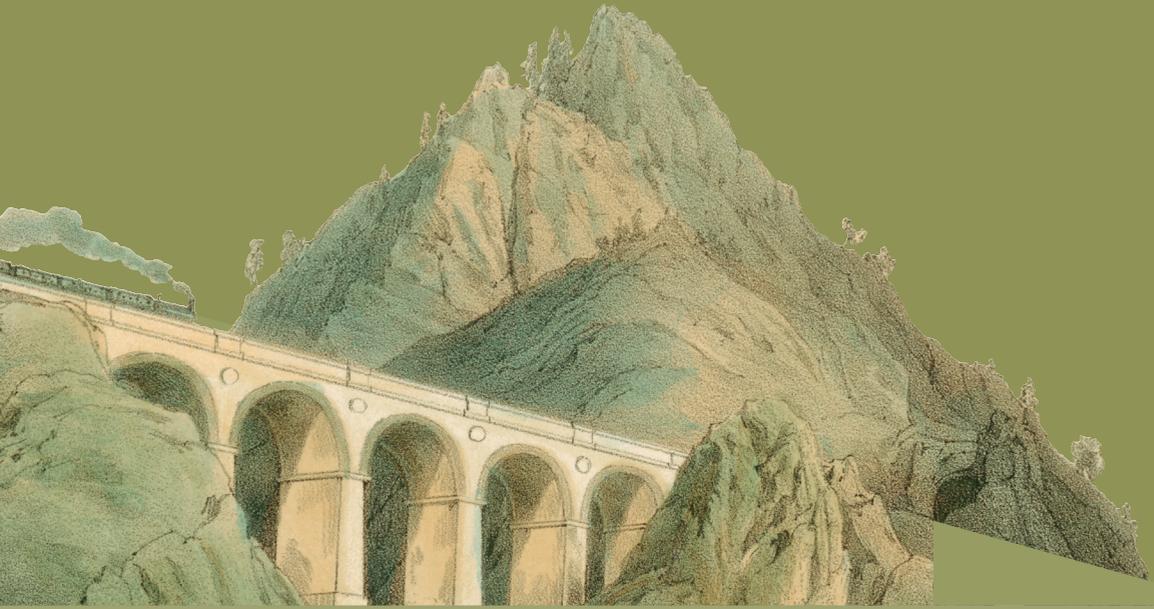


Niederösterreich im 19. Jahrhundert



Band 1 **Herrschaft und Wirtschaft** Eine Regionalgeschichte sozialer Macht

Hrsg. Oliver Kühschelm
Elisabeth Loinig
Stefan Eminger
Willibald Rosner

Klemens Kaps, Handelsverbindungen zwischen zentraleuropäischem Binnenmarkt, regionalem Warenaustausch und globalen Güterketten. In: Oliver Kühschelm, Elisabeth Loinig, Stefan Eminger u. Willibald Rosner (Hrsg.), *Niederösterreich im 19. Jahrhundert*, Bd. 1: Herrschaft und Wirtschaft. Eine Regionalgeschichte sozialer Macht (St. Pölten 2021) 713–742; <http://doi.org/10.52035/noil.2021.19jh01.29>

Alle Beiträge vorliegender Publikation mit einem entsprechenden Vermerk haben ein externes Begutachtungsverfahren durchlaufen. Auskunft zum Peer-Review-Verfahren (double blind) unter doi.org/10.52035/noil.2021.19jh.dok.

Medieninhaber (Verleger und Herausgeber):
NÖ Institut für Landeskunde
3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4
Verlagsleitung: Elisabeth Loinig

Land Niederösterreich
Gruppe Kultur, Wissenschaft und Unterricht
Abteilung NÖ Landesarchiv und NÖ Landesbibliothek
NÖ Institut für Landeskunde
www.no.e.gv.at/landeskunde

Redaktion und Lektorat: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle
Korrektorat und Register: Claudia Mazanek
Englisches Korrektorat: John Heath
Bildredaktion: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle
Bildbearbeitung: Wolfgang Kunerth
Layout: Martin Spiegelhofer
Umschlaggestaltung und Farbkonzept: Atelier Renate Stockreiter
Druck: Gugler GmbH



UW-Nr. 609

Umschlagabbildung: *Viaduct bei Spiess*, kolorierte Tonlithographie von Nicolas-Marie Joseph Chapuy, ca. 1855, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 6.985
Vorsatzblatt: Heinrich Wilhelm Blum von Kempen, Natur und Kunst-Producten-Karte von Oesterreich unter der Enns (Wien 1794), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, Cl 200
Nachsatzblatt: R. A. Schulz, Diöcesan-Karte von Nieder-Oesterreich, nach den kirchlichen Schematismen des Jahres 1865 (Wien 1866), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, Al 10

© 2021 NÖ Institut für Landeskunde, St. Pölten
ISBN 978-3-903127-26-5 (Gesamtpublikation)
ISBN 978-3-903127-27-2 (Band 1)
ISBN 978-3-903127-28-9 (Band 2)
DOI: doi.org/10.52035/noil.2021.19jh01

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernsehsendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Ein Jahr nach Veröffentlichung des gedruckten Buchs wird dieses Werk als Open-Access-Publikation zur Verfügung stehen. Alle Texte inklusive der Grafiken und Tabellen unterliegen der Creative-Commons-Lizenz BY International 4.0 („Namensnennung“), die unter <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> einzusehen ist. Jede andere als die durch diese Lizenz gewährte Verwendung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Verlages. Ausgenommen vom Anwendungsbereich dieser Lizenz sind Abbildungen. Die Inhaber*innen der Rechte sind in der Bildunterschrift genannt und diese Rechte werden auch in der elektronischen Veröffentlichung maßgeblich bleiben.



Handelsverbindungen zwischen zentral-europäischem Binnenmarkt, regionalem Warenaustausch und globalen Güterketten

Abstract: Die Einbindung der Wirtschaft Niederösterreichs in globale Verflechtungen intensivierte sich im 18. und frühen 19. Jahrhundert. An die Stelle von alten Vermittlungszentren wie Krems an der Donau traten Wien und Triest. Über diese beiden Metropolen wurde sowohl der Bezug von Rohstoffen und Genussmitteln als auch der Absatz von Gewerbewaren im Mittelmeer- und Atlantikraum abgewickelt. Neben den Kaufleuten in Triest und Wien spielten einerseits auch weiter entfernt liegende Handelszentren eine wichtige Rolle; andererseits waren lokale Vermittlungspunkte in Niederösterreich selbst von Bedeutung. Migrationsprozesse, Firmengründungen und Investitionen ergaben zusammen einen vielschichtigen Prozess der Marktverdichtung von der lokalen über die regionale auf die globale Ebene. Dampfschiffahrt, Eisenbahnanschlüsse und das Wachstum des Finanzsektors veränderten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die materielle Struktur und die Funktionsweise der Netzwerke, nicht jedoch die Handelsgeografie.

Trade Links between the Central European Domestic Market, Regional Trade and Global Commodity Chains. The integration of Lower Austria's economy into global interactions intensified in the 18th and early 19th centuries. Vienna and Trieste replaced old centres of trade intermediation such as Krems an der Donau. The purchase of raw materials and luxury goods and the sale of commercial goods in the Mediterranean and Atlantic region were handled via these two metropolises. In addition to the merchants in Trieste and Vienna, trade centres further afield also played a significant role, and local intermediary nodes in Lower Austria itself were also important. Migration processes, the foundation of companies, and investments resulted in a complex process of market consolidation from the local and regional to the global level. Steam shipping, rail connections and the growth of the financial sector transformed the material structure and functioning of the networks in the second half of the 19th century, but not the commercial geography.

Keywords: global trade, merchant networks, local and trans-regional economic contacts, Trieste, Mediterranean

Niederösterreich – bloß marginal in den Welthandel eingebunden?

Die Einbindung regionaler Ökonomien in überregionale bis hin zu globalen Austauschprozessen und Märkten ist nicht erst ein Thema, das die seit den 1990er Jahren sich formierende Globalgeschichte neu entdecken musste.¹ Vielmehr reichen handels-historische Arbeiten bis zu den Ursprüngen historischer Forschung zurück, die sich die Rekonstruktion geografisch weit entfernter Marktverbindungen zum Ziel gesetzt hatten. Für die Habsburgermonarchie und Niederösterreich verfestigte die aus diesen frühen Arbeiten entstandene Historiografie jedoch das Bild von der bestenfalls marginalen Einbindung in den Welthandel und einer Dominanz des Binnenmarkts. Dieses Bild stand zwar teilweise zu den von der Forschung selbst erbrachten empirischen Belegen im Widerspruch; es wurde daraus trotzdem die „Rückständigkeit“ der habsburgischen und niederösterreichischen Wirtschaft im internationalen Maßstab abgeleitet.² Diese Einschätzung findet sich auch in jüngsten Arbeiten.³

Der vorliegende Beitrag startet bei den Zweifeln am Befund einer geringen überregionalen und globalen Verflechtung der niederösterreichischen Wirtschaft. Er unterwirft ihn einer kritischen Überprüfung, indem er die Phase zwischen der protoindustriellen Konjunktur ab Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Durchsetzung der Fabrikindustrie in der „Ersten“ und „Zweiten Industrialisierung“ zwischen 1825/30 und den 1890er Jahren analysiert. Dabei greift der Beitrag auf globalhistorische Überlegungen und Zugänge zurück, um die Einbindung von niederösterreichischen Orten auf dem flachen Land, von Marktflecken und von Städten in den globalen Warenaustausch zu untersuchen. Somit geht der Aufsatz den mannigfaltigen Einbindungen Niederösterreichs in Handelsströme zwischen regionaler, überregionaler und globaler Ebene nach.⁴ Dabei kommt dem über Triest

1 Zur Globalgeschichte siehe Andrea KOMLOSY, *Globalgeschichte. Methoden und Theorien* (Wien, Köln, Weimar 2011); Sebastian CONRAD, *Globalgeschichte. Eine Einführung* (München 2013). Zur Handelsgeschichte im Rahmen globalhistorischer Zugänge siehe beispielsweise Daniele ANDREOZZI (Hrsg.), *Mediterranean Doubts. Trading Companies, Conflicts and Strategies in the Global Spaces, XV–XIX Centuries* (Palermo 2017); Ana CRESPO SOLANA (Hrsg.), *Spatial-Temporal Narratives. Historical GIS and the Study of Global Trading Networks (1500–1800)* (Newcastle 2014); Tijn VAN NESTE, *Global Trade and Commercial Networks: Eighteenth-Century Diamond Merchants* (London 2011).

2 Siehe beispielsweise Nachum THOMAS GROSS, *Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich 1750–1914*. In: Carlo CIPOLLA u. Knuth BORCHHARDT (Hrsg.), *Europäische Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 4: *Die Entwicklung der industriellen Gesellschaften* (New York, Stuttgart 1985) 203–235, hier 211 f.; Nachum THOMAS GROSS, *Die Stellung der Habsburgermonarchie in der Weltwirtschaft*. In: Alois BRUSATTI (Hrsg.), *Die Habsburgermonarchie 1848–1914*, Bd. 1: *Die wirtschaftliche Entwicklung* (Wien 1973) 1–28, hier 19, 23–26.

3 Daron ACEMOGLU u. James A. ROBINSON, *Why Nations Fail. The Origins of Power, Prosperity, and Poverty* (New York 2012); Markus DENZEL, *Österreichs Direkthandel mit Übersee. Die kommerziellen Verbindungen von Triest über See (18. Jahrhundert bis 1914)*. In: *Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte* 13 (2013) 105–146, hier 106, Anm. 2.

4 Siehe dazu Fernand BRAUDEL, *Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts*, Bd. 2 u. 3 (München 1986).

[*Trieste*, Trst, Terst] vermittelten Seehandel besondere Aufmerksamkeit zu – als einem räumlichen Zugangskanal, anhand dessen sich Niederösterreichs Einbindung in die globale Arbeitsteilung besonders nachdrücklich zeigen lässt.

Insgesamt wird deutlich, wie die zunehmende Marktverflechtung innerhalb und jenseits der Habsburgermonarchie ab Mitte des 18. Jahrhunderts Niederösterreichs Rolle in den bis dahin unterhaltenen Fernhandelsbeziehungen veränderte. Ein wesentlicher Teil dieser Veränderungen des Handels lässt sich auf die Ausbildung einer überregionalen Arbeitsteilung zurückführen, die im Unterschied zu früheren Zeiten einzelne Produktionsschritte regional zuordnete.

Diese Zergliederung des Produktionsprozesses in überregional und global wirkende Güterketten⁵ ließ den Handel nicht nur quantitativ ansteigen, sondern führte auch zu seinem Funktionswandel: Nun wurden neben konsumfertigen Waren immer mehr Rohstoffe und Halbprodukte zwischen Regionen gehandelt. Damit wurde der Handel immer enger mit der Produktionssphäre verknüpft. Zuvor hatte er sich viel stärker auf die Distributionsfunktion ausgerichtet, also allein auf die Deckung von Konsumbedürfnissen.⁶ Der Beitrag wird die materielle Kultur des Warenhandels ebenso darstellen wie seine Organisationsform, außerdem die Verbindungen zur Produktions- und Konsumtionssphäre sowie die Kaufleute, die diese Austauschprozesse abwickelten, mit ihren Netzwerken.

