationalität und religiöses Bekenntnis gewährt. Zwar hielt man am Einfuhrverbot für Eisen, Kupfer, Quecksilber, Tabak und Salz weiterhin fest, doch wurde der Zoll für alle von der Landseite nach Triest kommenden Waren um ein Drittel herabgesetzt. Das Patent vom 7. Juni 1730 gestattete es, alle iö. Erzeugnisse maut- und gebührenfrei (Weg- und Brückenmaturen ausgenommen) nach Triest und Fiume zu bringen. Ermäßigt wurden auch die Transitgüter, die durch Innerösterreich zu den Freihäfen gingen. Das Reskript vom 21. November 1730 bestimmte, daß alle Waren außer Eisen, Kupfer, Stahl, Quecksilber, Salz, Spiegel- und Glaswaren, ohne eine Ein- und Durchfuhrzoll entrichten zu müssen, in die Städte Triest und Fiume importiert werden durften. Auch die Tabakeinfuhr wurde wieder erlaubt, wenn auch unter kaiserlichem Vorkaufrecht¹⁹⁵.

Wirtschaftsinitiativen im iö. Litorale

*Die politischen Vorteile der Mitgliedschaft fallen so stark ins Gewicht, daß eventuelle Nachteile auf wirtschaftlichem ... Sektor nicht wirklich von Bedeutung sind.*¹⁹⁶

Neben ihren Aktivitäten in Innerösterreich selbst war die iö. Kommerzienkommission auch für die *Einrichtung des Commerciwesens und der freyen Navigation* im iö. Litorale verantwortlich. Von Anfang an sollte das Wirtschaftsgremium, wie der Kaiser immer wieder betonte, alles daransetzen, das iö. Küstenland aufzuschließen und mit dem Kernland der Monarchie in Verbindung zu bringen. Dies bedeutete, daß einerseits, wie schon berichtet, für Innerösterreich die Voraussetzungen als Transit- und unmittelbares Hinterland geschaffen werden mußten. Eine wesentliche Aufgabe fiel der iö. Kommerzienkommission andererseits mit dem Ausbau der Hafenanlagen in Triest und Fiume zu. Hatte man zu diesem Zeitpunkt auch das Buccaraner Territorium wegen seiner günstigen geologischen Beschaffenheit im Auge, so waren verfassungs- und verwaltungsmäßige Zuständigkeiten im ehemals Zrinyi- und Frangipanischen und nun vom Königreich Kroatien beanspruchten Territorium noch nicht geklärt.

Mit der Einsetzung der Wiener Kommerzienhofkommission im Jahre 1718 wurden Agenden, die das Litorale betrafen, zwar vorrangig von diesem Gremium abgehandelt, doch war man dort weiterhin auf die Berichte und Vorschläge der iö. Beamten sowie auf deren Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis in diesen Küstengebieten angewiesen. Dies bedeutete jedoch auch, daß sich die iö. Räte nun mit Handels- und Wirtschafts-

¹⁹⁴ Ottocar Weiss, *Triest und die Wirtschaftspolitik Österreichs zur Zeit Karls VI* (Zürich 1921) 51ff; *Jacchia* 62-71, und *Triestiner Historiker*, wie z. B. Attilo Tamaro, *Storia di Trieste*. 2 vols (Rom 1924, Neudruck Trieste 1976) 171.

¹⁹⁵ *Kaltenstadler* 485f; *Jacchia* 44. Der S. Lorenzo-Markt war jedoch kein durchschlagender Erfolg. Seit 1737 wurden zwei Märkte pro Jahr abgehalten, am Sonntag vor Pfingsten bis Samstag nach Fronleichnam und vom 31. 10. bis 14. 11. Doch auch sie brachten keine besseren Erfolge.

¹⁹⁶ Hella Pick, „The Guardian“, zitiert nach: *Profil* 10, 7. 3. 1994, 32.

fragen zu beschäftigen hatten, die bisher keineswegs in ihren Kompetenzbereich gefallen waren und wo ihnen auch die nötigen Kenntnisse und Erfahrungen fehlten. Für die Hafenstädte Triest und Fiume bedeutete es hingegen, daß nun quasi von außen verstärkt in ihre städtischen Belange eingegriffen und Maßnahmen getroffen wurden, die das Stadtbild und den Stadtcharakter langsam veränderten. Einerseits waren diese kaiserlichen Zuwendungen im Sinne von Triest und Fiume, versprachen sie doch Reichtum und Wohlstand, andererseits wollten die beiden Städte doch aktiv den Lauf der Dinge mitbestimmen sowie ihre bisherigen Privilegien und Gewohnheiten mitberücksichtigt wissen. Im Prinzip entbrannte zwischen den Hafenstädten und der iö. Kommerzienkommission genau der gleiche Konflikt, wie er dann zwischen den iö. Ländern und der Zentralregierung in Wien ausbrach.

Doch im Jahr 1719 war man noch durchaus willens zu kooperieren. Immerhin finanzierte der Kaiser nun neue Hafenanlagen, neue Lazarette und Magazine sowie weitere Bauten, die von den nun erwarteten Handelstreibenden benötigt werden würden. Der Aufbau dieser Infrastruktur in den beiden Hafenstädten wurde von der iö. Kommerzienkommission geleitet und überwacht.

In den Sitzungen von 1720 begann man mit der Planung: Berichte wurden aus Triest und Fiume eingeholt, wo die neuen Magazine und Hafenanlagen zu errichten waren, ob bestehende Bausubstanz zu nutzen oder ob von Grund auf Neues zu konstruieren war, ob es Trinkwasser sowie Platz für weitere Stallungen und Warendepots gab, ob diese Orte vor der Bora geschützt waren und vieles mehr¹⁹⁷.

Der von der iö. Kommerzienkommission in dieser Sache eingesetzte Hauptverantwortliche war der Oberstleutnant und iö. Landoberingenieur Mathias Anton Weiß. Er stand in ständiger Korrespondenz mit Graz und lieferte seine Berichte sowohl an die iö. Geheime Stelle als auch an das iö. Wirtschaftsgremium. Weiß hatte die schwierige Aufgabe zu lösen, mit möglichst geringen finanziellen Mitteln den größtmöglichen Effekt zu erzielen, nämlich die beiden Häfen für das erwartete Handelsaufkommen vorzubereiten und sie nach den neuen marktorientierten Bedürfnissen instand zusetzen. Dazu war es zuerst einmal notwendig, die Hafenanlagen auszubauen und Lazarette in Triest und Fiume zu errichten. Doch gab es noch einen weiteren Sachverständigen, der von der Hauptkommission in Wien bestellt und somit auch von der iö. Kommerzienkommission befragt und in die Angelegenheit eingebunden wurde: der holländische, in kaiserlichen Diensten stehende Kriegsschiffbaumeister Focke Gersen. Gersen war auch Mitglied der Orientalischen Kompanie. In dieser Funktion wurde er 1719 ins Litorale entsandt, um nach den für den Schiffsbau nötigen Materialien zu suchen und einen Plan vorzulegen, wo und wie sie zu beschaffen waren¹⁹⁸.

Seiner Meinung nach mußte die Hafenanlage von Triest - sie bestand zu dieser Zeit aus einer unzulänglichen Steinkonstruktion in seichtem Wasser - erst *zugerichtet werden*, bevor größere Schiffe hier anlegen konnten. Nach seiner Berechnung beliefen sich die Kosten weit höher als sie Weiß veranschlagt hatte. Gersen plante zwei Häfen in Triest, einen kleineren, der vor dem Squero, also dem Schiffbauplatz der Orientalischen Kompanie konstruiert werden und die Schiffe der Kompanie aufnehmen sollte, sowie einen großen für die ausländischen Schiffe. Er benötigte unzählige Pflöcke aus Eichenholz, die er *Dükedallen*, Weiß hingegen *Beschlächt* nannte, um die Schiffe daran festzumachen und sie vor dem Abdriften bei starkem Borawind zu bewahren. Weiß, der diese Pläne begutachtete, wandte hingegen ein, daß die Schiffe bei einer anderen Wind-

¹⁹⁷ StLA HK 1720-II-127, Protokolle von 22. 2., 9. 4., 25. 4., 14. 5., 30. 7. 1720.

¹⁹⁸ StLA HK 1719-IV-138.

richtung nicht vor dem Abdriften geschützt wären, der Boden für solche Pflöcke viel zu weich sei und diese daher täglich kontrolliert werden müßten. Viele dieser Beschlächten würden der rauhen Witterung nicht standhalten und mit der Zeit zersplittern. Außerdem sei ein großer Holzvorrat dafür nötig, der im Hinterland von Triest keinesfalls zu finden sei. Die Gesamtkosten an Eisen, Holz, Arbeits- und Reparaturzeit würden explodieren, daher sei dieser Plan nicht rentabel. Die Kommerzienkommission schloß sich dieser Meinung an¹⁹⁹.

In Fiume hingegen waren noch ausgedehntere Arbeiten notwendig. Weiß hatte trotz intensiver Suche im Stadtarchiv keine einzige Karte, keinen Plan und keine Skizze auffinden können, welche die Stadt und die Bucht des Quarnero zeigten. Er machte sich also zuerst daran, dieses Gebiet zu vermessen. Im Gegensatz zu Triest, wo es keine Flußläufe nahe der Stadt gab, floß ein kleiner Fluß an der östlichen Seite des Hafens ins Meer: die Fiumara. Sie kam einige hundert Meter nördlich der Stadt aus dem Felsen und trieb von dort bis zur Mündung einige Mühlen. Von der Brücke, die Fiume mit dem kroatischen Territorium verband, bis zur Mündung ins Meer sollte der Fluß nun gesäubert werden und kleineren Fahrzeugen als Hafen dienen. Das Lazarett sollte so konstruiert werden, daß die Schiffe auch bei Bora entladen werden konnten. Ein „moletto“, also ein gemauerter Kanal, sowie eine weitere Steinbrücke sollten das Lazarett mit der Fiumara verbinden. Daneben sah der Plan von Weiß vor, noch zwei weitere Hafenanlagen für größere Schiffe zu konstruieren. Weiß sprach sich auch für den Ausbau der Häfen von Buccari und Portorè aus, die er als ungleich günstiger bezeichnete. Doch die privilegierte Orientalische Kompanie beharrte auf Triest und bestand darauf, hier ihren Squero anzulegen und den Handel über diesen abzuwickeln²⁰⁰.