Nah- und Fernhandel am Beginn des protoindustriellen Booms – Warenströme und Handelsgeografie

Der Warenaustausch hatte im Land unter der Enns seit Beginn der Frühen Neuzeit eine relativ fest etablierte Struktur und eine räumliche Ordnung, die einer Kombination von topografischen Gegebenheiten mit rechtlich-politischen Regulierungen wie Zoll- und Mautabgaben oder dem Wiener Niederlagsrecht folgte. So fungierte die Donau, die auf der West-Ost-Achse die Region durchquert, mit den zwei wesentlichen Handelszentren Krems und Wien als Scharnier zwischen dem intraregionalen und dem überregionalen Warenaustausch. Sie diente außerdem als Verbindung zu europäischen bis hin zu globalen Märkten im Westen. Vermittelt über Ulm, Regensburg (mit der Anbindung an Nürnberg) und Hall in Tirol, gelangte eine breite Palette an Produkten nach Niederösterreich: Gewürze, französische Seide und oberdeutsche Textilien sowie die Farbstoffe mexikanische Koschenille und Brasilholz.

5 Karin FISCHER u. Christian REINER, Globale Warenketten: Analysen zur Geographie der Wertschöpfung. In: Z. Zeitschrift für marxistische Erneuerung 23/89 (2012) 27–44.

6 Peter KRIEDTE, Spätféudalismus und Handelskapital. Grundlinien der europäischen Wirtschaftsgeschichte vom 16. bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts (Göttingen 1980); Robert S. DUPLESSIS, Transitions to Capitalism in Early Modern Europe (Cambridge 1997).

Dies macht die Verflechtung des Landes unter der Enns mit dem globalen Handel im Pazifik-, Mittelmeer- und Atlantikraum deutlich.⁷

Abhängig von ihrem Bestimmungsort wurden diese Waren von Krems aus sowohl an Städte und Marktflecken innerhalb Niederösterreichs verteilt als sie auch auf dem Weg über das Waldviertel in die angrenzenden böhmischen Länder sowie auf Märkte in Polen-Litauen gelangten. Dieser räumliche Austauschzusammenhang rückt einen weiteren wichtigen Handelsweg abseits der Donau in den Blick: jenen nach Nordosten. Über Krems wurden steirische, nieder- und oberösterreichische Eisenwaren sowie Wein aus Niederösterreich ins Alte Reich exportiert. Außerdem wurde Weinstein aus dem Waldviertel an die Textilerzeugung in den böhmischen Ländern und Oberdeutschland geliefert. Umgekehrt wurden beispielsweise Textilien aus den böhmischen Ländern, Juchtenleder aus Russland und Wachs aus Polen-Litauen nach Niederösterreich gebracht.⁸

Ein Teil der in Krems ankommenden Produkte wurde auch am nachfragestarken Wiener Markt abgesetzt. Wien wuchs von 175.000 Einwohner*innen im Jahr 1750 auf 232.000 Einwohner*innen an der Wende zum 19. Jahrhundert.⁹ Als größte zentraleuropäische Stadt stellte Wien ein wichtiges Konsumzentrum dar. Hingegen spielte die Stadt im überregionalen Warenhandel vor 1750 noch eine untergeordnete Rolle.¹⁰ Die Donau war zwischen Pressburg [*Bratislava*, *Poszony*] und Komorn [*Komárom*, *Komárno*] nicht schiffbar. Es war daher unmöglich, Waren auf der Donau Richtung Osten nach Ungarn und ins Osmanische Reich zu transportieren, und auch der Landhandel hatte vermutlich ein geringes Ausmaß.¹¹ Letzteres galt bis ins frühe 18. Jahrhundert ebenso für den Transithandel, den Wien auf der Nord-Süd-Achse abwickelte: zwischen dem über Venedig vermittelten mediterranen Seehandel einerseits und Märkten in den böhmischen Ländern, Ungarn und Polen-Litauen andererseits.¹² Somit stand Wien im Schatten der Kremser Märkte. Diese hatten die

7 ANDREA SERLES, *gmainer statt nuz und fromen*. Serielle Quellen zur Handelsgeschichte in städtischen Archiven am Beispiel von Krems an der Donau. In: Peter RAUSCHER u. Andrea SERLES (Hrsg.), *Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Quellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert)* (Innsbruck, Wien, Bozen 2015) 91–134, hier 120 f.; Peter RAUSCHER, *Die Aschacher Mautprotokolle als Quelle des Donauhandels (17./18. Jahrhundert)*. In: ebd., 255–306, hier 292.

8 HERBERT KNITTLER, *Agrarraum und Stadtraum. Ländliches und städtisches Wirtschaften im Waldviertel vom 16. bis zum beginnenden 19. Jahrhundert*. In: Herbert KNITTLER (Hrsg.), *Wirtschaftsgeschichte des Waldviertels (Horn, Waidhofen an der Thaya 2006)* 77–194, hier 122, 124, 126–128, 131; SERLES, *Serielle Quellen*, 120.

9 Diese Angaben beziehen sich auf das damalige Stadtgebiet; umgelegt auf die heutige Gebietserstreckung wären es ca. 272.000 Einwohner*innen; <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Bev%C3%B6lkerung> (13.8.2019).

10 SERLES, *Serielle Quellen*, 123; KNITTLER, *Agrarraum*, 131.

11 RAUSCHER, *Aschacher Mautprotokolle*, 263; ERICH LANDSTEINER, *Handel und Kaufleute*. In: Karl VOCELKA u. Anita TRANINGER (Hrsg.), *Wien – Geschichte einer Stadt*, Bd. 2 (Wien, Köln, Weimar 2003) 185–214, hier 192.

12 LANDSTEINER, *Handel*, 199.

Rolle eines überregionalen, niederösterreichischen Handelsknotenpunkts inne. Erst die Förderung des sogenannten Universalkommerzes – des Binnenhandels zwischen allen habsburgischen Ländern – und damit verbunden die Einführung von Schutzzöllen änderten seit Karl VI. langsam die Situation.¹³

Zugleich war der Landweg von Krems über Steyr und die Alpenpässe nach Venedig ein weiterer wichtiger Zugangskanal Niederösterreichs zum Seehandel im Mittelmeer¹⁴ – und von hier zu globalen Märkten in Afrika, der Levante und dem Atlantikraum.¹⁵ Das verdeutlicht die Funktion von Krems als Scharnier, das zwischen niederösterreichischen Subregionen, zentral- bzw. ostmitteleuropäischen Regionen – sowohl innerhalb der Habsburgermonarchie als auch jenseits ihrer Grenzen – und globalen Märkten vermittelte.

Dies macht bereits deutlich, auf welcher komplexen Weise lokale und überregionale Ebene, innerhabsburgischer und globaler Handel ineinandergriffen. Zugleich tritt die innere regionale Vielfaltigkeit der niederösterreichischen Wirtschaft zutage. Diese war bereits lange bevor 1775 die Binnenzölle zwischen den österreichischen und böhmischen Ländern mit Ausnahme Tirols und des Küstenlandes um Triest aufgehoben wurden¹⁶ stark mit den anderen habsburgischen Ländern verflochten.

Das gilt nicht nur für die Eisenwurzeln im steirischen, ober- und niederösterreichischen Grenzgebiet, sondern auch für die Waldviertler Glaserzeugung als Teil einer überregional organisierten Güterkette, die mit der Veredelung des Kristallglases in Böhmen endete.¹⁷ Von dort fanden die konsumfertigen Waren dann als böhmisches Glas ihren Absatz auf weit entfernten Märkten vom Ostsee- bis zum Atlantik- und Mittelmeerraum.¹⁸ Dies unterstreicht, dass in wirtschaftsgeografischer Hinsicht dem Land unter der Enns nicht jene Homogenität zukam, wie das terminologisch der Begriff der „regionalen Ökonomie“ suggeriert. Vielmehr lässt sich von niederösterreichischen Knotenpunkten sprechen, an denen Waren- und Güterströme zusammenliefen und die zwischen verschiedenen Ebenen und Funktionen von Räumen vermittelten.

13 SERLES, *Serielle Quellen*, 106 f., 116 f.

14 Ebd., 123.

15 Zu Venedigs Rolle im internationalen Handel siehe Daniele ANDREOZZI, *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700*. In: Daniele ANDREOZZI u. Carlo GATTI (Hrsg.), *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti = Quaderni storici del Dipartimento di Scienze Politiche Università degli Studi di Trieste* 3 (Trieste 2005) 153–201; Erica IANIRO, *Veneti e Ottomani nel XVIII secolo (Venezia 2014)*.

16 Andrea KOMLOSY, *Grenze und ungleiche regionale Entwicklung. Binnenmarkt und Migration in der Habsburgermonarchie (Wien 2003)* 133–138.

17 Andrea KOMLOSY, *Vom Kleinraum zur Peripherie. Entwicklungsphasen der wirtschaftlichen Abhängigkeit im 19. Jahrhundert*. In: KNITTLER, *Wirtschaftsgeschichte*, 217–340, hier 238, 268.

18 Arnošt KLÍMA, *Glassmaking Industry and Trade in Bohemia in the 17th and 18th Centuries*. In: *Journal of European Economic History* 13/3 (1984) 499–520; Klaus WEBER, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680–1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux (München 2004)* 133–143.

Von der Donau an die Adria – Veränderungen der Handelsgeografie, Infrastruktur und Vermittlungskanäle vom 18. bis zum späten 19. Jahrhundert

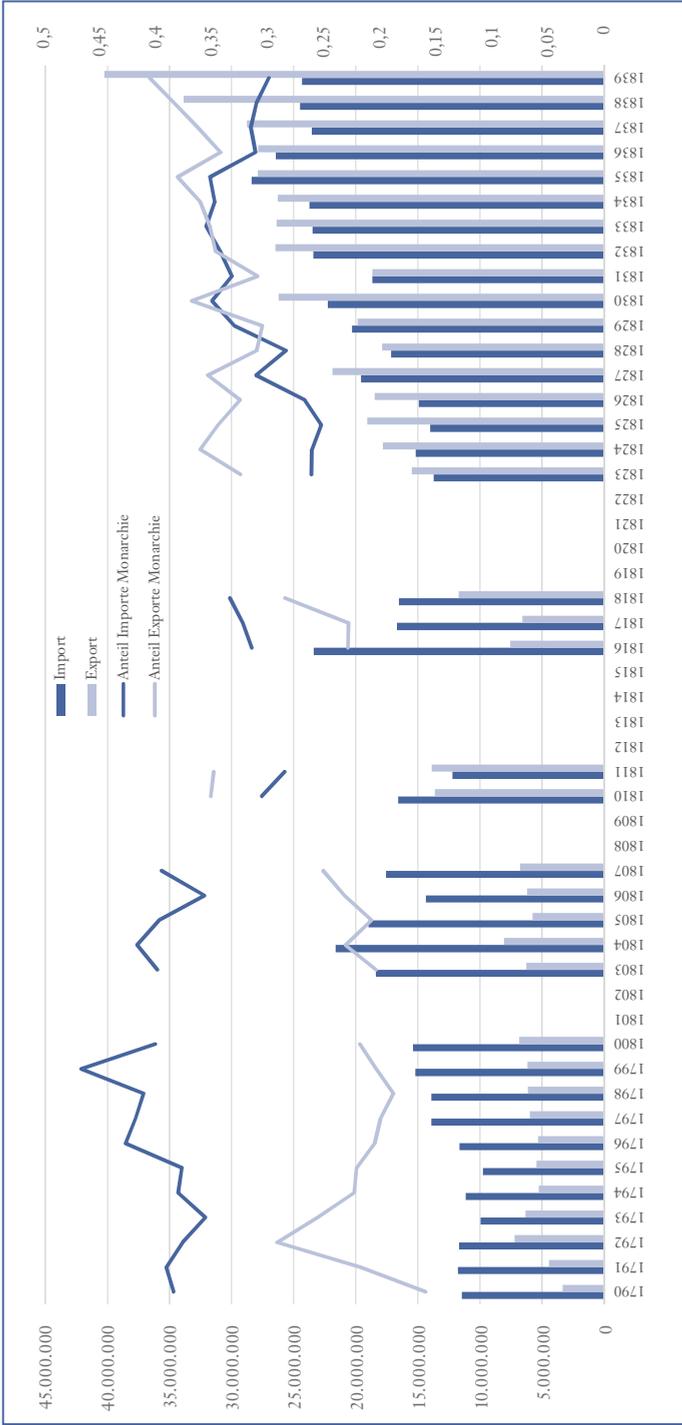
Wenn wir also entgegen einer Trennung zwischen Binnen- und Außenhandel eher deren vielschichtige Verflechtungen hervorheben, so lässt sich die Frage nach der globalen Arbeitsteilung neu stellen. Dominierten tatsächlich, wie oft behauptet wird, lokal gebundene Produktions- und Konsumsphären in der neuzeitlichen Wirtschaft?¹⁹ Fest steht, dass ab dem 18. Jahrhundert überregionale und globale Marktverflechtungen allmählich, aber durchaus dynamisch an Bedeutung gewannen. Diese Tendenz machte auch vor Niederösterreich keineswegs Halt.

Wichtige Anhaltspunkte dazu liefert die Jahresreihe über den Außenhandel der einzelnen habsburgischen Länder, die ab 1790 bis 1839, wenn auch mit einigen beachtlichen zeitlichen Lücken, auf Grundlage der staatlichen Statistiken erstellt werden kann. Sie deckt einen Zeitraum ab, der die Wende vom protoindustriellen Boom zur fabrikindustriellen Ära der Ersten Industrialisierung umfasst, die ab 1825 anbrach. Die Angaben für diese Periode deuten auf eine beachtliche Ausweitung der Handelsverflechtungen Niederösterreichs jenseits der staatlichen Grenzen der Gesamtmonarchie hin (siehe Grafik 1): Allein schon zwischen 1790 und 1800 verdoppelte sich der Geldwert der nach Niederösterreich importierten Waren – und das in einer Zeit, als sich die Habsburgermonarchie im Krieg mit dem revolutionären bzw. Napoleonischen Frankreich befand. Zudem wurde 1784 und 1788 ein rigides protektionistisches „Verbotssystem“ etabliert: Dieses beinhaltete Verbote der für kommerzielle Zwecke gedachten Ein- und Ausfuhr einer Reihe von Waren, insbesondere Industriewaren beim Import und industrielle Rohstoffe beim Export. Auch exorbitant hohe Schutzzölle wurden erlassen.²⁰ Beides ließe eher eine Stagnation, wenn nicht einen Rückgang ausländischer Wareneinkäufe erwarten. In den 1820er Jahren sank dann zwar der Importwert und lag nur selten über, öfter unter den Höchstwerten der ersten Jahre des 19. Jahrhunderts; aber dafür boomten nun die Ausfuhren, die bis dahin viel langsamer gewachsen waren. Das schlägt sich einerseits in der ab den 1820er Jahren positiven Handelsbilanz nieder – paradoxerweise in der sich ab den 1830er Jahren anbahnenden Ära der liberalen Politischen Ökonomie, als Zollschränken und Handelsbeschränkungen abgebaut wurden. Dem Kameralismus war das nicht gelungen, obwohl er ab dem späten 17. Jahrhundert sein Augenmerk so sehr auf eine aktive Handelsbilanz gelegt hatte. Zusätzlich hatte er auf einen starken Handelsschutz gesetzt, der allerdings selektiv gestaltet war. Dieser erreichte unter Joseph II. mit den Patenten von 1784 und 1788 seinen Höhepunkt. Andererseits verdeutlichen die Anteile am Handel der Monarchie, dass Niederösterreich von

19 Piet EMMER, In Search of a System: The Atlantic Economy 1500–1800. In: Horst PIETSCHMANN (Hrsg.), *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580–1830* (Göttingen 2002) 169–178, hier 170.

20 KOMLOSY, *Grenze*, 133–145.

Grafik 1: Niederösterreichs Außenhandel in absoluten Geldwerten (Gulden) und in Prozent gemessen am Außenhandel der Gesamtmonarchie (ohne Tirol, Lombardei und Venedig), 1790–1839



Im Jahr 1800 importierte Niederösterreich Waren im Wert von rund 15,3 Millionen Gulden (helle Säulen) und exportierte Güter im Wert von 6,8 Millionen Gulden (dunkle Säulen). Der Anteil an den Importen betrug rund 40 Prozent (dunkle Linie), der Anteil an den Exporten (helle Linie) 21 Prozent.

Quelle: Gustav OTTRUBA, Der Außenhandel Österreichs unter besonderer Berücksichtigung Niederösterreichs nach der älteren amtlichen Handelsstatistik. In: Der niederösterreichische Arbeiter 1 (1950) 37–40; Österreichisches Staatsarchiv (ÖStA), Finanz- und Hofkammerarchiv, Neue Hofkammer, Kommerzakten Nr. 1723, fol. 417–472; Nr. 1724, fol. 562.

der führenden Importregion innerhalb der Habsburgermonarchie zu einem der führenden Exportländer, im engen Wettbewerb mit Böhmen, geworden war.

Insgesamt machte die Fabrikindustrialisierung, die im Wiener Becken einen ihrer räumlichen Schwerpunkte hatte, Niederösterreichs Industrie verstärkt auf überregionalen und globalen Märkten jenseits der Habsburgermonarchie konkurrenzfähig – auch wenn bei den vorliegenden Zahlen die massive Inflation während der Napoleonischen Kriege ebenso zu berücksichtigen ist wie die bis dato ungeklärten Erstellungsprinzipien dieser frühen Statistiken zu Vorsicht mahnen. Außerdem war auch der überregionale Austausch im Rahmen des sich ausbildenden Binnenmarkts innerhalb der Habsburgermonarchie keine vernachlässigbare Größe – im Gegenteil: 1816 betrug die von Ungarn nach Niederösterreich importierten Waren im Umfang von 18,7 Millionen Gulden fast 80 Prozent der aus dem Ausland bezogenen Güter. Beim Export übertraf die Warenlieferung der niederösterreichischen Betriebe nach Ungarn jene ins Ausland um das 3,5-fache.²¹

Die überregionale Marktverflechtung Niederösterreichs nahm nicht nur quantitativ zu. Der Anstieg ging mit einer Veränderung der Handelsgeografie einher. Dieser Wandel wurde durch zollpolitische Maßnahmen des Staates vorangetrieben. Das begann bei Zollerleichterungen unter Karl VI. und setzte sich mit der Aufhebung der Binnenzölle zwischen den böhmischen und österreichischen Ländern im Jahr 1775 fort, bis schließlich auch die Zwischenzolllinie zu Ungarn im Jahr 1850 fiel. Auf diese Weise wurde der Warentransport billiger und kürzer, schon bevor sich das Eisenbahnnetz voll entfaltet hatte. Niederösterreichs Einbindung in einen monarchieweiten Binnenmarkt intensivierte sich. Das traf auch auf die globalen Handelsbeziehungen zu, selbst wenn die seit 1784 verstärkt protektionistische Handelspolitik zum Teil neue Handelsbarrieren einführte.

Zudem kam es auch durch den Neubau von Straßen wie jener von Triest via Laibach [*Ljubljana*] über den Semmering nach Niederösterreich und Wien (1716–1728) zu einer schrittweisen Neubestimmung von Wirtschaftsräumen. Durch diese Umgestaltung verloren die führenden Messezentren an der Donau, Krems und Linz, ihre Bedeutung zugunsten neuer Handelszentren wie der Hauptstadt Wien und dem adriatischen Seehafen Triest, der 1719 zum Freihafen erklärt worden war.²²

Dies bedeutete auch eine tendenzielle Verlagerung der Handelsströme von der Donauroute auf die Nord-Südachse bis hin zur Adria und dem Mittelmeer. Zwar verlief immer noch ein beachtlicher Teil des Handels mit dem Osmanischen Reich

21 Eigene Berechnungen nach Österreichisches Staatsarchiv (ÖStA), Finanz- und Hofkammerarchiv (FHKA), Neue Hofkammer (NHK), Kommerzakt Nr. 1723, fol. 417–472.

22 SERLES, *Serielle Quellen*, 116 f.; EVA FABER, *Litorale Austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland* (Trondheim, Graz 1995) 8 f.; HELMUT RUMPLER, *Economia e potere politico. Il ruolo di Trieste nella politica di sviluppo economico di Vienna*. In: ROBERTO FINZI, LOREDANA PANARITI u. GIOVANNI PANJEK (Hrsg.), *Storia economica e sociale di Trieste*, Bd. 2: *La città dei traffici 1719–1918* (Trieste 2003) 55–124, hier 60; WILHELM KALTENSTADLER, *Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert*. In: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 55 (1968) 481–500, hier 485 f.

über die Landroute, aber der zunehmende Seehandel über Triest bekam durch den Südbahnanschluss im Jahr 1857 einen entscheidenden Vorteil.²³ So zeigen die ersten überlieferten Triester Handelsstatistiken der Jahre 1758 und 1761–1766 beinahe eine Verdoppelung der Importe, die von den beiden in einer gemeinsamen Kategorie erfassten Länder unter und ob der Enns über Triest bezogen wurden: Der Wert der Importe stieg von 486.824 auf 851.063 Gulden. Die Exporte blieben dahinter deutlich zurück und stiegen auch im gleichen Zeitraum kaum (von 223.206 auf 269.072 Gulden). Dementsprechend spielte die nieder- und oberösterreichische Wirtschaft bei den Importen aller habsburgischen Länder über Triest eine starke Rolle. Auf die beiden Länder entfielen 31,7 Prozent der Einfuhren im Durchschnitt der Jahre 1758/1761–1766. Hingegen war der Anteil von Ober- und Niederösterreich am Export äußerst niedrig und lag im Schnitt bei 6,6 Prozent.²⁴

Daraus ergibt sich eine passive Handelsbilanz der beiden österreichischen Erzherzogtümer, die den Zielen der merkantilistischen Wirtschaftslehre, die einen Handelsbilanzüberschuss erzielen wollte, diametral zuwiderlief. Die beiden Länder waren hierin aber keine Ausnahme. Auch alle böhmischen Länder, die Steiermark, Tirol und Kroatien importierten mehr über Triest, als sie über den Adriahafen ausführten. Nur die großen Überschüsse der anderen Regionen erklären, wieso in den 1760er Jahren die habsburgischen Länder insgesamt eine positive Bilanz in dem Handel verzeichneten, den sie über Triest abwickelten. Allerdings lag das ober- und niederösterreichische Gesamtdefizit der Jahre 1758 und 1761–1766 mit 3,4 Millionen Gulden unangefochten an der Spitze jener Regionen, die einen passiven Handel über Triest trieben.²⁵

Die weitere Entwicklung von Niederösterreichs Einbindung in den globalen Handel über Triest lässt sich auf der statistisch-quantitativen Ebene nicht mehr nachvollziehen. Nach der Aufhebung der Binnenzölle 1775 wurden keine Aufzeichnungen mehr geführt, die über den Handel Triests getrennt nach einzelnen Erbländern Auskunft geben würden. Durch die Reform entstand die sogenannte böhmisch-österreichische Zollunion, die 1785 um Galizien erweitert wurde. Nur für dieses Länderkonglomerat insgesamt stehen Daten zur Verfügung. Demnach betragen 1784, im Jahr vor Galiziens Eingliederung, die Importe der Zollunion 3,8 Millionen Gulden und standen Exporten von 4,3 Millionen gegenüber.²⁶ Ein

23 LANDSTEINER, *Handel*, 190 f., 196, 204; Herbert HASSINGER, *Der Außenhandel der Habsburgermonarchie in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts*. In: Friedrich LÜTGE (Hrsg.), *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert* (Stuttgart 1964) 61–98, hier 93–95.

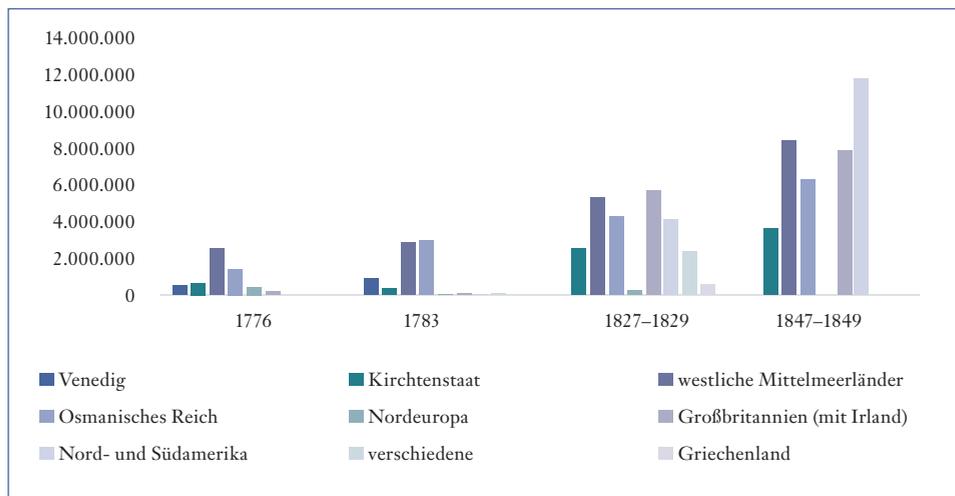
24 Daten nach: ÖStA, FHKA, NHK, *Litorale Kommerzakten* 856, fol. 527, 653; Archivio di Stato di Trieste (ASTS), *Cesarea Regia (C.R.) Suprema Intendenza Commerciale*, Nr. 587, fol. 93–95; Nr. 588, fol. 73, 78; Nr. 589, fol. 12; Nr. 590, fol. 121, 186. Prozentanteil ist eigene Berechnung nach ebd.

25 Eigene Berechnungen nach ASTS, *C.R. Suprema Intendenza Commerciale*, Nr. 587–590.

26 ÖStA, Haus-, Hof- und Staatsarchiv (HHStA), Kabinettsarchiv (KA), *Nachlass Zinzendorf*, *Handschriften* Bd. 118, fol. 527.