Der Bau der Lazarette wurde seit 1721 in Triest und Fiume gleichzeitig vorangetrieben. Lazarette waren Quarantänestationen, in denen Waren aus dem Ausland eine bestimmte Zeit lang zur Beobachtung aufbewahrt werden mußten. Neben dem Priorat oder Offiziantenhaus, wo sich die Amtsräume der Verantwortlichen befanden, mußten weitere Magazine angelegt werden: das *magazino del spurgo* oder *sporco*, das *magazino netto* sowie jenes *di conserva*. Lag der Verdacht auf infizierte oder suspekte Warenladungen und epidemische Krankheiten nahe, so kamen die Waren in das *magazino sporco*. Dieses befand sich in genügender Distanz zu den anderen, mit unbedenklichen Waren gefüllten Magazinen.

Der verantwortliche Baumeister für die Lazarette in Fiume und Triest, der Laibacher Bau- und Maurermeister Karl Martinuzzi, ließ in Triest zuerst das Priorat, sodann die drei Magazine errichten. Er wurde von den Triestiner Inspektoren Francesco Ignazio di Bottoni und Pietro Tognana überwacht und gegebenenfalls auch kritisiert. Weiß, der diese Bauten inspizierte, war mit dem Vorhaben nicht ganz einverstanden. Er beanstandete den Standort des Triestiner Lazaretts, die Grundrisse der Gebäude und die Anordnung der Räume. Schließlich vereinfachte er die Pläne und senkte durch zahlreiche Sparmaßnahmen die Kosten des Unternehmens beträchtlich. Nachdem Weiß bei einer weiteren Inspektionsreise seine Pläne mißverständlich interpretiert sah, war er gezwungen, sie ins Italienische zu übersetzen, um weitere Verwirrungen zu vermeiden. Während das Fiumaner Lazarett 1724 fertiggestellt wurde, ging die Arbeit in Triest langsamer vonstatten, sehr zum Ärgernis der beiden Triestiner Inspektoren. Sie verfaßten daraufhin ein Elfpunkteprogramm, um die Verzögerung wieder wettzumachen. In Triest mußte auch die Straße von der Stadt zum Lazarett neu konstruiert werden, da die

¹⁹⁹ HKA iö.. Herrschaftsakten K 27, 475f.

²⁰⁰ HKA iö.. Herrschaftsakten K 27, 505f.

alte oft überschwemmt war und daher den Anforderungen nicht mehr entsprach. Weiß war hier Vermittler zwischen den Stadtinteressen und jenen der iö. Kommerzienkommission in Graz, vor allem, wenn es dann um die Regelung der Finanzen ging²⁰¹.

Neben dem Oberingenieur Weiß, der ja auch für den Bau der Karoliner Straße zuständig wurde, bediente sich die iö. Zentralverwaltung ihrer üblichen Kontrollmechanismen: Sie schickte immer wieder ihre Beamten als Kommissäre an die Küste, um weitere Meinungen und Vorschläge zu erfahren. So untersuchte der Präsident der iö. Kommerzienkommission und Landeshauptmann von Krain, Sigmund Rudolph Graf Wagensperg, als kaiserlicher Kommissär gemeinsam mit den Deputierten der Stadt Triest, wie das Küstenland noch besser für die neuen Wirtschaftspläne adaptiert werden könnte. Er begutachtete die Vorschläge von Oberingenieur Weiß zum Ausbau des Fiumaner Hafens und riet, lediglich die Mündung der Fiumara zu säubern und als Ankerplatz zu verwenden. Auch er war von Buccari und Portorè eingenommen²⁰².

Wenn nun diese Zusammenarbeit zwischen iö. Beamten und den städtischen Deputierten von Triest und Fiume zu Beginn recht gut funktionierte, so stießen die von Wien gesteuerten und im Litorale initiierten Maßnahmen auf weniger Verständnis. Das beste Beispiel für eine Einflußnahme der Zentralverwaltung auf die Peripherie ist jenes der Orientalischen Kompanie. Um zu verstehen, warum diese Gesellschaft eingesetzt wurde und wie sie wirkte, muß ein Blick auf die internationale politische und wirtschaftliche Lage geworfen werden.

Die Orientalische Kompanie

*Überdies besteht gerade bzgl. des erforderlichen Ausmaßes der Zentralisierung der Wirtschaftspolitiken in einer Wirtschaftsunion ... überhaupt kein wissenschaftlicher Konsens.*²⁰³

Obwohl sich das iö. Litorale schon seit dem 14. Jahrhundert beim Hause Österreich befand und in den iö. Länderkomplex eingegliedert wurde, war es bisher wirtschaftlich kaum genützt worden. Auf die politischen Voraussetzungen zu Beginn des Jahrhunderts, die eine Öffnung der Monarchie nach den Weltmeeren möglich machten, wurde eingangs bereits hingewiesen. Nun stellte sich die Frage des richtigen und gezielten Vorgehens. An Theorien und Vorschlägen mangelte es nicht, und so war eine Antwort bald gefunden: die Errichtung von Handelskompanien, wie sie in anderen Ländern bereits erfolgreich existierten. Karl VI. versuchte es vorerst über zwei Ausrichtungen: über die österreichischen Niederlande und über das iö. Küstenland. Der Vorschlag, über die Österreichischen Niederlande in den Überseehandel einzusteigen, wurde von den Bankiers in Antwerpen noch unterstützt. Er entsprach auch sehr dem Wunsch des Kaisers, denn sonst hätte er wohl auf die Warnungen des Prinzen Eugen gehört, der mit scharfen Protesten der Seemächte rechnete. Mit dem Gründungspatent von 1722 bekam die kaiserliche Handelsgesellschaft zu Ostende das Monopol für den Handel mit Afrika, West- und Ostindien. Nach der Überzeugung Karls VI. konnte jedes Land, somit auch er, in den dortigen Kolonien Handelsniederlassungen errichten. Der Kaiser war

²⁰¹ StLA HK 1723-I-62; Mayer, Anfänge, 80.

²⁰² HKA iö. Herrschaftsakten K 27, 485f.

²⁰³ Mittendorfer 12.

auch persönlich an der Aktivität der Gesellschaft interessiert: er beanspruchte sechs Prozent des Gewinns aller verkauften Waren. Diese Kompanie nahm einen vielversprechenden Anfang und arbeitete mit Gewinn, doch blieb der Protest der Seemächte nicht aus. Auf ihren und Frankreichs Druck mußte die Tätigkeit der Gesellschaft für sieben Jahre eingestellt werden, um dann, gegen die Anerkennung der Pragmatischen Sanktion, im Jahre 1731 vollständig liquidiert zu werden²⁰⁴.

Nun blieb nur noch die Ausrichtung nach dem Süden: das iö. Litorale erschien als einziger Ausweg, um den ersehnten Anschluß an den Welthandel zu gewinnen. Hauptsitz der nach ähnlichem Muster 1719 gegründeten „Orientalischen Kompanie“ wurde Wien, die Kontore, also die Warenlager in den Zweig- oder Außenstellen, wurden in Triest und Fiume eingerichtet²⁰⁵.

Die Wiener Orientalische Kompanie ging auf einen Vorschlag Johann Joachim Bechers im Jahre 1667 zurück, Becher wurde jedoch in die nun zu errichtende Kompanie nicht eingebunden²⁰⁶. Sie erhielt das ausschließliche Recht auf den Orienthandel, einige Jahre später auch auf den Handel mit Portugal. Teilnahmeberechtigt war jedermann, ob In- oder Ausländer, sofern er kein Jude war. Auch der Kaiser beteiligte sich, obwohl Hofkanzler Philipp Ludwig Graf Sinzendorf davon abriet, und wurde ihr *supremus protector*. Sie durfte daher auch den kaiserlichen Doppeladler in ihrem Wappen und Siegel tragen. Eine Lotterie sollte die nötige finanzielle Basis für die Projekte liefern. Das Interesse der Kaufleute für diese Gründung und folglich auch ihre Einlagen hielten sich jedoch in Grenzen²⁰⁷.

Das Hauptcharakteristikum dieser wie auch vieler anderer zeitgenössischer Kompanien war es, daß der Landesfürst mit ihrer Hilfe den Handel ganz nach merkantilistischen Regeln unter seine Kontrolle zu bringen trachtete, sich selbst an die Spitze der Organisation stellte und sie durch die Vergabe von unzähligen Privilegien und Monopolen stützte. Er argumentierte damit, die eigene Wirtschaft vor ausländischen Konkurrenten zu schützen und den nicht oder kaum existierenden Handelsverkehr solcherart zu initiieren und zu fördern.

Die Kompanie bekam nun das Vorkaufsrecht, ferner das Privileg, Manufakturen, die in den kaiserlichen Erblanden noch nicht bestanden, zu errichten. Sie hatte das ausschließliche Recht, an der iö. Küste Schiffe über 60 Schuh Länge zu bauen, Zucker einzuführen und zu raffinieren²⁰⁸, und sie bekam ein Monopol auf den Ochsenhandel. Gleich zu Beginn errichtete man eine Kontumazstation gegen das Osmanische Reich,

²⁰⁴ Janós K a l m a r, Seehandelspläne über Triest aus der Regierungszeit Karls VI. (= *Sous le signe des Lumières. Articles rédigés à l'occasion du VII Congrès International des Lumières*. Ed. Eva H. Balás, Budapest 1987) 27-44, hier 30f. Bereits 1632 war der Plan aufgetaucht, eine Indische Kompanie in Ostende zu gründen. Dieser Plan wurde nicht realisiert. 1698 rief Karl II. in Ostende eine Gesellschaft für den Handel mit Ostindien ins Leben, mit seinem Tode stellte diese jedoch ihre Tätigkeit wieder ein. Siehe auch: Fulvio B a r b u d i e r i, *L'espansione mercantile austriaca nei territori d'Oltremare nel XVIII secolo e suoi riflessi politici ed economici* (Milano 1978) 24.