Vergleich macht das starke Wachstum seit 1766 deutlich. Damals bezogen alle böhmischen und österreichischen Länder, außer Tirol und Triest selbst, über den führenden habsburgischen Freihafen Einfuhren im Ausmaß von 1,8 Millionen Gulden. Dazu kamen Ausfuhren im Wert von 2,8 Millionen Gulden. Dass Triest im Jahr 1784 ein Viertel des gesamten Außenhandels der westlichen Regionen der Monarchie abwickelte, unterstreicht die Bedeutung des habsburgischen Haupthafens an der Adria für die Einbindung in die überregionale und globale Arbeitsteilung im späten 18. Jahrhundert. Da für die 1760er Jahre jedoch keine Handelsstatistiken für den Gesamtaußenhandel der Binnenregionen vorliegen, lässt sich nicht bestimmen, ob die Bedeutung Triests für den Außenhandel der österreichischen und böhmischen Länder in diesen knapp zwei Jahrzehnten gestiegen ist.²⁷

Grafik 2: Importe Triests nach Handelspartnern zwischen 1776 und 1849 in Gulden



Quelle: Fabio CUSIN, *Precedenti di concorrenza fra i porti del mare del Nord ed i porti dell'Adriatico. Saggio sul commercio del porto di Trieste nel secolo XVIII (1760–1776)*. In: *Annali della R. Università degli Studi Economici e Commerciali di Trieste III (1931)* 3–68, hier 64, Tab. X; ÖStA, Haus-, Hof- und Staatsarchiv (HHStA), Kabinettsarchiv (KA), Nachlass Zinzendorf, Handschriften Bd. 118, fol. 395; Giovanni PANJEK, *Una „commercial officina“ fra vie di mare e di terra*. In: Roberto FINZI, Loredana PANARITI u. Giovanni PANJEK (Hrsg.), *Storia economica e sociale di Trieste, Bd. 2: La città dei traffici 1719–1918 (Trieste 2003)* 235–348, hier 286, 289.

Diese Zahlen bilden zwei miteinander verflochtene Prozesse ab: Erstens wird die relative Verschiebung der Handelsgeografie deutlich: Die Wiener Hofstellen hatten wiederholt und seit dem Siebenjährigen Krieg mit Nachdruck angestrebt, die Handelsströme von Hamburg im Norden nach Triest im Süden umzulenken. Das

²⁷ Eigene Berechnung nach ASTS, C.R. Suprema Intendenza Commerciale, Nr. 590, fol. 121, 186.

führte zu einem stark steigenden Handelsvolumen der habsburgischen Länder über Triest.²⁸ Dabei lässt sich die Verschiebung von Güterströmen, die zuvor über Hamburg, aber auch Venedig verliefen,²⁹ von dem genuinen Wachstum des Handelsvolumens nicht trennen. Zweitens belegen die Zahlen die dynamische Entwicklung Triests. Das Handelsvolumen zur See wuchs nominal von 3,2 Millionen Gulden im Jahr 1746 auf fast das Siebenfache (22,2 Millionen Gulden) im Jahr 1784.³⁰ Diese Expansion verdeutlicht den Aufstieg der Stadt von einem lokalen Adria-Hafen zu einem internationalen Handelszentrum.

Dieser Prozess wird auch anhand von Triests offiziell angeführten Handelspartnern deutlich: Noch im ausgehenden 18. Jahrhundert dominierten bei den Importen eindeutig Mittelmeerländer, insbesondere Staaten, die an der Adria lagen: Zu nennen sind das Osmanische Reich, Neapel-Sizilien, Frankreich und Venedig. Hingegen hatte 1827/29, als die Umstellung von der Segel- auf die Dampfschiffahrt bereits in Gang war, Großbritannien (inkl. Irland, aber ohne Kolonien) die Führung übernommen, die es zwar bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (1847/49) erneut an die westlichen Mittelmeerländer abtreten musste. Allerdings behielt Großbritannien eine starke Position und markiert hier die auch im Mittelmeer spürbare Dominanz des britischen Empire. Das Osmanische Reich lag in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts formell auf dem dritten Platz, wenngleich es als Staat den ersten Platz einnahm, wenn man Ägypten einbezieht, das in der Statistik gesondert angeführt wird (siehe Grafik 2). Allerdings sind solche Kategorien relativ bzw. verzerrend: Rechnet man alle Handelspartner des Atlantiks zusammen, ergibt sich sowohl für 1827/29 als auch für 1847/49 ein deutlich höherer Wert als für das Osmanische Reich und selbst das östliche Mittelmeer bei einer Einrechnung Griechenlands. Tatsächlich treten mit den USA, Brasilien und den Antillen wichtige Bezugsmärkte an der amerikanischen Atlantikküste auf, die seit dem späten 18. Jahrhundert insbesondere beim Import deutlich an Gewicht hinzugewinnen konnten (selbst wenn man berücksichtigt, dass bis dahin diese Verbindungen über die Handelssysteme der europäischen Kolonialmächte abgewickelt wurden). Triests Direkthandel mit Märkten im Atlantik und dem Schwarzen Meer erreichte ein relativ gleichwertiges Ausmaß zu dem mit allen mediterranen Handelspartnern. Neben der Levante gehörten dazu

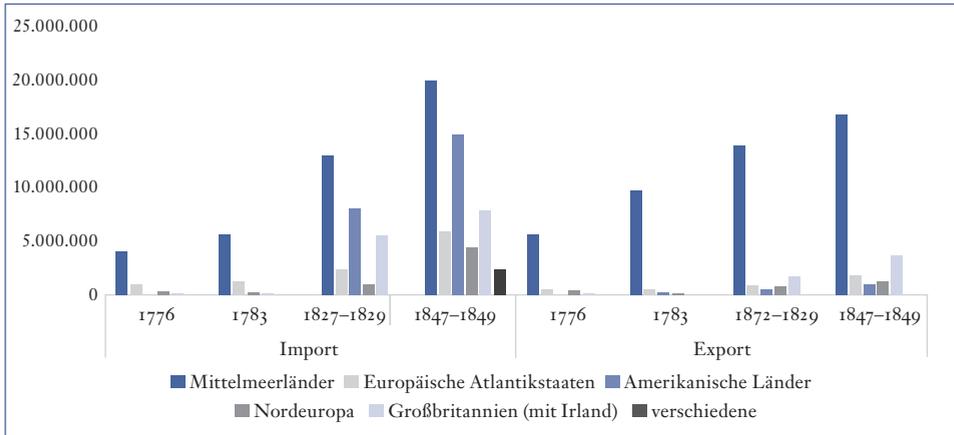
28 Siehe zur angestrebten Förderung der Route über Triest Peter GASSER, Die Handelsbeziehungen des Litorale zu den Ländern der böhmischen Krone. In: Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs 14 (1961) 88–99; Gustav OTRUBA, Schlesien im System des österreichischen Merkantilismus. Die Auswirkungen des Verlusts Schlesiens auf die österreichische Wirtschaft. In: Peter BAUMGART u. Ulrich SCHMILEWSKI (Hrsg.), Kontinuität und Wandel. Schlesien zwischen Österreich und Preußen (Sigmaringen 1990) 81–118, hier 96.

29 HASSINGER, Außenhandel, 92.

30 Giovanni PANJEK, Una „commercial officina“ fra vie di mare e di terra. In: FINZI, PANARITI u. PANJEK, La città dei traffici 1719–1918, 235–348, hier 260 f.; ASTS, C.R. Suprema Intendenza Commerciale, Nr. 587, fol. 87 f.; ÖStA, HHStA, KA, Nachlass Zinzendorf, Handschriften Bd. 118, fol. 528 f.

noch Sizilien und der Kirchenstaat, bei denen sich aber nur schwer sagen lässt, wo ihre Rolle als Bezugsmarkt aufhörte und jene als Vermittlungskanal zu weiter entfernt liegenden Märkten begann (siehe Grafik 3).

Grafik 3: Der Handel Triests nach maritimen Makroregionen gegliedert



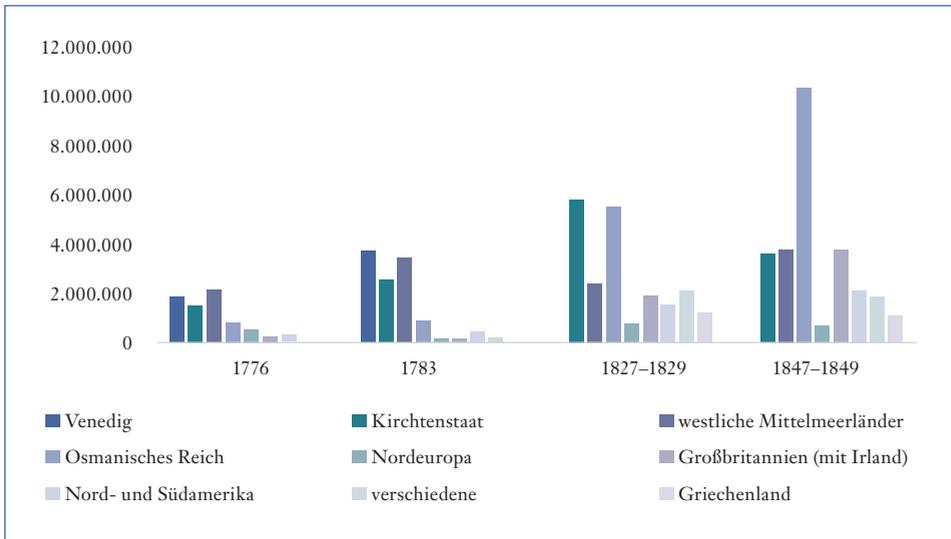
Quelle: CUSIN, *Precedenti di concorrenza*, 64, Tab. X; ÖStA, HHStA, KA, Nachlass Zinzendorf, Handschriften Bd. 118, fol. 395; PANJEK, *Commercial Officina*, 286, 289.

Diese Befunde relativieren deutlich die Hypothese, der Handel mit der osmanischen Levanteküste zwischen Konstantinopel [*Istanbul*] und Alexandrien unter Einschluss der osmanischen Inseln im östlichen Mittelmeer sei „Österreichs Übersee“ gewesen.³¹ Zwar hatte sich das Osmanische Reich 1847/49 auf den ersten Platz als führender Exportmarkt gehievt – und war das Gewicht der ostmediterranen Region bei der Berücksichtigung der Exporte nach Griechenland und Ägypten noch viel eindeutiger –, aber auch hier belegte Großbritannien den starken zweiten Platz. Zudem hatten die Handelsbeziehungen, abseits mediterraner Handelspartner angeführt vom auch bei den Ausfuhren stark vertretenen Kirchenstaat, insbesondere mit den USA, Brasilien und Russland ein bedeutendes Ausmaß, wenn auch dieses hinter den Importen zurückblieb (siehe Grafik 4).

Insgesamt vermittelte Triest seit dem späten 18. Jahrhundert den Zugang der habsburgischen Länder zu einer breiten Palette an globalen Export- und Importmärkten. Für Niederösterreich war die Vermittlung Triests aus mehreren Gründen von großer Bedeutung: Die Stadt lag von Niederösterreich aus gesehen geografisch

31 Markus DENZEL, Österreichs Direkthandel mit Übersee. Die kommerziellen Verbindungen von Triest über See (18. Jahrhundert bis 1914). In: *Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte* 13 (2013) 105–146, hier 106.

Grafik 4: Triests Exporte nach Handelspartnern zwischen 1776 und 1849 in Gulden



Quelle: CUSIN, *Precedenti di concorrenza*, 64, Tab. X; ÖStA, HHStA, KA, Nachlass Zinzendorf, Handschriften Bd. 118, fol. 395; PANJEK, *Commercial Officina*, 286, 289.

relativ günstig, dazu kamen infrastrukturelle und zollpolitische Verbesserungen. Außerdem benötigte die boomende Proto- und spätere Fabrikindustrie ein Fenster in die Welt – also genau jene Funktion, die insbesondere für die böhmischen Länder viel stärker das über Aussig [*Ústí nad Labem*] erreichte Hamburg einnahm.³² Der Bau der Südbahn und die Anbindung Triests an das europaweite Eisenbahnnetz brachten zweifellos eine weitere Verdichtung der Austauschprozesse mit dem Hinterland. So nahmen die Warentransporte vom Binnenland nach Triest von inner- und außerhalb der Monarchie von 3,1 Millionen Gulden im Jahr 1766 auf umgerechnet 273,7 Millionen Gulden (561,1 Millionen Kronen) im Jahr 1910 in nominalen Werten zu; in die Gegenrichtung, von Triest ausgehend, war der Anstieg von 4,5 auf 300,1 Millionen Gulden noch etwas steiler. Allerdings verschob sich durch das Eisenbahnnetz Triests Einzugsbereich innerhalb der Monarchie. So traten die westlichen Regionen (Cisleithanien) gegenüber Ungarn in den Vordergrund, dessen Regierung außerdem ab den 1880er Jahren den Hafen Fiume [*Rijeka*] als eigenen Zugang zum Seehandel förderte.

32 Werner DROBESCH, Triest – Aussig: Wirtschaftliche Modernisierung und bürgerliche Entwicklung in „peripheren Zentren“ (1815–1914). In: Ulfried BURZ, Michael DERNDARSKY u. Werner DROBESCH (Hrsg.), *Brennpunkt Mitteleuropa. Festschrift für Helmut Rumpfer zum 65. Geburtstag* (Klagenfurt 2000) 219–242.