²⁰⁵ Patent 2. 7. 1719, Gründung einer „Kaiserlichen privilegierten Orientalischen Gesellschaft“ 29. 12. 1719 bestätigt. Siehe J a c c h i a, Kapitel 8: Die Orientalische Gesellschaft, 54-61; B a b u d i e r i 48; M a y e r, Anfänge, Kapitel III: Die Orientalische Handelscompagnie, 36ff. S r b i k, Staatlicher Exporthandel.

²⁰⁷ M a y e r, Anfänge, 36f. Die Kompanie war eine *freywillige verbindliche Versammlung unterschiedener Particular Personen, welche unter gewisser direction und Manutenez auch besondere Privilegien und Satzungen, mittels deren nach jedes Belieben obschon auf Glikh und Unglik zusammenschiesender Einlag-Capitalien und damit treibenden commercii solch ihre Einlags-Capitalien fructificiren zu machen vorhaben und verhoffen*.

²⁰⁸ K a l m a r 32.

um den türkischen Kaufleuten den Zugang zu den Erblanden zu erschweren. Die Kompanie allein war zum Handel mit dem Osmanischen Reich befugt und entrichtete für ihre Waren die bereits im Vertrag von Passarowitz vereinbarten drei Prozent. Die für ihre Fabriken bestimmten Rohstoffe zahlten keine weiteren Steuern mehr. Reduktionen für ihre Transportgüter gab es auch bei der Konsum- und Transitmaut, sowie eine Spezialbehandlung bei der Abfertigung der Waren. Allerdings mußten die spedierte Güter mit Fracht- und Mautzetteln versehen sein, wo die Warengattung, ihr Brutto- und Nettogewicht, ihre Herkunft und ihre Destination eingetragen wurden. Die Kompanie sollte Kommerzialstraßen benützen, und die Mautbeamten wurden instruiert, die Waren unbesehen passieren zu lassen²⁰⁹. Weiters versuchte die Kompanie, die kaiserlichen Zölle zu pachten und den Kupferhandel aus den königlichen Bergwerken in Ungarn an sich zu ziehen. 1722 wurde ihr gestattet, die Wollmanufaktur in Linz zu kaufen. Sie erhielt nun auf 50 Jahre das ausschließliche Monopol auf den Handel mit jenen Wollstoffen, die in dieser Fabrik erzeugt wurden. Niemand sonst durfte solche Waren ohne ihr Wissen einführen. 1725 errichtete die Kompanie eine Koton- und Barchentfabrik in Schwechat, die Baumwolle verarbeitete²¹⁰.

Die Wiener Kommerzienhofkommission, der die Verantwortung und Kontrolle über die Kompanie übertragen wurde, instruierte nun ihre Subdelegierte Kommission. Diese beschäftigte sich beispielsweise mit Fragen der Kapitalbeschaffung, suchte nach geeigneten Handelspartnern und versuchte, diese am Unternehmen zu beteiligen. Auch die italienischen Provinzen und die Österreichischen Niederlande wurden miteinbezogen. Die in Frage kommenden Handelsgüter, die Errichtung von Schiffswerften in Triest und Fiume, die Übereinkunft mit den Stadtregierungen mußten ebenfalls bedacht und in die hierfür zu erlassenden kaiserlichen Verordnungen eingearbeitet werden²¹¹. In diesem Forum wurden alle Fragen, die den Geschäftsgang, die Privilegien und Monopole der Kompanie betrafen, diskutiert, um der Kompanie freien Handlungsspielraum beim Aufbau des „Universalkommerzes“ zu verschaffen.

Es ist hier nicht Platz, auf die Geschichte, die Wirkungsweise, auf Handelsumsätze, Pläne und Vorhaben dieser Kompanie genauer einzugehen. Sie interessiert hier hauptsächlich, wo sie mit den iö. Ländern in Kontakt kam und wo sich aus dem Nebeneinander Probleme ergaben, die schließlich mit zum Scheitern des Unternehmens beitrugen. Es gilt also festzuhalten, daß die Kompanie eine Angelegenheit der Wiener Zentralstelle war und die Korrespondenz der Kompanie somit immer mit den Wiener Gremien geführt wurde. Die Oberdirektion und das Hauptkomptoir der Kompanie, dem alle Filialen, Fabriken und Niederlagen in den Provinzen unterstanden, befanden sich ebenfalls in Wien. Ihr Personal bestand aus dem Direktor Christian Schubert und seinen Mitarbeitern Giovanni Collombo, Focke Gersen, Franz Grossl, Pandolfo Frederico Österreicher sowie Franz von Raigersfeld, der der einzige Innerösterreicher im Team war.

Die iö. Kommerzienkommission, die gewissermaßen für Wohl und Gedeihen der Kompanie mitverantwortlich war, zeigte sich mit den Plänen, die man verfolgte, nicht

²⁰⁹ StLA HK 1726-II-73, 47-54v.

²¹⁰ Zur Schwechater Fabrik siehe auch M a y e r, Anfänge, 58-62.

²¹¹ ARS NIR 162, 12. 11. 1718, Protokollsextrakt der Subdelegierten *in puncta Societatum Commercialium congregandarum et erigendarum*. In der Frage der Etablierung einer Orientalischen Kompanie und der Errichtung von Kontoren in Triest und Fiume waren die Mitglieder der Wiener Kommerzienkommission, die Räte Oedt, Weißenberg, Tinti und Fleischmann besonders engagiert. Zur Kommunikation mit Triest: ARS NIR 158, *Convenzione seguita a tenore delle parti prese sotto 17. dec. 1720 tra questa città e li signori intervenienti della compagnia orientale di Vienna*.

ganz einverstanden. So wandte sie gegen den Vorschlag der Kompanie, in Graz und Fiume Warenlager zu errichten, ein, daß es jedem Kaufmann frei stehen müsse, ob er dieser Gesellschaft beitreten wolle oder nicht. Entschieden sprach sich Graz gegen die Vergabe von Monopolen und von umfangreichen Privilegien aus, die sich gegen das Interesse der Privatkauflleute richteten und diese in ihren Unternehmungen behinderten. Die iö. Kommerzienkommission forderte auch, daß die Kompanie ihr als hauptverantwortliche und geographisch dem Litorale am nächsten gelegene Wirtschaftsstelle unterstellt sein solle²¹². Diesen Vorschlägen wurde nicht entsprochen, die iö. Kommerzienkommission bekam vielmehr den klaren Auftrag, die Wiener Entscheidungen zu akzeptieren, die Orientalische Kompanie in ihren Aktionen zu unterstützen, beim Aufbau der Wirtschaftsbeziehungen mitzuhelfen und bei Reibungen zwischen der Kompanie und den Kaufleuten oder den iö. Landesbehörden zugunsten der Kompanie zu intervenieren.

In den Agenden der iö. Zentralbehörden schien die Orientalische Kompanie in der Folge vor allem dort auf, wo sich in der Praxis Konflikte ergeben hatten: bei Handelsrouten und Warentransporten durch die iö. Länder, beim willkürlichen Eingriff der Kompanie in Landesangelegenheiten wie z. B. dem Holzschlag, oder bei Protektions- und Monopolansprüchen, die im Widerspruch zu den von Karl VI. gewährten Handelsfreiheiten für jedermann standen. Andererseits hielten sich auch die iö. Beamten nicht immer an ihre Instruktionen und boykottierten die Aktivitäten der Kompanie, wo sich nur die Gelegenheit ergab, so daß die kaiserlichen Ermahnungen zeitweise durchaus gerechtfertigt waren.

Hier handelte es sich also von Anfang an um kein freundschaftliches Miteinander, sondern um ein skeptisches und mißtrauisches Nebeneinander, das schließlich zum kompromißlosen Gegeneinander eskalierte.

Hatte die iö. Kommerzienkommission den Ausbau von Fiume und des Golfs von Buccari bevorzugt im Auge, so wählte die Orientalische Kompanie Triest zu ihrem Hauptstandort. Die Stadt stellte der Kompanie auf kaiserliche Verordnung ein Stück Grund zur Verfügung, das sich außerhalb der Stadtmauern befand und wo sie die Bauten zu ihrem Gebrauch errichten oder renovieren und Hafenanlagen konstruieren durfte. Die Kompanie schloß am 28. Dezember 1720 einen Kontrakt mit der Stadtgemeinde, nach dem sie sich verpflichtete, die Triestiner Statuten zu beachten, die Brandordnung einzuhalten und sich in Zivil- und Kriminalfällen der Gerichtsbarkeit der Stadt zu unterwerfen. Für den geplanten Schiffbau verordnete nun der Kaiser, daß aus den Kameralwäldungen, aber auch aus den um Görz und Triest liegenden Wäldungen von Grundherrschaften eine bestimmte Quantität an Holz verschiedener Gattungen geschlagen werden durfte²¹³.

Der von der iö. Zentralverwaltung 1721 ins Litorale entsandte Kommissär, der Präsident der iö. Kommerzienkommission Sigmund Rudolph Graf Wagensperg, wies nun auf die Widersprüchlichkeiten und Mißverständnisse hin, die dieser Kontrakt hervorge-

²¹² Mayer, Anfänge, 43; Jachia 54f. Zur Errichtung eines Komptors in Fiume: AST Iza 453, Graz 20. 2. 1720, 1.