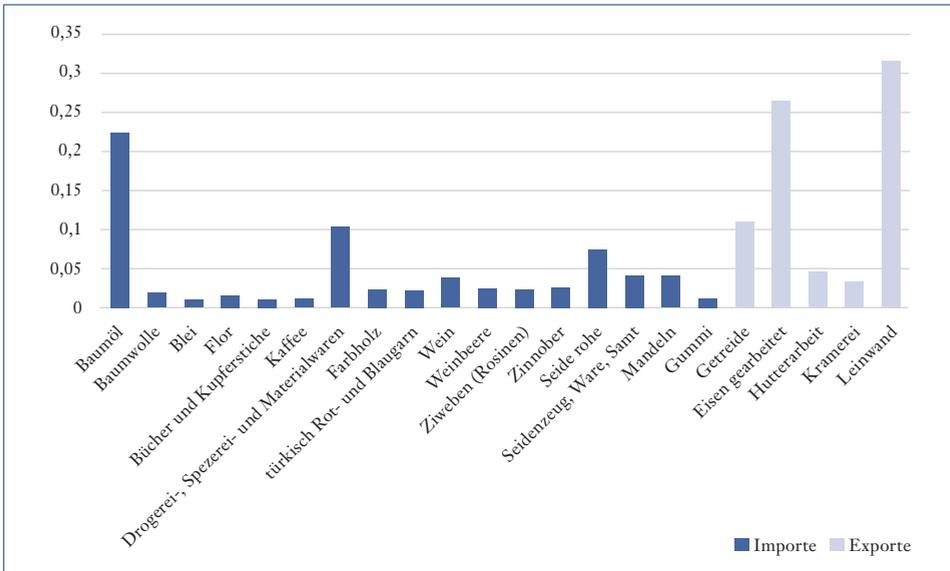
Von Baumwolle, Kolonialzucker und Leinenstoffen – die materielle Dimension des Warenaustauschs und die Einbindung Niederösterreichs in globale Güterketten

Wie Niederösterreich über Triest mit globalen Märkten in Austausch trat, lässt sich anhand der Statistiken nicht genau bestimmen. Allerdings geben weitere Quellen Auskunft, wie sich die Handelsbeziehungen mit dem Adriahafen auf die materielle Kultur des Handels auswirkten und niederösterreichische Räume in globale Produktionsketten einbanden. Im protoindustriellen Zeitalter entsprach es Niederösterreichs negativer Handelsbilanz beim Warenaustausch über Triest, dass die Importe die Ausfuhren in den Schatten stellten – und zwar nicht nur dem Wert nach, sondern auch hinsichtlich der Vielfalt der Produkte. Statistisch präzise lässt sich die Situation jedoch nur für die 1760er Jahre nachvollziehen. Den insgesamt in diesen Jahren importierten 141 Waren standen 86 Exportgüter gegenüber. Auch war der Export viel stärker als der Import auf wenige Güter konzentriert: Reichten fünf Waren bei der Ausfuhr, um einen Anteil von 77,2 Prozent am Gesamtexport zu erreichen, benötigte es 17 Güter beim Import, um einen ähnlich hohen Anteil (73,2 Prozent) zu erreichen (siehe Grafik 5).

Der über Triest vermittelte Warenhandel der beiden Erzherzogtümer folgte dabei einem eindeutigen Muster: Exportierte Fertigwaren, zumeist protoindustrieller Provenienz, wurden gegen importierte Rohstoffe, Nahrungs- und Genussmittel getauscht. Führend als Exportware waren im Jahresdurchschnitt des Zeitraums zwischen 1761 und 1766 Leinenstoffe (31,7 Prozent), von denen sicher einige aus dem oberösterreichischen Mühlviertel kamen. An zweiter Stelle stand gearbeitetes Eisen (26,5 Prozent). Andere relevante Gewerbeprodukte wie Huterarbeit, die Herstellung von Hüten (4,6 Prozent) und Kramerei (3,4 Prozent) folgten weit abgeschlagen. Nur ein Produkt brach die Dominanz der zumeist überregional organisierten und ausgerichteten Gewerbeproduktion, nämlich der Rohstoff Getreide. Mit 10,9 Prozent nahm er den starken dritten Platz der Exporte ein, die von den Ländern ob und unter der Enns über Triest abgewickelt wurden.

Bei den Importen dominierte hingegen vor allem ein Produkt – nämlich das als „Baumöl“ bezeichnete Olivenöl, das mit 22,5 Prozent das Feld unangefochten anführte. Erst mit langem Abstand folgten die Konsumwaren, die als Drogerei-, Spezerei- und Materialwaren zusammengefasst wurden. Hierunter fielen allerdings keine Kolonialwaren, wie die separate Auflistung von Farbholz (2,5 Prozent) und Kaffee (1,2 Prozent) belegt. Der Anteil einer Reihe von Gütern wie Tabak, Kakao, Vanille und Zucker belief sich jeweils auf unter ein Prozent. Hingegen spielten in dieser Warengruppe Rohstoffe für die Textilerzeugung eine bedeutende Rolle – angeführt von roher Seide (7,39 Prozent) und gefolgt von türkisch Rot- und Blaugarn (2,26 Prozent) sowie roher Baumwolle (2,05 Prozent). Auch Nahrungs- und Genussmittel wie Mandeln (4,1 Prozent), Wein (3,9 Prozent), Weinbeeren (2,5 Prozent) und

Grafik 5: Die wichtigsten Waren, die Nieder- und Oberösterreich im jährlichen Durchschnitt der Jahre 1761–1766 über Triest aus- und einfuhrten (in Prozent)



Quelle: Eigene Berechnung nach Archivio di Stato di Trieste, Cesarea Regia Suprema Intendenza Commerciale, Nr. 587–590.

Ziweben/Rosinen (2,4 Prozent) erreichten dieses niedrige Ausmaß. Auch bei den Importen wurde das dominante Muster, in diesem Fall der Bezug von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, durchbrochen, allerdings nur geringfügig. Auf die Einfuhr von Seidenwaren und Samt entfielen 4,2 Prozent, auf Flor, einem Mischgewebe aus Seide, Leinen und Baumwolle mit abstehenden Fäden,³³ 1,3 Prozent.

Wenn man versucht, aus den sehr unklaren Angaben zu den Absatz- und Bezugsorten dieser Waren ein Muster zu erkennen, so zeichnet sich die große Bedeutung des Osmanischen Reichs für eine Reihe von Rohstoffen der Textilerzeugung ab. Bei den Kolonialwaren führten die Statistik durchwegs England und Frankreich sowie die Vermittlerzentren Hamburg und Amsterdam als Herkunft an. Die beiden iberischen Monarchien fehlen hier komplett. Der wichtigste Posten der Einfuhr – Olivenöl – stammte in großen Teilen aus Italien, aber auch aus der Levante. Beim Absatz wiederum kristallisieren sich das Osmanische Reich, Italien – und hier erneut Venedig – sowie Spanien als wichtigste Handelspartner heraus. Sie bezogen insbesondere Leinenstoffe und Eisenwaren.

33 Art. Flor. In: Brockhaus Bilder-Conversations-Lexikon, Bd. 2 (Leipzig 1838) 60, online: <http://www.zeno.org/Brockhaus-1837/A/Flor?hl=flor> (5.9.2019).

Niederösterreichs Protoindustrie war somit auf östlichen und westlichen, fallweise auch auf nordwestlichen Märkten wettbewerbsfähig. Dabei wurden Leinenwaren zwar vor allem auf den atlantischen Kolonialmärkten, aber auch im Osmanischen Reich abgesetzt. Eine etwaige Veränderung des materiellen sowie räumlichen Musters des über Triest vermittelten Warenaustauschs lässt sich für Niederösterreich im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert nicht genau nachvollziehen, auch wenn man vermuten kann, dass der steigende Import von Kaffee, Zucker und Olivenöl vor allem die Nachfrage Niederösterreichs und insbesondere Wiens befriedigte. Hingegen war der Großteil der in Triest einlangenden Baumwolle für die süddeutsche Baumwollerzeugung bestimmt.³⁴

Diese Warenströme verdeutlichen bereits die Einbindung der niederösterreichischen Wirtschaft in überregional bis global organisierte Güterketten: Aus dem Osmanischen Reich, vorrangig über Konstantinopel und Smirna [*Izmir*], wurden sowohl rohe Baumwolle als auch rot und blau gefärbte Garne importiert. Beides waren wichtige Komponenten in der Baumwollerzeugung, die rasant zunahm. Sie erstreckte sich seit 1724/25 mit der in Schwechat ansässigen Zitz- und Kottonmanufaktur über das Verlagswesen bis in das Waldviertel. Hier waren Groß-Siegharts, Gmünd oder Waidhofen an der Thaya seine Zentren. Ab den 1780er Jahren kam es auch zu Manufakturgründungen im Waldviertel. Dies alles ist Zeichen einer sich dynamisch entwickelnden Branche.³⁵ Der Baumwollbezug dieser niederösterreichischen Produktionsstandorte war noch größer als die Angaben zu Importen aus Triest vermuten lassen. Die Manufakturen wurden auch mit Baumwolle aus Mazedonien versorgt. Über Thessaloniki, Niš und in weiterer Folge die Donau gelangte der Rohstoff nach Niederösterreich.³⁶ Somit wurde die niederösterreichische Baumwollproduktion mittels zwei Transportrouten – der Donau und dem Mittelmeer – mit den osmanischen Regionen verbunden, die Rohstoffe und Halbfertigwaren in das Land unter der Enns lieferten. Hingegen wurde die süddeutsche Baumwollerzeugung vorwiegend über Triest mit dem Grundrohstoff versorgt.

34 ERNST BRUCKMÜLLER, Triest und Österreich im 18. Jahrhundert. In: Österreichische Osthefte 3 (1985) 300–330, hier 317.

35 KOMLOSY, Vom Kleinraum zur Peripherie, 260, 292 f.; Andrea KOMLOSY, Austria and Czechoslovakia: the Habsburg Monarchy and the Successor States. In: Lex HERMA VAN VOSS, Els KUPELUS-HIEMSTRA u. Elise MEERKERK VAN NEDERVEEN (Hrsg.), The Ashgate Companion to the History of Textile Workers, 1650–2000 (Farnham, Burlington 2010) 43–73; FRANZ BALTZAREK, Zum Stellenwert Niederösterreichs innerhalb der frühen Industrieregionen Europas. Mit einem Exkurs: Die niederösterreichische Industrie und Ungarn im Zeitalter des Merkantilismus. In: Helmuth FEIGL u. Andreas KUSTERNIG (Hrsg.), Die Anfänge der Industrialisierung Niederösterreichs. Vorträge und Diskussionen des zweiten Symposiums des Niederösterreichischen Instituts für Landeskunde, Reichenau an der Rax, 1.–3. Oktober 1981 = Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde 4 (Wien 1982) 61–76, hier 69.

36 LANDSTEINER, Handel, 196.



Abbildung 1: Die Zitz- und Kottonmanufaktur in Schwechat war der älteste Baumwollproduktionsbetrieb in Niederösterreich. Der Bezug von Baumwolle aus dem Osmanischen Reich, davon ein Teil über Triest, stellte das dynamische Wachstum des Unternehmens sicher. Der innere Hof der Kettenhofer Fabrik, aquarellierte Federzeichnung auf Raster, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 30.483.

Insgesamt erlaubte der wachsende Handel mit dem Osmanischen Reich Produktionsstandorten in Niederösterreich, sich an die Spitze der Fertigungsschritte von global integrierten Textilproduktionsketten zu stellen. Sie verdrängten die osmanischen Exporteure von Baumwollwaren, die bislang den Markt der Habsburgermonarchie dominiert hatten, und verwandelten die ehemaligen osmanischen Produktionsregionen in Rohstofflieferanten.³⁷

Ebenso spielten die über Triest verlaufenden Handelsbeziehungen eine entscheidende Rolle für die Kolonialzuckerfabriken, die in Klosterneuburg und Wiener Neustadt in den Jahren 1785 und 1791 eingerichtet worden waren und bis 1831 bzw. zumindest 1854 bestanden.³⁸ Auch hier kam es zu einer Verflechtung mit globalen Wertschöpfungsketten. Der Zucker stammte aus den amerikanischen Kolonien und insbesondere der Karibik. Hier boomte im 18. Jahrhundert die Plantagenökonomie, die auf der Arbeit afrikanischer Sklav*innen beruhte.³⁹ Bis 1791 die Sklav*innen erfolgreich gegen die französische Herrschaft revoltierten, kam der Zucker von

37 Andrea KOMLOSY, Chinesische Seide, indische Kalikos, Maschinengarn aus Manchester. „Industrielle Revolution“ aus globalhistorischer Perspektive. In: Margarethe GRANDNER u. Andrea KOMLOSY (Hrsg.), *Vom Weltgeist beseelt? Globalgeschichte 1700–1815* (Wien 2004) 103–134.

38 Herbert MATIS, Die Ansätze der Industrialisierung im Wiener Becken. In: FEIGL u. KUSTERNIG, *Industrialisierung Niederösterreichs*, 82–224, hier 157.