²¹³ ARH NIR 158, 17. 12. 1720; AST Iza 446, 21. 1. 1722: *aus dem Wald Loch 400 Stück auch von allerhand groß klein und mittelmäßigen Sorten, in dem Wald Panoviz 600 Stamm Eichen gleichfalls von obigen dreierlei Gattungen, aus denen unweit Triest liegenden zur Jurisdiction Schwarzenegg gehörigen Wäldern Crurchezna und Medenach 300 Stück Eichen, dann aus dem Wald Ternova 12 große Stämme zu Masten 48 Stämme zum Rundholz, und 600 Stück weiches Holz zum Reimen(?) aus denen Schwarzwäldern bei Castell nuovo 10 Stamm büches Holz ... allerhöchst erlaubt haben.*

rufen hatte. Die Kompanie verlangte daher eine Neuformulierung dieses Vertrags in ihrem Sinne, die Stadt Triest jedoch beharrte auf dem alten. Die iö. Kommerzienkommission befand sich nun in einer Zwickmühle. Einerseits sprach sie für die Interessen der Kompanie, andererseits mußte sie als iö. Gremium auch darüber wachen, daß die Stadt in ihren Statuten und Gerechtsamen nicht verletzt wurde. Sie riet daher zu einer Neuformulierung des Kontrakts, der einen Kompromiß zwischen beiden Interessen darstellen sollte: die Grundstücke, die die Stadt Triest der Kompanie überlassen hatte, blieben im Besitz der Stadt, die Kompanie konnte jedoch frei über sie verfügen, ohne die Stadtsteuer oder andere Abgaben zahlen zu müssen. Die Kompanie bestimmte die Höhe der Gebäude selbst, richtete sich jedoch nach der in Triest gültigen Feuerlöschordnung und achtete darauf, daß zwischen den neuen Bauten und der Stadtmauer so viel Platz blieb, daß niemand in die Gebäude eindringen konnte. Die Befriedung des unbändigen Schiffsvolks und der widerspänstigen Arbeitsleute war Aufgabe der Kompanie, passierte aber Kriminaldelikte, trat die Stadtjurisdiktion in Kraft. Die Kompanie durfte ein Wirtshaus errichten, wo billigerer Wein als in Triest ausgeschenkt wurde, achtete aber darauf, daß hier nur ihre Arbeiter verkehrten und dieser Wein nicht in die Stadt geschmuggelt wurde. Die Arbeiter der Kompanie waren von allen Robotleistungen frei und leisteten Wachtdienste nur in Kriegszeiten. Die Stadt war für die Instandhaltung der Hauptstraßen verantwortlich. Den Holzhandel betreffend zahlte die Kompanie der Stadt 25 Dukaten für das harte Holz, für den Handel mit weichem Holz galten die gleichen Vereinbarungen wie für die Stadtbürger Triests²¹⁴.

Ein heikles Thema war jenes der Holzschlag. Dies mußte Focke Gersen erleben, als er für die Orientalische Kompanie Holz aus iö. Wäldern beziehen wollte. Die iö. Behörden wurden aufgefordert, die ihnen unterstehenden Waldbeamten zu unterrichten, auf Verlangen von Gersen unbeschränkt Holz aus den kaiserlichen Wäldungen zu schlagen. Dafür sollte nicht der tatsächliche, sondern ein ermäßigter Preis berechnet werden. Die Grundbesitzer wurden gebeten, sich nach kaiserlichem Vorbild im Preis ebenfalls zurückzuhalten, sollten sie Holz an die Kompanie verkaufen. Gersen, der die Interessen der Kompanie vertrat, kam in der Folge wiederholte Male in Konflikt mit den iö. Wald-, Maut- und Oberbeamten, beziehungsweise löste Streitereien zwischen den Behörden und privaten Waldbesitzern aus. Es ging um unsachgemäßes Schlägern von Holz, um eigennützige Bereicherung und um Streitigkeiten um Zuständigkeiten und Waldgrenzen. So wurden iö. Hofkammerbeamte immer wieder nach Görz und Krain geschickt, um die Konflikte zu lösen²¹⁵.

Wie die iö. Kommerzienkommission vermutet hatte, ging die übermäßige Privilegierung und Monopolisierung der Orientalischen Kompanie zu Lasten des Detailhandels und derjenigen wenigen einheimischen Kaufleute, die sich für den Kaufhandel interessierten. Schmuggel war die Folge²¹⁶. Die iö. Beamten reagierten hauptsächlich mit passivem Widerstand gegen die neue Gesellschaft. Kaiserliche Befehle wurden zu erst einmal nicht, dann nur zögernd befolgt. Immer wieder beschwerten sich die Mitar-

²¹⁴ StLA 1723-VIII-43.

²¹⁵ AST Iza 453, 2-10; StLA HK 1722-VI-45, VII-35, 1723-VI-17: ein Bericht der iö. Hofkammer spricht von *Exzessen*, die die Orientalische Kompanie in den kaiserlichen Wäldern verübt hatte. 1726-XI-16. Siehe in diesem Zusammenhang auch Sergio Zilli, "I boschi alti e negri". La foresta di Ternova tra età moderna e contemporanea. In: *Annali di storia isontina* 5 (1992) 5-36.

²¹⁶ Siehe hierzu die umfangreichen Akten im StLA, z. B. HK 1722-V-2, VIII-1, 1723-IV-67, 1726-II-73 u. a.

beiter der Kompanie, daß sie bei ihren Aktionen keinesfalls auf die Mithilfe der iö. Behörden rechnen konnten, diese sich kaum an die Vereinbarungen hielten, sich mit der Abfertigung der Waren Zeit ließen und zu hohe Mautgebühren forderten²¹⁷. Auf wenig Gegenliebe stieß die Kompanie bei den iö. Länderstellen, wenn sie eine Kommerzialstraße umgeleitet oder verbreitert haben wollte, wenn sie auf ihre privilegierte Rolle im Warentransport pochte und sich in Wien über mangelnde Hilfsbereitschaft beschwerte. Die Aversion verstärkte sich, je größer die Sonderstellung der Kompanie wurde. Stand man in Wien meist auf deren Seite, so bekamen doch auch die iö. Beamten in ihren Entscheidungen recht. Hier ging es beispielsweise um von der Kompanie zu freizügig interpretierte Maut- und Transportbegünstigungen, um die nicht immer genau genommene Abführung dieser Gebühren und ähnliches²¹⁸. Im allgemeinen wurden jedoch die Klagen der Kompanie erhört und die iö. Behörden wegen ihres unkooperativen Verhaltens zurechtgewiesen. Diese ermahnten daher ihre Zweigstellen immer wieder, die Transitwaren der Orientalischen Kompanie ordnungsgemäß abzufertigen²¹⁹.

Es mußte der iö. Zentralbehörde eine gewisse Genugtuung bereiten, daß die Orientalische Kompanie trotz der Sonderbehandlung keine Erfolge verbuchen konnte. Am Fortkommen der Kompanie änderte sich auch nichts, als man sie von Triest nach Fiume verlegte. Der Handel in Triest war gering geblieben, und es gab noch immer zu wenig finanzkräftige Kaufleute, die in größere Handelsunternehmungen investieren konnten. Um das Jahr 1727 standen die meisten Magazine leer, und selbst der einst existierende Lokalhandel im Küstenland war zusammengebrochen²²⁰.

Gegner hatte die Orientalische Kompanie also in allen jenen Kaufleuten, die ihr nicht beigetreten waren, sowie in den Landes- und Lokalregierungen jener Länder, durch die sie ihre Waren transportierte. Sogar in den Wiener Zentralbehörden stieß sie auf Skepsis, wie zum Beispiel in der Ministerial-Banco-Deputation²²¹. Die ausländische Konkurrenz machte der Kompanie ebenfalls einen Strich durch die Rechnung, als sie Mittel und Wege fand, die Prohibitivmaßnahmen zu umgehen.

Die 1726 in Schwechat errichtete Baumwollmanufaktur konnte bereits 1730 ihre Zahlungen nicht mehr erfüllen. Denn Karl VI. hatte sich aus dem Fonds der Kompanie einen noch nicht existierenden Gewinn auszahlen lassen, der dann nie zurückbezahlt wurde. Nicht nur diese Tatsache führte schließlich zum Bankrott des Unternehmens. Nach Meinung von Zeitgenossen waren hier unkompetente Männer am Werk, die Vorstellungen des Kaisers und seiner Berater deckten sich nicht mit den tatsächlichen Gegebenheiten. Ihre „Spekulationen ohne Sinn“ und der Mißerfolg der Lotterie raubten der Kompanie schließlich den Kredit. Die Liquidation der Kompanie zog sich in die Länge, und erst 1754 wurde die Angelegenheit vom Präsidenten der Ministerialbanco-deputation, Rudolf Graf Chotek, bereinigt²²².

²¹⁷ StLA HK 1723-VIII-43, IV-67; 1724-IV-43, VI-24, VII-33; 1725-II-53, III-128, VII-; 1726-III-46; 1727-I-71, III-14, III-38, VIII-25.

²¹⁸ StLA HK 1723-II-38, VI-17, 1724-VI-1; VII-61, 1727-V-49; IX-67.

²¹⁹ StLA HK 1726-I-103, II-73, III-46, V-8, V-65, VI-7, VI-103, IX-15, IX-50, X-19, 1727-I-56, VII-87.

²²⁰ Mayer, Österreichische Handelspolitik, 131.

²²¹ Zu diesem Konflikt siehe Mayer, Anfänge, 60f.

²²² Siehe Mayer, Anfänge, Kapitel VIII: Der Niedergang der Orientalischen Compagnie, 112-23; Jaccchia 57; Raigersfeld (ARS NIR 159); Nicolai IV, 390ff.

Die Huldigungsreise im Jahre 1728

Es geht ja um die Wirtschaft. Als Großmacht kann man sich halt mehr leisten²²³.

Wie bereits erwähnt, war Karl VI. im Jahre 1727 gezwungen worden, die Tätigkeit der erfolgreichen Ostende-Kompanie vorerst für sieben Jahre einzustellen. In diesem Jahr zeichnete es sich auch bereits ab, daß die Orientalische Kompanie keineswegs den Erwartungen entsprechen würde, die man in sie gesteckt hatte. Ihr Niedergang hatte bereits begonnen.

Wenn nun der Kaiser die Erbhuldigungsreise nach Innerösterreich gerade im Jahre 1728 ansetzte, so dürften wohl auch wirtschaftspolitische Gründe ausschlaggebend gewesen sein²²⁴. Denn der Zugang zum Meer über die Österreichischen Niederlande blieb blockiert und jener südliche über die Adria schien weiterhin als einziger Ausweg offen-zustehen. Diese „neue Dimension“²²⁵, nämlich durch die Schaffung eines einheitlichen iö. Wirtschaftsraumes und durch den Ausbau der beiden Freihäfen am Welthandel teilhaben zu können, blieb das erklärte Ziel des Kaisers. Da es über die Gründung einer Handelskompanie nicht zu klappen schien, mußten andere Wege gefunden werden.