39 DUPLESSIS, *Transitions*, 199.

der Karibikinsel St. Domingue [*Haiti*], danach wurde er aus Kuba und Brasilien bezogen.⁴⁰

Die Einbindung in globale Güterketten verwandelte nicht nur die niederösterreichische Produktionslandschaft, sie veränderte auch den Konsum, wenngleich es schwierig ist, den Verbrauch von Kolonial- und anderen Importgütern nachzuweisen. Inventare und Verlassenschaften enthalten wenig bis gar keine Information, da es sich um rasch verbrauchbare Produkte handelte. Allein im Inventar des bürgerlichen Ledermeisters Matthoi [Matthias] Lebwohl in Pulkau vom 18. September 1761 findet sich eine „spanische Röhre“, ein spezieller Spazierstock nach spanischer Art, aufgelistet. Die verbleibenden 45 eingesehenen Inventare aus Pulkau aus den Jahren 1761 bis 1792 wiesen keine Bezüge zu globalen Gütern oder Kolonialwaren auf.⁴¹

Dieses Austauschmuster veränderte sich ab den 1820er Jahren sowohl durch äußere als auch innere Faktoren: So verdrängte der Rübenzucker, dessen Anbau neu eingeführt wurde, schrittweise den Bezug des Kolonialzuckers. Insbesondere nach der Jahrhundertmitte konnte somit die Zuckerrübe, die in Niederösterreich und anderen Regionen der Monarchie kultiviert wurde, ein wichtiges Konsumgut de-globalisieren. Die Wertschöpfungskette war damit innerstaatlich organisiert, da im späten 19. Jahrhundert das Gros des Rübenzuckers in Böhmen und Mähren verarbeitet wurde. Bis zur Jahrhundertmitte mussten daher die niederösterreichischen Kolonialzuckerraffinerien am Markt neuen Betrieben Platz machen, die jenseits der Grenzen des Kronlands angesiedelt waren.⁴²

Während sich bei Zucker ein Prozess der Desintegration aus der Karibischen und Atlantischen Plantagenökonomie vollzog, kam es zu einer deutlichen Verdichtung des transatlantischen Handels mit Häuten, Gerbstoffen und der Baumwolle aus Übersee. Für den Import von Baumwolle blieb Triest ein wichtiges Bezugs- und Verteilerzentrum, das auch die Konzentration der sich ab den 1830er Jahren mechanisierenden Baumwollspinnereien im südlichen Niederösterreich begünstigte.⁴³ Allerdings verschoben sich die Herkunftsmärkte. Bis in das frühe 19. Jahrhundert wurde Baumwolle größtenteils aus dem Osmanischen Reich importiert. An seine Stelle traten nun die USA, von wo vor dem Ersten Weltkrieg 76,5 Prozent der importierten Baumwolle bezogen wurde. Hinzu kam das unter britischer Kolonialherrschaft stehende Ostindien, das immerhin noch 14 Prozent des Baumwollbedarfs der Monarchie

40 Herbert MATIS, Die Schwarzenberg-Bank. Kapitalbildung und Industriefinanzierung in den habsburgischen Erblanden 1787–1830 (Wien 2005) 252, 265.

41 Niederösterreichisches Landesarchiv (NÖLA), Stadtarchiv Pulkau, Kt. 226, IV 1 Notariatsakten (Verlassenschaftsakten) 1754–1792, *Inventarium ddo 18ten 7bris 1761*: Matthoi Lebwohl, bürgerlicher Ledermeister.

42 Karl BACHINGER u. Herbert MATIS, Österreichs industrielle Entwicklung. In: BRUSATTI, Die Habsburgermonarchie I, 105–232, hier 170, 182, 206 f., 226.

43 Ebd., 224.

deckte. Die Importe aus Ostindien hatten zugenommen, als der Sezessionskrieg in den USA zu einem vorübergehenden Engpass führte, und sie erhielten durch die Eröffnung des Suezkanals 1869 einen zusätzlichen Impuls. Hingegen lieferten im frühen 20. Jahrhundert die Levante und Ägypten nur 9,5 Prozent der Baumwolle.

Neben Baumwolle wurden auch Reis und Jute aus Indien bezogen, während aus China und Japan Tee, Kupfer und Reis, aus Brasilien Kaffee und Tabak und aus Argentinien Schafwolle sowie aus Chile Salpeter importiert wurden. In die Gegenrichtung wurden vorwiegend Papier und Papierwaren exportiert. Nur nach Indien war die Exportpalette mit Baumwollwaren, Zucker und Eisenwaren neben Papier deutlich breiter.⁴⁴

Insgesamt zeigen die Verschiebungen in der Güterzusammensetzung sowie der Herkunfts- und Zielregionen der Waren an, dass sich die niederösterreichische Wirtschaft, wie die österreichisch-ungarische überhaupt, veränderte. Sie konnte im Zuge einer vor allem im Textilsektor stark ausgeprägten Fabrikindustrialisierung ein wichtiges Segment der Binnen- und Außennachfrage decken. Dafür war die Einbindung in globale Güterketten von beachtlicher Relevanz, ebenso für weitere Branchen wie die Ledererzeugung. Hingegen kehrte sich bei manchen Waren die Arbeitsteilung des späten 18. Jahrhunderts um: Zucker wurde nun als ein re-regionalisiertes Produkt exportiert. Insgesamt war jedoch die niederösterreichische Industrie nicht so wettbewerbsfähig, dass sie das Handelsbilanzdefizit ausgleichen und inner- wie außereuropäische Märkte hätte erschließen können, wie es anderen führenden europäischen Industrieregionen, insbesondere in Großbritannien und Deutschland, gelang.

Über Triest zum Atlantik und von Wien nach St. Pölten – die Vermittler der Warenströme und ihre Netzwerke

Hinter den beschriebenen Veränderungen von Handelsvolumina, Güterströmen und Warenketten standen die Vernetzungen jener Akteur*innen, die diesen Handel abwickelten – von Produzent*innen über Transporteure bis hin zu Kaufleuten. Die Ausweitung des niederösterreichischen Außenhandels und die geografische Verlagerung nach Triest wären ohne entsprechende Kooperationsformen und Netzwerke nicht machbar gewesen. Diese personell-organisatorischen Verflechtungen nahmen dabei, wie im Handel üblich, drei Formen an: Zu denken ist erstens an Migrationsprozesse zwischen Triest, Wien und niederösterreichischen Städten und Marktflerken. Zweitens wurden institutionalisierte Zweigstellen errichtet. Drittens lassen sich Investitionen ohne direkte Beteiligung sowie Kontakte zwischen fest ansässigen Kaufleuten ausmachen.

44 DENZEL, Österreichs Direkthandel, 131–133.

Der Habsburgermonarchie mangelte es an Handels- und Finanzkapital, sodass sie allgemein auf die Einwanderung von Kaufleuten angewiesen war. Dies galt insbesondere für Triest. Es bedurfte der Einwanderung von Kaufleuten mit Kapital, Know-how und vor allem Kontakten sowie überregional ausgerichteten Netzwerken, damit die Stadt im Laufe des 18. Jahrhunderts allmählich zu einem internationalen Handelshafen heranwachsen konnte. Infolge des Freihafenpatents von 1719 und der darin verbrieften religiösen Toleranz war die Gruppe der Einwandernden zahlenmäßig umfangreich und kulturell vielfältig: Aus dem unmittelbaren Hinterland Triests wanderten Slowen*innen und Kroat*innen ein, die das alt eingesessene Patriziat an den Rand drängten. Zusätzlich immigrierten Kaufleute aus dem Osmanischen Reich (Jüdinnen und Juden, Griech*innen, Armenier*innen und Serb*innen), Mailand, Mantua, dem Kirchenstaat, Ferrara, Genua, der Toskana, dem Alten Reich und den westlichen Regionen der Habsburgermonarchie in die Hafenstadt.⁴⁵ Infolgedessen nahm die Bevölkerung Triests von 3.865 Einwohner*innen im Jahr 1735 auf 10.664 (1775) zu, bevor an der Wende zum 19. Jahrhundert (1798) zwischen 20.000 und 30.000 Menschen in der Stadt lebten.⁴⁶

Auch die Transformation Wiens in einen überregionalen und dann internationalen Handels- und Finanzplatz ist ohne Einwanderung von kapitalkräftigen und kenntnisreichen Geschäftsleuten aus der Schweiz, Frankreich, Großbritannien, dem Alten Reich und dem Osmanischen Reich nicht denkbar.⁴⁷ Für die Ausbildung von Netzwerken zwischen Wien und Triest waren dann sowohl Wanderungsprozesse von

45 Tullia CATALAN, *Presenza sociale ed economica degli ebrei nella Trieste absburgica tra Settecento e primo Ottocento*. In: Roberto FINZI, Loredana PANARITI u. Giovanni PANJEK (Hrsg.), *Storia economica e sociale di Trieste*, Bd. 1: *La città dei gruppi 1719–1918* (Trieste 2001) 483–518; Tullia CATALAN, *Cenni sulla presenza armena a Trieste tra fine Settecento e primo Ottocento*. In: ebd., 603–611; Marta VERGINELLA, *Sloveni a Trieste tra Sette e Ottocento. Da comunità etnica a minoranza nazionale*. In: ebd., 441–481; Marco DOGO, *Merchants Between Two Empires. The Ottoman Colonies of Triest in the XVIIIth Century*. In: *Études balkaniques* 3–4 (1997) 85–96; Lois C. DUBIN, *The Port Jews of Habsburg Trieste. Absolutist Politics and Enlightenment Culture* (Stanford [California] 1999).

46 FABER, *Litorale Austriaco*, 13. Etwas abweichenden Zahlen weisen aus: Ivan Erceg, *Trst i bivše habsburške zemlje u međunarodnom prometu. Merkantilizam u drugoj polovici 18. stoljeća*, Zagreb 1970, 16; Andreas HELMEDACH, *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*, München 2002, 137.

47 David Do PAÇO, *Eighteenth Century Central Europe in Transcontinental Trade: The Trading Company of Molla Mustafa and the Viennese Conscriptio of 1767*. In: Daniel DUMITRAN u. Valer MOGA (Hrsg.), *Economy and Society in Central and Eastern Europe. Territory, Population, Consumption. Papers of the International Conference held in Alba Iulia, April 25th–27th, 2013* (Wien, Berlin 2013) 31–42; Ingrid MITTENZWEI, *Zwischen Gestern und Morgen. Wiens frühe Bourgeoisie an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert* (Wien, Köln, Weimar 1998); Hanns Leo MIKOLETZKY, *Schweizer Händler und Bankiers in Österreich (vom 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts)*. In: *Österreich und Europa. Festgabe für Hugo Hantsch zum 70. Geburtstag*. Hrsg. Institut für Österreichische Geschichtsforschung u. Wiener Katholische Akademie (Graz, Wien, Köln 1965) 149–181.

schon länger in den Städten ansässigen Akteur*innen als auch Kettenwanderungen von neu immigrierten Kaufleuten relevant.

Dem ersten Muster folgte etwa die Auswanderung von Luca Langwider (Languidir). Er verließ vor Mitte der 1760er Jahre die bürgerliche Handlung am Stockim-Eisen in Wien, die sein Vater Philipp Joseph Langwider seit 1731 gemeinsam mit seinem Sozios Sebastian Johann Anspach, dann ab 1734 allein betrieben hatte.⁴⁸ In Triest heiratete der junge Langwider Catarina Balletti, eine Tochter des erfolgreichen und höchst einflussreichen Triestiner Kaufmanns Giacomo Balletti.⁴⁹ Balletti, aus Ferrara zugewandert, war seit den 1740er Jahren in den Handel mit den Kanarischen Inseln involviert gewesen und leitete zumindest ab 1764 die Aktiengesellschaft *Compagna del Commercio di Spagna*.⁵⁰ Langwider stieg in das Geschäft seines Schwiegervaters ein und gründete zusammen mit dem genuesischen Geschäftsmann Giorgio Fedriani die Handelsgesellschaft Langwider & Fedriani im spanischen Atlantikhafen Cádiz. Es scheint plausibel anzunehmen, dass das Unternehmen von Langwider & Fedriani der Konsignatar jener Warenladung im Wert von insgesamt rund 38.105 Gulden war, welche die Spanien-Kompanie im Jahr 1764 von Triest aus nach Cádiz spedierte. Unter den Gütern befanden sich Produkte im Wert von 5.977 Gulden (15,9 Prozent) aus Niederösterreich: Neben Leinenstoffen und Hüten, die den größten Teil der Ladung ausmachten, gehörten auch Holzschmuck, Messing- und Kupferwaren, Haushaltswaren, Möbeln und Körbe zu der Ladung. Sie war zu einem Gutteil für den Absatz in den hispanoamerikanischen Kolonien bestimmt.⁵¹

Ebenfalls im sogenannten Spaniengeschäft engagiert war der aus Wien nach Triest zugewanderte jüdische Kaufmann Joachim (Gioacchino) Hirschel. Im habsburgischen Adriaafen durften sich Jüdinnen und Juden seit der Freihafenerklärung Karls VI. ansiedeln und waren seit 1746 auch als eigene Gemeinde anerkannt. Hirschel gründete in Triest 1754 eine höchst erfolgreiche Handelsfirma, die er bis zu seinem Tod im Jahr 1794 führte. Nach der Gründung der als Händlergilde konzipierten Handelsbörse (*Borsa dei Mercanti*) 1755 stieg er zum dort registrierten sogenannten öffentlichen Händler auf, 1770 wurde er zum Hoffaktor ernannt.⁵² Auch

48 Wiener Stadt- und Landesarchiv (WStLA), Merkantil- und Wechselgericht, B 8, Fasz. 3, fol. 39; ebd., B 6/1, Merkantilprotokoll, 1725–1758, fol. 574, Nr. 97; Andrea SPONZA, *La popolazione di Trieste nel censimento del 1775*. In: ANDREOZZI u. GATTI, *Trieste e l'Adriatico*, 99–121, hier 119.