Daher ist es nicht erstaunlich, daß diese Reise bereits zu Beginn des Jahres 1728 in den „Historischen Nachrichten“, die in Regensburg erschienen, europaweit angekündigt wurde. Es ging das Gerücht, daß der Kaiser die Reise nach Triest und Fiume, um *dasselbst alles in hohen Augenschein zu nehmen*, sogar vor jener nach Regensburg bevorzugt würde²²⁶. Die Zeitung berichtete dann auch laufend von der Reiseroute, den Huldigungszeremonien und den kaiserlichen Eindrücken vor Ort.

Als am 9. April 1728 die Belehrung über die gesamten österreichischen Erblande erfolgte, waren die Vorbereitungen für die Reise bereits im vollen Gange. Sie war einmal mehr Anlaß für die Stände, die Straßen und Wege zu überprüfen, Brücken auszubessern und alle dem kaiserlichen Auge mißfälligen Objekte zu beseitigen²²⁷. Die Reisebeschreibung eines Teilnehmers schildert alle Stationen in Innerösterreich, die der Kaiser und sein Gefolge - er reiste mit seiner Gemahlin, seiner Tochter, seinem zukünftigen Schwiegersohn Franz Stephan und einigen seiner Minister - einlegten²²⁸.

²²³ Andy K altenbrunner, Profil 10, 7. 3. 1994, 32, aus einem Interview.

²²⁴ Zwar hatte der Kaiser bereits 1715 Vorkehrungen dazu getroffen, doch war diese Reise nicht zustande gekommen. Siehe hierzu Georg Jakob von Deyersberg, Erbhuldigung der Steirischen Landstände aus dem Jahr 1728. Kommentarband von Theodor Graf und Ulrike Müller (Graz 1980) 3ff.

²²⁵ Verga 203-63.

²²⁶ Historische Nachrichten 1728, 9. Stück, 133. Zur Huldigungsreise siehe auch: Lippert, Die Entwicklung der österreichischen Handelsmarine. In: ZS für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung 10/4 (1901) 350, Fußnote 1.

²²⁷ AST Iza 87, Huldigungsreise Karls nach Triest, 18f. Zu den umfangreichen Vorbereitungen und zur Organisation der Feierlichkeiten in Graz siehe Georg Jakob Edler von Deyersberg, Erbhuldigung, welche dem allerdurchleuchtigst-großmächtigsten und unüberwindlichsten röm. Kayser Carolo dem Sechsten ... von denen gesamten steyrischen Land Ständen den sechsten Julii 1728 ... auf hochderenselben Verordnung zusammengetragten worden (Graetz 1728, Nachdruck Graz 1980).

²²⁸ Diese Beschreibung ist abgedruckt in: Jacobi Franci, Relationis Historicae Semestralis Veneralis Continuatio. Historische Beschreibung der denckwürdigsten Geschichten, so sich in Hoch- und Nieder Teutschland, auch Italien, Hispanien, Franckreich, Ungarn, Böhheim, Pohlen, England, Portugal, Schweden, Dännemarck usw. So dann in Reussen, Siebenbürgen,

Am 30. Juni wurde die Erbhuldigung offiziell im Grazer Landhaus angekündigt, sie fand sechs Tage später in der Burg statt. Das Zeremoniell entsprach dem alten Herkommen und wurde feierlich begangen. Zur Erholung wurde eine Jagd in der Obersteiermark zwischengeschoben, an der auch die Kaiserin, Franz Stephan und die den Kaiser begleitenden Minister teilnahmen²²⁹. Auch eine Theateraufführung wurde zum kaiserlichen Amusement geboten. Der neue venezianische Botschafter hielt am 14. August mit 55 herrschaftlichen Wagen in Graz *magnifiquen Einzug*. Tags darauf wurde er zur kaiserlichen Audienz empfangen²³⁰. Der Kaiser nützte den Aufenthalt auch zu einer Sauerbrunnenkur. Die Geheimen Ratssitzungen fanden ebenfalls in Graz statt, da nämlich Prinz Eugen und Thomas Gundaker Graf Starhemberg, der Präsident der Ministerialbancodeputation und Vorsitzender der Wiener Kommerzienhofkommission, dem Kaiser nach Graz nachgereist waren. In der Folge wurde auch *über jezige Welt-Läuffte öfters geheime Conferenz* gehalten²³¹. Prinz Eugen kehrte daraufhin wieder nach Wien zurück. Die *übrigen Dicasteria*, also die Vertreter der Wiener Zentralbehörden, waren ebenfalls in Graz zugegen, auch sie folgten dem Kaiser nicht in den Süden²³².

Während die Kaiserin und ihre Tochter nun in Graz zurückblieben, fuhr der Kaiser mit Gefolge am 17. August nach Klagenfurt. Von steirischer Seite begleitete sie der iö. Hofkammerrat und Kommerzienrat Johann André von Steiz. Die Reise ging über Wildon, Brunensee, Marburg, Lavamünd und Völkermarkt bis Klagenfurt. Auch hier wiederholte sich das Huldigungszeremoniell, das vier Tage, vom 20. bis 24. August, dauerte. Der Huldigungsakt wurde von J. F. Fromiller auf einem Fresko im großen Wappensaal des Landhauses festgehalten²³³. Dann brach der Kaiser mit seinem Gefolge in Richtung Krain auf. Nun ging es über die Draubücke, von dort auf den Loibl, wo sich die Kärntner verabschiedeten und die Krainer Deputierten die Gruppe empfingen. Die Reisegesellschaft gelangte über Neumarkt und Krainburg nach Laibach, wo sie durch einen Triumphbogen in die Stadt einzog, den man zu Ehren des Kaisers errichtet hatte. Hier traf der Kaiser auf den Erbprinzen Franz von Lothringen, der von Graz direkt nach Laibach gereist war, um den Kaiser nun weiter zu begleiten²³⁴. In den folgenden zwei Tagen fand die Erbhuldigung statt. Am 30. September reisten der Kaiser und seine Gefolgschaft nach Oberlaibach ab, um in den nächsten Tagen über Adelsperg und Prewald nach Görz zu gelangen. Auch hier erfolgte die Erbhuldigung nach altgewohnter Manier. Um seine Fahrt nach Süden zu beschleunigen, ließ Karl sich bei der Zeremonie zur Erbhuldigung bei den Gradiskaner Ständen durch kaiserliche Bevollmächtigte vertre-

Moscau, Türcken, Barbarei zugetragen (Frankfurt/Main 1729). Nicht paginiert. Im folgenden wird darauf Bezug genommen.

²²⁹ Die Gemen wurden von Treibbauern bereits Tage vor der Ankunft der Majestäten in ein Gehege getrieben, in das der Kaiser und die Kaiserin sowie Franz Stephan und die Minister dann ihre Schüsse feuerten. Der Kaiser erlegte 36 Gemen, seine Gemahlin 24, Franz Stephan 15, die übrigen Minister insgesamt 103 Stück. Diese Gemenjagd wird auch in den Historischen Nachrichten, 35. Stück, 546f. geschildert.

²³⁰ Die Beschreibung dieses prächtigen Einzugs in: Historische Nachrichten, 32. Stück, 505f.

²³¹ F r a n c i, Historische Beschreibung.

²³² Historische Nachrichten, 32. Stück, 497. Nach Meldungen zufolge war auch die Rede davon, daß vor Ankunft des Kaisers in Fiume die von der Zarin Katharina I. bestellten drei Schiffe, ein Präsent an den Kaiser, ankommen sollten. Davon ist aber beim Aufenthalt Karls in Fiume nichts mehr zu vernehmen. Rückkehr der „übrigen Dicasteria“ nach Wien im 33. Stück, 513. Siehe auch G r a f f / M ü l l e r 6.

²³³ Renate Z e d i n g e r, Hochzeit im Brennpunkt der Mächte. Franz Stephan von Lothringen und Erzherzogin Maria Theresia. (= Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft zur Erforschung des 18. Jahrhunderts 3, hg. v. Moritz C s á k y, Wien 1994) 66ff.

²³⁴ Z e d i n g e r 67, verweist hier auf das HHStA, Lothringisches Hausarchiv 44, No.5, 100v.

ten. Der Kaiser, der es nunmehr eilig hatte, ans Meer zu kommen, reiste unterdessen mit reduziertem Gefolge nach Senosetsch und Lipizza und traf am 11. September in Triest ein. Auch hier betrat er die Stadt durch den Triumphbogen. Zur feierlichen Zeremonie, die am nächsten Tag stattfand, waren auch die beiden venezianischen außerordentlichen Botschafter Andreas Cornaro und Perrus Capello, in Begleitung von 200 prächtig ausgestaffierten Edelleuten, angereist und Karl gewährte ihnen eine Audienz. Die starke venezianische Präsenz ist wohl dadurch zu erklären, daß Venedig noch immer durch die kaiserlichen Seemachtspäne beunruhigt war. Die venezianischen Botschafter berichteten laufend über die Wirtschaftsinitiativen des Kaisers, die sie anfänglich nicht ganz ernst nahmen, dann aber zunehmend mißtrauisch beäugten²³⁵.

Bei der Festabfolge zur Huldigungszeremonie hielt man sich in Triest an jene, wie sie im Jahre 1660 durchgeführt worden war, als Kaiser Leopold die Stadt besucht hatte. Das Interesse des Kaisers galt jedoch dem Hafen, den er mit Franz Stephan und seinen Ministern am Nachmittag besichtigte. Die Gruppe bestieg ein von der Bürgerschaft zu Triest in Auftrag gegebenes und kurz vor Ankunft des Kaisers fertiggestelltes kleines Schiff und gelangte solcherart zum neuen Kriegsschiff, das die Gäste ausführlich begutachteten. Am Abend wurde ein Ball veranstaltet und die Stadt illuminiert. Am 13. September ging es dann über Senosetsch, Adelsberg und Dorneck nach Fiume, wo die Gesellschaft zwei Tage später eintraf. Auch hier wurde der Kaiser, wie in Triest, vom gesamten Patriziat empfangen. Der Kaiser interessierte sich auch hier vorrangig für die Hafenanlagen. Daher brach man am 16. September bereits um 7 Uhr morgens auf dem Landweg nach Buccari und Buccarizza auf. Begleitet wurde die Gruppe von Vizeadmiral Eduard Deichmann²³⁶. Dieser war von der Wiener Kommerzienhofkommission beauftragt worden, eine Erkundungsreise in die Häfen der iö. und kroatischen Küste, sowie in jene von Neapel und Sizilien zu unternehmen und war gerade in Buccari angelangt. Er sollte nach seiner Rückkehr einen umfassenden Bericht vorlegen, der dann in einer weiteren gemeinsamen Sitzung besprochen und dem Kaiser vorgelegt wurde²³⁷.

Von Buccari ging es dann auf einer Brigantine nach Portorè. Eine Galeere aus Zengg und einige weitere Schiffe fuhren in ihrem Gefolge. Der Kaiser, Franz Stephan, die Minister und der Vizeadmiral gingen nun an Land, um den Hafen und das Schloß zu besichtigen. Der Kaiser zeigte sich begeistert und bekräftigte, daß ihm *die Situation wohl gefiele*. Die Landmiliz von Vinodol feuerte nun eine Salve ab, bevor die Gesellschaft wieder nach Buccari zurückkehrte. Kaiser und Schwiegersohn speisten dort zu Mittag und *bezeugten sich sehr fröhlich*. Zu Pferd ging es dann nach Fiume zurück, wo sich der Kaiser auf eine Galeere aus Zengg begab, um sich dort eine halbe Stunde aufzuhalten. Er schenkte den 116 Ruderknechten 200 Dukaten, den sieben Abgesandten aus Zengg aber je eine goldene Medaille mit seinem Bildnis. Auch Baron Deichmann

²³⁵ V e r g a 219ff: nach dem Bericht eines nicht genannten venezianischen Gesandten genügte es, am Wiener Hof davon zu sprechen, den Handel in österreichische Häfen einführen zu wollen, und schon fände man Gehör und erhielt die nötigen finanziellen Mittel. Bei Verga siehe auch die Berichte sämtlicher venezianischer Botschafter dieser Jahre.

²³⁶ Dänischer Konteradmiral, der, in den kaiserlichen Dienst übernommen, dem Seewesen vorstand. B e n e d i k t 338.

²³⁷ V e r g a 217, Fußnote 30. Diese Relation befindet sich auch in einer Abschrift in: ARS NIR 177: *Relazione datta all'Imperatore Carlo VI dal Vice Admiralio B. Deichmann in merito del stabilimento d'una Marina con la descrizione delli Boschi e Porti dei Regni di Napoli e di Sicilia cosi pure del Litorale Austriaco*. Der iö. Intendantassistent Raigersfeld hielt nicht besonders viel von den Fähigkeiten des kaiserlichen Kommissärs, er sprach davon, daß dieser auf seiner Reise zu leichtgläubig und in seiner Meinung leicht zu beeinflussen war. ARS NIR 160, 14. 6. 1732.

und Oberingenieur Weiß, der zur Gruppe gestoßen war und dem Kaiser einen Bericht über den Stand der Bauarbeiten auf der Karoliner Straße überreicht hatte, wurden beschenkt. Am 17. September fand dann die feierliche Huldigungszeremonie statt. Die Richter/Rektoren und Räte versammelten sich hierzu im Stadtpalast, wechselten dann in das Kastell, wo Graf Seilern in Gegenwart des Kaisers die Proposition vorlas. Antonio Baron Bono beantwortete sie im Namen der Stadtgemeinde. Der Huldigungseid wurde nach der vom Referendar Steiz vorgelesenen Form abgelegt, die Geschütze daraufhin abgefeuert. Nun durften die Patrizier dem Kaiser die Hand küssen, womit die feierliche Zeremonie beendet war. Der Hauptmann von Fiume, Antonio Baron Petazzi, wurde am Abend zum Geheimen iö. Rat ernannt²³⁸. Nun ging es eiligst nach Graz zurück, wo der Kaiser am 24. September eintraf. Seinen Geburtstag am 1. Oktober feierte man noch in dieser Stadt, er wurde jedoch auch nach seiner Ankunft in Wien noch einmal festlich begangen.

Der Kaiser hatte nunmehr *mit eigenen Augen* gesehen, wie weit die Reformen in Innerösterreich und im iö. Küstenland bereits Wirkung oder eben keine Wirkung gezeigt hatten. Während er, wie bereits angeführt, von der Disposition des Golfes von Buccari beeindruckt war, zeigte er sich, wie die „Historischen Nachrichten“ vermeldeten, *über die Schiffahrts-Veranstaltungen zu Triest nicht sonderlich zufrieden, man hat ihm die Handlung vorteilhafter beschrieben, als sie der Kaiser vorgefunden hat*²³⁹. Ohne Zweifel hat diese Reise seine Entscheidung, die Agenden um das Seewesen und um den Kommerz aus der iö. Zentralverwaltung auszugliedern und ein eigenes Gremium hierzu zu schaffen, beeinflusst.

Die Jahre 1728 bis 1731

*Der österreichischen Mentalität ist aber ... speziell der Welthandel verdächtig, denn da draußen, nicht wahr, da lauert ... die Konkurrenz und wenn wir denen die Grenzen öffnen, prost Mahlzeit!*²⁴⁰

Seit 1728 verwischen sich die Spuren der iö. Kommerzienkommission, denn seit diesem Jahr finden sich keine Protokolle ihrer Sitzungen mehr im Repertorium der iö. Hofkammer. Dennoch kann man dieses erste Wirtschaftsgremium nicht als Mißerfolg abqualifizieren. Trotz seiner beschränkten Vollmachten leistete es nämlich einen wichtigen Beitrag zum Aufbau von Handel und Wirtschaft und verbesserte die iö. Infrastruktur. Auch die erste Bautätigkeit in den Freihäfen war nicht umsonst. Für das Mißlingen mancher Projekte waren vielmehr Gründe verantwortlich, an denen die iö. Wirtschaftskommission nicht unbedingt Anteil hatte. Einige dieser Faktoren mögen hier aufgezählt werden.

In den Jahren 1729 bis 1731 wurde Europa von einer Wirtschaftskrise erschüttert, die sich besonders im Mittelmeerraum stark bemerkbar machte. Auslösendes Moment hierfür war diesmal kein Krieg, sondern die Krise war ohne vorausgehende nationale

²³⁸ Siehe *F r a n c i*, Historische Beschreibung.

²³⁹ Historische Nachrichten, 43. Stück, 673.

²⁴⁰ Michael *P r ü l l e r*, in: Die Presse 11. 4. 1994, 11.

oder internationale Konflikte entstanden²⁴¹. Die „Historischen Nachrichten“ von 1731 vermeldeten beispielsweise *überall große Banquerouten*, vor allem namhafte Handlungshäuser in Amsterdam und Bordeaux mußten den Konkurs anmelden²⁴². In Rouen gingen die Einfuhren zurück, der Verkehr in den Häfen der Haute Normandie stagnierte, und Marseille vermeldete seit 1725 Rückgänge in den Handelsumsätzen. Auch in Venedig machte sich die Wirtschaftskrise bemerkbar²⁴³. Diese Situation bildete natürlich eine denkbar schlechte Ausgangslage für die beiden Freihäfen an der Adria, die gerade im Aufbau begriffen waren, wo Jahrmärkte geplant und alle jene Veranstaltungen getroffen wurden, um ein kapitalkräftiges und investitionsfreudiges Wirtschaftspublikum anzuziehen. Diejenigen fremden Händler und Kaufleute, die trotzdem in das iö. Küstenland kamen, zeigten sich von dem ihnen Gebotenen meist enttäuscht. Denn viele der vom Kaiser und seinen Beratern geplanten Maßnahmen waren noch nicht, oder nur teilweise realisiert worden und die Infrastruktur im neuen Handelsplatz war noch unzureichend. Zu nennen sind hier der Aufbau einer Handelskompanie, obwohl Handel und Industrie unterentwickelt sowie Hafenanlagen und Warendepots unzureichend waren. Zu groß angelegte Unternehmungen bei zu geringem Fonds sowie die uneinheitliche Vorgangsweise bei der Reform des Maut- und Tarifwesens wirkten sich schädlich auf die iö. Wirtschaft aus. Die Meinung eines Kaufmanns aus Dünkirchen, daß zentral gesteuerte Handelsorganisationen den allgemeinen Handel nur zugrunde richteten und wenige Einzelpersonen *zu unumschränkten Herrschern über die Seefahrt und den von ihnen betriebenen Handelszweig erheben*²⁴⁴, entsprach im Prinzip auch jener der iö. Kommerzienkommission in Graz. Doch das Wiener Kommerziengremium konnte sich in dieser Frage durchsetzen und initiierte die Gründung der Orientalischen Kompanie.

Damit zeigt sich also bereits der schwelende Konflikt zwischen dem Zentrum und der Peripherie. Hier, in Wien, saßen Leute in gehobenen Positionen, die teilweise hervorragende Kenntnisse im Seehandel besaßen, die durch ihre diplomatischen oder sonstigen Missionen mit internationalen Handelsverhältnissen vertraut waren und die merkantilistischen und kameralistischen Theoretiker gelesen und rezipiert hatten, die jedoch keine oder wenig Ahnung von den Verhältnissen im Küstenland und in den Ländern Innerösterreichs besaßen²⁴⁵. Dort, also in der iö. Zentralbehörde, wurden Beamte mit der Bearbeitung der neuen Agenden betraut, die im Zuge ihrer Laufbahn regelmäßig vor Ort eingesetzt worden waren, in Form von Kommissionsreisen, Visitationen oder in spezieller Mission, und die daher die Gründe für manches „historisch Gewachsene“, lokale Gegebenheiten oder Eigenheiten kannten. Sie waren deshalb auch 1717 mit der Erfassung und schließlich mit der Reform der Wirtschaft, der Infrastruktur und des Kommerzes offiziell und in Zusammenarbeit mit den iö. Ländern beauftragt worden. Die iö. Kommerzienkommission mußte jedoch bald erkennen, daß die von Wien verlangten Änderungen keineswegs so schnell erfolgen konnten, wie sie Karl VI. und

²⁴¹ *C. C a r r i è r e*, *Réflexions sur les crises commerciales au XVIII^e siècle (=Typologie des crises dans les pays méditerranéens (XVI^e-XX^e siècles), Nice 1977) 5-55.*

²⁴² Historische Nachrichten 1731, 299.