49 FABER, *Litorale Austriaco*, 152.

50 ASTS, C.R. *Suprema Intendenza Commerciale*, Nr. 479, fol. 25; ebd., Nr. 253, fol. 362; ebd., *Archivio Notarile*, Nr. 322, anni 1763–1768, fol. 158.

51 ÖStA, FHK, NHK, *Kommerz Litorale Akten*, Nr. 856, fol. 491–493.

52 Anna MILLO, *The Creation of a New Bourgeoisie in Trieste*. In: Harald HEPPNER, Peter URBANITSCH u. Renate ZEDINGER (Hrsg.), *Social Change in the Habsburg Monarchy. Les transformations de la société dans la monarchie des Habsbourg: l'époque des Lumières = Das achtzehnte Jahrhundert und Österreich. Internationale Beihefte 3* (Bochum 2011) 215–228, hier 221, 224. Gegen die Herkunft Hirschels aus Wien, sondern für eine Zuwanderung aus Hamburg siehe Lois C. DUBIN, *The Port*

Joseph Henikstein war zumindest zeitweise in Triest zum Abschluss von Handelsgeschäften aktiv.⁵³ Er gehörte zur Familie der einflussreichen, ursprünglich jüdischen Händlerfamilie Hönig. Sein Vater, Adam Albert von Henikstein, nach seiner Taufe von Joseph II. im Jahr 1784 geadelt, betrieb an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert in Wien ein florierendes Handelshaus.⁵⁴

Die Ausbildung von Handelsnetzwerken wurde jüdischen Kaufleuten durch die Beseitigung einiger Barrieren durch Maria Theresia erleichtert – wie die Aufhebung der Leibmaut oder die Erlaubnis für den Handel zu See und Land im Jahr 1771.⁵⁵ Akteure wie Henikstein, Hirschel und Langwider trieben über ihre Auswanderung von Wien nach Triest und durch die Formierung familiär-beruflicher Netzwerke die Verflechtung niederösterreichischer mit globalen Märkten voran. Die drei waren keineswegs Einzelfälle. Das Bevölkerungsverzeichnis Triests führt für das Jahr 1775 insgesamt 65 Einwohner*innen an, die ursprünglich aus Wien stammten. Außerdem nennt es weitere 52 Personen, die aus „Österreich“ kamen. Von diesen zusammen 107 Personen waren gewiss nicht alle als Kaufleute aktiv.⁵⁶ Wie die Beispiele von Hirschel und Henikstein belegen, involvierte die Ausbildung von Netzwerken zwischen Niederösterreich bzw. Wien und Triest komplexe Prozesse von Kettenwanderungen. Kaufleute, die zuerst nach Niederösterreich bzw. Wien zugewandert waren, verdichteten durch fortgesetzte Wanderung an die habsburgische Adriaküste zunehmend die Kontakte zwischen dem Land unter der Enns und Triest. Dieser intergenerationelle Prozess von Migrationen und der Aufbau von Geschäftsnetzwerken mit unterschiedlichen räumlichen Gravitationszentren konnten sich über einen langen Zeitraum erstrecken. So stammte die Familie Hönig-Henikstein aus Kuttenplan [*Chodová Planá*] in Böhmen, bevor sich Adam Albert Henikstein in Wien niederließ,⁵⁷ von wo aus sein 1768 geborener Sohn Josef ab den 1790er Jahren seine Kontakte mit Triest unterhielt. Über die Herkunft von Langwidlers Vater geben die eingesehenen Quellen keine Information. Auch aus anderen Ländern der Monarchie fanden diese Wanderungen statt, wie der Umzug Josef Maria Millers von Cles in Südtirol nach Wien im Jahr 1811 belegt. Allerdings war die Gründung einer

Jews of Habsburg Trieste. Absolutist Politics and Enlightenment Culture (Stanford [California] 1999) 22, 31–33; ASTS, Tribunale commerciale e marittimo, b.152/VI, Fasz. 2, Testament von Joachimb Hirschl, Triest, 29. April 1794.

53 WStLA, Handschrift A 194.

54 MITTENZWEI, Zwischen Gestern, 228–232; Dieter J. HECHT, „Wie glücklich sicher ist die gute Paula ...“. Frauen im Leben von Ludwig August Frankl. In: Louise HECHT (Hrsg.), Ludwig August Frankl (1810–1894). Eine jüdische Biographie zwischen Okzident und Orient (Köln, Weimar, Wien 2016) 47–75, hier 73–75.

55 Christoph LIND, Juden in den habsburgischen Ländern 1670–1848. In: Eveline BRUGGER, Martha KEIL, Albert LICHTBLAU, Christoph LIND u. Barbara STAUDINGER, Geschichte der Juden in Österreich = Österreichische Geschichte (Wien 2006) 339–446, hier 382.

56 SPONZA, La popolazione, 117.

57 MITTENZWEI, Zwischen Gestern, 72 f.

Handelsniederlassung in Triest, die Miller 1825 erstmals und erneut 1836 vollzog, nicht mit einer ständigen Auswanderung in die adriatische Hafenstadt verbunden.⁵⁸

Dieses Muster der Kettenmigration findet sich auch in der Richtung von Triest nach Wien. Schon Ingrid Mittenzwei vermutete, dass viele Wiener Firmen als Niederlassungen von Triestiner Großhandelshäusern agierten. Im frühen 19. Jahrhundert lässt sich das für Johann und Ignaz Dobler, Franz Giussani und Anton Tarabocchia belegen. Letzterer brachte aufgrund seiner fünfjährigen Erfahrung als Kapitän eines Kaufahrteischiffes und Sozius eines Handelshauses in Triest merkantilmaritime und kommerzielle Erfahrung mit nach Niederösterreich.⁵⁹ Damit wird deutlich, dass die durch Kettenwanderung unterstützte Ausbildung von im Raum weit verstreuten geschäftlichen Netzwerken eine kulturell übergreifende soziale und wirtschaftliche Praxis war. Allerdings waren natürlich jene Gruppen im Vorteil, von denen Mitglieder bereits an den wichtigsten Handelszentren präsent waren. Insofern hatten jüdische Kaufleute insbesondere beim Handel mit dem Osmanischen Reich einen beachtlichen Netzwerkvorsprung, während umgekehrt Kaufleute aus diversen italienischen Staaten, angeführt von Genua, in Spanien auf bestehende Gruppennetzwerke zurückgreifen konnten. Allerdings musste jedes Netzwerk von den entsprechenden Akteuren wieder erneut aufgebaut und gepflegt werden. Jüdischen Kaufleuten stand durch die Konversion eines Teils der Familie zudem die Möglichkeit offen, ihre kulturelle Vielfalt zu erweitern, um somit bis zur Aufhebung religiös definierter Beschränkungen in mehreren Ländern händlerisch tätig zu sein.⁶⁰

Neben komplexen Ab- und Zuwanderungsprozessen trug die systematische Gründung von Zweigstellen in anderen Orten zur Ausbildung und Stärkung von Netzwerken bei: So eröffnete die in Wien seit 1787 ansässige Kommerzial-, Leih- und Wechselbank im Jahr 1804 eine Filiale mitsamt Seehandlungscomptoir in Triest. Es sollte den Handel der Bank mit einer breiten Palette von Waren im Mittelmeer fördern: Baumwolle, Spezereien, Eisenwaren, Getreide aus Odessa, Olivenöl aus Apulien und Sizilien sowie Kolonialzucker aus Portugal. Außerdem sollte das Comptoir die Verbindung mit den Seidenproduktionsstätten in Oberitalien pflegen. Die relativ erfolgreiche Filiale erhielt auch eine eigene Handelsflotte von acht Schiffen, musste aber 1812 schließen, als Triest im Zuge der Napoleonischen Kriege in

58 Oliver KÜHSHELM, Vom glanzvollen Aufstieg bis zur „Tragödie alten Reichtums“. Familien- und Firmenstruktur im Haus Miller-Aichholz. In: Hannes STEKL (Hrsg.), *Bürgerliche Familien. Lebenswege im 19. und 20. Jahrhundert* (Wien 2000) 109–167, hier 111, 113.

59 MITTENZWEI, *Zwischen Gestern*, 207–215.

60 CATALAN, *Presenza*; Benjamin ARBEL, *Trading Nations: Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean* (Leiden 1995); Catia BRILLI, *Genoese Trade and Migration in the Spanish Atlantic, 1700–1830* (Cambridge 2016). Siehe zu sephardischen Netzwerken Francesca TRIVELLATO, *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period* (New Haven 2009).

Derartige Vollmachten weisen auf Zahlungsverzögerungen hin. Das Notariatsarchiv des Staatsarchivs Triest bewahrt unzählige dieser Quellen für den Zeitraum zwischen 1750 und 1830 auf. So beauftragte der ebenso einfluss- wie erfolgreiche Triester Kaufmann und Versicherungsunternehmer griechischer Herkunft Demetrio Carciotti im Jahr 1804 das Wiener Handelshaus Johann Georg Schuller mit der Abholung von rotem Garn von mehreren Wiener Kaufleuten.⁶³ Solche Beispiele illustrieren insbesondere die interkulturelle Verfasstheit von Händlernetzwerken des frühen 19. Jahrhunderts.

Diese persönlichen Netzwerke griffen von den Metropolen Wien und Triest auch auf das flache Land aus: So bevollmächtigte der Triestiner Kaufmann Francesco Minighini am 20. August 1777 die Wiener Handelsfirma Melchiore Peter Figlio e Compagni, juristische Schritte gegen Ferdinand Helm in St. Pölten zu unternehmen. Dieser war die Zahlung von 34 Gulden 18 Kreuzer für eine Ladung Rosolio schon seit fast einem Jahr schuldig geblieben.⁶⁴ Fast 16 Jahre später wandte sich das Triestiner Handelshaus Andrulachi Tabisco e Compagni an die Gebrüder Döbler in Gmünd, um von dem dortigen Handelsmann Achille Stahl & Söhne den stattlichen Betrag von 2.601 Gulden 30 Kreuzer für eine Ladung Baumwolle zu kassieren.⁶⁵ Wenige Monate später, am 24. Jänner 1794, mussten Andrulachi Tabisco e Compagni erneut bei ihrem Notar Martino Gerolini in Triest vorstellig werden. Dieses Mal erging eine Vollmacht an den Wiener Kaufmann Giuseppe Giorgio Schaffer. Er sollte sich um die Eintreibung der Zahlung von 229 Gulden 22 Kreuzer kümmern, die Josef Kottenbach in Traiskirchen per Frist vom 23. Dezember des Vorjahres für eine nicht näher genannte Warenladung schuldig geblieben war.⁶⁶

Diese Beispiele belegen direkte Kontakte zwischen Triestiner Kaufleuten einerseits und niederösterreichischen Städten wie St. Pölten und Gmünd sowie Marktflecken wie Traiskirchen andererseits. Dabei bezogen Kaufleute, die auf dem flachen Land ansässig waren, neben Importwaren wie Baumwolle auch lokal in der Hafenstadt erzeugte Produkte wie Rosolio. Dies unterstreicht, dass Triest die Baumwollerzeugung des Waldviertels mit dem begehrten Rohstoff versorgte, auch wenn unklar bleiben muss, bis zu welchem Grad die Baumwolllieferungen aus Mazedonien über die Donau für das Waldviertel bestimmt waren. Faktum ist aber, dass niederösterreichische Städte und Märkte an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert nicht auf die Vermittlung Wiens angewiesen waren, sondern über direkte Verbindung mit Triest verfügten. Allerdings waren diese Netzwerke weniger dicht als jene zwischen den Metropolen Wien und Triest. So wurden in zwei der drei Beispiele mit der Zahlungseintreibung Wiener und nicht lokale Händler beauftragt,

63 Ebd., Nr. 456, anno 1804, fol. 72.

64 Ebd., Nr. 437, anno 1777, fol. 123.

65 Ebd., Nr. 286, anno 1793, Nr. 41, fol. 109.

66 Ebd., Nr. 286, anno 1794, Nr. 5, fol. 17.

was sich vielleicht – anders als im Fall von Gmünd – auch aufgrund der geografischen Nähe von Traiskirchen und St. Pölten zur Hauptstadt anbot. Die Eintreibung von Zahlungsausständen kann als eine Dienstleistung betrachtet werden, auf die der Handel mit Waren angewiesen war und die weitere lokale sowie Wiener Händler ins Spiel brachte. Insgesamt ergibt sich das Bild, dass die Handelsbeziehungen zwischen Triest und Orten auf dem flachen Land auch die regionale Verflechtung innerhalb Niederösterreichs stärkten.