²⁴³ *J e a n G e o r g e l i n*, *Venise au siècle des lumières* (Paris, La Haye 1978) 72ff; *D a n i e l e B e l t r a m i*, *La crisi della marina mercantile veneziana e i provvedimenti per fronteggiarla*. In: *Rivista Int. di Scienze Sociali* (1942) 304-318. Seit dem Moreakrieg war der Warenumsatz in Venedig sichtbar zurückgegangen, die Regression erreichte ihren ersten Höhepunkt um 1734.

²⁴⁴ Zitiert nach *B r a u d e l* 79f.

²⁴⁵ Zu nennen sind hier die Mitglieder des Spanischen Rats, meist Katalanen oder Italiener, oder der kaiserliche Botschafter in der Türkei, *F l e i s c h m a n n* u. a. Ihre Biographien in: *F a b e r*, *Litorale*.

seine Berater gerne durchgesetzt hätten. Mit dem Motto „besser heute als morgen“ griffen nun der Kaiser, die Wiener Kommerzienhofkommission und, unter ihrer Leitung, die Wiener Subdelegierte Kommission lenkend und beschleunigend in den Reformprozeß ein. Monopole und Privilegien wurden für bestimmte Manufakturen, Waren oder Personen vergeben und somit einige Unternehmungen oder wenige Privatpersonen begünstigt, während die Masse der übrigen Handelstreibenden durch die Finger schaute.

Diese Vorgangsweise der Privilegierung und Monopolvergabe zog somit vielfach auch Benachteiligungen nach sich. Die Mautordnungen begünstigten nur bestimmte Straßenzüge, andere aber, vor allem im Durchgangshandel zwischen Venedig und Salzburg, wurden bei den alten Sätzen belassen. Diese Maßnahmen riefen eine massive Opposition hervor, wie beispielsweise jene der Kärntner oder Tiroler. Den erregten Ständen wurde vorgehalten, daß man das Eigeninteresse dem Gemeinwohl aller Länder hintanstellen müsse. Und dieses Allgemeininteresse liege nun einmal im Aufbau des Küstenlandes²⁴⁶.

Mit diesem zentralistischen Vorgehen verlor die Regierung somit auch die Bereitschaft der Stände, an dem gemeinsamen Projekt eines einheitlichen iö. Wirtschafts- großraumes mitzuarbeiten. Gerade die iö. Kommerzienkommission jedoch wäre als einzige in der Lage gewesen, mit den traditionellen, auf Herkommen und Bewahrung ihrer Rechte bedachten iö. Landschaften zu verhandeln, wie sie es ja beim Projekt der iö. Straßenreparation beweisen konnte. Nur erforderte ein solches Vorgehen viel Zeit, Geld und Fingerspitzengefühl, also Tugenden, die man im Wien der zwanziger Jahre keineswegs als solche schätzen konnte. Doch auch die iö. Zentralbehörden und vor allem die iö. Kommerzienkommission selbst fühlten sich von den zentralistischen Eingriffen oft hintergangen und mißverstanden. So nimmt es nicht wunder, daß iö. Maut- und Oberbeamte sich nicht an die Bestimmungen hielten, Waren langsamer abfertigten, sich nicht mehr an Zoll- und Tarifbestimmungen „erinnern“ konnten und höhere Mauten forderten, als sie eigentlich zu leisten waren. Diese „Verzettlungsmanie“ war noch Gegenstand einer Wiener Konferenz im Jahre 1767, in der man die Beschwerden der Triestiner Kaufleute untersuchte: ihre Waren wurden bei den Mautstationen zu lange aufgehalten und verderben auf offener Straße²⁴⁷.

Karl VI. war jedoch nicht der einzige Herrscher, der auf dieses Wirtschaftssystem setzte. *Fast alle Nationen sind anjetzo auf den Flor der Commerciens bedacht, auch in Moskau ist fast auf nichts mehr Bedacht gewesen*²⁴⁸. Rußland bot sich seit den zwanziger Jahren den europäischen Staaten als neuer Handelspartner und als sicheres Transitland nach dem Orient verstärkt an. Der Zar versuchte, Wirtschaftsbeziehungen mit Spanien und Frankreich zu knüpfen und holländische, deutsche und skandinavische Kaufleute mit günstigen Handelsbedingungen zu umwerben. Nachdem 1729 ein Handelsvertrag zwischen dem Zar und dem persischen Schah geschlossen worden war, schien auch der Transithandel durch Persien gefahrlos möglich²⁴⁹. Eine Orientalisch-Russische Kompanie sollte ausländische Interessenten zur Teilnahme am Orienthandel begeistern. Die zur *Verbesserung der Commerciens errichtete Kommission* hingegen arbei-

²⁴⁶ Protest des Grafen Goess 1737 im Namen des Landes Kärnten und Antwort des Franz Frhr. von Raigersfeld. *B r u c k m ü l l e r* 304-8.

²⁴⁷ Adolf B e e r, Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II. In: *AÖG* 86 (1898) 1-204, hier 42.

²⁴⁸ Historische Nachrichten 1728, 12. Stück, 187; 1729, 3. Stück, 37.

²⁴⁹ Nun war es allen russischen Untertanen und fremden Händlern unter russischem Schutz erlaubt, im persischen Reich Handel zu treiben, mit ihren Karawanen durchzuziehen sowie Magazine und Lagerhäuser zu errichten. Gleiches galt für persische Kaufleute in Rußland.

tete an der Vereinheitlichung der Tarife und am Aufbau der Infrastruktur. Westliche Kaufleute wurden beispielsweise aufgefordert, an einer Karawane von St. Petersburg nach Nanking in China teilzunehmen, um dort vor allem feinmechanische Geräte einzutauschen. Dieses erste Unternehmen war ein Erfolg, weitere sollten folgen. Kein Wunder also, wenn kaiserliche Botschafter nun am russischen Hof aktiv wurden und einen habsburgisch-russischen Kommerzentraktat ausarbeiteten. Ziel des neuen Transits war, ihn über die böhmischen Erblande auch auf Polen und Rußland auszudehnen und solcherart mit dem iö. Litorale zu verbinden²⁵⁰. Die Diskussion im Jahre 1730, in St. Petersburg ein General-Commerciens-Collegium einzurichten, fand genau zu jenem Zeitpunkt statt, als auch Karl VI. und seine Berater über eine bessere und effizientere Lösung des Kommerzes in Innerösterreich berieten²⁵¹.

Die Ankündigung von 1728, eine Ost-Indische Kompanie zu Altona (bei Hamburg) zu errichten, erhitze die Gemüter der Seemächte Holland und England, fand aber in Dänemark und im König von Preußen Befürworter. In Kopenhagen ging man daran, *das Commercium auf Ost-Indien und China zu extendieren* und setzte die „Königl. Dänische privilegierte Ost-Indische Compagnie“ ein. Auch hier wurden einheimische und fremde Kaufleute durch die Zusicherung besonderer Privilegien und Freiheiten zum Mitmachen aufgefordert und es wurden Fregatten ausgerüstet. Das dänische Polizei- und Kommerzienkollegium wurde 1731 reformiert. Das Kommerzienkollegium in Stockholm arbeitete ebenfalls an der Gründung einer *Ostindischen Compagnie* - die in Indien keinesfalls den Holländern in die Quere kommen sollte - und an einem Handelsvertrag mit den Spaniern²⁵². Die Spanier, die beklagten, daß ihr Handel immer mehr von ausländischen Staaten vereinnahmt worden war, etablierten nun ihrerseits, wie die Historischen Nachrichten von 1729 meldeten, eine Kompanie in St. Sebastian und planten Zweigstellen in den Kolonien. Frankreichs Handlungskompanie war vor allem nach den franko-amerikanischen Kolonien ausgerichtet. Eine Ostindische Kompanie zu Stettin sollte - trotz der Proteste der Holländer - unter dem Namen einer *Königl. Preußischen octoyrten Ost-Indischen Gesellschaft* dort Handel treiben, *wo sonst keine Seemächte die Souveränität besitzen*. Portugal folgte 1731 mit der Errichtung seiner *Ostindischen Kompanie*²⁵³. Nur die kaiserlich Ostindische Kompanie Karls VI. konnte, trotz geschickter diplomatischer Schachzüge, nicht mehr gerettet werden²⁵⁴. Es war daher dem Kaiser nicht zu verdenken, daß er sich von diesem internationalen Fieber, das im Kampf um Handelspartner und Handelsverbindungen nun plötzlich ausbrach, anstecken ließ, die Zeichen als günstig erkannte, alle Karten auf das iö. Litorale setzte und seine ihm noch verbliebene Orientalische Kompanie bestmöglichst förderte²⁵⁵. Andererseits wurde es

²⁵⁰ StLA Laa XIII B 1 Schuber 38 VW.

²⁵¹ Historische Nachrichten 1728, 12. Stück, 201, 32. Stück, 507, 33. Stück, 521; 1729, 20. Stück, 331, 41. Stück, 39. Die russischen Handelsinitiativen wurden nach dem Tod Zar Peters II. 1730 von Zarin Anna verstärkt weitergeführt. Dem Reichsvizekanzler des Geheimen Rates von Moskau und Generalpostdirektor, Baron von Ostermann, wurde die Leitung hierzu übertragen, er erhielt den Titel: „Intendant-General“. Zum Kommerzienkollegium siehe 1730, 43. Stück 684, 759 usw.

²⁵² Historische Nachrichten 1728, 15. Stück 234; Privilegien in: 1729, 45. Stück 716; 1730, 813, 823; 1731, 75, 493.

²⁵³ Historische Nachrichten 1729, 26. Stück, 412; 1731, 717. Siehe hier Direktoren, Beiträge, Teilnahmebedingungen, Verkauf der Waren usw.

²⁵⁴ Historische Nachrichten 1728, 19. Stück, 289; 28. Stück, 443, 33. Stück, 520; 35. Stück, 552; 37. Stück, 586 usw., siehe auch 1729.