Diese Verflechtung umfasste auch die Investition in Produktionsunternehmen. So waren die in Triest ansässigen Kaufleute Franz von Sallaba und Francesco Taddeo Reyer an der Wiener Neustädter Zuckerraffinerie beteiligt. Reyers Familie stammte aus dem Malborghetto und war in den 1780er Jahren mit dem Seehandel bis in die Atlantikmetropole Cádiz verbunden. Er gründete mit dem Wiener Händler Schlick eine Firma großen Stils, die während der Kontinentalsperre mit Amerika Handel trieb. Die Investition in die Zuckerraffinerie in Wiener Neustadt unterstreicht, wie aus Handelsgeschäften gewonnenes Kapital zum Teil in die Produktionssphäre investiert wurde und damit die Verbindung zwischen Erzeugung und Handel verstärkte. Beide Sektoren begünstigten sich wechselseitig und erlaubten den Unternehmern die Kontrolle eines beachtlichen Anteils der Wertschöpfung, der vom Import des Rohstoffs aus der Karibik über dessen Verarbeitung in Niederösterreich bis zum Absatz vor Ort reichte. Die Verknüpfung von Handel und Protoindustrie vertiefte somit Niederösterreichs Einbindung in eine globale Warenkette.⁶⁷ Derartige Investitionen spielten auch noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Rolle, wie die Übernahme einer Kolonialzuckerraffinerie durch den erwähnten Josef Maria Miller am Schottenfeld vor Wien im Jahr 1839 belegt. Der Betrieb wurde zu einem der erfolgreichsten seiner Branche, bevor der zumeist in Böhmen erzeugte Rübenzucker das Feld endgültig zu dominieren begann.⁶⁸

Handelsbeziehungen und Geschäftsnetzwerke zwischen Verdichtung und Rechtfertigungsdruck im Zeitalter von Industrialisierung und Nationalismen

Die verfügbaren Quellen belegen, dass sich an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert Handels- und Investitionsnetzwerke zwischen Triest und Wien, aber auch mit städtischen und ländlichen Standorten von Handel und Produktion im Kronland

67 Archivio Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos Notariales (PN) Cádiz, 21/5115, fol. 7–10, ASTS, Archivio Notarile, Nr. 287, anno 1796, fol. 259; MATIS, Ansätze, 157; MATIS, Schwarzenberg-Bank, 33, 249, 267, 269; Loredana PANARITI, Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (secc. XVIII–XIX). In: FINZI, PANARITI u. PANJEK, La città dei traffici, 369–458, hier 454, Anm. 131.

68 KÜHSHELM, Aufstieg, 115 f.

Niederösterreich insgesamt verdichteten. Mehrere Entwicklungen führten im Weiteren zu tiefgreifenden Veränderungen: Der Warenverkehr nahm ab den 1820er Jahren zu und der Südbahnanschluss brachte zusätzliche Impulse. Hinzu kamen die auf Dampfmaschinen gestützte Industrialisierung und die Gründung großer Privat- und Aktienbanken. Die Integration von niederösterreichischen und insbesondere Wiener Kaufleuten in die Geschäftsnetzwerke des internationalen Großhandels in Triest machte – insbesondere ab der Gründung des Österreichischen Lloyd im Jahr 1833 – modernen Konzernstrukturen Platz. Zum Gutteil von der Wiener Finanz- und Handelselite dominiert, bürokratisierten und formalisierten sie persönliche Netzwerke. Die großen Wiener und später auch Prager Banken wie die Creditanstalt, der Wiener Bankverein oder die Živnostenská Banka begannen in Triest mit Filialen und Versicherungsgesellschaften aktiv zu werden, bevor sie sich an Triestiner Banken und Versicherungsgesellschaften beteiligten oder diese zur Gänze kontrollierten. Das war bei der Banca Commerciale Triestina der Fall, die vom Wiener Bankverein übernommen wurde. Die dadurch gebildeten institutionalisierten Finanz- und Handelsnetzwerke brachten eine besonders enge ökonomische und geschäftliche Integration und Kooperation hervor. Sie stießen auf zunehmende identitätspolitische Ansprüche von den Aktivist*innen der Nationalbewegungen, die ihrerseits im plurikulturellen Triest und seiner kosmopolitisch geprägten Elite auf ein besonders markantes Ausmaß an kultureller Vielfalt und transkulturellen Lebensformen trafen.⁶⁹ Die neuen institutionalisierten Netzwerke verdrängten die früheren personenbasierten Verflechtungen nicht völlig, vielmehr bestanden sie parallel: So war die Familie Miller mit einer neuen Filiale auch nach 1836 und noch bis zum Ersten Weltkrieg im Großhandel Triests aktiv, nun vor allem mit Kolonialwaren und chemischen Erzeugnissen. Allerdings diversifizierte sich das Engagement des Familienunternehmens mit Investitionen in eine Raffinerie von pflanzlichen Ölen und dem Einstieg ins Bankgeschäft.⁷⁰

Der Lloyd war 1833 als Nachrichtenagentur gegründet worden und wurde schon drei Jahre danach zu jenem Reedereiunternehmen umgestaltet, als das er bis zum Ersten Weltkrieg und darüber hinaus wirkte. Er stieg zu dem führenden Passagier- und Warentransportunternehmen im Mittelmeer auf. Unter anderem war die Firma in den Transport ostafrikanischer Sklav*innen von Ägypten in die Häfen der osmanischen Levanteküste bis in das späte 19. Jahrhundert involviert.⁷¹ Seine Gründung war ursächlich mit dem Interesse der niederösterreichischen Baumwollindustrie verbunden, den Rohstoffbezug aus dem Osmanischen Reich und

69 Daniele ANDREOZZI, *L'organizzazione degli interessi a Trieste (1719–1914)*. In: FINZI, PANARITI u. PANJEK, *La città dei traffici*, 191–231, hier 205–214; PANARITI, *Assicurazione*, 429 f., 435 f., 439–445.

70 KÜHSHELM, *Aufstieg*, 116, 119, 121.

71 Alison Frank FLEIG, *The Children of the Desert and the Laws of the Sea: Austria, Great Britain, the Ottoman Empire, and the Mediterranean Slave Trade in the Nineteenth Century*. In: *American Historical Review* 117/2 (April 2012) 410–444.

insbesondere in Ägypten sicherzustellen. Auftretende Probleme bei der Abwicklung der Baumwollimporte und Forderungen nach Verbesserungen in der Organisation dieses Einfuhrhandels hatten bereits 1825 zur Idee eines eigenen Schifffahrtsunternehmens geführt. Hier wird die Verknüpfung von niederösterreichischen Unternehmensinteressen und Großhandelsgeschäften deutlich. Allerdings ist die von Walter Sauer zutreffend als „Cluster von Übersee-Interessen“ bzw. „Kolonial-Lobby“ charakterisierte Interessenskonstellation nicht erst im Vormärz entstanden, sondern reicht zumindest bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts zurück.⁷²

Ursprünglich von Triestiner Kaufleuten gegründet, verstärkte sich auch bei diesem Unternehmen in den letzten Jahren vor Beginn des Ersten Weltkriegs die Kontrolle Wiens. Ab 1891 erfolgte die Bestellung des Direktors des Lloyd per kaiserlichem Dekret und 1906 wurde der Firmensitz nach Wien verlegt.⁷³

Somit brachte gerade das späte 19. Jahrhundert im Zeichen von Fabrikindustrialisierung, des Wachstums von Finanzsektor und Kartellabsprachen jene Hierarchisierung in den niederösterreichisch-triestinischen Netzwerken hervor, die von Nationalbewegungen, insbesondere jedoch der italienischen, bekämpft wurden. Das ist nur scheinbar ein Paradox. Die Netzwerke, die den protoindustriellen Boom bis hin zur Ersten Industrialisierung ermöglicht hatten, gerieten in einem Zeitalter der Nationalismen unter Rechtfertigungsdruck. Dennoch trugen gerade die geschäftlichen Netzwerke mit ihren Verknüpfungen zu politischen und ideologisch strukturierten Organisationsformen wesentlich zu der wirtschaftlichen Transformation und den politischen Aushandlungen der späten Habsburgermonarchie bei.

Resümee – Warenhandel als multipler Verflechtungsprozess

Niederösterreichs Verflechtung mit globalen Märkten erfuhr im späten 18. Jahrhundert eine beachtliche Intensivierung. Den frühneuzeitlichen Handelsverbindungen hatte die Donau als Schlüsseltransportweg gedient. Verbindungen sowohl nach Nordosten, Osten und in den Mittelmeerraum via Venedig im Süden wurden nun vorrangig zugunsten der Nord-Süd-Achse verschoben. Dafür waren der Staat und seine merkantilistische Wirtschaftspolitik verantwortlich, die den Aufstieg Triests massiv förderte. Die Stadt wurde zu einem wesentlichen Zugangs- und Vermittlungskanal niederösterreichischer Produzent*innen und Konsument*innen mit Absatzmärkten von überregionaler bis globaler Reichweite.

72 Walter SAUER, Schwarz-Gelb in Afrika. Habsburgermonarchie und koloniale Frage. In: Walter SAUER (Hrsg.), K. u. k. kolonial. Habsburgermonarchie und europäische Herrschaft in Afrika (Wien 2007) 17–78, hier 23 f.

73 ANDREOZZI, L'organizzazione, 205.

Selbst wenn die spärlich vorhandenen Daten zunächst eine stark passive Handelsbilanz Niederösterreichs beim Warenverkehr über Triest ausweisen, profitierte die niederösterreichische Wirtschaft durch den Import einer großen Vielfalt und Anzahl von Rohstoffen und Nahrungsmitteln. Schlüsselgüter wie Baumwolle, Garne und Olivenöl, aber auch diverse Kolonialwaren förderten die Entstehung von proto-industriellen Produktionsstandorten in Niederösterreich. Dabei war nicht nur das Wiener Becken, sondern etwa auch eine vormalige Ungunstszone wie das Waldviertel Nutznießer der neuen Arbeitsteilung.

Vermittelt und organisiert wurden diese Warenflüsse durch Kaufleute und Handelshäuser, die durch Netzwerke zwischen Triest und Wien miteinander verbunden waren, aber auch niederösterreichische Städte und Märkte auf unterschiedliche Weise einbezogen. Komplexe und miteinander verwobene Migrationsbewegungen, die Gründung von Firmen sowie Kapitalinvestitionen in größere Gesellschaften und Handelshäuser führten zu einer vielschichtigen Einbindung niederösterreichischer Händler und Unternehmer in eine sich globalisierende Wirtschaft. Die Knotenpunkte Triest und Wien waren nur zwei von vielen Handelszentren, an denen niederösterreichische Unternehmer, die oft neben dem Handel auch im Gewerbe- und Finanzsektor tätig waren, ihre Aktivitäten entfalteten.

Der Mittelmeer- und Atlantikraum erwies sich als eminent wichtiger Wirtschaftsraum sowie dynamische Kontaktzone für die Warenproduktion in Niederösterreich. Dabei stärkte dieser globale Verflechtungsprozess sowohl die Verdichtung innerhalb des Landes als auch mit den anderen Ländern der Monarchie. Umgekehrt formuliert war Globalisierung somit ohne eine engere Verzahnung von Markttransaktionen auf der lokalen und regionalen Ebene nicht denkbar. Dafür waren die politischen Maßnahmen von der Aufhebung der Zölle bis zum Straßenbau unabdingbare Voraussetzungen. Somit leisteten die Handelsnetzwerke einen nicht unwesentlichen Beitrag für die Konstituierung Niederösterreichs als Wirtschaftsraum, noch bevor die Erste Industrialisierung ab 1825/30, verstärkt durch den Eisenbahnbau, diese Verflechtung massiv vorantrieb.

Veränderten Dampfschiffahrt und Eisenbahnanschluss insbesondere in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zwar die Dichte der Interaktionen zwischen Wien und Niederösterreich einerseits sowie des Seehandels über Triest andererseits, so vertieften und verbreiteten sich die Austauschprozesse über die habsburgische Adria mit globalen Märkten von der ostmediterranen Levanteküste über Großbritannien, die USA, die Karibik, Brasilien, Indien und Russland. Der Bezug von Rohstoffen für die Textilindustrie war weiterhin der bestimmende Geschäftszweig Triests für Niederösterreichs Wirtschaft, während die Bedeutung von Absatzmärkten dahinter zurückblieb. Die Netzwerke zwischen Niederösterreich und Triest und in weiterer Folge den globalen Märkten wandelten sich von einer relativ horizontalen Struktur in eine zunehmend vom Wiener Finanzplatz abhängige Hierarchie. Diese kollidierte

mit den identitätspolitischen Ansprüchen der Nationalbewegungen und führte zu Friktionen im Vertrauensverhältnis der Geschäftseliten und ihren Netzwerken.

Klemens Kaps, Mag. Dr., Studium der Geschichte, Philosophie und Politikwissenschaft an den Universitäten Wien und Barcelona, Promotion an der Universität Wien; seit 2020 Senior Lecturer am Institut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Johannes Kepler Universität Linz. Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Habsburgermonarchie und Spaniens, insbesondere zu Handel, Kaufleuten, Geschäftsnetzwerken, Hafenstädten, Protoindustrie, aber auch zu Modernisierung, Wirtschaftspolitik, Nationalismus und Antisemitismus. Monographie: *Ungleiche Entwicklung in Zentraleuropa. Galizien zwischen überregionaler Arbeitsteilung und imperialer Politik (1772–1914)* (Wien 2015).