²⁵⁵ Historische Nachrichten 1728, 49. Stück, 779: Hafenausbau von Triest, Aufbau eines Kriegshafens und eines Handelshafens geplant, Errichtung von Vorrathshäusern und Magazinen usw.

auch aus politischen Gründen unumgänglich, in diesem Wirtschaftskarusell mitzumischen. Die Engländer und Holländer hatten alle Hände voll zu tun, diese *auf allen Seiten neu-angehenden, und sich von Zeit zu Zeit vermehrenden wirklichen Handlungskompanien nach Indien* zu bekämpfen und würden sich weniger um des Kaisers neue Einrichtung kümmern²⁵⁶. Sollte man auch tatenlos zusehen, wenn die Russen plötzlich Geschmack am internationalen Handel fanden und holländische, englische, schwedische, dänische, deutsche, französische und spanische Kaufleute darum kämpften, am russischen Markt in Spitzenpositionen vertreten zu sein? Wenn die Skandinavier, Preußen, Franzosen und Spanier darangingen, ihre Wirtschaftsbeziehungen und Kommerzialeinrichtungen neu zu organisieren oder wenn es den Schweden gelang, vom portugiesischen König die Zusicherung zu erhalten, in dessen Kolonien ungestört Handel zu treiben? Eine fortdauernde österreichische Absenz auf dem internationalen Markt hätte das Ansehen und die Autorität des Kaisers nachhaltig untergraben und seine Länder ins wirtschaftliche Abseits gedrängt²⁵⁷.

Alle diese oben beschriebenen internationalen Initiativen gingen von den jeweiligen Herrschern aus, standen unter deren Schutz und wurden nach merkantilistischen Gesichtspunkten, also der zentralen Steuerung und Leitung, ausgerichtet. Karl VI. lag also durchaus im Trend, wenn er dieses allgemein im Gebrauch stehende Modell auf seine Länder übertrug und auch weiterhin daran festhielt. Die Proteste einheimischer Kaufleute sowie ihre Forderungen nach Protektion, Privilegien und Monopolvergabe waren in den jeweiligen Staaten ebenfalls die Regel.

Auf der anderen Seite sei es jedoch dahingestellt, wie weit eine liberalere und auf dem Freihandel basierende Wirtschaftsordnung in den iö. Ländern zu diesem Zeitpunkt den Lauf der Dinge begünstigt hätte. Immerhin erwies es sich, daß der österreichische Handelsstand insgesamt zu neuen, weiter ausgreifenden Unternehmungen nicht in der Lage war. Seine bisherige Tätigkeit war fast ausschließlich auf den inländischen Handel, und hier vor allem auf die Krämerei, beschränkt geblieben. Den Kaufleuten fehlte das nötige Fachwissen, um mit den neuen Techniken, die der Handel im größeren Stil erforderte, umzugehen. Diese Unzulänglichkeit hatte sich vor allem im Handel mit dem Osmanischen Reich gleich nach dem Friedensschluß von Passarowitz 1718 herausgestellt, als nämlich die osmanischen Handelsleute den Hauptvorteil des im gleichen Jahr geschlossenen Handelsvertrages davontrugen und der Ost-Westhandel sich bald in ihren Händen befand²⁵⁸. Das mangelnde Vertrauen der böhmischen, schlesischen und mährischen Kaufleute in den Süden und der Mißerfolg des ersten Jahrmarkts in Triest verstärkte die generelle Skepsis bezüglich einer Änderung der Lage.

Eine wesentliche Schwäche dieses ersten Versuches, den Kommerz zu organisieren, war es auch, daß der Wirkungskreis der eingesetzten Wirtschaftsgremien nicht genau abgegrenzt worden war. Lediglich die Subdelegierte Kommission hatte eine Instruktion erhalten. Das Zusammenspiel der iö. und Wiener Gremien, ihre Kompetenzen und Aufgaben waren jedoch nirgendwo festgeschrieben worden. Franz Frhr. von Raigersfeld brachte diese Situation auf den Punkt, wenn er meinte: *was einer Guttess thut und thun will, verdörbt oder verhindert der andere*²⁵⁹.

²⁵⁶ Historische Nachrichten 1732, 662. Zum englisch-holländischen Konflikt dieser Zeit siehe Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System II. Mercantilism and the consolidation of the european world-economy 1600-1750* (London 1980).

²⁵⁷ Siehe z. B. Historische Nachrichten 1730, 555, 651 usw.

²⁵⁸ Hertzfeld 264f; Srbik 306.

²⁵⁹ Zitiert nach Mayer, Anfänge, 113.

Da aus Wiener Sicht die Situation im Süden immer undurchschaubarer wurde und eine gewisse Eigendynamik zu bekommen schien, gingen die Bestrebungen im Zentrum zusehends dahin, die Handelsangelegenheiten direkt der Wiener Kommerzienhofkommission zu unterstellen. Diese Tendenz wurde noch verstärkt, seit der Kaiser 1728 von seiner Reise durch Innerösterreich und das Litorale zurückgekommen war. Drei Jahre später wurden die Kommerzialagenten aus dem Zuständigkeitsbereich der iö. Zentralbehörde gelöst und einer eigenen Stelle, der neu errichteten Kommerzialintendanz unterstellt. Doch ganz konnte man auf die Mitarbeit der Innerösterreicher noch nicht verzichten. Der erste Intendantpräsident im Jahre 1731, Wolf Weikhard Graf Gallenberg²⁶⁰, blieb Landeshauptmann von Krain. Hauptstützpunkt der Intendanz wurde somit Laibach. Nach seinem überraschenden Tod folgte ihm am 15. Juli 1733 Antonio Graf Rabatta²⁶¹, der im Dezember des Jahres auch zum Landeshauptmann von Görz ernannt wurde. Die Intendanz übersiedelte nun dorthin. Erst im Jahre 1740 nahm die Intendanz ihren Sitz in Triest, wo sie für die restliche Zeit ihres Bestehens (bis 1776) blieb. Mit Siegmund Graf Gallenberg²⁶² und dem iö. Hofkammerrat Johann Seyfried Graf Herberstein²⁶³ wurden auch weiterhin Innerösterreicher zum Präsidentenamt bestellt. Unter den Assistenten der neuen Behörde war ebenfalls ein Innerösterreicher zu finden: Franz Frhr. von Raigersfeld, das einstige Mitglied der Orientalischen Kompanie, der über die Intendanz in den Landesdienst übernommen wurde und hier Karriere machen sollte. In Kommerzialangelegenheiten hatte die Intendanz nun jeden Bezug zur iö. Zentralbehörde in Graz verloren und war direkt dem Wiener Kommerziendirektorium unterstellt. Diese Trennung wurde noch unterstrichen durch die Behördenreformen der Jahre 1748/49 und 1752, die die Intendanz zur selbständigen politischen Landesbehörde machten.

Die neue Beamtenschaft der Intendanz brauchte bei ihrer Tätigkeit nun keinesfalls bei Null zu beginnen, sondern griff vielmehr alle jene Vorschläge, Überlegungen und Pläne auf, die die iö. Kommerzienkommission ausgearbeitet oder deren Realisierung sie begonnen hatte, und setzte die Arbeit an diesen Projekten fort.

So versuchte die iö. Kommerzienkommission erstmals, die wirtschaftliche Lage in Innerösterreich zu erfassen und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie man die unterschiedlichen Gegebenheiten in den iö. Ländern vereinheitlichen konnte. Entscheidend ist die Tatsache, daß von Anfang an Innerösterreich als politische Instanz - durch die iö. Zen-

²⁶⁰ Wirklicher Geheimer Rat, Kämmerer, Landeshauptmann, Oberster Erblandjägermeister in Krain und in der Windischen Mark.

²⁶¹ Frhr. von Dornberg und Canal (1657-1741), Obererbstallmeister Görz, Geheimer Rat, Kämmerer, Berufung am 15. 7. 1733: AST Iza 75, 30. Bruder von Rudolph (um 1640-1688), k. k. Kämmerer, Oberst und Generalfeldzeugmeister.

²⁶² StLA HK 1740-I-38. Siegmund war ein Neffe des ersten Intendantpräsidenten, Wolf Weikhard, der für ihn schon mehrmals bei Hof um eine geeignete Stellung gebeten hatte. Siehe ARS NIR 162, 1732. Siegmunds Vater war Seyfried Gf. Gallenberg.

²⁶³ (30. 6. 1706 - Graz 6. 5. 1771), aus der Pusterwalder Linie, Sohn des Käm., Generalfeldwachtmeisters und Kommandanten Ferdinand Hannibal (1662-1718) und der M. Theresia geb. Gfn. Lengheim (?-1750), 1725-29 Maltesserritter, iö. Hofkammerrat, 1746/7 Vizepräsident der Krainer Repräsentation und Kammer, 1748 Deputation für Krain/Görz/Gradisca/Küstenland, Landeschef von Krain bis 23. 12. 1761, dann Präsident der neuen Wiener Hofkammer, wegen Konflikt mit den Finanzstellen (Zinzendorf, Hatzfeld, Herberstein als „Dreiteilung der Finanzverwaltung“) 1765 abgesetzt und pensioniert ∞ M. Josephine geb. Gfn. Herberstein, ihre zwei Töchter starben unverehelicht; nach dem Tod der Gattin wiederum Eintritt in den Orden. Sein Bruder Joh. Leopold (1712-1789), Senior des Hauses, Landeshauptmann von Steiermark bis 1782 ∞ M. Eleonora Fürstin geb. Eggenberg, erbaute das Grazer Schauspielhaus.

tralbehörde -, aber auch als Wirtschaftsraum - als Verbindungsglied zwischen den österreichischen Erblanden und der Adria - maßgeblich in die Konzepte miteinbezogen war und dies auch bis zur Jahrhundertmitte blieb. Viele Impulse kamen von diesem iö. Wirtschaftsgremium, viele ihrer Pläne und Vorschläge wurden in Wien aufgenommen und teilweise realisiert. Wenn diese Behörde auch recht sang- und klanglos ihre Tätigkeiten einstellte, so blieben ihre Ergebnisse doch richtungsweisend und war die wirtschaftliche Bedeutung Innerösterreichs erkannt. Immerhin ging die große Behördenreform des Staatskanzlers Friedrich Wilhelm Graf Haugwitz 1748/49 von den iö. Erblanden aus²⁶⁴.

²⁶⁴ Siehe hierzu Friedrich Walter, Die Theresianische Staatsreform von 1749 (Wien 1958).